

第一回（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23年1月31日（月） 14:00～

場 所：日本大通7ビル 5階 500会議室

次 第

1 開会

2 委員の紹介

3 議事

(1) 専門的、実務的な検討・調整事項の基本的な考え方 . . . 資料①

(2) 実施計画書（案）の内容について . . . 資料②

(3) 広報活動等の実施方針（案） . . . 資料③

4 閉会

専門的、実務的な検討・調整事項の基本的な考え方

(仮称)綾瀬ICについては、綾瀬市が平成14年度から検討を進めており、平成15年度～16年度には綾瀬IC検討調査委員会を開催し、IC設置の必要性やその整備効果などの検討を行っている。

検討・調整事項のうち、ICと周辺土地利用等との整合性や社会便益については、過年度の調査・報告を基本に再整理し、必要な補足・修正を行うものである。

1 当該ICと周辺の土地利用や産業政策、交通動態等との整合性

①ICの位置づけ

県の計画である「神奈川力構想・実施計画」や「かながわ都市マスタープラン・地域別計画」、市の計画である「あやせ都市マスタープラン」における位置づけを整理する。

②ICの必要性

「東名高速道路のIC配置状況」、「IC出入交通量」及び「ICまで5km圏域の状況図」により、高速道路へのアクセス性を強化するとともに、既存IC周辺の交通の負荷軽減等を図る必要性を整理する。

③IC設置箇所の選定

東名高速道路と交差している幹線道路を選定し、用途地域等の社会条件や、隣接する厚木IC、横浜町田IC等との施設間隔条件等を整理し、評価する。

④周辺の土地利用や産業政策、交通動態との整合性

IC計画との整合性を次のとおり確認する。

【土地利用】

綾瀬市の市街地形成の現況や将来の土地利用ゾーニングにより整理する。

【産業政策】

綾瀬市、藤沢市の都市マスタープラン等により、新たな産業拠点として整備予定の地区の取り組み状況などを整理する。

【交通動態】

綾瀬市総合都市交通計画等により、交通体系や人や物の移動特性などを整理する。

2 当該ICの社会便益

【広域アクセス性の向上】

(仮称) 綾瀬ICの整備によるICまで5kmの圏域の拡大。

【既存のIC周辺の交通量の負荷軽減】

交通量推計に基づき、既存IC周辺の交通量の軽減。

【救命救急センターへの時間短縮】

第3次医療施設への所要時間の短縮。

3 当該IC及び周辺道路の安全性

当該IC及び周辺道路について、道路構造令等に基づき、平面線形など幾何構造の安全性を整理する。

また、IC利用車両が生活道路へ進入する可能性など、生活道路の安全対策についても、市の取り組み状況などを踏まえ整理する。

4 当該ICの採算性

採算性は、綾瀬ICの管理運営費とIC設置による増収分を比較する。

増収分については、県内の全IC（東名、新東名、圏央道）について、綾瀬ICの有無による増収を計算する。

*計画交通量は現在推計中。

5 当該ICの構造及び整備方法（構造形式（①～④案）の評価等）

構造形式について、幾何構造や事業費などを整理し、評価する。

6 当該ICの管理・運営方法

○運用時間：24時間

○対象車種：ETC車載器を搭載した全車種

○利用形態：一旦停止型、フルインター

を想定して設計している。

7 その他当該ICの設置・管理・運営する上で必要な事項

IC設置が本線に与える影響などを整理する。

実施計画書（案）の内容について

1 路線名

高速自動車国道の路線名：第一東海自動車道

2 連結位置及び連結予定施設

- 連結位置：横浜町田 IC～厚木 IC 間（神奈川県綾瀬市小園他）
- 連結予定施設：（上り）県道 42 号（藤沢座間厚木）（一部市道を経由）
：（下り）県道 42 号（藤沢座間厚木）

3 連結を必要とする理由

- アクセス性の向上
- 既存 IC の負荷軽減など

専門的・実務的な検討・調整を踏まえ記載する。

4 計画交通量、供用予定時期

- 計画交通量：約〇〇台/日（H42）

* 計画交通量は現在推計中。

5 連結のために必要な工事に要する費用の概算額

- 全体事業費：約〇〇億円
 - ・日本高速道路保有・債務返済機構：約〇〇億円
 - ・中日本高速道路株式会社：約〇億円
 - ・地方公共団体：約〇億円

6 管理・運営形態

- 運用時間：24 時間
- 対象車種：ETC 車載器を搭載した全車種
- 利用形態：一旦停止型、フルインター

7 管理・運営のために必要な費用の概算額

- 管理運営費：約〇〇千円/年
 - ・ E T C 監視員費：約〇〇百万円/年
 - ・ 保守点検費：約〇〇百万円/年
 - ・ 機器更新費

8 当該 IC の設置により期待される整備効果

- アクセス性の向上
- 救命救急センターへの速達性の強化等

専門的・実務的な検討・調整を踏まえ記載する。

9 費用便益比 (B/C) 及び採算性

○費用便益比 (B/C) の算出

* 計画交通量は現在推計中。

・算出条件

基準年 : 実施計画書の提出年度

評価期間 : 50 年間

年間割引率 : 4 %

・便益 (B) の算出

B = ○○億円

・費用 (C) の算出

C = ○○億円

・費用便益比 (B/C) の算出

B/C = ○○

収入については、県内の全 IC (東名、新東名、圏央道) について、綾瀬 IC の有無による増収を計算する

* 計画交通量は現在推計中。

○採算性の算出

・推計値に基づいた収入 > 管理・運営費

○○百万円/年 > ○○百万円/年 (H42)

10 概略図面、その他必要な資料

○概略図面

- ・位置図 : 50,000 分の 1
- ・平面図 : 1,000 分の 1
- ・縦断図 : 縦 200 分の 1、横 1,000 分の 1
- ・標準横断図 : 100 分の 1

○その他

- ・周辺土地利用計画図等
- ・東名本線への影響について等

広報活動等の実施方針（案）

1 スマートICの要件（スマートIC制度実施要綱の抜粋）

第3 スマートICの要件

（2）当該ICの設置により、既設ICや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、ICアクセス時間の改善、災害のおそれがある一般道路の区間の代替、地域活性化施策の支援など、十分な社会便益が得られ（国土交通省が定める費用便益分析マニュアルに定める費用対便益（B/C）が1.0以上であることを含む。）、かつ、当該ICの設置に関し、高速道路への連結を予定している道路の道路管理者（以下、「連結道路管理者」という。）において広報活動等の実施により、地域住民に対する説明責任が果たされているものであること。

2 （仮称）綾瀬スマートICの考え方

（仮称）綾瀬スマートICについては、以下の3つの方法により、広報活動等を行うこととする。

（1）ホームページ

- ・ 地区協議会及び幹事会の会議資料や会議録等については、原則、公開することとし、県のホームページにて広く県民に情報提供する。

（2）市の広報

- ・ 綾瀬市の広報「広報あやせ」を活用し、開催状況等を広く市民に情報提供する。

（発行日：月2回（1日、15日）
配布先：全戸配布
配置先：市役所、地区センター、隣接市鉄道駅等）

- ・ 市役所においてパネル展等を開催し、広く市民に情報提供する。

（3）説明会

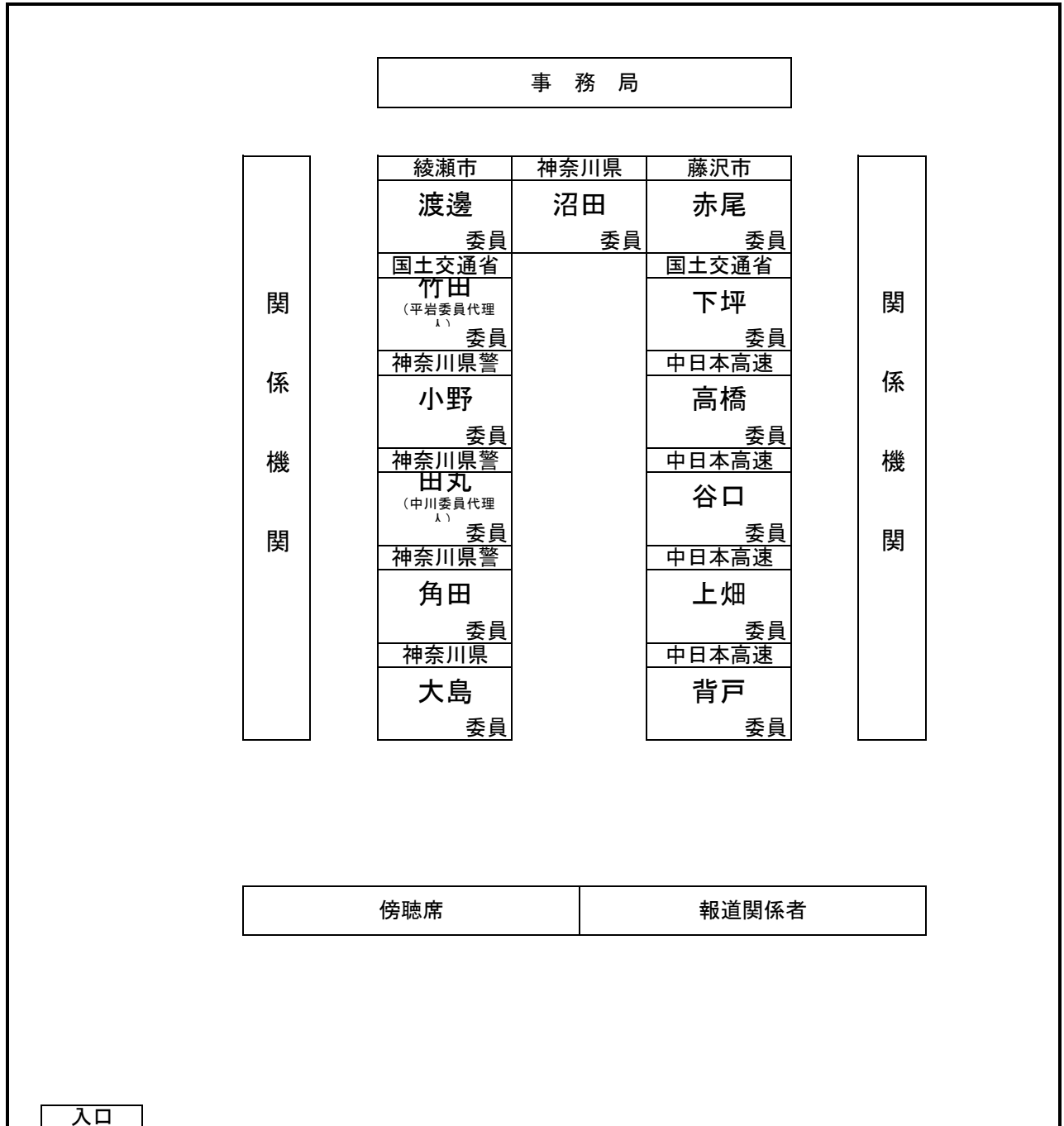
- ・ 地区協議会において検討・調整を了した実施計画書（案）について、地域住民に対して説明会を行う。

なお、具体的な開催方法等については、今後、市と調整を進める。

(仮称) 綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会幹事会 出席者名簿

番号	所属・役職等	氏名 (敬称略)	備考
1	綾瀬市 都市経済部 インター推進担当部長	渡邊 晴樹	副座長
2	藤沢市 土木部 土木経営課長	赤尾 博之	副座長
3	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	下坪 賢一	
4	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 計画課 建設監督官	竹田 弘明 (平岩委員代理人)	
5	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐	小野 勉	
6	神奈川県警察本部 高速道路交通警察隊 運用規制係	田丸 秀夫 (中川委員代理人)	
7	神奈川県大和警察署 交通第一課長	角田 博之	
8	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	高橋 英俊	
9	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	谷口 寧	
10	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	上畑 旬也	
11	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	背戸 利偉	
12	神奈川県 県土整備局 道路部 道路企画課長	沼田 力	座長
13	神奈川県 厚木土木事務所 東部センター 道路維持課長	大島 伸生	

第一回（仮称）綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会幹事会
《座席表》



【神奈川県構想・実施計画（平成 19 年 7 月）】

戦略プロジェクト 35 環境共生モデル都市圏の形成

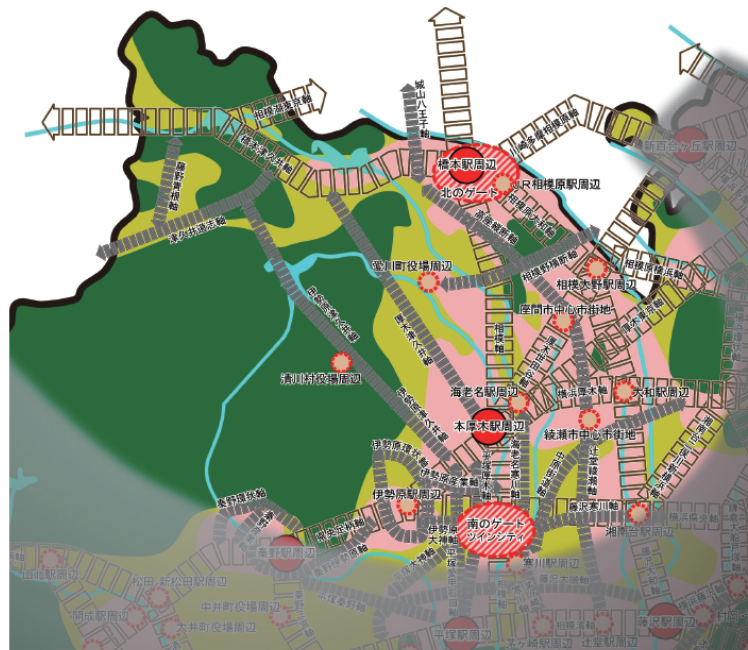
県央・湘南都市圏では、豊かな自然を生かした、環境と共生する都市圏の形成が求められており、その核となる環境共生モデル都市ツインシティの整備などを進めていきます。

一方、この都市圏は、交通ネットワークが弱いため、一体性に乏しい状況です。そのため、東海道新幹線新駅とリニア中央新幹線駅を誘致して、交流連携の窓口となる二つのゲートを形成し、これをつなぐ南北方向の軸となるJR相模線の複線化やさがみ縦貫道路などの整備促進を図るとともに、東名高速道路（仮称）綾瀬インターチェンジの事業化に取り組み、東西方向の軸を充実させます。

【かながわ都市マスタープラン・地域別計画（平成 22 年 11 月）】

都市圏域別都市づくりの基本方針（県央都市圏域）

東名高速道路の（仮称）綾瀬インターチェンジと、地域の拠点「綾瀬市中心市街地」や「座間市中心市街地」などを、相互に連絡する「高座縦断軸」、また、地域の拠点「綾瀬市中心市街地」と湘南方面を結ぶ「辻堂綾瀬軸」を位置づけ、新たなインターチェンジによる交流機能を周辺地域に広めるとともに、拠点間の連携強化を図ります。

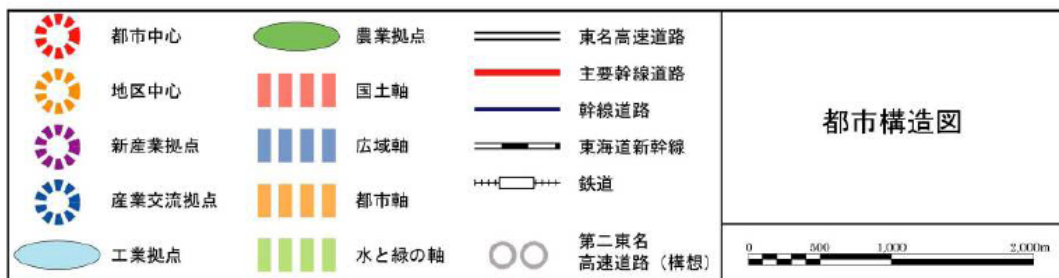
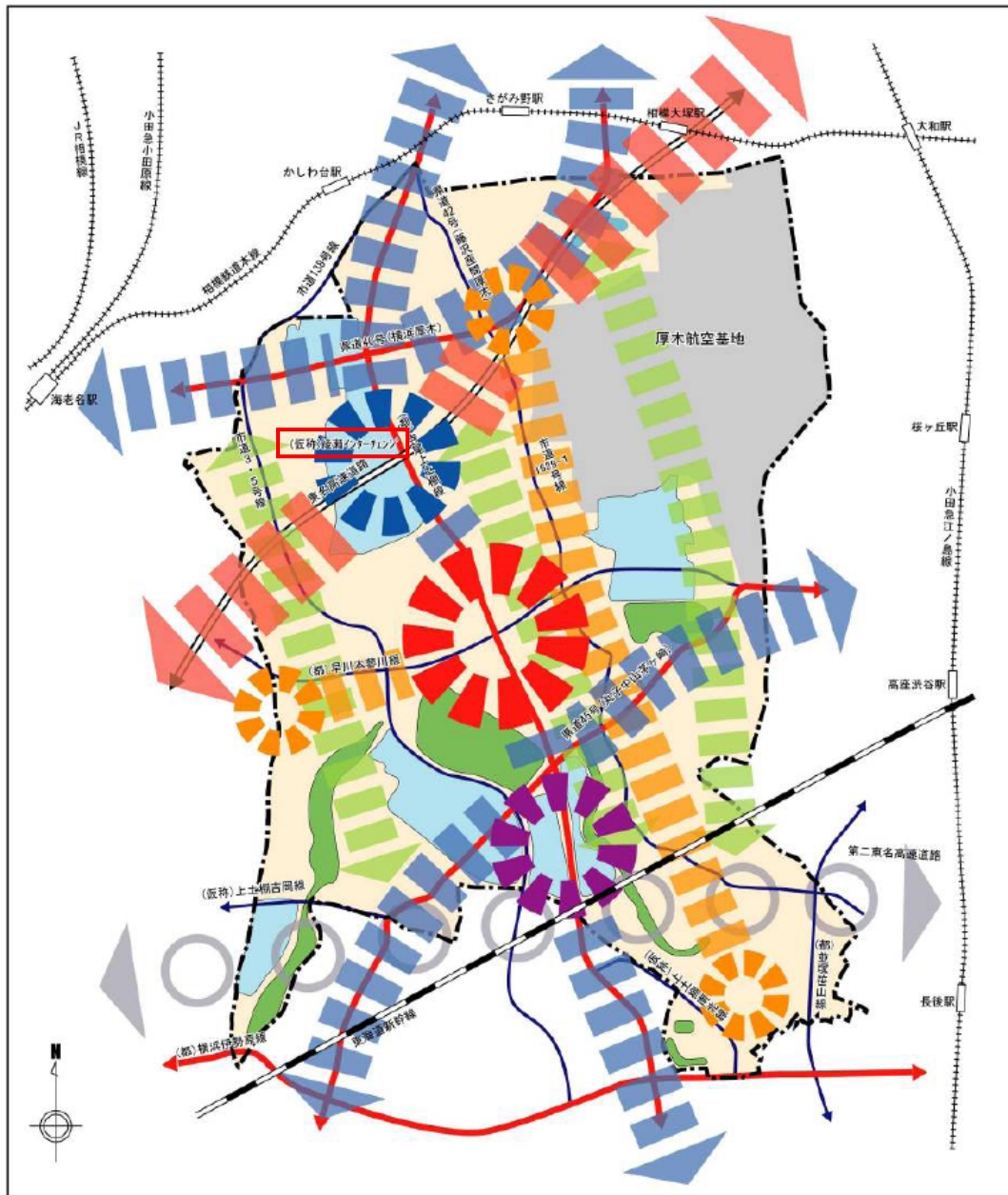


*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

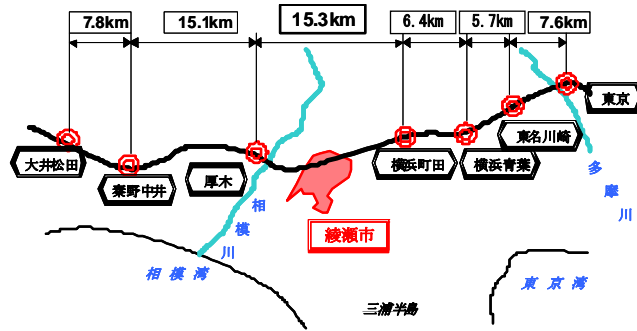
凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

かながわ都市マスタープラン・地域別計画 将来都市構造図

【あやせ都市マスタープラン（平成 22 年 12 月）】



あやせ都市マスタープラン 都市構造図



現在の東名高速 IC 配置状況

	IC名	路線名	日平均出入 交通量 台/日
1位	東京	東名高速道路	115,068
2位	湾岸市川	東関東自動車道	105,310
3位	練馬	東北自動車道	104,146
4位	三郷	常磐自動車道	102,365
5位	川口	関越自動車道	95,515
6位	横浜町田	東名高速道路	82,052
7位	厚木	東名高速道路	71,064
8位	名古屋西	東名阪自動車道	66,618
9位	大宰府	九州自動車道	63,038
10位	西原	沖縄自動車道	58,310

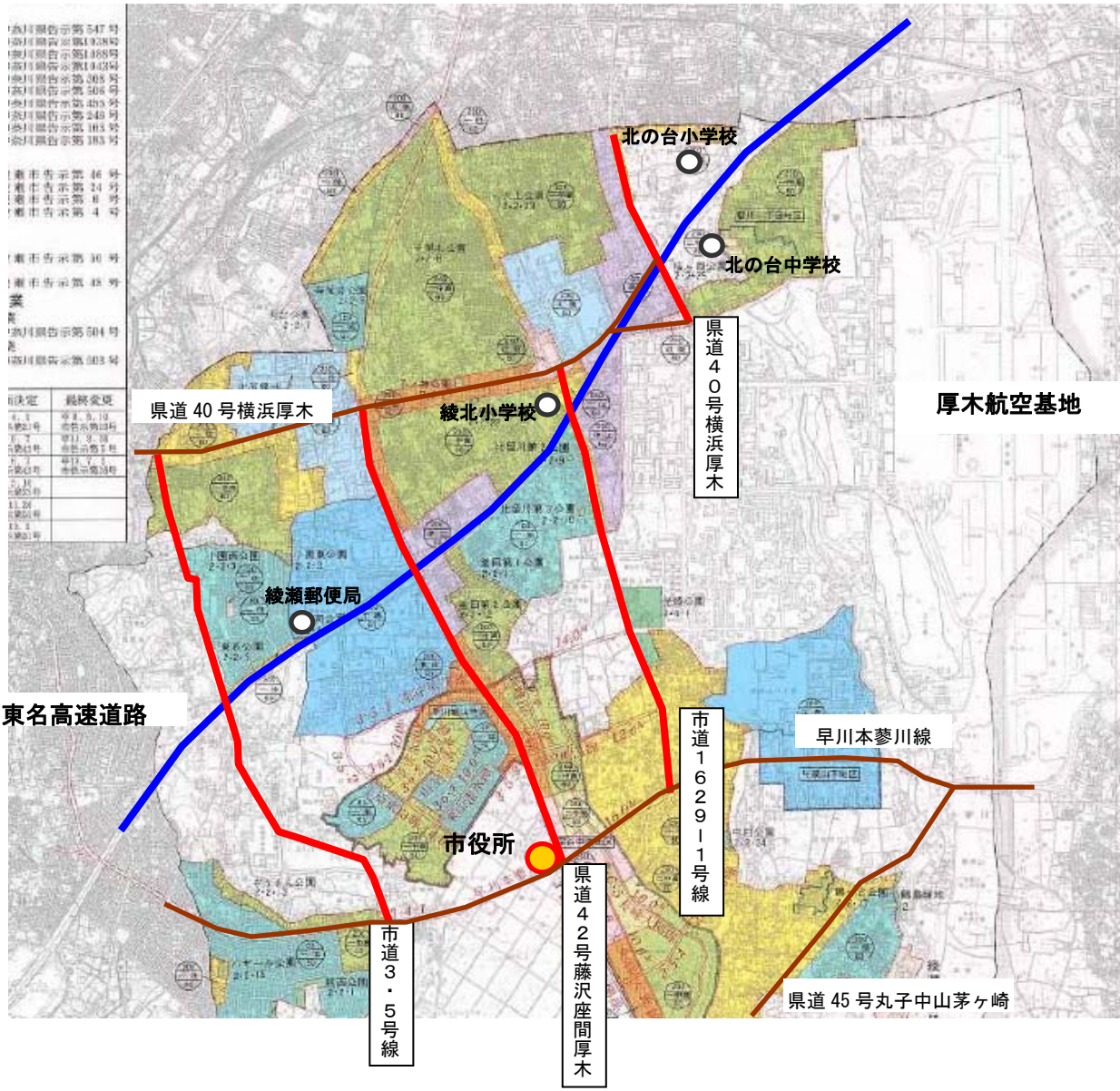
IC 出入交通量ベスト10
(高速道路と自動車 2010年12月号)



- : 現況のエリア
- : 今後拡大するエリア
- : 綾瀬 IC により
拡大するエリア

* 全国の新規工場は、インターチェンジから5km以内に立地する割合が約4割を占めており、インターチェンジ近くに立地する傾向が年々強まっています。

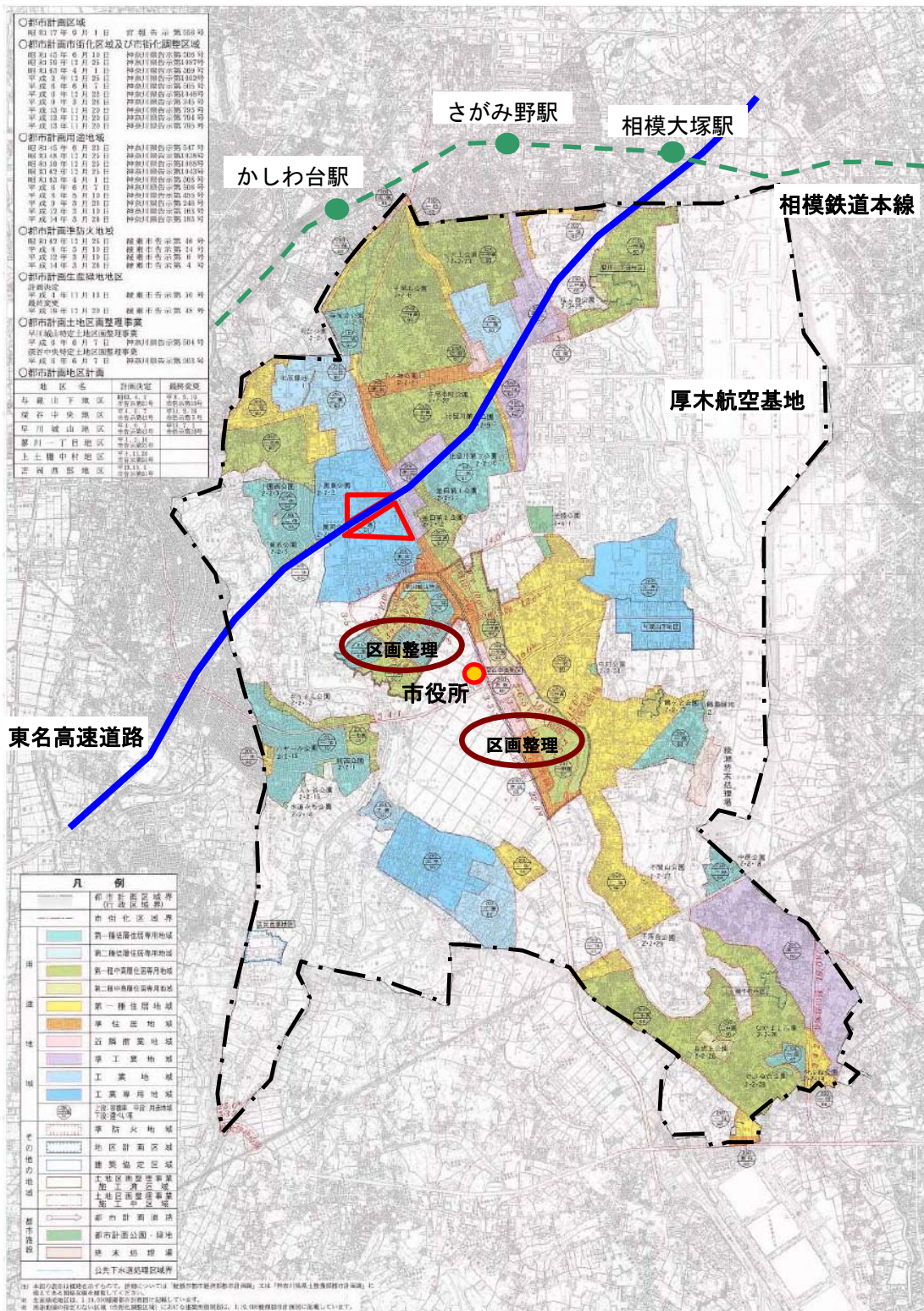
IC まで 5 km 圏域
(かながわのみちづくり計画に加筆)



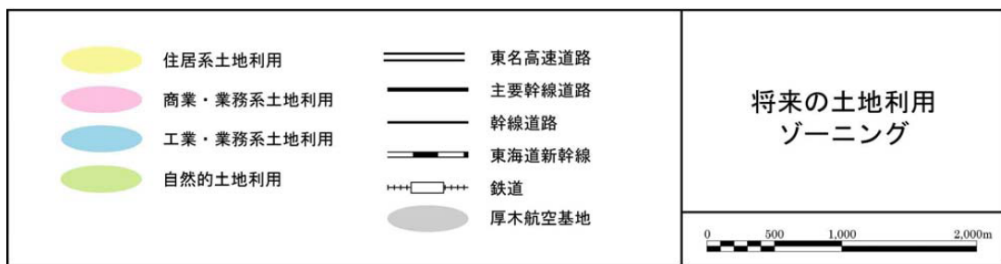
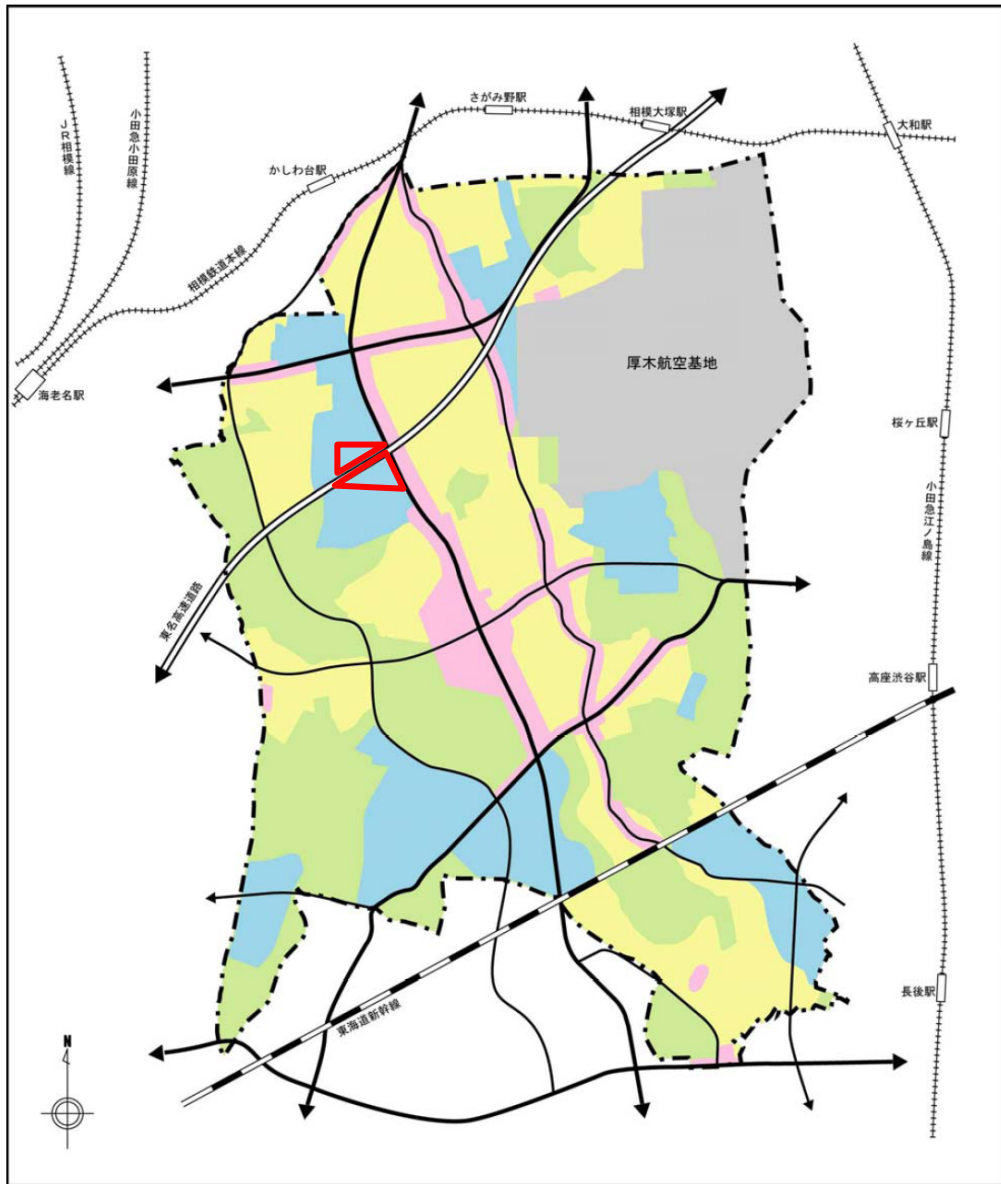
I C設置候補箇所図

IC設置候補箇所比較表
(平成14年度綾瀬IC地域活性化基本構想より抜粋)

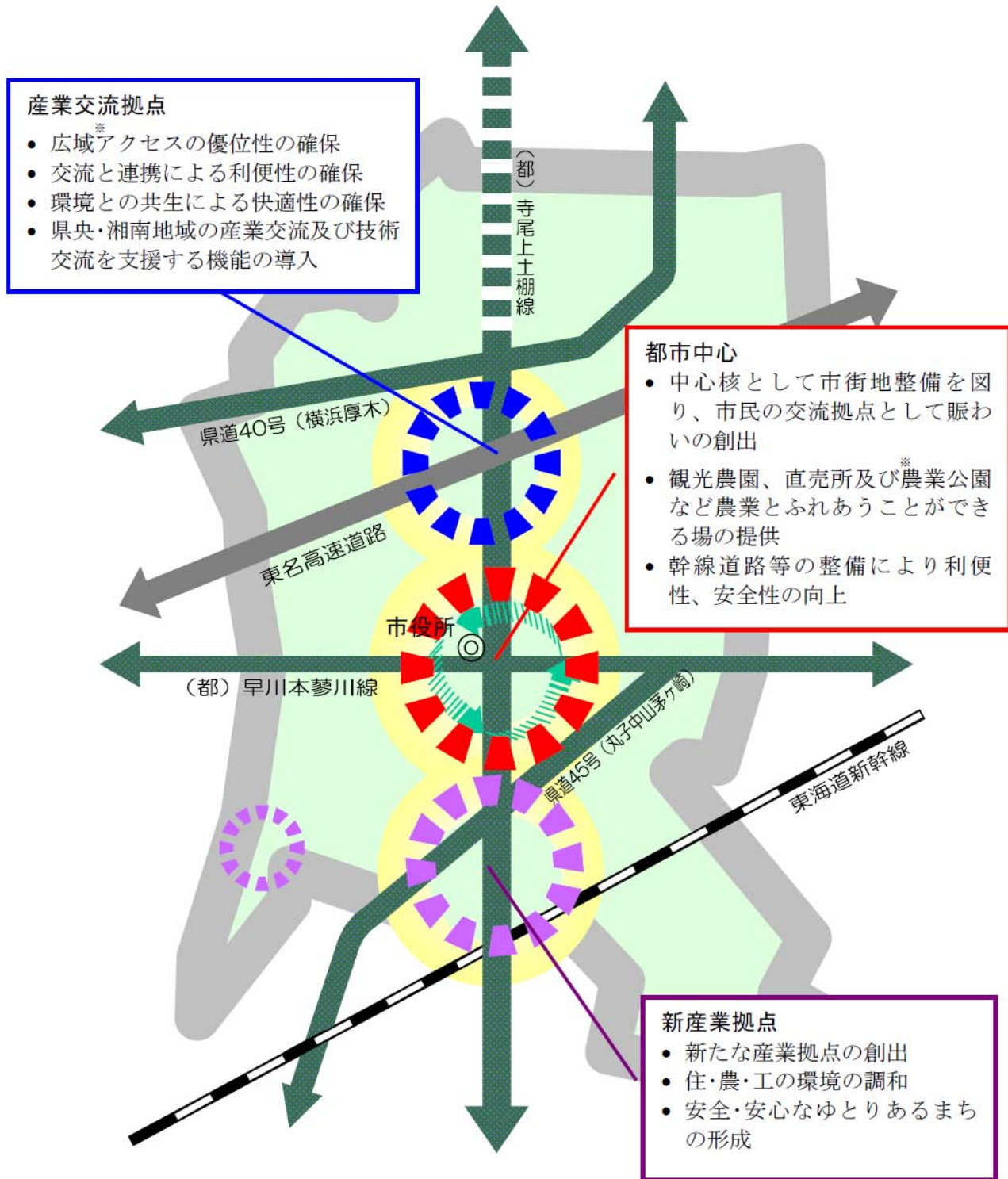
		1案 市道3・5号線	2案 県道42号(藤沢座間/厚木)	3案 市道1629-1号線	4案 県道40号(横浜/厚木)
交差道路					
位置図					
社会条件	用途地域	市街化調整区域と第一種低層住居専用地域に隣接する。	工業専用地域が殆どで、一部準工業地域が隣接する。	第一種、二種中高層住居専用地域、第一種住居地域であり、一部に準工業地域に隣接する。	準工業地域と市街化調整区域に隣接する。
	主要施設	—	綾瀬郵便局	綾北小学校に隣接	北の台小学校・中学校が近接
施設間隔条件	評価	市街化調整区域を有効に利用でき、第一種住居専用地域に隣接しており、ランプが高架構造となるため、騒音等の問題が生じる。	工業専用地域の一部が利用できれば、4案中最も望ましい。	住居地域に隣接しており、騒音等の問題が生じる。	市街化調整区域を有効利用でき、ランプが北の台小学校、北の台中学校に近接する。
	IC間隔	厚木IC : 5.0km 横浜町田IC : 10.0km	厚木IC : 6.0km 横浜町田IC : 9.0km	厚木IC : 6.0km 横浜町田IC : 9.0km	厚木IC : 8.0km 横浜町田IC : 7.0km
道路条件	SA間隔	海老名SA : 1.5km	海老名SA : 2.5km	海老名SA : 3.5km	海老名SA : 4.2km
	トンネル間隔	大和トンネル : 5.0km	大和トンネル : 4.0km	大和トンネル : 3.0km	大和トンネル : 2.3km
道路条件	評価	海老名SAとの間隔が短く予告標識の設置上問題となる。	海老名SAとの間隔が若干近い、車線誘導の工夫が必要。	他施設との間隔は4案中最も良い。	大和トンネルとの間隔が若干近い、大きな問題はない。
	区分	幹線道路 2車線	主要幹線道路 4車線	幹線道路 2車線	地区幹線道路 2車線
経済性	評価	市西部の南北方向の市内間交通を処理する道路であり、また、2車線道路であるため、接続道としては2案に比べ劣る。	南北方向の都市間交通を処理する広域的な主要幹線道路であり、接続道路としては最も望ましい。	1案同様により東部の南北方向の市内間交通を処理する道路であり、接続道としては2案に比べ劣る。	地区幹線道路であり、東名との接続道路としては不十分。
	経済性	東名が高架構造のため、ICも長い高架構造となり工事費が高くなるが、用地補償費が他案に比べ最も安くなるため、全体事業費は4案中、最も経済的となる。	東名が掘割構造のため、高架箇所は少なく工事費は比較的安くなるが、一部工業施設の買収、補償が必要となる。	工事費は2案同様であるが、住宅地域のため用地補償件数が最も大きくなる。	高さが60mほどの山を、ループで利用するため高架構造が多くなり建設費は高くなるが、用地補償費は、他案に比べ安くなる。
総合評価	評価	第一種低層住居専用地域が隣接している事と、海老名SAとの間隔が短い点が問題となる。	工業専用地域からの利用が最もやすく、また環境に与える影響も少ない。交差道路も主要幹線道路であり4案中最も望ましい。	住居地域にICを設置する事になるため、環境に与える影響が最も大きくなる。また、補償物件が多く事業の進捗に影響を及ぼす可能性が大きい。	接続道路は、地区幹線道路であるため、道路計画の見直しが必要となる。
	総合評価	×	○	×	△



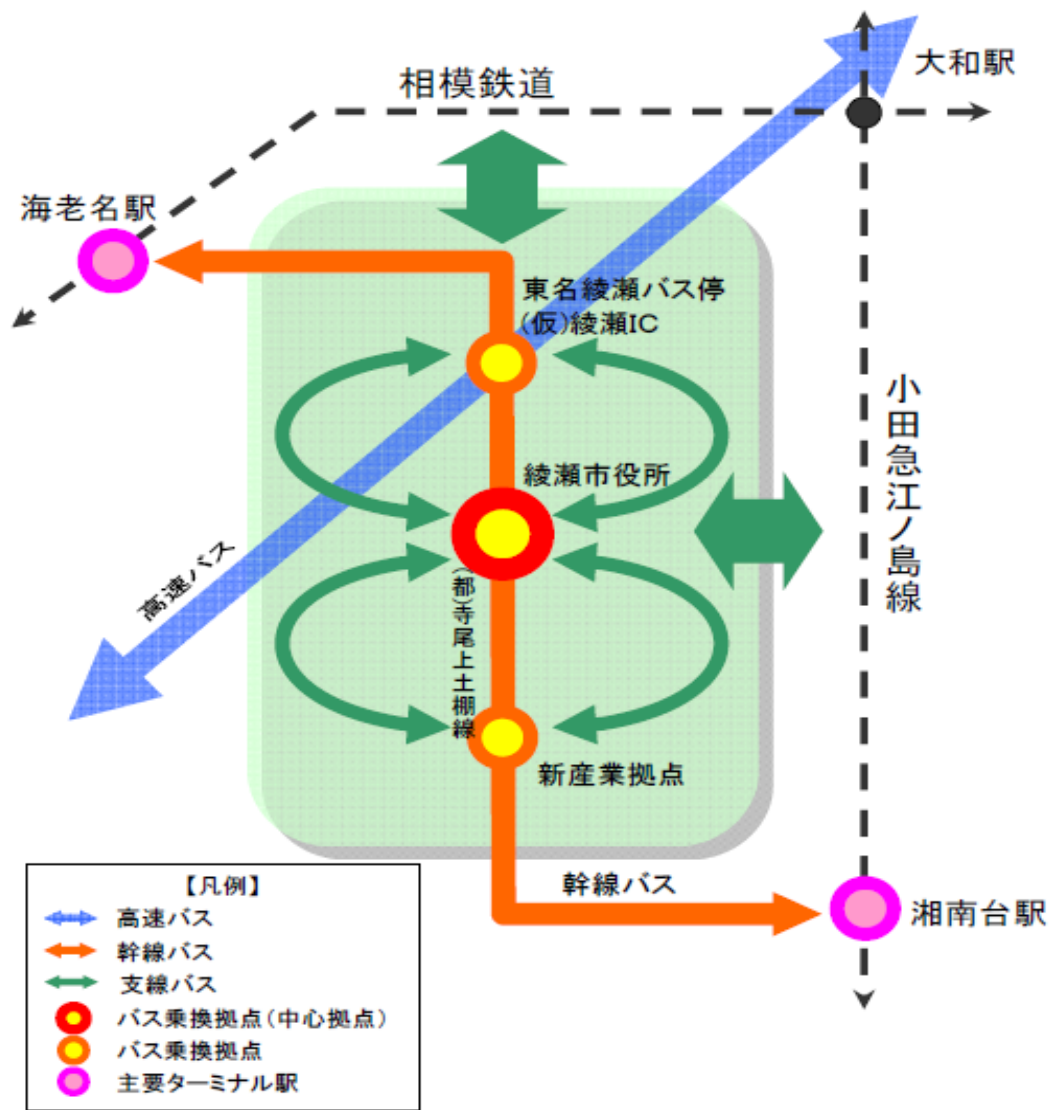
用途地域図
(あやせ都市マスタープランに加筆)



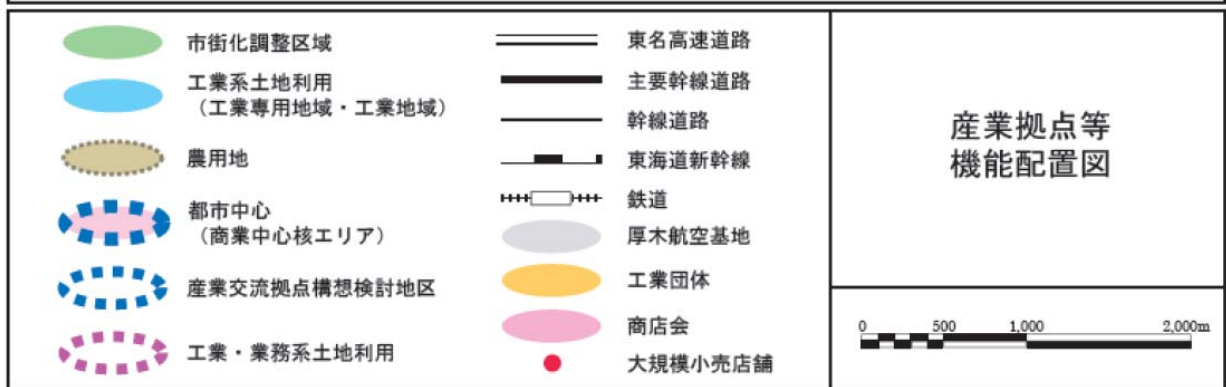
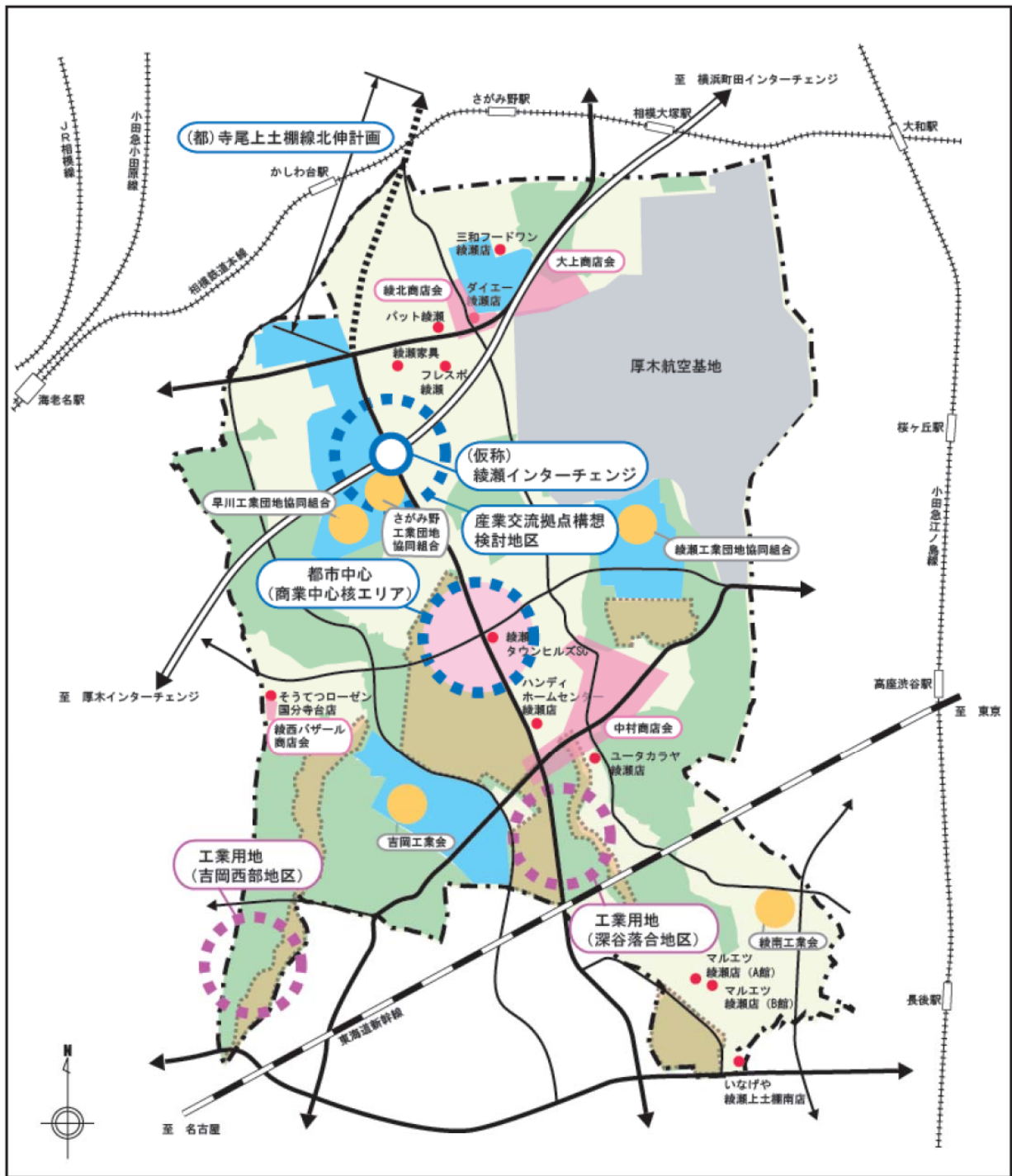
将来の土地利用ゾーニング図
(あやせ都市マスタープランに加筆)



綾瀬市の重点事業の方針図
（あやせ都市マスタープラン）



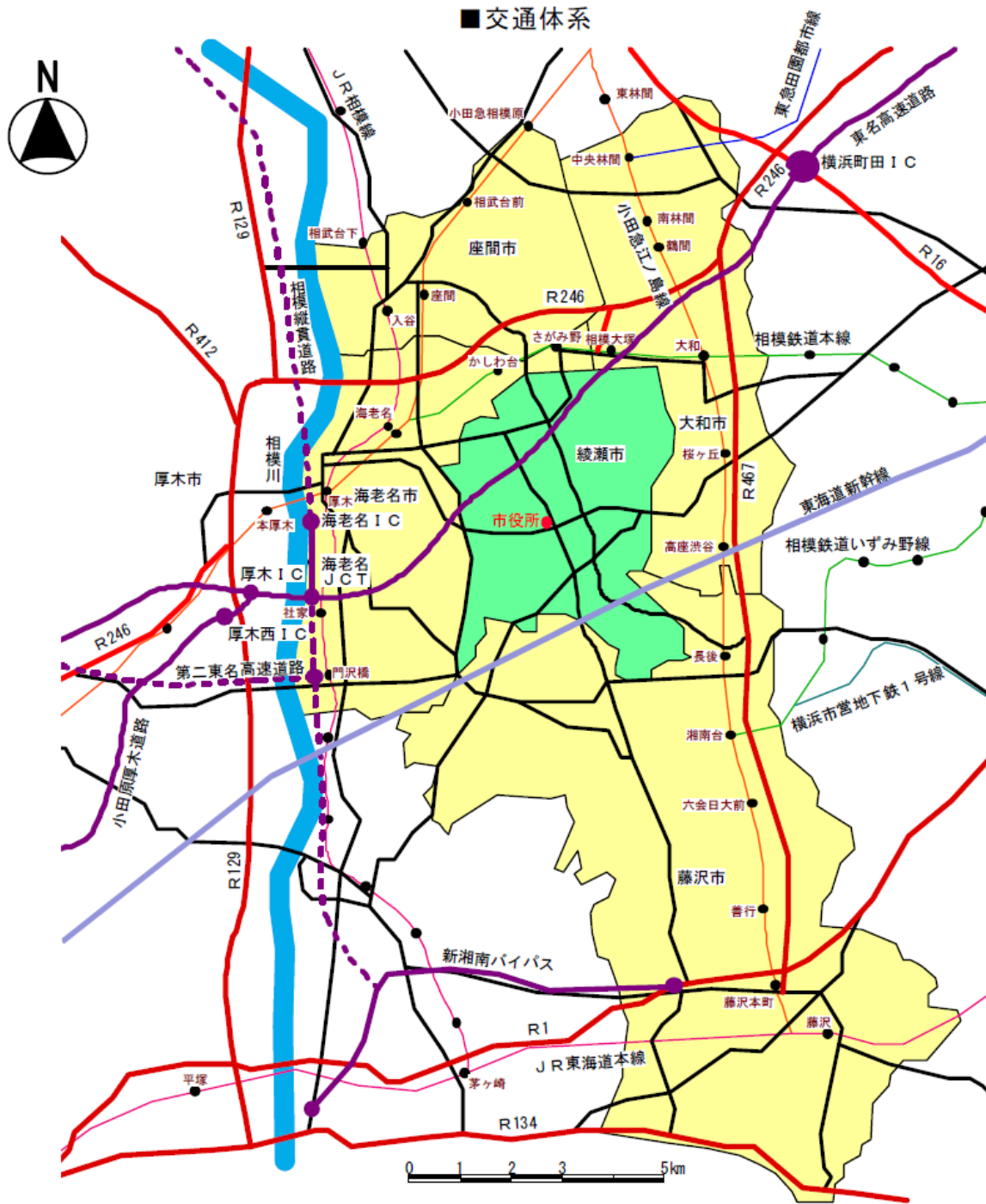
公共交通ネットワーク
(綾瀬市総合都市交通計画)



産業拠点等機能配置図
(綾瀬市産業振興マスタープラン)

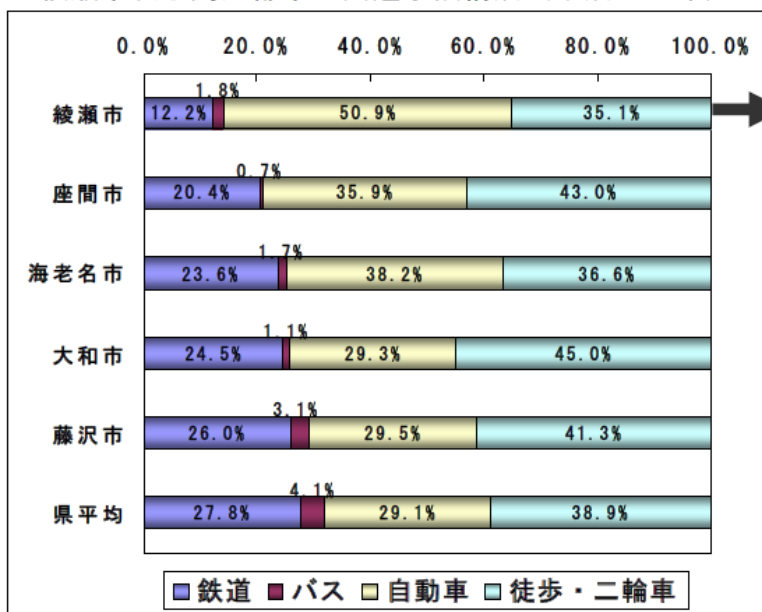


藤沢市御所見地区構想図
 (藤沢市都市マスタープラン)

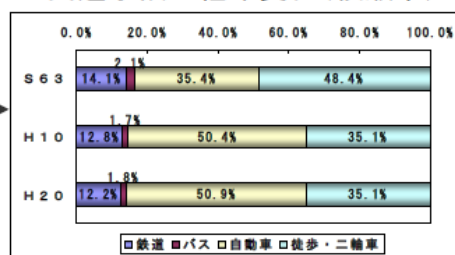


交通体系図
(綾瀬市総合都市交通計画)

■ 綾瀬市及び周辺都市の交通手段構成（平成20年）



■ 交通手段の経年変化（綾瀬市）



交通手段構成図
（綾瀬市総合都市交通計画）



I Cまで5 km圏域
 (かながわのみちづくり計画に加筆)



綾瀬市役所から東海大学医学部附属病院までの所要時間

綾瀬スマートIC比較表

		第1案	第2案	第3案	第4案				
略 図									
* 本計画図は、今後検討するものであり、確定したものではありません。									
接続道路		下り線側：(都) 寺尾上土棚線 上り線側：綾瀬市道	←	←	←				
ランプ部幾何構造	平面線形 (最小曲線半径) 本線～料金所	下り線側 R=50m (Dランプ) 下り線側 R=50m (Cランプ) 上り線側 R=50m (Aランプ) 上り線側 R=50m (Bランプ)	下り線側 R=45m (Dランプ) ※特例値 下り線側 R=45m (Cランプ) ※特例値 上り線側 R=45m (Aランプ) ※特例値 上り線側 R=45m (Bランプ) ※特例値	下り線側 R=50m (Dランプ) 下り線側 R=50m (Cランプ) 上り線側 R=45m (Aランプ) ※特例値 上り線側 R=45m (Bランプ) ※特例値	下り線側 R=50m (Dランプ) 下り線側 R=50m (Cランプ) 上り線側 R=45m (Aランプ) ※特例値 上り線側 R=45m (Bランプ) ※特例値				
	横断計画	 ランプ全区間	←	 変速車線部 ランプ単独部	 ただしやむを得ない場合は () 内の値とすることができる 図. バスストップのノーズ間距離				
バス停部幾何構造		下り線：標準値 (減速部40m、加速部30m) 以上確保 上り線：標準値 (減速部40m、加速部30m) 以上確保	← ←	← ←	下り線：特例値 (減速部30m、加速部20m) を採用 ←				
幾何構造全体		幾何構造に道路構造令や設計要領の特例値を使わない、最も線形等が良い案である。	◎ 曲線半径に特例値を使っているが、道路構造令や設計要領を満たした案である。	○ 曲線半径及び変速車線部の路肩に特例値を使っているが、道路構造令や設計要領を満たした案である。	○ 曲線半径、変速車線部の路肩及びBS加減速車線部に特例値を使っているが、道路構造令や設計要領を満たした案である。				
既設橋への影響	寺小橋	※寺小橋を架け替えた場合は現況道路交通及び工事費への影響が大きくなるため、コントロールポイントとする							
	下原橋	架け替え必要	△	←	△				
	上原橋	架け替え必要	△	←	△				
周辺道路への影響		北側ランプの出入り口はT字交差点となり、小園団地方面からも出入り可能となるため、生活道路にIC利用車両が入り込む可能性がある。	△	北側ランプの出入り口はT字交差点となり、小園団地方面からも出入り可能となるため、生活道路にIC利用車両が入り込む可能性がある。	△	北側ランプの出入りは、県道42号藤沢座間厚木方向のみとなり、生活道路にIC利用車両が入り込む可能性が少ない。	○	北側ランプの出入りは、県道42号藤沢座間厚木方向のみとなり、生活道路にIC利用車両が入り込む可能性が少ない。	○
大規模補償物件		アスファルト合材工場への影響あり	△	←	△	アスファルト合材工場への影響なし	○	←	○
総合評価		・線形等の幾何構造は最も良い。 ・アスファルト合材工場への影響あり。 ・上原橋の架け替えが生じる。 ・事業費が最も高い。 ・北側ランプの出入り車両が、生活道路へ入り込む可能性がある。	△	・アスファルト合材工場への影響あり。 ・上原橋の架け替えが生じる。 ・事業費が1案に次いで高い。 ・線形で特例値を採用しているが下限値ではなく幾何構造面での安全性は満たしている。 ・北側ランプの出入り車両が、生活道路へ入り込む可能性がある。	△	・アスファルト合材工場への影響なし。 ・上原橋の架け替えが生じる。 ・1案、2案より事業費が安い。 ・線形等で特例値を採用しているが、幾何構造面での安全性は満たしている。 ・北側ランプの出入り車両が、生活道路へ入り込む可能性が少ない。	○	・アスファルト合材工場への影響なし。 ・上原橋の架け替えが生じない。 ・事業費が最も安価である。 ・線形等で特例値を採用しているが、幾何構造面での安全性は満たしている。 ・北側ランプの出入り車両が、生活道路へ入り込む可能性が少ない。	◎

◎優れている、○やや劣る、△劣る