

# 第三回（仮称）綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会幹事会

日 時：平成24年11月6日（火） 10:00～

場 所：神奈川県庁新庁舎 10階 県土整備局会議室

## 次 第

### 1 開会

### 2 委員の紹介

### 3 議事

（1）環境アセスメントの手続きについて・・・・・・・・・・資料1

（2）実施計画書（案）について・・・・・・・・・・資料2

（3）スケジュール（案）について・・・・・・・・・・資料3

（4）その他

### 4 閉会

## 環境アセスメントの手続きについて

### 1 手続きの経緯

(仮称)綾瀬スマートインターチェンジは、神奈川県環境影響評価条例の対象事業であることから、(仮称)綾瀬インターチェンジ事業として、平成19年度から環境アセスメントの手続きを開始しました。

「実施計画書」や「予測評価書案」に係る手続きを進め、平成24年10月17日の「予測評価書」の提出、11月2日からの縦覧を持って、事業の着手前に必要な手続きが終わりました。

#### 【環境影響予測評価実施計画書に係る手続】

H19. 10. 31	事業者から知事に環境影響予測評価実施計画書を提出
H19. 11. 27	知事から神奈川県環境影響評価審査会に諮問
H19. 11. 27～H20. 1. 10	環境影響予測評価実施計画書の写しの縦覧期間 環境影響予測評価実施計画意見書の提出期間 (提出意見書数2通)
H20. 2. 4	綾瀬市長及び海老名市長から意見の送付
H20. 3. 6	神奈川県環境影響評価審査会から知事に答申
H20. 3. 14	知事から事業者を実施計画審査意見書を送付

#### 【環境影響予測評価書案に係る手続】

H24. 3. 27	事業者から知事に環境影響予測評価書案を提出
H24. 4. 24～H24. 6. 7	環境影響予測評価書案の写しの縦覧期間 環境影響予測評価書案意見書の提出期間 (提出意見書数3通)
H24. 4. 25	知事から神奈川県環境影響評価審査会に諮問
H24. 5. 19、20	環境影響予測評価書案説明会の開催
H24. 6. 25	事業者から知事に意見・見解書の提出
H24. 6. 29～H24. 7. 30	意見・見解書の写しの縦覧期間
H24. 6. 29	公聴会の開催の公表
H24. 8. 11	公聴会の開催(公述人2名、事業者陳述人1名)
H24. 8. 22	綾瀬市長及び海老名市長から意見の送付
H24. 10. 3	神奈川県環境影響評価審査会から知事に答申
H24. 10. 9	知事から事業者に環境影響評価審査書を送付

#### 【環境影響予測評価書に係る手続】

H24. 10. 17	事業者から知事に環境影響予測評価書を提出
H24. 11. 2	環境影響予測評価書の公告
H24. 11. 2～H24. 11. 16	環境影響予測評価書の写しの縦覧期間

### 2 環境影響評価審査書に対する事業者の主な対応

平成24年10月9日に知事が送付した環境影響評価審査書に対する、環境影響予測評価書における対応は、別紙のとおりです。

**(仮称)綾瀬インターチェンジに係る環境影響予測評価書案  
についての環境影響予測評価審査書に対する事業者の対応**

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容
<p><b>I 総括事項</b></p> <p>(仮称)綾瀬インターチェンジの設置事業(以下「本件事業」という。)は、東名高速道路の横浜町田インターチェンジと厚木インターチェンジが約 15 キロメートル離れており、この間に位置する綾瀬市などから東名高速道路にアクセスしにくい状況にあることから、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化とともに、既存の両インターチェンジ周辺の渋滞緩和を図ることを目的として、これらのほぼ中間の綾瀬市小園 720 番地外にインターチェンジを新設する事業である。</p> <p>本件事業は、東名高速道路と県道 42 号(藤沢座間厚木)を結ぶインターチェンジを設置するものであり、平成 19 年 10 月に提出された環境影響予測評価実施計画書(以下「実施計画書」という。)における本件事業の規模は、東名高速道路本線とのランプ(4 本)、料金所(6 レーン)、ランプ橋及び出入口交差点などを整備するとしていた。</p> <p>実施計画書の手続終了後、国土交通省から「スマートインターチェンジ制度」の拡充が示されたことから、当該制度を活用するため、事業計画を見直し、ランプ橋は設けず、料金所も 2 レーン減らして整備することとした。</p>	<p>県では、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における安全・安心の確保を図るため、県土構造の骨格となる自動車専用道路ネットワークの整備を促進しています。</p> <p>具体的には、東名高速道路や新東名高速道路、さがみ縦貫道路や首都高速道路などが相互に連絡して利用できるネットワークを形成するとともに、県内の市街地のどこからでも、これらの自動車専用道路に 5 km 以内でアクセスできるよう、インターチェンジを設けることにより、一般の道路から自動車専用道路に自動車交通を転換させ、幹線道路や生活道路の交通混雑の緩和や機能回復、沿道環境の改善、交通事故の減少などを図るものです。</p> <p>一方、東名高速道路の横浜町田インターチェンジと厚木インターチェンジは、約 15 km 離れており、この間に位置する綾瀬市などからは、両インターチェンジにアクセスしにくい状況にあるとともに、さがみ縦貫道路などの自動車専用道路の供用後においても自動車専用道路に 5 km 以内でアクセスできない状況です。</p> <p>そのため、この地域が自動車専用道路に 5 km 以内でアクセスできるよう、両インターチェンジのほぼ中間に、新たなインターチェンジを設置し、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における安全・安心の確保を図るとともに、既存のインターチェンジ周辺の渋滞緩和を図るものです。</p> <p>(仮称)綾瀬インターチェンジの設置事業(以下「本件事業」という。)は、「地域活性化インターチェンジ制度」を活用し、整備費用を利用者からの料金収入で賄う道路公社による有料道路事業を予定していましたが、平成 21 年 2 月に、国から「スマートインターチェンジ制度」の拡充が示され、本件事業のように高速道路本線に直結するタイプのインターチェンジにも「スマートインターチェンジ制度」が導入できることとなったため、事業手法を変更し、スマートインターチェンジを新設する事業としました。</p> <p>この変更に伴い、ランプ橋が不要となり、料金所が 2 レーン減少するなど、土地の改変範囲が大幅に縮小することになります。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容
<p>実施区域の用途地域は主に工業専用地域と準工業地域となっており、その周辺には第一種低層住居専用地域と第一種中高層住居専用地域も存在し、一帯は市街地が形成されている。また、インターチェンジと接続する県道42号（藤沢座間厚木）は、4車線で整備されている。</p> <p>本件事業は、市街化された地域において新たにインターチェンジを建設することから、工事の実施や施設の存在及び供用による騒音などの環境影響が考えられる。また、供用開始後には、周辺の市街地において自動車交通量の増加の可能性がある。</p> <p>したがって、環境影響予測評価書（以下「予測評価書」という。）の作成に当たっては、次の審査結果を十分に踏まえ、適切な対応を図ること。</p>	<p>また、本件事業は、周辺の住宅地への影響に配慮し、インターチェンジのほぼ全体を工業専用地域の中に収めるコンパクトな構造にするなど、より環境への影響が小さくなるように事業計画を見直しており、その結果、「神奈川県環境影響評価技術指針」や国土交通省の国土技術政策総合研究所及び独立行政法人土木研究所がとりまとめた「道路環境影響評価の技術手法」に基づき実施した予測の結果は、いずれも基準となる値と同じ、または、下回ることから、周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないと考えています。</p> <p>なお、万一、当初予測できなかった事態が生じ、周辺環境に著しい影響を及ぼすことが懸念される場合には、必要に応じて関係機関の協力を得て、環境保全のための適切な措置を講じます。</p> <p>環境影響予測評価書（以下「予測評価書」という。）は、審査意見等を勘案し、環境影響予測評価書案（以下「予測評価書案」という。）の記載事項に検討を加え、必要な修正を行い、とりまとめています。</p> <p>なお、個別事項に対する対応は、次頁以降に示すとおりです。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容
<p><b>II 個別事項</b></p> <p><b>1 騒音・低周波空気振動</b></p> <p><b>(1) 縦断勾配に関する補正について</b></p> <p>自動車走行騒音の音響パワーレベル予測式における縦断勾配に関する補正について、東名高速道路本線における縦断勾配の大きさを、予測評価書において明らかにすること。</p> <p><b>(2) 供用時の騒音対策について</b></p> <p>自動車走行騒音の予測結果は道路から20メートルまでの沿道地域において環境基準を満たしているが、その後背地に比較的閑静な住宅地が隣接する区域があることから、新設する道路は可能な限り、低騒音舗装などによる騒音の軽減に努めること。</p> <p><b>(3) 東名高速道路の側道を走行する車両の影響について</b></p> <p>騒音レベルの測定結果について、側道を走行する車両による影響が大きい理由を予測評価書において丁寧に説明すること。</p> <p>予測結果については、側道を走行する車両による影響が含まれていないため、側道を走行する車両の走行区分の他に昼夜の車両台数なども予測条件として明らかにした上で、側道を走行する車両による影響も考慮した予測及び評価を行うこと。</p>	<p>自動車走行騒音の音響パワーレベル予測式における縦断勾配に関する補正について、この付近の東名高速道路本線における縦断勾配は、名古屋方面から東京方面に向かって0.8%の上り勾配であることを、予測評価書(p.5-93)に新たに記載しました。</p> <p>予測評価書(p.1-12)に示す対象事業の実施に関し環境に配慮した内容の社会的配慮の中で、低騒音舗装については、積極的に検討し、必要に応じて騒音の軽減に努めるとしています。</p> <p>予測評価書(p.5-73)に示す、調査地点No.2、No.4、No.5における道路交通騒音調査は、現在の騒音状況を把握するため、東名高速道路を走行する車両及び東名高速道路の側道を走行する車両を対象に実施しました。</p> <p>一方、予測評価書(p.5-103)に示す、予測断面c、dにおける自動車の走行に係る騒音の予測を、本件事業による影響を把握するため、東名高速道路を走行する車両のみを対象として行ったところ、予測結果は、道路交通騒音の調査結果と比べ小さくなりました。</p> <p>この差異は、側道の自動車交通量が多い地点において大きくなること、また、東名高速道路を走行する車両の影響は、設置済の防音壁により低減されていることから、側道を走行する車両による影響と考えられます。</p> <p>したがって、予測評価書においては、側道を走行する車両の影響も考慮した予測及び評価を行うこととし、予測評価書(p.5-101)に予測条件を、予測評価書(p.5-104)に予測結果を新たに記載しました。</p> <p>なお、予測評価書(p.5-111)に記載のとおり、側道を走行する車両の影響も考慮した予測結果についても、基準との整合が図られています。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容
<p><b>2 安全（交通）</b></p> <p><b>(1) 交差点需要率について</b></p> <p>交差点需要率の数値の範囲に関する記述が十分ではないため、予測評価書において詳しくかつ適切に説明すること。</p>	<p>交差点需要率は、交差点における道路の交通容量<sup>※1</sup>に対する交通量の割合を示すものです。一般的に信号がない交差点では、道路の交通需要と交通容量の比率が「1」を超えると、交通需要が道路の交通容量以上であることを意味し、交通をさばくことができず、渋滞が発生するとされています。</p> <p>また、信号交差点における需要率では、信号の赤時間による損失分<sup>※2</sup>を考慮する必要がありますので、「0.9」を超えると渋滞が発生するとされています。</p> <p>なお、交差点需要率の数値の範囲については、よりわかりやすい表記となるように、予測評価書案 (p. 5-319) の記載を予測評価書 (p. 5-326) において修正しました。</p> <p>※1 道路の交通容量について 道路の交通容量とは、一定の道路条件と交通条件の下で、ある一定の時間内にある道路の断面を通過することが期待できる自動車の最大数のことであり、道路が自動車をさばく能力を示すものです。 (出典：「道路の交通容量」(昭和59年9月 社団法人日本道路協会))</p> <p>※2 信号の赤時間による損失分について 信号交差点では、黄時間と全赤時間によって構成される交差点内の車両の一掃に必要な損失時間(クリアランス損失)、赤から青に変わった際に発進加速に必要な損失時間(発進損失)が生じます。これらを合わせると、信号1サイクルのうち約1割程度の損失時間になります。この損失分を考慮すると、信号交差点では「0.9」程度を超えると渋滞が発生すると言われています。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容
<p><b>(2) 交差点の交通状況について</b></p> <p>周辺の交通混雑に著しい影響は及ぼさないと予測している一方で、渋滞の発生状況に関する記載があり、交通混雑に対する説明が不足しているため、予測評価書において渋滞の長さに加えて、継続時間及び発生原因を示し、交差点の交通状況を丁寧に説明すること。</p>	<p>渋滞の発生状況については、予測評価書（p. 5-294）に記載している6箇所の交差点において、24時間、10分間隔の調査を行い、渋滞長や滞留長に加えて、渋滞の継続時間や発生原因等についても記録しています。</p> <p>この調査結果では、渋滞長が最も長い約600mで表記されているNo.5綾北小学校前交差点は、通過にかかる時間が5分程度、約600mの渋滞は30分程度で解消しています。</p> <p>また、渋滞長が約400mで表記されているNo.2綾瀬市役所前交差点は、通過にかかる時間が4分程度、約400mの渋滞は30分程度で解消しています。</p> <p>このように、この地域の主要な交差点における渋滞は、限られた時間・方向のみで発生し、通過にかかる時間は5分程度、継続時間も1時間に満たない状況にあり、慢性的な渋滞が発生している状況ではありません。</p> <p>なお、交差点の交通状況について、予測評価書案（p. 5-307）では、各交差点の方向別の最大の滞留長及び渋滞長を記載していましたが、よりわかりやすい表記となるように、予測評価書（p. 5-313）において修正するとともに、予測評価書資料編（「4. 交通量」（p. 資 4-229～p. 資 4-272））の滞留長・渋滞長調査結果に、継続時間、発生原因等を追加しました。</p>

# (仮称)綾瀬スマートIC実施計画書 (案)

平成24年11月6日  
神奈川県

## 目次

1	路線名	1ページ
2	連結位置及び連結予定施設	2ページ
3	連結を必要とする理由	3ページ
4	計画交通量、供用予定時期	6ページ
5	連結のために必要な工事に要する費用の概算額	7ページ
6	管理・運営形態	10ページ
7	管理・運営のために必要な費用の概算額	11ページ
8	当該ICの設置により期待される整備効果	12ページ
9	費用便益比(B/C)及び採算性	19ページ
10	概略図面、その他必要な図面	21ページ
11	参考資料、その他必要な資料	別添 1

# 1 路線名

路線名：第一東海自動車道（東名高速道路）



1

# 2 連結位置及び連結予定施設

連結位置：神奈川県綾瀬市小園地内他  
連結予定施設：県道42号(藤沢座間厚木)  
※上り線はIC整備に伴い市道11号線の一部を県道42号に昇格



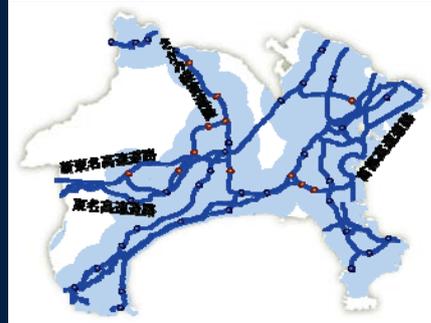
2

### 3 連結を必要とする理由

県では、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における安全・安心の確保を図るため、県土構造の骨格となる自動車専用道路ネットワークの整備を促進している。

具体的には、東名高速道路や新東名高速道路、さがみ縦貫道路や首都高速道路などが相互に連絡して利用できるネットワークを形成するとともに、県内の市街地のどこからでもこれらの自動車専用道路に5km以内でアクセスできるよう、インターチェンジを設けることにより、一般の道路から自動車専用道路に自動車交通を転換させ、幹線道路や生活道路の交通混雑の緩和や機能回復、沿道環境の改善、交通事故の減少などを図るものである。

【インターチェンジまで5km圏域図】



※ : インターチェンジまで5km圏域  
※供用中及び今後供用するインターチェンジ

3

### 3 連結を必要とする理由

一方、東名高速道路の横浜町田インターチェンジと厚木インターチェンジは、約15km離れており、この間に位置する綾瀬市などからは、両インターチェンジにアクセスしにくい状況であるとともに、さがみ縦貫道路など自動車専用道路の供用後においても自動車専用道路に5km以内でアクセスできない状況である。

そのため、この地域が自動車専用道路に5km以内でアクセスできるよう、両インターチェンジのほぼ中間に、新たなインターチェンジを設置し、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における安全・安心の確保を図るとともに、既存のインターチェンジ周辺の渋滞緩和を図るものである。



4

### 3 連結を必要とする理由

また、県の都市づくり分野での基幹的な個別計画である「かながわ都市マスタープラン・地域別計画（平成22年11月）」では、都市圏域別都市づくりの基本方針（県央都市圏域）において、県土連携軸（都市圏域間・拠点間の交流連携を促進する連携軸）として、「東京市部・区部方向の連携軸である「厚木東京軸」の機能強化として、東名高速道路への利便性を高める「（仮称）綾瀬インターチェンジ」の設置に取り組む」と位置づけている。

一方、綾瀬市の総合計画である「新時代 あやせプラン21（平成22年12月）」では「人々が集うにぎわいとふれあいのあるまちの実現のため、（仮称）綾瀬インターチェンジ設置による広域的な立地ポテンシャルの向上を活かし、新産業拠点の整備をはじめ、産業交流拠点の創出や都市中心拠点の機能充実により、農商工の資源連携などによる既存産業の活性化と新たな産業形成を図る」と位置づけている。



5

### 4 計画交通量、供用予定時期

#### ①計画交通量

計画交通量（H42）：約9,800台/日

\* 平成17年道路交通センサスに基づく将来交通量推計基礎データを用いて、  
転換率併用型分割配分法により推計

\* ETC利用率は、90%として推計

#### ②供用予定時期

平成30年3月31日までに供用することを目標とする

6

## 5 連結のために必要な工事に要する費用の概算額

①中日本高速道路(株)負担分 【日本高速道路保有・債務返済機構 資産分】	6,612百万円
②中日本高速道路(株)負担分 【中日本高速道路(株) 資産分】	301百万円
③地方公共団体負担分	3,406百万円
<hr/>	
合計（税込）	10,319百万円

※現時点における概算額及び負担の考え方に基づくものであり、変更となる場合がある。  
※端数の関係で、合計が一致しない場合がある。

7

## 6 管理・運営形態

- ①運用時間：24時間
- ②対応車種：ETC車載器を搭載した全車種  
(軽自動車等、普通車、中型車、大型車、特大車)  
(通行可能対象車の長さは16.5m以下)
- ②利用形態：一旦停止型  
フルインター(全方向出入り可能)

※ 当該ICの供用後も継続して、社会便益・安全性・採算性・管理・運営形態について、定期的にフォローアップし、必要に応じて見直すものとする。

8

## 6 管理・運営形態 中日本高速道路株式会社 料金車種区分

車種区分	自動車の種類	定義
軽自動車等	イ 軽自動車	道路運送車両法（昭和26法律第185号。以下「法」という。）第3条の軽自動車
	ロ 小型特殊自動車	法第3条の小型特殊自動車
	ハ 小型二輪自動車	法第3条の小型自動車のうち、二輪自動車（側車付き二輪自動車を含む。）であるもの
普通車	ニ 小型自動車	法第3条の小型自動車で、人の運送の用に供するものにあつては、乗車定員が10人以下のもの（ハに該当するものを除く。）
	ホ 普通乗用自動車	法第3条の普通自動車のうち、人の運送の用に供する乗車定員が10人以上のもの
中型車	ヘ けん引自動車	けん引するための構造及び装置を有する自動車（以下「けん引自動車」という。）のうち、イないしハに該当するものとけん引されるための構造及び装置を有する自動車（以下「被けん引自動車」という。）との連結車両で、被けん引自動車の車軸数が1のもの
	ト 普通貨物自動車 （車両総重量8トン未満かつ最大積載量5トン未満で3車軸以上）	法第3条の普通自動車のうち、貨物の運送の用に供するもの（以下「普通貨物自動車」という。）で、車両総重量8トン未満かつ最大積載量5トン未満で車軸数が3以上のものまたは被けん引自動車を連結していないセミトレーラ用トラック（2車軸）
大型車	チ 乗合型自動車 （乗車定員11人以上29人以下で車両総重量8トン未満）	法第3条の普通自動車のうち、人の運送の用に供する乗車定員11人以上のもの（以下「乗合型自動車」という。）で、乗車定員が29人以下であり、かつ車両総重量8トン未満のもの
	リ けん引自動車	イないしハに該当するけん引自動車と、被けん引自動車（2車軸以上）との連結車両
大型車	ス 普通貨物自動車 （車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上で3車軸以下及び車両総重量2.5トン以下で4車軸）	普通貨物自動車のうち、車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上で車軸数が3以上のもの（トに該当するものを除く。）、車両の総重量、長さ等が車両制限令（昭和36年政令第265号）第3条第1項に定める限度以下で、車軸数が4のもの及び被けん引自動車を連結していないセミトレーラ用トラック（3車軸）
	ル 乗合型自動車 （路線を定めて定期若しくは臨時に運行するもの等）	乗合型自動車で、乗車定員が30人以上または車両総重量8トン以上のものうち、道路運送法（昭和26年法律第183号）第4条に規定する許可を受けて同法第3条第1号イに掲げる一般乗合旅客自動車運送事業を営業者である者が当該許可に係る路線を定期に運行するもの及びこれに類するものとして中日本高速道路株式会社が認めたもの及び同法第3条第1号ロに掲げる一般貸切旅客自動車運送事業を営業者が同法第21条第2号に規定する許可を受けて当該許可に係る路線を運行するもの、並びに車両総重量8トン以上のものうち、乗車定員が29人以下で、かつ車両の長さが9メートル未満のもの
特大車	シ けん引自動車	イまたはホに該当するけん引自動車と被けん引自動車（2車軸以上）との連結車両、トまたはチに該当するけん引自動車と被けん引自動車（1車軸）との連結車両
	ソ 普通貨物自動車 （4車軸以上）	普通貨物自動車で、車軸数が4以上のもの（スに該当するものを除く。）
	カ 連結車両	けん引自動車と被けん引自動車との連結車両（ヘ、リ及びソに該当するものを除く。）
	キ 大型特殊自動車	法第3条の大型特殊自動車
	ク 乗合型自動車 （その他）	乗合型自動車で、乗車定員が30人以上または車両総重量8トン以上のもの（ルに該当するものを除く。）

9

## 7 管理・運営のために必要な費用の概算額

### 【年間維持管理経費の内訳】

①維持管理費（機器・施設の点検補修費等） 7,000千円／年

②ETC監視員（2名体制） 43,000千円／年

合計（税込） 50,000千円／年

※ ETC監視員は上り線、下り線の各料金所に1名配置する。

10

## 8 当該 I C の設置により期待できる整備効果

- ① 広域アクセス性の向上
- ② 既存 I C 周辺の交通の負荷軽減
- ③ 救命救急センターへの速達性の強化
- ④ 企業活動の活性化
- ⑤ 大規模災害時の防災力の向上

11

## 8 当該 I C の設置により期待できる整備効果

### ① 広域アクセス性の向上

（仮称）綾瀬スマート I C の設置により、綾瀬市のほぼ全域、大和市、座間市、藤沢市の一部などが、新たに I C まで 5 km の圏域になり、県民にとっての利便性が向上するとともに、産業経済の活性化が期待される。

I C まで 5 km の圏域は、（仮称）綾瀬スマート I C の設置により、約 30 km<sup>2</sup> 拡大し、県内の自動車専用道路がすべて整備されたときの I C まで 5 km 圏域の面積を 100% とした場合、約 2% 拡大することになる。



- 現在の 5 km 圏域
- 圏央道等の開通による拡大エリア
- （仮称）綾瀬スマート I C による拡大エリア

12

## 8 当該 I C の設置により期待できる整備効果

### ② 既存 I C 周辺の交通の負荷軽減

東名高速道路へのアクセスが分散されることから、既存 I C 周辺の交通の負荷軽減が図られる。

#### ■ 既存 I C 出入り交通量（平成42年推計値）



13

## 8 当該 I C の設置により期待できる整備効果

### ③ 救命救急センターへの速達性の強化

東海大学医学部附属病院及び昭和大学藤が丘病院までの所要時間が大幅に短縮され、周辺住民への救命体制の強化が図られる。

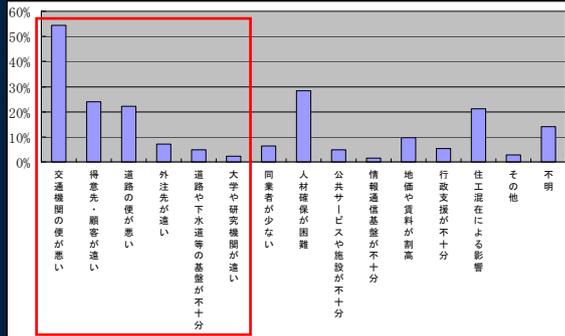


14

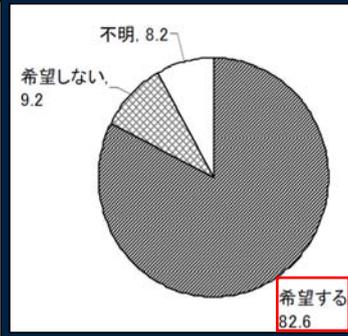
## 8 当該 I C の設置により期待できる整備効果

### ④ 企業活動の活性化

綾瀬市で事業を行うデメリットに関するアンケート調査では、交通機関の便が悪い、得意先・顧客が遠いなど広域アクセス性の低さを指摘する回答が多くあるが、これらは、(仮称)綾瀬スマート I C の設置により改善が期待できる。また、約 83% の企業が、企業活動の効率の向上に寄与する(仮称)綾瀬スマート I C の設置を希望している。



綾瀬市で事業を行うデメリット  
綾瀬市産業振興マスタープラン(工業編)



綾瀬インターチェンジの設置について  
綾瀬市産業振興マスタープラン(工業編)

15

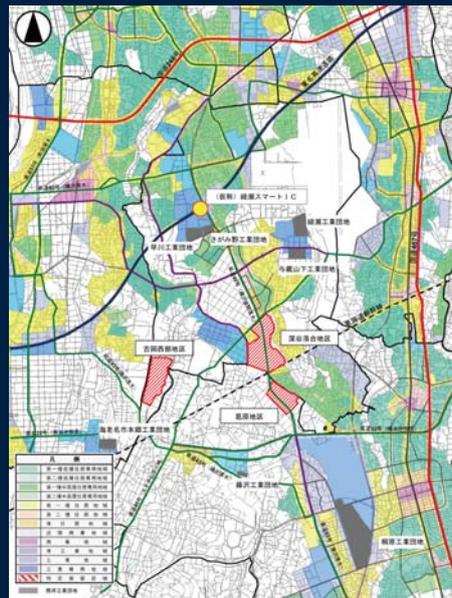
## 8 当該 I C の設置により期待できる整備効果

### ④ 企業活動の活性化

(仮称)綾瀬スマート I C  
の広域アクセス性を活かした  
新たな産業拠点の整備

地区名	面積 (ha)	備考
深谷落合	50.2	綾瀬市
吉岡西部	32.0	綾瀬市
葛原	23.0	藤沢市

\*第6回線引き見直しにおける、綾瀬市及び藤沢市内の工業系特定保留区域



16

## 8 当該ICの設置により期待できる整備効果

### ⑤大規模災害時の防災力の向上

緊急輸送道路である東名高速道路に、この地域の「玄関口」が設けられ、災害時の広域物資輸送拠点である海上自衛隊厚木航空基地及び厚木海軍飛行場や、この地域の物資等集積拠点である綾瀬市市民スポーツセンターなどとも連携した、迅速かつ、効率的な避難や、救命・救急活動、物資の運搬が可能となり、大規模災害時の防災力の向上が図られる。



17

## 9 費用便益比 (B/C) 及び採算性

### ①費用便益比 (B/C)

費用便益比 (B/C) = 約 5.6  
⇒十分な社会的便益が得られる

#### (1) 便益 (B)

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
単年便益 (初年便益)	25億円	7億円	2億円	34億円
基準年における 現在価値 (B)	432億円	111億円	37億円	580億円

#### (2) 費用 (C)

	事業費	維持管理費	合 計
単純合計	103億円	45億円	148億円
基準年における 現在価値 (C)	90億円	14億円	104億円

※現時点における事業費に基づくものであり、変更となる場合がある。

18

## 9 費用便益比（B/C）及び採算性

### ②採算性

増収額 > 管理・運営費となるため、採算性は確保される

#### （1）増収額

（仮称）綾瀬スマートICを導入した場合の交通量推計結果に基づき、ETC利用率を用いて利用台数を算出し、増収額を算出した。

増収額（税込）＝約440,000千円/年

\*ETC利用率を90%とし、平成42年の推計交通量結果に基づき計算。

#### （2）管理・運営費

管理・運営費（税込）＝約50,000千円/年

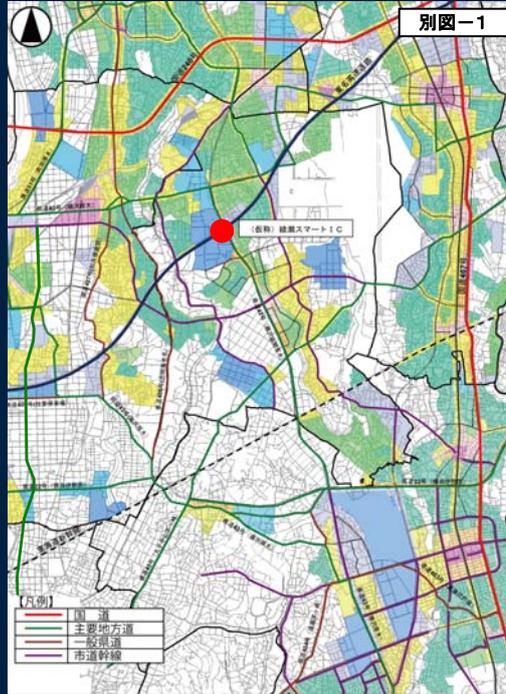
19

## 10 概略図面、その他必要な図面

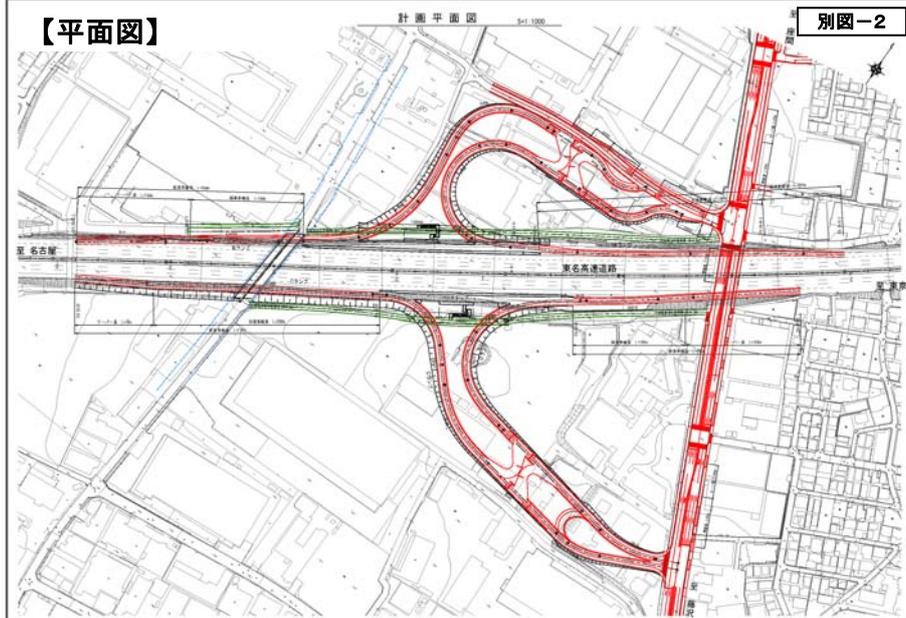
- 位置図 : 50,000分の1 . . . . . 別図-1
- 平面図 : 1,000分の1 . . . . . 別図-2
- 縦断図 : 縦200分の1、横1,000分の1 . . . 別図-3
- 標準横断図 : 100分の1 . . . . . 別図-4

20

【位置図】



【平面図】



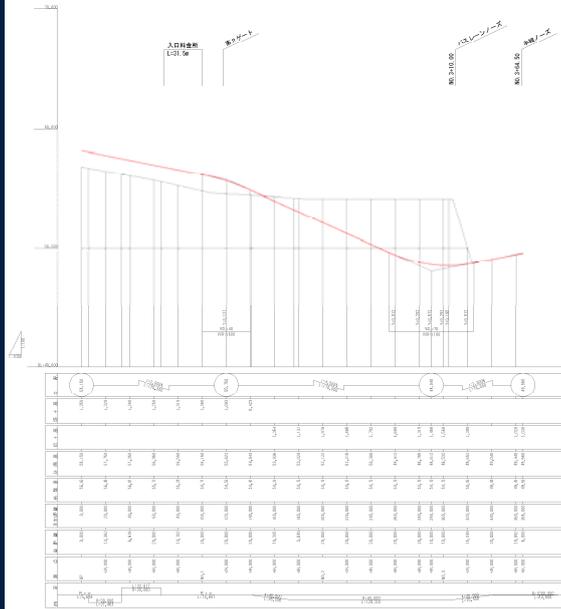
\*本図面は、IC構造の概略を示すものであり、今後、詳細設計を踏まえ、関係機関と協議を進めていく。

【縦断面図】

Aランプ縦断面図

Y=1:100  
H=1:1000

別図-3.1



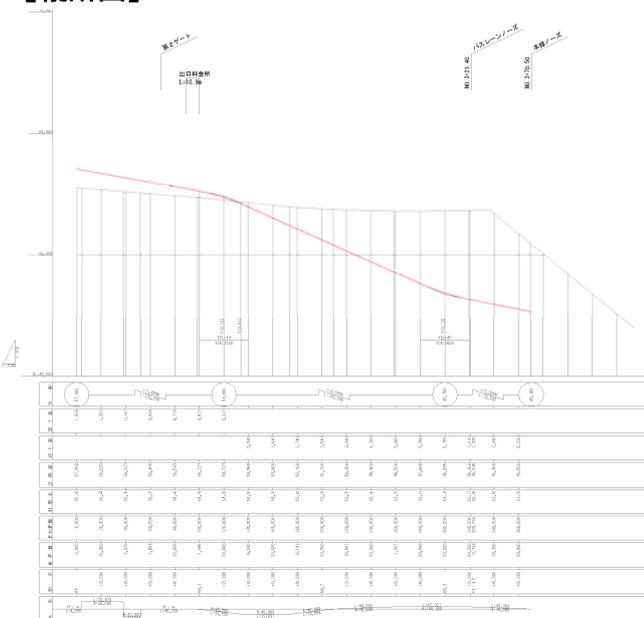
\*本図面は、I C構造の概略を示すものであり、今後、詳細設計を踏まえ、関係機関と協議を進めていく。

【縦断面図】

Bランプ縦断面図

Y=1:100  
H=1:1000

別図-3.2

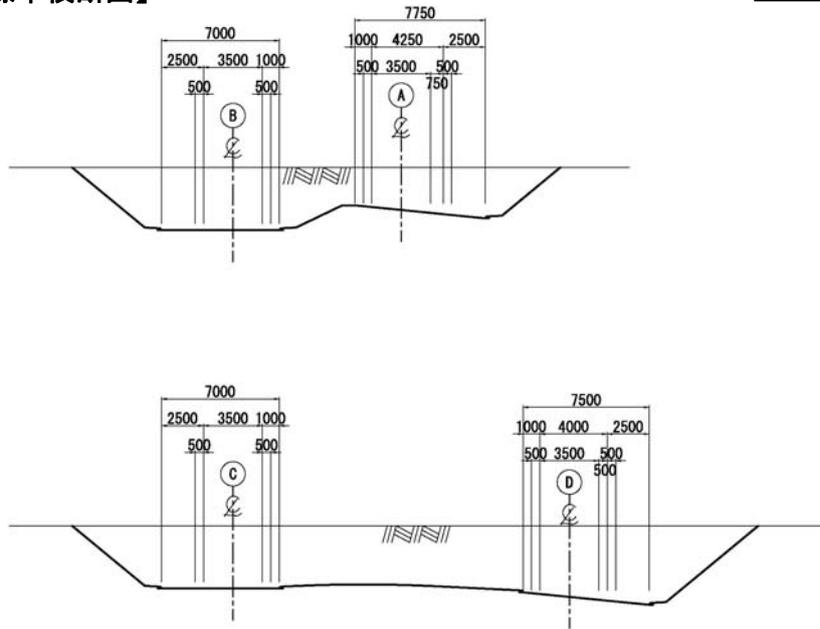


\*本図面は、I C構造の概略を示すものであり、今後、詳細設計を踏まえ、関係機関と協議を進めていく。



【標準横断図】

別図-4



\*本図面は、I.C.構造の概略を示すものであり、今後、詳細設計を踏まえ、関係機関と協議を進めていく。

別添1

(仮称)綾瀬スマートIC実施計画書  
(案)

参考資料、その他必要な資料

平成24年11月6日  
神奈川県

# 目次

- 1 概算事業費の内訳・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 ページ
- 2 地元住民や関係機関等との協議・調整状況・・・・・・・・ 2 ページ
- 3 計画交通量の算出資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6 ページ
- 4 費用便益比（B／C）の算出資料・・・・・・・・・・・・ 7 ページ
- 5 採算性の算出資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10 ページ
- 6 地域活性化に資する事業等の説明資料・・・・・・・・・・ 11 ページ
- 7 IC整備と地域活性化に資する事業等の事業工程表・・ 15 ページ
- 8 周辺土地利用計画図・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16 ページ
- 9 周辺道路網図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17 ページ
- 10 東名高速道路上り線渋滞時の影響について・・・・・・・・ 18 ページ
- 11 区分図（施工、費用負担、管理、財産）・・・・・・・・ 19 ページ

## 1 概算事業費の内訳

費用・工種等		金額		更新 年数	備考
		税込	税抜		
【単位：千円】					
<b>I 地方公共団体</b>					
工事費	土工費	93,068	88,637		
	舗装費	67,543	64,328	12	
	中央分離帯費	0	0		
	橋費	1,403,087	1,336,273		
	連絡等施設費	0	0		
	交通管理施設費	7,766	7,398		
	小計	1,571,464	1,486,632		
用地及び補償費		1,688,841	1,634,197		
市街地案内標識		12,000	12,000		
設計・施工管理委託費		122,762	126,469		
地方公共団体負担計		3,405,696	3,269,297		
<b>官費社負担</b>					
工事費	土工費	837,578	797,891		
	舗装費	119,252	113,573	12	
	中央分離帯費	12,335	11,748		
	橋費	0	0		
	連絡等施設費	82,908	78,959		
	交通管理施設費	169,499	161,428	20	
	小計	1,221,569	1,163,399		
用地及び補償費		4,784,150	4,621,953		
本線案内標識		65,000	61,905	25	
変圧設備		61,800	58,857	30	
監視員詰所・機械室		67,800	64,571	23	
情報提供装置		69,000	65,806	23	
照明工		15,000	14,288	25	
遠方監視 制御装置	遠方監視制御設備等	83,500	80,048	18	
	管理、線路等	21,900	20,762	28	
	小計	115,300	109,810		
	設計・施工管理委託	211,885	201,798		
	小計	6,612,103	6,362,862		
ETC設備		207,120	197,257	12	
車種別装置		47,660	45,390	12	
設計・施工管理委託		9,000	8,571	12	
料金機械		37,200	35,429	10	
小計		300,980	286,648		
■ 総合計					
総合計		10,318,780	9,918,006		

※現時点における概算額及び負担の考え方に基づくものであり、変更となる場合がある。

## 2 地元住民や関係機関等との協議・調整状況

### 【環境アセスメントの主な手続き状況】

手続きの段階	日時	内容
実施計画書に係る手続	平成19年10月31日 平成19年11月27日 ～平成20年1月10日 平成20年3月6日 平成20年3月14日	環境影響予測評価実施計画書を提出 環境影響予測評価実施計画書の写しの縦覧期間 (提出意見書数2通) 神奈川県環境影響評価審査会から知事に答申 事業者へ実施計画審査意見書を送付
予測評価書案に係る手続	平成24年3月27日 平成24年4月24日 ～平成24年6月7日 平成24年5月19・20日 平成24年6月25日 平成24年6月29日 ～平成24年7月30日 平成24年8月11日 平成24年10月3日 平成24年10月9日	環境影響予測評価書案を提出 環境影響予測評価書案の写しの縦覧期間 (提出意見書数3通) 環境影響予測評価書案説明会(約120名来場) 意見・見解書の提出 意見・見解書の写しの縦覧期間  公聴会の開催(公述人2名、事業者陳述人1名) 神奈川県環境影響評価審査会から知事に答申 事業者へ環境影響評価審査書を送付
予測評価書に係る手続	平成24年10月17日 平成24年11月2日 ～平成24年11月16日	環境影響予測評価書を提出 環境影響予測評価書の写しの縦覧期間

2

## 2 地元住民や関係機関等との協議・調整状況

### 【関係機関との調整状況①】

日時	協議名称	協議内容
平成22年 5月28日 平成22年 6月28日 平成22年 8月11日 平成22年 9月9日 平成22年 11月10日 平成23年 1月12日 平成23年 2月17日 平成23年 3月2日 平成23年 3月9日 平成23年 10月24日 平成24年 3月22日	勉強会 (全11回)	スマートインターチェンジの構造形式及びアクセス道路等の概略検討等
平成22年 9月24日 平成22年 12月17日 平成24年 6月8日	県警交通規制課 交通計画協議	スマートIC全体レイアウト、誤進入車転回路等について協議
平成23年 2月23日	市道管理者協議	IC設置に伴い付替えとなる市道等について

3

## 2 地元住民や関係機関等との協議・調整状況

### 【関係機関との調整状況②】

日 時	協議名称	協議内容
平成23年 1月17日 平成23年 3月24日	地区協議会	スマートICの概要等について 実施計画書(案)の検討 広報活動等の実施方針(案)の検討
平成23年 1月31日 平成23年 3月24日 平成24年 11月6日	地区協議会 幹事会	実施計画書(案)の検討 広報活動等の実施方針(案)の検討

4

## 2 地元住民や関係機関等との協議・調整状況

### 【地元住民との調整状況】

日 時	協議名称	協議内容
平成22年 3月27日 平成22年 3月28日	オープンハウス (パネル展)	(仮称)綾瀬スマートICについて、市役所 市民ホールにおいて、オープンハウスを開催。 (約130名来場)
平成22年 4月25日 平成22年 8月21日 平成24年 4月22日 平成24年 8月25日		緑化フェアや市民祭りにおいて、パネル展の 実施
平成22年 3月15日号	広報あやせ	スマートICへの事業手法の変更等について
平成22年 6月15日号		綾瀬インターチェンジ設置促進連絡協議会総 会の開催について
平成23年 2月1日号		地区協議会の設置について
平成23年 5月21日 平成23年 5月22日	地元説明会	実施計画書(案)について (約160名来場)
平成24年 5月19日 平成24年 5月20日	地元説明会	環境影響予測評価書案について (約120名来場)

5

### 3 計画交通量の算出資料

#### (仮称) 綾瀬スマートIC計画交通量

平成42年の推計交通量: 9,771台/日



\* 上記はETC利用率の補正 (90%) を行った値である。端数の関係で合計が一致しない場合がある。

6

### 4 費用便益比 (B/C) の算出資料

#### 費用便益比の分析結果

路線名	事業名	事業種別	現拡・BP・その他の別	計画交通量 (台/日)	事業主体
第一東海自動車道	(仮称)綾瀬スマートIC	スマートIC (本線直結型)	その他	9,800	中日本高速道路(株) 神奈川県

#### 【① 費用】

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年		
単純合計	103億円	45億円	148億円
基準年における現在価値 (C)	90億円	14億円	104億円

#### 【② 便益】

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成24年			
供用年	平成30年			
単年便益 (初年便益)	25億円	7億円	2億円	34億円
基準年における現在価値 (B)	432億円	111億円	37億円	580億円

#### 【③ 結果】

費用便益比 (B/C)	約5.6
-------------	------

※現時点における事業費に基づくものであり、変更となる場合がある。

7

# 4 費用便益比 (B/C) の算出資料

【費用の現在価値算定表】

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価価値	現在価値	単価価値	現在価値
-7年目	H23	1.0400	90.0		0.00		
-6年目	H24	1.0000	90.0		0.00		
-5年目	H25	0.9615	90.0	3.44	3.31		
-4年目	H26	0.9246	90.0	32.37	29.93		
-3年目	H27	0.8890	90.0	44.04	39.15		
-2年目	H28	0.8548	90.0	11.67	9.99		
-1年目	H29	0.8219	90.0	11.67	9.59		
使用開始年次	H30	0.7903	90.0		0.48	0.38	
1年目	H31	0.7599	90.0		0.48	0.36	
2年目	H32	0.7307	90.0		0.48	0.35	
3年目	H33	0.7026	90.0		0.48	0.33	
4年目	H34	0.6756	90.0		0.50	0.34	
5年目	H35	0.6496	90.0		0.48	0.31	
6年目	H36	0.6246	90.0		0.48	0.30	
7年目	H37	0.6006	90.0		0.48	0.29	
8年目	H38	0.5775	90.0		0.48	0.27	
9年目	H39	0.5553	90.0		0.63	0.46	
10年目	H40	0.5339	90.0		0.48	0.25	
11年目	H41	0.5134	90.0		3.56	1.83	
12年目	H42	0.4936	90.0		0.48	0.24	
13年目	H43	0.4746	90.0		0.48	0.23	
14年目	H44	0.4564	90.0		0.50	0.23	
15年目	H45	0.4388	90.0		0.48	0.21	
16年目	H46	0.4220	90.0		0.48	0.20	
17年目	H47	0.4057	90.0		1.37	0.55	
18年目	H48	0.3901	90.0		0.48	0.19	
19年目	H49	0.3751	90.0		0.97	0.36	
20年目	H50	0.3607	90.0		0.48	0.17	
21年目	H51	0.3468	90.0		0.48	0.17	
22年目	H52	0.3335	90.0		1.78	0.80	

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単価価値	現在価値	単価価値	現在価値
23年目	H53	0.3207	90.0			3.56	1.14
24年目	H54	0.3083	90.0			1.26	0.39
25年目	H55	0.2965	90.0			0.48	0.14
26年目	H56	0.2851	90.0			0.48	0.14
27年目	H57	0.2741	90.0			0.63	0.19
28年目	H58	0.2636	90.0			0.48	0.13
29年目	H59	0.2534	90.0			1.42	0.36
30年目	H60	0.2437	90.0			0.48	0.12
31年目	H61	0.2343	90.0			0.46	0.11
32年目	H62	0.2253	90.0			0.48	0.11
33年目	H63	0.2166	90.0			0.48	0.10
34年目	H64	0.2083	90.0			0.50	0.10
35年目	H65	0.2003	90.0			4.45	0.89
36年目	H66	0.1926	90.0			0.48	0.09
37年目	H67	0.1852	90.0			0.48	0.09
38年目	H68	0.1780	90.0			0.48	0.08
39年目	H69	0.1712	90.0			0.97	0.17
40年目	H70	0.1646	90.0			0.48	0.08
41年目	H71	0.1583	90.0			0.48	0.08
42年目	H72	0.1522	90.0			0.48	0.07
43年目	H73	0.1463	90.0			0.48	0.07
44年目	H74	0.1407	90.0			0.50	0.07
45年目	H75	0.1353	90.0			1.78	0.24
46年目	H76	0.1301	90.0			0.48	0.05
47年目	H77	0.1251	90.0			3.56	0.45
48年目	H78	0.1202	90.0			0.48	0.05
49年目	H79	0.1157	90.0	-19.20	-2.22	1.59	0.16
合計				83.99	89.73	45.02	14.30
総事業費計				103.19		45.02	

※現時点における事業費に基づくものであり、変更となる場合がある。

8

# 4 費用便益比 (B/C) の算出資料

【便益の現在価値算定表】

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	経費削減 (億円)		GDP 増進 (億円)		GDP 削減 (億円)		GDP 増進 (億円)		GDP 削減 (億円)		GDP 増進 (億円)		GDP 削減 (億円)	
				単価価値	現在価値	単価価値	現在価値	単価価値	現在価値	単価価値	現在価値	単価価値	現在価値	単価価値	現在価値	単価価値	現在価値
23年目	H53	0.3207	90.0														
24年目	H54	0.3083	90.0														
25年目	H55	0.2965	90.0														
26年目	H56	0.2851	90.0														
27年目	H57	0.2741	90.0														
28年目	H58	0.2636	90.0														
29年目	H59	0.2534	90.0														
30年目	H60	0.2437	90.0														
31年目	H61	0.2343	90.0														
32年目	H62	0.2253	90.0														
33年目	H63	0.2166	90.0														
34年目	H64	0.2083	90.0														
35年目	H65	0.2003	90.0														
36年目	H66	0.1926	90.0														
37年目	H67	0.1852	90.0														
38年目	H68	0.1780	90.0														
39年目	H69	0.1712	90.0														
40年目	H70	0.1646	90.0														
41年目	H71	0.1583	90.0														
42年目	H72	0.1522	90.0														
43年目	H73	0.1463	90.0														
44年目	H74	0.1407	90.0														
45年目	H75	0.1353	90.0														
46年目	H76	0.1301	90.0														
47年目	H77	0.1251	90.0														
48年目	H78	0.1202	90.0														
49年目	H79	0.1157	90.0														
合計																	

9

## 5 採算性の算出資料

(仮称)綾瀬スマートICを導入した場合の交通量推計結果に基づき、ETC利用率を用いて利用台数を算出し、増収額を算出した。

### ① 収入

収入額(税込) = 約440,000千円/年

\* ETC利用率を90%とし、平成42年の推計交通量結果に基づき計算。  
\* ETC減収率を32.6%として計算。

### ② 管理・運営費

項目	金額(千円)
ETC監視員費	43,000
保守点検費	7,000
計	50,000

### ③ 採算性

推計値に基づいた収入 > 管理・運営費  
(約440,000千円/年) (50,000千円/年)

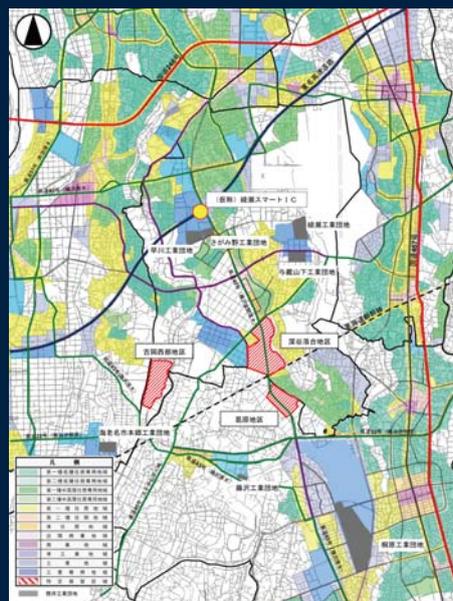
10

## 6 地域活性化に資する事業等の説明

(仮称)綾瀬スマートICの広域アクセス性を活かした新たな産業拠点の整備

地区名	面積(ha)	備考
深谷落合	50.2	綾瀬市
吉岡西部	32.0	綾瀬市
葛原	23.0	藤沢市

\* 第6回線引き見直しにおける、綾瀬市及び藤沢市内の工業系特定保留区域



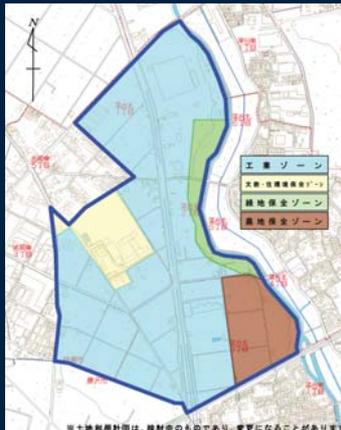
11

## 6 地域活性化に資する事業等の説明

### 【深谷落合地区】

第6回線引き見直しにおいて、産業系の特定保留区域に設定(平成21年9月18日告示)された地区であり、土地区画整理事業等により、新たな産業系市街地として整備を予定している。これまでに、地権者全員を対象とした検討会を開催し土地利用方針等について検討を進めている。

#### ○土地利用計画図



12

## 6 地域活性化に資する事業等の説明

### 【吉岡西部地区】

第6回線引き見直しにおいて、産業系の特定保留区域に設定(平成21年9月18日告示)された地区であり、既存の工業系土地利用に加えて、周辺の土地についても、新たな産業系市街地として整備を予定している。これまでに、地権者全員を対象とした検討会を開催し、まちづくりの基本方針等について検討を進めている。

#### ○土地利用計画図



13

## 6 地域活性化に資する事業等の説明

### 【葛原地区】

第6回線引き見直しにおいて、産業系の特定保留区域に設定(平成21年9月18日告示)された地区であり、既存の工業系土地利用に加えて、周辺の土地についても、土地区画整理事業による新たな産業系市街地としての整備を予定しており、現在都市計画手続き中である

### ○土地利用計画図



14

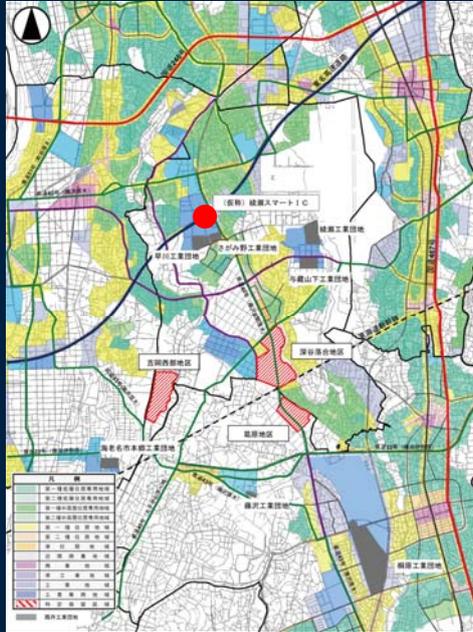
## 7 IC整備と地域活性化に資する事業等の事業工程表

項目	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
S I C	環境影響予測評価	—						
	連結許可			—				
	地元説明	—	—	—				
	測量・設計				—			
	用地取得					—		
	工事等					—		
深谷落合					土地区画整理事業の実施・誘致企業の選出～操業			
吉岡西部					利用促進用地の整備・誘致企業の候補選出～操業			
葛原			土地区画整理事業の実施・誘致企業の選出～操業					

※現時点における工程表であり、変更となる場合がある。

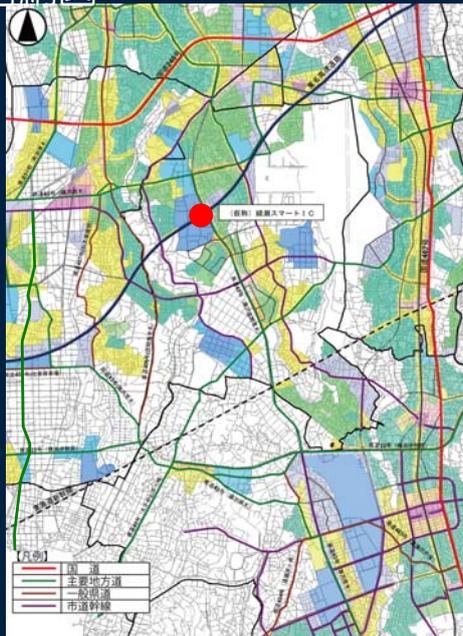
15

## 8 周辺土地利用計画図



16

## 9 周辺道路網図



17

## 10 東名高速道路上り線渋滞時の影響について

東名高速道路上り線の大和トンネル付近は、休日の夕方を中心に渋滞が発生しています。

(仮称)綾瀬スマートICは、当該区間の中間に設けるものであり、渋滞時には、横浜町田ICを利用する車の一部が、綾瀬スマートICを利用するなど、降りる車が増加しますが、ETCゲートの処理能力等を検証した結果、交通処理は可能であり、東名高速道路本線までの滞留や接続道路での渋滞など、交通の影響はありません。

なお、綾瀬スマートIC周辺道路については、縣市ともに、交通安全上や渋滞対策上などから必要な現道(県道・市道)の改善・改良を、これまでと同様に、今後も進めてまいります。

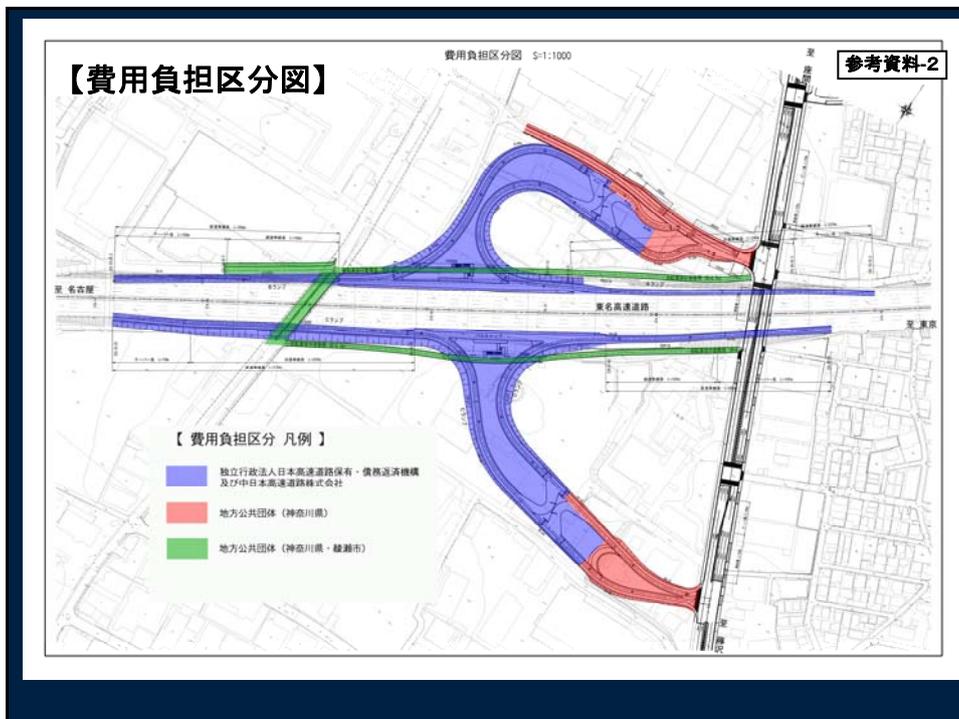
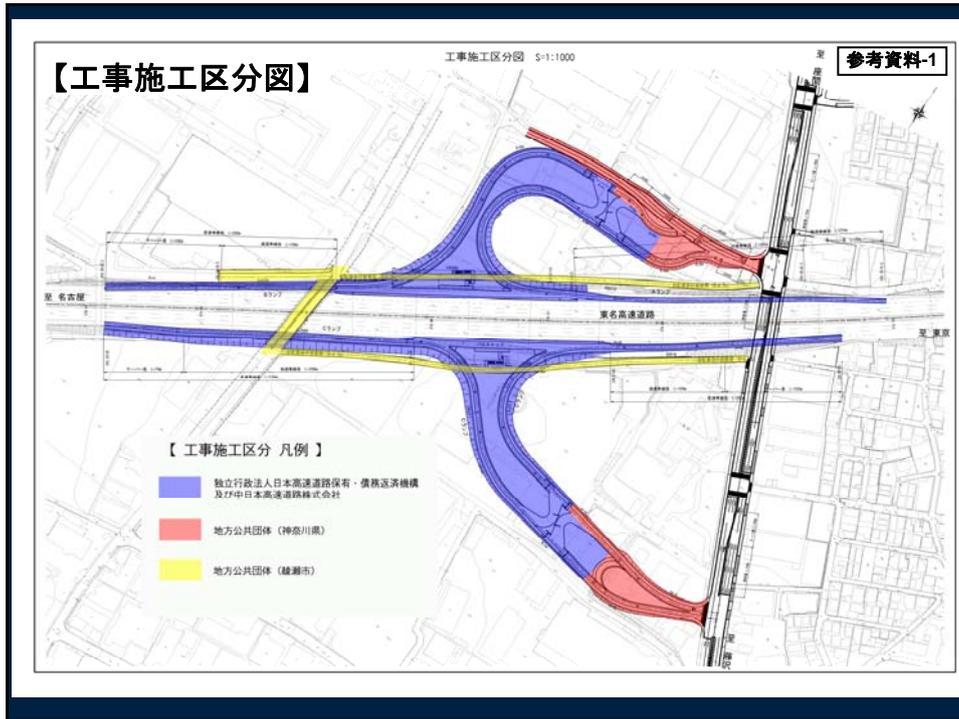
また、関係機関とも連携を図り、渋滞時の交通情報の提供について検討を進めるなど、適切な交通誘導に努めてまいります。

18

## 11 区分図(施工、費用負担、財産、管理)

- 施工区分図 : 1,000分の1 . . . . . 参考資料-1
- 費用負担区分図 : 1,000分の1 . . . . . 参考資料-2
- 管理、財産区分図 : 1,000分の1 . . . . . 参考資料-3

19



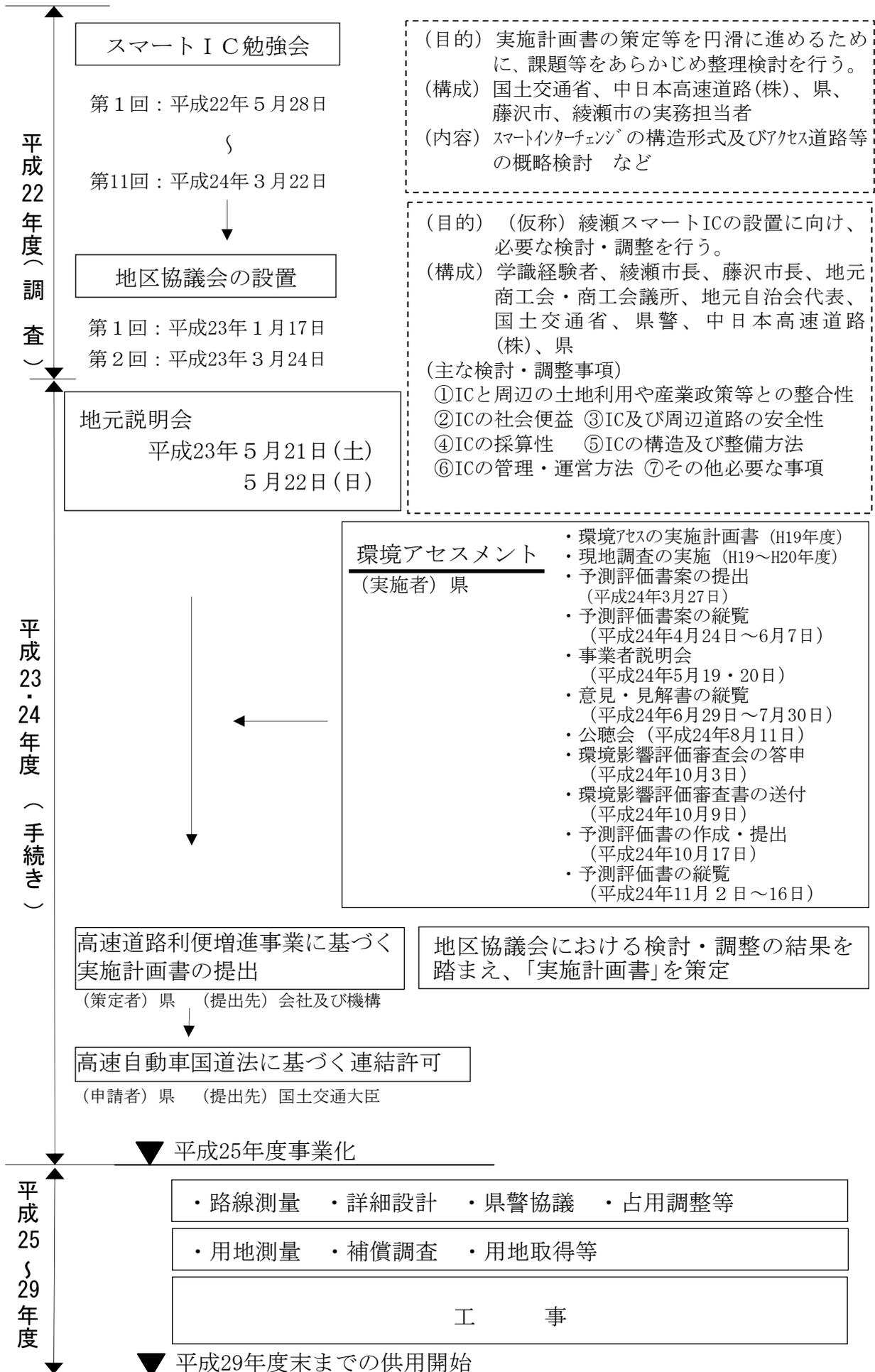
# 【財産・管理区分図】

財産・管理区分図 5-1:1000

参考資料-3



(仮称) 綾瀬インターチェンジのスケジュール (案)



(目的) 実施計画書の策定等を円滑に進めるために、課題等をあらかじめ整理検討を行う。  
 (構成) 国土交通省、中日本高速道路(株)、県、藤沢市、綾瀬市の実務担当者  
 (内容) スマートインターチェンジの構造形式及びアクセス道路等の概略検討 など

(目的) (仮称) 綾瀬スマートICの設置に向け、必要な検討・調整を行う。  
 (構成) 学識経験者、綾瀬市長、藤沢市長、地元商工会・商工会議所、地元自治会代表、国土交通省、県警、中日本高速道路(株)、県  
 (主な検討・調整事項)  
 ①ICと周辺の土地利用や産業政策等との整合性  
 ②ICの社会便益 ③IC及び周辺道路の安全性  
 ④ICの採算性 ⑤ICの構造及び整備方法  
 ⑥ICの管理・運営方法 ⑦その他必要な事項

**環境アセスメント**  
 (実施者) 県

- ・環境アセスの実施計画書 (H19年度)
- ・現地調査の実施 (H19～H20年度)
- ・予測評価書案の提出 (平成24年3月27日)
- ・予測評価書案の縦覧 (平成24年4月24日～6月7日)
- ・事業者説明会 (平成24年5月19・20日)
- ・意見・見解書の縦覧 (平成24年6月29日～7月30日)
- ・公聴会 (平成24年8月11日)
- ・環境影響評価審査会の答申 (平成24年10月3日)
- ・環境影響評価審査書の送付 (平成24年10月9日)
- ・予測評価書の作成・提出 (平成24年10月17日)
- ・予測評価書の縦覧 (平成24年11月2日～16日)

高速道路利便増進事業に基づく実施計画書の提出  
 (策定者) 県 (提出先) 会社及び機構

地区協議会における検討・調整の結果を踏まえ、「実施計画書」を策定

高速自動車国道法に基づく連結許可  
 (申請者) 県 (提出先) 国土交通大臣

▼ 平成25年度事業化

- ・ 路線測量 ・ 詳細設計 ・ 県警協議 ・ 占用調整等
  - ・ 用地測量 ・ 補償調査 ・ 用地取得等
- 工 事

▼ 平成29年度末までの供用開始

## (仮称) 綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会規約

## (名称)

第1条 本会は、(仮称) 綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会(以下「地区協議会」という。)と称する。

## (目的)

第2条 地区協議会は、(仮称) 綾瀬スマートインターチェンジの設置に向け、必要な検討・調整を行うとともに、当該インターチェンジ供用後も継続して、その管理・運営形態等について定期的にフォローアップすることを目的とする。

## (所掌事項)

第3条 地区協議会は、主に次の事項について検討・調整する。

- (1) 当該インターチェンジと周辺の土地利用や産業政策、交通動態等との整合性
- (2) 当該インターチェンジの社会便益
- (3) 当該インターチェンジ及び周辺道路の安全性
- (4) 当該インターチェンジの採算性
- (5) 当該インターチェンジの構造及び整備方法
- (6) 当該インターチェンジの管理・運営方法
- (7) その他、当該インターチェンジの設置・管理・運営に関して必要な事項

## (構成)

第4条 地区協議会は、別表第1に掲げる者により構成する。

## (会長等)

第5条 地区協議会には、会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、黒川東京工業大学名誉教授をもって充てる。
- 3 副会長は、綾瀬市長、藤沢市長及び神奈川県県土整備局道路部長をもって充てる。
- 4 会長は、地区協議会を代表し会務を総括する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

## (会議)

第6条 地区協議会の会議は、会長が召集する。

- 2 会長が必要と認める場合は、別表第1に記載する以外の者の出席及び意見を求めることができる。

## (幹事会)

第7条 地区協議会に第3条の所掌事項に関する専門的、実務的な検討・調整を行うため、幹事会を置く。

- 2 幹事会は、別表第2に掲げる者により構成する。

- 3 幹事会の座長は、神奈川県県土整備局道路部道路企画課長をもって充てる。
- 4 副座長は、綾瀬市都市経済部インター推進担当部長及び藤沢市土木部土木経営課長をもって充て、座長を補佐する。
- 5 幹事会の会議は、座長が召集し、その議長となる。
- 6 座長が必要と認める場合は、別表第2に記載する以外の者の出席及び意見を求めることができる。

(会議等の公開)

第8条 地区協議会の会議及び会議録等は原則公開とする。ただし、次のいずれかに該当する場合であつて、当該会議で非公開を決定したときは、この限りでない。

- (1) 神奈川県情報公開条例第5条各号に該当する事項について協議等を行う場合。
  - (2) 公開することにより、会の公正又は円滑な運営に著しい支障が生じると認められる場合。
- 2 会議の傍聴の手續など、傍聴に関する必要な事項は別に定める。
  - 3 前2項の規定は、幹事会に準用する。

(事務局)

第9条 地区協議会及び幹事会の事務局は、神奈川県県土整備局道路部道路企画課に置く。

(その他)

第10条 この規約に定めない事項または疑義が生じた事項については、必要に応じて、別途、地区協議会で協議のうえ処理するものとする。

附 則

この規約は、平成23年1月17日から施行する。

別表第1（第4条関係）

所属・役職等
東京工業大学名誉教授 黒川 洸
綾瀬市長
藤沢市長
綾瀬市商工会 会長
藤沢商工会議所 会頭
綾瀬市自治会長連絡協議会 会長
国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課長
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長
神奈川県警察本部 交通部 交通規制課長
中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部 企画調整チームリーダー
中日本高速道路株式会社 東京支社 保全・サービス事業部 企画統括チームリーダー
中日本高速道路株式会社 東京支社 横浜保全・サービスセンター所長
神奈川県 県土整備局 道路部長
神奈川県 県土整備局 道路部 参事
神奈川県 厚木土木事務所 東部センター所長

別表第2（第7条関係）

所属・役職等
綾瀬市 都市経済部 インター推進担当部長
藤沢市 土木部 土木経営課長
国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長補佐
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 計画課長
神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐
神奈川県警察本部 高速道路交通警察隊 中隊長
神奈川県大和警察署 交通第一課長
中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部 企画調整チーム サブリーダー
中日本高速道路株式会社 東京支社 保全・サービス事業部 企画統括チーム サブリーダー
中日本高速道路株式会社 東京支社 保全・サービス事業部 交通技術チーム サブリーダー
中日本高速道路株式会社 東京支社 横浜保全・サービスセンター 工務担当課長
神奈川県 県土整備局 道路部 道路企画課長
神奈川県 厚木土木事務所 東部センター 道路維持課長