

# 座間市都市計画道路見直しの方針

平成26年3月

座間市



## 【目次】

はじめに	1
1 見直しの背景と位置づけ	1
(1) 見直しの背景と本市の都市計画道路について	1
(3) 本市における「都市計画道路見直し」の位置づけ	2
2 都市計画道路の定義	4
(1) 都市計画道路の役割	4
(2) 都市計画道路の種別	4
(3) 都市計画道路とする意義	5
(4) 本市の交通体系の方針（座間市都市マスタープランより）	5
3 座間市の都市計画道路の状況	7
(1) 本市の都市計画道路の現状	7
(2) 未着手の状況	9
(3) 整備済（改良済、概成済）の路線や区間の課題	10
(4) 都市計画道路の区域内における建築制限	10
4 都市計画道路の見直しの考え方	11
(1) 見直しの基本的な考え方の整理	11
(2) 見直しの進め方	12
I章 都市計画道路カルテの作成	14
II章 都市計画道路評価カルテの作成	37
1. 現況と将来動向	37
(1) 現況及び将来交通量の把握	37
(2) 関連計画の整理	39
(3) 整備状況図	45
2. 見直し対象路線	46
(1) 上位計画の路線の概要	46
(2) 見直し対象路線の設定	54
3. 必要性の検証及び課題整理	56
(1) 必要性の検証	56
(2) 見直しの方向性の整理	81
4. 総合的な道路網体系の検証	82
5. 事業実施の見込みに係る整理	83
6. 総合的評価	85
III章 「見直しの方針」の策定	87
1. 見直しの方針図	87
2. 見直しの方針一覧	89

3. 現道あり未整備区間の方針 .....	93
(1) 3・5・3 座間大野線 .....	93
(2) 3・5・6 東原ひばりヶ丘線 .....	94
(3) 3・6・6 中羽根沢線 .....	95
(4) 3・6・7 座間駅三峰線 .....	96
(5) 現道なし区間の整備方針.....	97
4. 今後の課題 .....	98
(1) さがみ縦貫道路の供用後の交通動向の把握.....	98
(2) 現道あり未整備区間の整備方針.....	98
【参考資料】「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 .....	99

# はじめに

## 1 見直しの背景と位置づけ

### (1) 見直しの背景と本市の都市計画道路について

本市は、昭和31年に現在の都市計画道路網の基礎となる17路線を都市計画に決めました。その後、高度経済成長期による大幅な人口増加に伴う交通量の増加への対応や、市街地整備の推進が全国的に求められ、本市においてもこれらの課題解決に向けて、都市計画道路の変更や追加を行い、現在では22路線を都市計画決定し、その延長は約50.9kmになっています。

しかし、財政や地域の事情などにより、長期間未着手や未整備区間のある都市計画道路が存在し、整備率（※改良済率）は44.4%にとどまっており、都市計画道路区域内の建築制限も長期間にわたっていることから、その必要性についても合理的な理由を整理する必要があります。

さらに、少子高齢化社会の進展、人口減少社会の到来、景気の長期低迷など、社会経済情勢も大きく変化してきており、「都市の成長」を前提に計画された都市計画道路についても、都市機能の維持・改善に主眼を置く「都市の成熟化」への転換に対応した見直しが必要となっています。

### (2) 見直しの必要性と動向

国土交通省では、長期未着手の都市計画道路が全国的にも顕著化してきていることから、今後の都市を取巻く状況変化や目指すべき将来都市像に的確な対応をするため「都市計画運用指針」を策定し、都市改革道路の必要性の検証と、その検証結果を踏まえた適切な見直しが必要であることが示されています。

また、神奈川県では「都市計画運用指針」等に基づき、平成18年3月に県内の幅広い地域特性を考慮し、市町の主体性を尊重した見直しが進むようとりまとめた「都市計画道路見直しのガイドライン」を策定し、未着手の都市計画道路のうち、主要な道路網の根幹を形成している幹線街路について、都市計画決定後、20年以上経過した道路や区画をすべて対象に見直しすることとしています。

現在、県内32市町のうち、都市計画道路や幹線道路が無い3町を除く29市町が見直し対象路線をもっており、このうち見直す路線が無い5町を除き、本市を含

む24市町が見直し作業に着手しています。

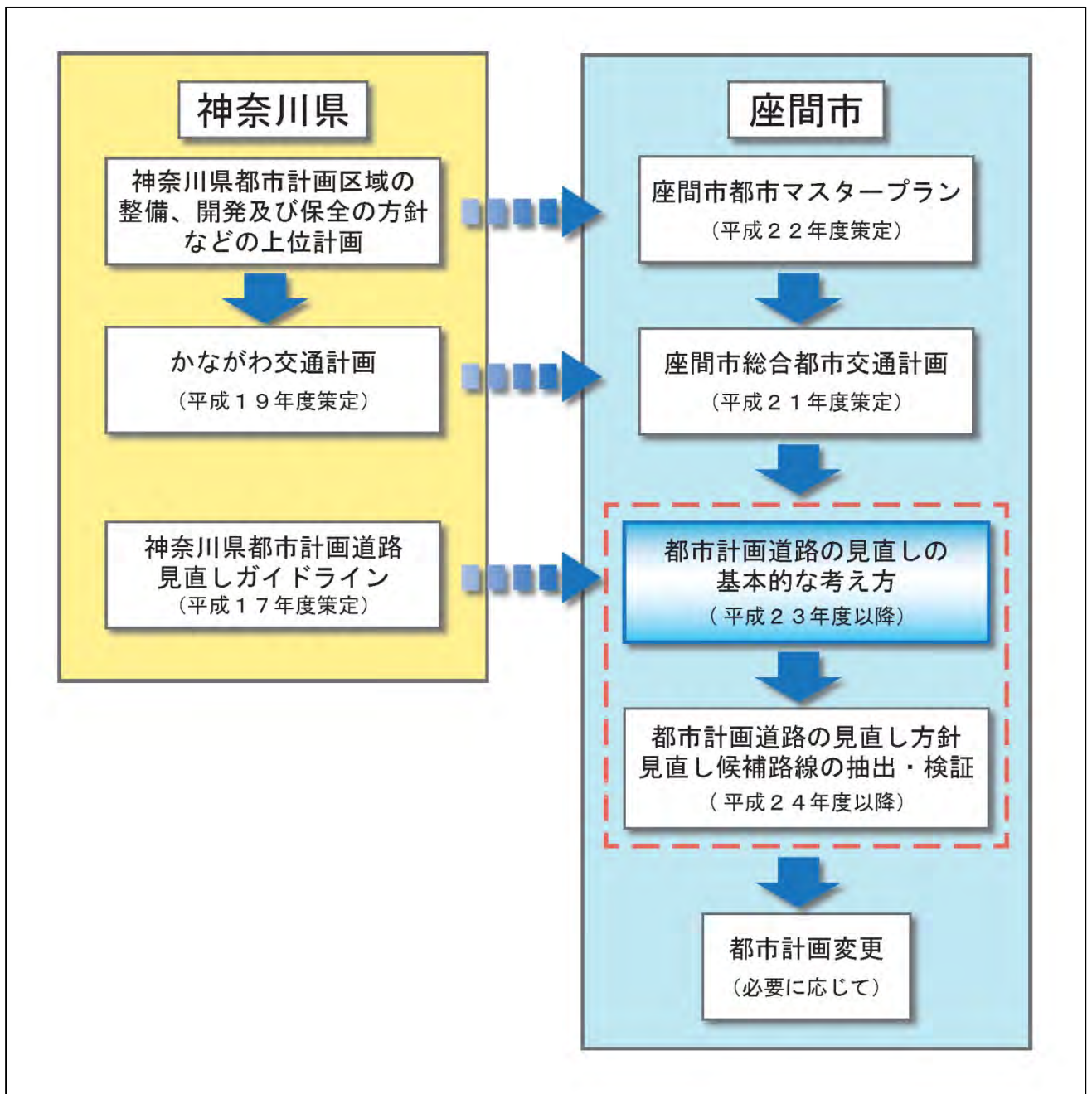
### (3) 本市における「都市計画道路見直し」の位置づけ

平成22年度に改訂した「座間市都市マスタープラン」においては都市施設の整備・改善方針として長期事業の着手に至っていない都市計画道路については、今後の社会状況や地域の実情に応じて位置づけの見直しを検討するとしています。

また、平成21年度に策定された「座間市総合都市交通計画」においては、①都市間連絡道路の整備、②地域間連絡道路の整備、③地域内幹線道路の整備、④地区内道路の整備、⑤通過交通の流入抑制の5項目の施策を掲げると同時に、「都市計画道路に関しては、都市計画決定後、長時間が経過し、昨今の社会経済状況の変化に的確に対応していない道路については、本計画における位置づけを踏まえ、今後、計画内容の見直し等の検証を行う。」としています。

つきましては、平成17年度に神奈川県にて策定された「都市計画道路見直しのガイドライン」を基に、この「座間市都市計画道路見直しの基本的な考え方」を“ガイドランス”として定め、これを基に「都市計画道路の見直しの方針」の中で、改めてこれまでの都市計画道路網を再検証し、見直しを行っていくものとします。

図 都市計画道路見直しの位置づけ



## 2 都市計画道路の定義

### (1) 都市計画道路の役割

- ・ 都市計画道路は、都市の将来像を達成し、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る道路です。
- ・ 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。
  - ① 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や出入りを確保するための「交通機能」
  - ② 景観や日照等の都市環境保全、避難や救助、延焼防止空間などの都市防災機能の面での都市空間の形成、上下水道や電気通信などのインフラ施設の空間、道路付属物の設置空間等を確保するための「空間機能」
  - ③ 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) 都市計画道路の種別

都市計画道は、交通機能から「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」に区分され、計画的に都市の一体性を図るべき地域に都市計画道路網を定めています。なお、座間市都市計画道路は「幹線街路」に該当します。

#### ・ 幹線街路

##### (ア) 主要幹線街路

都市拠点間を連絡し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、とくに高い走行機能と交通処理機能を有する。

##### (イ) 都市幹線街路

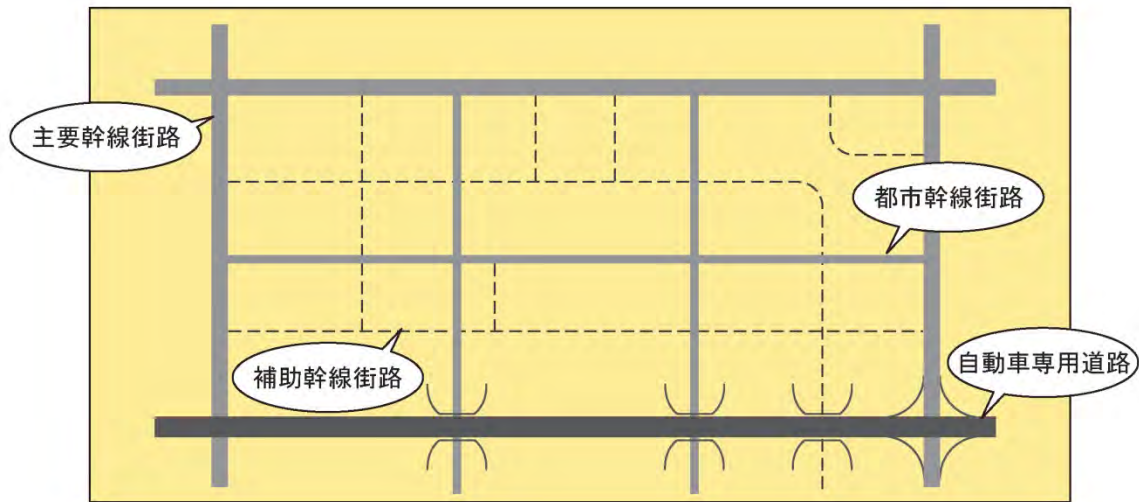
都市内の各地区または主要な施設間相互の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の骨格を形成する。

##### (ウ) 補助幹線街路

主要幹線道路または都市幹線道路で囲まれた区域内において、幹線道を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路である。



図 幹線道路の概念図



### (3) 都市計画道路とする意義

道路として必要な区域を予め都市計画において明確にすることは、都市の健全な発展のために必要な道路の配置を、ひろく住民に明確に示すとともに、地域社会での合意形成を進めるためにも必要です。さらに、都市計画道路等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に、建築物の建築に対して、一定の制限が加えられます。

### (4) 本市の交通体系の方針（座間市都市マスタープランより）

広域的な都市間の交通機能を担う主要な幹線道路については、広域的交通に対処するため、構想区間のルート検討や未整備区間の事業化に向けて関係機関に要望するとともに、必要な調整を進めることにより事業の早期着手・整備を目指し、交通の円滑化を促進します。

主に市内の主要施設や地域拠点への移動に重要な役割を果たす幹線道路等については、市民生活の基盤となる道路ネットワークの形成を図るため、安全で快適な道路空間の整備・改良を促進します。

図 広域的幹線道路網の状況



### 3 座間市の都市計画道路の状況

#### (1) 本市の都市計画道路の現状

本市の都市計画道路は、22路線、総延長約50.9kmが都市計画決定されており、本市における主要な都市構造を支えるための交通網体系の一翼を担っています。

表 本市における都市計画道路の整備状況

路線数	都市計画 決定延長 (km)	決定延長の内訳 (km) および (%)			
		整備済区間		未整備区間	
		改良済区間	概成済区間	事業中区間	未着手区間
22	50.9 km	22.6 km	8.5 km	1.9 km	17.9 km
	100%	44.4%	16.8%	3.7%	35.1%

#### 【語句説明】

整備済区間とは、改良済区間と概成済区間を合わせた区間をいう。

改良済区間：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区間

概成済区間：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間

未整備区間とは、事業中区間と未着手区間を合わせた区間をいう。

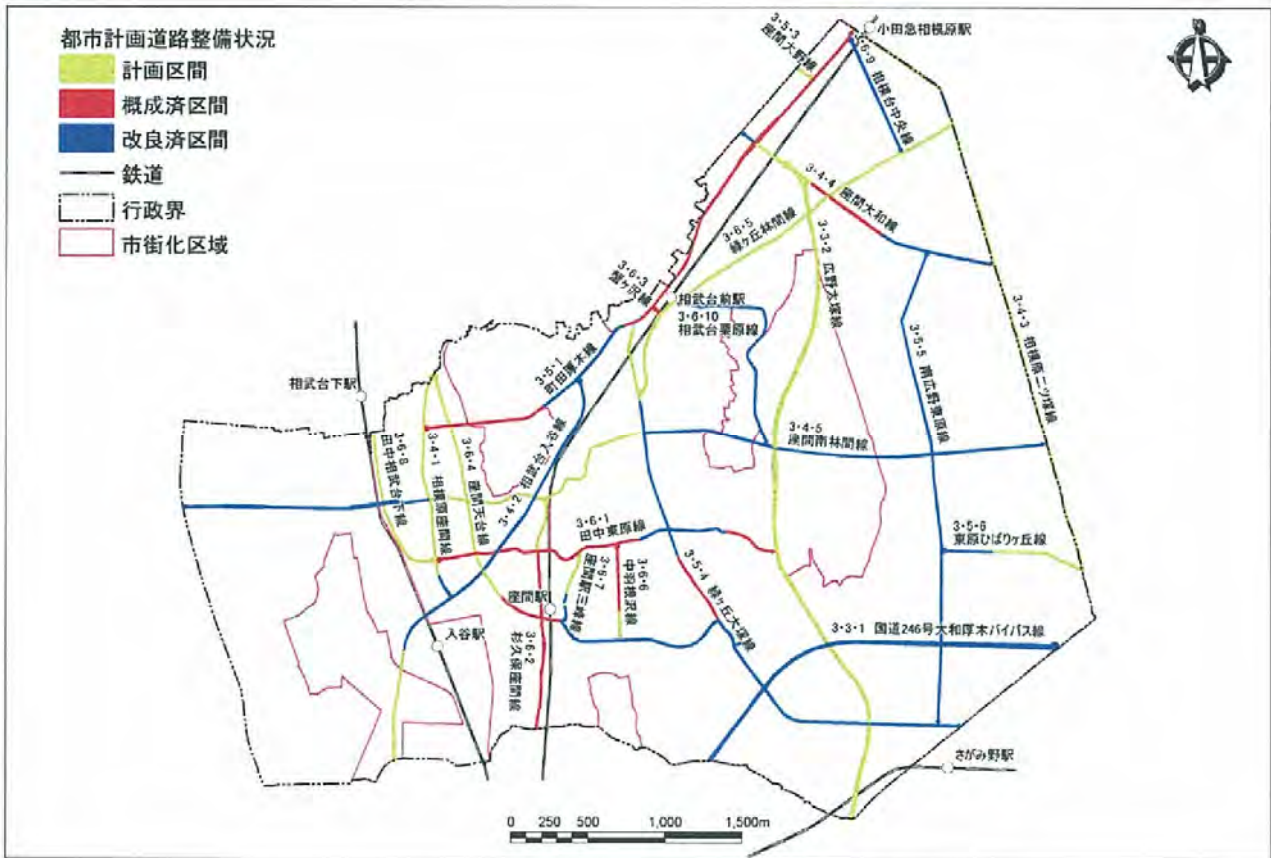
事業中区間：事業認可の取得または事業費が予算化されており、事業終了後に改良済となる区間

未着手区間：改良済、概成済及び事業中以外の区間

都市計画決定延長＝整備済延長＋未整備延長

＝改良済延長＋概成済延長＋事業中延長＋未着手延長

図 本市における都市計画道路の整備状況図



(都市計画課資料より)

表 本市における都市計画道路別整備状況一覧

番号	都市計画道路名	代表幅員 (m)	整備状況						
			計画 (km)	改良済		概成済		未整備	
				(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
1	3・3・1 号 国道246号大和厚木バイパス	22	2.6	2.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2	3・3・2 号 広野大塚線	22	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	4.5	100.0
3	3・4・1 号 相模原座間線	18	1.6	0.2	12.3	0.0	0.0	1.4	87.0
4	3・4・2 号 相武台入谷線	18	4.1	3.2	79.8	0.0	0.0	0.8	20.2
5	3・4・3 号 相模原二ツ塚線	16	3.9	0.2	4.1	0.0	0.0	3.7	95.9
6	3・4・4 号 座間大和線	16	1.8	0.9	49.5	0.9	50.5	0.0	0.0
7	3・4・5 号 座間南林間線	16	5.9	4.3	73.1	0.0	0.0	1.6	26.9
8	3・5・1 号 町田厚木線	15	4.0	0.7	16.5	3.2	81.0	0.1	2.5
9	3・5・3 号 座間大野線	12	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	100.0
10	3・5・4 号 緑ヶ丘大塚線	12	4.0	3.0	75.3	0.5	11.5	0.5	13.3
11	3・5・5 号 南広野東原線	12	3.1	3.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
12	3・5・6 号 東原ひばりヶ丘線	12	0.9	0.3	36.6	0.0	0.0	0.6	63.4
13	3・6・1 号 田中東原線	11	2.3	0.4	17.4	1.9	82.6	0.0	0.0
14	3・6・2 号 杉久保座間線	8	1.5	0.0	0.0	1.1	75.5	0.4	24.5
15	3・6・3 号 蟹ヶ沢線	11	0.1	0.0	0.0	0.1	100.0	0.0	0.0
16	3・6・4 号 座間天台線	11	3.1	1.2	37.4	0.4	11.3	1.6	51.3
17	3・6・5 号 緑ヶ丘林間線	11	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	100.0
18	3・6・6 号 中羽根沢線	11	0.6	0.0	0.0	0.4	66.7	0.2	33.3
19	3・6・7 号 座間駅三峰線	11	0.5	0.2	40.8	0.0	0.0	0.3	59.2
20	3・6・8 号 田中相武台下線	11	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	100.0
21	3・6・9 号 相模台中央線	8	0.7	0.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
22	3・6・10 号 相武台栗原線	11	1.6	1.6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		-	50.9	22.6	44.4	8.5	16.8	19.8	38.8

(都市計画課資料より)

## (2) 未着手の状況

### ① 都市計画決定後の経過状況

本市の都市計画道路は、22路線中4路線が改良済となっており、都市計画決定後20年以上未着手となっている区間を有する路線が18路線残っています。

表 都市計画道路の都市計画決定年月日からの経過年数

番号	都市計画道路名	幅員 (m)	計画 (km)	都市計画決定年月日		最終都市計画決定からの 経過年数
				当初決定	最終変更	
1	3・3・1 号 国道246号大和厚木バイパス	22	2.6	S 38. 1. 22	S 51. 4. 13	改良済
2	3・3・2 号 広野大塚線	22	4.5	S 44. 3. 31	S 51. 4. 13	36年
3	3・4・1 号 相模原座間線	18	1.6	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
4	3・4・2 号 相武台入谷線	18	4.1	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
5	3・4・3 号 相模原二ツ塚線	16	3.9	S 31. 1. 27	H 5. 4. 9	20年
6	3・4・4 号 座間大和線	16	1.8	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
7	3・4・5 号 座間南林間線	16	5.9	S 31. 1. 27	H 1. 10. 20	22年6ヶ月
8	3・5・1 号 町田厚木線	15	4.0	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
9	3・5・3 号 座間大野線	12	0.1	S 38. 1. 22	S 51. 4. 13	36年
10	3・5・4 号 緑ヶ丘大塚線	12	4.0	S 31. 1. 27	S 55. 12. 12	31年3ヶ月
11	3・5・5 号 南広野東原線	12	3.1	S 38. 1. 22	H 3. 11. 20	改良済
12	3・5・6 号 東原ひばりヶ丘線	12	0.9	S 38. 1. 22	S 51. 4. 13	36年
13	3・6・1 号 田中東原線	11	2.3	S 31. 1. 27	S 61. 11. 18	25年4ヶ月
14	3・6・2 号 杉久保座間線	8	1.5	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
15	3・6・3 号 蟹ヶ沢線	11	0.1	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
16	3・6・4 号 座間天台線	11	3.1	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
17	3・6・5 号 緑ヶ丘林間線	11	2.9	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
18	3・6・6 号 中羽根沢線	11	0.6	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
19	3・6・7 号 座間駅三峰線	11	0.5	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
20	3・6・8 号 田中相武台下線	11	1.1	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	36年
21	3・6・9 号 相模台中央線	8	0.7	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	改良済
22	3・6・10 号 相武台栗原線	11	1.6	S 31. 1. 27	S 51. 4. 13	改良済

### ② 未着手の理由

本市の都市計画道路における未着手となっている主な理由は以下のようになっています。

#### ア) 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や区間が未着手となっています。

#### イ) 他事業との調整による理由

面的整備事業や都市計画道路と関連する他事業との調整が必要であるために、事業実施が見送られている路線や区間があります。

#### ウ) 代替路線の存在

計画道路の線形とは異なりますが、現道及び付近に一定規模の路線が存在していることで、周辺道路網へ負荷をかけながらも交通機能が代替されており、結果的に優先順位が上がらず未着手となっている路線や区間があります。

エ) 地元調整による理由

優先順位が高い路線であっても地元調整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る路線や区間があります。

オ) 技術的な理由

鉄道との交差や地形上の制約による技術上の課題により、事業実施が見送られている路線や区間があります。

カ) 土地利用の変化による理由

社会経済状況などから地域のまちづくりに変化が生じ、事業実施が見送られている路線や区間があります。

**(3) 整備済（改良済、概成済）の路線や区間の課題**

概成済の路線や区間では、改良済まで事業を進めるためには、事業費が膨大となることや、都市計画法線を外れている、といった課題を抱えています。

また、改良済の路線や区間であっても、隣接市との不整合や、社会経済状況の変化によって、再整備が必要となっているものもあります。

**(4) 都市計画道路の区域内における建築制限**

都市計画道路等の区域においては、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一定の制限があり、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、次のとおり同法54条に定められています。

都市計画法第54条

三 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みとめられること。

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。

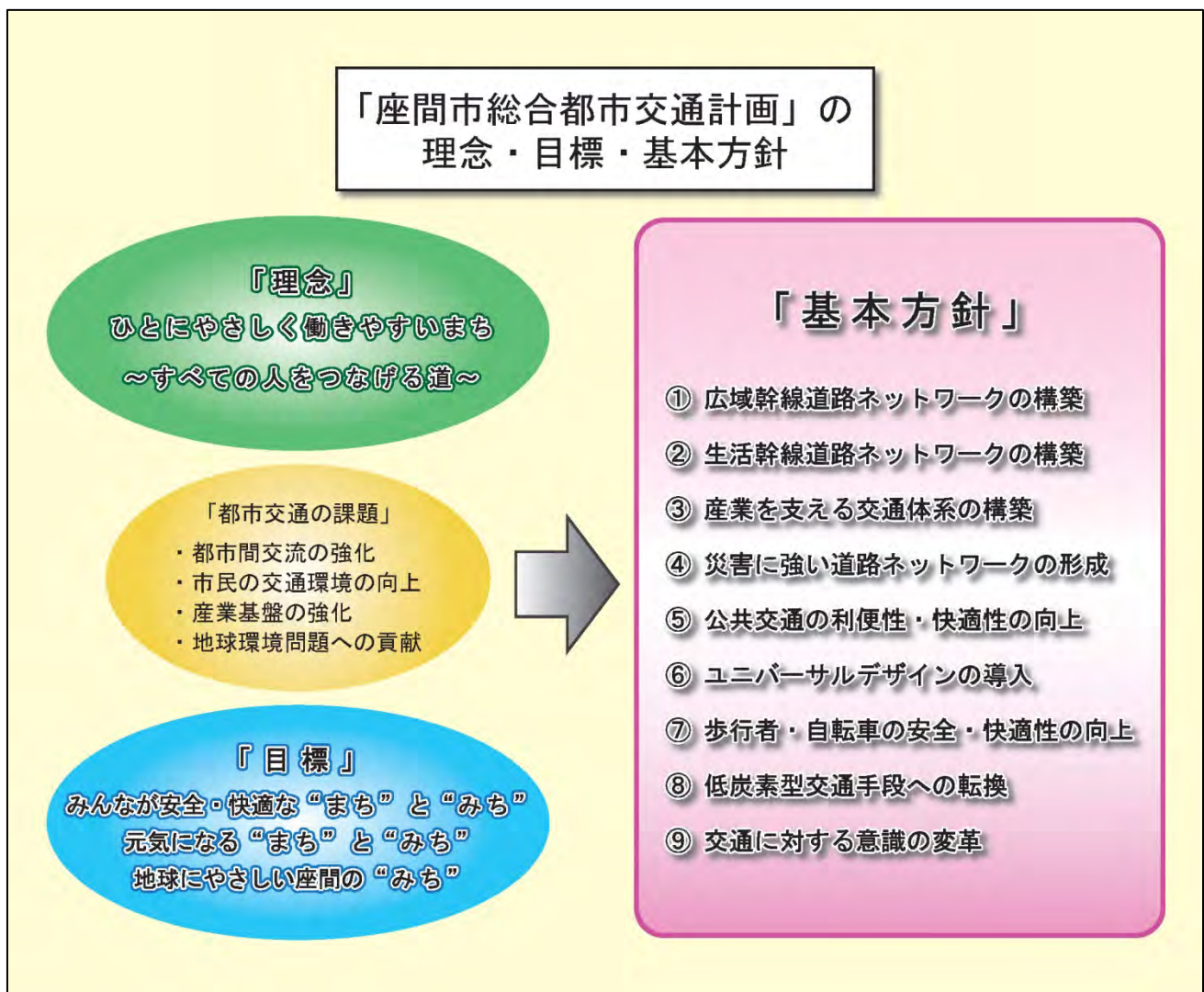
しかし、道路の整備はその事業化までに長期間を要することが見込まれるため、神奈川県では、平成16年4月1日から3階建ての建築物や一定の要件を満たす地下車庫等を認める運用をしています。

## 4 都市計画道路の見直しの考え方

### (1) 見直しの基本的な考え方の整理

#### ① 基本方針

都市計画道路の見直しにあたっては、「座間市総合都市交通計画」で示された本市の望ましい総合交通体系の実現に向けて、総合的な観点から都市計画道路の必要性の検証を行います。



#### ② 上位計画等との整合

「かながわ交通計画」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「座間市都市マスタープラン」などの上位計画との整合を図ります。

## (2) 見直しの進め方

都市計画道路の見直しを行うため、以下の項目について検討を行いました。

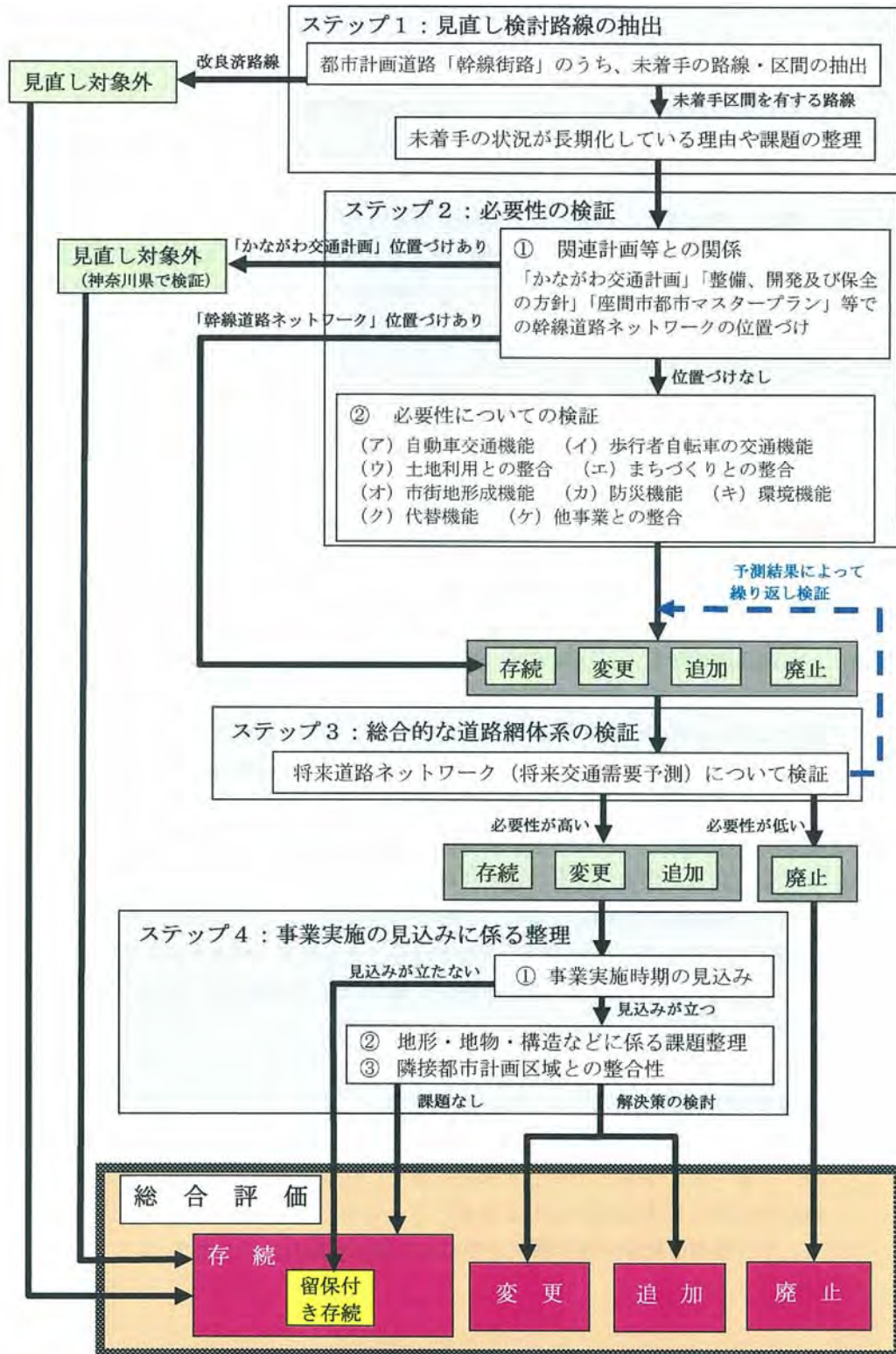
- (1) 都市計画道路カルテの作成
- (2) 都市計画道路評価カルテの作成
  - ・ 現況と将来動向
  - ・ 見直し対象路線
  - ・ 必要性の検証及び課題整理
  - ・ 総合的な道路網体系の検証
  - ・ 事業実施の見込みに係る整理
- (7) 総合的評価



「見直しの方針（案）」の策定



図 見直しフロー



出典) 都市計画道路の見直しの基本的な考え方 平成 24 年 3 月 座間市 P. 19

# I 章. 都市計画道路カルテの作成

都市計画道路の整備率（改良済＋概成済）は 58.5%であり、未着手率は 35%となっています（平成 24 年 3 月時点）。

表 都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備状況					
路線数	都市計画決定 延長(Km)	決定延長の内訳(Km)および率(%)			
		整備済区間		未整備区間	
		改良済区間	概成済区間	事業中区間	未着手区間
22	50.9 km	23.1 km	6.7 km	3.3 km	17.8 km
	100.0% %	45.3% %	13.2% %	6.4% %	35.0% %

※ 平成 24 年 3 月時点

22 路線のうち、「概成済」を含む路線は 10 路線、「現道あり未整備」を含む路線は 15 路線となっています（重複を含む）。

表 都市計画道路の整備状況（路線別）

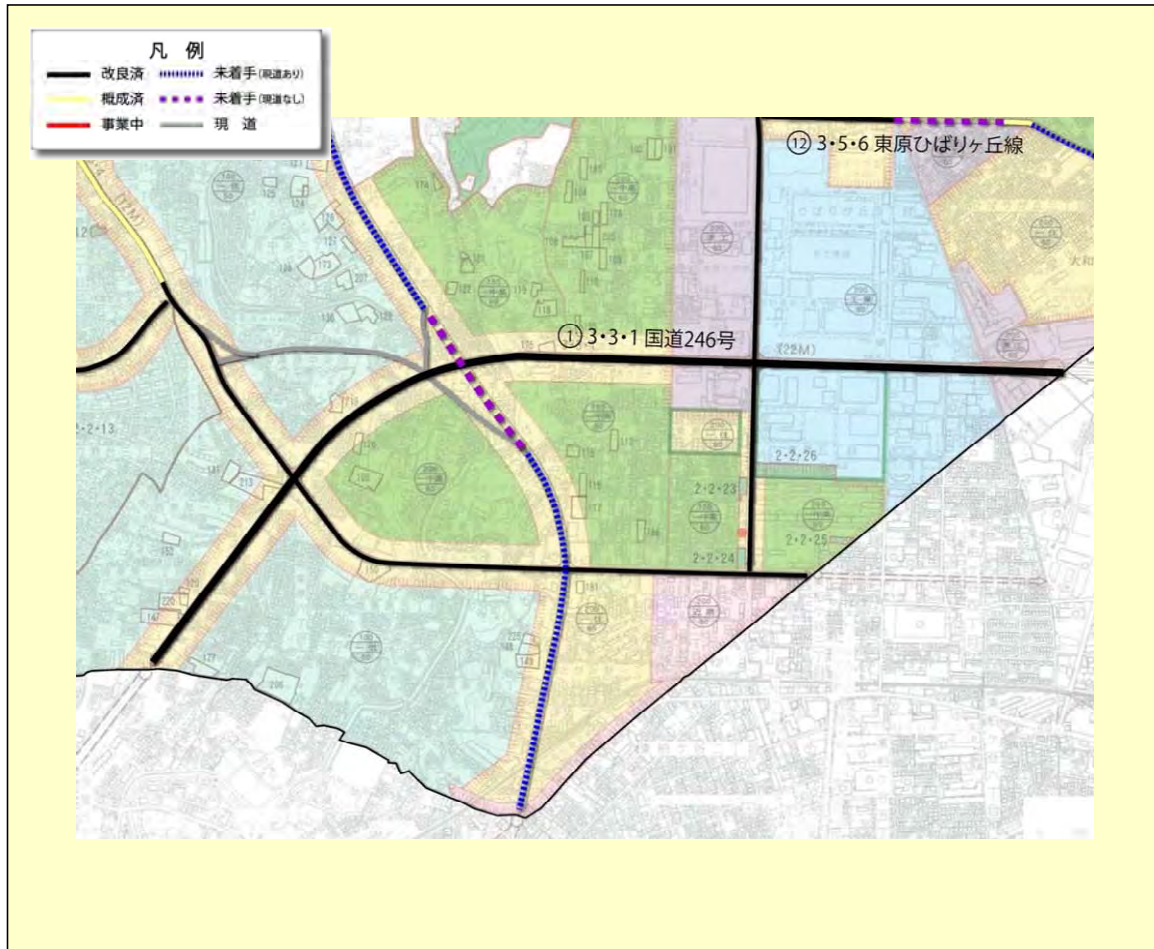
番号	路線名	幅員 (m)	計画延長 (m)	未着手 延長 (m)	整備率※ (%)	概成済を 含む路線	現道あり 未整備を 含む路線	現道幅員 (m)	事業主体				都市計画		最終都市計画 決定からの 経過年数
									国	県	市	区画	当初決定	最終決定	
3・3・1	国道246号 大和厚木バイパス線	22	2,620	0	100.0%	—	—	22	○	—	—	—	S38.1.22	S51.4.13	改良済
3・3・2	広野大塚線	22	4,510	4,510	0.0%	—	○	8~11	—	○	○	—	S44.3.31	S51.4.13	36年
3・4・1	相模原座間線	18	1,550	1,360	12.3%	—	○	11	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・4・2	相武台入谷線	18	4,050	820	79.8%	—	○	11	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・4・3	相模原二ツ塚線	16	3,880	1,994	48.6%	—	—	7~10	—	—	○	—	S31.1.27	H5.4.9	20年
3・4・4	座間大和線	16	1,840	400	78.3%	○	○	11~16	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・4・5	座間南林間線	16	5,880	1,180	79.9%	—	○	12~16	—	○	○	—	S31.1.27	H1.10.20	22年6ヶ月
3・5・1	町田厚木線	15	4,000	420	89.5%	○	○	11	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・5・3	座間大野線	12	120	120	0.0%	—	○	4	—	—	○	—	S38.1.22	S51.4.13	36年
3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	4,000	20	99.5%	○	—	9~21	—	○	○	—	S31.1.27	S55.12.12	31年3ヶ月
3・5・5	南広野東原線	12	3,130	0	100.0%	—	—	12~15	—	—	○	—	S38.1.22	H3.11.20	改良済
3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	930	504	45.8%	○	○	4~12	—	—	○	—	S38.1.22	S51.4.13	36年
3・6・1	田中東原線	11	2,300	500	78.3%	○	○	8~11	—	○	—	—	S31.1.27	S61.11.18	25年4ヶ月
3・6・2	杉久保座間線	11	1,510	370	75.5%	○	○	4~11	—	○	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・3	蟹ヶ沢線	11	90	47	47.8%	—	○	11~18	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・4	座間天台線	11	3,100	1,590	48.7%	○	○	7~11	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	2,860	2,280	20.3%	○	○	11	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・6	中羽根沢線	11	630	220	65.1%	○	○	6.8~9.2	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・7	座間駅三峰線	11	490	390	20.4%	○	○	6~11	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・8	田中相武台下線	11	1,100	1,100	0.0%	—	—	—	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年
3・6・9	相模台中央線	8	670	0	100.0%	—	—	—	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	改良済
3・6・10	相武台栗原線	8~11	1,620	0	100.0%	—	—	—	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	改良済
合計			50,880	17,825	65.0%										

※事業中を含む（H24.3時点）

**3・3・1 路線名 国道246号大和厚木バイパス線**

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
2,620 m	22 m	4 車線	昭和 38 年 1 月 22 日	昭和 51 年 4 月 13 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
2,620 m	0 m	0 m	0 m	100.0 %	100.0 %

【路線位置図】



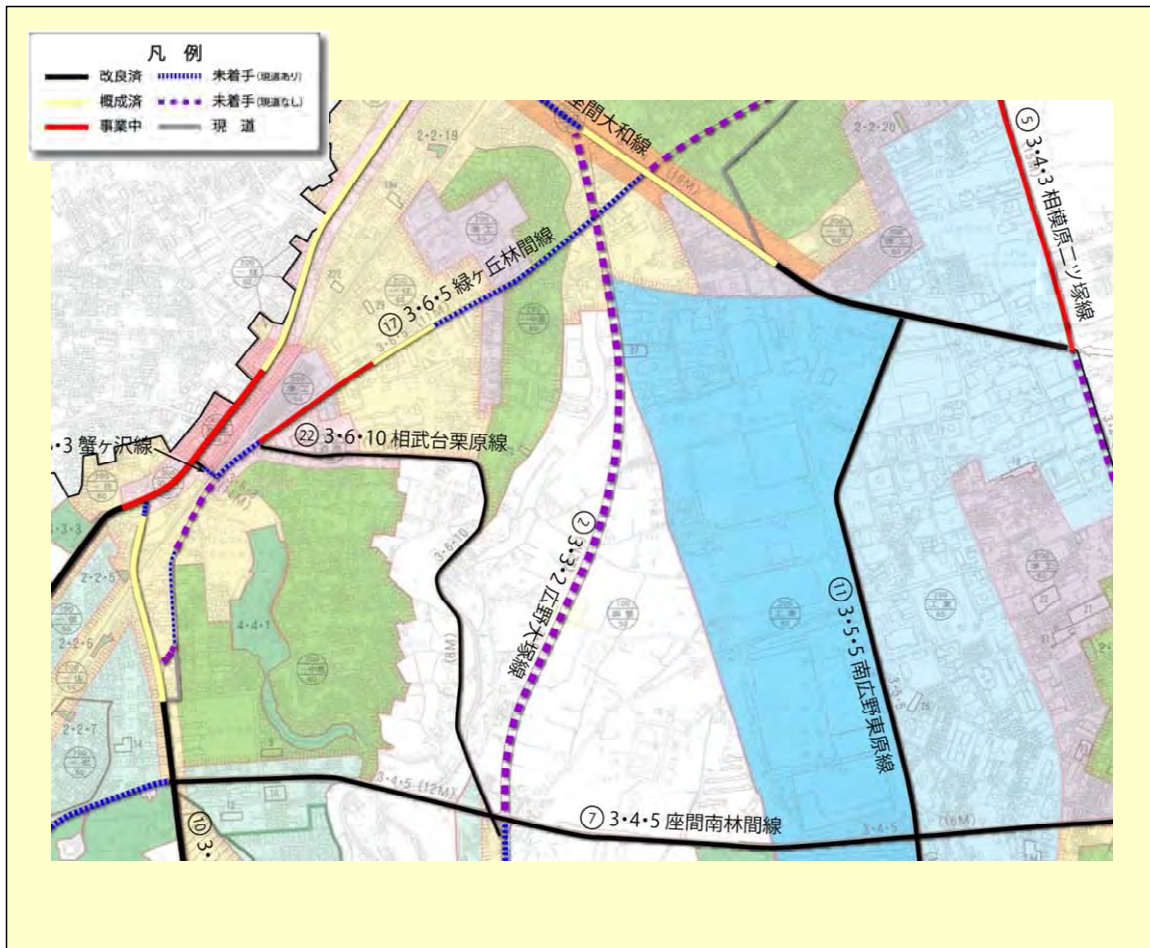
【現況】

国道246号大和厚木バイパス線は延長2,620m全てが整備済みである。  
 日常的な通勤移動や買い物移動、また、企業の物流や業務交通の円滑化を図っており、地域経済の発展と活力向上に資するための広域幹線道路ネットワークである。

## 3・3・2 路線名 広野大塚線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
4,510 m	22 m	4 車線	昭和 44 年 3 月 31 日	昭和 51 年 4 月 13 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	0 m	0 m	4,510 m	0.0 %	0.0 %

【路線位置図】



## 【現況】

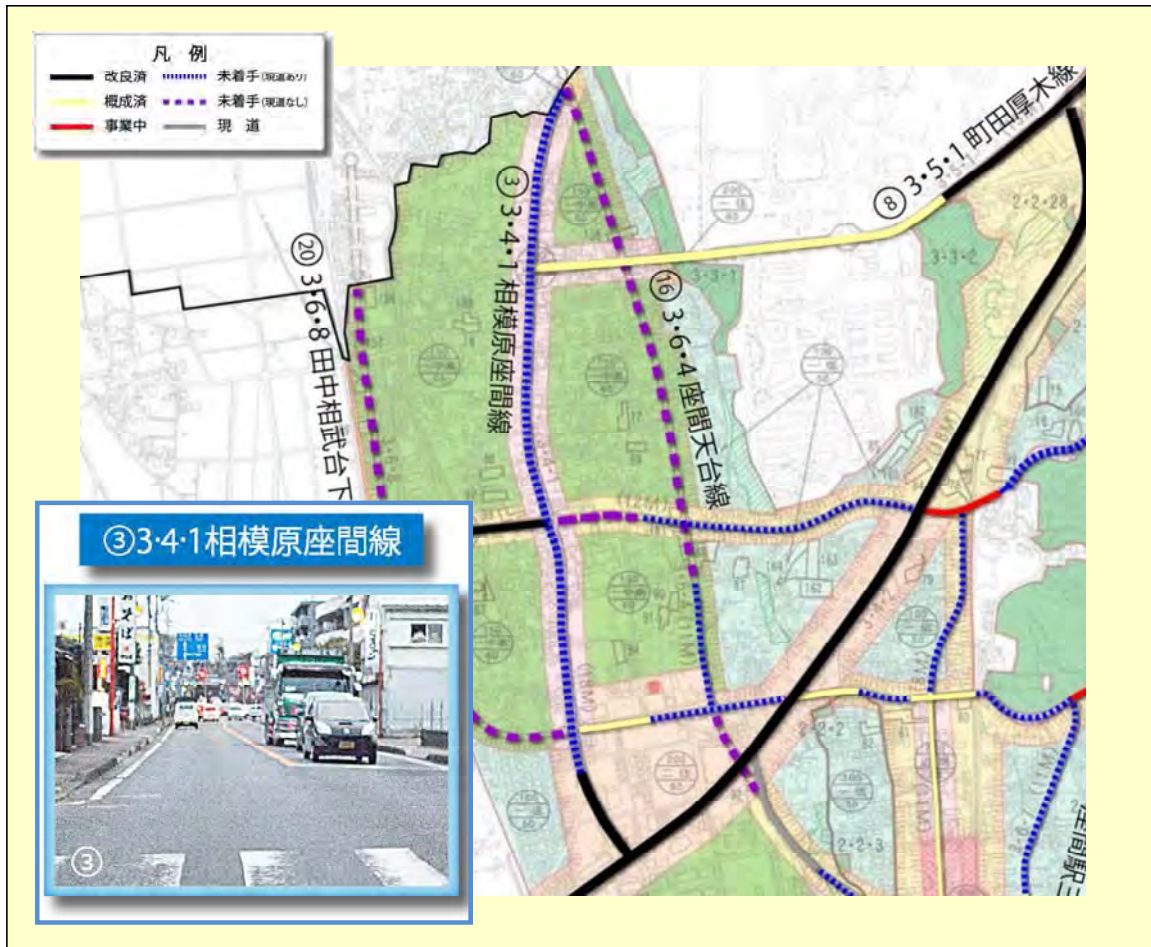
広野大塚線は延長4,510m全てが未整備となっている。

神奈川県・綾瀬市・海老名市・相模原市の動向を確認しながら継続的に調整する。市レベルを超えた広域的な幹線道路である。本市全体として、当初決定時点に比べ都市計画道路周辺の土地利用が進んできており、事業の困難性を高めている。沿道型用途地域が決定されている。(距離界による第1種住居、準住居)

## 3・4・1 路線名 相模原座間線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
1,550 m	18 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
190 m	0 m	0 m	1,360 m	12.3 %	12.3 %

【路線位置図】



## 【現況】

相模原座間線は延長1,550mのうち改良済190m、事業中0m、概成済0m、未整備1,360mである。

改良済率、概成済を含めた改良済率が12.3%である。

沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に近隣商業、第2種住居)

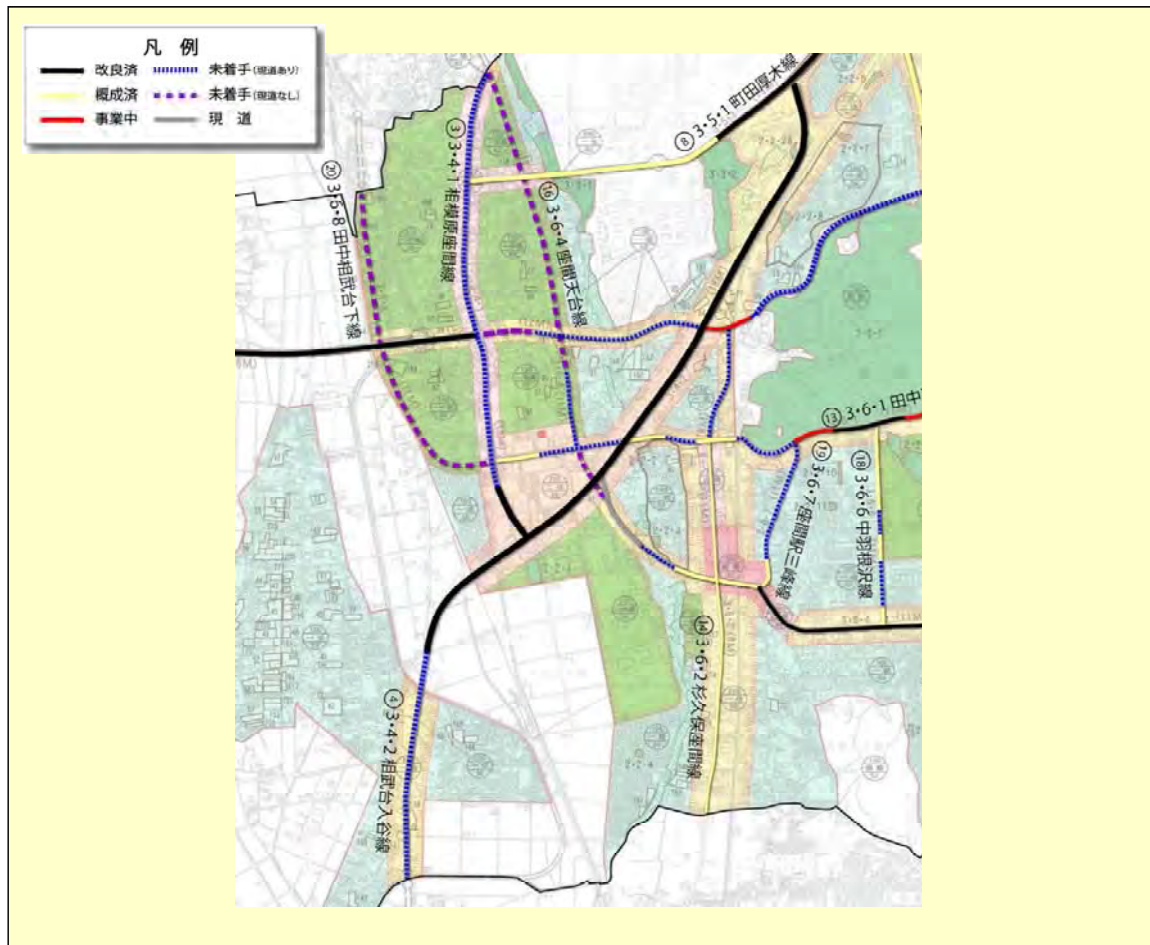
現況は、機能を補完する現道であるが、市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。

現道が主要地方道藤沢座間厚木線・相模原茅ヶ崎線・町田厚木線(県道42号・県道46号・県道51号)の重複路線であり、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や、財政面から着手の予定がない。

## 3・4・2 路線名 相武台入谷線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
4,050 m	18 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月 13 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
3,230 m	0 m	0 m	820 m	79.8 %	79.8 %

【路線位置図】



## 【現況】

相武台入谷線は延長4,050mのうち改良済3,230m、事業中0m、概成済0m、未整備820mである。

改良済率が79.8%で、概成済を含めた改良済率が79.8%である。

沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に第1種住居、第2種住居)

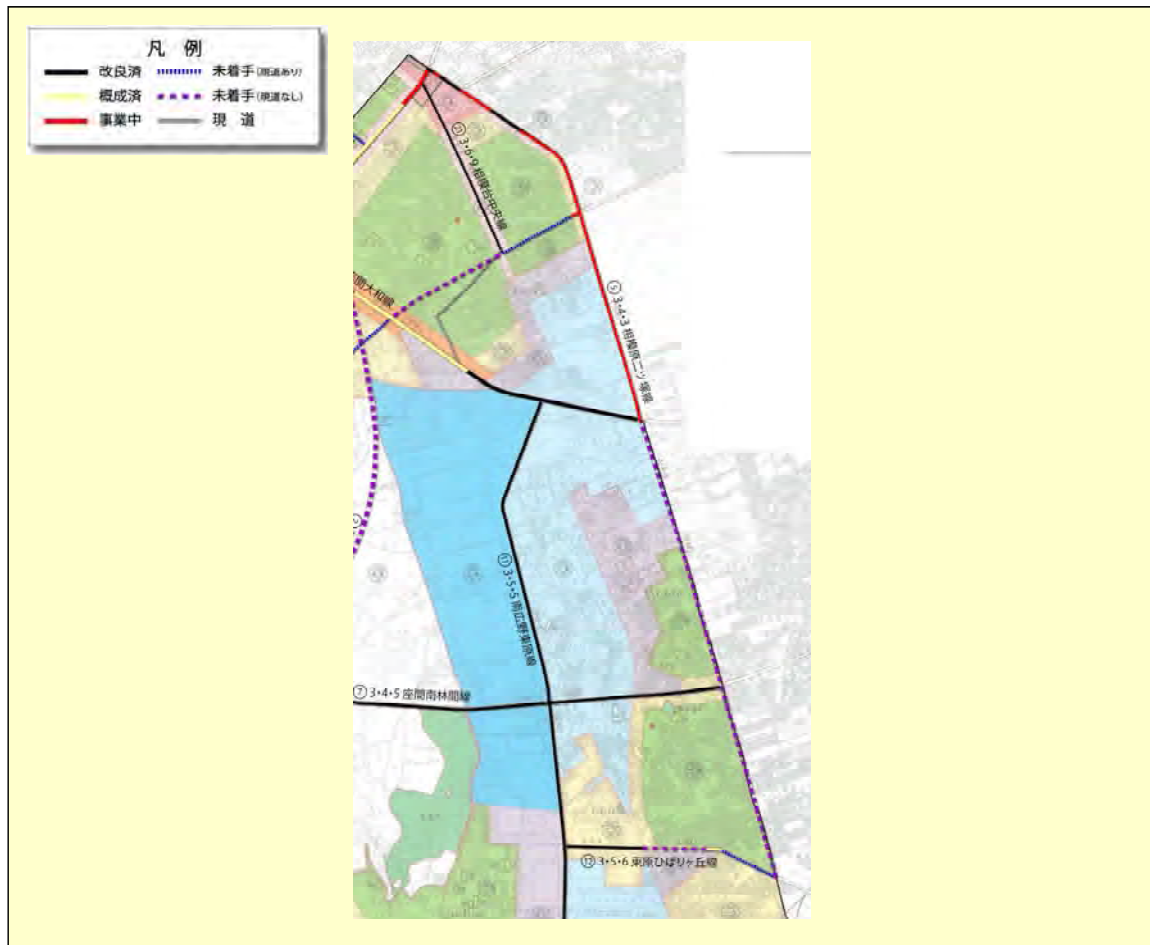
現道が主要地方道相模原茅ヶ崎線・町田厚木線(県道46号・県道51号)の重複区間であり、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や、財政面から着手の予定がない。

隣接の海老名市都市計画道路の動向を確認しながら継続的に調整する必要がある。

## 3・4・3 路線名 相模原二ツ塚線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
3,880 m	16 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	平成 5 年 4 月 9 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
264 m	1,622 m	0 m	1,994 m	6.8 %	6.8 %

### 【路線位置図】



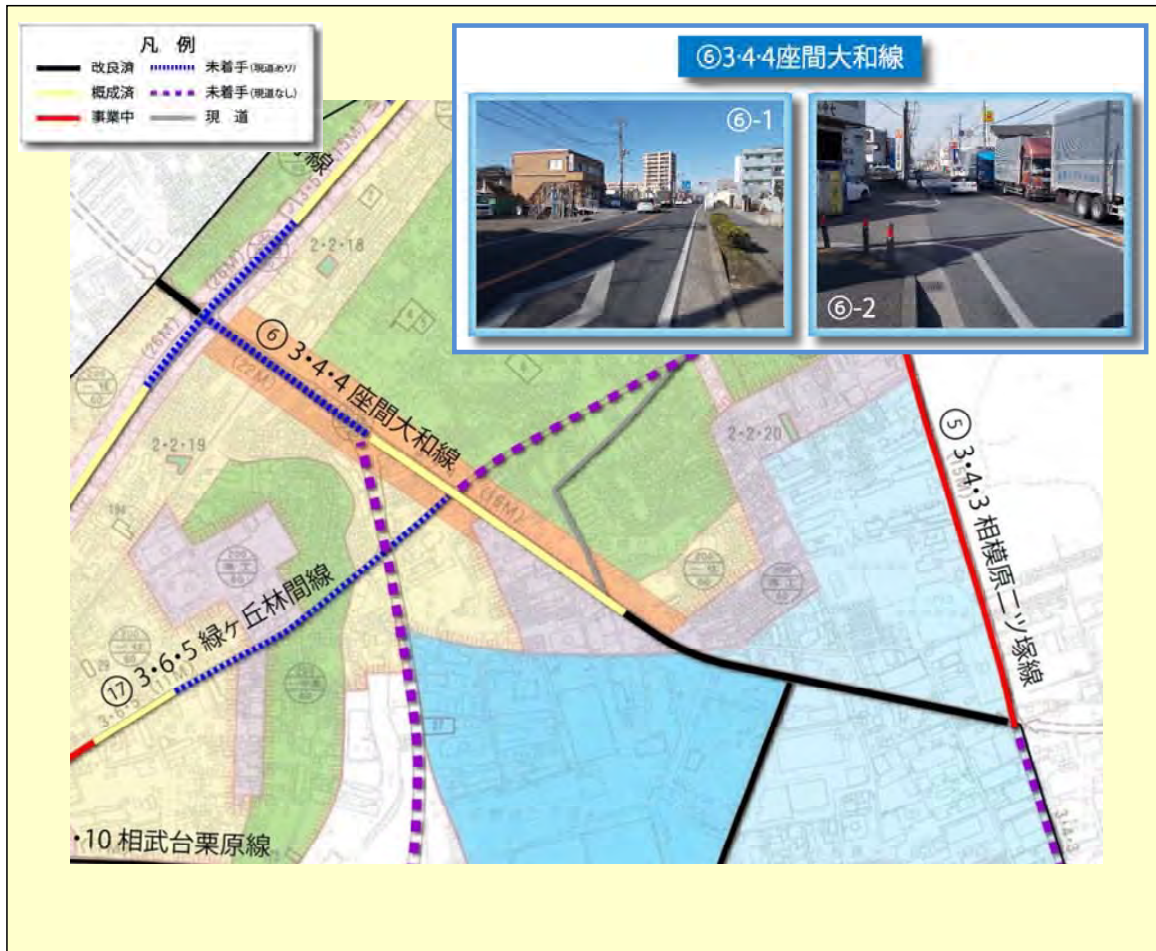
### 【現況】

相模原二ツ塚線は延長3,880mのうち改良済264m、事業中1,622m、概成済0m、未整備1,994mである。改良済率が6.8%で、概成済を含めた改良済率が6.8%である。・現道が相模原市、大和市、座間市の3市の行政界にまたがり、現在整備中の区間に引き続き、県に事業を要請している。未整備区間では、都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。

## 3・4・4 路線名 座間大和線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
1,840 m	16 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
810 m	0 m	630 m	400 m	44.0 %	78.3 %

### 【路線位置図】



### 【現況】

座間大和線は延長1,840mのうち改良済810m、事業中0m、概成済630m、未整備400mである。

改良済率が44.0%で、概成済を含めた改良済率が78.3%である。

主要地方道座間大和線(県道50号)は近隣都市を繋ぐ地域間連絡道路として、通勤や通学、物流、業務などをスムーズな移動を可能とし、生活圏や商圈の拡大に貢献しており、隣接する都市との連携強化と、緊急交通網の確立を図っている。

都市計画道路広野大塚線との合流部の構造的な問題がある。

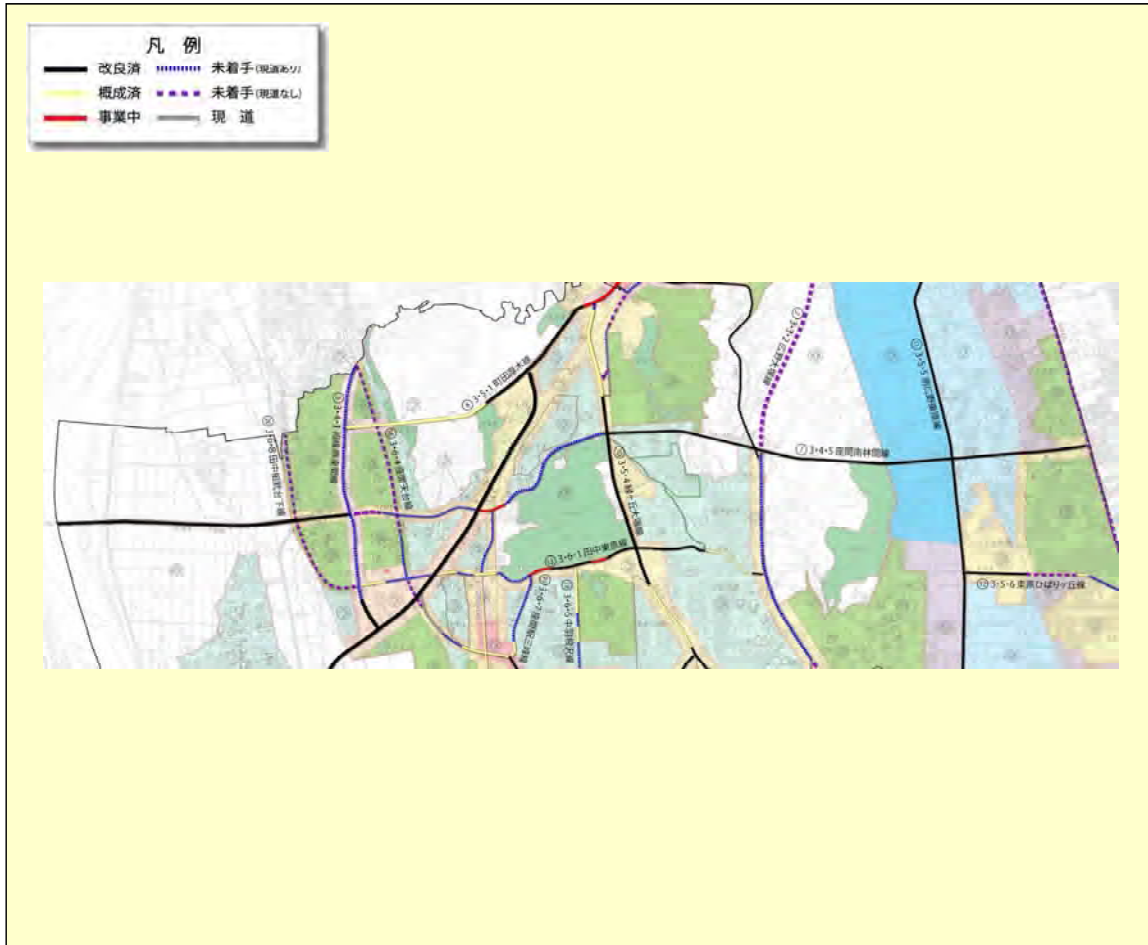
未整備区間の整備については、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や財政面から着手の予定がない。



**3・4・5 路線名 座間南林間線**

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
5,880 m	16 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	平成 1 年 10 月 20 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
4,300 m	400 m	0 m	1,180 m	73.1 %	73.1 %

**【路線位置図】**

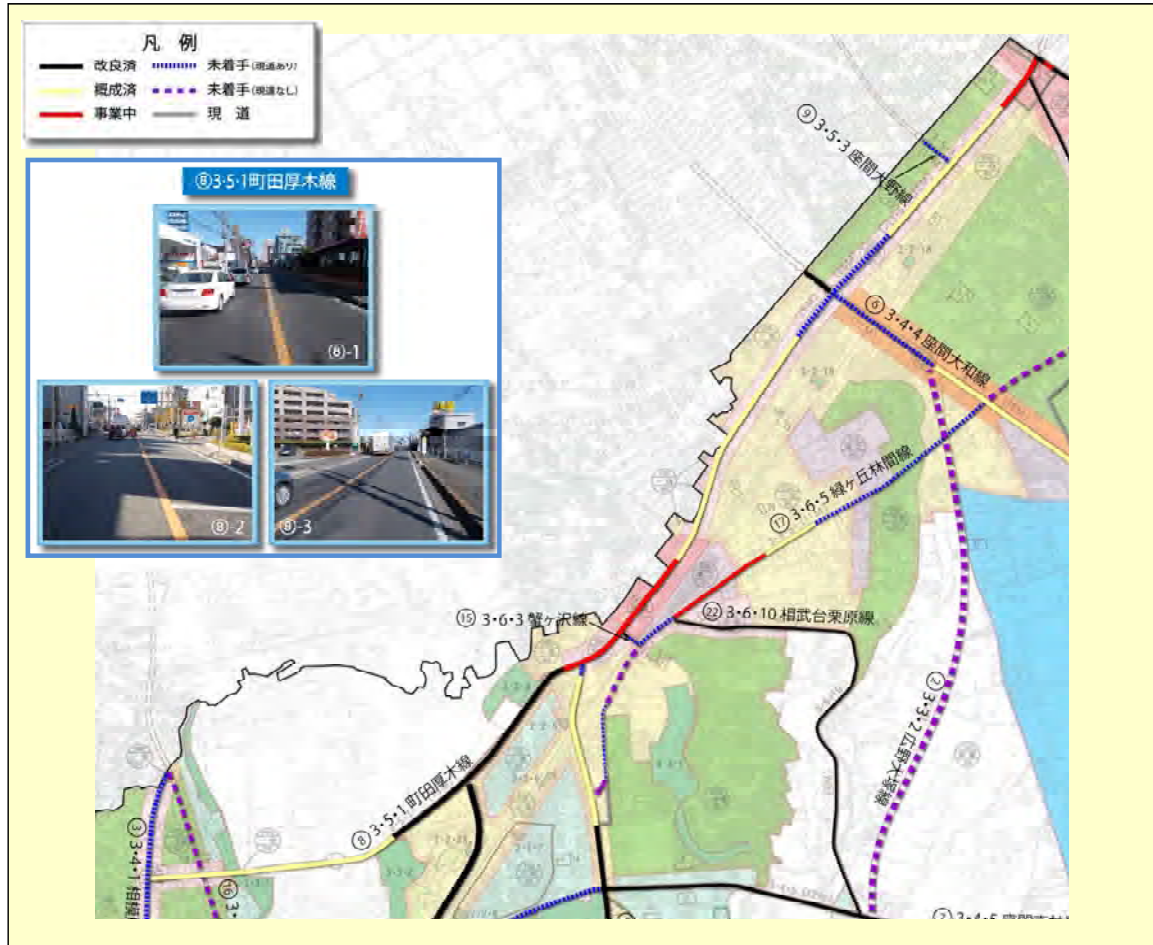


**【現況】**

座間南林間線は延長5,880mのうち改良済4,300m、事業中400m、概成済0m、未整備1,180mである。改良済率が73.1%で、概成済みを含めた改良済率が73.1%である。  
 さがみ縦貫道路の完成を見据えた、市の東西軸を担う幹線道路である。  
 沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に第1種住居)  
 第四次座間市総合計画戦略プロジェクト7として、「まちづくりの骨格である東西軸として座間南林間線を整備」と掲げている。  
 座間市緑の基本計画 緑の東西中心軸の形成(3・4・5都市計画道路)の緑化を推進する。

⑧ 路線名 町田厚木線 (1/3)					
3・5・1 路線名 町田厚木線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
4,000 m	15 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
660 m	690 m	2,230 m	420 m	16.5 %	72.3 %

【路線位置図】



【現況】

町田厚木線は延長4,000mのうち改良済660m、事業中690m、概成済2,230m、未整備420mである。

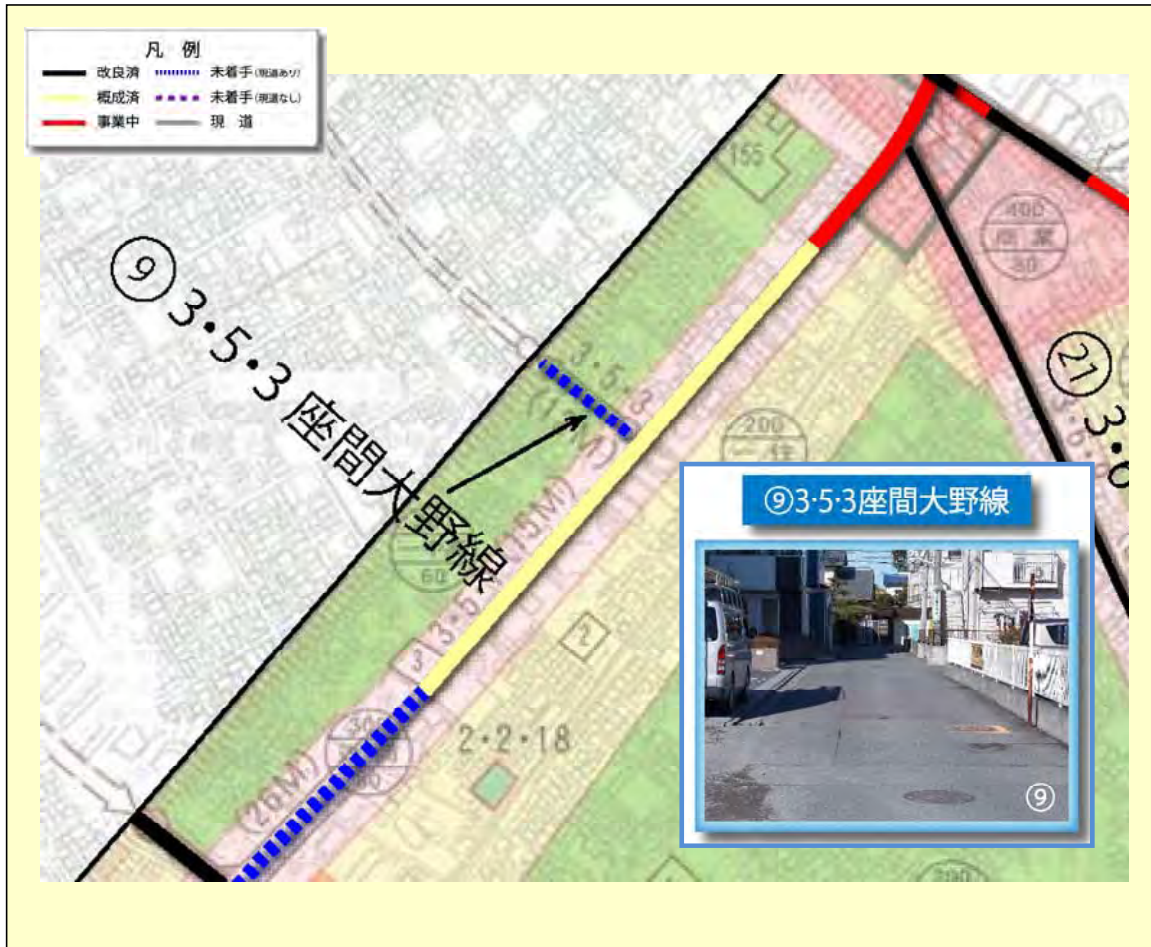
改良済率が16.5%で、概成済を含めた改良済率が72.3%である。

主要地方道町田厚木線(県道51号)は近隣都市を繋ぐ地域間連絡道路として、通勤や通学、物流、業務などをスムーズな移動を可能とし、生活圏や商圏の拡大に貢献しており、隣接する都市との連携強化と、緊急交通網の確立を図っている。

未整備区間の整備については、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や財政面から着手の予定がない。

3・5・3 路線名 座間大野線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
120 m	12 m	2 車線	昭和 38 年 1 月 22 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	0 m	0 m	120 m	0.0 %	0.0 %

【路線位置図】



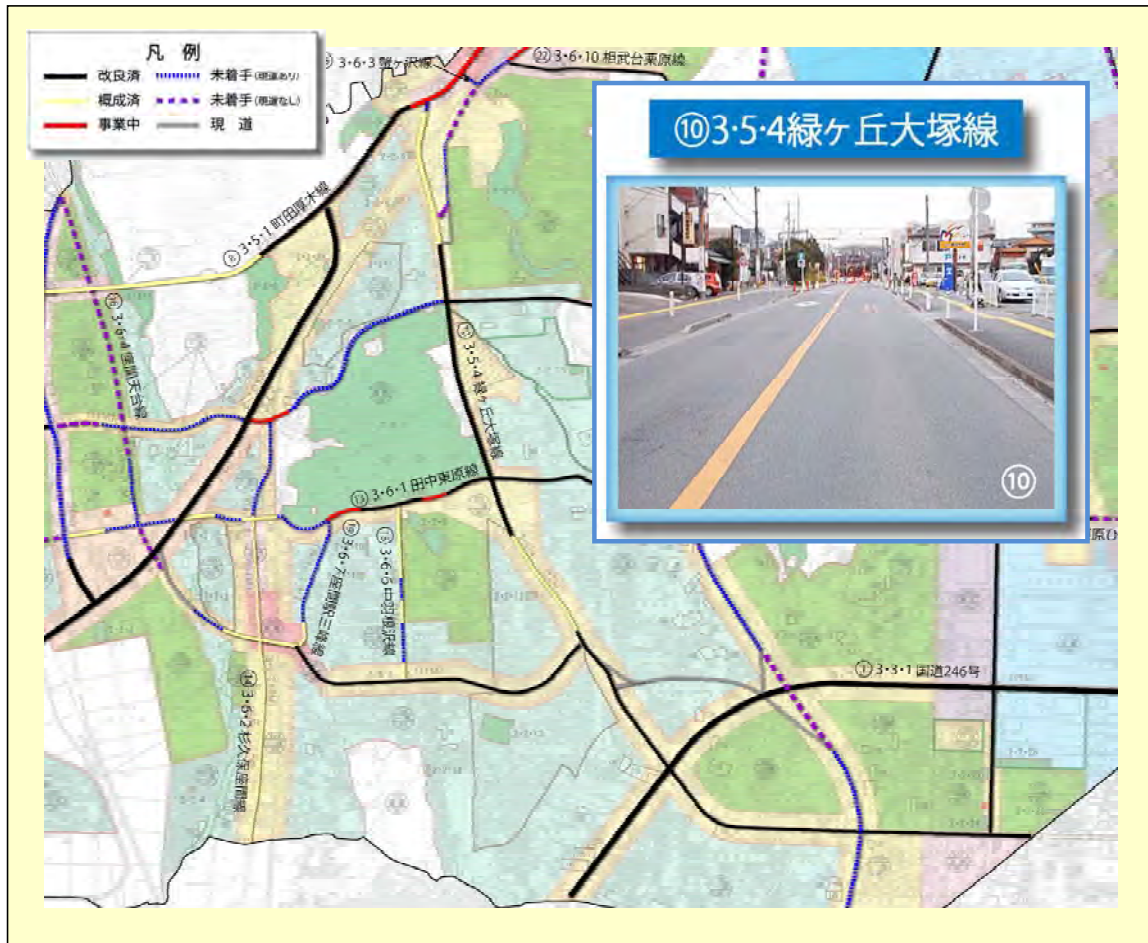
【現況】

座間大野線は延長120m全てが現道あり未整備となっている。  
 本市の区域では延長120mとなっているが、隣接の相模原市都市計画道路と接続しており、その路線の整備予定は今のところない。  
 本市は現況現道で問題はなく、相模原市都市計画道路の整備がされなければ効果がない。相模原市の動向を確認しながら継続的に調整する。

## 3・5・4 路線名 緑ヶ丘大塚線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
4,000 m	12 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 55 年 12 月 12 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
3,100 m	0 m	880 m	20 m	77.5 %	99.5 %

### 【路線位置図】



### 【現況】

緑ヶ丘大塚線は延長4,000mのうち改良済3,100m、事業中0m、概成済880m、未整備20mである。

改良済率が77.5%で、概成済を含めた改良済率が99.5%である。

沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に第1種住居)

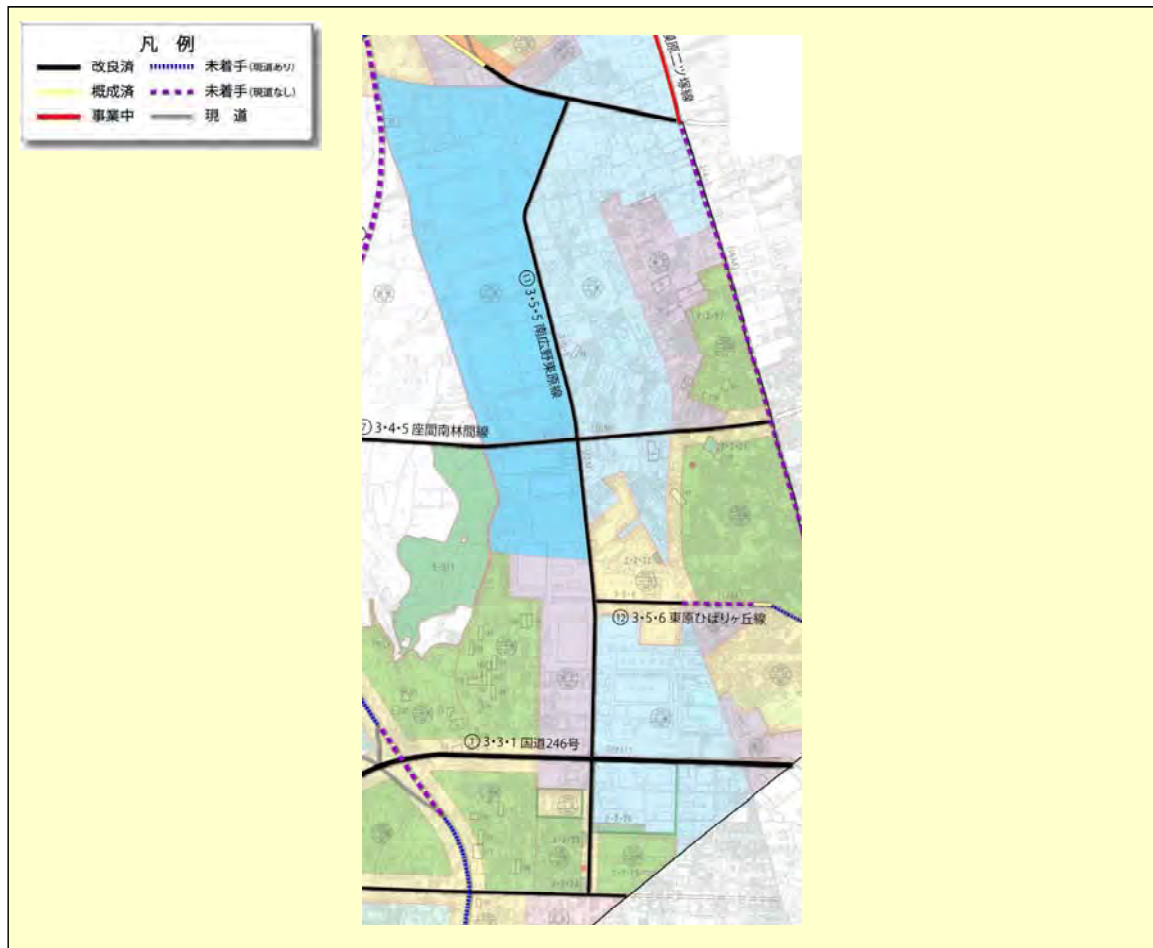
地域内幹線道路であり、市内の主要施設や交通結節点、災害時避難所などへのアクセス、また、生活移動の骨格形成を図る路線である。

一部未整備区間において、小田急線と都市計画道路緑ヶ丘林間線が近接しており、立体交差となっている。立体交差については、費用及び都市計画道路緑ヶ丘林間線の整備目途が立たないため、現在のところ、暫定整備を行っている。

一部の区間において、主要地方道藤沢座間厚木線(県道42号)の重複路線である。

① 路線名 南広野東原線					(1/3)
3・5・5 路線名 南広野東原線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
3,130 m	12 m	2 車線	昭和 38 年 1 月 22 日		平成 3 年 11 月 20 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
3,130 m	0 m	0 m	0 m	100.0 %	100.0 %

【路線位置図】

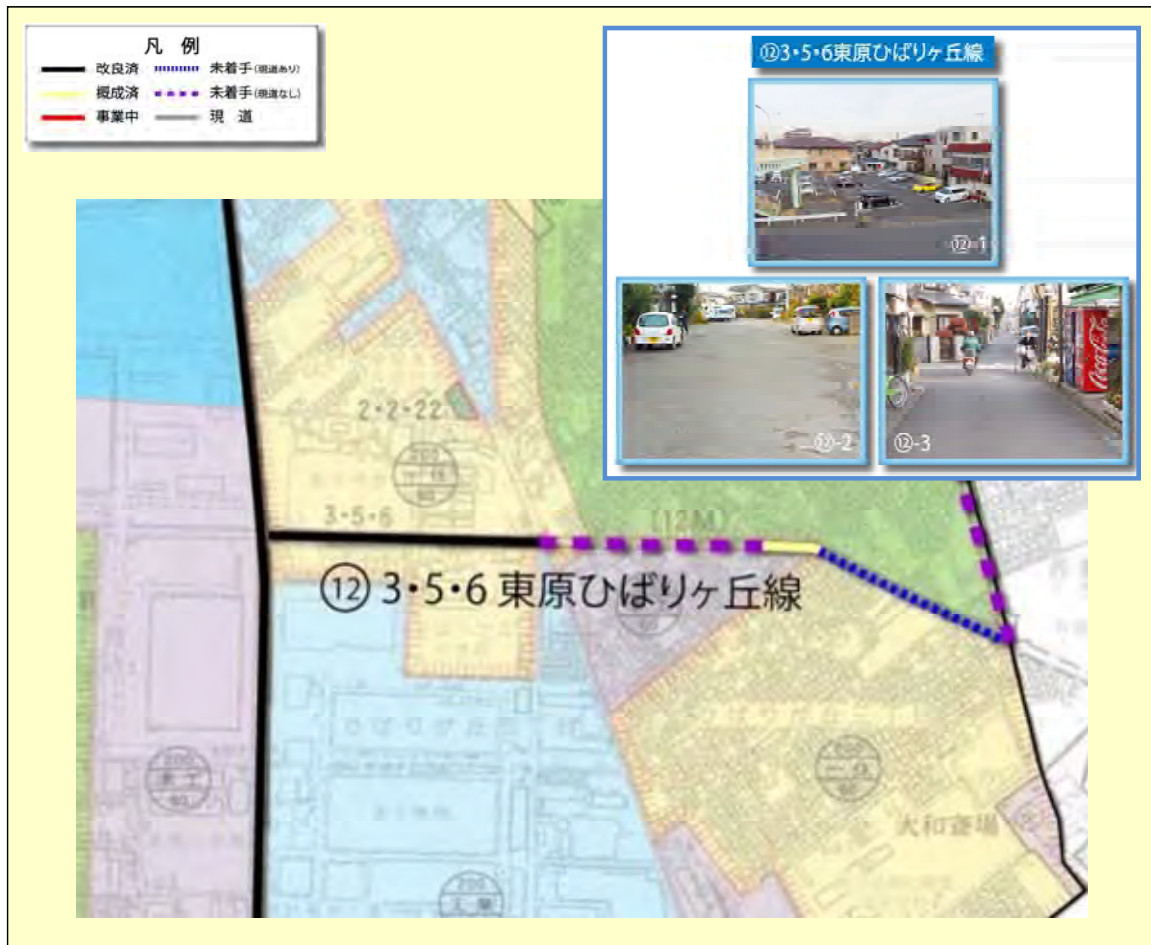


【現況】

南広野東原線は延長3,130m全てが整備済みである。  
 本市の南北軸を縦貫する地域内幹線道路であり、市内の主要施設や交通結節点、災害時避難所などへのアクセス、また、生活移動の骨格形成を図る路線であり、整備済み路線である。  
 施策として、市内の自転車ネットワークを形成する路線として自転車走行空間の創出を図る路線である。

3・5・6 路線名 東原ひばりヶ丘線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
930 m	12 m	2 車線	昭和 38 年 1 月 22 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
336 m	0 m	90 m	504 m	36.1 %	45.8 %

## 【路線位置図】



## 【現況】

東原ひばりヶ丘線は延長930mのうち改良済336m、事業中0m、概成済90m、未整備504mである。

改良済率が36.1%で、概成済を含めた改良済率が45.8%である。

3・5・5南広野東原線と大和市都市計画道路とを接続する路線である。

当該路線は一部市指定の緊急輸送路に指定されており、地域の防災機能に寄与する。

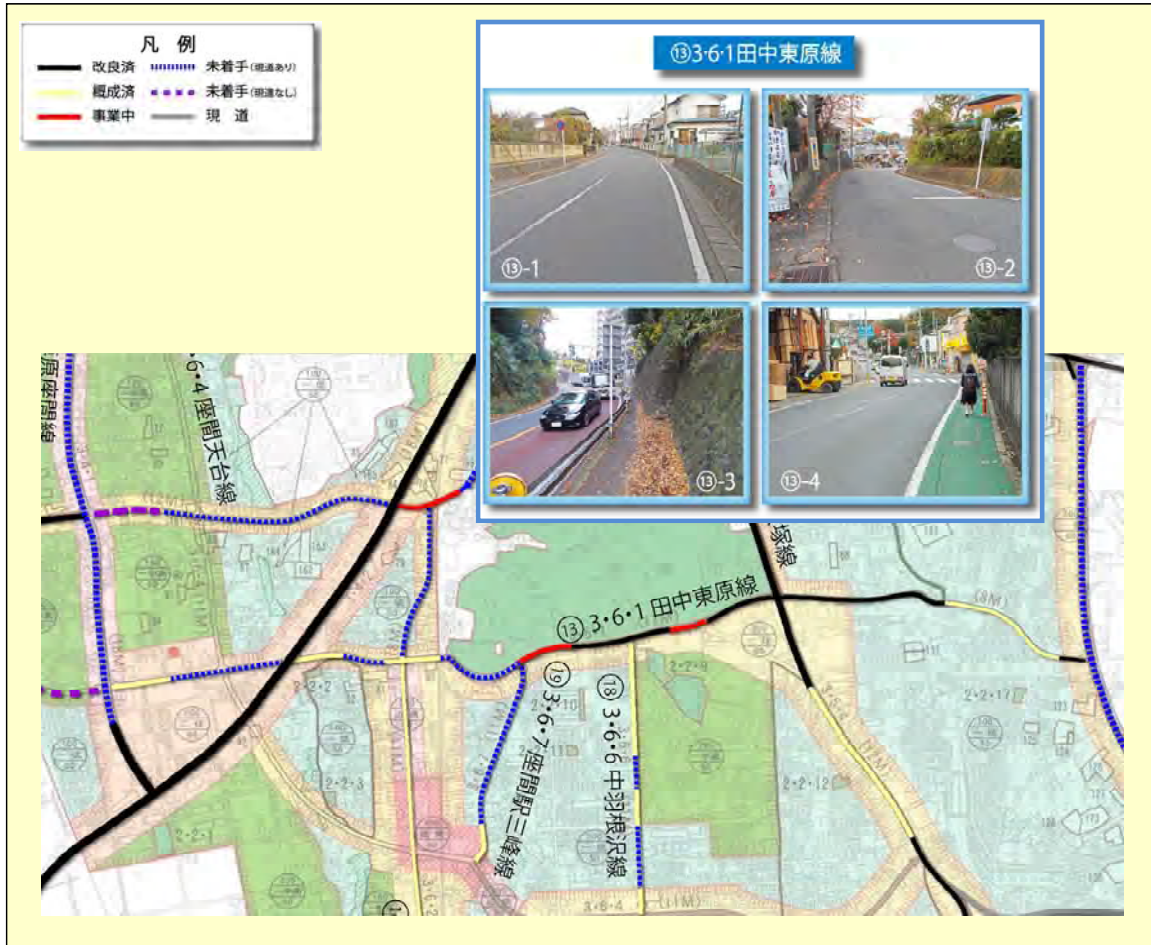
未整備区間では、都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。

隣接都市計画(大和市)区域と不連続であることから、大和市の動向を確認しながら継続的に調整する。

## 3・6・1 路線名 田中東原線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
2,300 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 61 年 11 月	18 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
920 m	150 m	730 m	500 m	40.0 %	71.7 %

### 【路線位置図】

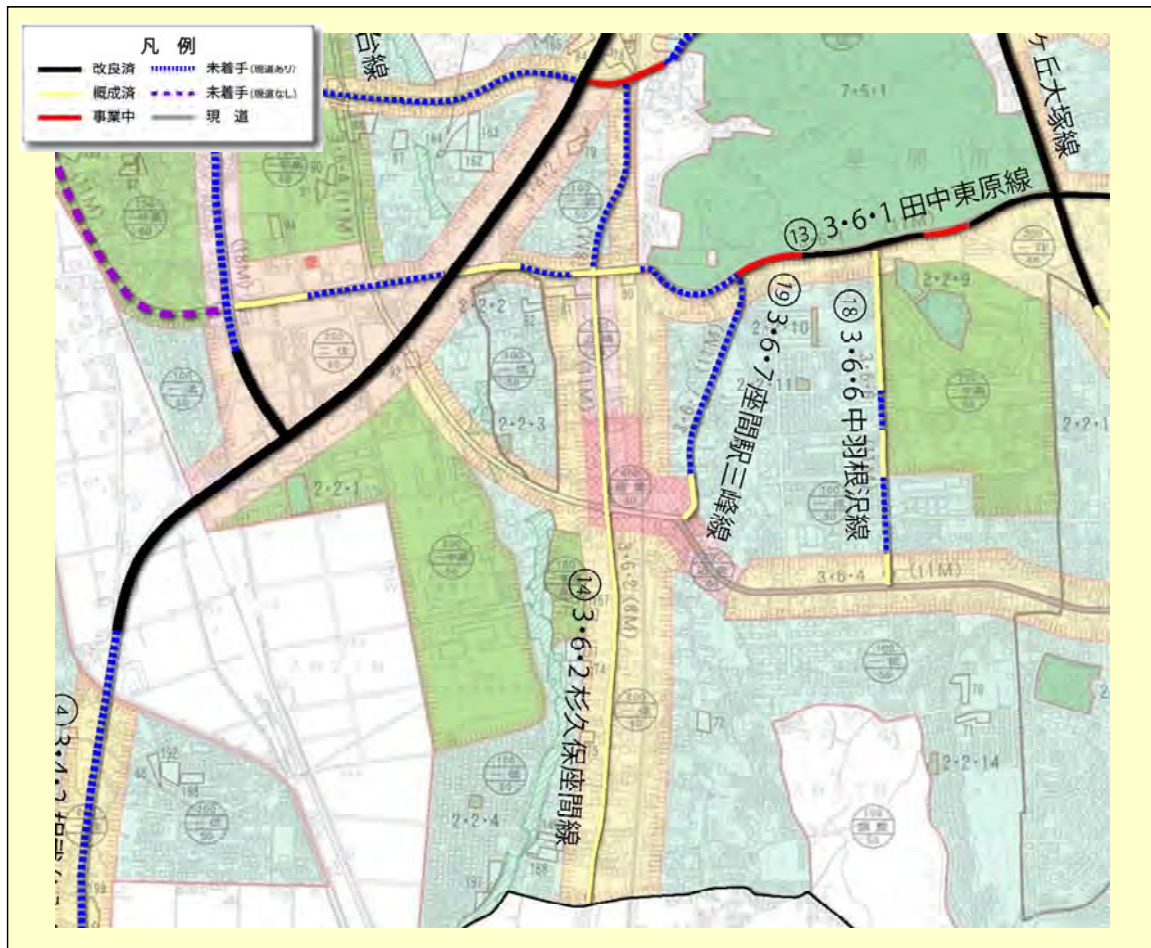


### 【現況】

田中東原線は延長2,300mのうち改良済920m、事業中150m、概成済730m、未整備500mである。  
 改良済率が40.0%で、概成済みを含めた改良済率が71.7%である。  
 現況は、機能を補完する現道である主要地方道藤沢座間厚木線(県道42号)が大部分を占めている。  
 鉄道(小田急小田原線)が交差しているため、構造的な問題がある。

3・6・2 路線名 杉久保座間線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
1,510 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	0 m	1,140 m	370 m	0.0 %	75.5 %

【路線位置図】



【現況】

杉久保座間線は延長1,510mのうち改良済0m、事業中0m、概成済1,140m、未整備370mである。

改良済率が0.0%で、概成済を含めた改良済率が75.5%である。

沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に商業・近隣商業・第1種住居)

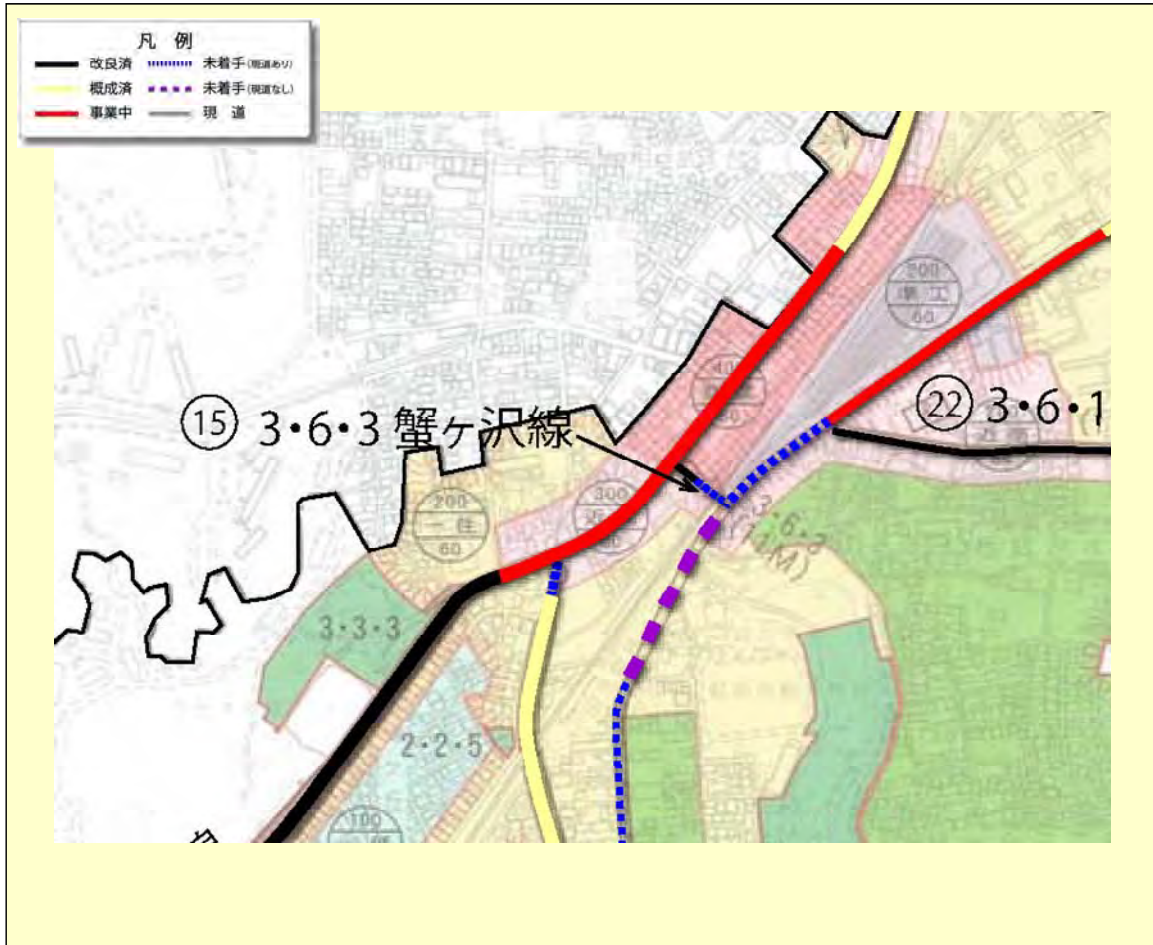
現況は、機能を保管する現道である県道407号(杉久保座間線)が大部分を占めている。市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。

隣接の海老名市との行政境より先の整備も進んでいない。



3・6・3 路線名 蟹ヶ沢線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
90 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
43 m	0 m	0 m	47 m	47.8 %	47.8 %

【路線位置図】



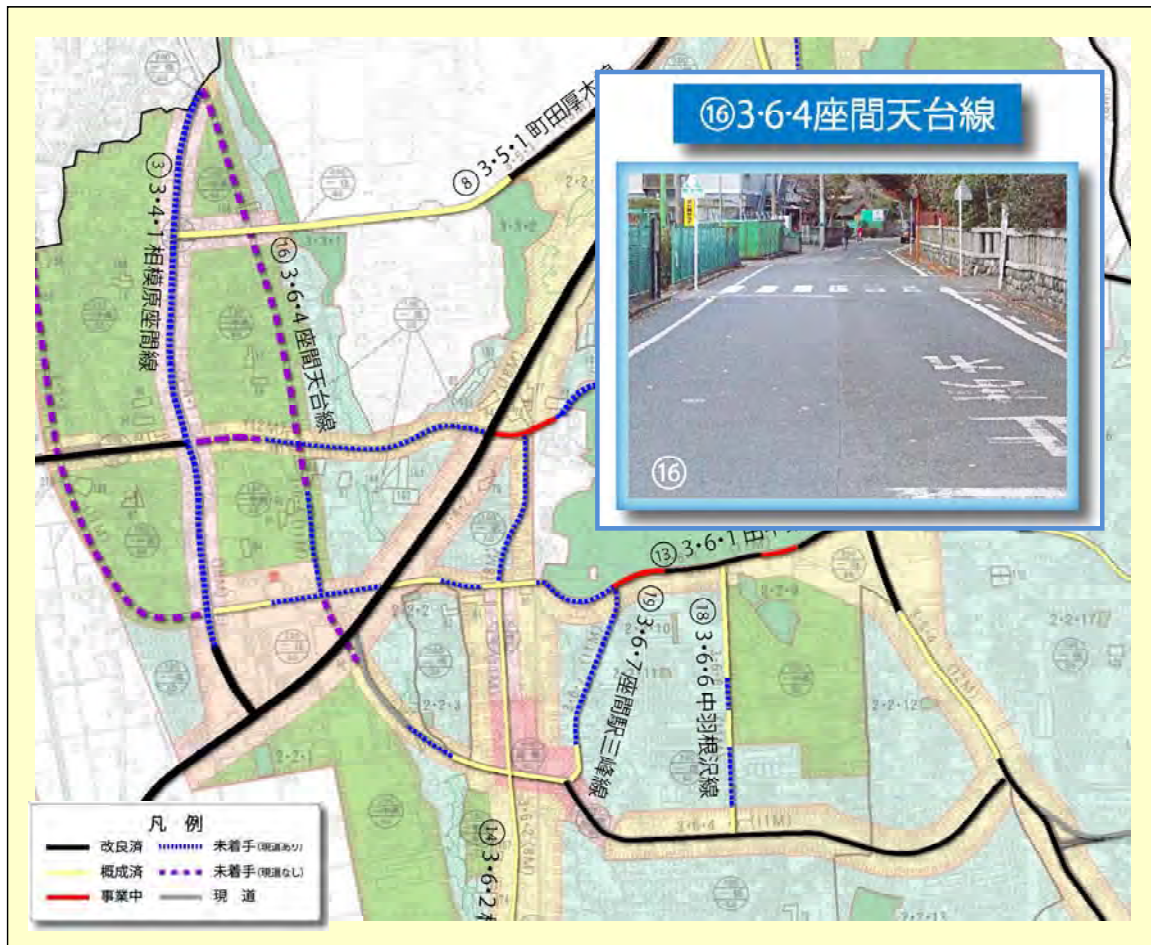
【現況】

蟹ヶ沢線は延長90mのうち改良済43m、事業中0m、概成済0m、未整備47mである。  
 改良済率が47.8%で、概成済みを含めた改良済率が47.8%である。  
 駅前空間の貴重な道路であり、幹線道路へと繋ぐ都市計画道路であるが、幹線道路と鉄道踏切との距離が短い区間であるため、構造的な問題がある。  
 駅前広場は社有地(小田急電鉄用地)のため改良が困難である。

## 3・6・4 路線名 座間天台線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
3,100 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
1,160 m	0 m	350 m	1,590 m	37.4 %	48.7 %

### 【路線位置図】



### 【現況】

座間天台線は延長3,100mのうち改良済1,160m、事業中0m、概成済350m、未整備1,590mである。

改良済率が37.4%で、概成済みを含めた改良済率が48.7%である。

現況道路は、地域拠点(座間駅)にアクセス機能する市の幹線道路である。

未整備区間に文化財(横穴式古墳)がある。

部分的に機能を保管する現道ではあるが、市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。

未整備区間については、部分的に沿道型用途地域が決定されている。(距離界による第1種住居と第2種住居、第1種中高層)

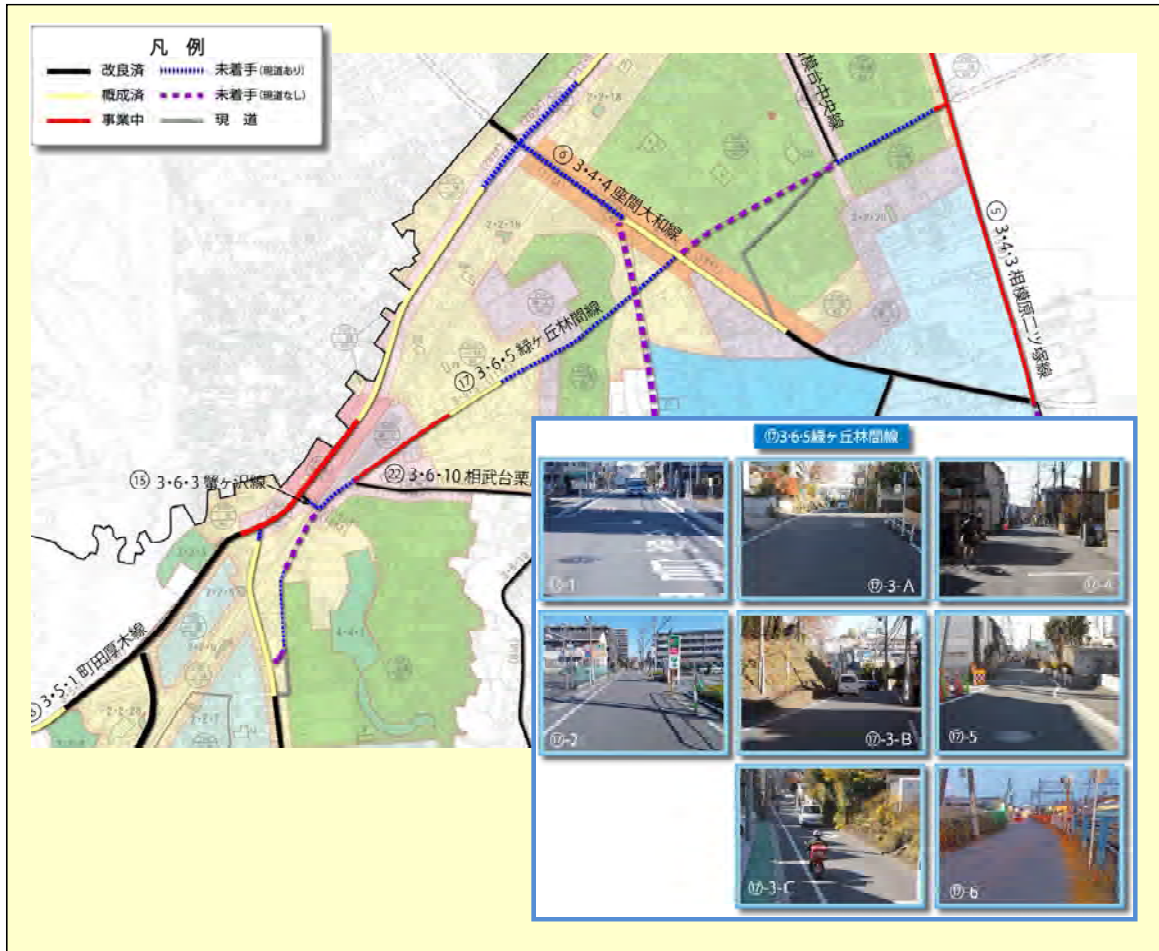
未整備区間では、都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。

隣接の相模原市との行政境より先の整備も進んでいない。

## 3・6・5 路線名 緑ヶ丘林間線

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
2,860 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	407 m	173 m	2,280 m	0.0 %	6.0 %

### 【路線位置図】



### 【現況】

緑ヶ丘林間線は延長2,860mのうち改良済0m、事業中407m、概成済173m、未整備2,280mである。

改良済率が0.0%で、概成済を含めた改良済率が6.0%である。

現況道路は、地域拠点（相武台前駅）にアクセス機能する道路である。

部分的に機能を保管する現道ではあるが、市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。

起点が、都市計画道路緑ヶ丘大塚線であり、路線途中の都市計画道路広野大塚線や座間大和線の近接した交差点がある。これらの事業計画や交差方法と併せて検討が必要である。

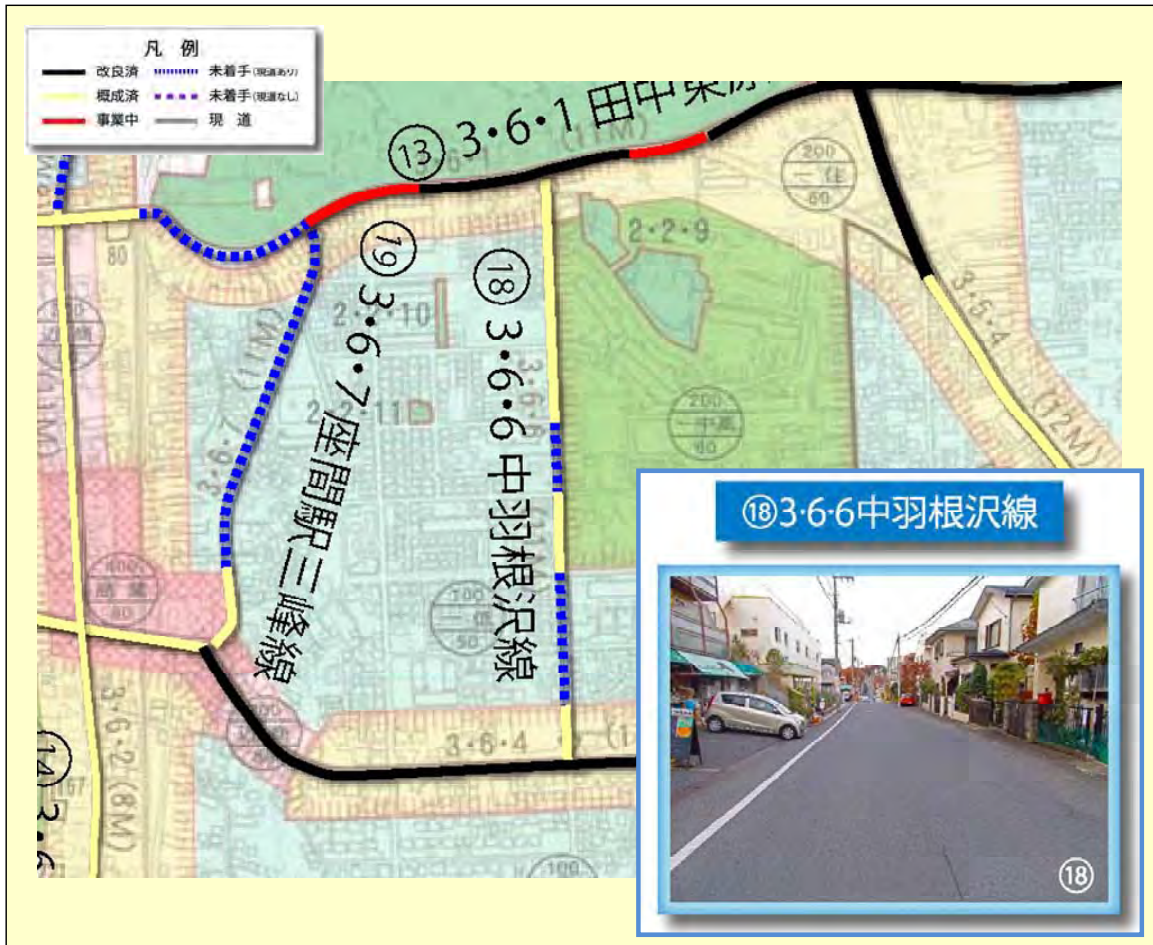
隣接の相模原市との行政境より先の整備も進んでいない。

当該路線は、比較的建物密度の高い地区を通過する計画道路であるため、都市計画法第53条許可の建築物が多く、現道のない区間ではほとんどが、許可建物と重複している。

現在、相武台前駅の一部を道路改良中である。（歩行空間の確保や段差の解消により、誰もが安心して安全に利用できる道路空間の整備を進めている。）

3・6・6 路線名 中羽根沢線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
630 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	0 m	410 m	220 m	0.0 %	65.1 %

【路線位置図】



【現況】

中羽根沢線は延長630mのうち改良済0m、事業中0m、概成済410m、未整備220mである。

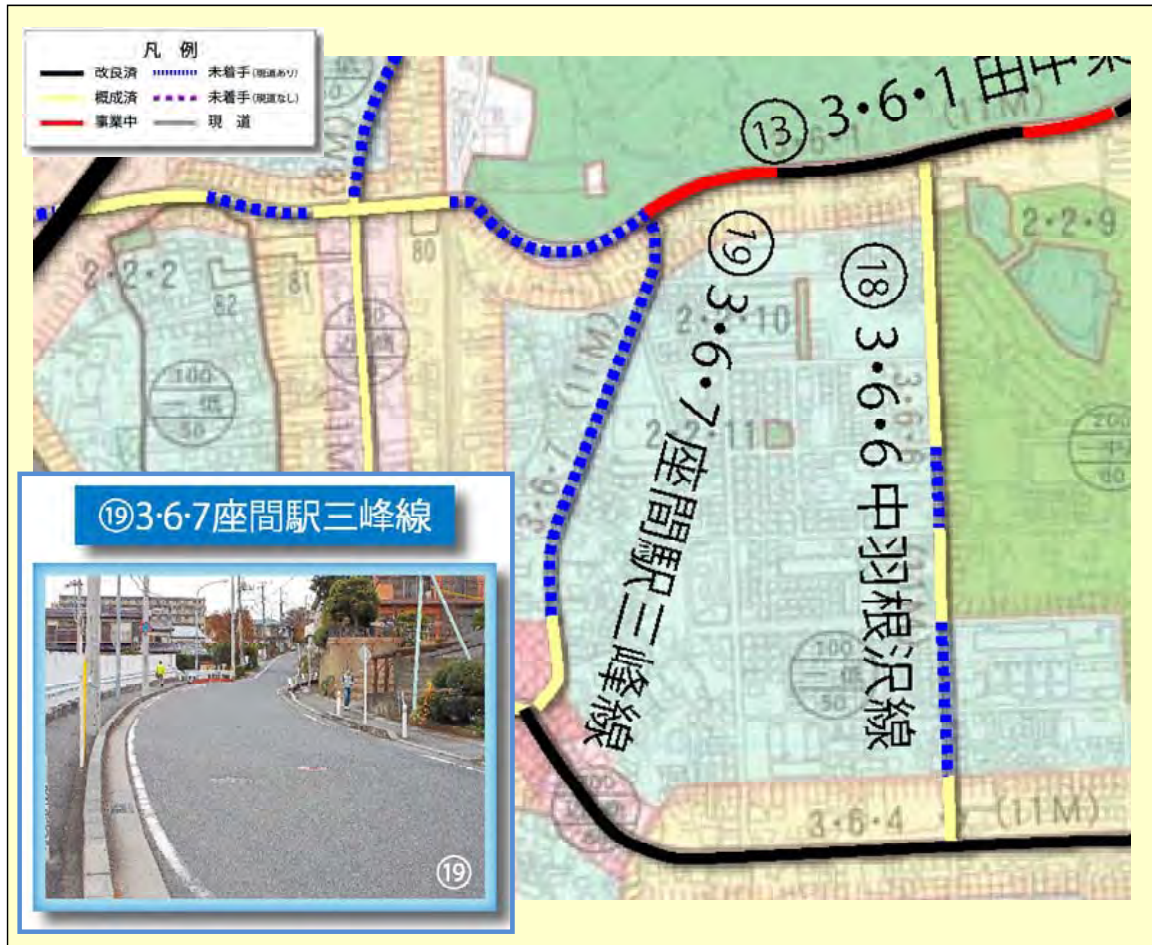
改良済率が0.0%で、概成済みを含めた改良済率が65.1%である。

生活道路ネットワークとして機能し、歩行者の安全性な通行に資する道路であることから、将来交通需要にも対応できるものと考えられる。

幅員及び断面構成等については、自動車交通量とのバランスを踏まえた検討が必要である。

3・6・7 路線名 座間駅三峰線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
490 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月 13 日	
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	0 m	100 m	390 m	0.0 %	20.4 %

【路線位置図】

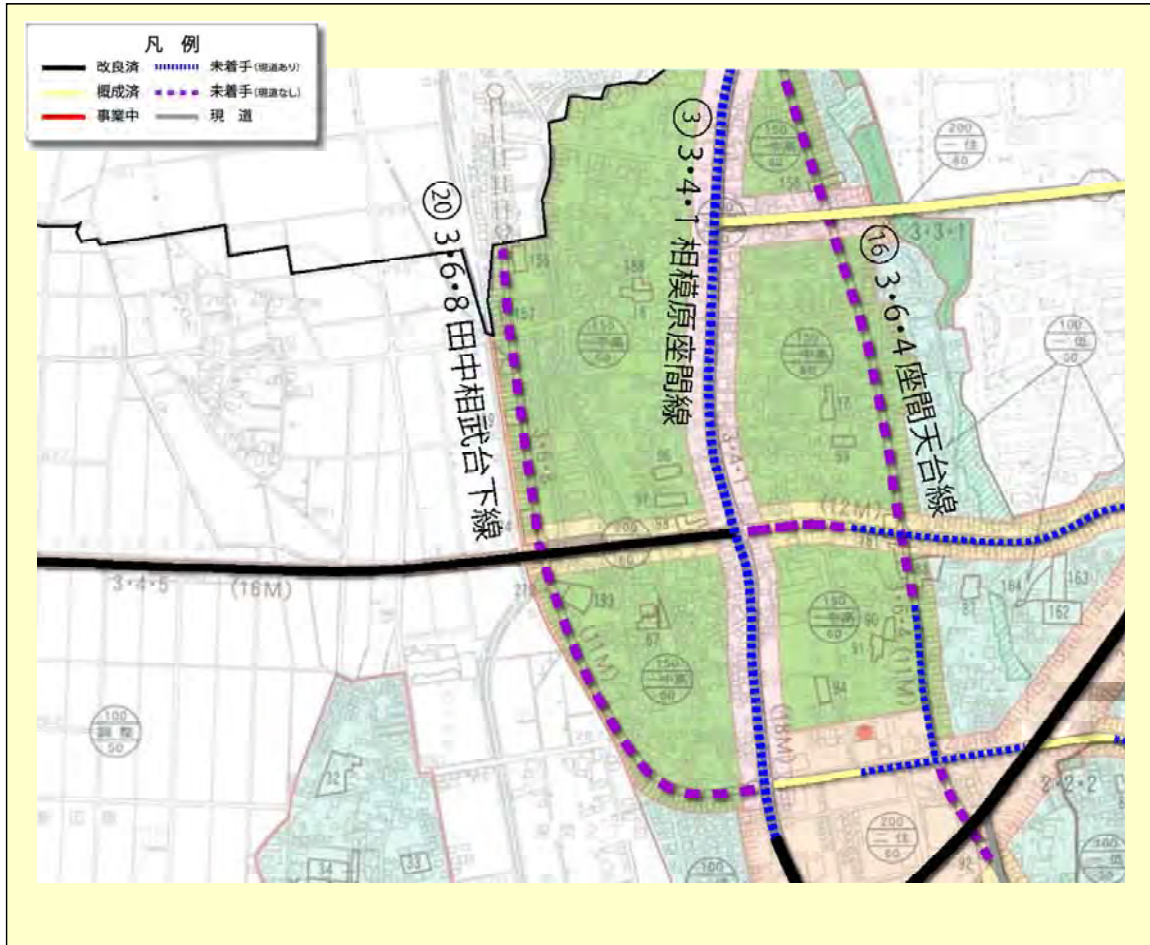


【現況】

座間駅三峰線は延長490mのうち改良済0m、事業中0m、概成済100m、未整備390mである。  
 改良済率が0.0%で、概成済を含めた改良済率が20.4%である。  
 現況道路は、地域拠点(座間駅)にアクセス機能する道路であり、かなりの交通機能が補完されている。  
 幅員及び断面構成等については、自動車交通量とのバランスを踏まえた検討が必要である。

3・6・8 路線名 田中相武台下線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
1,100 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)
0 m	0 m	0 m	1,100 m	0.0 %	0.0 %

【路線位置図】

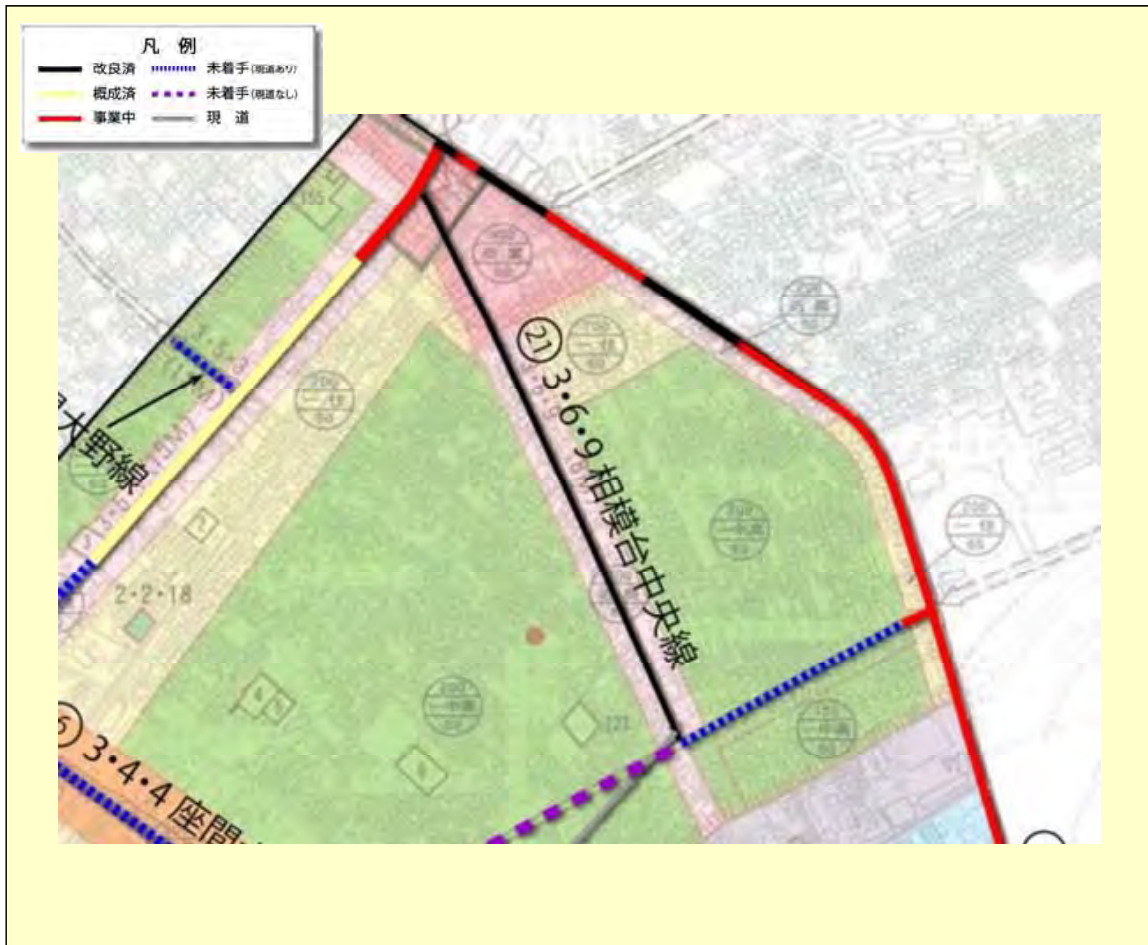


【現況】

田中相武台下線は延長1,100mのうち改良済0m、事業中0m、概成済0m、未整備1,100mである。  
 改良済率が0.0%で、概成済みを含めた改良済率が0.0%である。  
 地域拠点としては位置づけられていないが、JR相模線(相武台下駅)へのアクセス機能を有する道路ある。  
 当該道路は居住環境の外郭を形成する道路として通過交通対策に寄与する。  
 都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。  
 隣接する相模原市都市計画道路の動向を確認しながら継続的に調整する必要がある。

3・6・9 路線名 相模台中央線					
延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定		最終変更
670 m	8 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日	昭和 51 年 4 月	13 日
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)	概成済を含めた改良済率((B+D)/A)
670 m	0 m	0 m	0 m	100.0 %	100.0 %

【路線位置図】



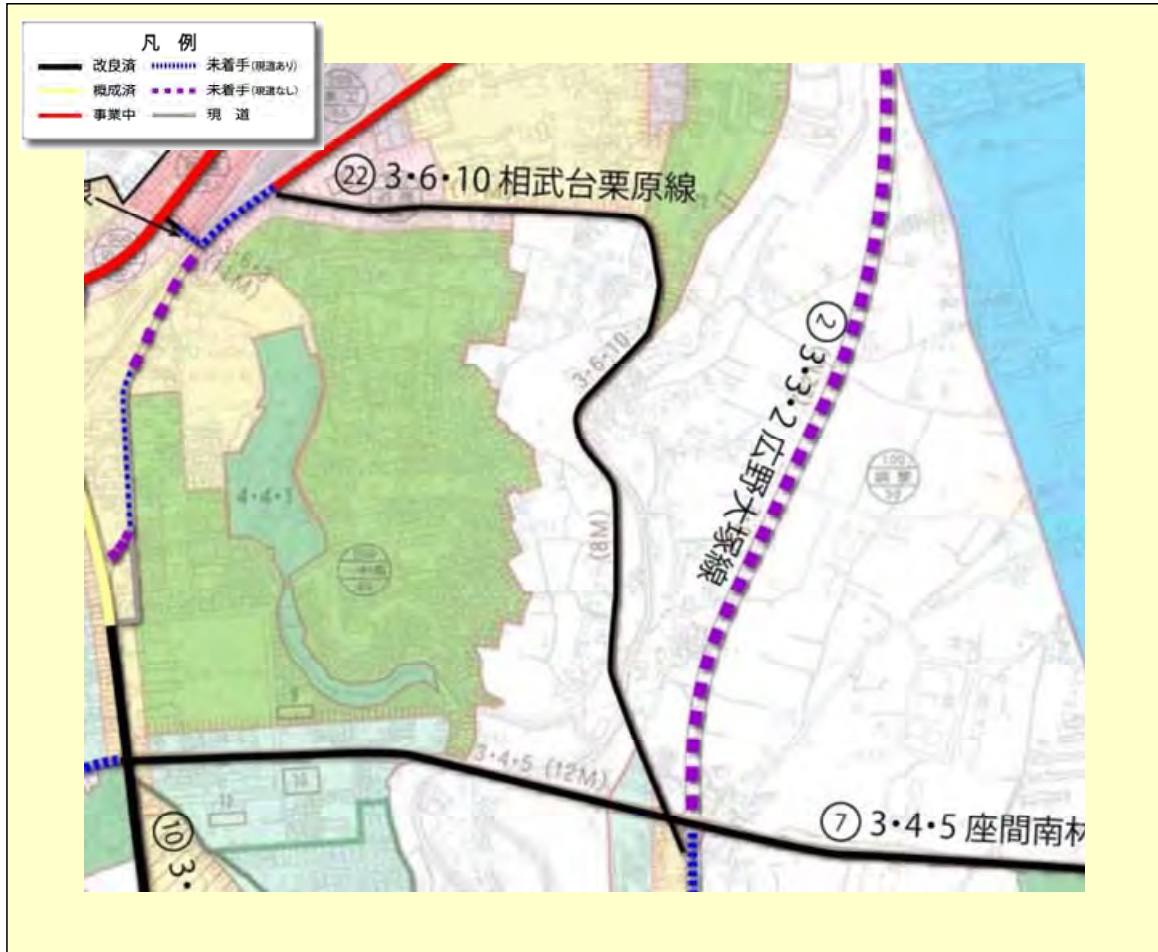
## 【現況】

相模台中央線は延長670mのうち改良済670m全てが整備済みである。  
 地域拠点(小田急相模原駅)にアクセス機能や防災拠点(避難所)などの主要な施設周辺の交通を円滑に処理する道路である。

**3・6・10 路線名 相武台栗原線**

延長(A)	代表幅員	車線数	当初決定				最終変更			
1,620 m	11 m	2 車線	昭和 31 年 1 月 27 日				昭和 51 年 4 月 13 日			
改良済(B)	事業中(C)	概成済(D)	未整備(E)	改良済率(B/A)		概成済みを含めた改良済率((B+D)/A)				
1,620 m	0 m	0 m	0 m	100.0 %		100.0 %				

【路線位置図】



【現況】

相武台栗原線は延長1,620mのうち改良済1,620m全てが整備済みである。  
 地域拠点(相武台前駅)にアクセス機能する地区内道路である。



## II 章. 都市計画道路評価カルテの作成

### 1. 現況と将来動向

#### (1) 現況及び将来交通量の把握

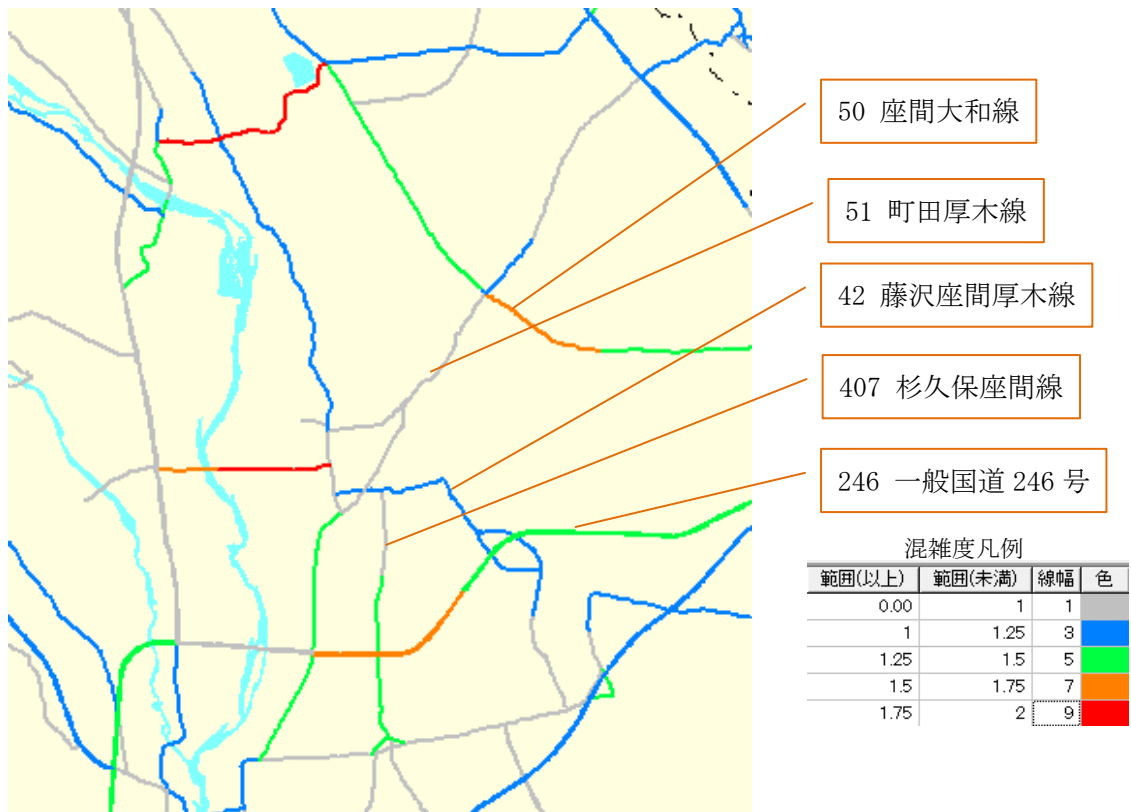
H22 道路交通センサスでは、一般国道 246 号と座間大和線において混雑度が約 1.5 とやや高くなっていますが、その他の路線においては大きな混雑は発生していません。

表 道路交通センサスにおける座間市の混雑度

路線番号	路線名	区間延長 (km)	交通量観測地点地名 市 区 丁目 郡 町 字 村	24時間自動車類交通量 上下合計			混雑度
				小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	
246	一般国道246号	2	座間市ひばりが丘3-61	39474	20987	60461	1.43
246	一般国道246号	0.6	座間市ひばりが丘3-61	39474	20987	60461	1.43
246	一般国道246号	2.1	座間市ひばりが丘3-61	39474	20987	60461	1.55
246	一般国道246号	1.1	座間市西栗原2-12	48995	21190	70185	0.90
246	一般国道246号	1.2	座間市西栗原2-12	48995	21190	70185	0.90
42	藤沢座間厚木	1.3	座間市さがみ野3-1	9074	1916	10990	0.77
42	藤沢座間厚木	0.1	座間市さがみ野3-1	9074	1916	10990	0.85
42	藤沢座間厚木	0.6	座間市さがみ野3-1	9074	1916	10990	1.05
42	藤沢座間厚木	0.8	座間市南栗原1丁目13-11	9975	1659	11634	1.19
42	藤沢座間厚木	0.4	座間市南栗原1丁目13-11	9975	1659	11634	1.19
42	藤沢座間厚木	0.1	座間市南栗原1丁目13-11	9975	1659	11634	1.19
42	藤沢座間厚木	1.7	座間市南栗原1丁目13-11	9975	1659	11634	1.19
42	藤沢座間厚木	0.3	座間市南栗原1丁目13-11	9975	1659	11634	1.19
42	藤沢座間厚木	0.4	座間市南栗原1丁目13-11	9975	1659	11634	1.19
46	相模原茅ヶ崎	4.2	座間市座間1-3328	13200	2883	16083	1.01
50	座間大和	1.8	座間市相模が丘6-36	16943	3678	20621	1.53
50	座間大和	3	座間市相模が丘6-36	16943	3678	20621	1.44
51	町田厚木	2.7	座間市相模が丘1-26	14930	1846	16776	0.89
51	町田厚木	1.8	座間市相武台1丁目4761	16442	2773	19215	0.94
51	町田厚木	1.5	座間市相武台1丁目4761	16442	2773	19215	0.94
51	町田厚木	0.4	座間市相武台1丁目4761	16442	2773	19215	0.94
407	杉久保座間	2.3	座間市入谷1977	8846	1120	9966	1.27
407	杉久保座間	1.2	座間市入谷1977	8846	1120	9966	0.97

出典) 平成 22 年度道路交通センサス

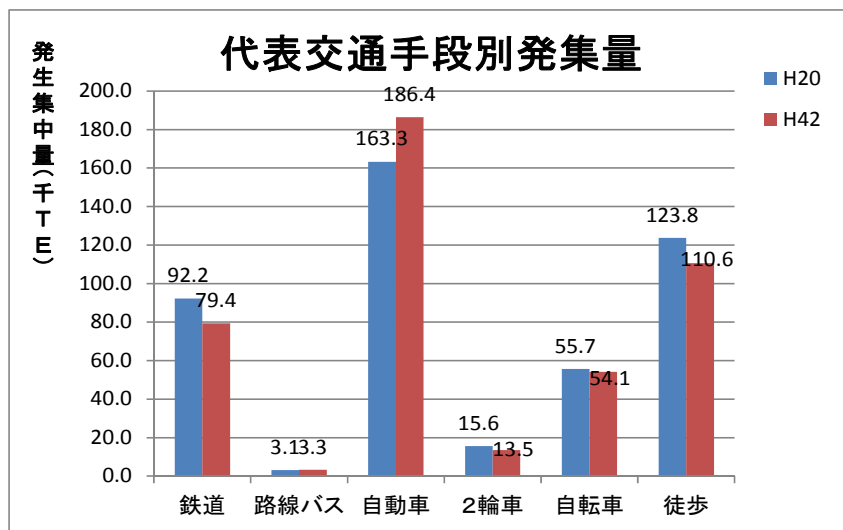
図 道路交通センサスにおける座間市の混雑度



出典) 平成 22 年度道路交通センサス

平成 20 年度パーソントリップ調査では、おおよそ 20 年後の自動車発生集中量が約 1.14 倍増加すると予測されます。

図 パーソントリップ調査における座間市の発生集中量



出典) 東京都市圏パーソントリップ調査結果

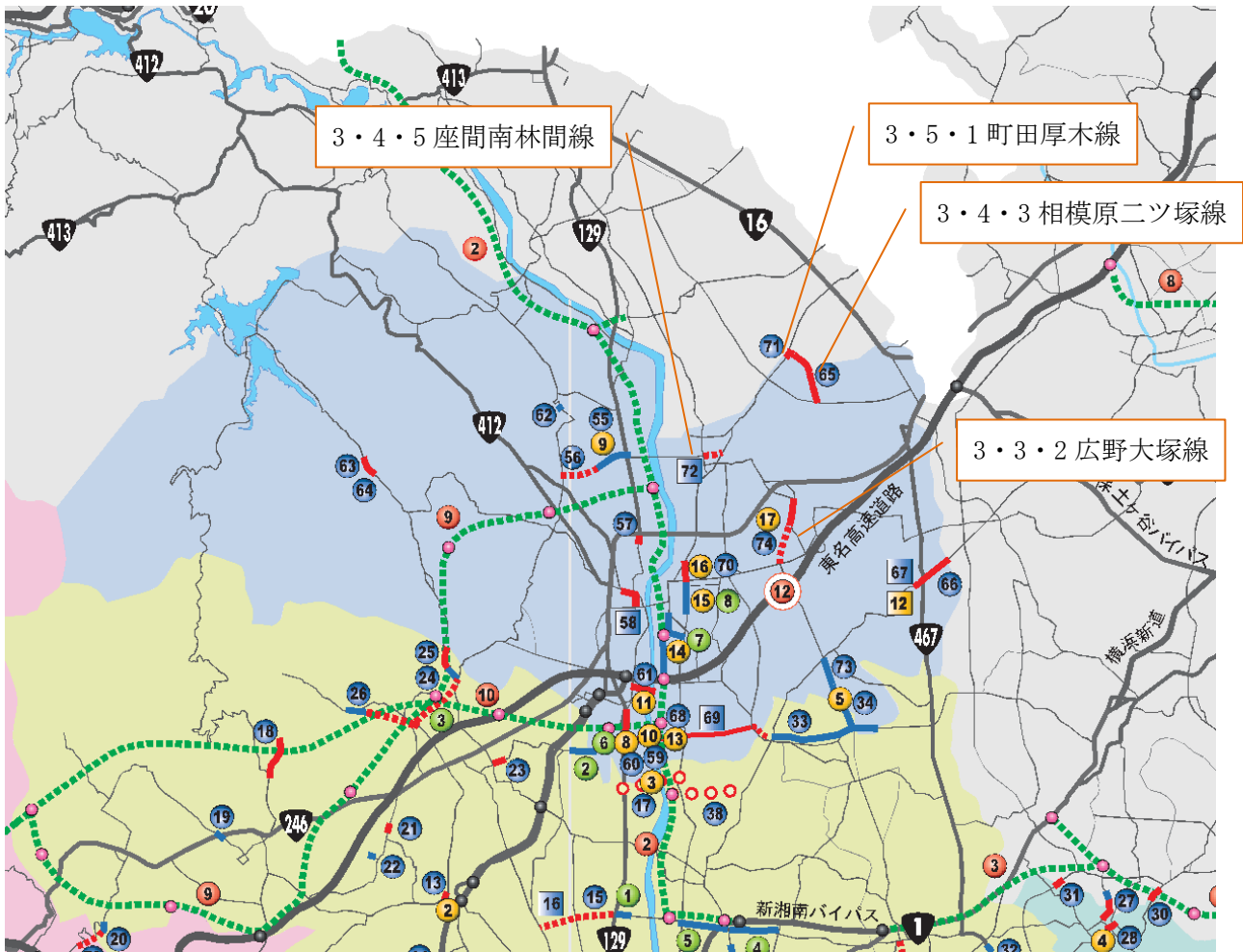
## (2) 関連計画の整理

### ■かながわのみちづくり計画

かながわのみちづくり計画は、神奈川県交通政策に関する部門別計画である「かながわ交通計画」を支え、2007（平成19）年度から、2016（平成26）年度までを計画期間とする、道路部門の実施計画です。

座間市においては、3・3・2 広野大塚線、3・4・3 相模原二ツ塚線、3・4・5 座間南林間線、3・5・1 町田厚木線の4路線が位置づけられています。

図 かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線



出典) 改定・かながわのみちづくり計画 平成24年3月改定P.10~12より抜粋

表 かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線

番号	路線名	幅員 (m)	計画延長 (m)
3・3・2	広野大塚線	22	4,510
3・4・3	相模原二ツ塚線	16	3,880
3・4・5	座間南林間線	16	5,880
3・5・1	町田厚木線	15	4,000

## ■座間都市計画 整備、開発及び保全の方針

座間都市計画 整備、開発及び保全の方針では、相模川河岸段丘上にある緑の軸を骨組みとして環境の質を保持し、「活力」と「やすらぎ」が調和した座間を将来像として、新しい都市機能と自然・歴史・文化が共存したまちづくりを目指しています。

座間市においては、3・3・1 国道 246 号、3・3・2 広野大塚線、3・4・1 相模原座間線、3・4・2 相武台入谷線、3・4・3 相模原二ツ塚線、3・4・4 座間大和線、3・4・5 座間南林間線、3・5・1 町田厚木線、3・5・4 緑ヶ丘大塚線、3・5・5 南広野東原線、3・6・1 田中東原線、3・6・5 緑ヶ丘林間線の 12 路線が位置づけられています。

図 座間都市計画 整備、開発及び保全の方針で位置づけられている主要な道路の配置方針

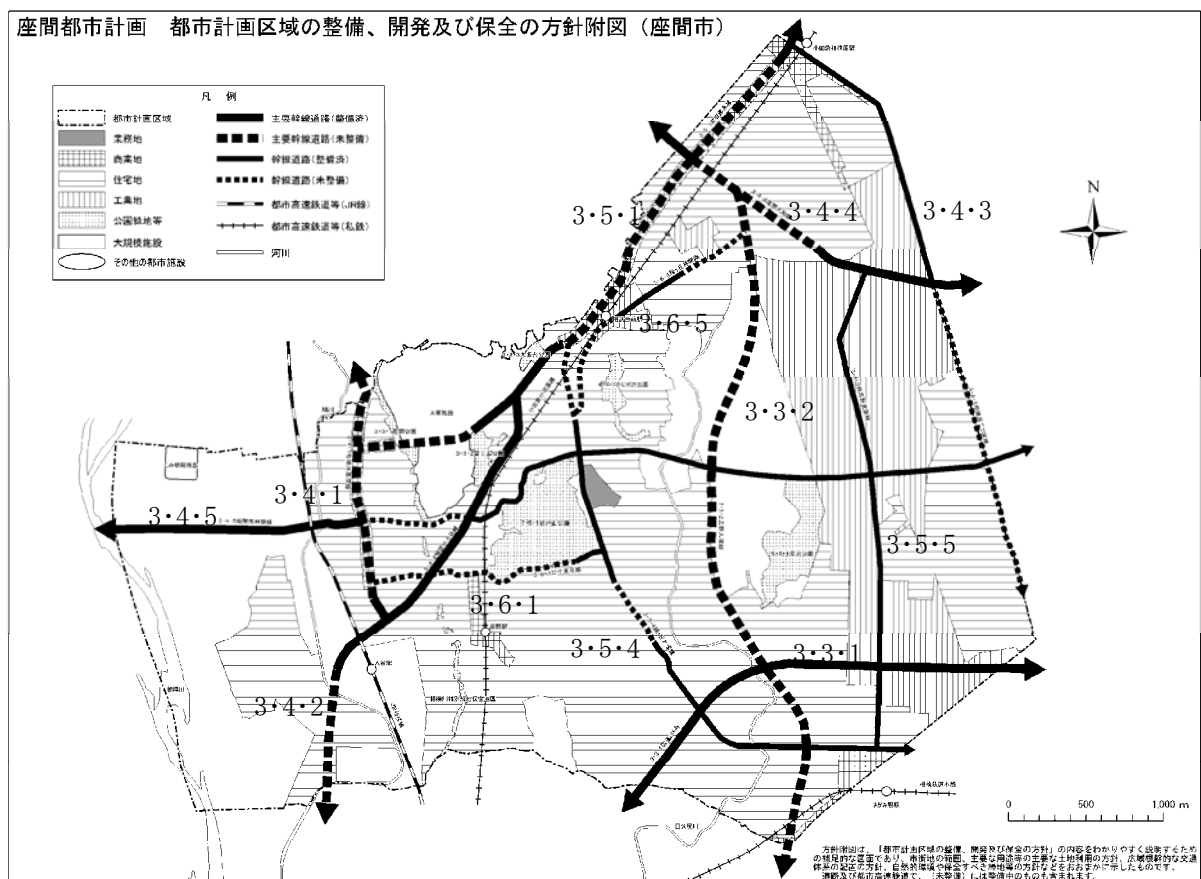


表 整備、開発及び保全の方針で位置づけられている主要な道路の配置方針

番号	路線名	幅員 (m)	計画延長 (m)	整備、開発及び保全の方針		
				主要幹線 道路	幹線道路	おおむね 10 年 以内での重点整 備路線
1	3・3・1 国道 246 号 大和厚木バイパス線	22	2,620	○	—	—
2	3・3・2 広野大塚線	22	4,510	○	—	○
3	3・4・1 相模原座間線	18	1,550	○	—	—
4	3・4・2 相武台入谷線	18	4,050	○	—	—
5	3・4・3 相模原二ツ塚線	16	3,880	—	○	○
6	3・4・4 座間大和線	16	1,840	○	—	—
7	3・4・5 座間南林間線	16	5,880	○	—	○
8	3・5・1 町田厚木線	15	4,000	○	—	○
10	3・5・4 緑ヶ丘大塚線	12	4,000	—	○	—
11	3・5・5 南広野東原線	12	3,130	—	○	—
13	3・6・1 田中東原線	11	2,300	—	○	—
17	3・6・5 緑ヶ丘林間線	11	2,860	—	○	○

※ 網掛けは整備済み路線

※W=12m以下は、自転車走行環境の創出に課題が生じる（巻末「参考資料」参照）

■座間市都市計画マスタープラン

広域的な都市間の交通機能を担う主要な幹線道路としての「広域都市連携軸」と、主に市内の主要施設や地域拠点への移動に重要な役割を果たす幹線道路としての「生活軸」が位置づけられています。

図 都市計画マスタープランで位置づけられている広域幹線軸と生活軸



出典) 座間市都市計画マスタープラン 平成 24 年 3 月 P. 29

表 都市計画マスタープランで位置づけられている路線

番号	路線名	幅員 (m)	計画延長 (m)	座間市都市 マスタープラン	
				広域都市 連携軸	生活軸
1	3・3・1 国道246号 大和厚木バイパス線	22	2,620	○	—
2	3・3・2 広野大塚線	22	4,510	○	—
3	3・4・1 相模原座間線	18	1,550	○	—
4	3・4・2 相武台入谷線	18	4,050	○	—
5	3・4・3 相模原二ツ塚線	16	3,880	○	—
6	3・4・4 座間大和線	16	1,840	○	—
7	3・4・5 座間南林間線	16	5,880	○	—
8	3・5・1 町田厚木線	15	4,000	○	—
9	3・5・3 座間大野線	12	120	—	○
10	3・5・4 緑ヶ丘大塚線	12	4,000	—	○
11	3・5・5 南広野東原線	12	3,130	—	○
12	3・5・6 東原ひばりヶ丘線	12	930	—	○
13	3・6・1 田中東原線	11	2,300	—	○
14	3・6・2 杉久保座間線	11	1,510	—	○
15	3・6・3 蟹ヶ沢線	11	90	—	○
16	3・6・4 座間天台線	11	3,100	—	○
17	3・6・5 緑ヶ丘林間線	11	2,860	—	○
18	3・6・6 中羽根沢線	11	630	—	○
19	3・6・7 座間駅三峰線	11	490	—	○
20	3・6・8 田中相武台下線	11	1,100	—	○
21	3・6・9 相模台中央線	8	670	—	○
22	3・6・10 相武台栗原線	8~11	1,620	—	○

※ 網掛けは整備済み路線

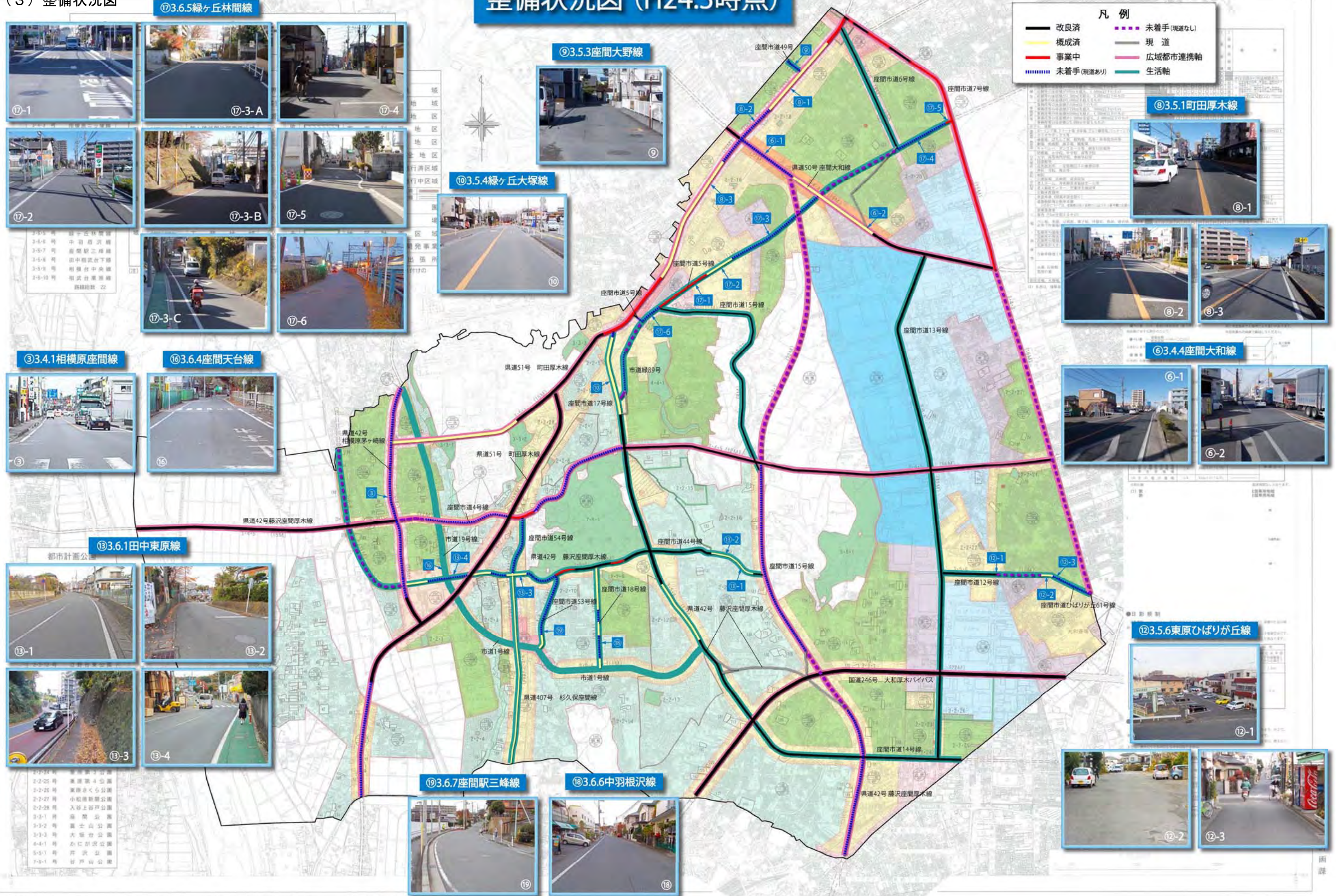


(3) 整備状況図

整備状況図 (H24.3時点)

凡例

- 改良済
- 概成済
- 事業中
- 未着手(現道あり)
- 未着手(現道なし)
- 現道
- 広域都市連携軸
- 生活軸



⑦3.6.5緑ヶ丘林間線



⑨3.5.3座間大野線



⑩3.5.4緑ヶ丘大塚線



⑧3.5.1町田厚木線



⑬3.6.4座間天台線



⑥3.4.4座間大和線



⑬3.6.1田中東原線



⑫3.5.6東原ひばりが丘線



⑬3.6.7座間駅三峰線



⑬3.6.6中羽根沢線



## 2. 見直し対象路線

### (1) 上位計画の路線の概要

「かながわのみちづくり計画」、「整備、開発及び保全の方針」、「座間市都市マスタープラン」で位置づけられている路線について、位置づけ、現況の状況、検討経緯等について整理を行いました。

表 かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線の概要

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
2	3・3・2 広野大塚線	22	4,510	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川県・綾瀬市・海老名市・相模原市の動向を確認しながら継続的に調整する。市レベルを超えた広域的な幹線道路である。</li> <li>・本市全体として、当初決定時点に比べ都市計画道路周辺の土地利用が進んできており、事業の困難性を高めている。</li> <li>・沿道型用途地域が決定されている。(距離界による第1種住居、準住居)</li> <li>・過去、住民地権者と調整を行った経緯がある。</li> </ul>
5	3・4・3 相模原二ツ塚線	16	3,880	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道が相模原市、大和市、座間市の3市の行政界にまたがり、現在整備中の区間に引き続き、県に事業を要請している。</li> <li>・未整備区間では、都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。</li> <li>・現在整備中の区間では、住民地権者との調整を行っている。</li> </ul>
7	3・4・5 座間南林間線	16	5,880	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さがみ縦貫道路の完成を見据えた、市の東西軸を担う幹線道路である。</li> <li>・沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に第1種住居)</li> <li>・第四次座間市総合計画戦略プロジェクト7として、「まちづくりの骨格である東西軸として座間南林間線を整備します。」と掲げている。</li> <li>・座間市緑の基本計画 緑の東西中心軸の形成(3・4・5 都市計画道路)の緑化を推進する。</li> </ul>
8	3・5・1 町田厚木線	15	4,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道町田厚木線(県道51号)は近隣都市を繋ぐ地域間連絡道路として、通勤や通学、物流、業務などをスムーズな移動を可能とし、生活圈や商圈の拡大に貢献しており、隣接する都市との連携強化と、緊急交通網の確立を図っている。</li> <li>・未整備区間の整備については、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や財政面から着手の予定がない。</li> </ul>

表 整備、開発及び保全の方針で位置づけられている路線の概要（1 / 3）

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
1	3・3・1 国道 246 号 大和厚木バイパス線	22	2,620	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備済み路線である。</li> <li>・日常的な通勤移動や買い物移動、また、企業の物流や業務交通の円滑化を図っており、地域経済の発展と活力向上に資するための広域幹線道路ネットワークである。</li> </ul>
2	3・3・2 広野大塚線	22	4,510	「かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線の概要」参照
3	3・4・1 相模原座間線	18	1,550	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道型用途地域が決定されている。（距離界による主に近隣商業、第 2 種住居）</li> <li>・現況は、機能を補完する現道であるが、市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。</li> <li>・現道が主要地方道藤沢座間厚木線・相模原茅ヶ崎線・町田厚木線（県道 42 号・県道 46 号・県道 51 号）の重複路線であり、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や、財政面から着手の予定がない。</li> </ul>
4	3・4・2 相武台入谷線	18	4,050	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道型用途地域が決定されている。（距離界による主に第 1 種住居、第 2 種住居）</li> <li>・現道が主要地方道相模原茅ヶ崎線・町田厚木線（県道 46 号・県道 51 号）の重複区間であり、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や、財政面から着手の予定がない。</li> <li>・隣接の海老名市都市計画道路の動向を確認しながら継続的に調整する必要がある。</li> </ul>
5	3・4・3 相模原二ツ塚線	16	3,880	「かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線の概要」参照

※ 網掛けはかながわのみちづくり計画と位置づけが重複する路線

表 整備、開発及び保全の方針で位置づけられている路線の概要（2 / 3）

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
6	3・4・4 座間大和線	16	1,840	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道座間大和線(県道 50 号)は近隣都市を繋ぐ地域間連絡道路として、通勤や通学、物流、業務などをスムーズな移動を可能とし、生活圈や商圈の拡大に貢献しており、隣接する都市との連携強化と、緊急交通網の確立を図っている。</li> <li>・都市計画道路広野大塚線との合流部の構造的な問題がある。</li> <li>・未整備区間の整備については、事業者が神奈川県となることが考えられるが、事業者の優先順位や財政面から着手の予定がない。</li> </ul>
7	3・4・5 座間南林間線	16	5,880	「かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線の概要」参照
8	3・5・1 町田厚木線	15	4,000	「かながわのみちづくり計画で位置づけられている路線の概要」参照
10	3・5・4 緑ヶ丘大塚線	12	4,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に第 1 種住居)</li> <li>・地域内幹線道路であり、市内の主要施設や交通結節点、災害時避難所などへのアクセス、また、生活移動の骨格形成を図る路線である。</li> <li>・一部未整備区間において、小田急線と都市計画道路緑ヶ丘林間線が近接しており、立体交差となっている。立体交差については、費用及び都市計画道路緑ヶ丘林間線の整備目途が立たないため、現在のところ、暫定整備を行っている。</li> <li>・一部の区間において、主要地方道藤沢座間厚木線(県道 42 号)の重複路線である。</li> </ul>

※ 網掛けはかながわのみちづくり計画と位置づけが重複する路線

表 整備、開発及び保全の方針で位置づけられている路線の概要（3 / 3）

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
11	3・5・5 南広野東原線	12	3,130	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の南北軸を縦貫する地域内幹線道路であり、市内の主要施設や交通結節点、災害時避難所などへのアクセス、また、生活移動の骨格形成を図る路線であり、整備済み路線である。</li> <li>・施策として、市内の自転車ネットワークを形成する路線として自転車走行空間の創出を図る路線である。</li> </ul>
13	3・6・1 田中東原線	11	2,300	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況は、機能を補完する現道である主要地方道藤沢座間厚木線(県道 42 号)が大部分を占めている。</li> <li>・鉄道(小田急小田原線)が交差しているため、構造的な問題がある。</li> </ul>
17	3・6・5 緑ヶ丘林間線	11	2,860	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況道路は、地域拠点(相武台前駅)にアクセス機能する道路である。</li> <li>・部分的に機能を保管する現道ではあるが、市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。</li> <li>・起点が、都市計画道路緑ヶ丘大塚線であり、路線途中の都市計画道路広野大塚線や座間大和線の近接した交差点がある。これらの事業計画や交差方法と併せて検討が必要である。</li> <li>・隣接の相模原市との行政境より先の整備も進んでいない。</li> <li>・当該路線は、比較的建物密度の高い地区を通過する計画道路であるため、都市計画法第 53 条許可の建築物が多く、現道のない区間ではほとんどが、許可建物と重複している。</li> <li>・現在、相武台前駅の一部を道路改良中である。(歩行空間の確保や段差の解消により、誰もが安心して安全に利用できる道路空間の整備を進めている。)</li> </ul>

表 都市計画マスタープランで位置づけられている路線の概要（1 / 3）

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
9	座間大野線	12	120	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の区域では延長 120mとなっているが、隣接の相模原市都市計画道路と接続しており、その路線の整備予定は今のところない。</li> <li>本市は現況現道で問題はなく、相模原市都市計画道路の整備がされなければ効果がない。相模原市の動向を確認しながら継続的に調整する。</li> </ul>
12	東原ひばりヶ丘線	12	930	<ul style="list-style-type: none"> <li>3・5・5 南広野東原線と大和市都市計画道路とを接続する路線である。</li> <li>当該路線は一部市指定の緊急輸送路に指定されており、地域の防災機能に寄与することから、「存続」の方向で考える。</li> <li>未整備区間では、都市計画法第 53 条許可をされた建築物が多くある。</li> <li>隣接都市計画(大和市)区域と不連続であることから、大和市の動向を確認しながら継続的に調整する。</li> </ul>
14	杉久保座間線	11	1,510	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道型用途地域が決定されている。(距離界による主に商業・近隣商業・第 1 種住居)</li> <li>現況は、機能を保管する現道である県道 407 号(杉久保座間線)が大部分を占めている。市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。</li> <li>隣接の海老名市との行政境より先の整備も進んでいない。</li> </ul>
15	蟹ヶ沢線	11	90	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前空間の貴重な道路であり、幹線道路へと繋ぐ都市計画道路であるが、幹線道路と鉄道踏切との距離が短い区間であるため、構造的な問題がある。</li> <li>駅前広場は社有地(小田急電鉄用地)のため改良が困難である。</li> </ul>

※ 「かながわのみちづくり計画」、及び「整備、開発及び保全の方針」で位置づけられている路線は除く

表 都市計画マスタープランで位置づけられている路線の概要（2 / 3）

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
16	座間天台線	11	3,100	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況道路は、地域拠点（座間駅）にアクセス機能する市の幹線道路である。</li> <li>・未整備区間に文化財（横穴式古墳）がある。</li> <li>・部分的に機能を保管する現道ではあるが、市内外の広域ネットワークの状況を踏まえた検討が必要である。</li> <li>・未整備区間については、部分的に沿道型用途地域が決定されている。 （距離界による第1種住居と第2種住居、第1種中高層）</li> <li>・未整備区間では、都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。</li> <li>・隣接の相模原市との行政境より先の整備も進んでいない。</li> </ul>
18	中羽根沢線	11	630	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路ネットワークとして機能し、歩行者の安全性な通行に資する道路であることから、将来交通需要にも対応できるものと考えられる。</li> <li>・幅員及び断面構成等については、自動車交通量とのバランスを踏まえた検討が必要である。</li> </ul>
19	座間駅三峰線	11	490	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況道路は、地域拠点（座間駅）にアクセス機能する道路であり、かなりの交通機能が補完されている。</li> <li>・幅員及び断面構成等については、自動車交通量とのバランスを踏まえた検討が必要である。</li> </ul>

※ 「かながわのみちづくり計画」、及び「整備、開発及び保全の方針」で位置づけられている路線は除く



表 都市計画マスタープランで位置づけられている路線の概要（3 / 3）

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	位置づけ・現況状況・検討経緯
20	3・6・8 田中相武台下線	11	1,100	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域拠点としては位置づけられていないが、JR相模線（相武台下駅）へのアクセス機能を有する道路ある。</li> <li>・当該道路は居住環境の外郭を形成する道路として通過交通対策に寄与する。</li> <li>・都市計画法第53条許可をされた建築物が多くある。</li> <li>・隣接する相模原市都市計画道路の動向を確認しながら継続的に調整する必要がある。</li> </ul>
21	3・6・9 相模台中央線	8	670	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員8m道路整備済みとなっている。</li> <li>・地域拠点（小田急相模原駅）にアクセス機能や防災拠点（避難所）などの主要な施設周辺の交通を円滑に処理する道路である。</li> </ul>
22	3・6・10 相武台栗原線	8～11	1,620	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員8～11m道路整備済みとなっている。</li> <li>・地域拠点（相武台前駅）にアクセス機能する地区内道路である。</li> </ul>

※ 「かながわのみちづくり計画」、及び「整備、開発及び保全の方針」で位置づけられている路線は除く

## (2) 見直し対象路線の設定

- 原則として、関連計画（上位計画）に位置づけられている路線については、現行の計画を存続させます
- 見直し対象として検討すべき路線は、市の「生活軸」として機能し、「概成済」や「現道あり未整備」区間を含む路線とします

「かながわのみちづくり計画」、「整備、開発及び保全の方針」、「座間市都市マスタープラン」で位置づけられている路線（幹線道路）は、県や市の交通ネットワークの骨格を形成することから、基本的には見直し対象外とし、現行の計画を存続させます。

「座間市都市マスタープラン」で位置づけられている生活軸は、市の市街地を結び、生活圏内のネットワークを形成する路線でとなっています。

今後、道路の安全性や歩行環境空間の向上を図る上では、生活軸となる路線の整備を促進して行く必要があります。

そのため、関連計画に位置づけられている路線を含め、概成済や現道あり未整備区間を含む都市マスタープランで生活軸として位置づけられている路線を見直し対象路線とし、整備の方向性を位置づけることとします。（見直しフロー：ステップ1）

見直し対象路線一覧

番号	路線名	幅員 (m)	計画 延長 (m)	未着手 延長 (m)	整備率※ (%)	概成済を 含む路線	現道あり 未整備を 含む路線	現道 幅員 (m)	見直し 対象 路線
9	3・5・3 座間大野線	12	120	120	0.0%	—	○	4	○
10	3・5・4 緑ヶ丘大塚線	12	4,000	20	99.5%	○	—	9~21	○
12	3・5・6 東原ひばりヶ丘線	12	930	504	45.8%	○	○	4~12	○
13	3・6・1 田中東原線	11	2,300	500	78.3%	○	○	8~11	○
14	3・6・2 杉久保座間線	11	1,510	370	75.5%	○	○	4~11	○
15	3・6・3 蟹ヶ沢線	11	90	47	47.8%	—	○	11~18	○
16	3・6・4 座間天台線	11	3,100	1,590	48.7%	○	○	7~11	○
17	3・6・5 緑ヶ丘林間線	11	2,860	2,280	20.3%	○	○	11	○
18	3・6・6 中羽根沢線	11	630	220	65.1%	○	○	6.8~9.2	○
19	3・6・7 座間駅三峰線	11	490	390	20.4%	○	○	6~11	○
20	3・6・8 田中相武台下線	11	1,100	1,100	0.0%	—	—	—	○

見直し区間図

座間都市計画図

見直し区間図

- 凡例
- 整備済・事業中
  - 見直し区間(市)
  - 見直し区間(県)
  - 隣接市都市計画道路

都市計画道路

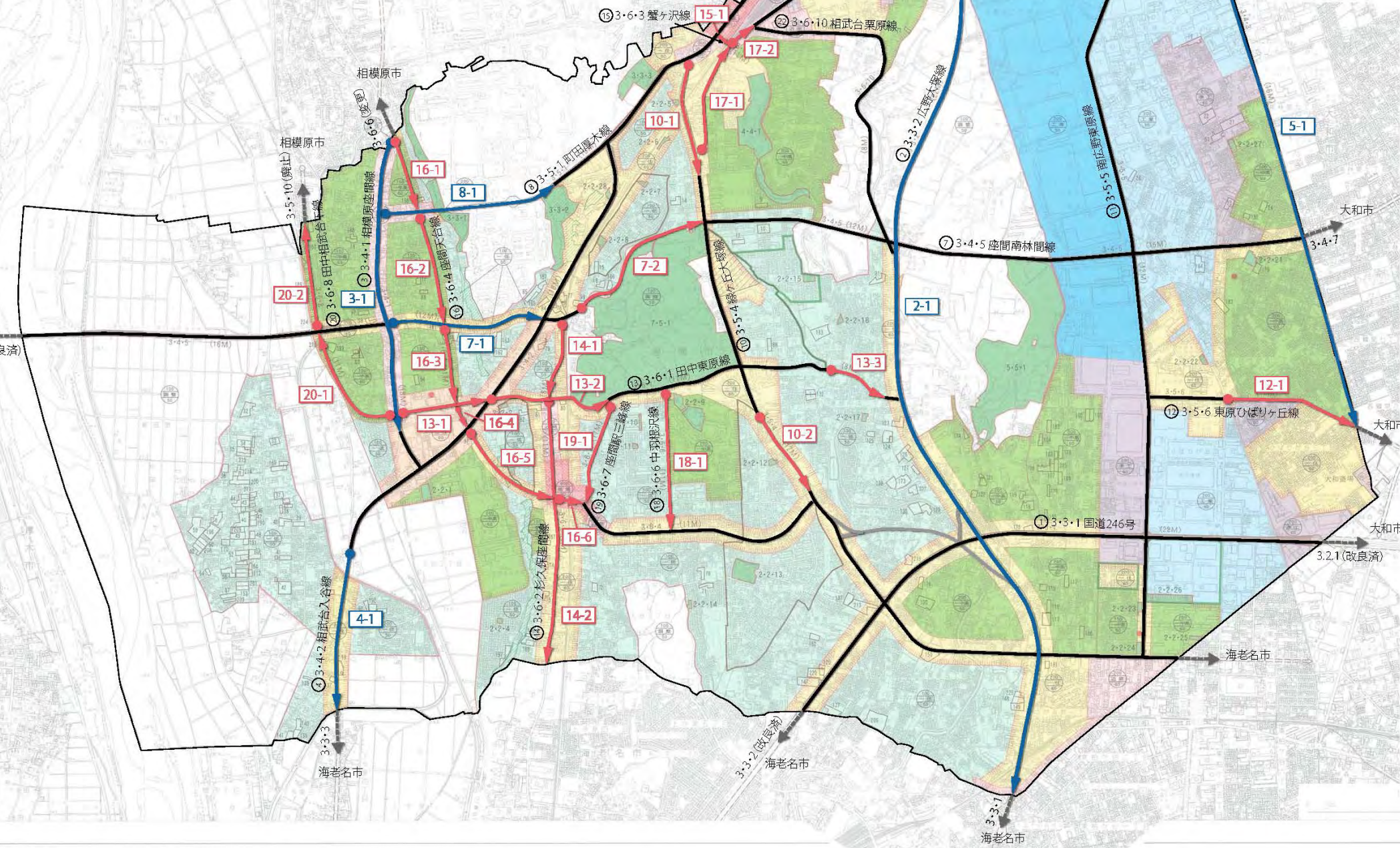
3-3-1 号	国道246号交差部
3-3-2 号	厚木大塚線
3-4-1 号	相模原産間線
3-4-2 号	相模原ニッパ線
3-4-3 号	相模原ニッパ線
3-4-4 号	相模原大塚線
3-4-5 号	相模原南林線
3-5-1 号	相模原大塚線
3-5-2 号	相模原大塚線
3-5-3 号	相模原大塚線
3-5-4 号	相模原大塚線
3-5-5 号	相模原大塚線
3-5-6 号	相模原大塚線
3-6-1 号	相模原大塚線
3-6-2 号	相模原大塚線
3-6-3 号	相模原大塚線
3-6-4 号	相模原大塚線
3-6-5 号	相模原大塚線
3-6-6 号	相模原大塚線
3-6-7 号	相模原大塚線
3-6-8 号	相模原大塚線
3-6-9 号	相模原大塚線
3-6-10 号	相模原大塚線

凡例

都市計画区域界(行政区界)		その他の地域地区	
都市計画区域界	市街化区域・市街化調整区域界	防火地域	準防火地域
市街化区域	市街化調整区域	事務所地区	高度利用地区
市街化調整区域	市街化調整区域	生産緑地地区	特別緑地保全地区
市街化調整区域	市街化調整区域	土地区画整理事業施行済区域	土地区画整理事業施行中区域
市街化調整区域	市街化調整区域	道路	公園
市街化調整区域	市街化調整区域	火葬場	地区計画区域
市街化調整区域	市街化調整区域	第一種市街地再開発事業	市役所及び出張所

都市計画公園

2-2-1 号	入谷くつがた公園
2-2-2 号	星の谷公園
2-2-3 号	大門公園
2-2-4 号	桜田公園
2-2-5 号	緑ヶ丘第1公園
2-2-6 号	緑ヶ丘第2公園
2-2-7 号	天王第1公園
2-2-8 号	天王第2公園
2-2-9 号	通路公園
2-2-10 号	天台第1公園
2-2-11 号	天台第2公園
2-2-12 号	立野台東公園
2-2-13 号	立野台公園
2-2-14 号	新羽根公園
2-2-15 号	緑ヶ丘第3公園
2-2-16 号	グリーンタウン
2-2-17 号	グリーンタウン
2-2-18 号	相模原が丘第1公園
2-2-19 号	坂道公園
2-2-20 号	相模原が丘第2公園
2-2-21 号	ひばりが丘公園
2-2-22 号	東原第1公園
2-2-23 号	東原第2公園
2-2-24 号	東原第3公園
2-2-25 号	東原第4公園
2-2-26 号	東原さくら公園
2-2-27 号	小松原新聞公園
2-2-28 号	入谷上谷戸公園
3-3-1 号	座間公園
3-3-2 号	富士山公園
3-3-3 号	大坂台公園
4-4-1 号	かにか沢公園
5-5-1 号	丹沢公園
7-5-1 号	谷戸山公園



### 3. 必要性の検証及び課題整理

#### (1) 必要性の検証

必要性の検証について、以下の項目について検証を行いました。

(見直しフロー：ステップ2)

- (ア) 自動車の交通機能
- (イ) 歩行者・自転車の交通機能
- (ウ) 土地利用との整合
- (エ) まちづくりとの整合
- (オ) 市街地形成機能
- (カ) 防災機能
- (キ) 環境機能
- (ク) 他事業との整合
- (ケ) 代替機能

(ア) 自動車の交通機能

〔検証項目〕

- 将来都市構造図に位置づけられている拠点等へのアクセス機能により必要性を検証します
- 通行機能として、道路網の配置構成やネットワーク機能により交通機能を検証します

自動車の交通機能については、都市マスタープランの将来都市構造図に位置づけられている市内の拠点等へのアクセス機能を判断することにより必要性を検証します。

また、通行機能としては、周辺道路の渋滞緩和や路線バス等の公共交通機関の利便性向上、商業・業務地での沿道機能等に考慮しながら、道路網の配置構成により自動車の交通機能を検証します。

〔自動車の交通機能の検証結果〕

■ 11 路線中、9 路線が自動車の交通機能としての必要性を有します

表 自動車の交通機能についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証		
			(ア)		
			自動車の交通機能		
			拠点への アクセス機能	通行機能・ 道路網の配置構成	評価
9 3・5・3	座間大野線	12	相模原市より小田急相模原 駅地域拠点へのアクセス機 能を有する	3・5・1町田厚木線と相模原 市を結ぶ機能を有する	○
10 3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	中心拠点・緑の拠点へのア クセス機能を有する	3・5・1町田厚木線と海老名 市を結ぶ機能を有する	○
12 3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	なし	3・5・5南広野東原線と3・5・ 4緑ヶ丘大塚線、海老名市 を結ぶ機能を有する	○
13 3・6・1	田中東原線	11	中心拠点・緑の拠点へのア クセス機能を有する	3・3・2広野大塚線と3・5・4 緑ヶ丘大塚線、3・4・1相模 原座間線を結ぶ機能を有す る	○
14 3・6・2	杉久保座間線	11	座間駅地域拠点・緑の拠点 へのアクセス機能を有する	3・4・5座間南林間線と海老 名市を結ぶ機能を有する	○
15 3・6・3	蟹ヶ沢線	11	相武台前駅地域拠点への アクセス機能を有する	3・5・1町田厚木線と3・6・5 緑ヶ丘林間線を結ぶ機能を 有する	○
16 3・6・4	座間天台線	11	座間駅地域拠点・歴史・文 化の拠点へのアクセス機能 を有する	3・5・4緑ヶ丘大塚線と相模 原市を結ぶ機能を有する	○
17 3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	相武台前駅地域拠点への アクセス機能を有する	3・5・4緑ヶ丘大塚線と相模 原市を結ぶ機能を有する	○
18 3・6・6	中羽根沢線	11	なし	3・6・1田中東原線と3・6・4 座間天台線を結ぶ機能を有 するが、自動車ネットワーク としての機能は薄い	×
19 3・6・7	座間駅三峰線	11	座間駅地域拠点へのアクセ ス機能を有する	3・6・1田中東原線と3・6・4 座間天台線を結ぶ機能を有 する	○
20 3・6・8	田中相武台下線	11	なし	3・6・1田中東原線と相模原 市を結ぶ機能を有するが、 自動車ネットワークとしての 機能は薄い	×

図 将来都市構造図における拠点等の配置状況



## 図 路線バスの状況図

### ③利用状況

- ・路線バスは、町田厚木線を経由する相模原方面の路線の利用が多く、1日1,000人以上が利用しています。
- ・コミュニティバスは、平成16年の運行開始以降、利用者数が着実に増加してきましたが、近年は横ばい傾向となっており、最も利用の多い小松原・相模が丘コースは年間2,000～2,500人で推移しています。また、乗降人数が最も多いのは座間市役所となっており、市役所停留所での他コースへの乗換えも発生しています。



図 路線バスの利用状況

資料：神奈川中央交通より



(イ) 歩行者・自転車の交通機能

〔検証項目〕

- 歩行者や自転車の安全・安心な通行に資する道路や生活道路への通過交通の流入抑制に資する道路、歩行者・自転車の円滑な移動に資する道路としての位置づけの必要性を検証します
- 交通バリアフリー法の重点整備地区内など福祉の観点から、歩行者・自転車を交通機能の必要性を検証します

自転車・歩行者の交通機能については、自転車ネットワーク機能や通過交通の流入抑制、自動車と自転車、歩行者の分離を図り、安全な歩行空間を確保する生活道路ネットワーク機能に加え、福祉のまちづくり条例や安心歩行エリア、安全で魅力的な歩行空間の確保により商店街のにぎわいや活性化に寄与するか等も考慮します。

〔自転車・歩行者の交通機能の検証結果〕

■ 11 路線全てが自転車・歩行者の交通機能としての必要性を有します

表 自転車・歩行者の交通機能についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証			
			(イ)			
			歩行者・自転車の 交通機能※			
			自転車ネットワー クの位置づけ	生活道路ネット ワークの位置づけ	交通バリアフリー 法での位置づけ	評価
9 3・5・3	座間大野線	12	自転車ネットワーク機能を有する	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
10 3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	自転車ネットワーク機能を有する	生活道路ネットワーク機能を有する	重点整備地区の 特定経路	○
12 3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	自転車ネットワーク機能を有する	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
13 3・6・1	田中東原線	11	自転車ネットワーク機能を有する	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
14 3・6・2	杉久保座間線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
15 3・6・3	蟹ヶ沢線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
16 3・6・4	座間天台線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
17 3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	重点整備地区の 特定経路	○
18 3・6・6	中羽根沢線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
19 3・6・7	座間駅三峰線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○
20 3・6・8	田中相武台下線	11	なし	生活道路ネットワーク機能を有する	なし	○

※ 出典) 座間市総合交通計画

図 重点整備地区位置図

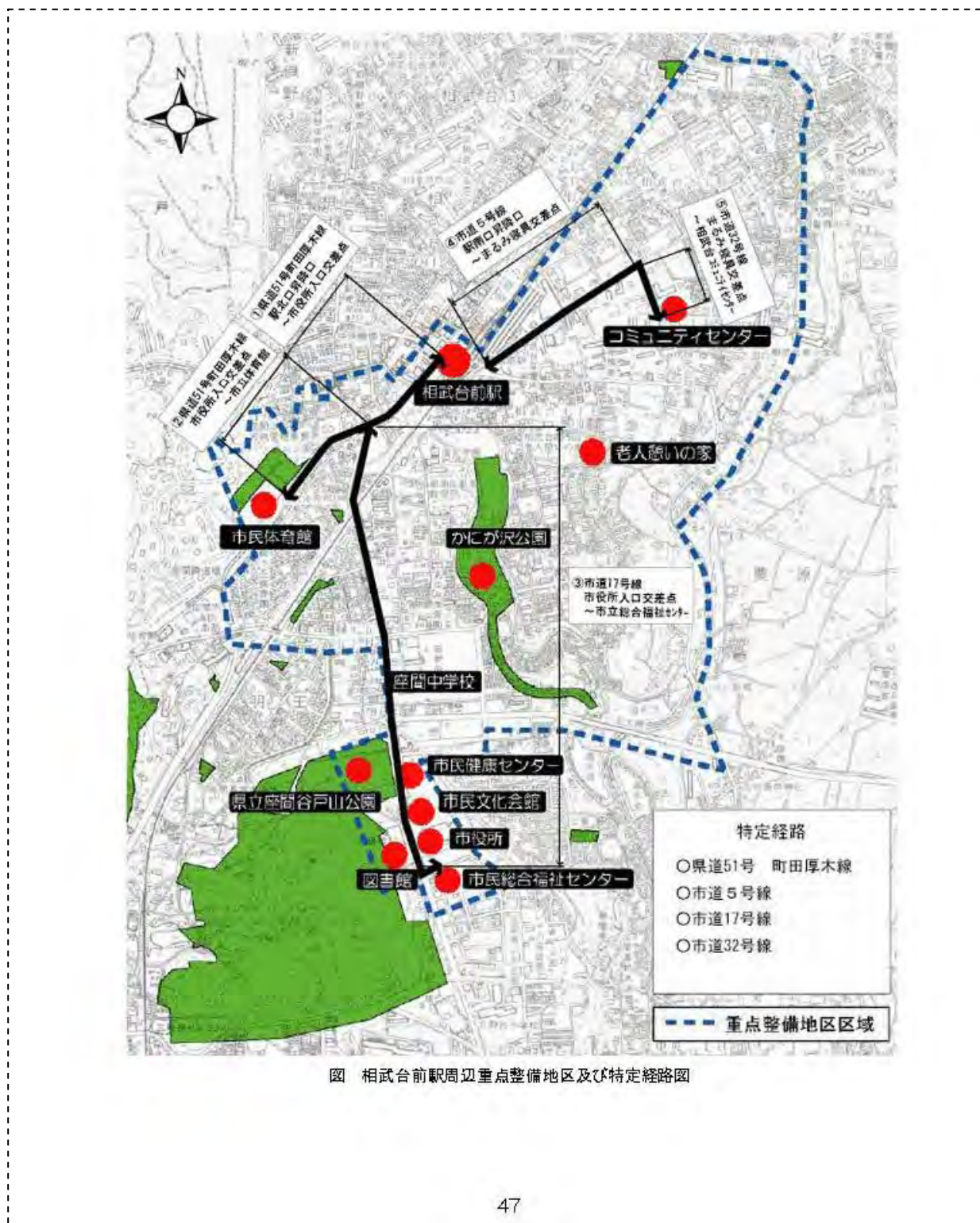


図 相武台前駅周辺重点整備地区及び特定経路図

(ウ) 土地利用との整合

〔検証項目〕

- 周辺の土地利用の状況や今後の動向を把握し、当該都市計画道路の役割との整合性の観点から必要性を検証します

土地利用との整合については、対象路線は全て都市計画区域による用途指定がなされていますが、特に沿道型の用途地域に指定されている場合は、土地利用の状況や動向に配慮する必要があることから、沿道型用途指定の有無について検証します。

〔土地利用との整合の検証結果〕

■ 11 路線中、3 路線で沿道型用途指定がされています。

表 土地利用との整合についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証		
			(ウ)		
			土地利用との整合		
			沿道型用途地域の指定の有無	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	指定なし	×
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	指定あり (第1種住居)	○
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	指定なし	×
13	3・6・1	田中東原線	11	指定なし	×
14	3・6・2	杉久保座間線	11	指定あり (商業・近隣商業・ 第1種住居)	○
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	指定なし	×
16	3・6・4	座間天台線	11	一部指定あり (第1種住居)	○
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	指定なし	×
18	3・6・6	中羽根沢線	11	指定なし	×
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	指定なし	×
20	3・6・8	田中相武台下線	11	指定なし	×

○：沿道型用途地域の指定あり

×：指定なし

(エ) まちづくりとの整合

〔検証項目〕

- 周辺の土地利用の状況や今後の動向を把握し、当該都市計画道路の役割との整合性の観点から必要性を検証します

まちづくりとの整合については、史跡や文化財などの歴史的・文化的資産、自然的資産の区域と、都市計画道路との重複状況、地域コミュニティの分断等、都市計画決定時からの価値観の変化や路線・区間の必要性の変化の観点から、必要性を検証します。

〔まちづくりとの整合の検証結果〕

- 11路線中、6路線で歴史的・自然的資産との重複や、地域コミュニティの分断がありますが、他の路線はまちづくりとの整合が図られています

表 まちづくりとの整合についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証			
			(エ)			
			まちづくりとの整合			
			歴史的・文化的・自然的資産との重複	コミュニティの分断	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	重複なし	住宅地を分断する	×
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	重複なし	分断なし	○
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	重複なし	住宅地を分断する	×
13	3・6・1	田中東原線	11	一部、自然的資産(県立座間谷戸山公園)の区域に隣接する	分断なし	×
14	3・6・2	杉久保座間線	11	重複なし	分断なし	○
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	重複なし	分断なし	○
16	3・6・4	座間天台線	11	歴史・文化の拠点と重複する	一部区間で住宅地を分断する	×
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	重複なし	一部区間で住宅地を分断する	×
18	3・6・6	中羽根沢線	11	重複なし	分断なし	○
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	重複なし	分断なし	○
20	3・6・8	田中相武台下線	11	優良な農地の保全区域に隣接する	住宅地を分断する	×

○：歴史的・文化的・自然的資産と重複せず、かつコミュニティを分断しない

×：上記いずれかと重複、またはコミュニティを分断する

(オ) 市街地形成機能

〔検証項目〕

- 都市マスタープランにおけるまちづくりの達成の観点から必要性を検証します

市街地形成機能については、都市計画マスタープランに位置づけられた「まちづくり」の達成に役立つかを判断することにより、まちづくり目的への寄与（面的整備改良が必要な区域や保全が必要な市街地の有無）や、まちづくり事業（市街地再開発事業）との関連性について必要性を検証します。



〔市街地形成機能の検証結果〕

■ 11 路線中、9 路線が市街地形成機能としての必要性を有します

表 市街地形成機能についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証				
			(オ)				
			市街地形成機能				
			面的整備改良が必要な区域の有無	保全が必要な市街地の有無	市街地再開発事業との関連性	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	なし	なし	小田急相模原駅前西地区のアクセス機能を有する	○
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	幹線道路沿道の市街地形成機能を有する	なし	なし	○
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	なし	住宅密集地の改善区域を有する	なし	○
13	3・6・1	田中東原線	11	幹線道路沿道の市街地形成機能を有する	なし	なし	○
14	3・6・2	杉久保座間線	11	座間駅地域拠点の商業地形成機能を有する 幹線道路沿道の市街地形成機能を有する	なし	なし	○
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	相武台前駅地域拠点の商業地形成機能を有する	なし	なし	○
16	3・6・4	座間天台線	11	座間駅地域拠点の商業地形成機能を有する 幹線道路沿道の市街地形成機能を有する	歴史的な街並み保全区域を有する	なし	○
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	相武台前駅地域拠点の商業地形成機能を有する	住宅密集地の改善区域を有する	なし	○
18	3・6・6	中羽根沢線	11	なし	なし	なし	×
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	座間駅地域拠点の商業地形成機能を有する	なし	なし	○
20	3・6・8	田中相武台下線	11	なし	緑豊かな自然と調和した都市の形成を有する	なし	×

## 図 市街地再開発事業区域図

### (5) 第一種市街地再開発事業

- 本市では、小田急相模原駅前西地区において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、第一種市街地再開発事業を指定しています。

市街地再開発事業の指定状況

No.	1
名称	小田急相模原駅前西地区第一種市街地再開発事業
決定告示日	平成5年11月9日
告示番号	座間市告示第93号
面積	約0.4ha

市街地再開発事業区域図



出典) 座間市ホームページ

(カ) 防災機能

〔検証項目〕

- 座間市防災計画における緊急輸送路等の観点から必要性を検証します

防災機能については、「座間市地域防災計画」で指定されている緊急輸送路としての指定の有無や避難路、広域避難地、消防活動困難地域との配置関係等の観点から、必要性を検証します。

図 広域避難場所及び緊急輸送路

〔図6〕 広域避難場所及び緊急輸送路



〔防災機能の検証結果〕

■ 11 路線中、8 路線が防災機能としての必要性を有します

表 防災機能についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証		
			(力)		
			防災機能		
			緊急輸送路の 指定の有無※	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	なし	×
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	県R42 緊急輸送路 市R14・17 緊急輸送路	○
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	一部、 市R12 緊急輸送路	○
13	3・6・1	田中東原線	11	県R42 緊急輸送路	○
14	3・6・2	杉久保座間線	11	なし	×
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	市R5 緊急輸送路	○
16	3・6・4	座間天台線	11	市R1 緊急輸送路	○
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	市R5 緊急輸送路	○
18	3・6・6	中羽根沢線	11	市R18 緊急輸送路	○
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	市R53 緊急輸送路	○
20	3・6・8	田中相武台下線	11	なし	×

※ 出典) 座間市地域防災計画

(キ) 環境機能

〔検証項目〕

- 交通量負荷や環境負荷低減、緑化の推進等の観点から必要性を検証します

環境機能については、都市計画道路周辺に混雑度の大きい現道があるなど、環境への負荷が大きい地域においては、現道の交通量低減や環境負荷低減に寄与するか、また、「緑の基本計画」における緑のネットワークの位置づけられているかという観点から、必要性を検証します。

〔環境機能の検証結果〕

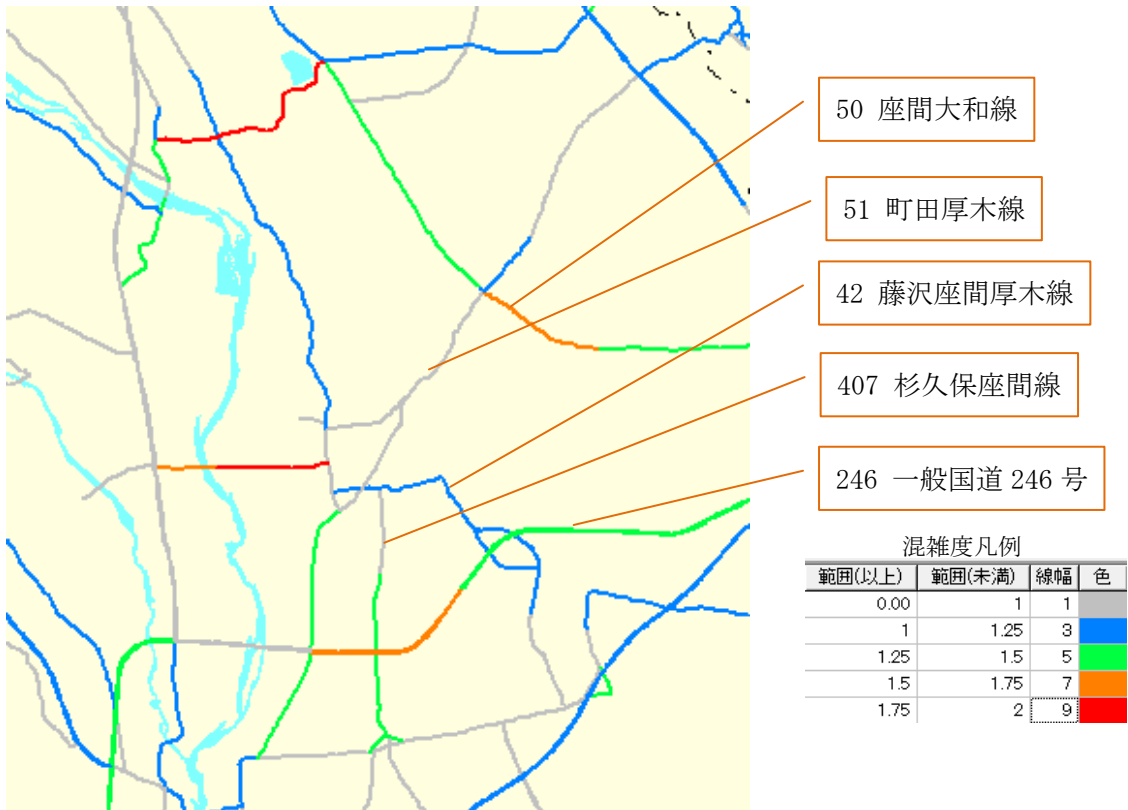
■ 11 路線中、10 路線が環境機能としての必要性を有します

表 環境機能についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証		
			(キ)		
			環境機能		
			交通量低減や環境 負荷低減への 寄与	緑のネットワーク の位置づけ※	評価
9 3・5・3	座間大野線	12	交通環境の向上に 寄与	なし	○
10 3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	交通環境の向上に 寄与	なし	○
12 3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	交通環境の向上に 寄与	なし	○
13 3・6・1	田中東原線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
14 3・6・2	杉久保座間線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
15 3・6・3	蟹ヶ沢線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
16 3・6・4	座間天台線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
17 3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
18 3・6・6	中羽根沢線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
19 3・6・7	座間駅三峰線	11	交通環境の向上に 寄与	なし	○
20 3・6・8	田中相武台下線	11	なし	なし	×

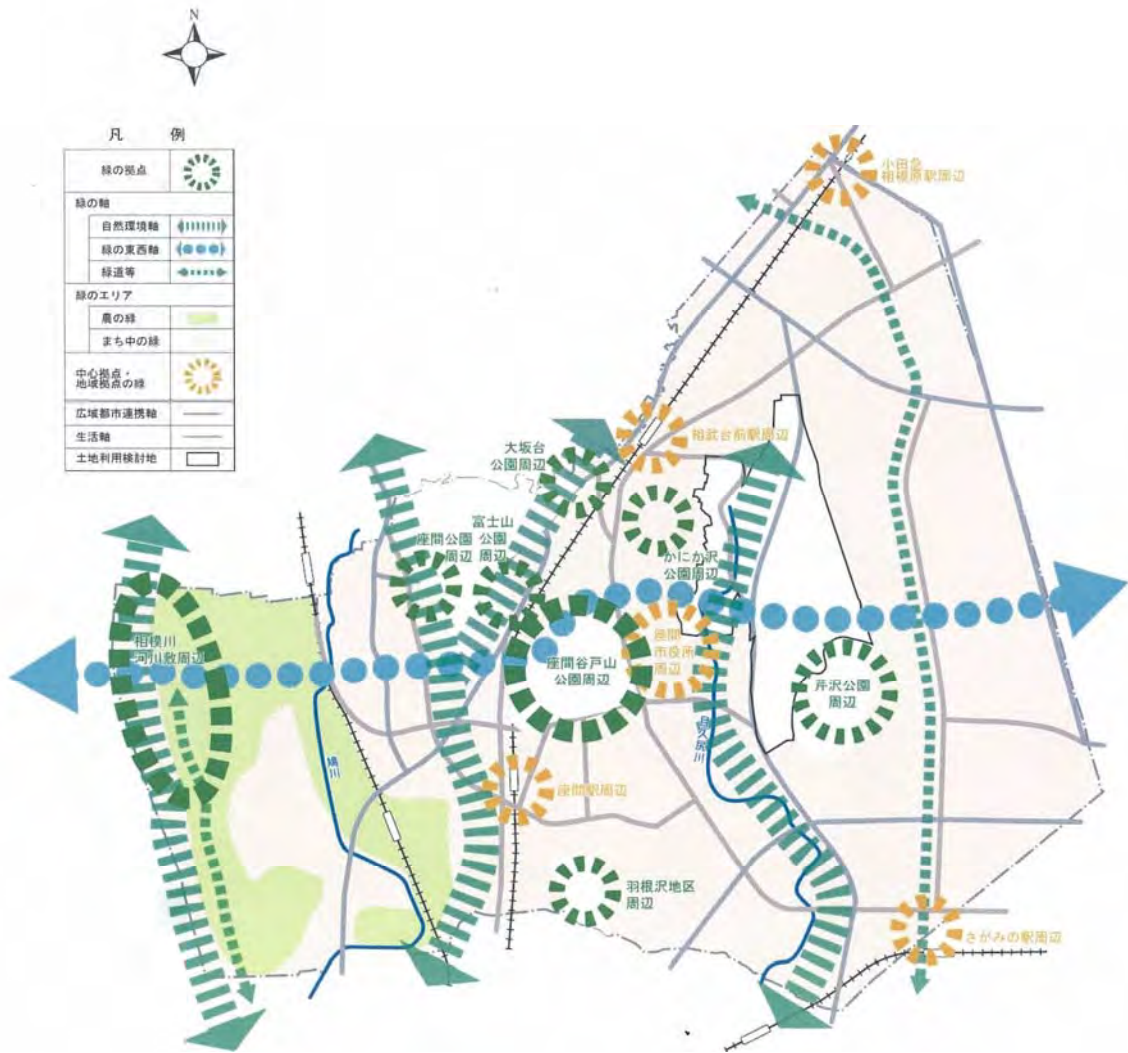
※ 出典) 座間市緑の基本計画

図 道路交通センサスにおける座間市の混雑度



出典) 平成 22 年度道路交通センサス

図 緑の基本計画における緑のネットワーク



出典) 座間市緑の基本計画



(ク) 他事業との整合

〔検証項目〕

- 他の都市施設との整合について検証します

他事業との整合については、鉄道や隣接都市計画道路等との整合性について必要性を検証します。

〔他事業との整合の検証結果〕

■ 11 路線中、2 路線が他事業との整合が図られています

表 他事業との整合についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証		
			(ク)		
			他事業との整合		
			他の都市施設 との整合	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	相模原都市計画道路と整合が取れていない	×
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	鉄道との立体交差あり	×
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	大和都市計画道路と整合が取れていない	×
13	3・6・1	田中東原線	11	鉄道との交差あり	×
14	3・6・2	杉久保座間線	11	海老名市接続道路と整合が取れていない	×
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	鉄道との交差あり	×
16	3・6・4	座間天台線	11	相模原都市計画道路と整合が取れていない	×
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	相模原都市計画道路と整合が取れていない	×
18	3・6・6	中羽根沢線	11	問題なし	○
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	問題なし	○
20	3・6・8	田中相武台下線	11	相模原都市計画道路と整合が取れていない	×

(ケ) 代替機能

〔検証項目〕

- 現道による代替機能により必要性を検証します

代替機能については、他の現道によりその機能が代替できるかについて必要性を検証します。

〔代替機能の検証結果〕

■ 11 路線中、10 路線が代替機能としての必要性を有します

表 代替機能についての検証結果

番号	路線名	計画幅員 (m)	②必要性についての検証		
			(ケ)		
			代替機能		
			他の現道で 代替可能か	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	代替不可	○
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	代替不可	○
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	代替不可	○
13	3・6・1	田中東原線	11	代替不可	○
14	3・6・2	杉久保座間線	11	代替不可	○
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	代替不可	○
16	3・6・4	座間天台線	11	代替不可	○
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	代替不可	○
18	3・6・6	中羽根沢線	11	代替不可	○
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	代替不可	○
20	3・6・8	田中相武台下線	11	県道相武台下停車場線で代替可能※	×

※ 田中相武台下線は、JR 相模線の相武台下駅へのアクセス機能を有する路線であるが、県道相武台下停車場線の整備により、その機能を代替することが可能と考えられる。

## (2) 見直しの方向性の整理

- 見直しの方向性として、「概成済区間」「現道あり未整備区間」の位置づけを明確にすることが必要です

「概成済区間」では、幅員が概ね3分の2以上確保されており、交通機能としては現状のままでも問題がない区間が多いのが現状です。

一方、道路を計画幅員まで拡幅するためには、沿道土地利用の関係から早期の実現は難しいことから、概成済区間の当面の取り扱いを検討する必要があります。

車道と自転車・歩行者通行方法の関係（一般的に、 $W=13\text{m}$ 以上が必要であり、計画幅員 $W=11\sim 12\text{m}$ の幹線道路に課題が生じるため、整備の方向性を定める必要があります。



3・5・1 町田厚木線（現道 13m）



3・5・4 緑ヶ丘大塚線

「現道あり未整備区間」では、交通ネットワークとしては機能するものの、車線構成が不十分となっている、歩道が確保されていない、といったケースが多いのが現状です。

現行計画幅員の妥当性や、道路空間構成（歩道の有無や区分方法）について、現況の状況・将来動向に応じて精査する必要があります。

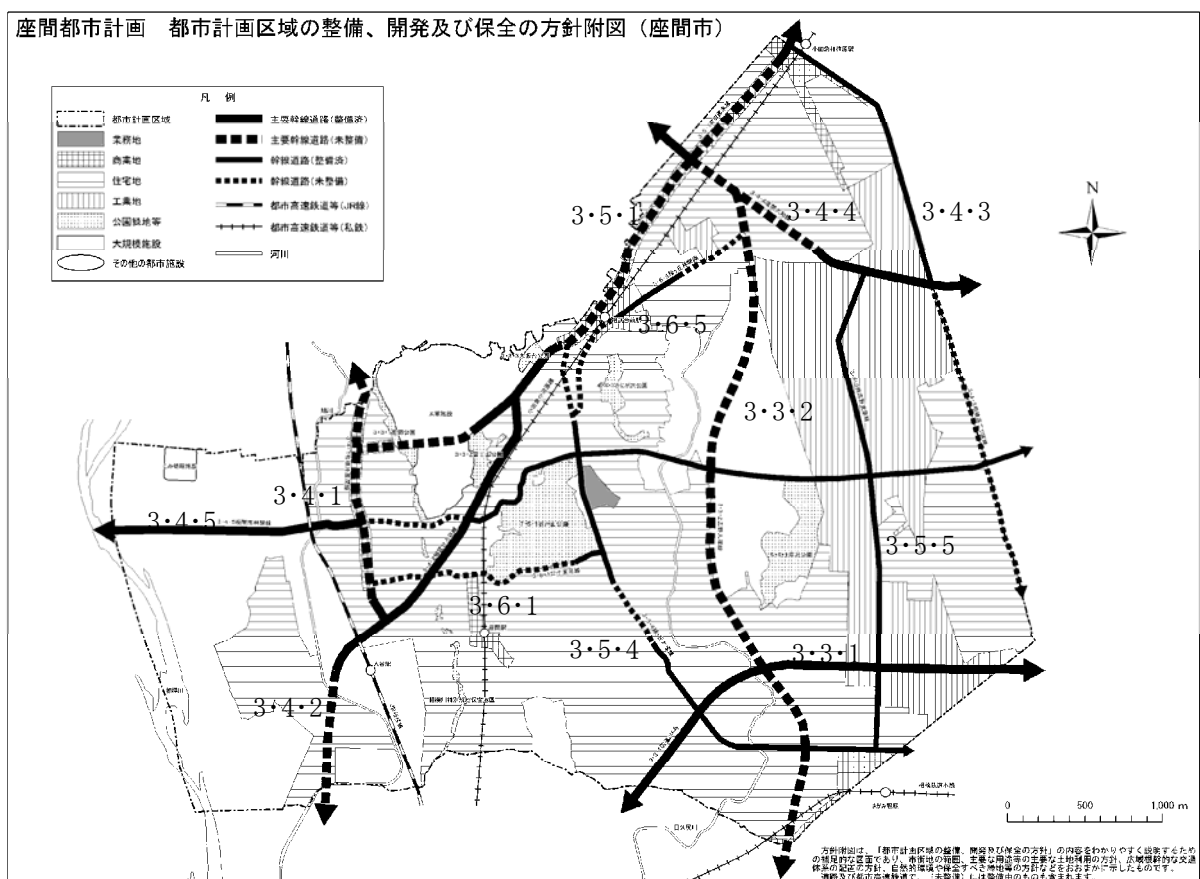
（「Ⅲ章 4. 今後の課題」参照）

## 4. 総合的な道路網体系の検証

### ■ 都市計画道路全体の将来ネットワークについて検証を行います

前段までの検証により整理する路線や区間の機能について、当該都市計画道路の必要性を総合的に判断し、「存続」「変更」「追加」「廃止」の方向づけを基に、都市計画道路全体の将来道路ネットワークについて検証を行います。

図 道路ネットワーク



将来ネットワークについては、さがみ縦貫の供用開始や隣接都市計画道路の整備状況を踏まえながら検証することが望ましい。

## 5. 事業実施の見込みに係る整理

### ■ 事業の実施見込みや見直し時期、実施の課題について整理を行います

都市計画道路は、都市の将来像を担う計画的な道路であり、道路の整備は市民の生活に多大な影響を与える。見直しする路線に対する考え方や手続きの開始時期、事業の実施時期はできるだけ明確にすることが必要です。

ここでは、見直しされる路線についての考え方を整理し、事業の実施の見込みや見直しの手続きの開始時期等を整理する。その際、以下の項目について整理を行います。

- ① 事業実施時期の見込み
- ② 地形・地物・構造などに係る課題整理
- ③ 隣接都市計画地域との整合性

「現道なし未整備区間」においては、座間市において過去 20 年間街路整備が実施されていないことを考えると、代替機能が考えられる路線については整備優先度が相対的に低くなります。そのため、全区間が現道なし未整備として位置づけられている路線については、特に必要性が高い場合を除き、廃止の方向で検討します。

また、鉄道との立体交差や河川等の制約について整理を行い、整備の課題・実現性を整理します。

〔事業実施の見込みに係る整理〕

■ 11 路線中、9 路線が事業実施にかかる課題を有します

表 事業実施の見込みに係る整理

番号	路線名	計画幅員 (m)	③事業実施の見込みにかかる整理		
			事業実施時期の見込み	地形・建物・構造 などに係る課題整理	隣接都市計画区 域との整合性
9 3・5・3	座間大野線	12	相模原都市計画道路の整備予定なし		相模原市と調整 (存続留保付の方向)
10 3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	暫定整備の位置づけ	鉄道との立体交差により構造的な問題あり	海老名市と調整
12 3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	大和市計画道路の整備予定なし	都市計画法第53条許可による建築物が多くある	大和市と調整
13 3・6・1	田中東原線	11		鉄道との交差により構造的な問題あり	
14 3・6・2	杉久保座間線	11	海老名市内道路の整備予定なし		海老名市と調整
15 3・6・3	蟹ヶ沢線	11	駅前広場は民有地のため改良が困難	鉄道との交差により構造的な問題あり	
16 3・6・4	座間天台線	11	相模原都市計画道路の整備予定なし	都市計画法第53条許可による建築物が多くある	相模原市と調整 (変更の方向)
17 3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	相模原都市計画道路の整備予定なし	都市計画法第53条許可による建築物が多くある	相模原市と調整 (存続留保付の方向)
18 3・6・6	中羽根沢線	11			
19 3・6・7	座間駅三峰線	11			
20 3・6・8	田中相武台下線	11		都市計画法第53条許可による建築物が多くある	相模原市と調整 (廃止の方向)



## 6. 総合的評価

- 基本的な視点を踏まえた評価・検証の行った対象路線・区間について、「存続」「変更」「追加」「廃止」に分類し、見直しの方針として整理を行います

表 総合的な評価による見直し方針の考え方

<b>存続</b>	<p>：必要性が高いと判断された路線や区間は「存続」とします。</p> <p>ただし、「存続」とした路線や区間のうち、必要性が高いと判断されても、事業実施時期の見込みが立たない路線、地形や土地利用による制約、隣接都市計画区域との整合のための調整に時間を要する路線や区間は、「留保付き存続」とし、事業化に向けた調整を継続します。</p>
<b>変更</b> <b>追加</b>	<p>：課題がある路線や区間については、ステップ2の必要性の検証結果から、路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加など、状況に応じて、改めて課題解決を図る変更案を検討します。</p>
<b>廃止</b>	<p>：都市計画決定当初より、社会情勢や都市の状況、交通事情の変化により明らかに必要性の薄れた場合、また、代替え路線や変更に伴う部分的な廃止も考えられます。</p>

これまでの検証結果より、総合的に判断した結果、「存続」が3・6・6 中羽根沢線、3・6・7 座間駅三峰線の2路線、「留保付き存続」が3・5・3 座間大野線、3・5・4 緑ヶ丘大塚線、3・5・6 東原ひばりヶ丘線、3・6・1 田中東原線、3・6・2 杉久保座間線、3・6・3 蟹ヶ沢線、3・6・4 座間天台線、3・6・5 緑ヶ丘林間線の8路線、「廃止」が3・6・8 田中相武台下線の1路線となりました。

〔総合的評価〕

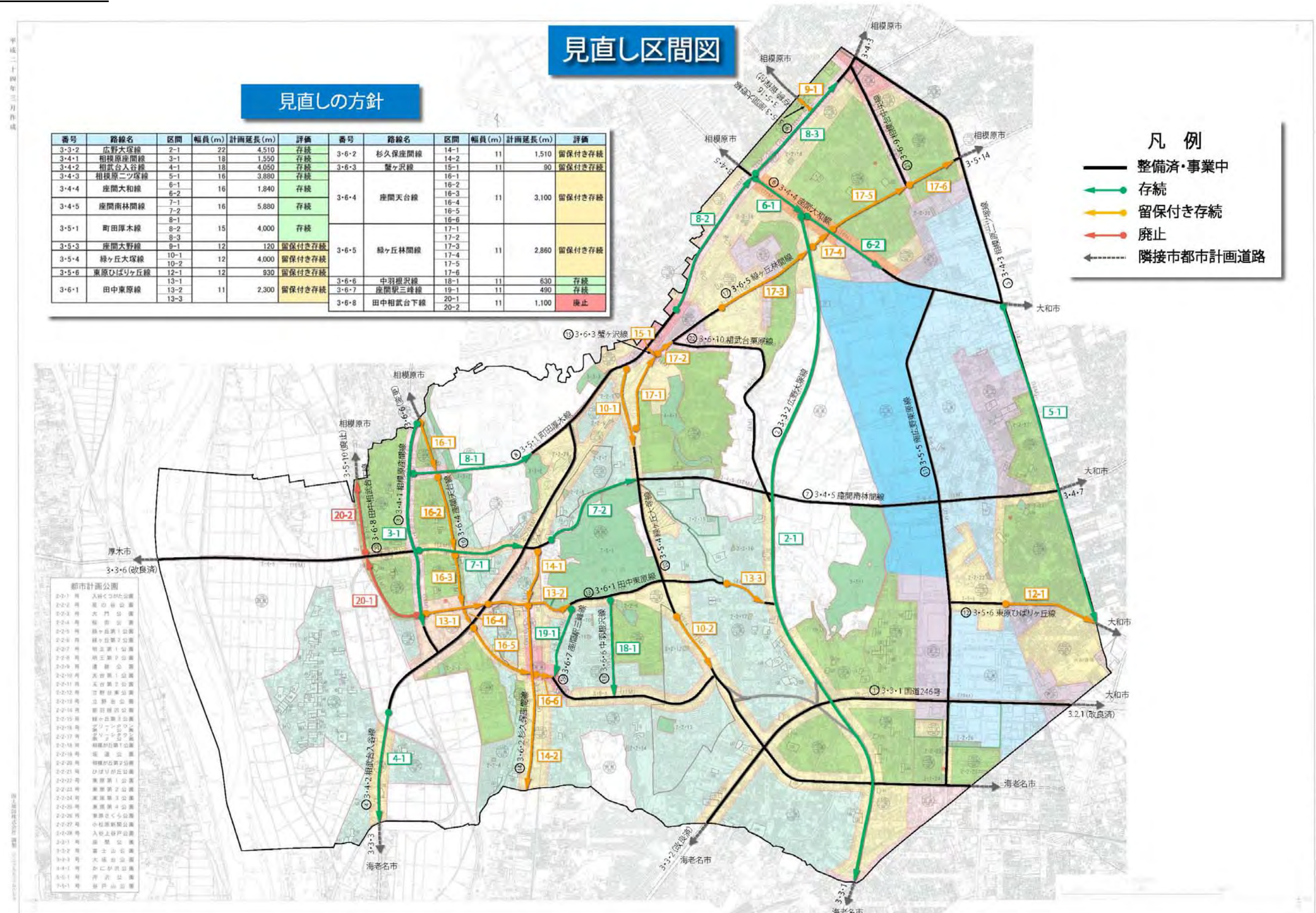
■ 11路線中、「存続」が2路線、「留保付き存続」が8路線、「廃止」が1路線

表 都市計画道路見直しの総合評価

番号	路線名	計画幅員 (m)	④総合的評価		
			見直しの方向性(素案)	評価	
9	3・5・3	座間大野線	12	交通ネットワークの観点から必要性は薄いですが、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	12	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12	交通ネットワークの観点から必要性は薄いですが、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続
13	3・6・1	田中東原線	11	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続
14	3・6・2	杉久保座間線	11	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	11	鉄道を跨ぐ路線であり、相武台前駅の南北を結ぶネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続
16	3・6・4	座間天台線	11	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから必要性があるが、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	11	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから必要性があるが、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続
18	3・6・6	中羽根沢線	11	自転車・歩行者の生活道路ネットワークとして機能することから必要性があるが、幅員・断面構成等については、歩車共存道路の機能が必要か検討・調整を行う	存続
19	3・6・7	座間駅三峰線	11	自転車・歩行者の生活道路ネットワークとして機能することから必要性があるが、幅員・断面構成等については、歩車共存道路の機能が必要か検討・調整を行う	存続
20	3・6・8	田中相武台下線	11	隣接都市の都市計画道路が廃止の方向であり、交通ネットワークの観点から必要性は薄く、代替となる道路を有することから、廃止の方向とする	廃止

# Ⅲ章. 「見直しの方針」の策定

## 1. 見直しの方針図





## 2. 見直しの方針一覧

表 見直しの方針一覧（1/2）

番号	路線名	区間	計画幅員 (m)	計画延長 (m)	未着手 延長(m)	整備率※ (%)	概成済を含 む路線	現道あり未整備 を含む路線	現道幅員 (m)	事業主体				都市計画		最終都市計画 決定からの 経過年数	①関連計画等との関係						見直し 対象路線
										国	県	市	区画	当初決定	最終決定		かながわの みちづくり計画	整備、開発及び保全の方針			座間市都市 マスタープラン		
																		主要幹線 道路	幹線道路	おおむね10年以内で の重点整備路線	広域都市 連携軸	生活軸	
13・3・1	国道246号 大和厚木バイパス線	—	22	2,620	0	100.0%	—	—	22	○	—	—	—	S38.1.22	S51.4.13	改良済	—	○	—	—	○	—	—
23・3・2	広野大塚線	2-1	22	4,510	4,510	0.0%	—	○	8~11	—	○	○	—	S44.3.31	S51.4.13	36年	○	○	—	○	○	—	—
33・4・1	相模原座間線	3-1	18	1,550	1,360	12.3%	—	○	11	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	○	—	—	○	—	—
43・4・2	相武台入谷線	4-1	18	4,050	820	79.8%	—	○	11	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	○	—	—	○	—	—
53・4・3	相模原二ツ塚線	5-1	16	3,880	1,994	48.6%	—	—	7~10	—	○	○	—	S31.1.27	H5.4.9	20年	○	—	○	○	○	—	—
63・4・4	座間大和線	6-1 6-2	16	1,840	400	78.3%	○	○	11~16	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	○	—	—	○	—	—
73・4・5	座間南林間線	7-1 7-2	16	5,880	1,180	79.9%	—	○	12~16	—	○	○	—	S31.1.27	H1.10.20	22年6ヶ月	○	○	○	○	○	—	—
83・5・1	町田厚木線	8-1 8-2 8-3	15	4,000	420	89.5%	○	○	11	—	○	—	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	○	○	—	○	○	—	—
93・5・3	座間大野線	9-1	12	120	120	0.0%	—	○	4	—	—	○	—	S38.1.22	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
103・5・4	緑ヶ丘大塚線	10-1 10-2	12	4,000	20	99.5%	○	—	9~21	—	○	○	—	S31.1.27	S55.12.12	31年3ヶ月	—	—	○	—	—	○	○
113・5・5	南広野東原線	—	12	3,130	0	100.0%	—	—	12~15	—	—	○	—	S38.1.22	H3.11.20	改良済	—	○	—	—	—	○	—
123・5・6	東原ひばりヶ丘線	12-1	12	930	504	45.8%	○	○	4~12	—	—	○	—	S38.1.22	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
133・6・1	田中東原線	13-1 13-2 13-3	11	2,300	500	78.3%	○	○	8~11	—	○	—	—	S31.1.27	S61.11.18	25年4ヶ月	—	—	○	—	—	○	○
143・6・2	杉久保座間線	14-1 14-2	11	1,510	370	75.5%	○	○	4~11	—	○	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
153・6・3	蟹ヶ沢線	15-1	11	90	47	47.8%	—	○	11~18	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
163・6・4	座間天台線	16-1 16-2 16-3 16-4 16-5 16-6	11	3,100	1,590	48.7%	○	○	7~11	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
173・6・5	緑ヶ丘林間線	17-1 17-2 17-3 17-4 17-5 17-6	11	2,860	2,280	20.3%	○	○	11	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	○	○	—	○	○
183・6・6	中羽根沢線	18-1	11	630	220	65.1%	○	○	6.8~9.2	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
193・6・7	座間駅三峰線	19-1	11	490	390	20.4%	○	○	6~11	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
203・6・8	田中相武台下線	20-1 20-2	11	1,100	1,100	0.0%	—	—	—	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	36年	—	—	—	—	—	○	○
213・6・9	相模台中央線	—	8	670	0	100.0%	—	—	—	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	改良済	—	—	—	—	—	○	—
223・6・10	相武台栗原線	—	8~11	1,620	0	100.0%	—	—	—	—	—	○	—	S31.1.27	S51.4.13	改良済	—	—	—	—	—	○	—
評価(11路線中)			—	50,880	17,825	65.0%	10/22	15/22	—	1/22	10/22	16/22	0/22	—	—	—	4/22	7/22	6/22	5/22	8/22	14/22	11/22



表 見直しの方針一覧（2/2）

番号	路線名	区間	見直し対象路線	②必要性についての検証									③事業実施の見込みにかかる整理			④総合的評価				
				(ア)	(イ)	(ウ)	(エ)	(オ)	(カ)	(キ)	(ク)	(ケ)	評価 (9項目中)	事業実施時期の見込み	地形・建物・構造などに係る課題整理	隣接都市計画区域との整合性	見直しの方向性(素案)	評価		
				自動車交通機能	歩行者自転車の交通機能	土地利用との整合※1	まちづくりとの整合※2	市街地形成機能	防災機能	環境機能	他事業との整合	代替機能								
1	3・3・1	国道246号 大和厚木バイパス線	—	—													大和市・海老名市 (改良済)		—	
2	3・3・2	広野大塚線	2-1	—													綾瀬市・海老名市・ 相模原市と調整	県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
3	3・4・1	相模原座間線	3-1	—														県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
4	3・4・2	相武台入谷線	4-1	—													海老名市と調整	県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
5	3・4・3	相模原二ツ塚線	5-1	—													大和市と調整	県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
6	3・4・4	座間大和線	6-1 6-2	—													大和市と調整 相模原市	県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
7	3・4・5	座間南林間線	7-1 7-2	—													厚木市(改良済)	県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
8	3・5・1	町田厚木線	8-1 8-2 8-3	—														県の関連計画に位置づけられているため、必要性あり	存続	
9	3・5・3	座間大野線	9-1	○	○	○	×	×	○	×	○	×	○	5/9	相模原都市計画道路の整備予定なし		相模原市と調整 (存続留保付の方向)	交通ネットワークの観点から必要性は薄い、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続	
10	3・5・4	緑ヶ丘大塚線	10-1 10-2	○	○	○	○	○	○	○	×	○	8/9	暫定整備の位置づけ	鉄道との立体交差により構造的な問題あり	海老名市と調整	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続		
11	3・5・5	南広野東原線	—	—															—	
12	3・5・6	東原ひばりヶ丘線	12-1	○	○	○	×	×	○	○	○	×	○	6/9	大和市計画道路の整備予定なし	都市計画法第53条許可による建築物が多くある	大和市と調整	交通ネットワークの観点から必要性は薄い、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続	
13	3・6・1	田中東原線	13-1 13-2 13-3	○	○	○	×	×	○	○	○	×	○	6/9		鉄道との交差により構造的な問題あり		市の生活軸として交通ネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続	
14	3・6・2	杉久保座間線	14-1 14-2	○	○	○	○	○	○	×	○	×	○	7/9	海老名市内道路の整備予定なし		海老名市と調整	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続	
15	3・6・3	蟹ヶ沢線	15-1	○	○	○	×	○	○	○	○	×	○	7/9	駅前広場は民有地のため改良が困難	鉄道との交差により構造的な問題あり		鉄道を跨ぐ路線であり、相武台前駅の南北を結ぶネットワークを形成することから、必要性あり	留保付き存続	
16	3・6・4	座間天台線	16-1 16-2 16-3 16-4 16-5 16-6	○	○	○	○	×	○	○	○	×	○	7/9	相模原都市計画道路の整備予定なし	都市計画法第53条許可による建築物が多くある	相模原市と調整 (変更の方向)	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから必要性があるが、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続	
17	3・6・5	緑ヶ丘林間線	17-1 17-2 17-3 17-4 17-5 17-6	○	○	○	×	×	○	○	○	×	○	6/9	相模原都市計画道路の整備予定なし	都市計画法第53条許可による建築物が多くある	相模原市と調整 (存続留保付の方向)	市の生活軸として交通ネットワークを形成することから必要性があるが、隣接都市と不整合であるため、継続的に調整する	留保付き存続	
18	3・6・6	中羽根沢線	18-1	○	×	○	×	○	×	○	○	○	○	6/9				自転車・歩行者の生活道路ネットワークとして機能することから必要性があるが、幅員・断面構成等については、歩車共存道路の機能が必要か検討・調整を行う	存続	
19	3・6・7	座間駅三峰線	19-1	○	○	○	×	○	○	○	○	○	○	8/9				自転車・歩行者の生活道路ネットワークとして機能することから必要性があるが、幅員・断面構成等については、歩車共存道路の機能が必要か検討・調整を行う	存続	
20	3・6・8	田中相武台下線	20-1 20-2	○	×	○	×	×	×	×	×	×	×	1/9		都市計画法第53条許可による建築物が多くある	相模原市と調整 (廃止の方向)	隣接都市の都市計画道路が廃止の方向であり、交通ネットワークの観点から必要性は薄く、代替となる道路を有することから、廃止の方向とする	廃止	
21	3・6・9	相模台中央線	—	—															—	
22	3・6・10	相武台栗原線	—	—															—	
評価(11路線中)				11/22	9/11	11/11	3/11	5/11	9/11	8/11	10/11	2/11	10/11							

※1 ○:沿道型用途地域の指定あり ※2 ○:歴史的・文化的・自然的資産と重複せず、かつコミュニティを分断しない  
×:指定なし ×:上記いずれかと重複、またはコミュニティを分断する



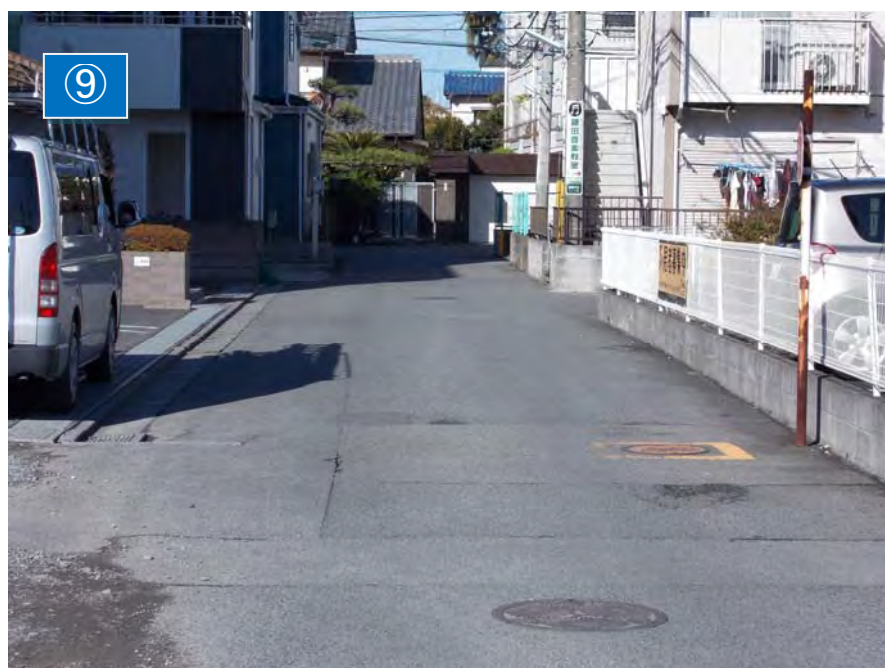


### 3. 現道あり未整備区間の方針

#### (1) 3・5・3 座間大野線

計画幅員 12m（現道 4m 歩道なし） 延長 120m

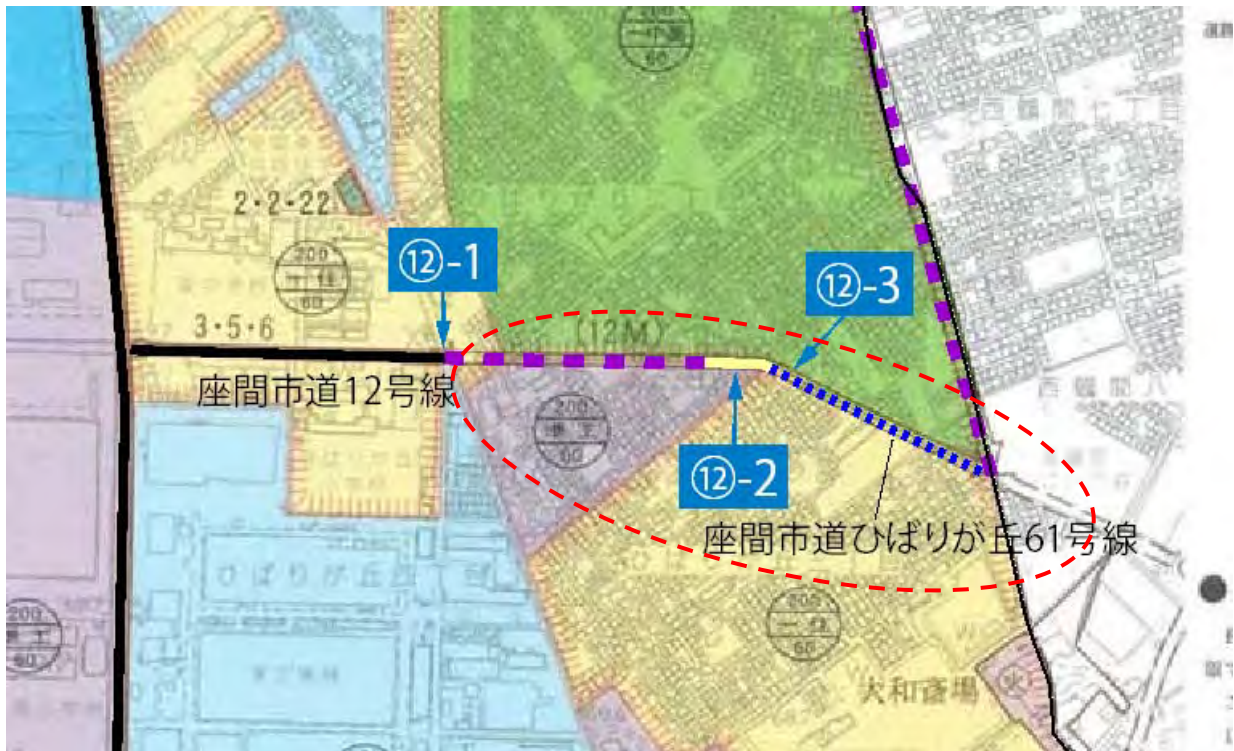
- ・3・5・3 座間大野線は3・5・1 町田厚木線と相模原市都市計画道路と接続する路線です。
- ・当該路線は交通ネットワークや他の項目から必要性が薄いが、隣接都市計画区域と不連続であることから、現時点では「存続」の方向で考えるが、相模原市の動向を確認しながら継続的に調整します。（留保付き存続）



## (2) 3・5・6 東原ひばりヶ丘線

計画幅員 12m (現道 4m 歩道なし) 延長 930m

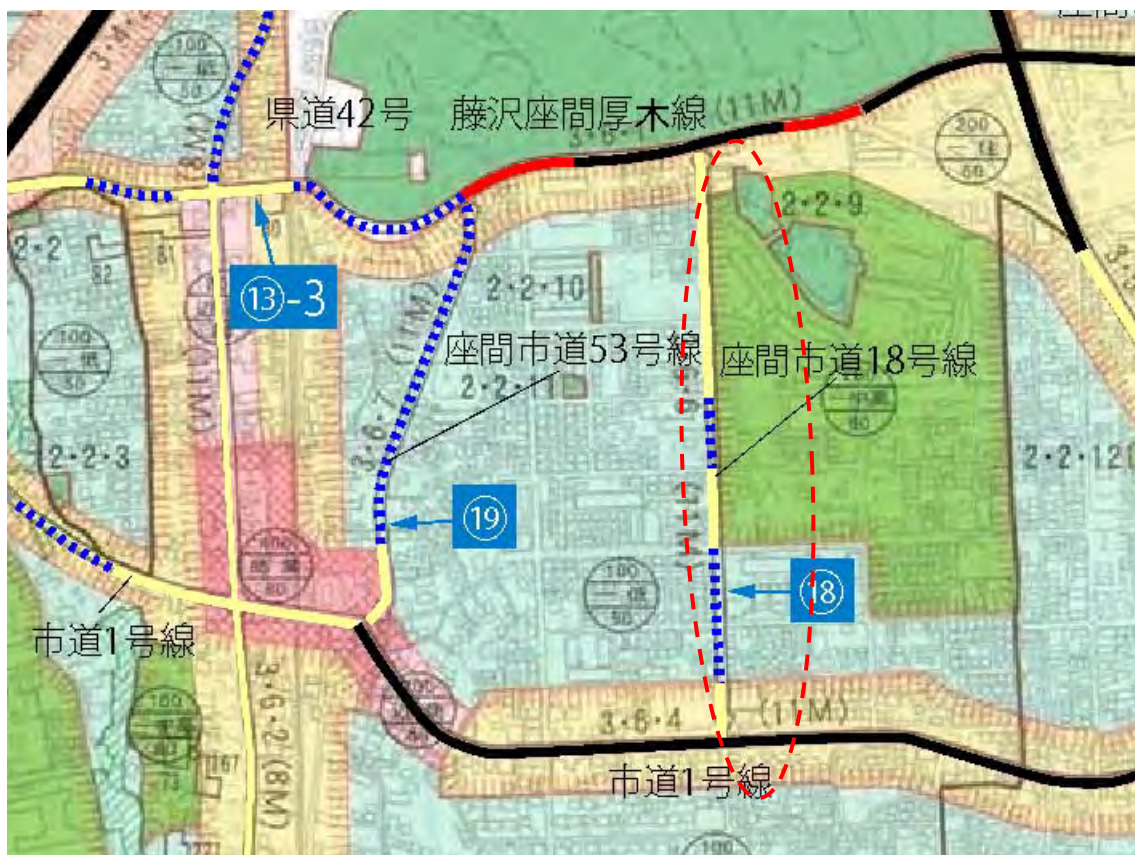
- ・3・5・6 東原ひばりヶ丘線は、3・5・5 南広野東原線と大和市都市計画道路とを接続する路線です。
- ・当該路線は市指定の緊急輸送路に指定されており、地域の防災機能に寄与することから、「存続」の方向で考えます。
- ・なお、整備時期については、隣接都市計画区域と不連続であることから、大和市の動向を確認しながら継続的に調整します。(留保付き存続)



### (3) 3・6・6 中羽根沢線

計画幅員 11m (現道 8m 歩道なし) 延長 630m

- ・3・6・6 中羽根沢線は、3・6・1 田中東原線と3・6・4 座間天台線接続する路線です。
- ・当該路線は、生活道路ネットワークとして機能し、歩行者の安全性な通行に資する道路であることから、「存続」の方向で考えます。
- ・ただし、幅員及び断面構成については、自動車交通量とのバランスと十分考慮したうえで、歩車共存道路の機能に変更することが望ましいと考えます。(存続)



#### (4) 3・6・7 座間駅三峰線

計画幅員 11m (現道 5m 歩道なし) 延長 490m

- ・3・6・6 中羽根沢線は、3・6・1 田中東原線と3・6・4 座間天台線接続する路線です。
- ・当該路線は、生活道路ネットワークとして機能し、歩行者の安全性な通行に資する道路であることから、「存続」の方向で考えます。
- ・ただし、幅員及び断面構成については、自動車交通量とのバランスと十分考慮したうえで、歩車共存道路の機能に変更することが望ましいと考えます。(存続)

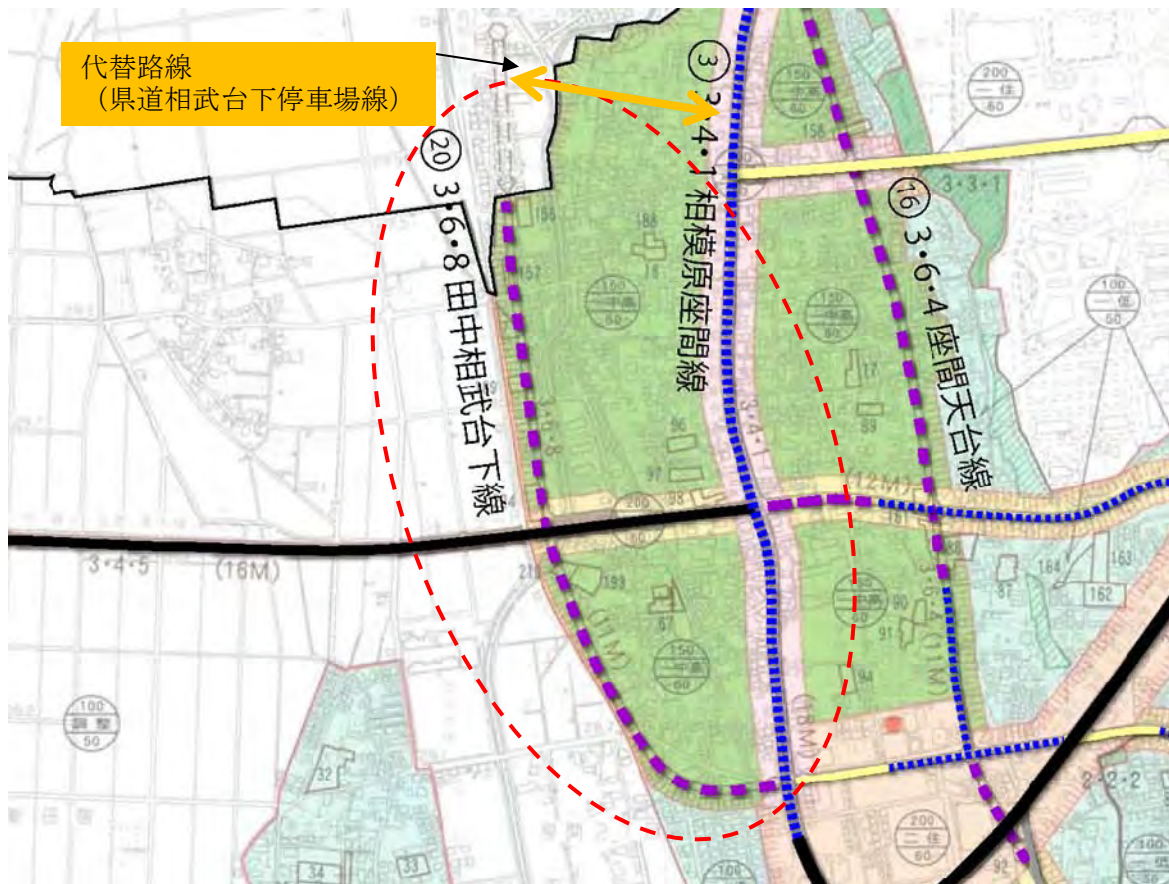


## (5) 現道なし区間の整備方針

◎3・6・8 田中相武台下線

計画幅員 11m（現道なし） 延長 1,100m

- ・3・6・8 田中相武台下線は、3・6・1 田中東原線と相模原市都市計画道路と接続する路線です。
- ・隣接都市の都市計画道路が廃止の方向であり、交通ネットワークの観点から必要性は薄く、JR相武台下駅へのアクセスに対しては、代替となる道路を有することから、「廃止」の方向とします。



## 4. 今後の課題

### (1) さがみ縦貫道路の供用後の交通動向の把握

さがみ縦貫道路が平成26年6月に供用開始予定となったことから、見直しの具体的な検証については、将来の交通需要の動向を踏まえて評価・判断することが望ましいと考えます。

### (2) 現道あり未整備区間の整備方針

現道あり未整備区間においては、昨今検討されている自転車通行空間の考え方も踏まえ、その機能や整備の必要性について、今後も検討していく必要があります。

# 【参考資料】「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

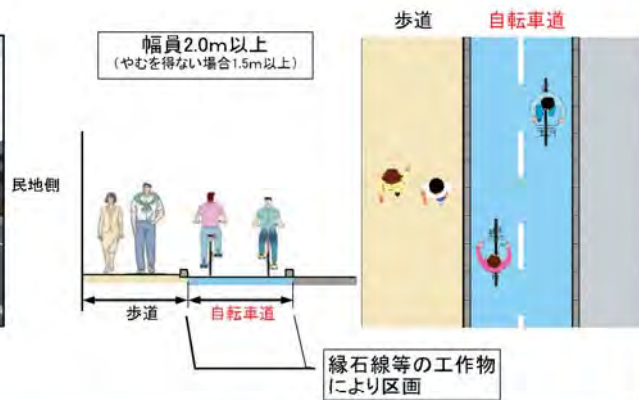
## 自転車通行空間の設計

### ■単路部の設計【整備例】

#### 自転車道



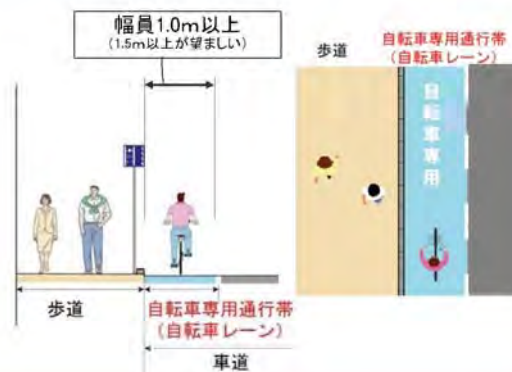
緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



#### 自転車専用通行帯(自転車レーン)



交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



#### 車道混在



自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置

