

第2章 都市交通の現状と課題

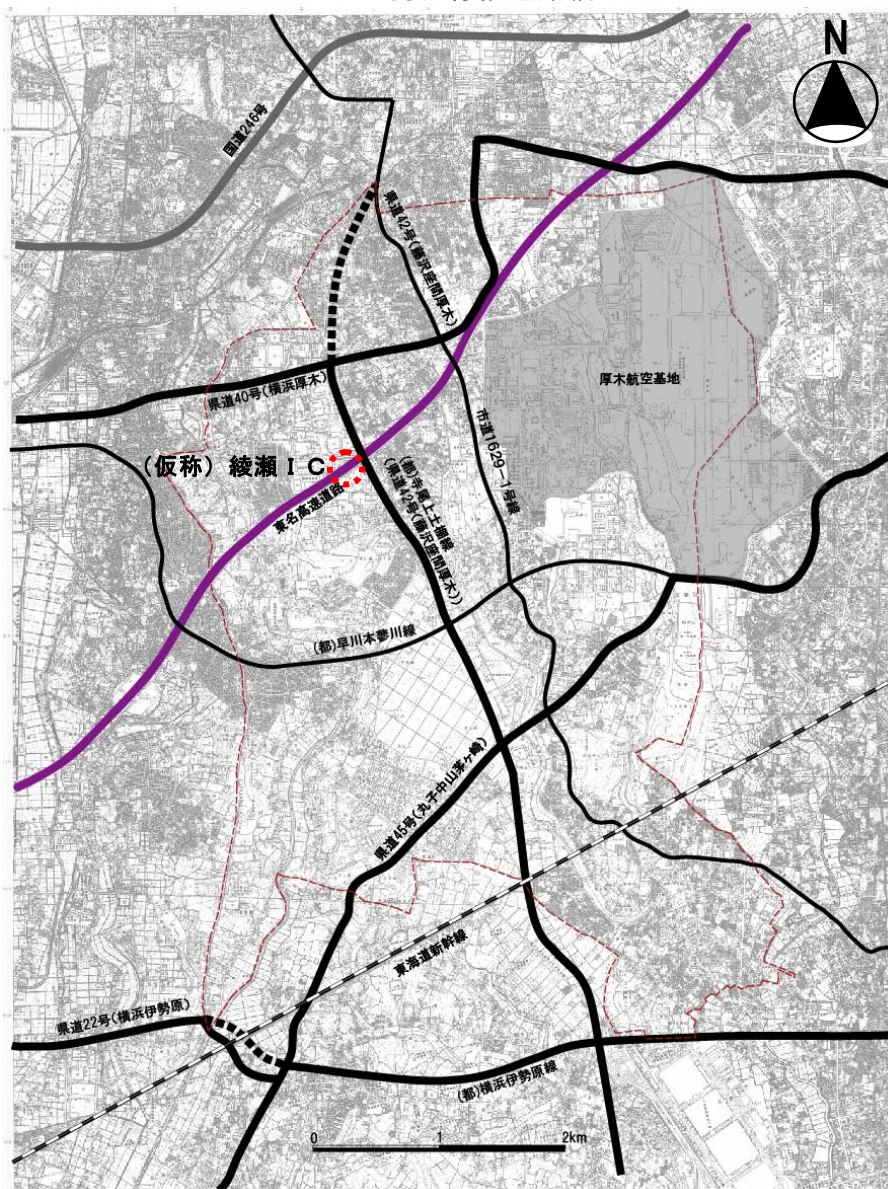
1. 道路交通の状況

(1) 現況の骨格道路

● 県道を中心に骨格道路を形成、(都) 寺尾上土棚線が新たな背骨として機能

- ・ 市内は県道を中心に骨格道路が形成されており、県央地域における広域的な交通を受け流しています。
- ・ 平成20年3月25日に、南北方向の骨格となる都市計画道路寺尾上土棚線が、県道40号から国道1号まで4車線で供用され、本市の新たな背骨として機能を始めています。今後は未整備区間（図の破線区間）の整備促進が急務となっています。
- ・ 市内には県による（仮称）綾瀬インターチェンジの設置が検討されています。
- ・ また、市域南部には国による第二東名高速道路（武相幹線）の構想がありますが、まだ具体計画が示されていないことから、本計画では検討対象としないこととします。

■ 現況骨格道路網



第2章 都市交通の現状と課題

■市内骨格道路網の概況

道路名	種別	車線数	機能と現状
市道1629-1号線	幹線道路	2	・旧県道42号であり、(都)寺尾上土棚線の供用にともない、競合区間が市道へ移管された。
県道40号 (横浜厚木)	主要幹線道路	2	・市北部の東西交通を受け流す幹線道路である。 ・海老名駅周辺～綾瀬市北部の密集住宅地～大和駅周辺を結んでいるため、慢性的な混雑が生じている。
県道45号 (丸子中山茅ヶ崎)	主要幹線道路	2	・横浜～茅ヶ崎間を結ぶ広域路線である。 ・横浜市内～茅ヶ崎間を広域的に連絡しているため交通量は慢性的に多い。
都市計画道路横浜伊勢原線	主要幹線道路	4	・本市の南側を走る東西方向の幹線道路として整備推進中である。
都市計画道路寺尾上土棚線 (県道42号(藤沢座間厚木))	主要幹線道路	4	・県央地域を縦貫する主要幹線である。 ・平成20年3月に県道40号から国道1号までの区間が4車線で供用され、徐々に交通量が増加している。 ・供用済み区間については県道に移管した。 ・県道40号以北の整備促進が課題である。
都市計画道路早川本蓼川線	幹線道路	2	・大和市～海老名市間を連絡する幹線道路である。 ・全線供用済みであり、県道45号と分合流して綾瀬工業団地の物流や綾西の住宅地の生活交通、市役所へのアクセスなどを幅広く担っているが、東西方向の交通が当路線に集中するため容量不足が顕在化してきている。

■道路の機能分類

主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携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、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
幹線道路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
地区幹線道路	主要幹線道路または幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通と幹線道路を連絡する補助的な幹線道路である。
地区集散道路	街区内の交通を集散させるとともに、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路である。

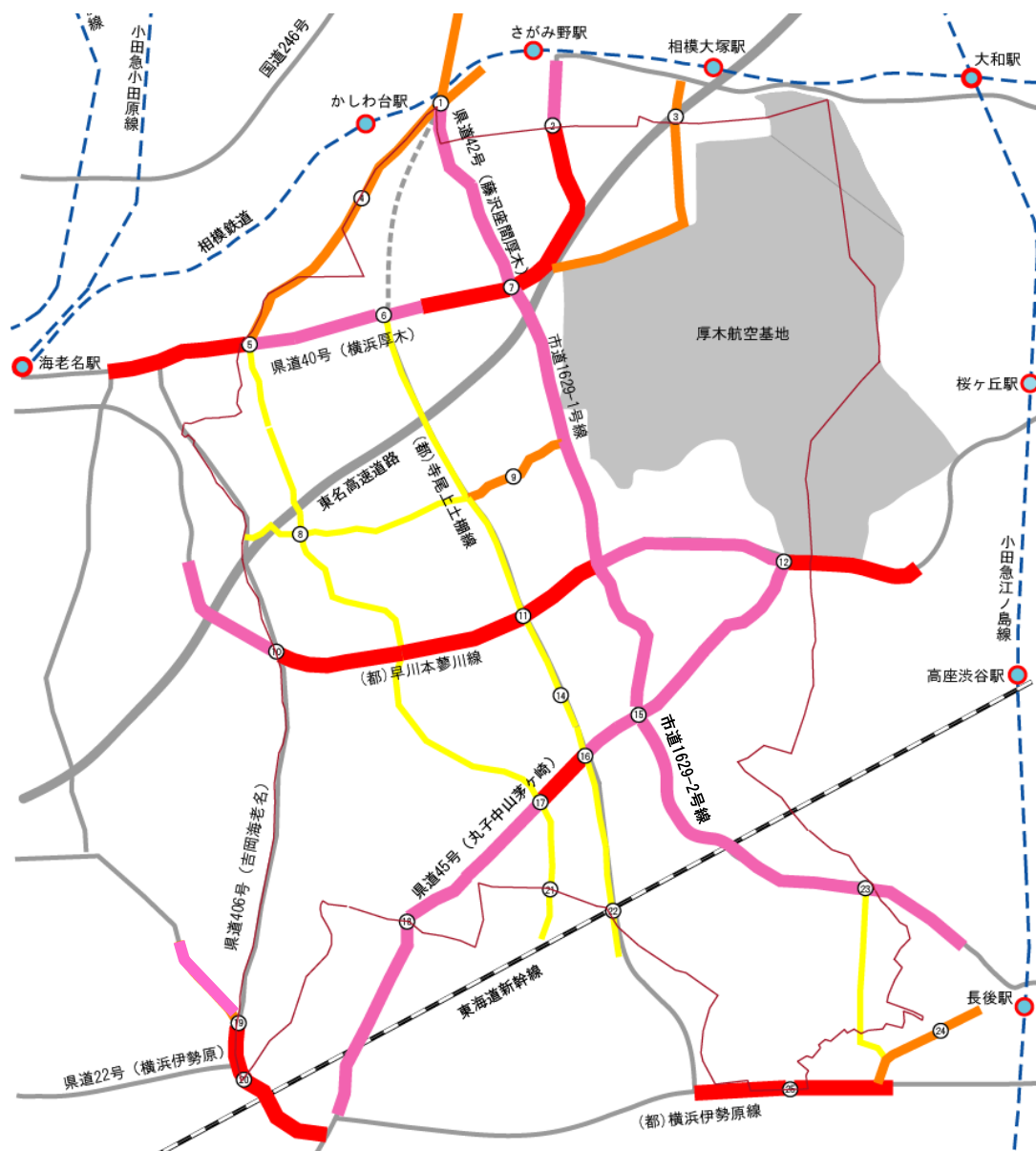
(2) 道路交通の状況

①道路混雑度

- 南北交通は県道42号から(都)寺尾上土棚線(4車線)へ徐々にシフト
- (都)早川本蓼川線ほか既存の骨格道路は高い混雑度

- ・ 国道1号まで開通した都市計画道路寺尾上土棚線については、まだ混雑度が1以下と比較的余裕がありますが、交通量は徐々に増加しつつあります。
- ・ その他の骨格道路は高い混雑度を示しており、特に東西方向の県道40号、都市計画道路早川本蓼川線、県道45号は慢性的な混雑区間を抱えています。

■ 平日12時間交通量(7:00~19:00)による混雑度/平成20年5月21日(水)調査



凡 例		
■	~1.0	混雑なし
■	1.0~1.25	やや混雑
■	1.25~1.75	混雑
■	1.75~	慢性的な混雑

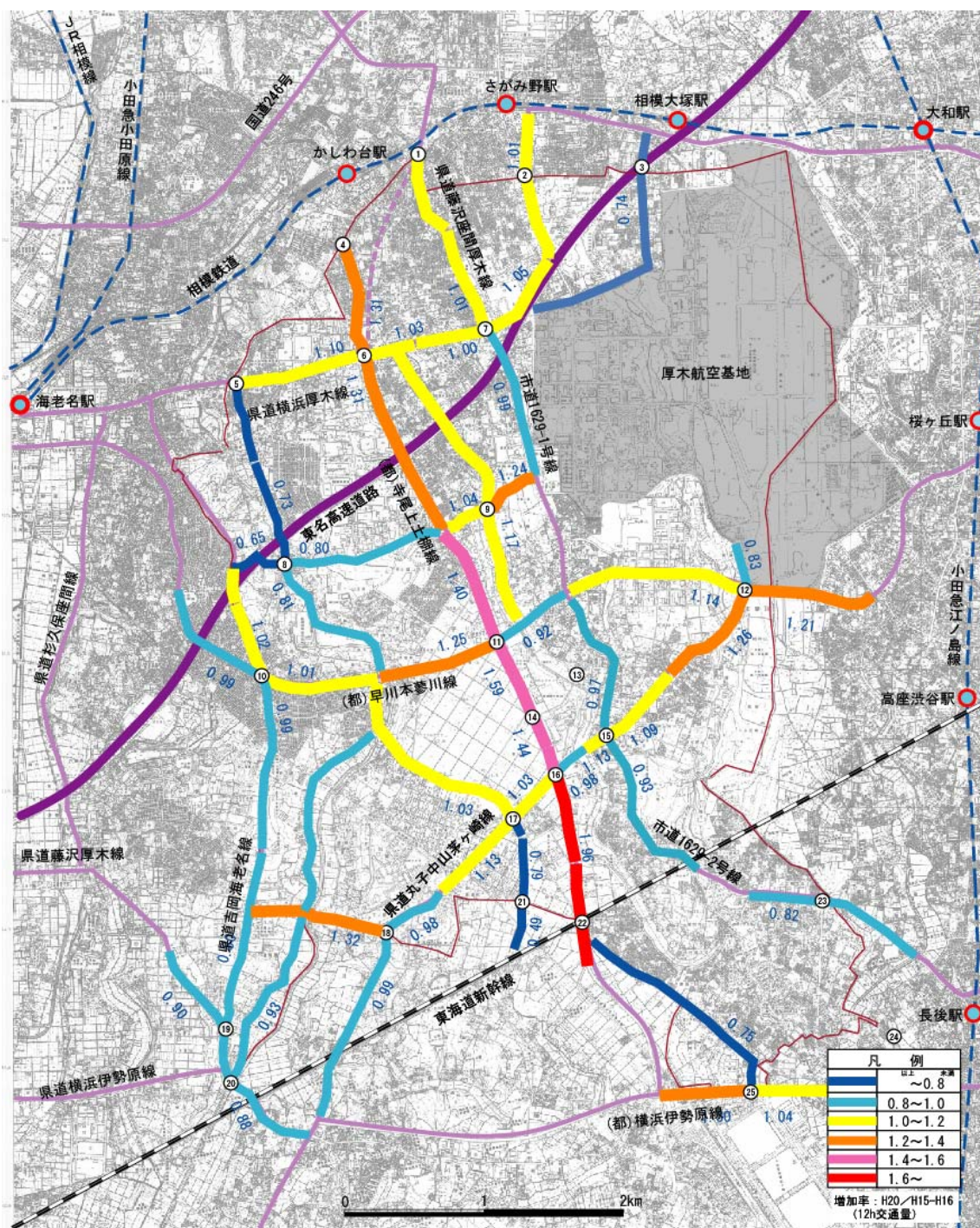
第2章 都市交通の現状と課題

②平日12時間交通量の変化／平成15年調査→平成20年調査の比較

● 県道42号から(都)寺尾上土棚線への機能転換が上手く促進

- ・ 平成15年の実態調査から比較してみると、国道1号まで4車線開通した都市計画道路寺尾上土棚線の交通量が最大2倍近く増加しています。
- ・ 対照的に、県道42号(市道1629-1号)などの交通量が減少しており、都市計画道路への機能転換が上手く図られていることが伺えます。

■ 平日12時間交通量の変化／平成15年調査→平成20年調査の比較



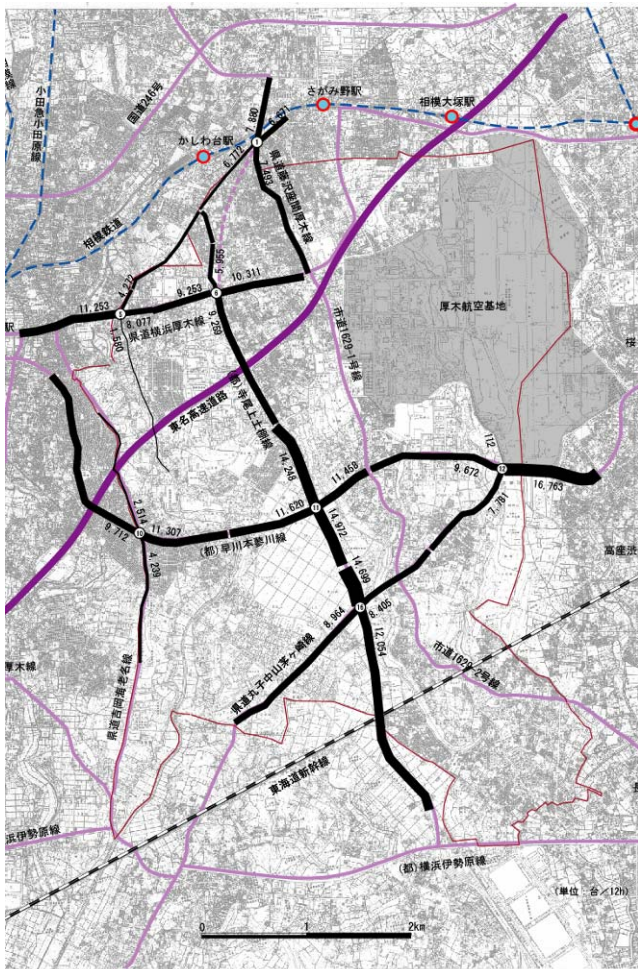
第2章 都市交通の現状と課題

③休日12時間交通量及び平日と休日の交通量比較

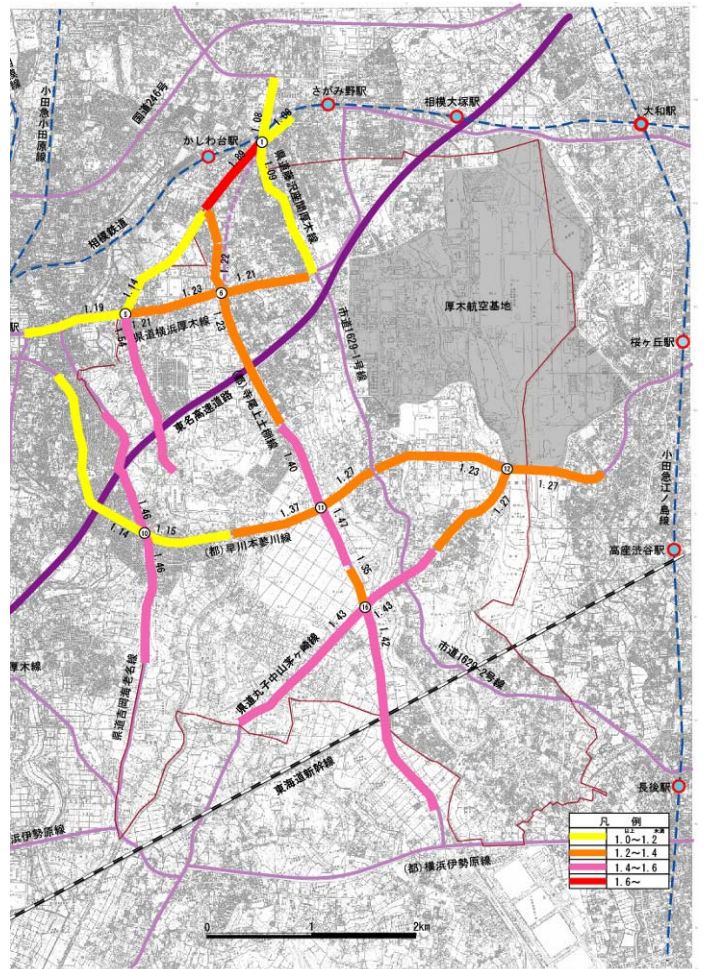
- (都)寺尾上土棚線の休日は、平日に比べ約5千台/12h少ない交通量
- 東西方向の道路は休日でも1万台/12h以上の交通量

- ・ 休日の交通量は全般的には平日より若干少なく、南北方向の都市計画道路寺尾上土棚線については平日より約5千台少ない状況です。
- ・ 東西方向の道路については、休日においても1万台/12hを超える交通量があり、特に市中心部における都市計画道路早川本蓼川線の交通量が目立っています。

■休日12時間交通量(7:00~19:00)
／平成20年6月1日(日)調査



■平日と休日の交通量比較
(平日交通量/休日交通量)



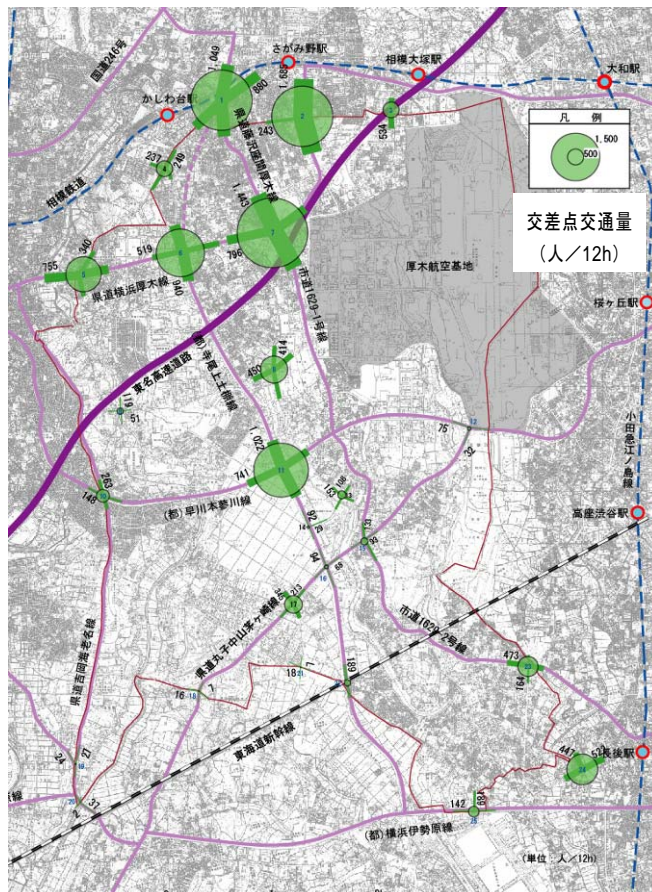
注)平成15年時点の調査では休日の調査は行っていないため、休日の経年変化は記述していません。

(3) 歩行者・自転車交通の実態

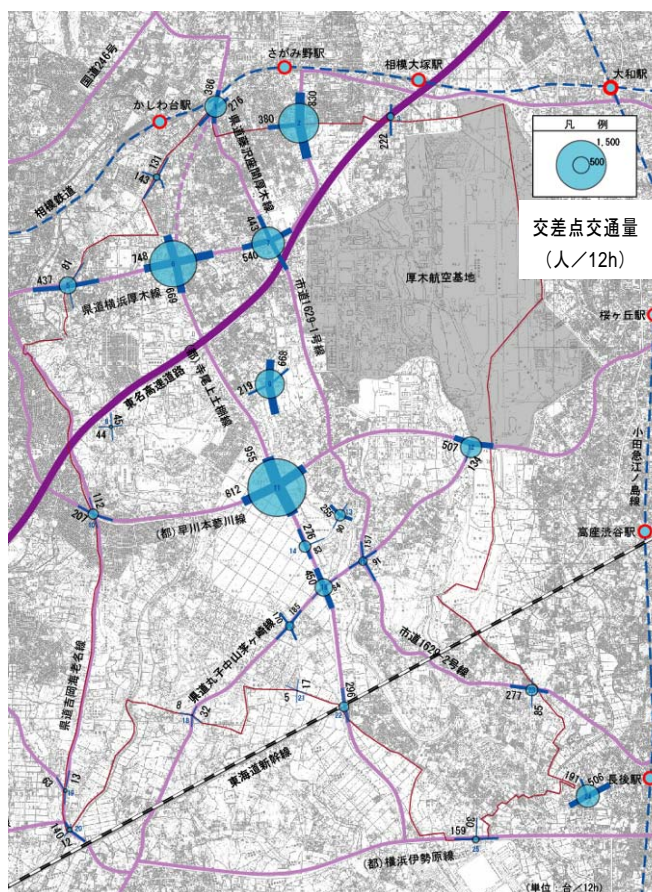
●歩行者・自転車交通は比較的駅周辺、市中心部に分布

- ・歩行者交通量は市域北側の駅周辺市街地と中心部に多く分布しており、市役所前交差点付近では約1,800人/12hの交通量がみられます。
- ・自転車交通量も概ね歩行者と同様の状況となっています。

■歩行者交通量



■自転車交通量



(平日12時間交通量(7:00~19:00) / 平成20年5月21日(水)調査)

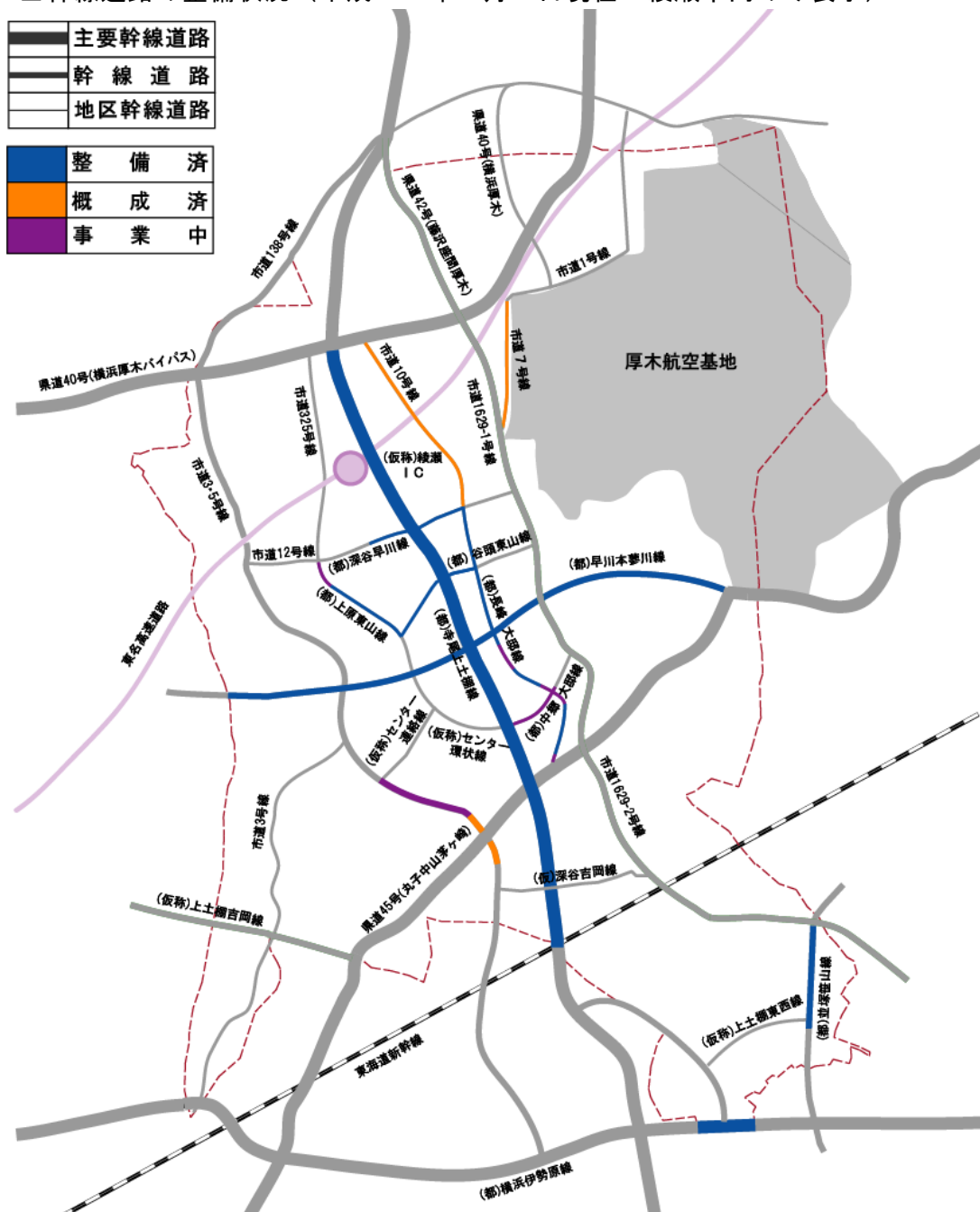
(4) 道路整備の状況

① 幹線道路の整備状況

- 主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路の整備率は約3割
- 未整備路線の整備促進、道路ネットワークの拡充が課題

- ・ 現在の計画では、26の幹線道路が計画されており、平成21年4月時点での整備率は約3割となっています。
- ・ 未整備路線の整備促進、道路ネットワークの拡充などを進めていく必要があります。

■ 幹線道路の整備状況（平成21年4月1日現在：綾瀬市内のみ表示）



注) 概成済とは、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以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間。

第2章 都市交通の現状と課題

■幹線道路の整備状況（平成21年4月1日現在）

【主要幹線道路】							
		③	①	②	(①+②)/③		(m)
通番	道路名称	計画延長	整備済延長	概成済延長	整備率	現道の有無	備考
1	3・3・1寺尾上土棚線	5,880	4,490		76%	無	
2	県道40号(横浜厚木バイパス)	3,430	0		0%	有	
3	県道45号(丸子中山茅ヶ崎)	3,840	0		0%	有	
4	3・3・2横浜伊勢原線	510	400		78%	無	未整備区間は事業中
	小計	13,660	4,890		36%		

【幹線道路】							
		③	①	②	(①+②)/③		(m)
通番	道路名称	計画延長	整備済延長	概成済延長	整備率	現道の有無	備考
5	3・4・1早川本蓼川線	3,900	3,900		100%	有	
6	県道42号(藤沢座間厚木) 市道1629-1号線、1629-2号線	5,900	0		0%	有	
7	上土棚南北線	1,570	0		0%	無	
8	(仮称)上土棚吉岡線	3,340	0		0%	無	
9	3・4・2並塚笹山線	1,090	730		67%	無	未整備区間は事業化検討中
10	市道138号線	1,600	0		0%	有	
11	市道3・5号線	4,960	0	330	7%	有	事業中
	小計	22,360	4,630	330	22%		

【地区幹線道路】							
		③	①	②	(①+②)/③		(m)
通番	道路名称	計画延長	整備済延長	概成済延長	整備率	現道の有無	備考
12	県道40号(横浜厚木)	990	0		0%	有	
13	市道1号線	1,630	0		0%	有	
14	市道7号線	990	0	990	100%	有	
15	市道10号線	1,380	0	1,380	100%	有	
16	市道325号線	1,460			0%	有	事業中
17	市道12号線	470	0		0%	有	
18	(仮称)センター環状線	1,090	0		0%	無	
19	(仮称)センター連絡線	600	0		0%	無	
20	市道3号線	2,880	0		0%	有	
21	(仮称)上土棚東西線	790	0		0%	有	
22	3・5・1深谷早川線	1,420	610		43%	有	西側未整備区間は事業化検討中
23	3・5・2上原東山線	750	502		67%	無	事業中
24	3・5・3谷頭東山線	1,160	760		66%	有	事業中
25	3・5・4中郷大邸線	680	440		65%	有	事業中
26	3・6・5長峰大邸線	2,080	1,620		78%	有	事業中
	小計	18,370	3,932	2,370	34%		

総計	54,390	13,452	2,700	30%		
----	--------	--------	-------	-----	--	--

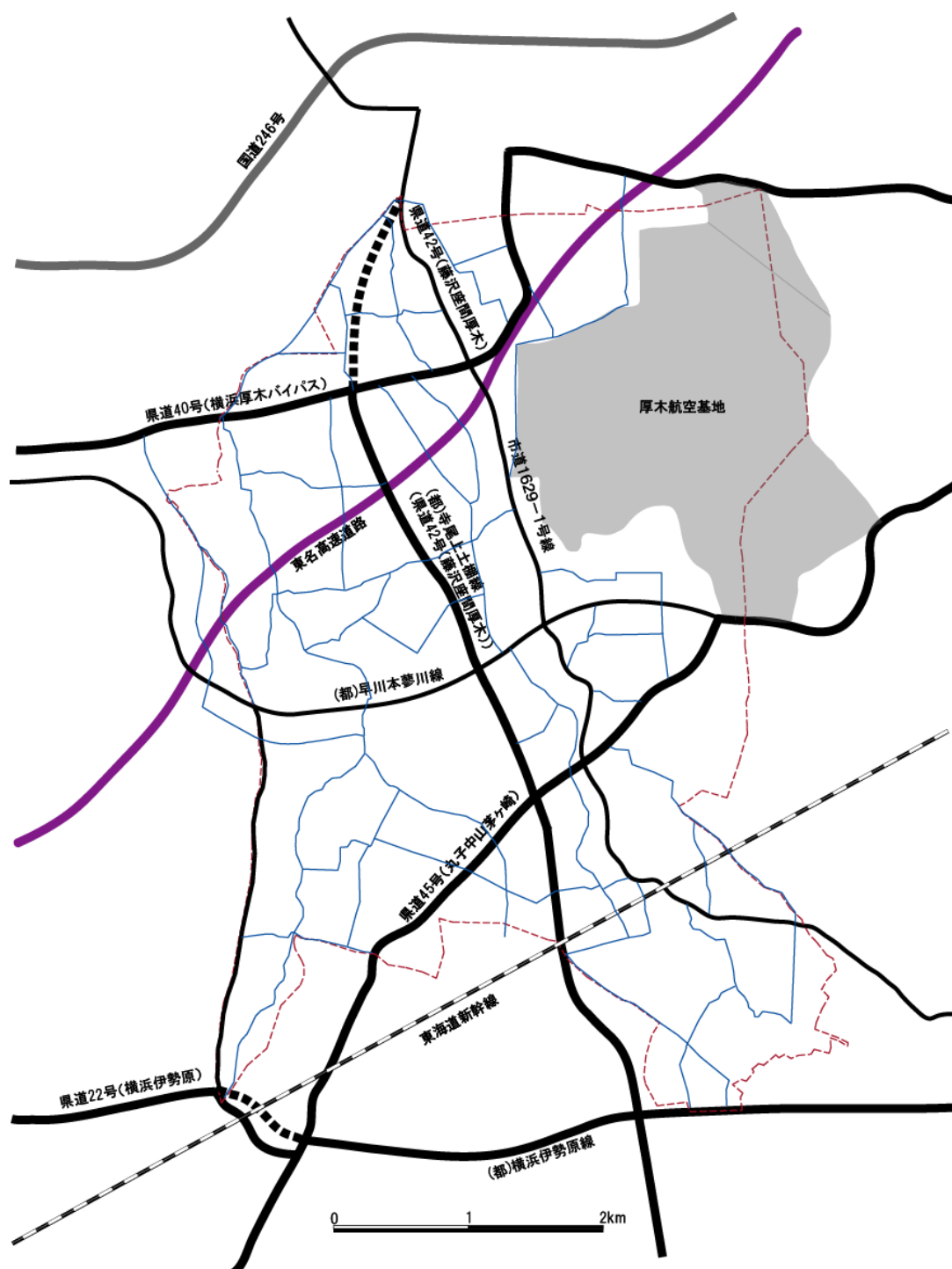
注)概成済とは、計画幅員の2/3以上が整備されている等で、概ね計画道路の同程度の機能を果たしうる現道を有する区間を示す。

②生活道路の整備状況

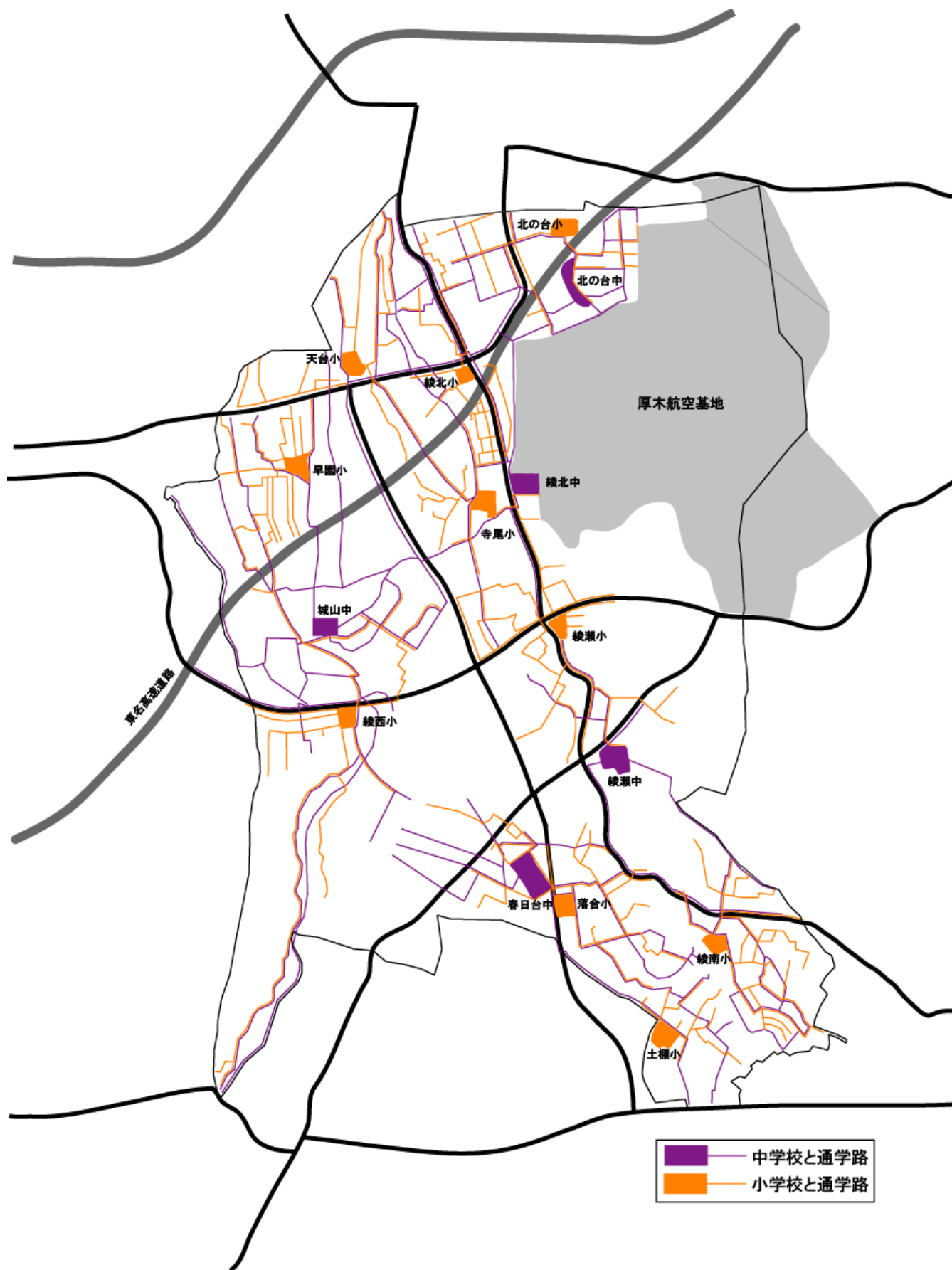
●生活道路として、安全かつ快適な環境整備が必要

- ・ 市民の生活を支える一般県道、市道が市内に張りめぐらされていますが、幅員不足・線形不良等があり、歩行者や自転車の安全な通行スペースが不足しています。
- ・ さらに、通過交通などがこれらの生活道路に進入し、生活環境や通学路の安全性にも影響を与えているため、生活道路としての安全かつ快適な環境整備が必要です。

■主要生活道路網



■ 通学路の状況



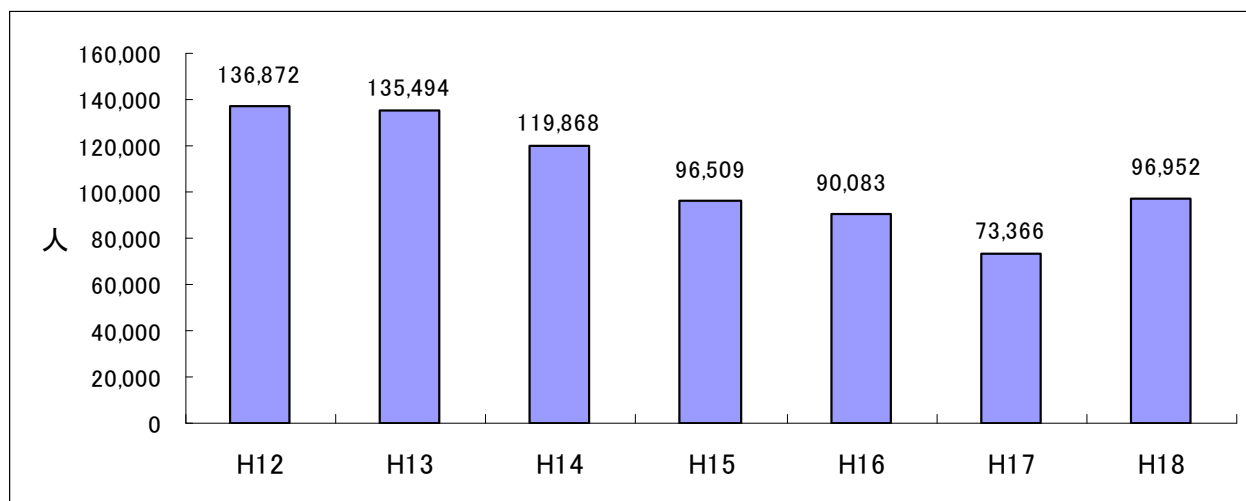
2. 公共交通（バス）の状況

(1) 高速バスの状況

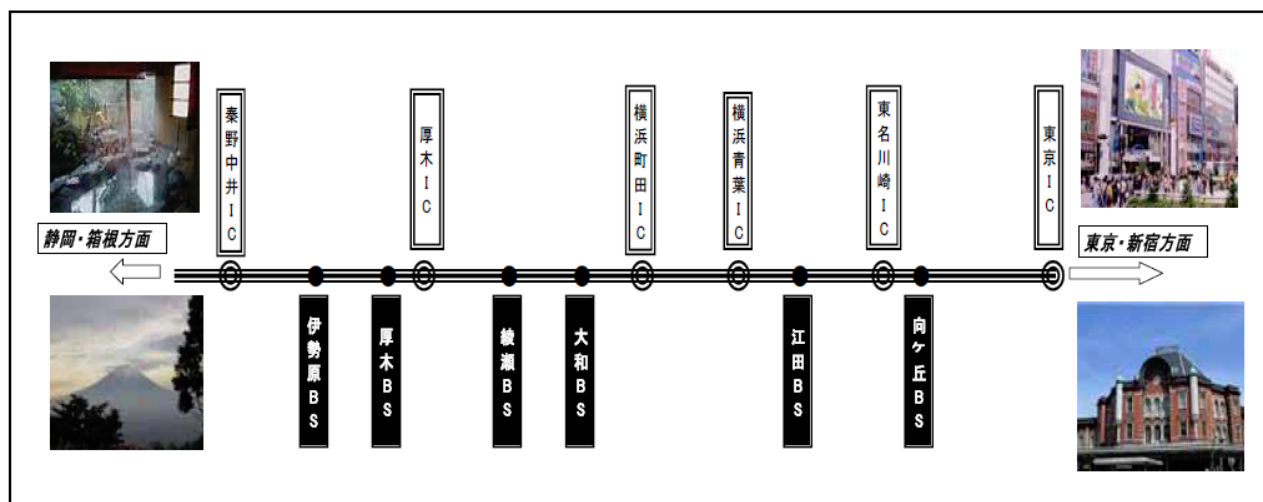
- 高速バスの需要は増加傾向
- 東名綾瀬バス停には上下 110 便の高速バスが停車、路線バス停と徒歩 5 分で連絡
- (仮) 綾瀬 I C 設置とあわせた高速バスの利便性向上が必要

- ・ 関東運輸局管内の高速バスの需要は、過去数年は減少傾向にありましたが、平成 18 年度で増加傾向に転じています。
- ・ 東名綾瀬バス停には、上下計 110 便/日（平成 19 年 6 月現在）の高速バスが停車しており、主に東京と御殿場、河口湖、静岡、名古屋方面を連絡しています。

■ 東海方面の高速バス輸送人員の推移（国土交通省関東運輸局資料）



■ 東名高速ICとバス停の位置関係

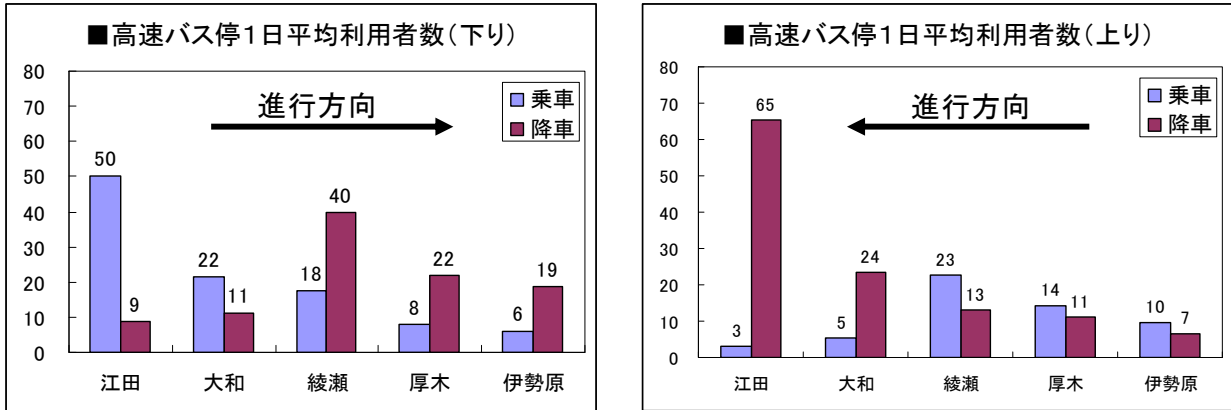


第2章 都市交通の現状と課題

近隣の高速バス停の利用状況をみると、下りでは東名綾瀬バス停の降車人員が最も多く、上りでも東名綾瀬バス停からの乗車人員が最も多い状況となっており、綾瀬市における高速バスの重要性が伺えます。

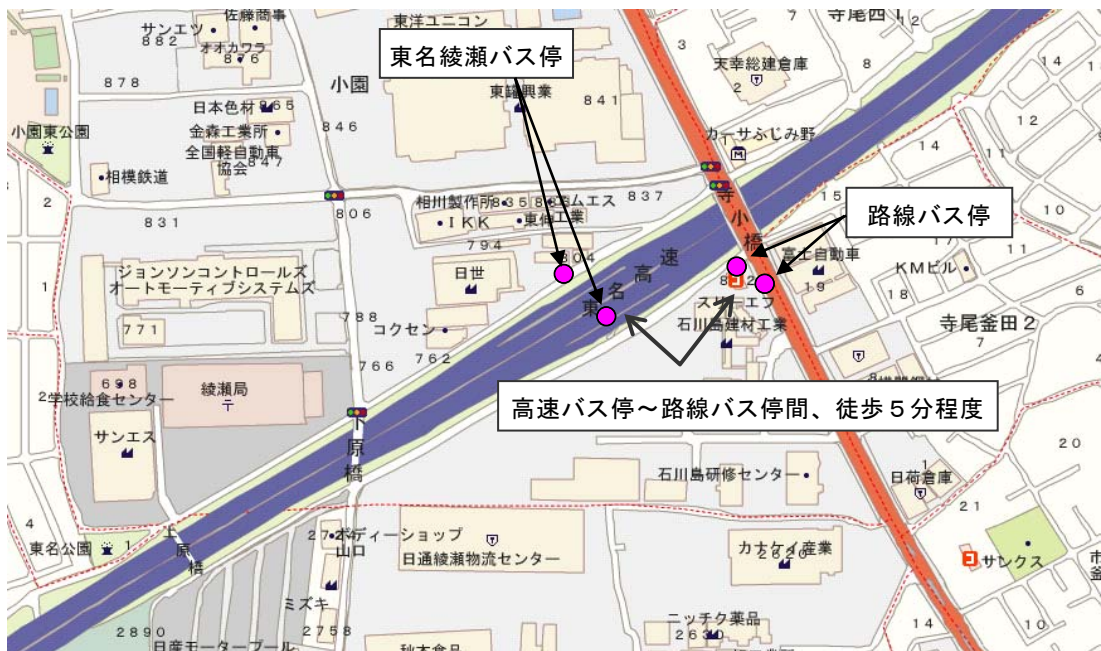
■近隣の高速バス停利用状況

(平成18年4月～9月高速バス利用者データから1日当たり利用者を算出)



- ・ 東名綾瀬バス停と路線バス停は徒歩5分程度で連絡しています。
- ・ 高速バス利用者のための駐車場や駐輪場は設置されていませんが、高速バス利用が多いことから、高速バス利用者の利便性向上を図る必要があります。
- ・ 東名綾瀬バス停は（仮称）綾瀬インターチェンジの設置検討範囲内にあることから、IC設置とあわせ、高速バスと路線バス、タクシー、自転車などの乗り換えができるよう、機能の向上を検討していくこととなります。

■東名綾瀬バス停付近の状況

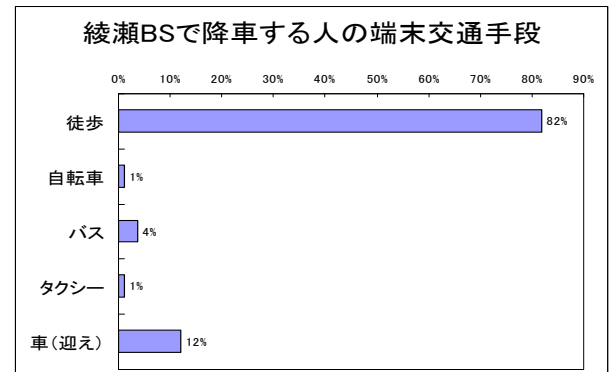
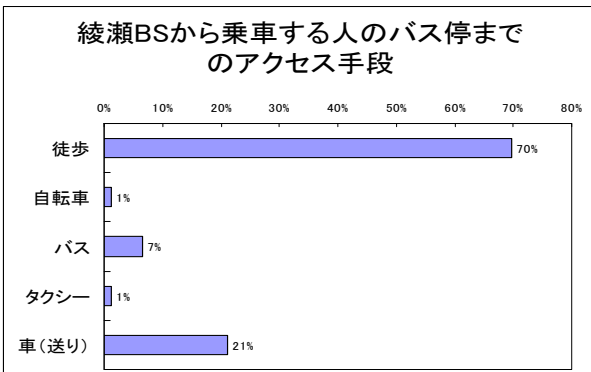
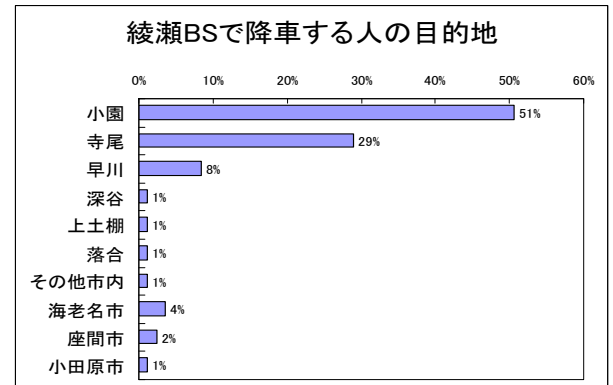
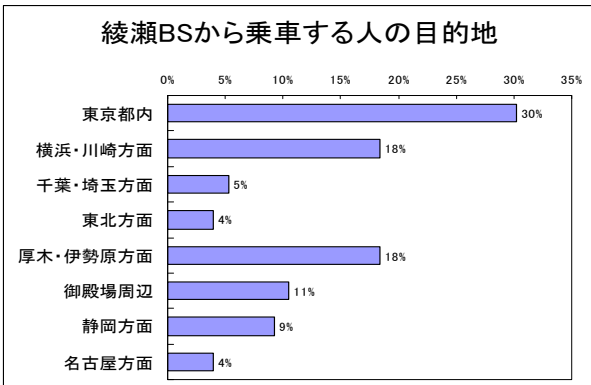
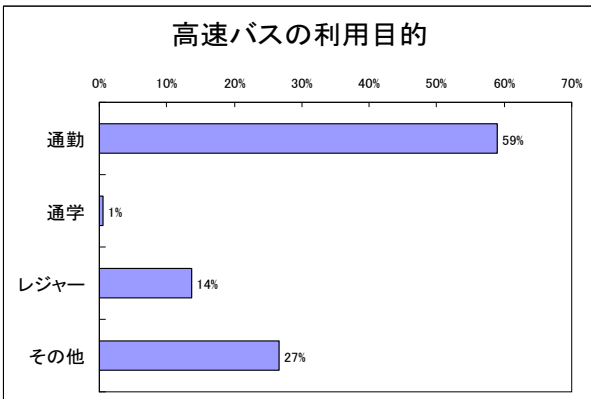
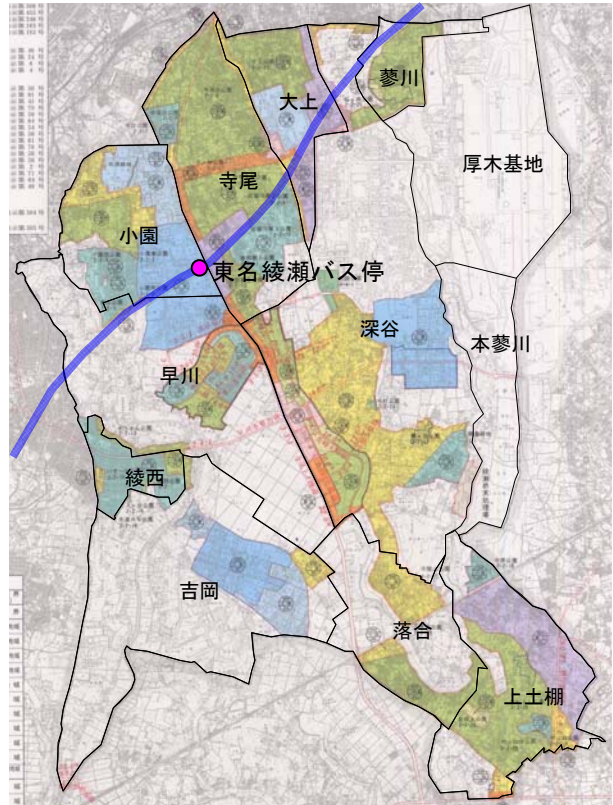


第2章 都市交通の現状と課題

- ・ 高速バスの利用実態調査（平成19年6月に東名綾瀬バス停にて平休計4日間の7:00～19:00におけるバス利用者へヒヤリング実施）結果から高速バス利用者の特性を整理すると、東名綾瀬バス停の徒歩圏（主に工業団地等）における通勤利用が最も多いことが伺えます。
- ・ 将来的に（仮称）綾瀬インターチェンジが設置されれば、本市の産業がさらに発展し、高通バス利用者の増加も期待できます。

■ 高速バス利用実態調査(H19.6)平均結果

- 高速バスの利用目的（全体的に）
 - ・ 通勤が6割、レジャーその他が4割
- 綾瀬BSから乗車する人の目的地
 - ・ 東京、横浜方面への通勤等が5割、厚木、伊勢原等への通勤が2割
- 綾瀬BSで降車する人の目的地
 - ・ 小園、寺尾、早川など工業地区が8割
- 綾瀬BSまでのアクセス手段
 - ・ 徒歩が7割、車（送り）が2割
- 綾瀬BSからの交通手段
 - ・ 徒歩が8割、車（迎え）が1割



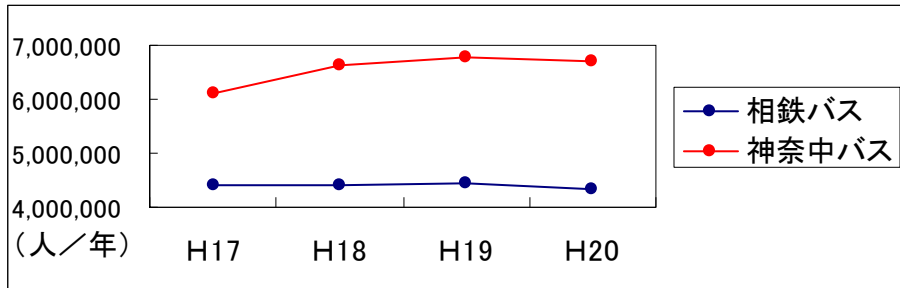
(2) 路線バス・コミュニティバスの状況

- コミュニティバスの導入により公共交通網を強化
- 市民を中心に利便性向上に向けて継続検討中



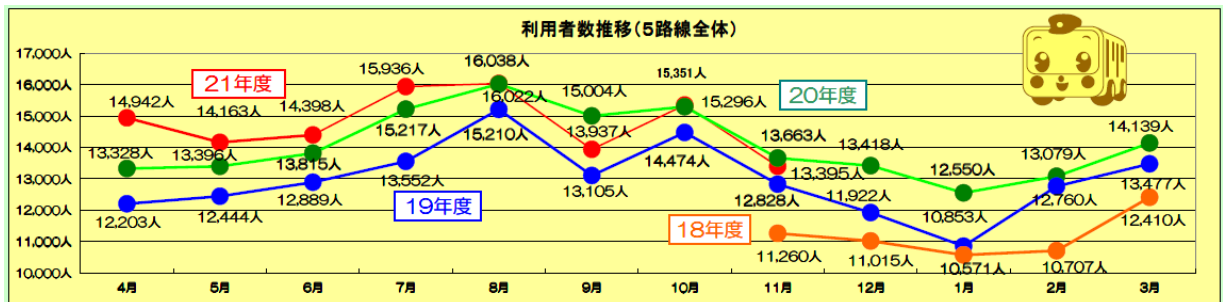
- ・綾瀬市内には神奈川中央交通と相鉄が路線運行を行っています。
- ・さらに、交通不便地域の解消と公共交通の強化を図るべく、平成17年度から市とバス事業者の協力によるコミュニティバス（かわせみ）が導入されており、試験運行を行いながら市役所を乗り換え拠点としたきめ細かな路線網（1号車～5号車）を展開しています。
- ・路線バスの利用者はこの数年横ばいであり、コミュニティバスの利用者については全体的に増加の傾向にあります。また、採算面では利用が不足している状況です。
- ・バス交通については、市民による「綾瀬市バス交通のあり方検討市民会議」によってバス路線の再編や利用促進方策などが検討されており、今後も利便性の高いバス交通のあり方について検討を続けていきます。

■路線バス利用者数の推移（各事業者資料）



■コミュニティバスの利用者数推移

平成19年度 155,717人 平成20年度 168,927人 13,210人 増



■コミュニティバスの運賃体系（平成21年）

綾瀬市コミュニティバスの運賃は150円です (小児運賃は80円です)

- 乳児 運賃 80円
- 1才以上の6才未満の幼児が1人で乗った場合 運賃 80円
- 大人1人が、1才以上6才未満の幼児2人までを同伴する場合 運賃 150円
- 6才以上の幼児が、1才以上6才未満の幼児2人までを同伴する場合 運賃 80円
- 大人1人が、1才以上6才未満の幼児3人を同伴する場合 運賃 230円

乳児→1才未満
幼児→1才以上6才未満
小児→小学生
大人→中学生以上

■バス交通のあり方検討市民会議



【割引制度】障害者(中学生以上)100円、障害者(小学生以下)50円、高齢者(65歳以上)100円

■綾瀬市のバス網（平成22年4月現在）

綾瀬市内バス網図



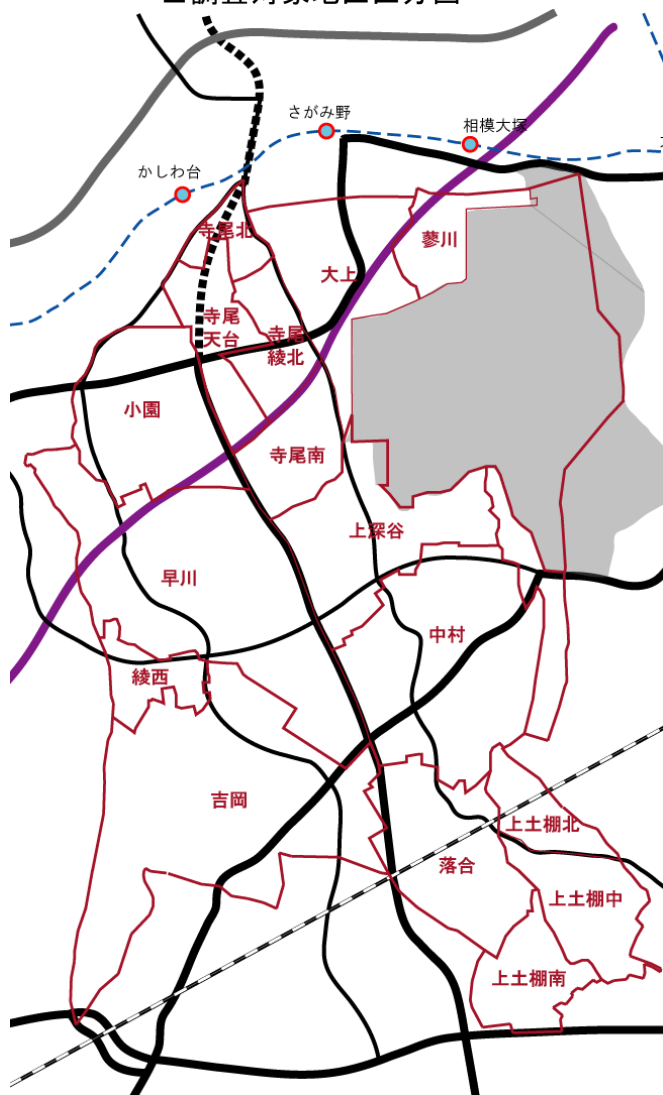
3. 市民意向

(1) 市民意向調査の概要

- ・ 交通計画の策定にあたり、自治会加入世帯を対象に意向調査を実施しました。

- 調査期間:平成20年2月上旬～3月上旬
- 調査対象:市内自治会16地区／自治会長、区長、組長までの2,063世帯
- 配布回収:自治会を通じた配布・回収
- 配布数 :2,063枚
- 回収数 :1,588枚
- 回収率 :76.98%
- 質問内容:
 - ・ 平休日の主な移動先、移動目的、移動手段
 - ・ 現状の市内道路状況の満足度
 - ・ 今後重要な道路整備項目
 - ・ 現状の路線バス及びコミュニティバスの利用環境の満足度
 - ・ 今後重要な公共交通整備項目
 - ・ タウンヒルズショッピングセンターの影響
 - ・ 自由意見

■ 調査対象地区区分図



■ 地区別回答数

地区	回答数	構成比
1 蓼川	74	4.7%
2 大上	170	10.7%
3 寺尾北	84	5.3%
4 寺尾天台	113	7.1%
5 寺尾綾北	114	7.2%
6 寺尾南	87	5.5%
7 小園	124	7.8%
8 早川	113	7.1%
9 上深谷	80	5.0%
10 中村	114	7.2%
11 綾西	104	6.5%
12 吉岡	80	5.0%
13 落合	115	7.2%
14 上土棚北	50	3.1%
15 上土棚中	79	5.0%
16 上土棚南	72	4.5%
99 無回答	15	0.9%
合計	1,588	100.0%

■ 回答者年齢構成

選択肢	回答数	構成比
1 20歳未満	5	0.3%
2 20歳代	18	1.1%
3 30歳代	201	12.7%
4 40歳代	226	14.2%
5 50歳代	350	22.0%
6 60歳代以上	775	48.8%
99 無回答	13	0.8%
合計	1,588	100.0%

(2) 集計結果の概要

- ・ 集計結果の概要は以下のように整理されます。なお、コミュニティバスについては便宜上「コミバス」とも称します。

注) 平日=月～金、休日=土日祝

【平日・休日の主な移動先について】

- 平日・休日ともに綾瀬市内が最も多く、次いで海老名市である。
- その他、大和市、藤沢市など近隣市への移動が多い。

【平日・休日の移動目的について】

- 平日は通勤と買物が大半であるが、休日は買物が7割近くに上る。

【平日・休日の移動手段について】

- 平日・休日ともに自家用車が最大であり、休日は6割にもなる。
- バスは平日のほうが利用が多く、特にコミバスは3倍程度差がある。

【平日・休日の移動手段別年齢構成について】

- 各交通手段とも、平休問わずに60代以上の利用が最も多く、以下50代、40代の順である。
- 平日においては、バイク、自転車、徒歩で30代の割合が若干高くみられる。

注) 交通手段別の年齢構成については、各手段とも若年層の構成割合が少ない結果となっているが、これは回答者全体の平均年齢が高いことにもよることに留意されたい。

【現在の市内の道路状況について】

- 現在の道路状況については全般的に不満の割合が高く、特に「道路や歩道の広さ」「通行安全性」など物理的な面での不満が高い。

【今後の道路整備の重要性について】

- 生活道路の歩道整備や段差の解消、自転車が安全に走行できる空間づくりの意向が高い。
- 通過交通の排除や道路整備の意向も比較的高い。

【現在の路線バス及びコミュニティバスの利用環境について】

- 「運賃」「運行ダイヤの正確さ」「行き先のわかりやすさ」などは比較的満足度が高い。
- 不満度が高さが目立つのは、「運行時間帯」「運行便数」「バス停の快適性」など、バスの利用に関する基本的な部分である。

【今後の公共交通整備の重要性について】

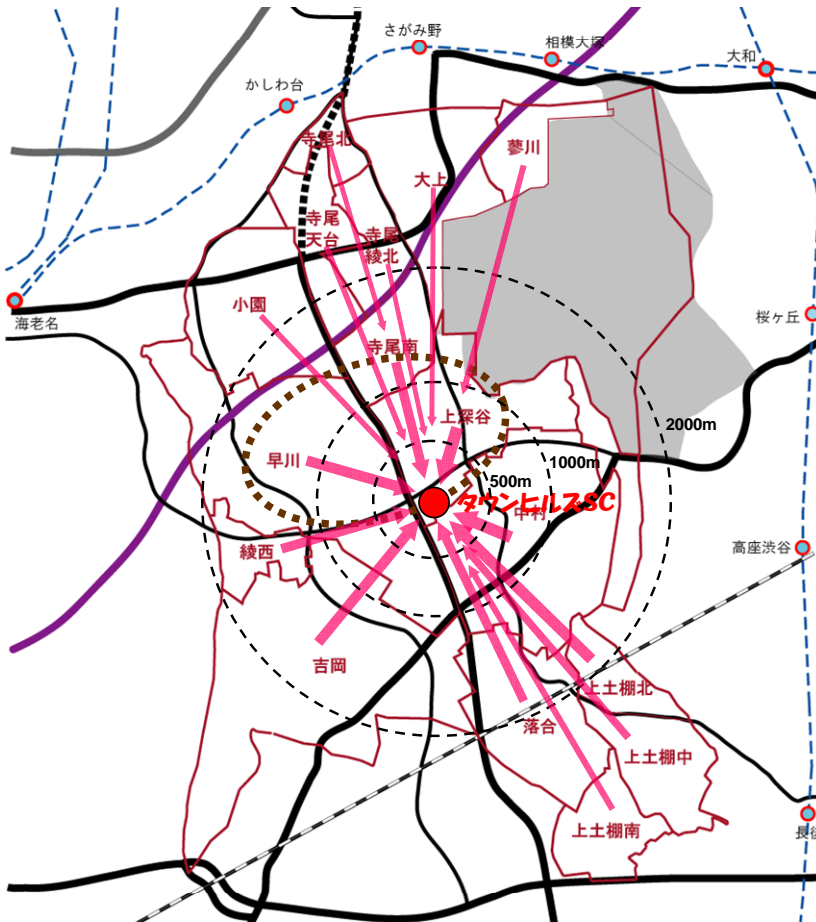
- 公共交通については需要が高い。
- 特に重要性が高いのは「自力困難な人のバス利用しやすさ」「周辺駅～市内のバス連絡利便性の向上」「路線と便数の拡充」である。

【タウンヒルズショッピングセンター開業の影響に関する意識調査】

- 各地区ともタウンヒルズへ買い物に行く機会が増えているが、特に中心部から半径2 km程度の地区においては概ね50%以上を示している。
- 駐車場が無料であることはアクセス距離に関係なく総じて肯定的な数値である。
- 市内の賑わい創出についても、比較的近くの地区で実感されていることがうかがえる。
- やはり買い物は市外へという人は概ね2 km圏外の地区が多い（蓼川地区では50%超）。
- 市内の交通量が増えたと実感しているのもタウンヒルズ近隣地区である。
- 早川、上深谷、寺尾南地区において通過車両が増えて迷惑しているという意見が若干ある。
- 全く生活に影響なしという人は概ね2 km圏外の地区が多い。

■回答数と選択肢別回答比率（複数回答）

選択肢	地区名															
	1 蓼川	2 大上	3 寺尾北	4 寺尾天台	5 寺尾綾北	6 寺尾南	7 小園	8 早川	9 上深谷	10 中村	11 綾西	12 吉岡	13 落合	14 上土棚北	15 上土棚中	16 上土棚南
これまで買物先は市外が多かったがタウンヒルズへ買物に行く頻度が増えた	36.5%	30.6%	29.8%	34.5%	28.9%	56.3%	34.7%	63.7%	73.8%	72.8%	57.7%	62.5%	53.9%	68.0%	46.8%	37.5%
タウンヒルズは駐車場が無料なので利用しやすい	52.7%	50.0%	53.6%	50.4%	53.5%	71.3%	57.3%	75.2%	66.3%	72.8%	69.2%	72.5%	72.2%	70.0%	60.8%	62.5%
市内に賑わいが出てきてよかったと思う	43.2%	32.4%	41.7%	42.5%	44.7%	55.2%	45.2%	53.1%	61.3%	68.4%	56.7%	62.5%	53.0%	58.0%	43.0%	51.4%
やはり買い物はタウンヒルズよりも市外へ行くほうが多い	51.4%	38.8%	39.3%	27.4%	28.9%	14.9%	47.6%	23.9%	12.5%	12.3%	36.5%	18.8%	22.6%	26.0%	38.0%	37.5%
開業してから市内の交通量が増えたと感じる	21.6%	20.0%	22.6%	31.9%	36.0%	52.9%	33.1%	52.2%	56.3%	49.1%	43.3%	38.8%	47.8%	30.0%	22.8%	30.6%
開業してから自宅付近を通過する車が増えて迷惑している	2.7%	0.0%	0.0%	3.5%	2.6%	8.0%	0.8%	12.4%	12.5%	6.1%	5.8%	2.5%	5.2%	0.0%	0.0%	2.8%
全く生活に影響や変化はない	40.5%	49.4%	31.0%	23.9%	36.8%	11.5%	38.7%	15.0%	11.3%	17.5%	21.2%	25.0%	24.3%	26.0%	40.5%	31.9%
その他	8.1%	5.9%	9.5%	3.5%	5.3%	3.4%	11.3%	8.8%	3.8%	4.4%	8.7%	5.0%	4.3%	12.0%	7.6%	6.9%
無回答	1.4%	4.7%	4.8%	11.5%	6.1%	4.6%	1.6%	0.9%	0.0%	6.1%	3.8%	3.8%	2.6%	6.0%	1.3%	1.4%
回答総数（複数回答）	191	394	195	259	277	242	335	345	238	353	315	233	329	148	206	189
回答者数	74	170	84	113	114	87	124	113	80	114	104	80	115	50	79	72



注) 図中の矢印は、各地区から「タウンヒルズへ買い物に行く機会が増えた」と答えた人の割合を太さで表示したもの。

【自由意見の傾向整理】

分 類	主な意見・意向
バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の多い時間帯の増便（増便により利用者増が期待） ○運賃の均一化、商業施設との提携（割引ポイント制度） ○各地区からの最寄り駅連絡便の運行、鉄道始発、終電との接続便運行 ○寺尾上土棚線を活用したバス路線及び湘南台駅へのバス路線拡充 ○停留所以外での乗降システム
バス車両・ バス停施設	<ul style="list-style-type: none"> ○ベビーカーの持ち込みスペースの確保、床のフラット化 ○バス待合い空間の整備 ○バス停での運行情報の提供（Web 情報での提供も）
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ○寺尾上土棚線の北伸整備 ○駅への連絡道路の整備 ○右折車線増設
道路環境	<ul style="list-style-type: none"> ○歩道の整備、自転車通行空間の整備 ○道路照明の増設 ○幹線道路へ街路樹の設置（CO₂対策） ○信号機のLED化 ○ベンチの設置
交通対策	<ul style="list-style-type: none"> ○生活道路への通過交通の規制、抑制 ○カーブミラー、横断歩道、信号機、ガードレールの増設 ○路上駐車対策としての駐車場整備 ○大型車の路上荷捌き対策
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○介護タクシーの利便性改善

4. 都市交通の課題整理

- ・ 都市交通の現状と課題ならびに市民意向を総括し、都市交通の課題を以下に整理します。

■ 都市交通の課題

バス交通に関する課題

- 路線設定、乗り継ぎ、利用促進方策等の利便性強化
(地域公共交通検討会議による具現化)
- 広域公共交通(高速バス)との連携
- バスの利用しやすさの向上(総合都市交通計画による体系化)
- 交通施設(バス、自動車、自転車)相互間の乗換え利便性の強化

道路交通に関する課題

- 幹線道路のトラフィック機能の向上と自動車流動量に対応した道路容量の確保
- 都市圏の広域道路ネットワークに対応した市内道路網体系の確立
- (仮称)綾瀬インターチェンジ整備にあわせたアクセス道路、幹線道路網の整備
- 中心拠点を支える道路網の確立
- 生活道路に流入する通過交通の抑制
- 幹線道路に集中する移動目的の異なる交通の分散化
- 物流交通に対応した道路空間の確保
- バス路線を支える道路ネットワークの確立
- 隣接都市との道路空間(線形・幅員等)の整合
- 都市計画道路幅員の適正化
- 自転車・歩行者の安全性に配慮した道路空間の確保
- 自動車による環境負荷の軽減