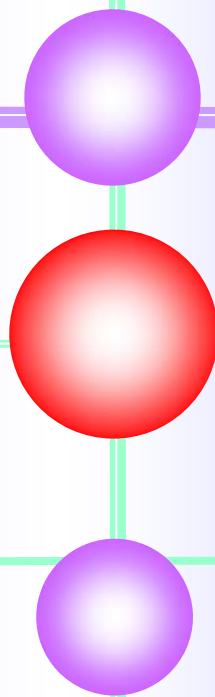


綾瀬市総合都市交通計画

《概要版》



平成22年12月改定
綾 瀬 市

◆はじめに

将来のまちづくりを見据えた交通需要に対応し、望ましい交通体系の確立に向けた交通施策の基本的な方向を示すため、綾瀬市では、平成7年3月に「綾瀬市新総合都市交通計画」を策定し、総合的な交通ネットワークの形成に取り組んでまいりました。

近年、少子高齢化の進行、社会経済の低迷、地球温暖化問題、さらには地方分権による地方政府への移行など、時代が大きく転換しています。また、幹線道路事業関連においても、寺尾上土棚線、横浜伊勢原線の4車線供用やさがみ縦貫道路海老名インターチェンジの供用に加え、東名高速道路へのインターチェンジの具体化など、綾瀬市を取り巻く交通環境も大きく変化していることから、「あやせ都市マスタープラン」を交通施策の面から支える部門別計画として総合都市交通計画を改定いたしました。

本計画では、「人とまちに配慮した交通環境づくり」、「広域交通流動と生活交通を支える機能的な道路網づくり」、「市民の移動利便性向上に資する交通体系づくり」、「あやせのまちづくりを支える交通施策の推進」の4つを交通計画の目標に掲げ、時代のニーズに応じた交通施策を展開することとしています。

子や孫たちに誇りを持って、安心して引き継いでいけるまちづくりを実現するためには、市民、事業者、市がまちの将来を共有するとともに、それぞれの果たすべき役割を認識し、知恵と力を合わせて取り組むことが重要です。今後、より一層市民の皆様が参加できるような環境をつくり、市民協働によるまちづくりを進めてまいりますので、御理解と御協力をお願いいたします。

計画概要

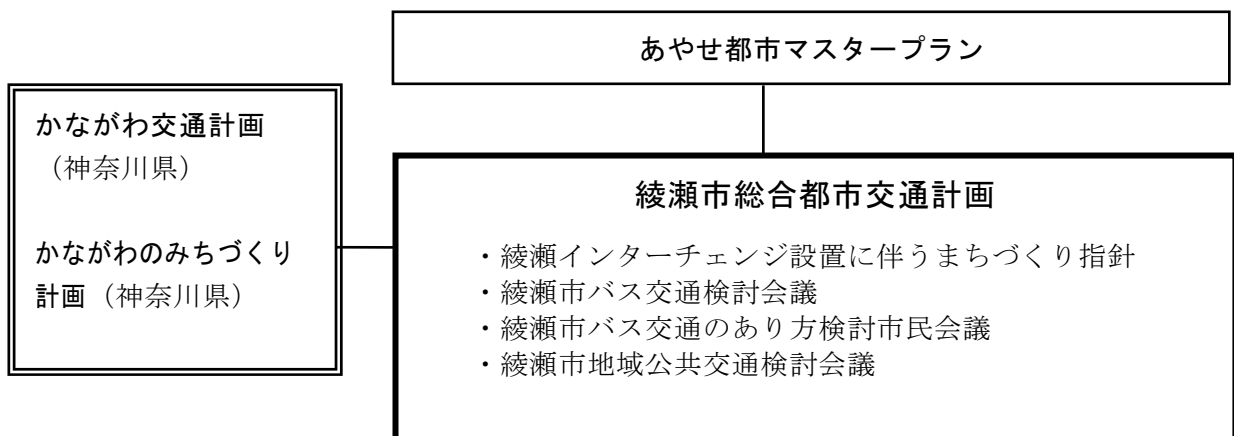
◆本計画の目的

- ◆ 「綾瀬市総合都市交通計画」は、都市の将来を見据えた総合的な交通体系の確立をめざし、本市における望ましい都市交通を実現するための交通政策の基本的な方向を示すものです。
- ◆ 現行計画は、昭和59年度に策定を行い、社会動向の変化にあわせて平成6年度に改定を行いました。本計画は2回目の改定として平成19年度～平成21年度の3ヶ年において、「綾瀬市総合都市交通計画審議会」によって審議され、平成22年度に策定したものです。
- ◆ 本計画は、平成42年度(2030年)を目標年次とし、短期、中期、長期を節目として取り組んでいくものです。

◆本計画の位置づけ

- ◆ 本計画は、まちづくり部門の基本計画である「あやせ都市マスタープラン」と相互に連携を図りながら進めていくものです。
- ◆ 本計画のとりまとめにあたっては、「綾瀬インターチェンジに伴うまちづくり指針」、「綾瀬市バス交通検討会議」、「綾瀬市バス交通のあり方検討市民会議」、「綾瀬市地域公共交通検討会議」等の検討成果を踏まえています。
- ◆ また県における広域の関連計画として、「かながわ交通計画」、「かながわのみちづくり計画」が位置づけられます。

■本計画の位置づけ



◆綾瀬市の現況

広域的位置

●広域的に良好な立地条件にあるものの、移動利便性は不十分

- ◆綾瀬市は神奈川県の中核に位置し、東京都心部から約40km、横浜から約20kmの首都圏域に属します。
- ◆市内には東名高速道路、JR東海道新幹線などの高速交通軸が通っていますが、市内での交通結節点がなく、県央地域という広域的に高い位置ポテンシャルをもちながらも移動利便性は十分とはいえない状況にあります。

交通体系

●綾瀬市を囲む形で国道、鉄道が配置、市役所から周辺駅まで約20～30分所要

- ◆市を囲む形で国道や鉄道が配置されており、市の中心部である市役所から周辺の鉄道駅まではバスで概ね20～30分程度で連絡しています。
- ◆鉄道各駅から東京都心部、横浜都心部までは概ね30分から1時間程度で連絡しています。
平成22年2月末に、さがみ縦貫自動車道の海老名インターチェンジ～海老名ジャンクション間が開通し、東名高速道路と直結しました。

◆都市交通の目標

- ◆都市交通の目標と基本方針を以下のように定めます。

目標1 人とまちに配慮した交通環境づくり

- ・進展する少子高齢化や人口減少社会の到来、さらには地球温暖化問題を見据え、あやせの自然環境ならびに地域住民の生活環境に配慮し、だれもが安全かつ安心して快適に暮らせる交通体系づくりをめざす。
- ・綾瀬市環境基本計画等にもとづき、低騒音舗装、街路樹の整備などの交通環境づくりをめざす。
＜方針1＞道路機能に応じた適正な道路空間を確保する。
＜方針2＞自動車交通需要の適正化を推進する。

目標2 広域交通流動と生活交通を支える機能的な道路網づくり

- ・広域的な都市間交通の円滑な流動を担う道路と、生活交通を担う道路など、役割と機能を明確にした道路網づくりをめざす。
＜方針3＞東西方向の道路空間を確保する。
＜方針4＞道路の明確な機能分担の確立を図る。

目標3 市民の移動利便性向上に資する交通体系づくり

- ・最寄り駅との連絡強化や高齢者の日常的な移動を支えるバス交通の充実、自転車からバスへの乗り換え利便性など、市民の移動利便性の向上に資する交通体系づくりをめざす。
＜方針5＞バス交通サービスの効率化・利便性の向上を図る。
＜方針6＞交通機関相互の連携(乗り換え利便性)の強化を図る。

目標4 あやせのまちづくりを支える交通施策の推進

- ・中心核づくりや産業拠点の形成などを見据え、あやせのまちづくりを支える交通施策を進めていく。
＜方針7＞(仮)綾瀬IC周辺の道路交通体系を確立する。
＜方針8＞新たな産業拠点へのアクセス経路・道路空間を確保する。

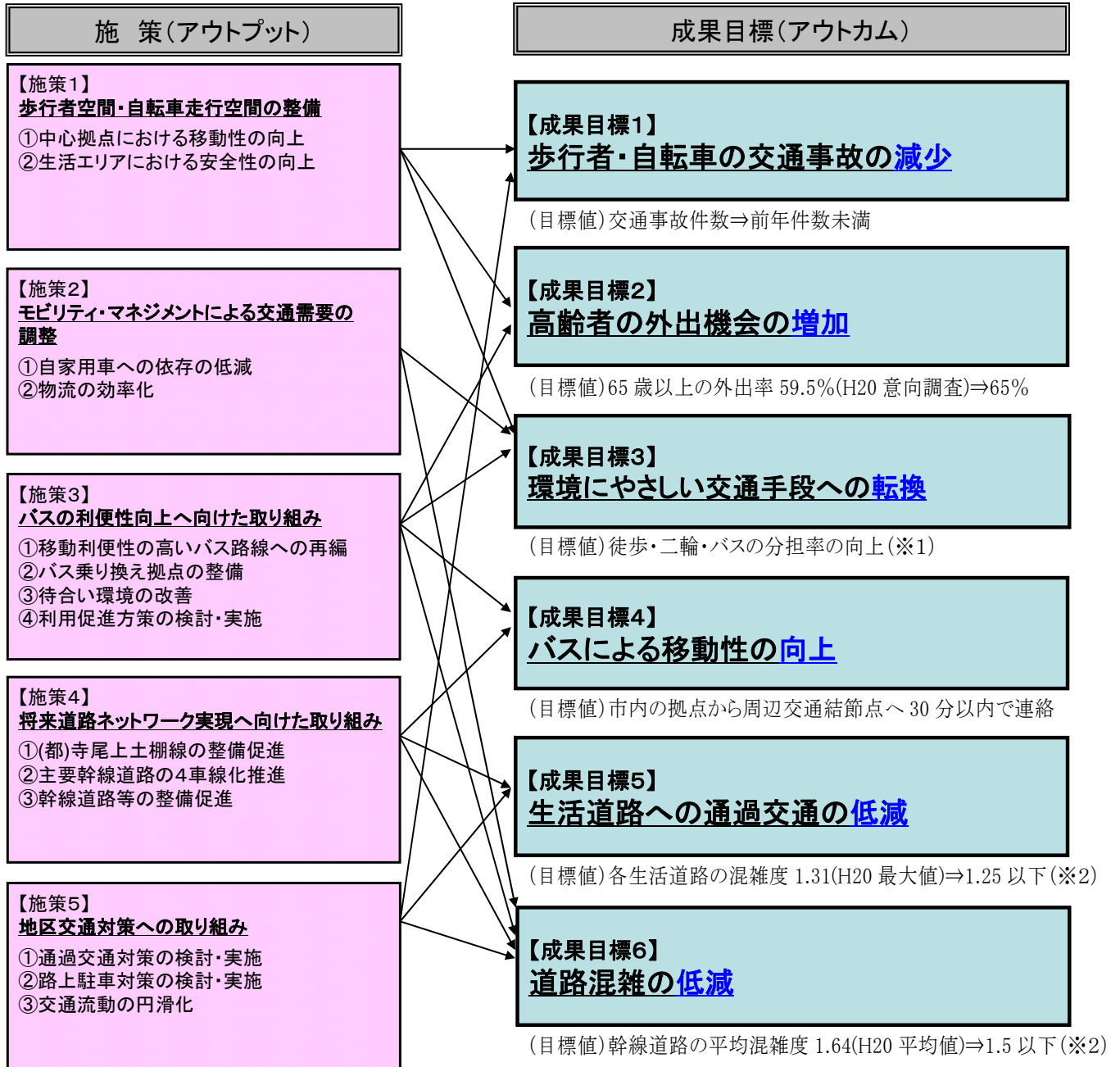
◆施策の体系と施策目標

- ◆ 目標と方針をうけ、大きく5つの施策を推進します。
- ◆ 各施策は平成42年度を最終目標年次とし、短期、中期、長期に分けて取り組んでいきます。
- ◆ 成果目標の目標値は、概ね中期末頃(平成30～32年度)を達成目標として設定しています。

本計画の取り組み期間

短期:平成 23 年度[2011]～平成 27 年度[2015]
 中期:平成 28 年度[2016]～平成 32 年度[2020]
 長期:平成 33 年度[2021]～平成 42 年度[2030]

■施策と成果目標



(※1) 徒歩・二輪・バスの分担率の向上目標値について

	(H20)	(H30～32)
徒歩・二輪	42.3%	⇒ 43%
自動車	51.8%	⇒ 50%(車は5割以下に抑制します)
バス	5.9%	⇒ 7%

(※2) 「混雑度」:道路の容量に対する交通量の比で、1.0 から数字が高くなるにつれて混雑の度合いが大きくなります。

◆公共交通計画

- ◆ バスの利便性向上へ向けた取り組みに関する公共交通ネットワークづくりの基本計画を以下のように設定します。

●路線機能の明確な分担

- ・ 基幹路線となる「幹線バス」と端末路線となる枝線の「支線」バスの2タイプに路線を分け、幹線一支線のバスネットワークとすることで運行を効率化する。

〔幹線バス〕

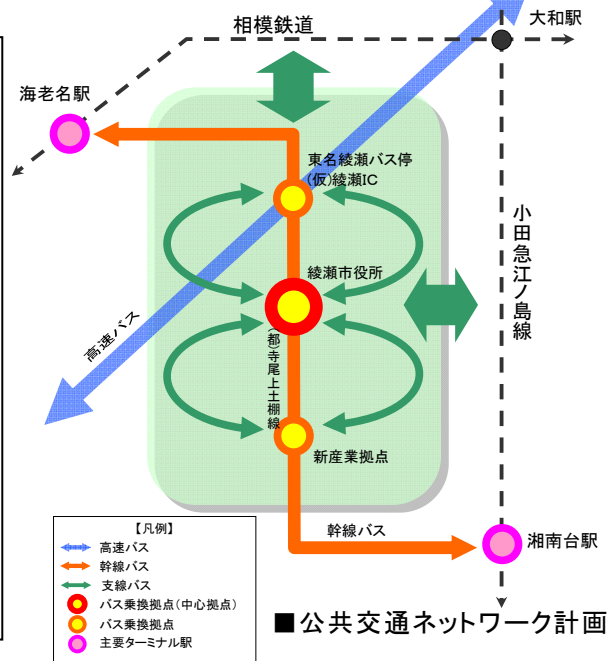
海老名駅ー市役所ー湘南台駅を結ぶ路線(寺尾上土棚線を活用した縦貫路線)

〔支線バス〕

乗換拠点を中心として周辺駅を連絡する路線(コミュニティバス)

●乗り継ぎ利便性の強化

- ・ バス相互、他交通手段との乗り継ぎ利便性を強化し、市民ニーズに応じた効率的な運行形態を確立する。
- ・ 市内の拠点施設整備とあわせ、駐車場・駐輪場等を備えた乗り換え拠点整備を図る。



■公共交通ネットワーク計画

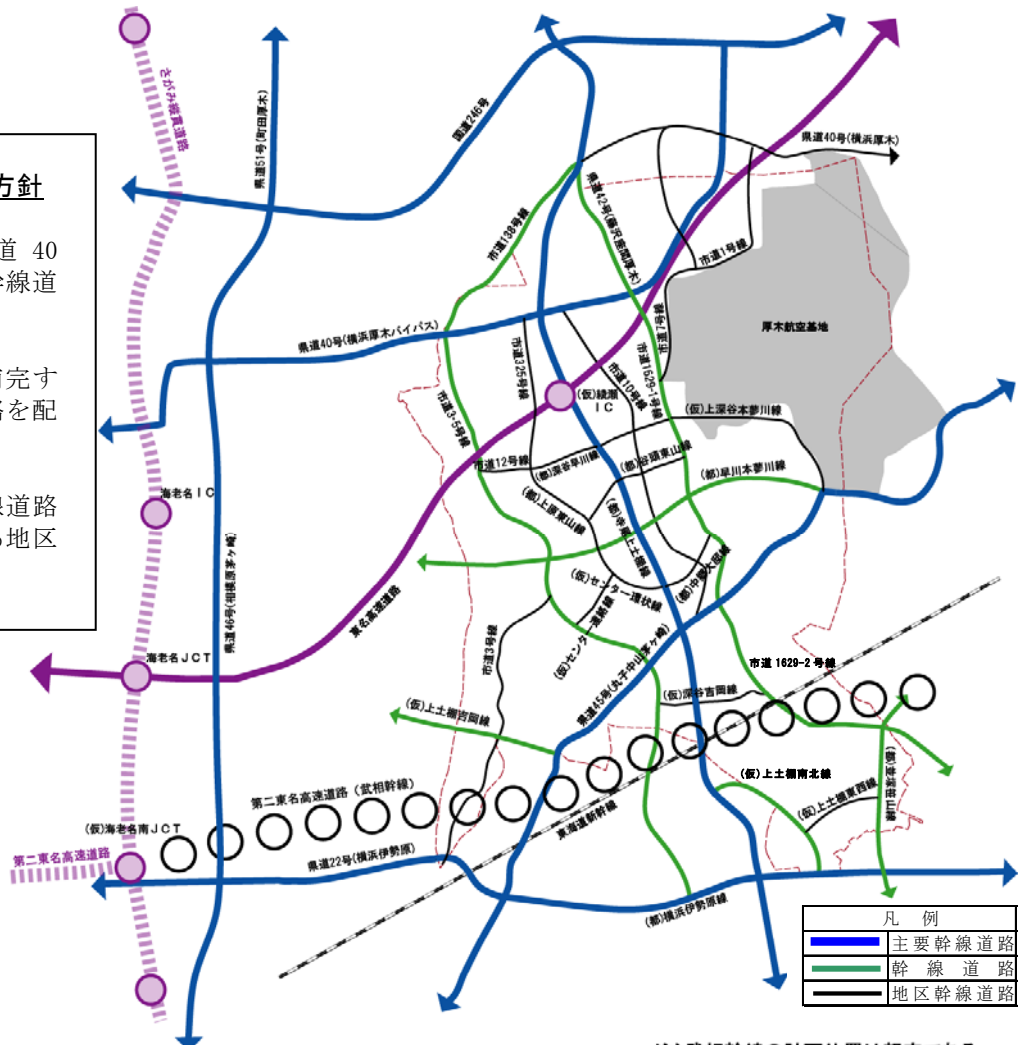
◆道路整備計画

- ◆ 将来道路ネットワーク実現へ向けた取り組みに関する道路ネットワークづくりの基本計画を以下のように設定します。

■道路ネットワーク計画図

●道路ネットワーク配置方針

- ・ (都)寺尾上土棚線、県道40号、県道45号を主要幹線道路とする。
- ・ (都)寺尾上土棚線を補完するラダー型の幹線道路を配置する。
- ・ 主要幹線道路及び幹線道路と生活エリアを連絡する地区幹線道路を配置する。



注)武相幹線の計画位置は想定である

◆ 都市交通のイメージ

◆ 都市交通の目標と基本方針にもとづく都市交通のイメージを以下のように考えます。

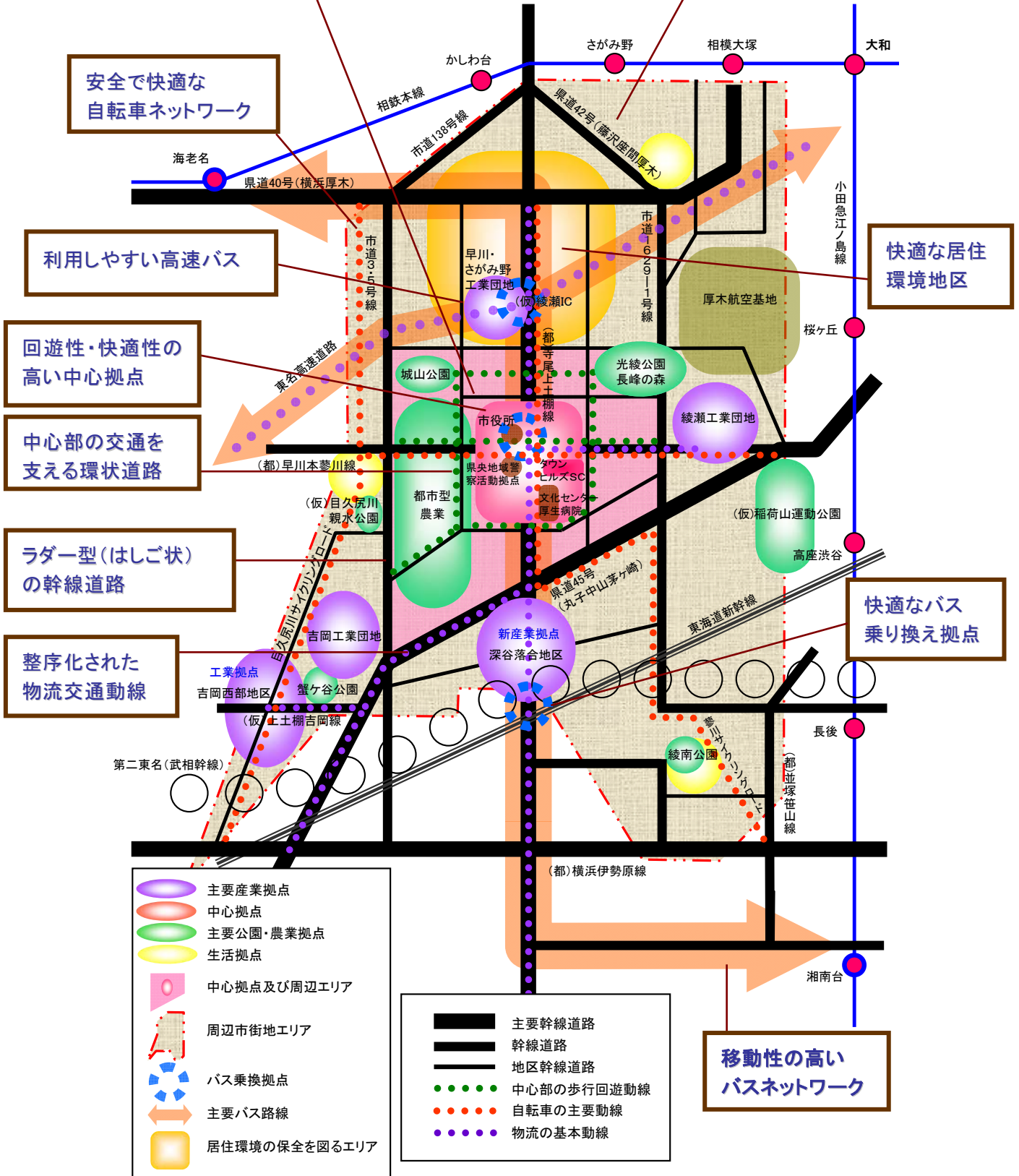
■ 都市交通のイメージ

中心拠点及び周辺エリアのイメージ

- 徒歩と自転車、バスだけで快適に移動できる空間
- 人の活発な移動を促す吸引力のある交流空間

周辺市街地エリアのイメージ

- 公共交通網による移動利便性の高い空間
- 広大なスペースと環境が融合した居住空間



◆ 施策の展開イメージ

◆ 5つの施策について、具体的な展開イメージを示します。

【施策1】 歩行空間・自転車走行空間の整備

① 中心拠点における移動性の向上

形成されつつある中心拠点においては、都市計画道路を中心とした歩道の拡充を図り、歩いて回遊できる空間、自転車で移動しやすい空間をつくる。

- 環状道路の具現化
- 歩行空間、自転車走行空間の明確化(通行スペースの明確化)
- 歩行者・自転車ネットワークの形成



② 生活エリアにおける安全性の向上

商業施設周辺など、特に歩行者と自転車が錯綜しやすい生活エリアなどは歩道の拡幅、段差の解消などを適宜実施し、安全かつ快適な歩行空間・走行空間づくりを進めていく。

- 既存の道路空間を活かした通行区分の明確化(速効対策)
- まちづくりと連携した道路空間の再編(長期的対策)



生活道路の改良イメージ

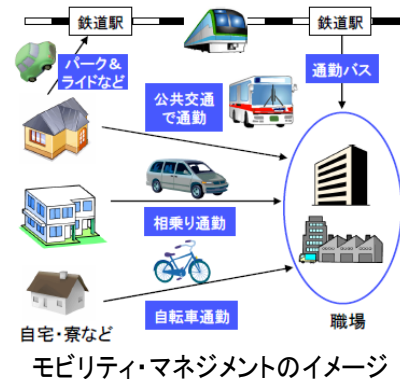
【施策2】 モビリティ・マネジメントによる交通需要の調整

① 自家用車への依存の低減

自家用車への依存度を低減すべく、市民ならびに市内事業者への働きかけを継続的に展開していく。

- コミュニティバスに対する理解と周知の推進
- 行政主導によるマイカー自粛、低炭素社会づくりへ向けた働きかけの推進(ハイブリッド車、電気自動車、カーシェアリング※などの普及啓発)

※複数の個人、複数の企業が1台の車を共同利用する取り組み

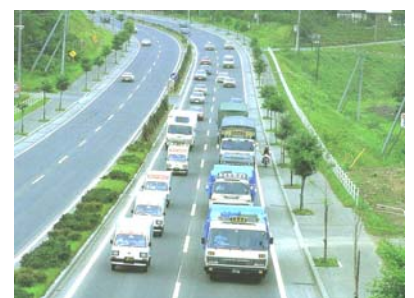
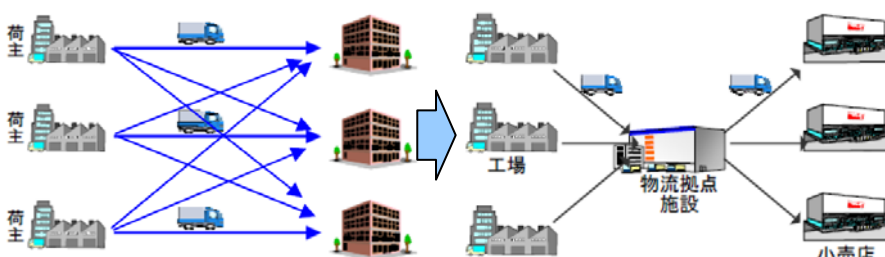


② 物流の効率化

大型トラックの走行経路の整序、物流効率化による車両台数の低減など、環境負荷の低減および居住環境の保全について物流事業者とともに取り組んでいく。

- 物流動線の整序化へ向けた取り組み
- 物流効率化へ向けた取り組み

物流効率化のイメージ



【施策3】バスの利便性向上へ向けた取り組み

①移動利便性の高いバス路線への再編

バス路線の需要検証を行いながら、市内の移動をはじめ、湘南台方面への連絡を視野に入れた移動利便性の高い路線への再編を図る。

- 隣接市との連携による幹線バスの導入
- 幹線バス導入とあわせて定時性向上策の実施
- 需要に応じた車両の導入
- バス路線需要の継続的な把握

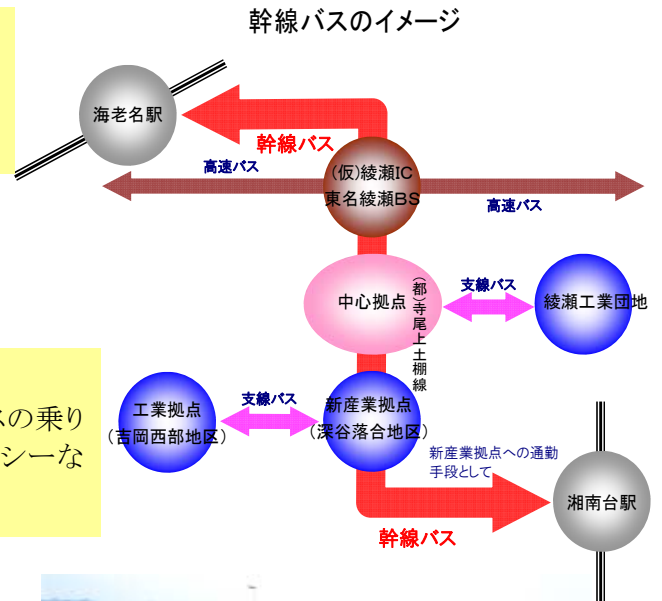
②バス乗り換え拠点の整備

(仮)綾瀬ICの整備、拠点施設整備とあわせ、バスの乗り換え拠点を整備するとともに、駐車場、駐輪場、タクシーなど、交通結節機能の充実を図る。

- 東名綾瀬バス停の再編(高速バスの利便性向上)
- 拠点施設整備とあわせて乗り換え拠点の整備



ICとバス乗り換え拠点の例(中国自動車道千代田IC)



幹線道路沿いのバス乗り換え拠点の例(徳島とくとくターミナル)

③待合い環境の改善

既存のバス停について、待合い環境の改善ならびにバス停までのアクセス環境の改善などを図り、安全かつ快適な待合い環境づくりを進める。

- 市民との協働による待合い環境の改善
- バス停までのアクセス環境の改善

快適な待合い環境の例(城山公園/綾瀬市)



④利用促進方策の検討・実施

バスの利用促進方策について、ソフト面、ハード面の観点から検討・実施を進めていく。

- 車内環境づくりの推進
- コミュニティバス利用サービスの向上



車内環境づくりの例(相鉄バス)

今後重点的に検討するサービス

- ICカード乗車券への対応
- 入院施設を有する病院への連絡
- デマンドバス※(住宅の密集していない区間)
- コミバス3、4号車の長後駅連絡
- 市役所バスロータリーの強化
- バス停の増設によるアクセス性向上

※利用者の需要に応じてきめ細かく運行する公共交通のことで、バスだけでなくタクシー会社によるものもある。

【施策4】 将来道路網の実現へ向けた取り組み

①(都)寺尾上土棚線の整備促進

(仮)綾瀬ICの設置にあわせ、(都)寺尾上土棚線の県道40号以北区間の整備促進を図る。寺尾地区のまちづくりを考慮した整備方策を検討し、当該路線に係る行政間の調整を通じて早期実現をめざす。

②主要幹線道路の4車線化推進

主要幹線道路に位置づけている県道について、4車線化を推進すべく県に働きかけていく。

③幹線道路等の整備促進

未整備路線(都市計画道路)については、整備促進を図る。
幹線道路に位置づけた市道の拡幅整備の検討・実施を図る。
構想路線は線形、規格、整備手法の検討を進める。

道路整備プログラムに基づき整備実現化へ向けた手続きを進めていく

「道路整備プログラム」とは、今後整備すべき道路を対象に、現状や課題を踏まえ、整備の優先順位を客観的な指標により評価し、整備時期の目標を定めたものです。

<評価指標>

【計画的視点】

- 路線の必要性
- ・交通処理機能
 - ・市街地形成機能
 - ・環境空間機能
 - ・都市防災機能

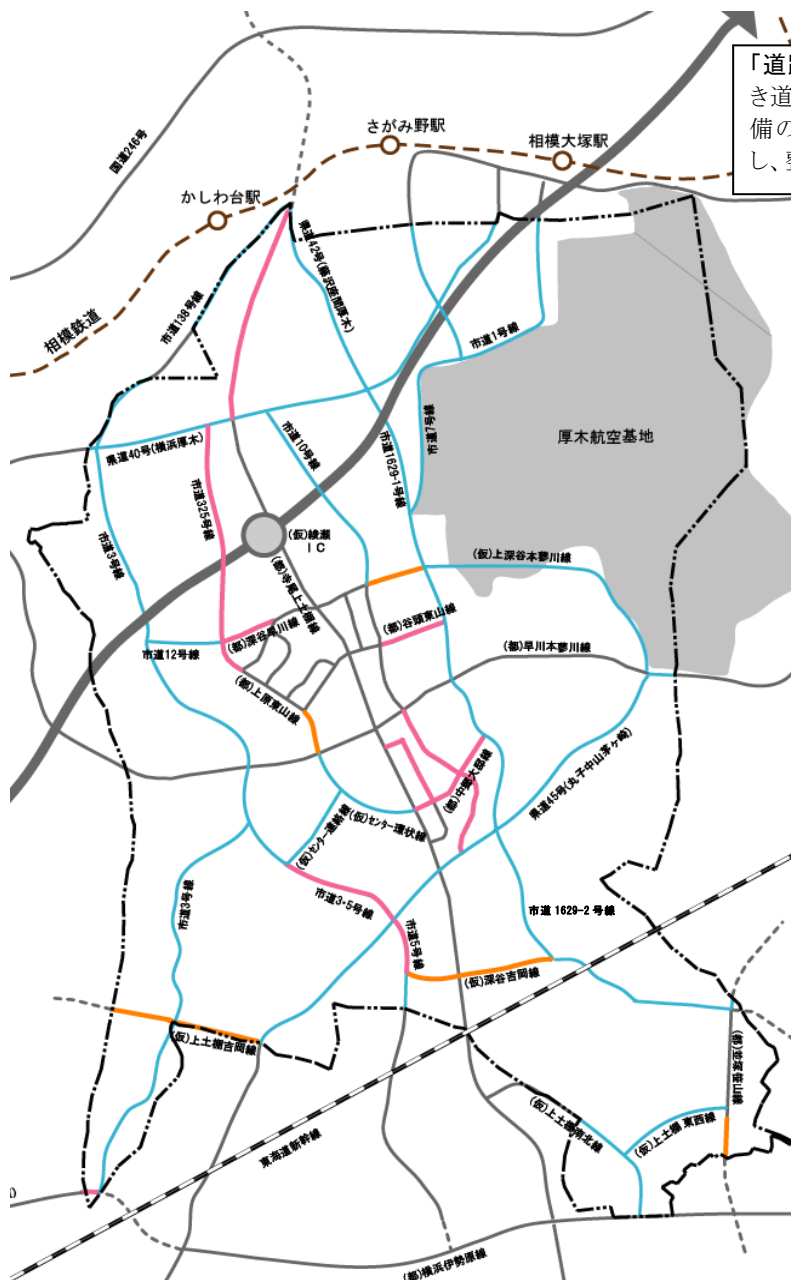
【政策的視点】

- 都市づくりの重要性
- ・将来像の実現
 - ・都市交通施策

【事業的視点】

- 事業の緊急性
- ・事業実施の優位度
 - ・事業実施の難易度
 - ・事業実施の低調度

現時点での評価



凡	例
—	高位区間
—	中位区間
—	低位区間

【施策5】 地区交通対策への取り組み

①通過交通対策の検討・実施

(仮)綾瀬IC周辺エリアをはじめ、市内の居住環境保全を図るべく、生活道路への通過交通対策の検討をはじめ、地域住民とともに面的な対策を進めていく。

■エリア特性に応じた生活道路進入防止対策の具現化

地区交通対策の例



②路上駐車対策の検討・実施

大型車輛の交通取り締まり強化、面的な駐車対策の強化、ローディングベイ(荷捌き用停車帯)の設置、沿道出入り対策などについて、交通管理者ならびに地域住民と協働で進めていく。

■ローディングベイ(荷捌き用停車帯)の設置

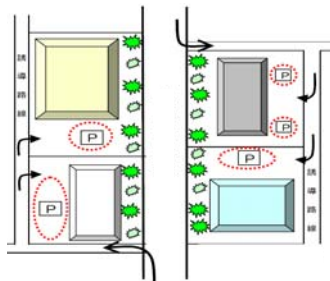
■沿道出入り対策の指導

■拠点開発とあわせたトラックの受け皿づくり等(路上駐停車の解消)

ローディングベイの例



沿道出入りのイメージ



トラックの受け皿づくりのイメージ



③交通流動の円滑化

道路整備及び土地利用増進とあわせ、各道路の交通処理機能を十分に発揮させるため、交通流動の適正化を面的に展開していく。

交通負荷が大きい交差点についてはレイアウトの見直し、右折レーンの追加などを実施する。

■信号制御の改善検討・交差点改良の実施

交差点改良のイメージ(右折車線の設置)

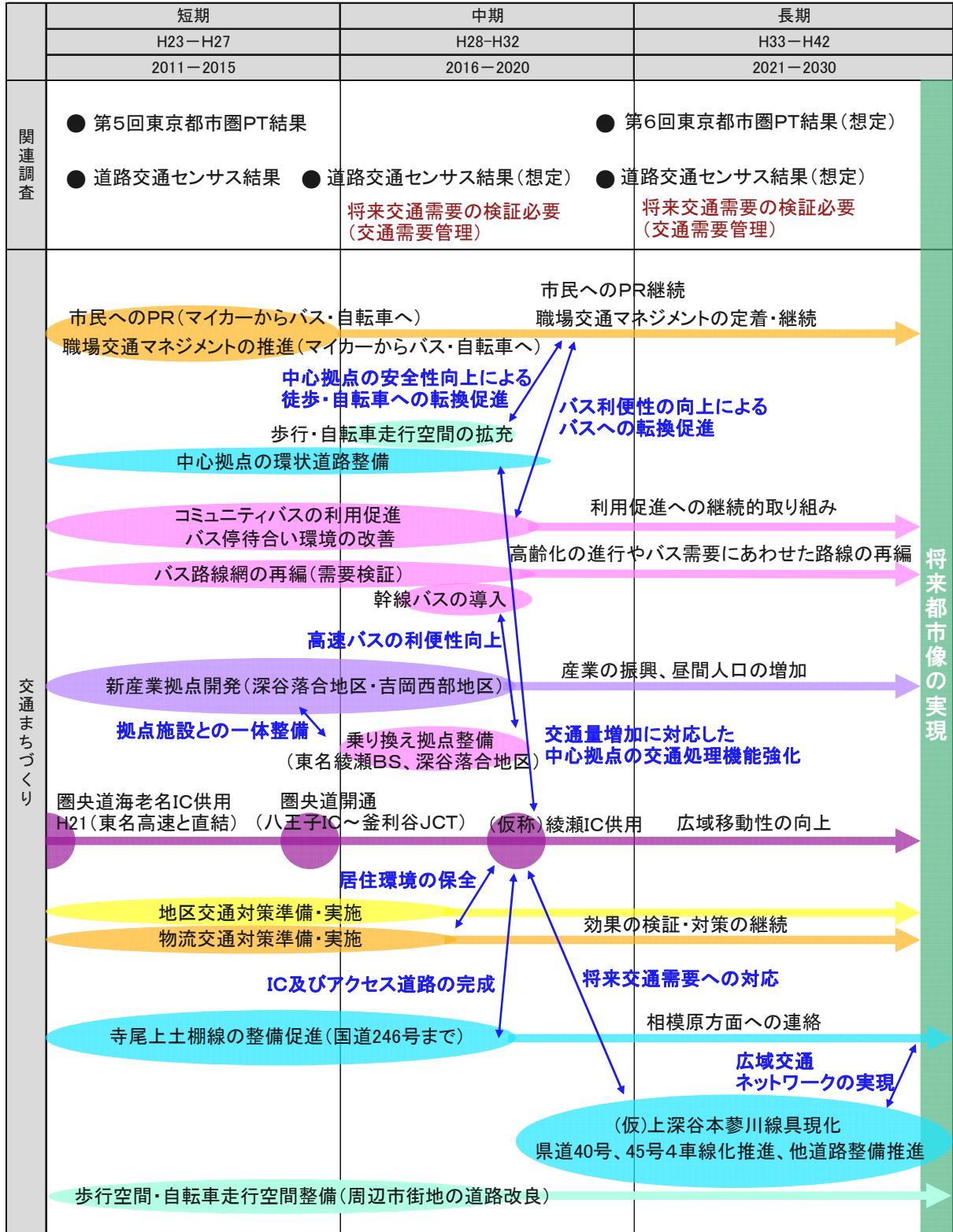


◆ 施策の推進スケジュール

- ◆ 各施策は、交通まちづくりロードマップにもとづき効果的に成果目標を達成させていきます。

「ロードマップ」とは、目標を達成するためにやるべきことを列挙し、達成までの大まかなスケジュールを時系列で表現したものです。

■ 交通まちづくりロードマップ



【施策分類】

- 歩行空間・自転車走行空間の整備
- モビリティ・マネジメント
- バスの利便性向上
- 将来道路網の実現
- 地区交通対策
- 拠点開発
- 施策の相関性

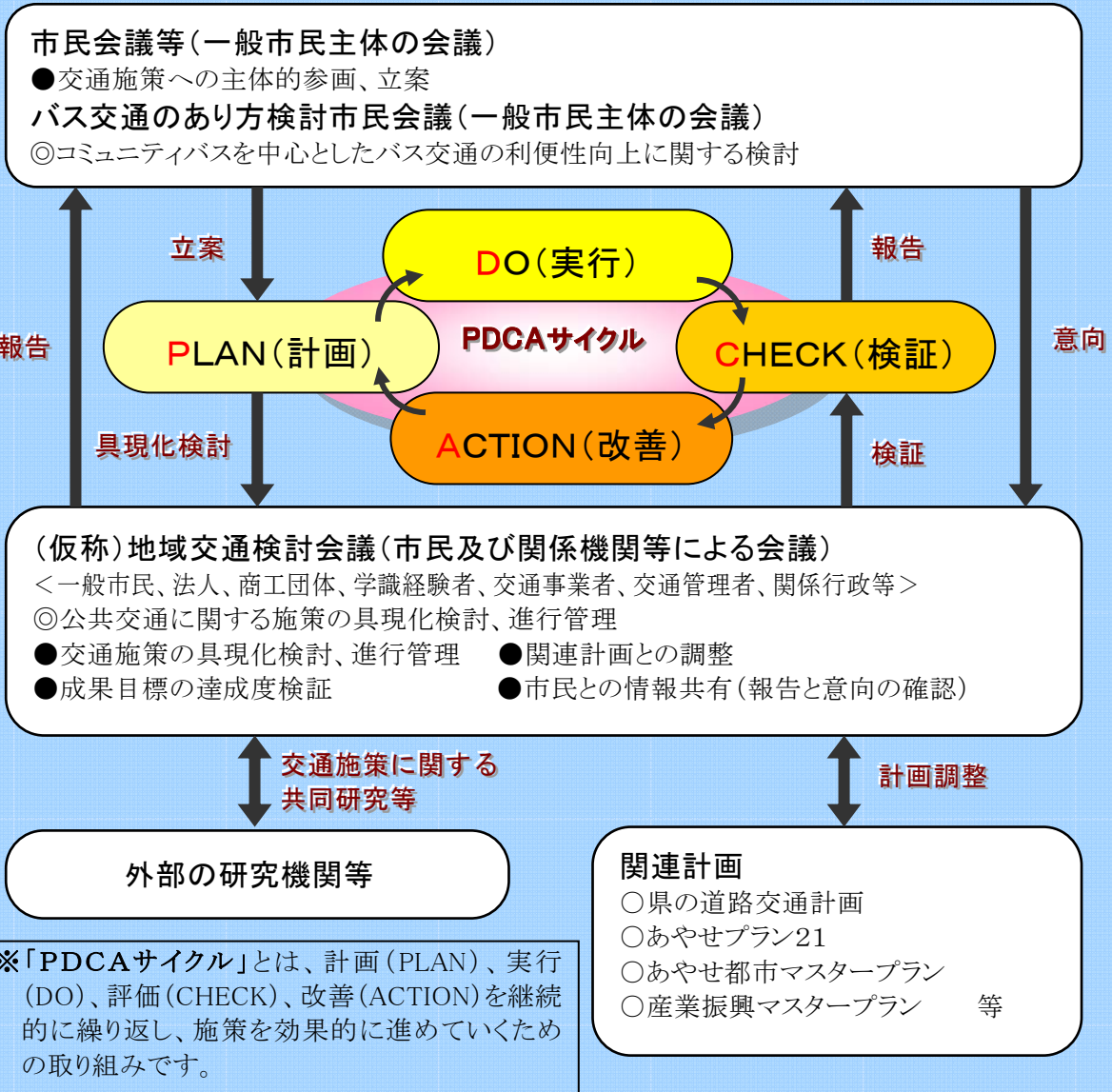
◆施策の進行管理体制について

- ◆ 本計画は、ロードマップおよびPDCAサイクルにもとづく施策の確実な進行管理を担うための体制をつくり、市民の皆さんへの情報公開、意見の反映を行いながら進めていきます。

■交通施策の進行管理体制(案)

注)◎は現在稼働中の機能(「地域公共交通検討会議」「バス交通のあり方検討市民会議」)

●は新たに付加する機能



※「PDCAサイクル」とは、計画(PLAN)、実行(DO)、評価(CHECK)、改善(ACTION)を継続的に繰り返し、施策を効果的に進めていくための取り組みです。

～みどりと文化が薫るふれあいのまち～



市の木



市の花

