

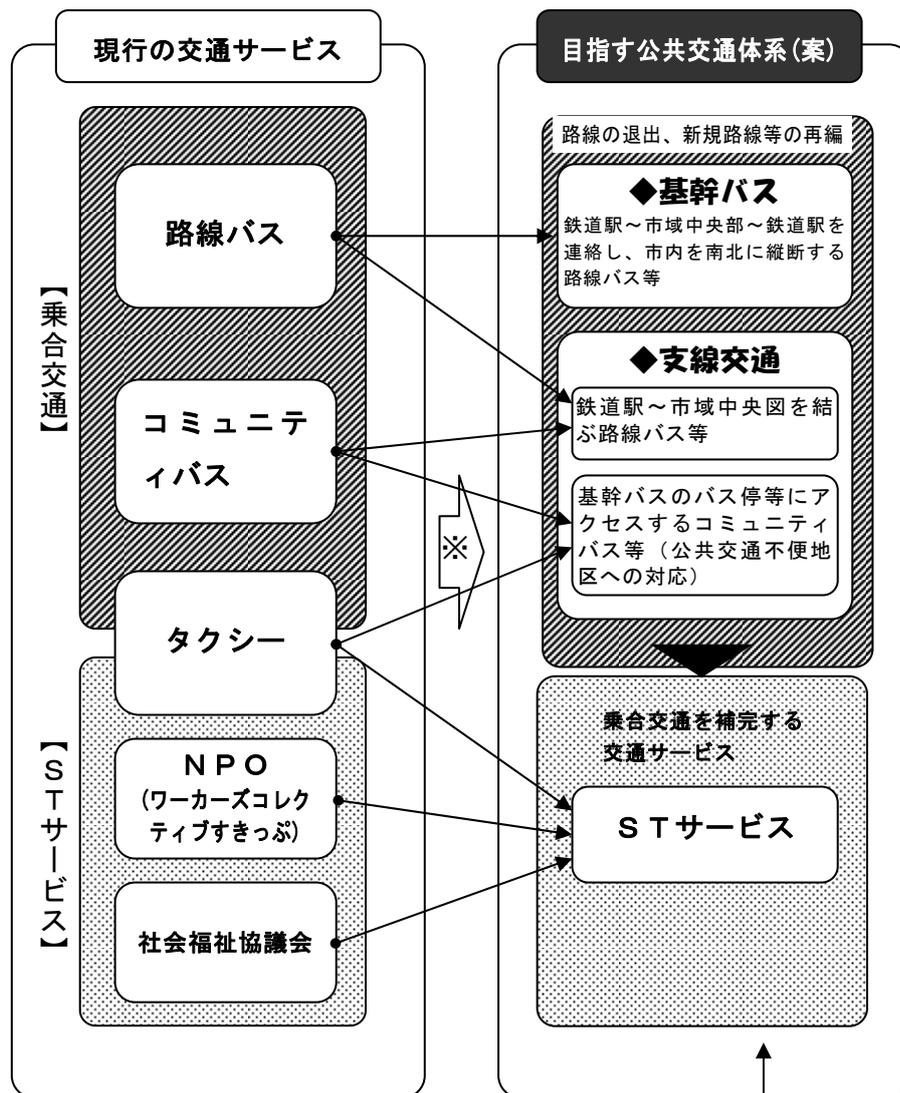
第4章 都市交通計画

1. 公共交通計画

(1) 公共交通計画の目標

- 本市における公共交通体系は、基幹バス、支線バスによる交通軸を基本とし、さらにこれら乗合交通を補完する交通サービスとしてSTサービス※などを必要に応じて検討していきます。

■公共交通計画の目標



※) まちづくりに合わせ、段階的に公共交通体系を整備

※STサービス(スペシャルトランスポートサービス)
 なんらかのハンディにより通常の交通機関が使えない方のために提供される公共交通のひとつであり、高齢者・身体障害者等に移動の機会を与えるものです。

(綾瀬市地域公共交通検討会議資料に加筆)

(2) 公共交通ネットワーク計画

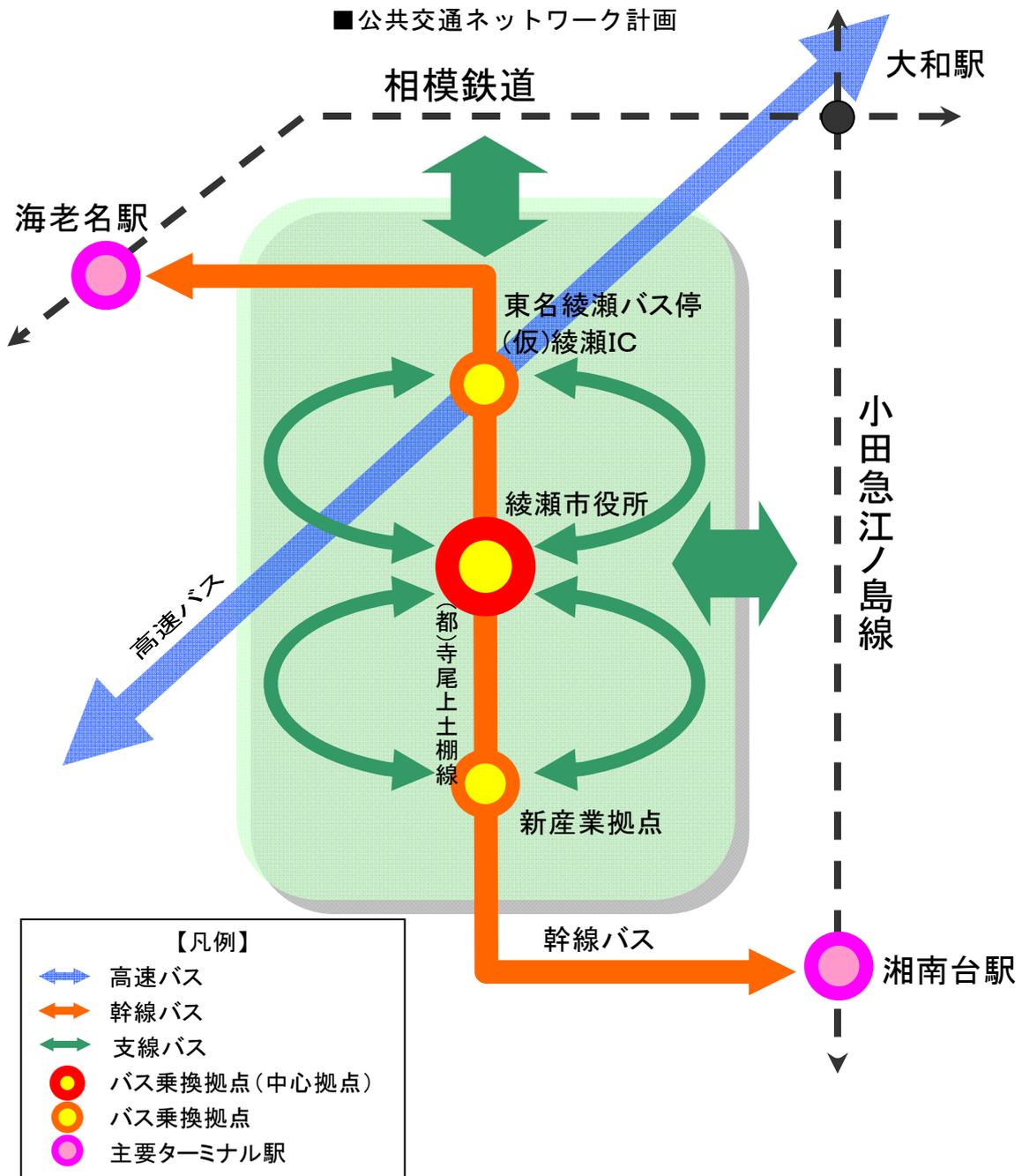
- 公共交通計画の目標を受け、公共交通ネットワークを以下のように計画します。

●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-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-市役所-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、市街地を連絡する路線
(路線バス、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換拠点整備を図る。



2. 道路整備計画

(1) 将来道路ネットワークの設定

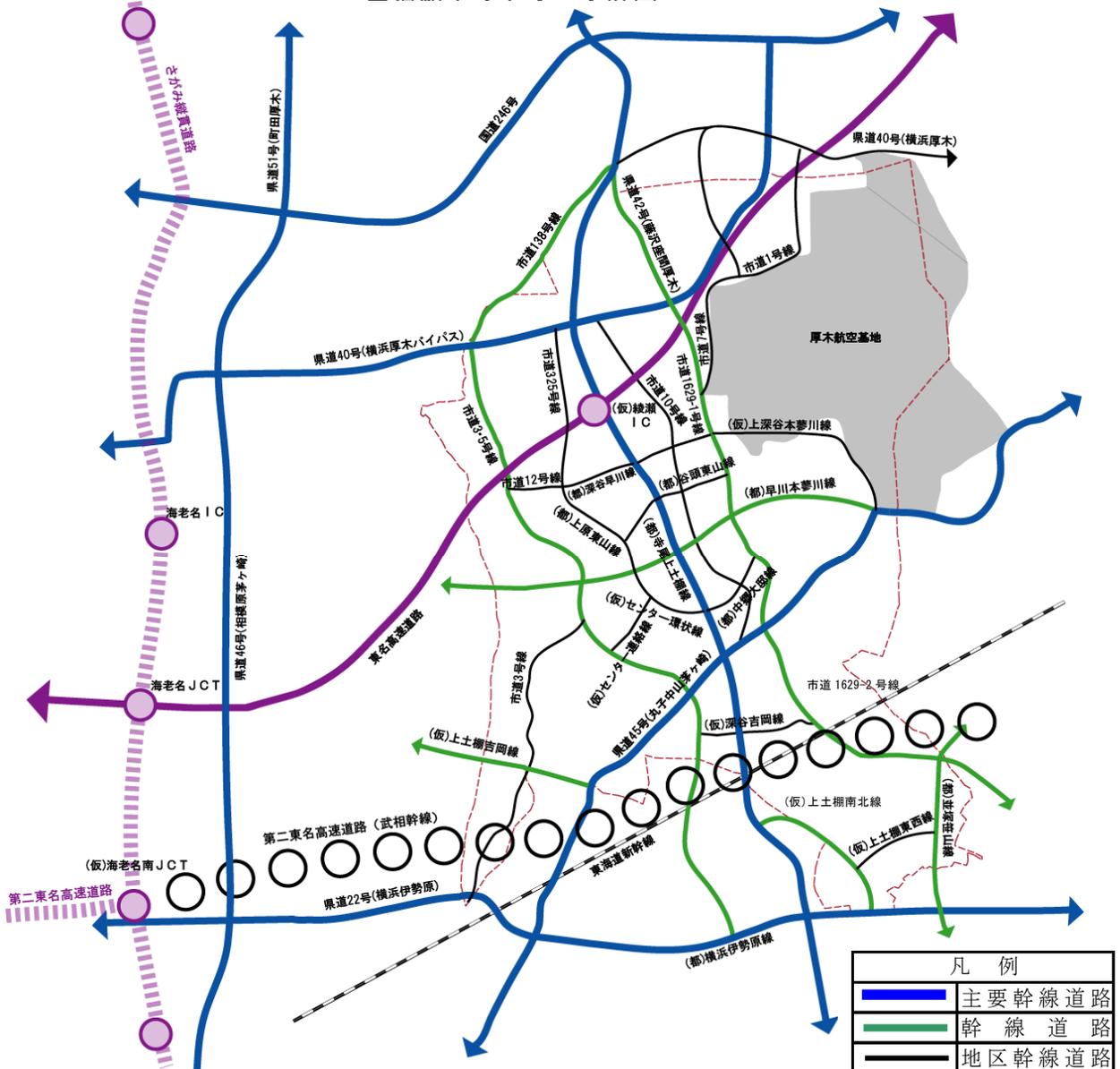
① 幹線道路

- ・(都) 寺尾上土棚線、県道40号、県道45号を主要幹線道路とします。
- ・(都) 寺尾上土棚線を補完するラダー型の幹線道路を配置します。
- ・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します。

■ (再掲) 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重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。

■ 道路ネットワーク計画



注) 武相幹線の計画位置は想定である

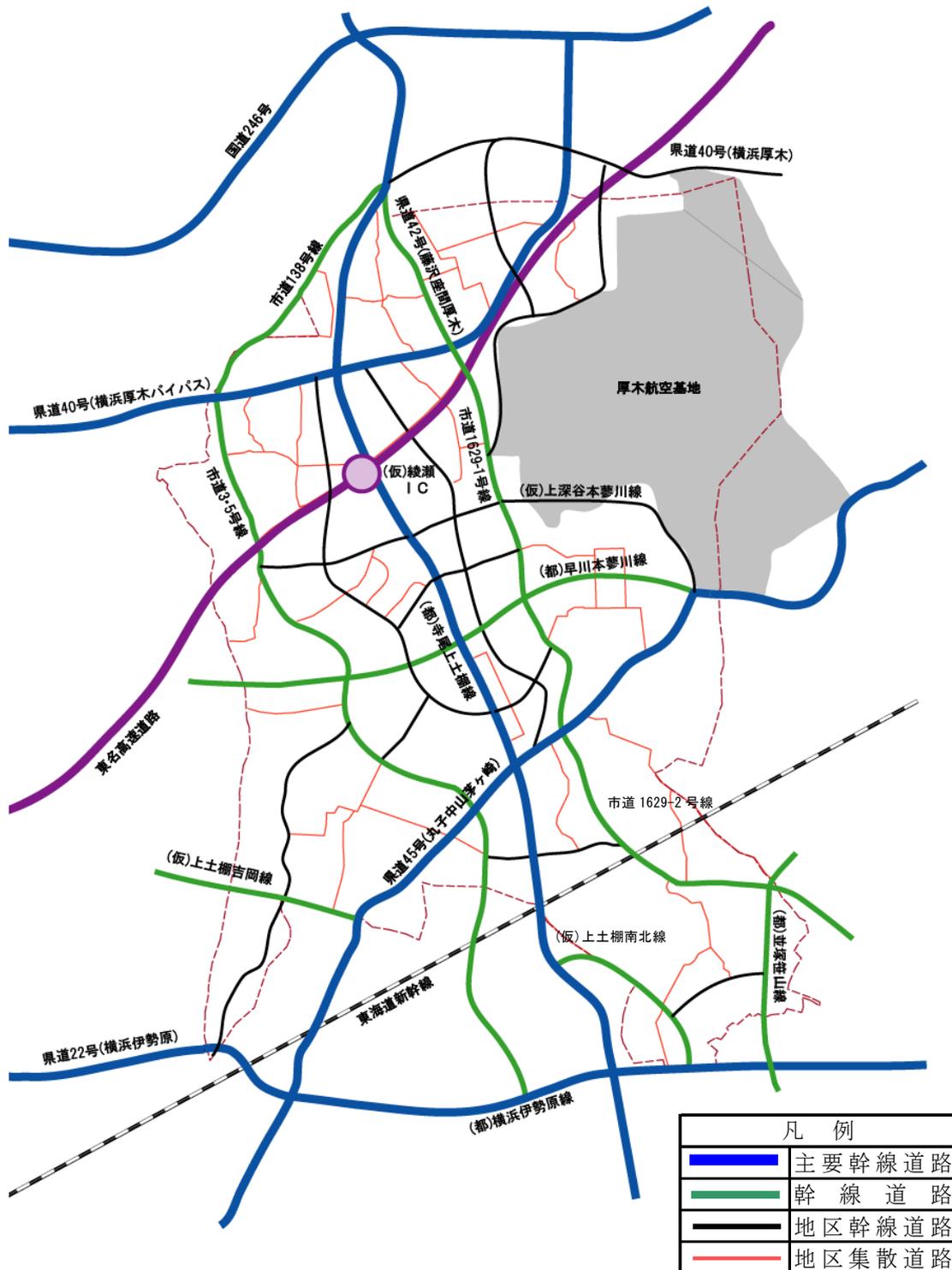
②地区集散道路網

- ・ 地区集散道路は、幹線道路と生活エリアを連絡する生活動線として配置します。
- ・ 生活道路であることから、できるだけ現在の道路を活用した配置とします。

■道路の機能分類

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。
--------	---

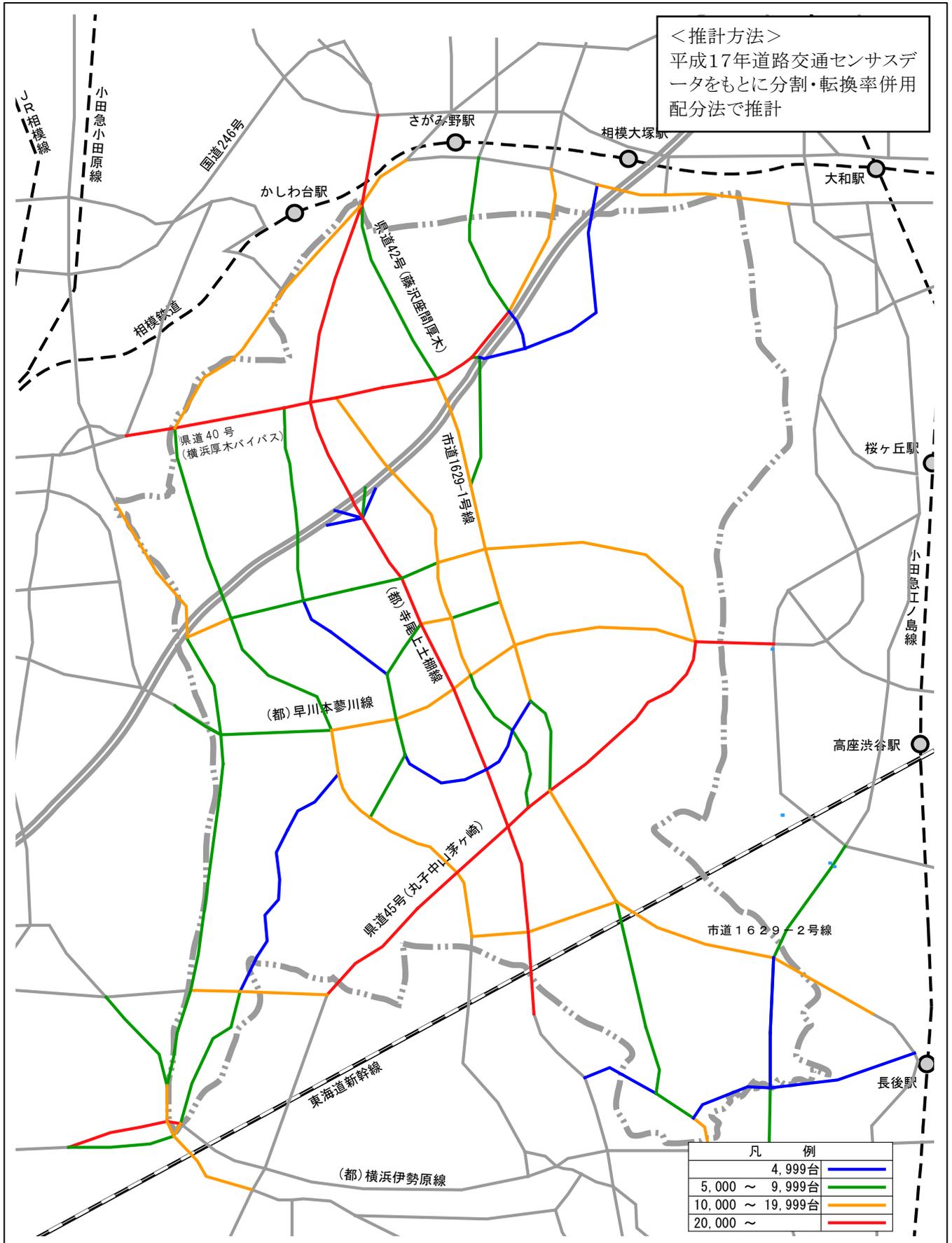
■地区集散道路計画



(2) 将来交通量推計

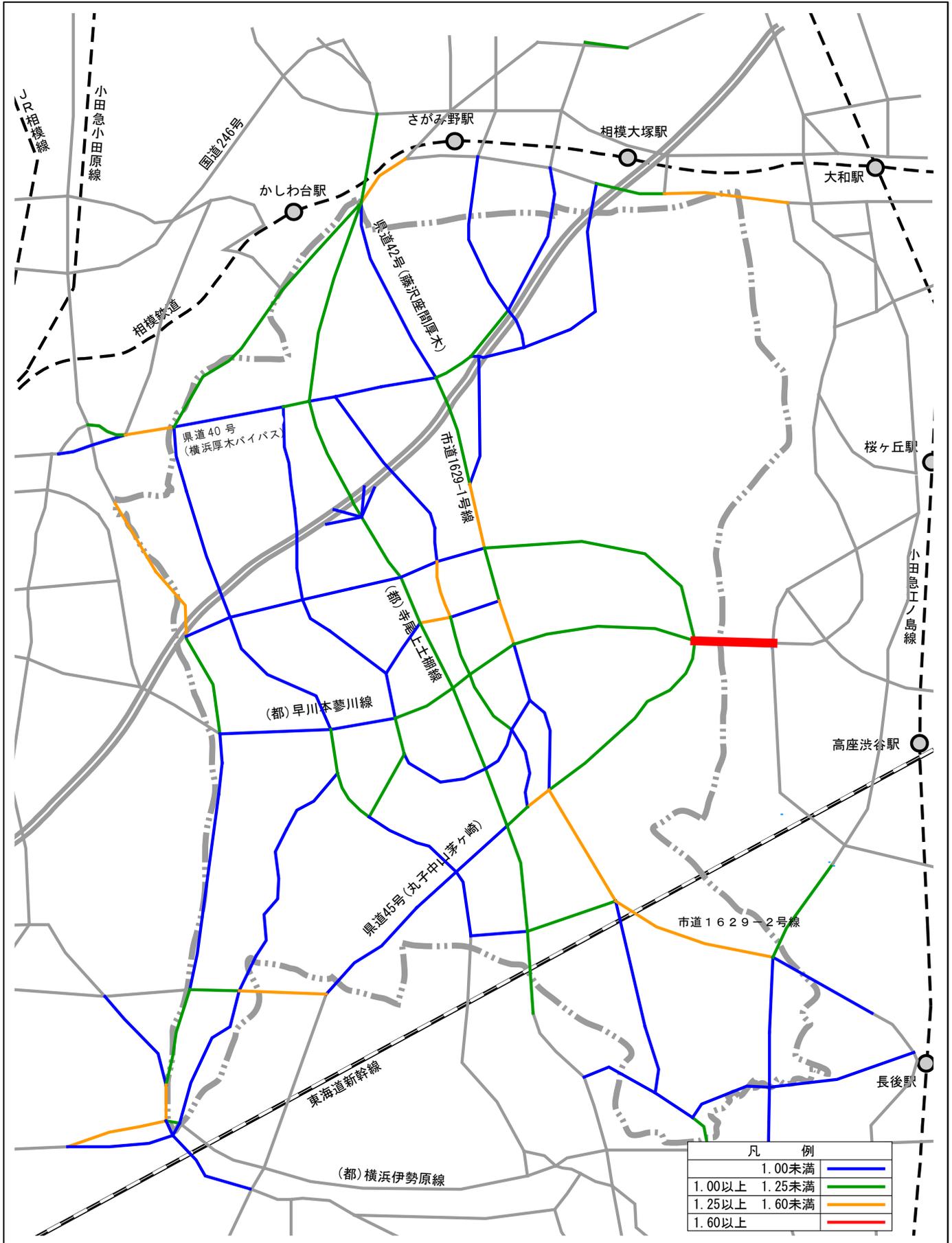
- 将来交通量推計結果を以下に示します。

■将来交通量推計結果（推計年次平成42年）



第4章 都市交通計画

■将来混雑度（推計年次平成42年）

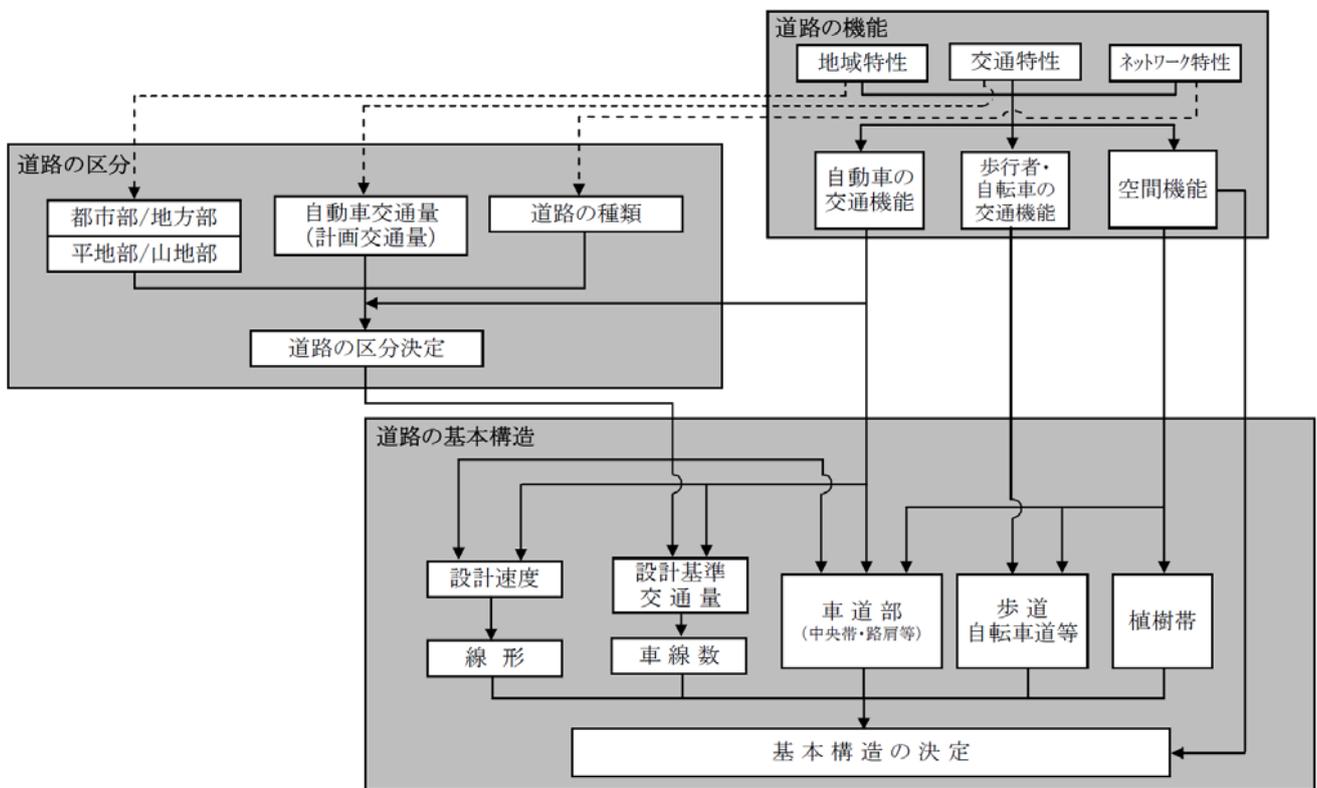


(3) 道路空間構成の考え方

①基本的な考え方

- ・ 道路の構造は、主に車道部、歩道部、植樹帯から構成されています。自動車交通量等を基にした道路区分（道路規格）を基本として、歩行者・自転車の交通機能および空間機能を加味して総合的に決定されます。
- ・ 幅員設定にあたっては、単に自動車の計画交通量だけでなく、歩行者・自転車の流動状況、集客施設の立地状況、道路の沿道状況等を考慮して、かつ地域実情に応じた幅員を検討するものとします。

■道路区分適用の考え方（道路構造令の解説と運用より）



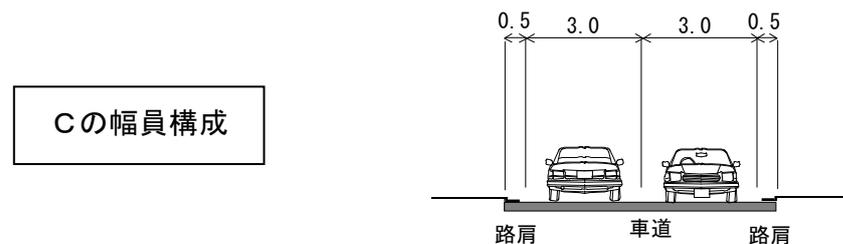
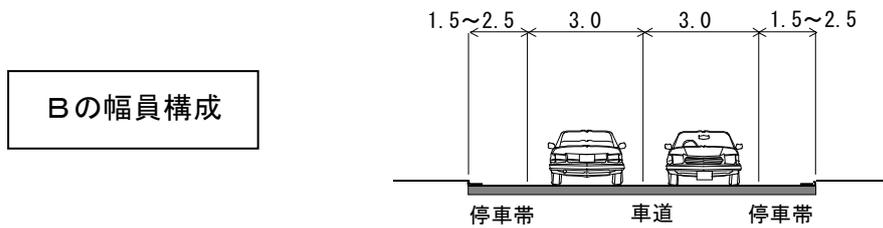
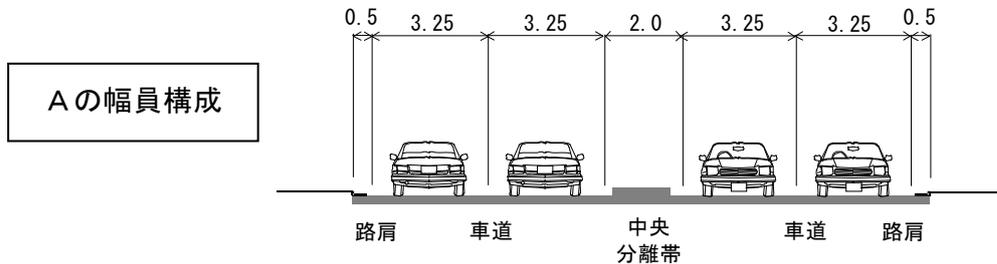
②道路一般部における幅員構成

【車道部】

- 道路機能及び沿道状況に応じた車道部の幅員を下表に設定します。

■車道部の幅員構成（案）

道路機能	設定の考え方	沿道土地利用		
		中心拠点 集客施設周辺	周辺市街地	工業団地
主要幹線道路	広域的な通過交通を処理する道路として交通需要に応じた車線数を確保する。また、トラフィック機能を重視し、沿道へのアクセスを抑制するため、基本的に停車帯を設けない構造とする。	A 必要に応じ荷捌き場を設ける	A	A 必要に応じ停車帯を設ける
幹線道路	一定のトラフィック機能の確保に努めるが、沿道の土地利用状況に考慮し停車需要が多い箇所については、停車帯を設置する。	B・C	C	B・C
地区幹線道路	地区内の主たる交通を処理する必要最小限の道路空間を確保する。	C	C	C



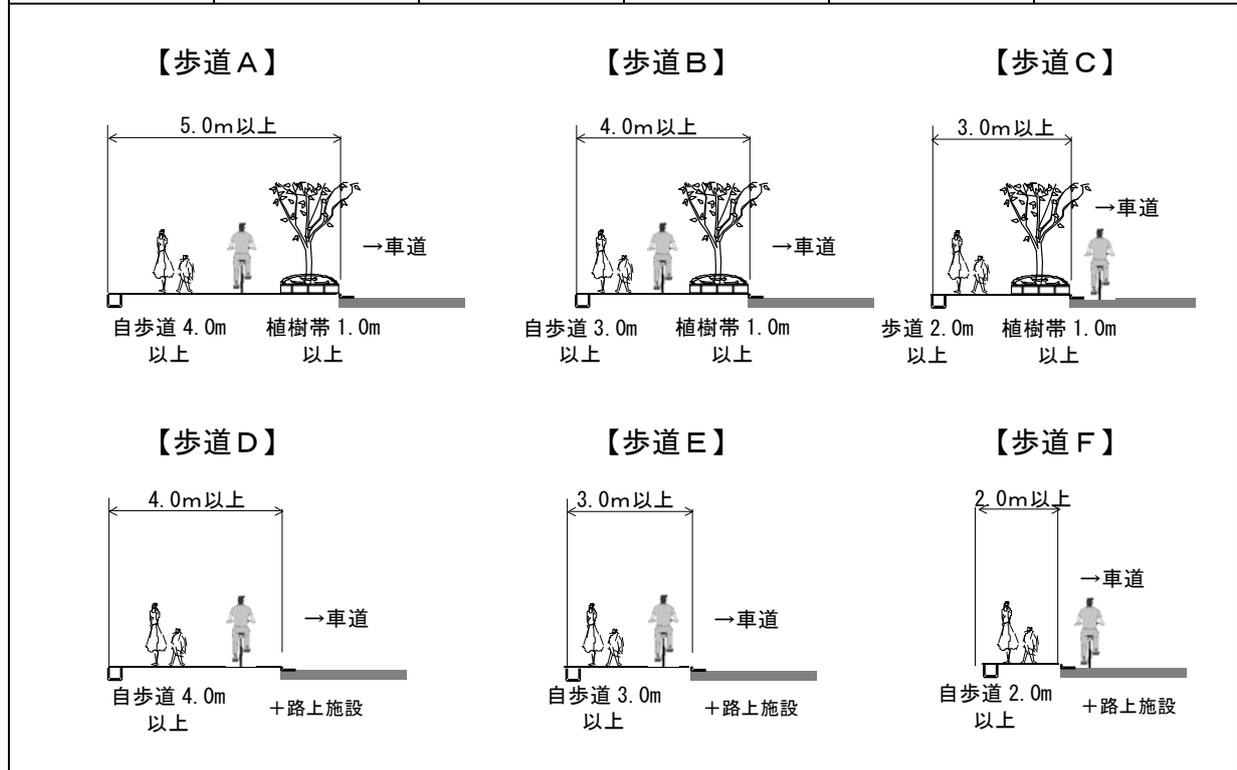
【歩道部】

- ・ 道路機能及び沿道状況さらに歩行者交通量に応じた歩道部の幅員を下表に設定します。
- ・ 昨今、歩道上における歩行者と自転車の事故が多発しており、安全性が強く求められてきています。道路交通法を受けつつ、歩行者と自転車の通行空間について以下のような考え方にもとづき検討していきます。

※長い坂道となる場所については休憩スペースの確保について検討します。

■歩道部の幅員構成（案）

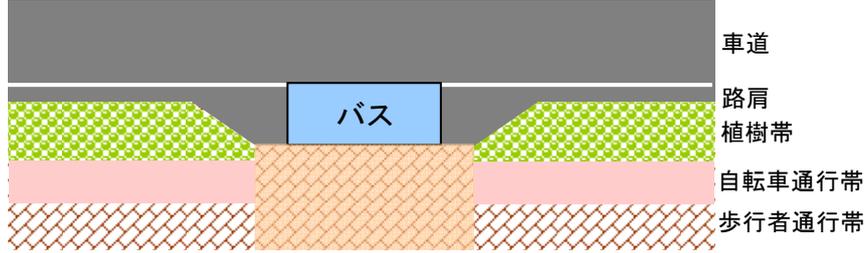
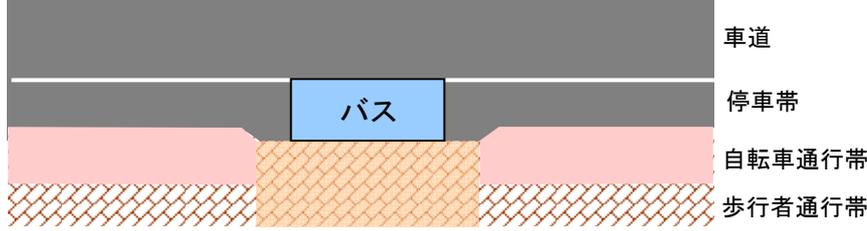
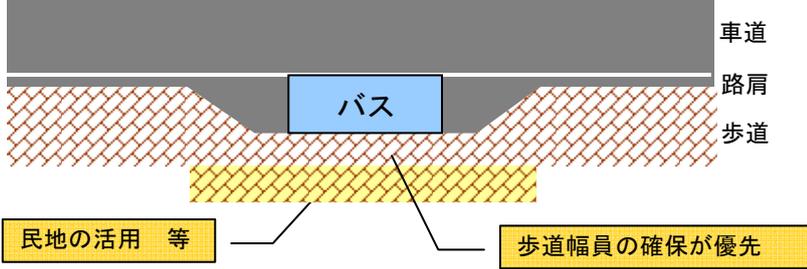
道路機能	歩行者量	自転車量	沿道土地利用		
			中心拠点 集客施設周辺	周辺市街地	工業団地
主要幹線路	多い	多い	A	A・B	A・B
		少ない	B・C	B・C	B・C
	少ない	多い	B	B	B
		少ない	C	C	C
幹線道路	多い	多い	A・B・D・E	A・B・D・E	A・B・D・E
		少ない	B・C・E・F	B・C・E・F	B・C・E・F
	少ない	多い	B・E	B・E	B・E
		少ない	C・F	C・F	C・F
地区幹線路	多い	多い	A・B・D・E	A・B・D・E	A・B・D・E
		少ない	B・C・E・F	B・C・E・F	B・C・E・F
	少ない	多い	B・E	B・E	B・E
		少ない	C・F	C・F	C・F



【バスベイ（バス専用停車帯）】

- ・ 交通量の多い幹線道路においては、バスの停車により後続車両の走行を損なうことのないよう、バスベイ（バス専用停車帯）を設けることを基本とします。
- ・ 植樹帯もしくは停車帯がある場合は、道路用地内でバス停留所のスペースを生み出すことはできますが、植樹帯、停車帯がない道路の場合は、公共用地や民地を活用して新たなバスベイ用地を確保していくこととします。
- ・ ただし、こうした用地が確保できない場合、歩道の幅員を削ってまで無理にバスベイを設けることはしないものとします。

■バス停設置の考え方

ケース	バス停設置イメージ
<p>中心拠点・集客施設周辺 (歩道空間に余裕がある場合)</p>	 <p>★植樹帯スペースを活用することにより、バス停空間を確保</p>
<p>工業地区 (車道空間に余裕がある場合)</p>	 <p>★停車帯スペースを活用することにより、バス停空間を確保</p>
<p>周辺市街地 (道路空間に余裕がない場合)</p>	 <p>★新たな用地(公共用地もしくは民地)を確保しバス停空間を創出</p> <p>★歩道幅員を削ってまでバスベイを設置しない</p>

※バス停上屋等の設置については、別途必要幅員を付加する。

【交差点部における幅員構成】

- ・ 交差点部においては、必要に応じ右折レーンを設置していきませんが、設置に関する基本的な考え方を以下に整理します。

〔交差点部断面構成の基本的な考え方〕

- 道路一般部における歩道部幅員を最低限確保する。
- 幹線道路（主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路）相互の交差点部においては、道路のトラフィック機能を損なうことのないよう、基本的に右折レーンを設置する。
- 可能な限り、一般部と交差点部の総幅員の差が生じないように工夫する。

■交差点部断面構成（案）

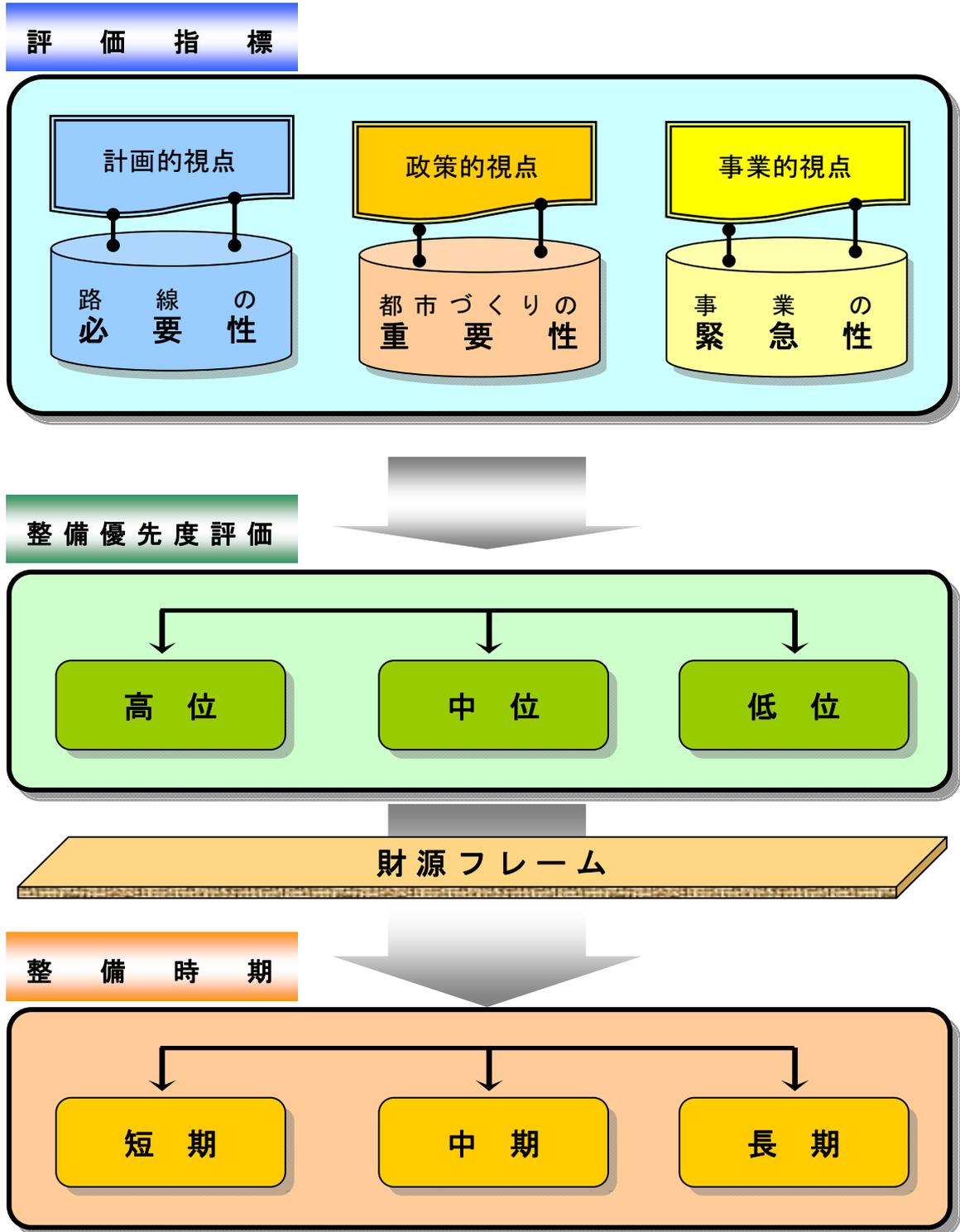
	平面構成
<p>ケース 1</p> <p>停車帯あり 植樹帯あり</p>	<p>★停車帯の省略、植樹帯の縮小により一般部幅員を維持</p>
<p>ケース 2</p> <p>停車帯 or 植樹帯あり</p>	<p>★植樹帯等の省略により概ね一般部幅員を維持</p>
<p>ケース 3</p> <p>停車帯なし 植樹帯なし</p>	<p>★新たに右折レーン分の用地を確保 ★やむを得ない場合はみなしレーン(直進右折共用)設置</p>

3. 道路整備プログラム

(1) 整備優先度の検討手順

- ・ 幹線道路について、道路区間ごとに整備の必要性・事業の緊急性・都市づくりの重要性から整備優先度を評価し、財政面を勘案しながら整備時期を検討していきます。
- ・ また、本プログラムは、都市計画道路の見直し作業の一環としても捉え、県の「都市計画道路見直しガイドライン」（以降、「県ガイドライン」と称す）にも準拠しています。

■ 整備優先度の検討手順



第4章 都市交通計画

(2) 路線優先度評価指標の検討

- 各視点における評価指標における評価項目、評価の視点等について以下に整理します。

■ 優先度評価基準

評価項目		評価の視点	抽出基準	県が打算	
交通処理機能	自動車	走行機能	幹線機能を有しているか。	幹線街路（主要幹線、幹線、地区幹線）	○
		アクセス機能（交通結節機能の支援）	交通拠点へのアクセス機能を有しているか。	交通拠点のアクセス路線	○
		渋滞緩和	周辺道路の渋滞が緩和されるか。	現況混雑度が高い道路の付近に位置する路線	○
	歩行者	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しているか。	緑のネットワークで位置づけられる路線	○
福祉的観点（歩行者の安全性）		福祉施策（交通バリアフリー関連、福祉のまちづくり等）へ寄与する路線か。	福祉施策で位置づけられる路線	○	
市街地形成機能	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。	商業・業務地を通る路線	○	
	産業活動への支援	産業・経済活動を支えているか。	物流動線として位置づけられる路線	○	
	居住環境	既成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。	一団の住宅地の周辺路線	○	
	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。	バス経路となる路線	—	
空間機能	環境	環境（大気・騒音・振動）負荷の軽減	混雑度が大きい（＝環境負荷が大きい）箇所の是正に寄与するか。	現況混雑度が高い道路の付近に位置する路線	○
		景観形成	地域の都市景観の形成に寄与するか。	景観地区に位置する路線	○
	都市防災	避難経路		住宅密集地を中心に避難経路となる路線	○
		延焼遮断機能	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。	市街地を中心に延焼遮断機能を持つ路線	○
		緊急輸送路		災害時にも隣接する都市を結ぶ路線	○

政策的視点 《重要性》

評価項目	評価の視点	抽出基準	県が打算	
将来像の実現	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。	上位計画で都市軸としての位置づけがある路線	○
都市交通施策	綾瀬IC周辺開発を支援する道路	IC設置に伴い整備すべき路線か。	IC接続及び周辺路線	—
	中心市街地の機能向上と市街地環境の改善	中心市街地の機能向上と市街地の生活環境向上に資するか。	中心市街地を形成する路線	—

事業的視点 《実現性》

評価項目	評価の視点	抽出基準	県が打算	
事業実施の優位性	事業計画の有無	事業の実施計画があるか。または、事業化の予定があるか。	まちづくり事業による事業化路線及び接続路線	—
事業実施の難易度	移動困難施設等の有無	貴重な資源・大規模施設等はないか。支障建築物は多くないか。	移動困難施設の影響路線	○
	構造上の問題の有無	地形上の制約（縦断勾配等）により整備が困難ではないか。	構造上の整備難易路線	—
事業実施の低調	代替機能	平行する代替路線が存在するか。	代替路線のある路線	○

