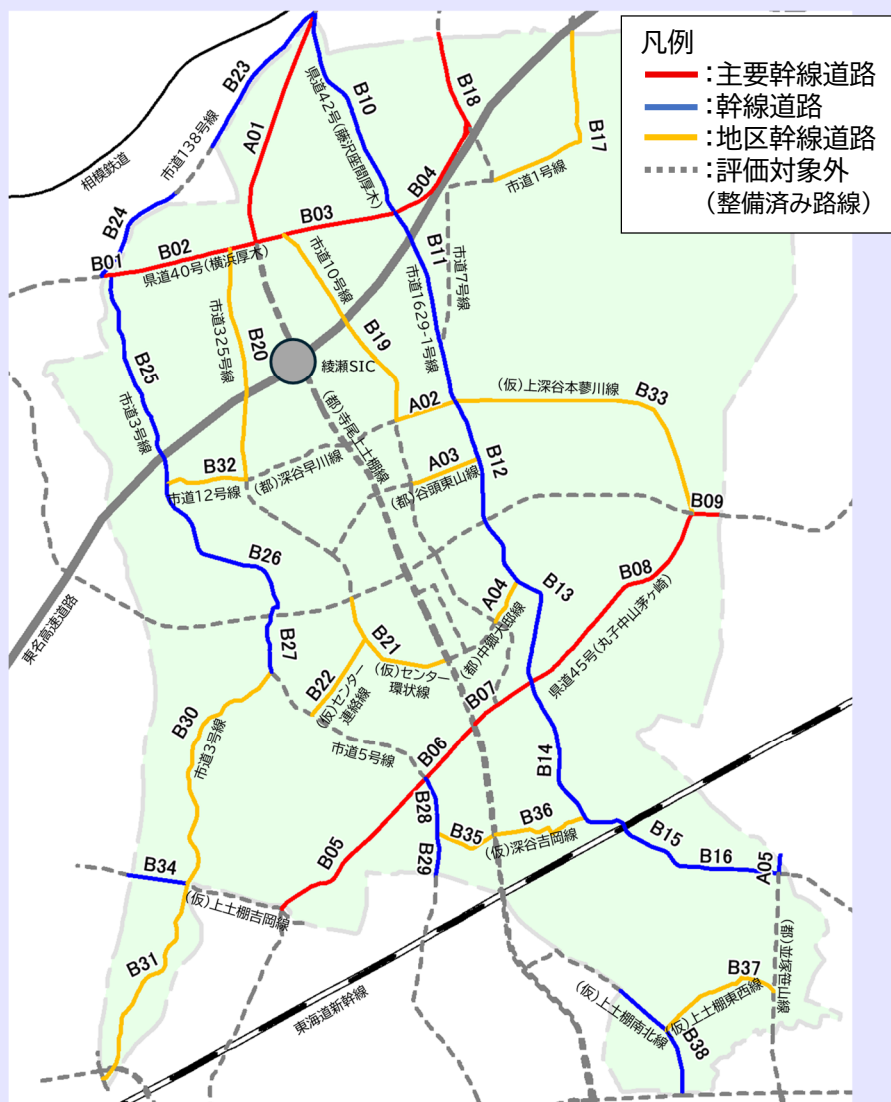


道路整備プログラム

【整備対象とする道路】

- 幹線道路の混雑を低減し、生活に関連する道路への流入を防ぐためには、幹線道路のネットワークとしての整備が求められます。
- 特に(都)寺尾上土棚線、県道40号、県道45号を主としてラダー型(はしご状)に幹線道路を配置することが重要です。
- 本計画の上位計画である「あやせ都市マスタープラン」で位置づけている将来の道路ネットワークのうち、以下のとおり優先して整備すべき路線の評価を行いました。
- 「あやせ都市マスタープラン」で位置づけている都市計画道路や構想路線については、今後の道路整備ニーズを踏まえて見直す可能性があります。



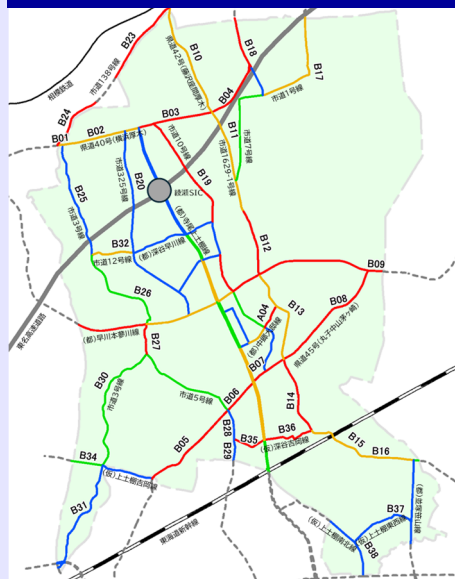
※A〇〇は都市計画道路の評価対象路線、B〇〇は都市計画道路以外の評価対象路線

図 評価対象路線図

【将来の道路混雑状況の推計結果】

- 優先して整備すべき道路を検討するために、将来(令和22年)*の自動車交通量と混雑状況を推計し、将来の道路ネットワークがすべて完成した場合と、新たに整備せず現在(令和3年)*のままとした場合を比較しました。
- 将来の道路混雑状況は、現在の道路ネットワークを維持するだけでは、ほとんどの道路で変化がありませんが、新たに道路を整備することによって、多くの路線(特に東西路線)の混雑状況が改善することが分かりました。

現在(令和3年)の道路混雑状況



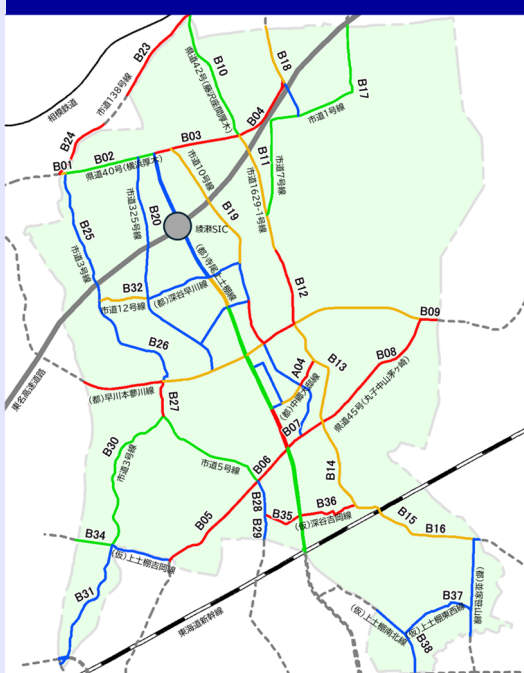
凡例 道路混雑度

※道路混雑度 = 交通量 / 道路容量

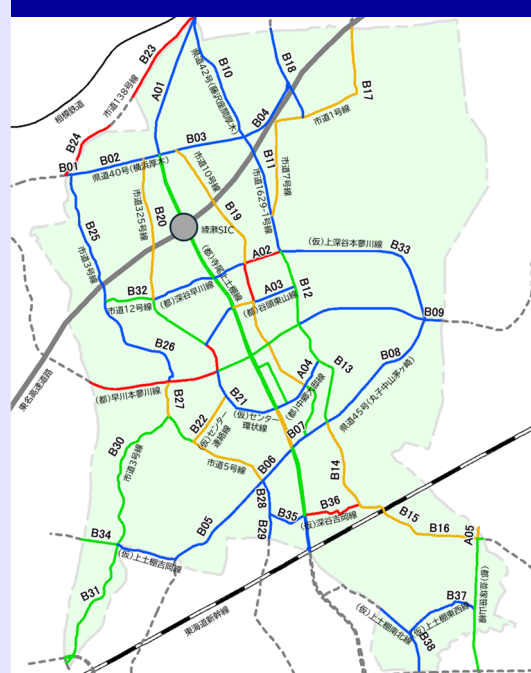
- 高い(1.60以上)
- やや高い(1.25~1.60未満)
- 普通(1.00~1.25未満)
- 低い(1.00未満)

将来(令和22年)の道路混雑状況の推計結果

新たに道路を整備しない場合



新たに道路を整備する場合



※推計に活用した全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)の調査実施年、将来交通量の推計対象年に基づき、現在の年次を令和3年、将来の年次を令和22年と設定した。

【整備優先度の検討手順】

- 対象となる幹線道路について、優先度評価基準(P.61)に基づき、道路区間ごとに路線の必要性・重要性・実現性から点数づけを行い、評価点の高さによって整備優先度を「高位」「中位」「低位」に分類し、「高位」の路線を優先して整備する道路として位置づけます。

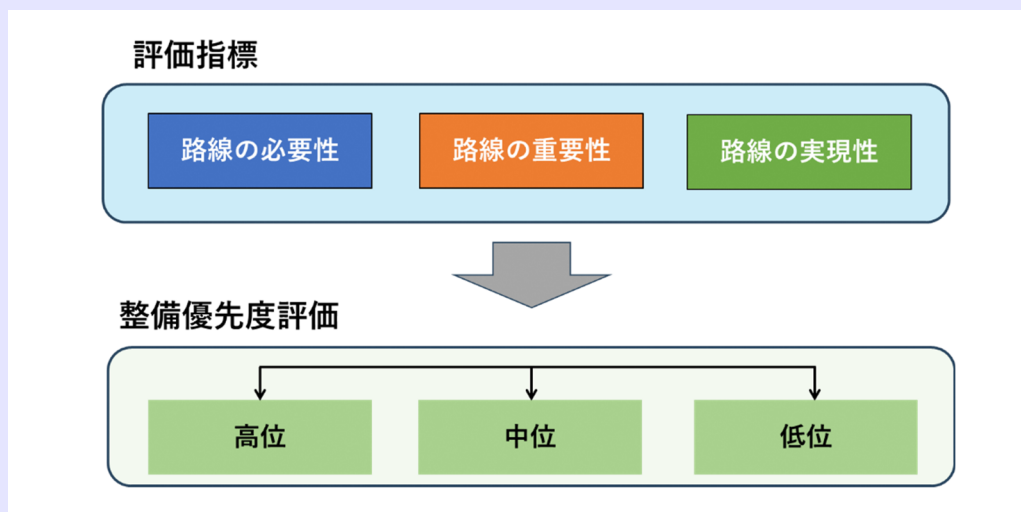


図 優先度評価の考え方

表 優先度評価基準

路線の必要性			
評価項目		評価の視点	
交通処理機能	自動車	①走行機能(トラフィック機能)	幹線機能を有しているか。
		②アクセス機能 (交通結節機能の支援)	交通結節点(駅・綾瀬SIC)へのアクセス機能を有しているか。
		③交通需要	交通需要が高い路線か。
		④渋滞緩和	周辺道路の渋滞が緩和されるか。
	歩行者・自転車	⑤歩行者・自転車ネットワーク	歩行者・自転車の主たる動線として機能するか。
		⑥福祉的観点	市民が多く集まる目的地周辺に位置しているか。
市街地形成機能	⑦商業・業務活動への支援	市民の生活や都市活動を支えているか。	
	⑧産業活動への支援	産業・経済活動を支えているか。	
	⑨居住環境	住宅地への通過交通を排除し、居住環境の改善に寄与するか。	
	⑩公共交通への支援	バスの走行性を確保し、生活の利便性と利用者の安全性の向上に寄与するか。	
空間機能	環境	⑪環境(大気・騒音・振動)の負荷の軽減	混雑度が高い(=環境負荷が大きい)箇所の解消に寄与するか。
		⑫景観形成	地域の都市景観の形成に寄与するか。
	都市防災	⑬避難経路	地震や災害に強い都市づくりの視点から災害時への対応に寄与するか。
		⑭延焼遮断機能	
		⑮緊急輸送路	
路線の重要性			
評価項目		評価の視点	
将来像の実現	⑯都市軸を形成する道路	都市構成上重要な役割を果たす路線か。	
	⑰広域移動の円滑化	快適に広域移動ができるか。	
路線の実現性			
評価項目		評価の視点	
事業実施の優位度	⑱事業計画の有無	実施計画があるか。または、事業化の予定があるか。	
事業実施の難易度	⑲移動困難施設等の有無	大規模施設等はないか。支障建築物は多くないか。	
	⑳構造上の問題の有無	構造上の制約(厚木基地、学校、橋梁)がある路線か。	
事業実施の低調度	㉑代替機能	代替路線が存在するか。	

1 計画の概要

2 交通の現状

3 交通をとりまく課題

4 将来交通像・基本方針

5 基本方針別の施策

6 計画の推進

資料編