

第二回（仮称）綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会

日時：平成23年3月24日（木）14:00～

場所：神奈川県中央農業会館 5階 講堂

次 第

1 開 会

2 議 事

（1）実施計画書（案）

（2）広報活動等の実施方針（案）

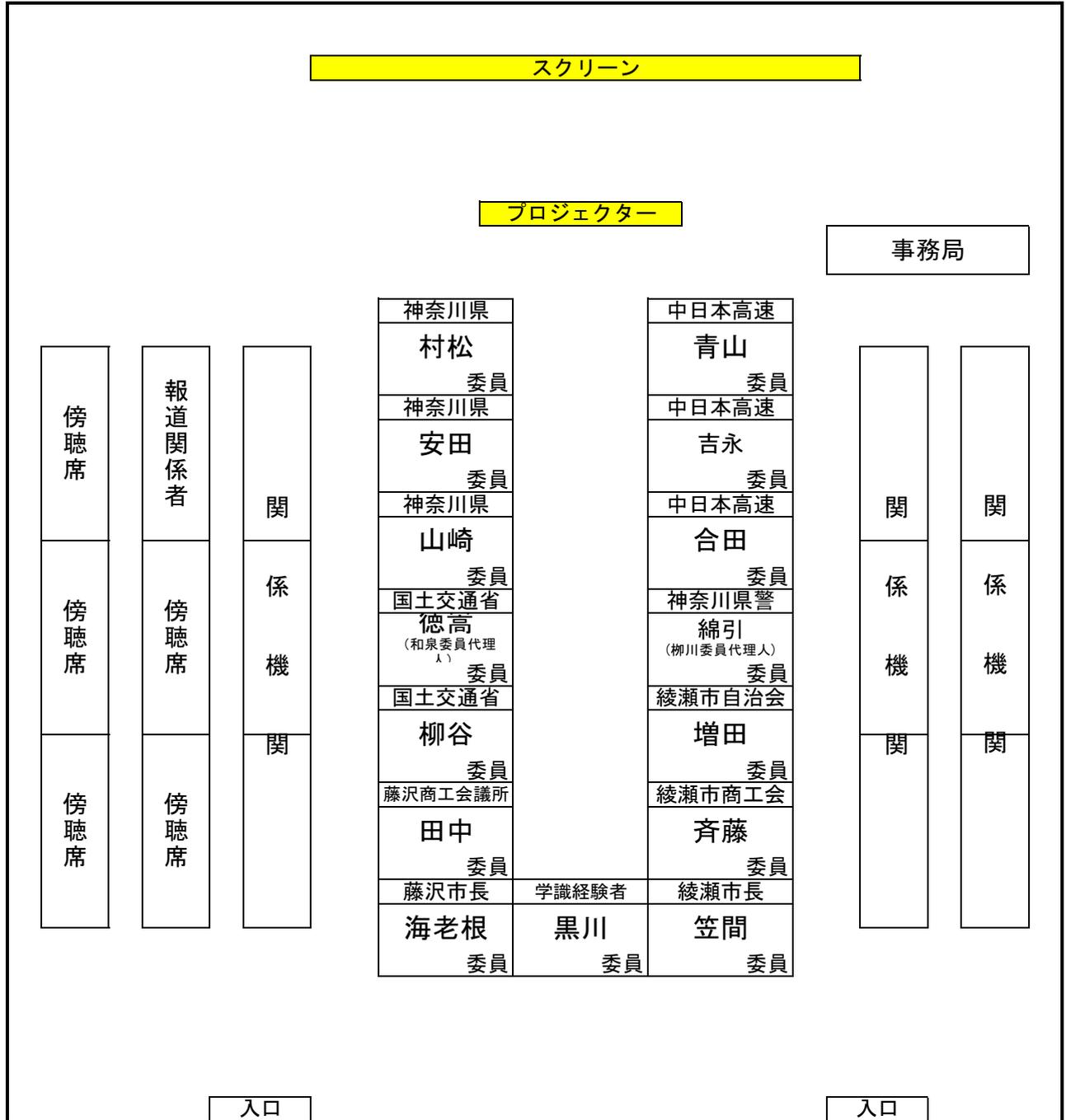
（3）今後のスケジュール（案）

3 閉 会

第二回（仮称）綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会 出席者名簿

番号	所属・役職	氏名 (敬称略)	備考
1	東京工業大学名誉教授	黒川 洸	会長
2	綾瀬市長	笠間 城治郎	副会長
3	藤沢市長	海老根 靖典	副会長
4	綾瀬市商工会会長	斉藤 敬訓	
5	藤沢商工会議所会頭	田中 正明	
6	綾瀬市自治会長連絡協議会会長	増田 譲	
7	国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課長	柳谷 哲	
8	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 副所長	徳嵩 公明 (和泉委員代理人)	
9	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 交通規制官	綿引 緑 (柳川委員代理人)	
10	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	合田 聡	
11	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	吉永 広幸	
12	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	青山 忠司	
13	神奈川県 県土整備局 道路部長	山崎 仁	副会長
14	神奈川県 県土整備局 道路部参事	安田 泰二	
15	神奈川県 厚木土木事務所 東部センター所長	村松 正敏	

第二回（仮称）綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会
《座席表》



(仮称)綾瀬スマートIC実施計画書 (案)

平成23年〇月〇日
神奈川県

目次

1	路線名	〇ページ
2	連結位置及び連結予定施設	〇ページ
3	連結を必要とする理由	〇ページ
4	推計交通量、供用予定時期	〇ページ
5	連結のために必要な工事に要する費用の概算額	〇ページ
6	管理・運営形態	〇ページ
7	管理・運営のために必要な費用の概算額	〇ページ
8	当該ICの設置により期待される整備効果	〇ページ
9	費用便益比（B/C）及び採算性	〇ページ
10	概略図面、その他必要な資料	〇ページ

1 路線名

路線名：第一東海自動車道

計画位置図



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：(上り) 市道11号 (IC整備に伴い県道として整備予定)

(下り) 県道42号 (藤沢座間厚木)



3 連結を必要とする理由

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キロメートル離れており、この間に位置する綾瀬市等からは、両インターチェンジにアクセスしにくい状況にある。

そのため、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することにより、県民生活の利便性の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ものである。

また、県の総合計画である「神奈川力構想・実施計画（平成19年7月）」では、東名高速道路の利便性を高めるために「（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの事業化に向けた取り組み」を位置づけており、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している。

4 推計交通量、供用予定時期

①推計交通量

平成42年の推計交通量：約10,000～約12,000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%を想定

* 推計交通量は、現在、県において算定中であり、上記は、現時点における低位と高位の数字を示したものである。
今後、推計条件等を精査することにより確定する。

②供用予定時期

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

5 連結のために必要な工事に要する費用の概算額

概算整備費用：約98億円

①地方公共団体（神奈川県分）

(1) 工事概要

ETCゲートまでのアクセス道路整備及び周辺道路の主要箇所に案内標識や誘導看板の設置等を実施する。

(2) 概算整備費用

費用負担区分は、関係機関調整中

* 概算整備費用は、県が算定したものであり現在、精査中である。

5 連結のために必要な工事に要する費用の概算額

②中日本高速道路(株)（日本高速道路保有・債務返済機構 資産分）

(1) 工事概要

ETCゲートの整備、東名高速道路本線までのランプ整備、監視員詰所の整備及び東名高速道路本線の案内標識、道路情報板の整備等を実施する。

(2) 概算整備費用

費用負担区分は、関係機関調整中

5 連結のために必要な工事に要する費用の概算額

③中日本高速道路(株) (中日本高速道路(株) 資産分)

(1) 工事概要

ETCゲートにおけるETC機器及び料金機械等の整備を実施する。

(2) 概算整備費用

費用負担区分は、関係機関調整中

6 管理・運営形態

①運用形態：フルインター（全方向出入り可能）

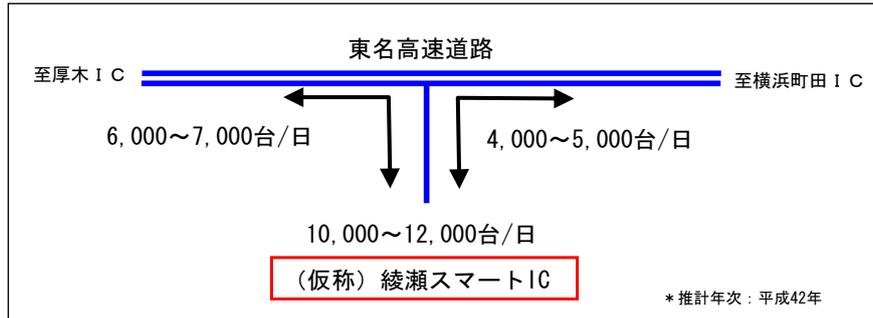
②運用時間：24時間

③対象車種：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)
(通行可能対象車長はL=16.5m以下)

6 管理・運営形態

①運用形態

平成42年の推計交通量による方向別交通量は、上り方面（横浜町田IC方向）が約40%、下り方面（厚木IC方向）が約60%であるため、運用形態は、フルインターとする。

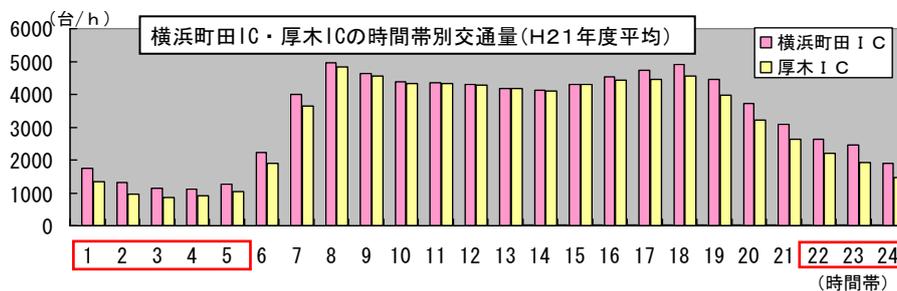


* 推計値等は現在、精査中である。

6 管理・運営形態

②運用時間

隣接する厚木IC及び横浜町田ICの夜間交通量は、全体利用交通量の約15%であり、当該ICについても、約1,500~1,800台の夜間交通量が想定されることから、運用時間は24時間とする。



時間帯	推計交通量(台)
昼間(6~21時台)	8,500~10,200
夜間(22~5時台)	1,500~1,800

(仮称) 綾瀬スマートICの時間帯別推計交通量

* 平成42年推計交通量に隣接ICの時間帯別交通量の比率を乗じて算出

* 推計値等は現在、精査中である。

7 管理・運営のために必要な費用の概算額

管理・運営に必要な経費

【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	43,000千円／年
合計（税込）	約50,000千円／年

*維持管理費等は現在、精査中である。

8 当該ICの設置により期待される整備効果

①広域アクセス性の向上

ICまで5km圏域が大きく拡大することとなり、綾瀬市など県央地域の広域アクセス性が、大きく向上する。

②既存IC周辺の交通負荷の軽減

東名高速道路へのアクセスが分散されることから、既存IC周辺の交通負荷が軽減される。

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および昭和大学藤が丘病院までの所要時間は大幅に短縮され、（仮）綾瀬スマートICアクセス圏域の住民の安心感が向上します。

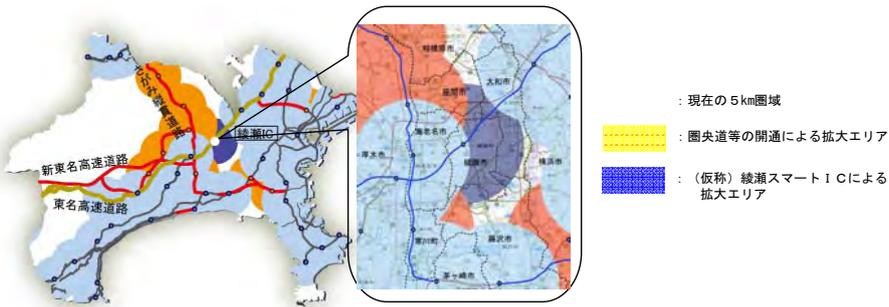
④企業活動の活性化

広域アクセス性が向上することから、IC周辺における企業活動の効率が向上するとともに、新たな企業進出など、産業経済の活性化が図られる。

8 当該ICの設置により期待される整備効果

①広域アクセス性の向上

(仮称)綾瀬スマートICの設置により、綾瀬市のほぼ全域、大和市、座間市、藤沢市の一部が、新たにICまで5km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。
ICまで5kmの圏域は、(仮称)綾瀬スマートICの設置により、約30km²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ICまで5km圏域の面積を100%とした場合、約2%拡大することになる。



8 当該ICの設置により期待される整備効果

②既存IC周辺の交通負荷の軽減

東名高速道路へのアクセスが分散されることから、既存IC周辺の交通の負荷軽減が図られるとともに、周辺の一般道路において、交通量の減少が予測される。

一方、当該IC接続道路などにおいては、交通量の増加が予測される。

* 上記は、現在、県において算定中の推計交通量に基づく予測であり、今後、推計条件等を精査することにより確定する。
既存IC周辺の交通負荷の軽減については、平成42年における推計交通量に基づき、当該ICの有無による増減交通量を示すものである。

8 当該ICの設置により期待される整備効果

③救命救急センターへの速達性の強化

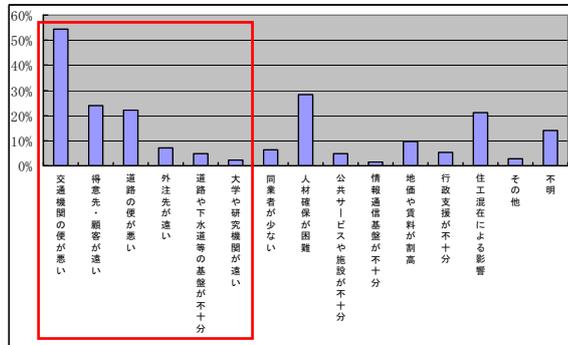
東海大学医学部附属病院及び昭和大学藤が丘病院までの所要時間は大幅に短縮され、(仮)綾瀬スマートICアクセス圏域住民への救命体制の強化が図られます。



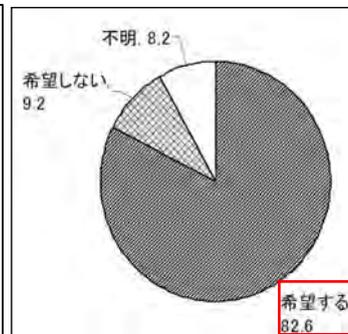
8 当該ICの設置により期待される整備効果

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)綾瀬スマートIC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)綾瀬スマートIC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)

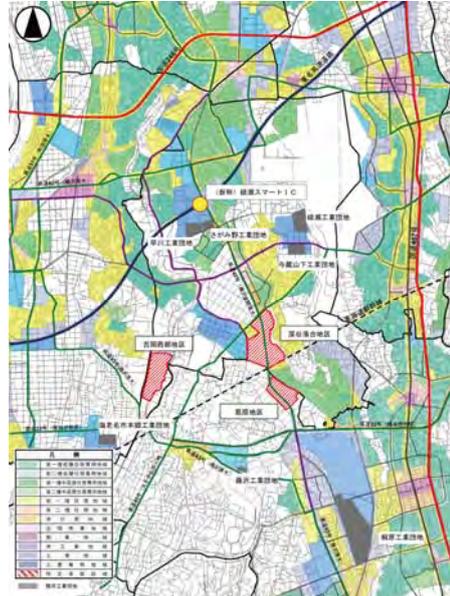
8 当該ICの設置により期待される整備効果

④企業活動の活性化

(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



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 1.9 ~ 5.7

(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)	7~25億円	3~6億円	1~2億円	11~34億円
基準年における現在価値 (B)	107~400億円	50~104億円	18~34億円	178~538億円

(2) 費用 (C)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	98億円	45億円	143億円
基準年における現在価値 (C)	82億円	13億円	95億円

* 推計値等は現在、精査中である。

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

県内の全IC（東名、新東名、圏央道）について、（仮称）綾瀬スマートICの有無による増収額を計算した。

増収額（税込）＝約480,000千円～980,000千円/年

* ETC利用率を90%、料金割引を考慮した減収率を32.6%として、平成42年の推計交通量結果に基づき計算している。

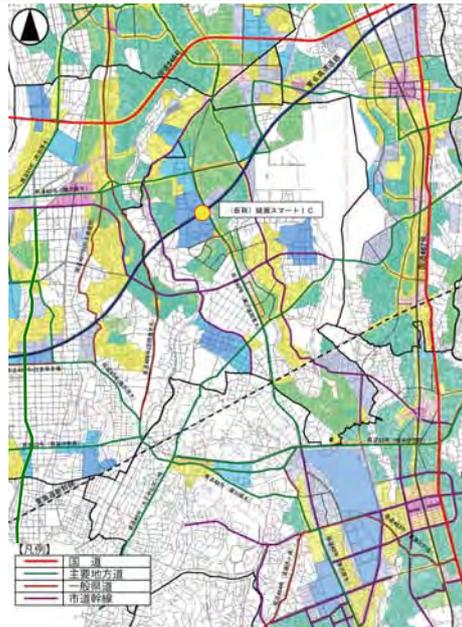
（2）管理・運営費

管理・運営費（税込）＝約50,000千円/年

* 推計値等は現在、精査中である。

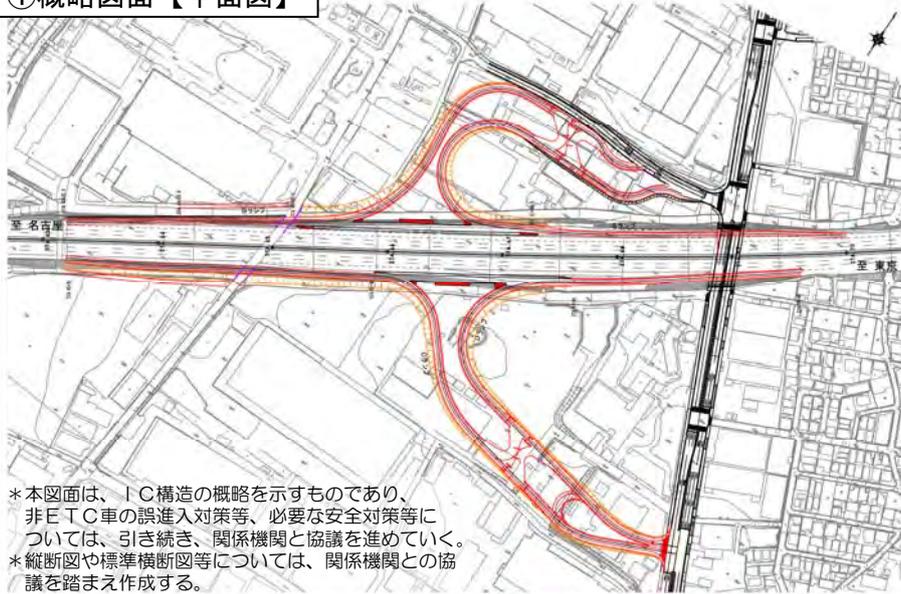
10 概略図面、その他必要な資料

①概略図面【位置図】



10 概略図面、その他必要な資料

①概略図面【平面図】



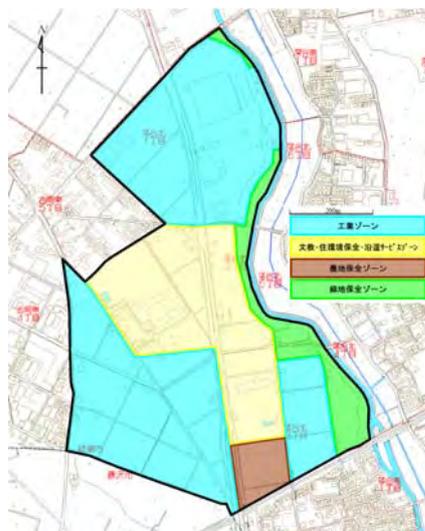
10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(1) 地域活性化に資する事業等の説明

【深谷落合地区】

○土地利用計画



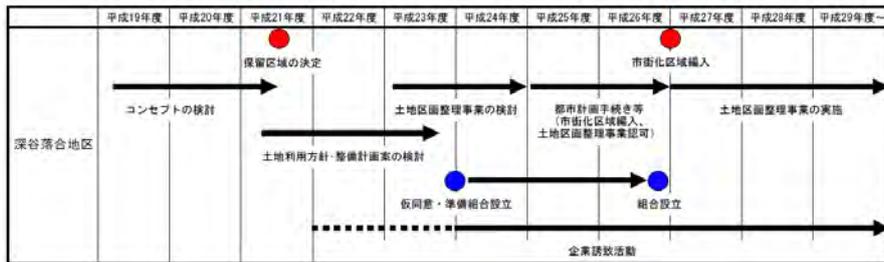
10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(1) 地域活性化に資する事業等の説明

【深谷落合地区】

○スケジュール



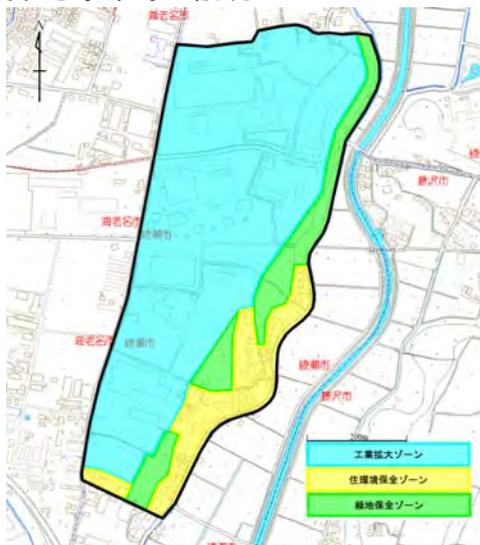
10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(1) 地域活性化に資する事業等の説明

【吉岡西部地区】

○土地利用計画



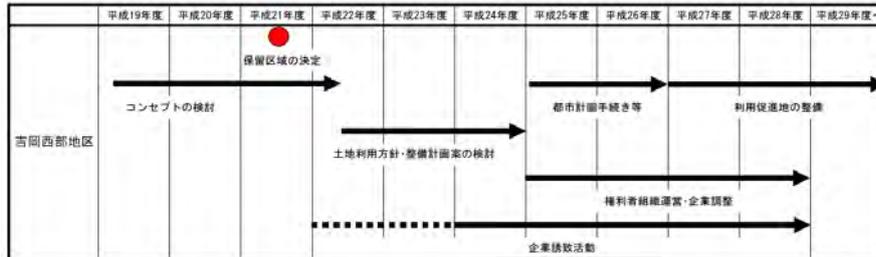
10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(1) 地域活性化に資する事業等の説明

【吉岡西部地区】

○スケジュール



10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(1) 地域活性化に資する事業等の説明

【葛原地区】

○土地利用計画



10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(1) 地域活性化に資する事業等の説明

【葛原地区】

○スケジュール

事業\年度	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
総合施行士 地区面整理 事業									設立協定書策定	企業誘致策定		集約協定書策定		
ハマキョウ レックス (株)		工事始り: 3月	1期閉鎖: 6月	2期閉鎖: 4月										
福山通運 (株) 福沢流 通センター							工事始り: 10月	完成予定: 11月						

10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

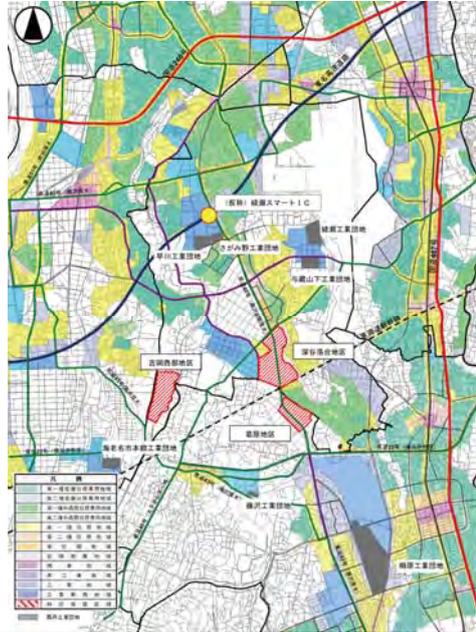
(2) IC整備と地域活性化に資する事業等の事業工程表

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				

* 工程表は県が作成したものであり現在、精査中である。

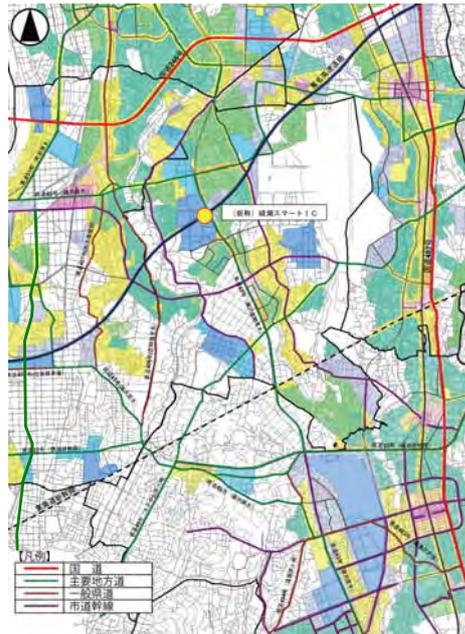
10 概略図面、その他必要な資料

- ②その他必要な資料
 (3) 周辺土地利用計画図



10 概略図面、その他必要な資料

- ②その他必要な資料
 (4) 周辺道路網図



10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

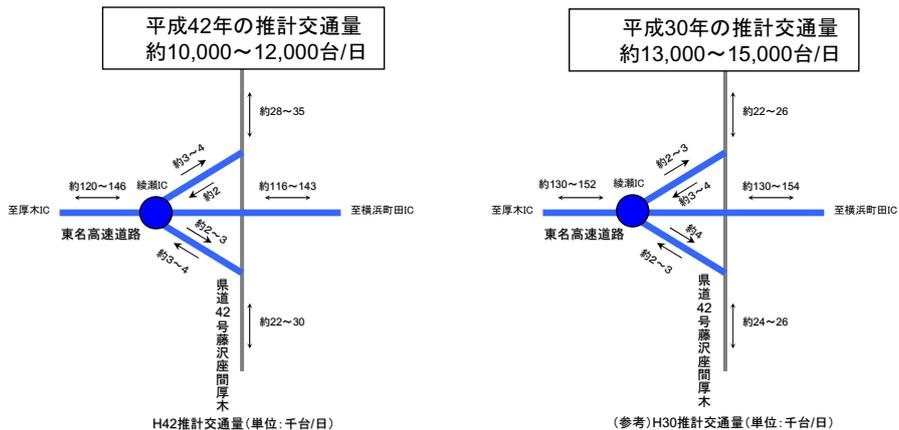
(5) 区分図【工事施工、財産・管理、費用負担】

関係機関協議中

10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(6) (仮称)綾瀬スマートIC推計交通量算出資料



* 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。

* 推計交通量は、現在、県において算定中であり、上記は、現時点における低位と高位の数字を示したものである。今後、推計条件等を精査することにより確定する。

10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(7) 概算整備費用の算出資料

項目		金額(税込) (百万円)
工事費	土工費	710
	舗装費	151
	中央分離帯費	13
	橋費	953
	連絡等施設費	83
	交通管理施設費	212
	その他雑工事費	758
用地及び補償費		6,478
間接費		423
合 計		9,781

* 概算整備費用は、県が算定したものであり現在、精査中である。

10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(8) (仮称)綾瀬スマートIC設置による東名高速道路本線への影響

東名高速道路の横浜町田ICと厚木IC間は、1日当たり約13万台の交通量があり、全国の高速道路の中でも、最も交通量が多い区間であることから、(仮称)綾瀬スマートICの設置に伴う影響とその対応について、交通量の精査とあわせて検討を進めます。

10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(9) 地元住民等との協議・調整資料

【関係機関との調整状況】

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	勉強会	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	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
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	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

10 概略図面、その他必要な資料

②その他必要な資料

(9) 地元住民等との協議・調整資料

【地元との調整状況】

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。 (来場者は約130名)
平成22年 4月25日 平成22年 8月21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

専門的、実務的な検討・調整事項について

～目次～

- 1 (仮称)綾瀬スマートＩＣと周辺の土地利用や産業政策、交通動態等との整合性
- 2 (仮称)綾瀬スマートＩＣの社会便益
- 3 (仮称)綾瀬スマートＩＣ及び周辺道路の安全性
- 4 (仮称)綾瀬スマートＩＣの採算性
- 5 (仮称)綾瀬スマートＩＣの構造
- 6 (仮称)綾瀬スマートＩＣの管理・運営方法
- 7 その他、(仮称)綾瀬スマートＩＣの設置・管理・運営に関して必要な事項
 - ・整備手法(区分図：工事施工、財産・管理、費用負担)
 - ・(仮称)綾瀬スマートＩＣ設置による東名高速道路本線への影響
- 8 その他、参考資料
 - ・地域活性化に資する事業等の説明資料
 - ・(仮称)綾瀬スマートＩＣ整備と地域活性化に資する事業等の事業工程表
 - ・推計交通量算出資料
 - ・概算整備費用の算出資料
 - ・地元住民及び関係機関との調整資料

1 (仮称)綾瀬スマートICと周辺の土地利用や産業政策、交通動態等との整合性
 (1) ICの必要性と設置箇所の選定

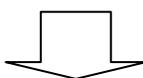
①ICの必要性

○ 東名高速道路のインターチェンジ配置状況と交通量

現 状

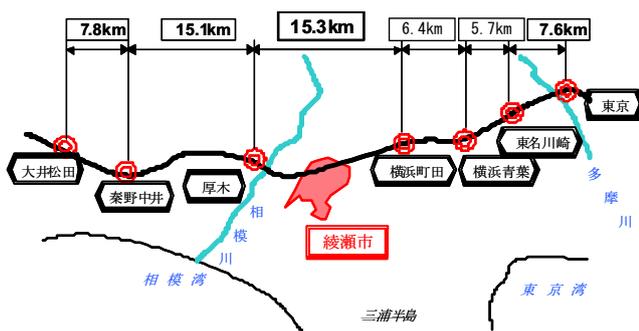
横浜町田 IC と厚木 IC との間隔は約 15.3km であり、首都圏の IC 間隔の中でも最も長い区間の一つである。

また、横浜町田 IC と厚木 IC の出入交通量は 7～8 万台/日程度であり、中間 IC としては全国で 1・2 位になっている。



ICの必要性

IC まで 5 km 圏域に入らない地域が広く存在しているため、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がある。



	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

図1 現在の東名高速IC配置状況

表1 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

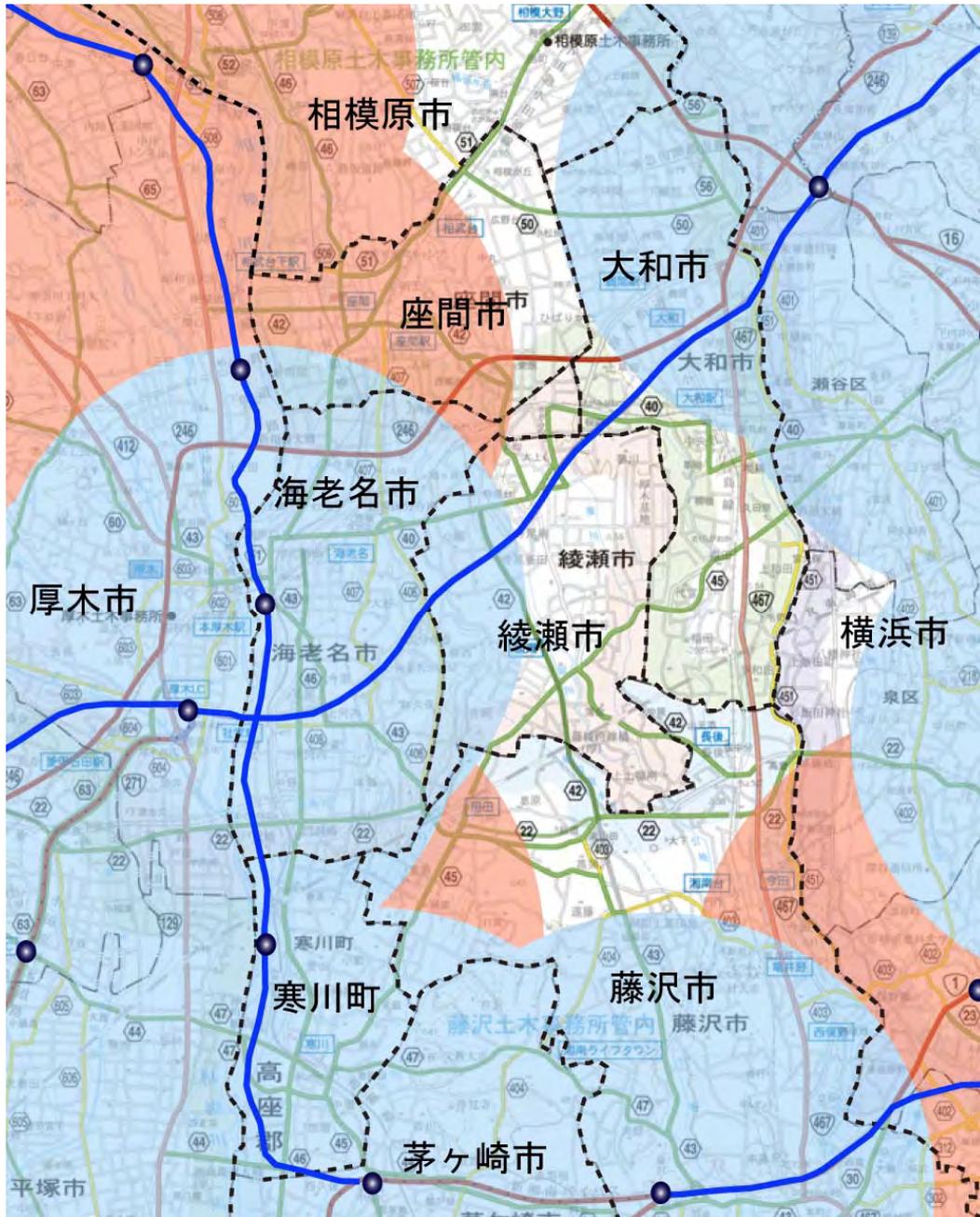
図2 ICまで5km圏域

* 経済産業省の工場立地動向調査によると、全国の新規工場のうちインターチェンジから5km以内に立地する割合は、約5割を占めている。

②IC 設置箇所の選定

さがみ縦貫道路の供用により、海老名市、座間市、厚木市、相模原市などの一部が新たに IC まで 5 km の圏域となるが、綾瀬市、大和市、藤沢市、座間市には 5 km 圏域に入らない地域が広く残る。

そこで、IC まで 5 km 圏域に入らない地域が広く残る市のうち、東名高速道路が通過する大和市及び綾瀬市の全域において設置箇所の選定を行う。



- : 現在の 5 km 圏域
- : 圏央道の開通による拡大エリア

図3 5 km圏域の拡大図

○東名高速道路と交差している幹線道路を選定

【大和市内の選定路線】

東名高速道路と交差する県道及び市道（幹線道路以上）を選定する。
選定路線は、県道 40 号横浜厚木、（都）福田相模原線、（都）南大和相模原線、国道 467 号である。
このうち、（都）福田相模原線は大和トンネルと近接していること、（都）南大和相模原線及び国道 467 号は、横浜町田 IC までの距離が約 3 km と短いため、検討の対象としない。

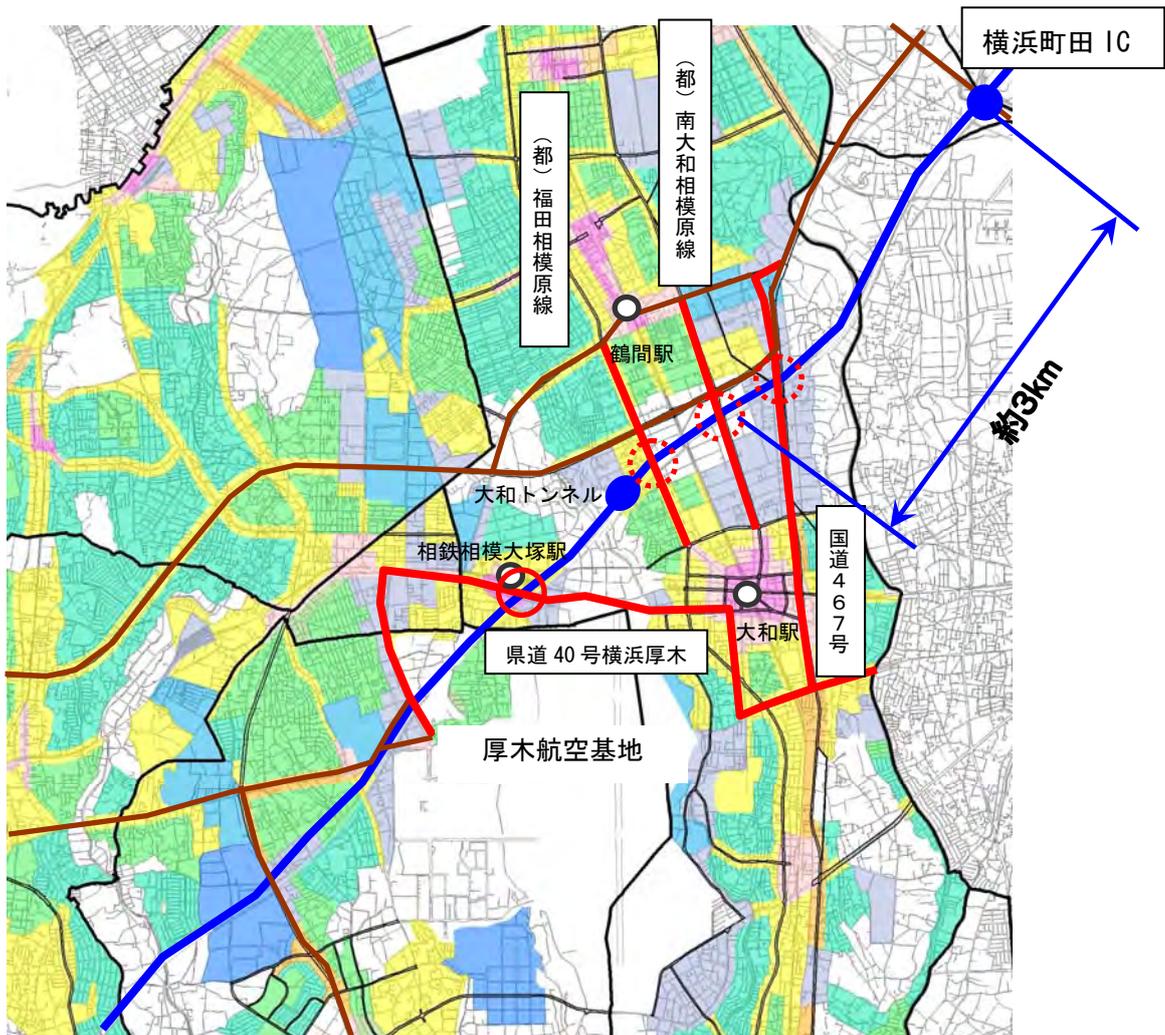


図 4 IC 設置候補箇所図【大和市】

【綾瀬市内の選定路線】

東名高速道路と交差する県道及び市道（幹線道路以上）を選定する。

選定路線は、市道3・5号線、県道42号藤沢座間厚木、市道1629-1号線（旧県道42号藤沢座間厚木）、県道40号横浜厚木の4路線である。

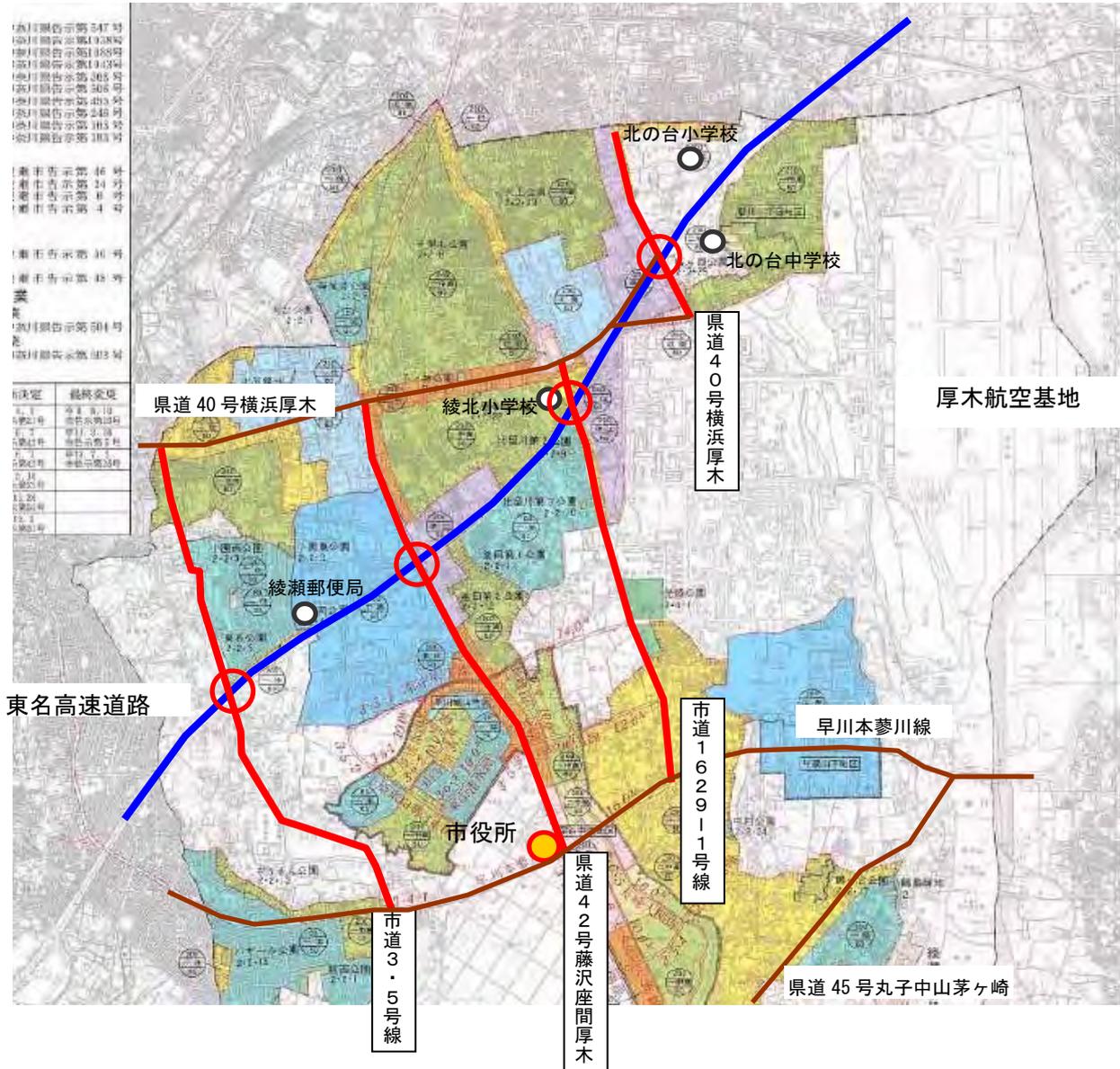


図5 I C設置候補箇所図【綾瀬市】

○ 整理及び評価の方法

- ・ 社会条件として、各候補箇所の用途地域や、支障となる主要施設を整理し、評価を行った。
- ・ 施設間隔条件として、各候補箇所と隣接する厚木 IC、横浜町田 IC、海老名 SA、大和トンネルとの離隔を整理し、評価を行った
- ・ 道路条件として、各候補箇所における交差道路の機能区分、車線数等を整理し、評価を行った。

評価結果は、別紙【資料①】のとおりで、県道42号藤沢座間厚木を設置箇所とする。

③綾瀬 IC の位置づけ

○県の計画

【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 J R 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	

図6 かながわ都市マスタープラン・地域別計画【平成 22 年 11 月】

将来都市構造図

○市の計画

【新時代あやせプラン21（平成22年12月）】

重点プロジェクト：多様な交流が彩るにぎわいのあるまちづくり

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ります。

【あやせ都市マスタープラン（平成22年12月）】

（仮称）綾瀬インターチェンジ設置による産業交流拠点では、市の玄関口にふさわしいまちづくりを推進します。

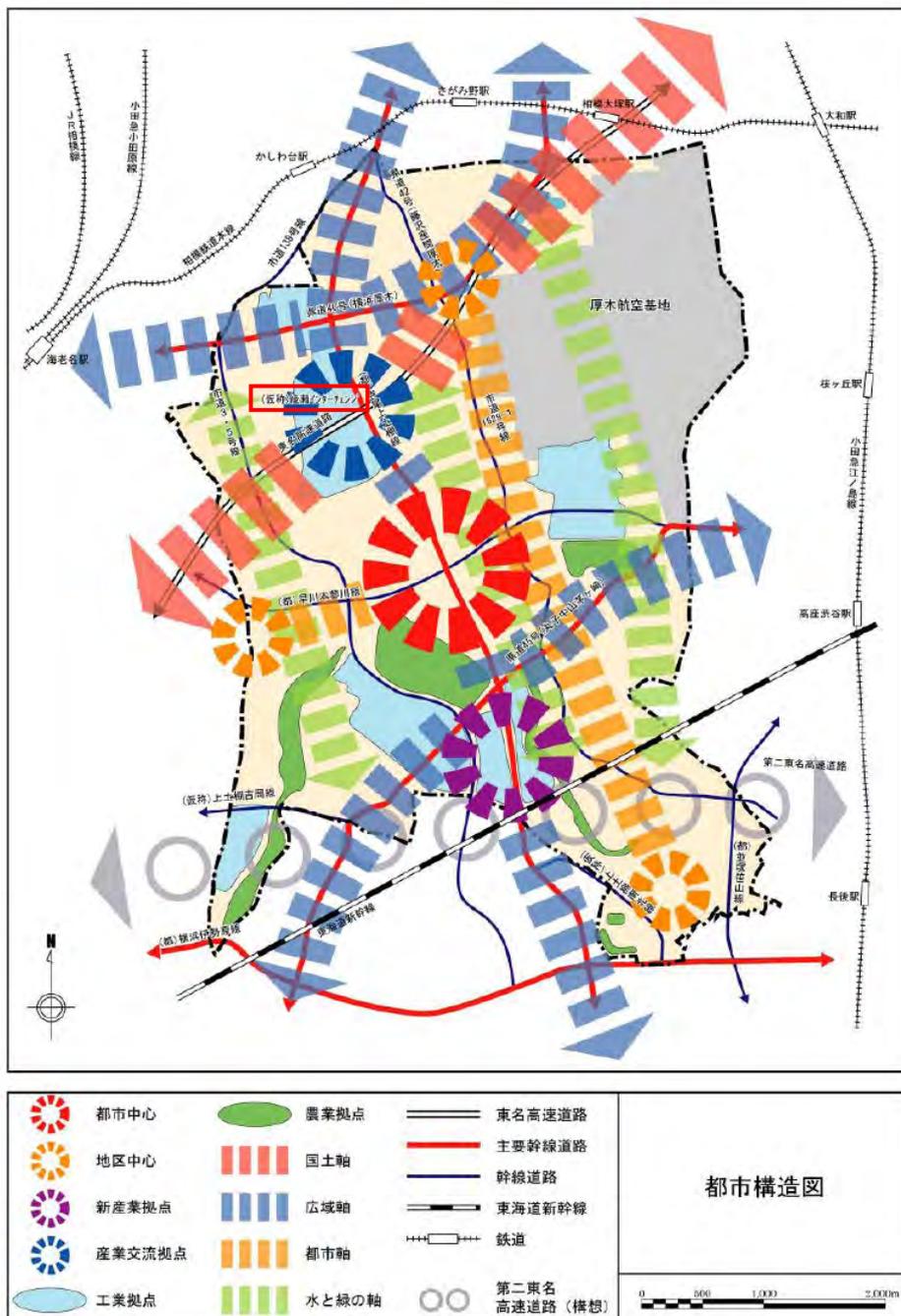


図7 あやせ都市マスタープラン【平成22年12月】

都市構造図に加筆

(2) 周辺の土地利用や産業政策、交通動態

①土地利用

現状

綾瀬市の市街地形成は、近隣市の駅に近い市域の外縁部から市街化が進むとともに、市の中央部では土地区画整理事業による中心核の形成が進行している。

(仮称)綾瀬スマートIC計画地周辺は、工業専用地域となっており、東側には、市街化調整区域を挟み、厚木航空基地がある。

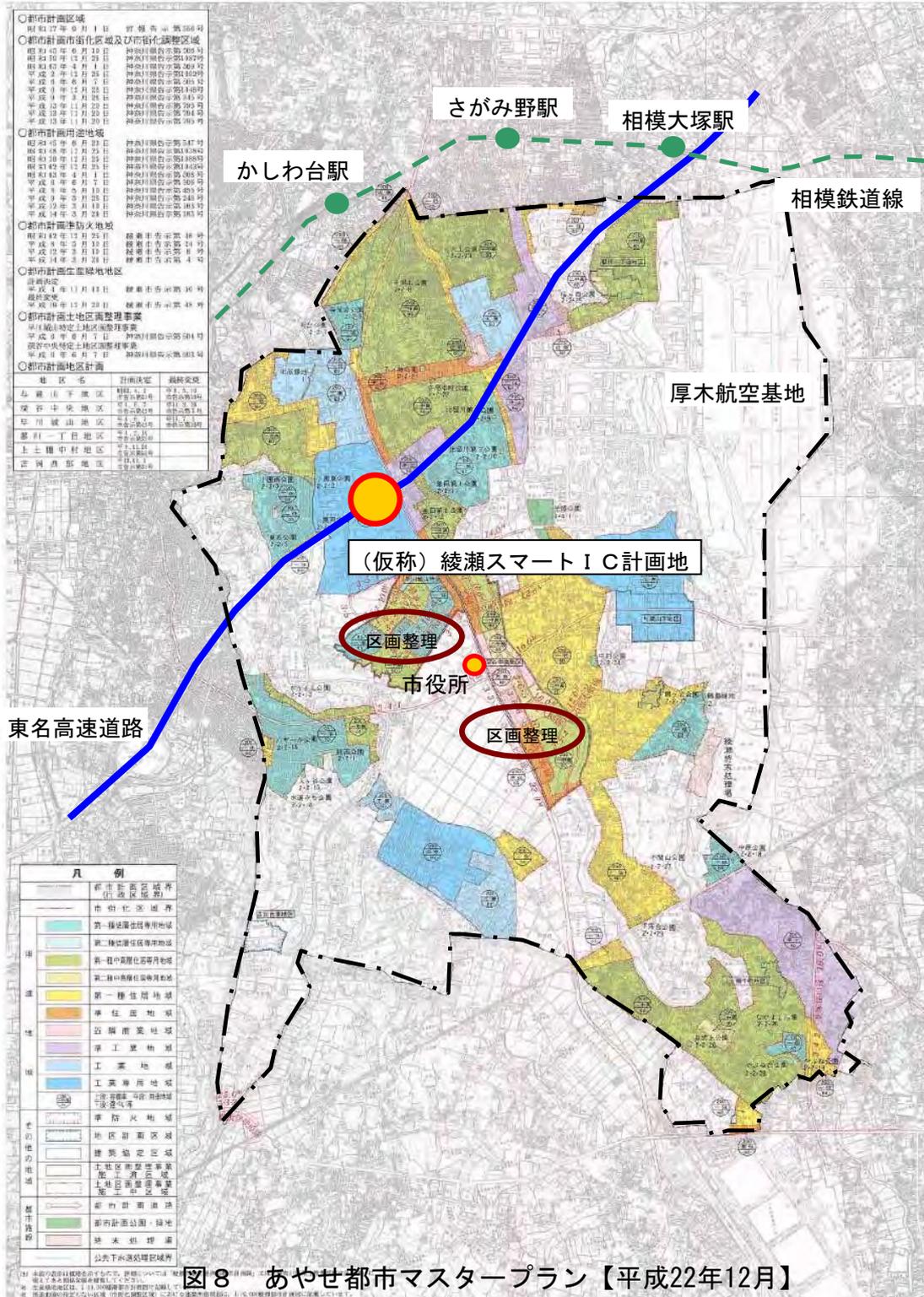


図8 あやせ都市マスタープラン【平成22年12月】
用途地域図に加筆

将来のゾーニング

(仮称)綾瀬スマートIC計画地周辺は、引き続き工業・業務系の土地利用を図ることとし、アクセス道路である、県道42号藤沢座間厚木(寺尾上土棚線)の沿道については、路線型の店舗や沿道業務サービス施設等を誘導するとしている。

このような将来の土地利用に基づき、第6回線引き見直し(平成21年9月告示)では、IC計画地周辺に3地区の工業系特定保留区域を設定している。

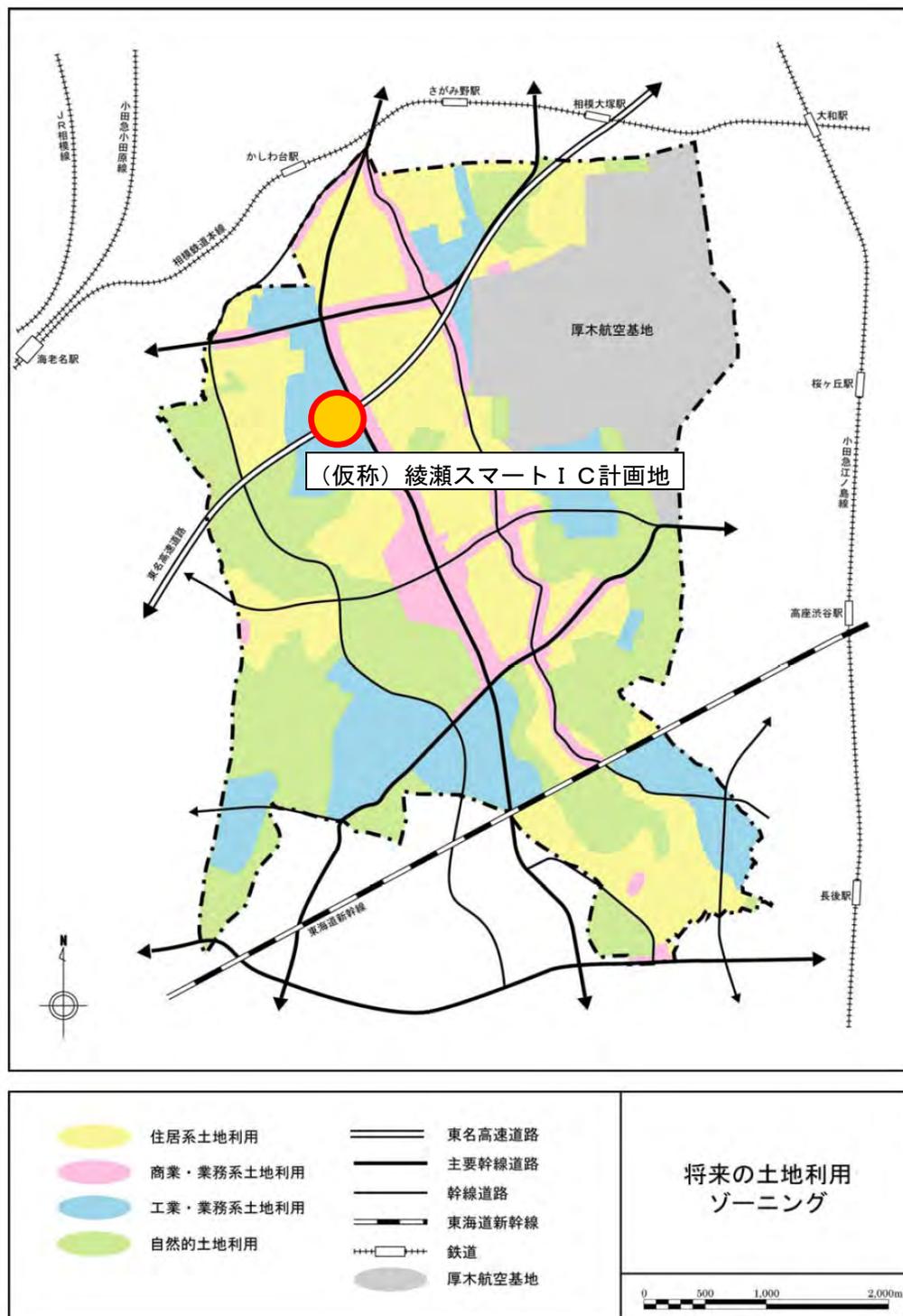


図9 あやせ都市マスタープラン【平成22年12月】
将来の土地利用ゾーニング図に加筆

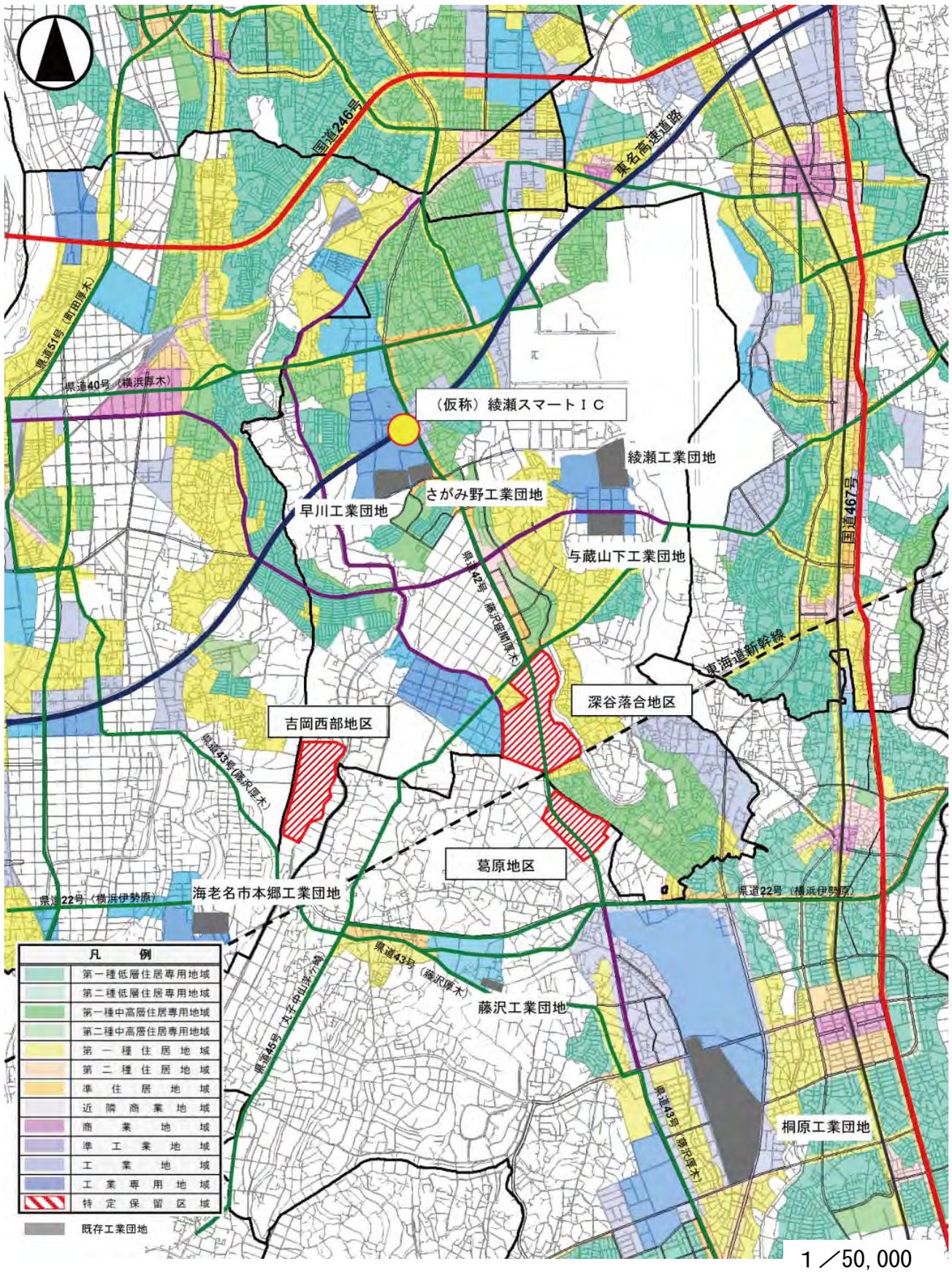
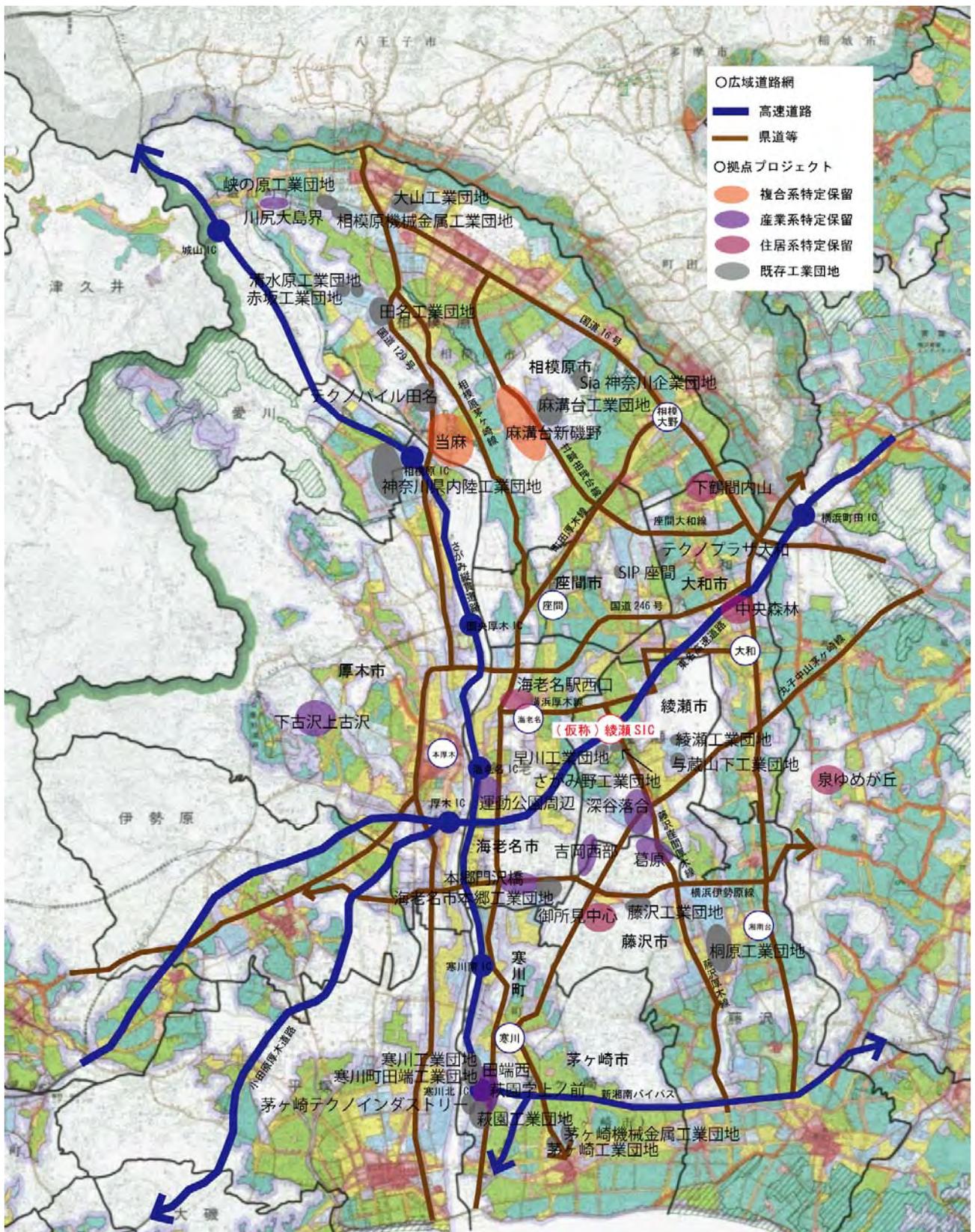


図10 周辺土地利用計画図



【参考】 広域周辺土地利用計画図

②産業政策

【綾瀬市】

(仮称)綾瀬スマートIC計画地周辺は、ICを基点に市の新たな広域の玄関口となる産業交流拠点としている。また、研究開発等の産業系土地利用を予定する深谷落合地区については、ICへのアクセス性を活かし、新たな産業拠点として、計画的な市街地形成を図るとしている。

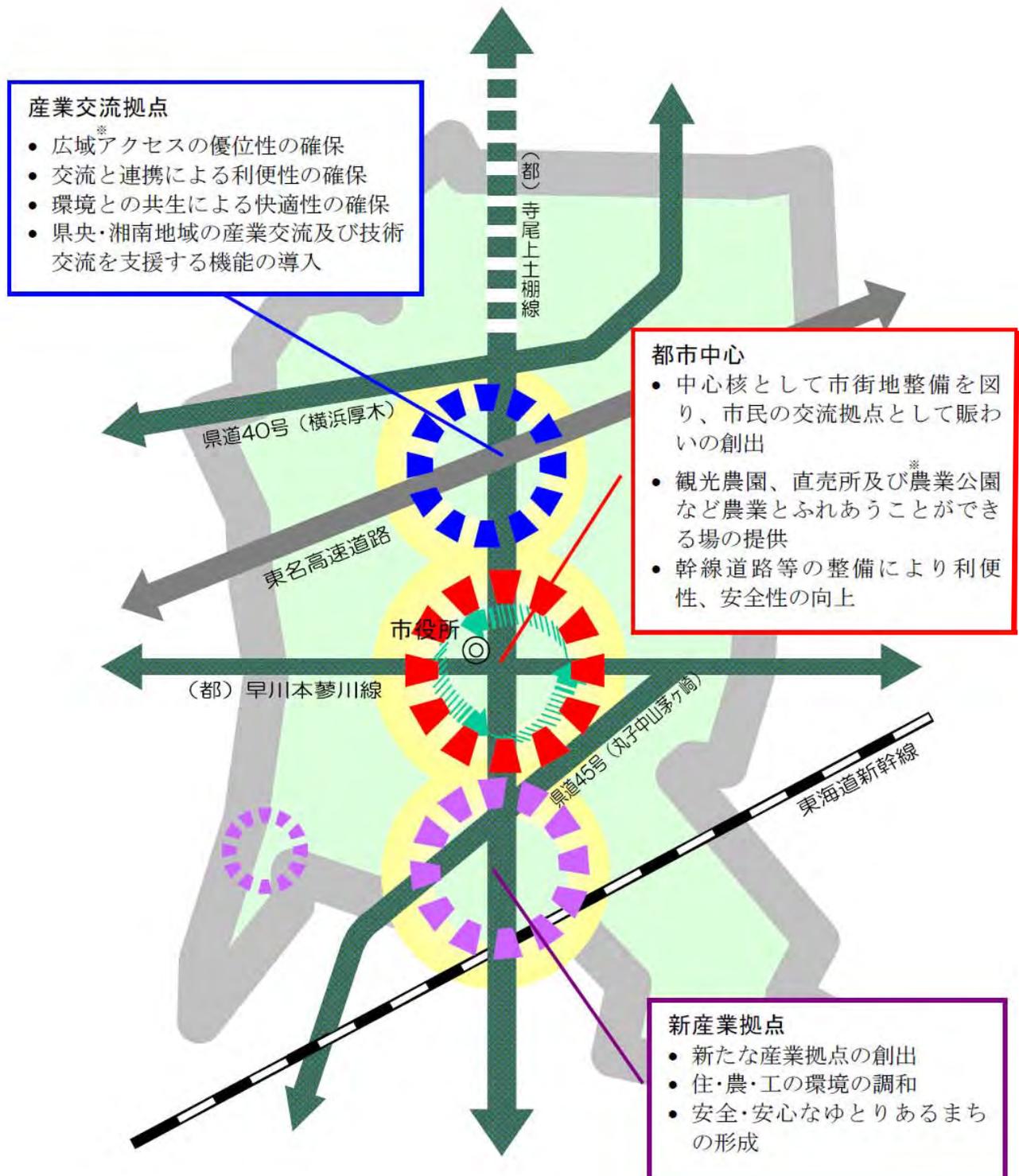


図11 あやせ都市マスタープラン【平成22年12月】
綾瀬市の重点事業の方針図

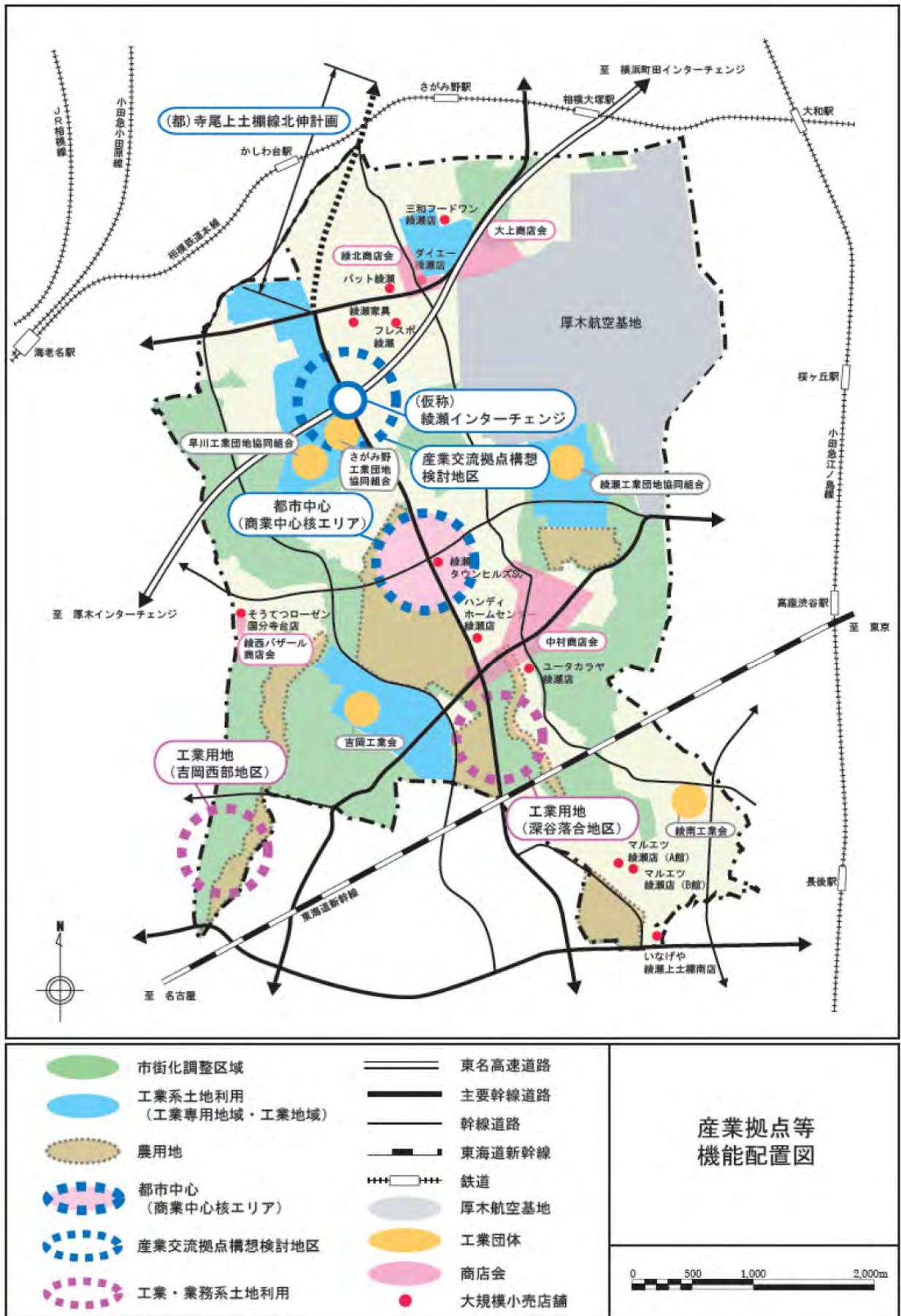
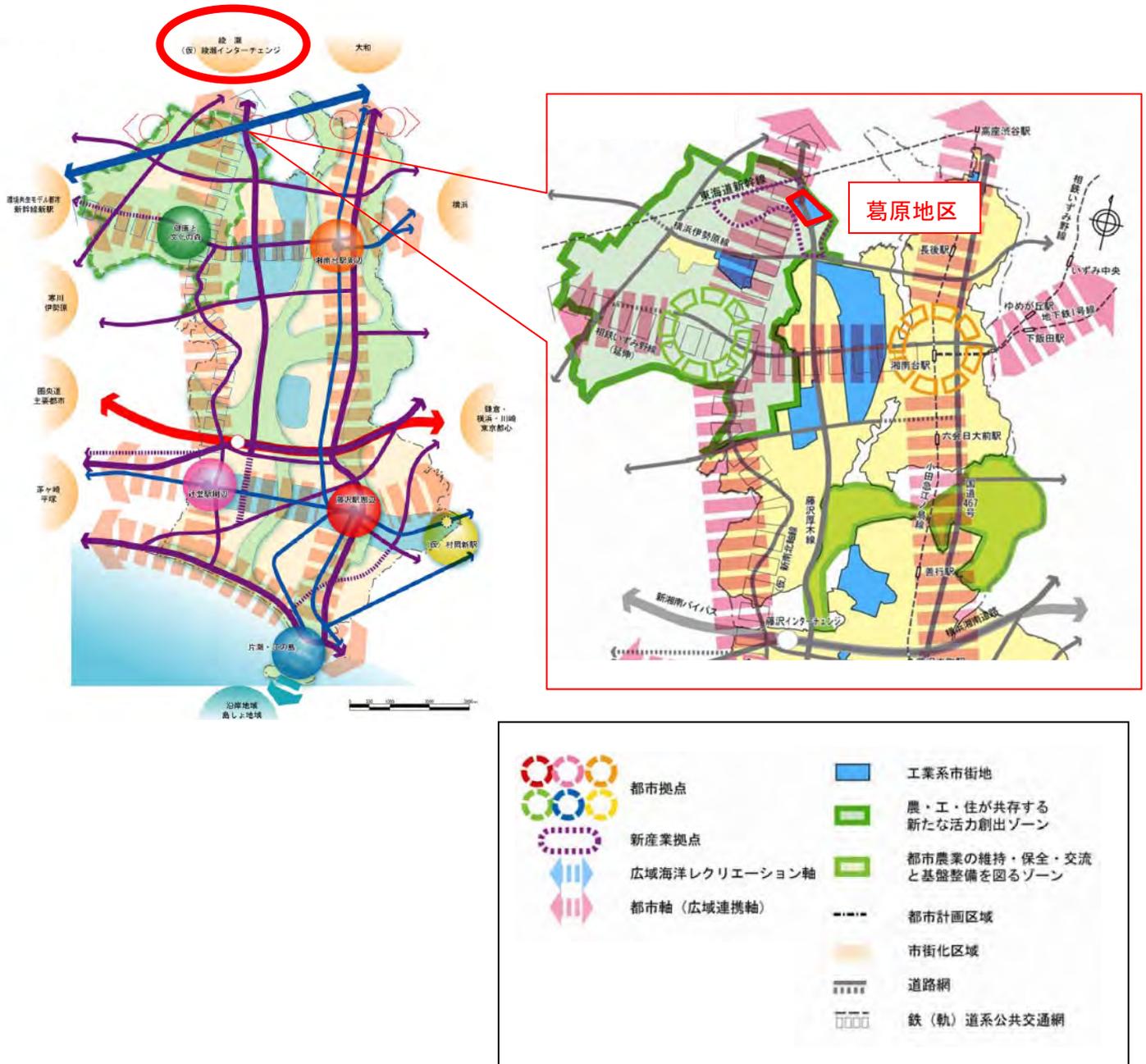


図12 綾瀬市産業振興マスタープラン【平成22年12月】
産業拠点等機能配置図

【藤沢市】

(仮称) 綾瀬スマートIC等全国へと繋がる広域交通の更なる連携向上を活かした活気と活力のあるまちをめざし、西北部地域の持つ緑豊かな環境に調和した「新産業の森」等の新たな産業基盤の整備を通じ、活力維持・創出につながる新たな工業系市街地の創出及び立地誘導を進めるとしている。



* 藤沢市の都市マスタープランは、平成23年4月に改定予定である。

図13 藤沢市都市マスタープラン【改定案】
将来都市構造図・御所見地区構想図

③交通動態

交通体系

綾瀬市を囲む形で国道、鉄道が配置されている。
 市の中心部である市役所から周辺駅までは、バスを利用し、約 20～30 分程度で連絡している。

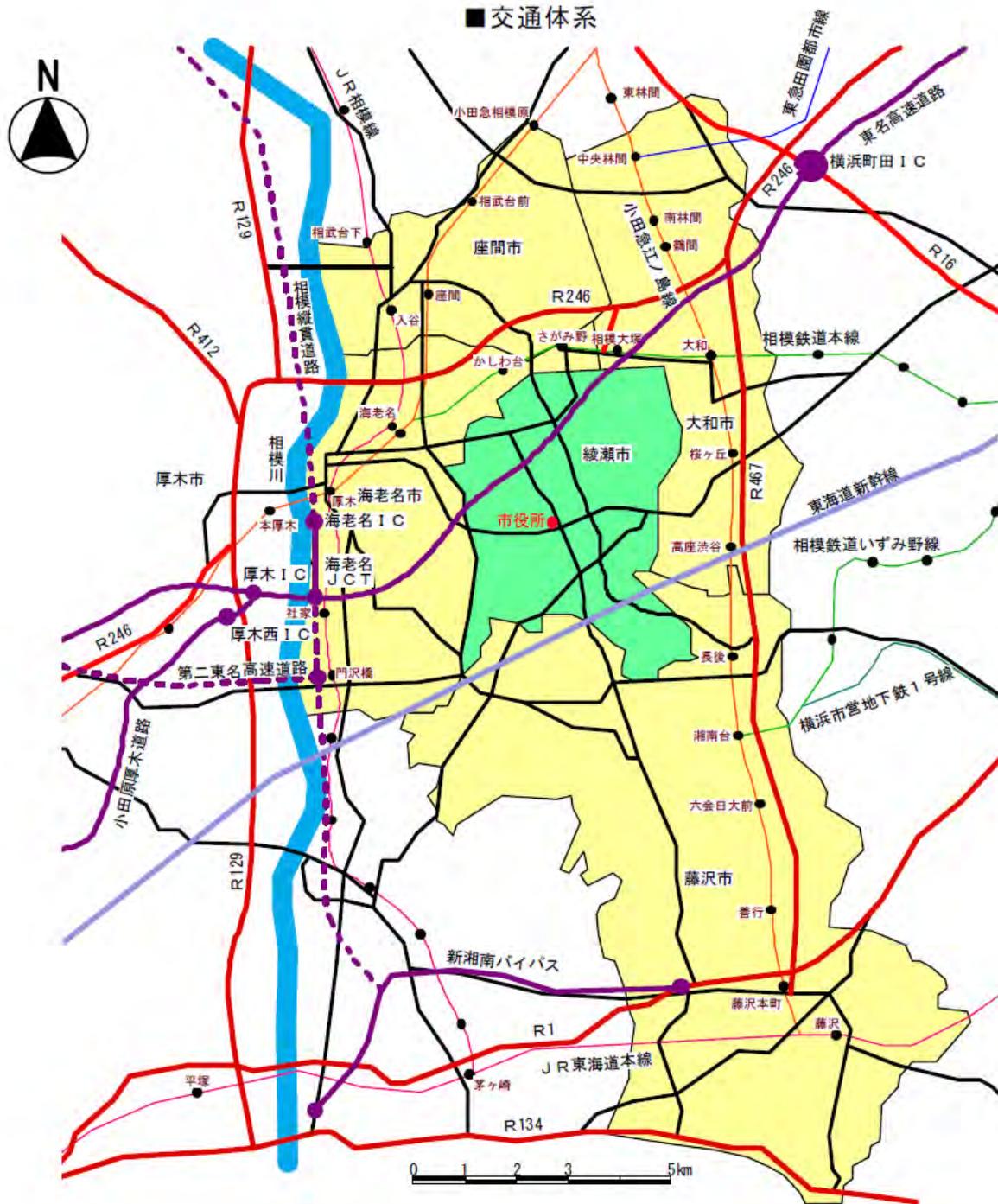
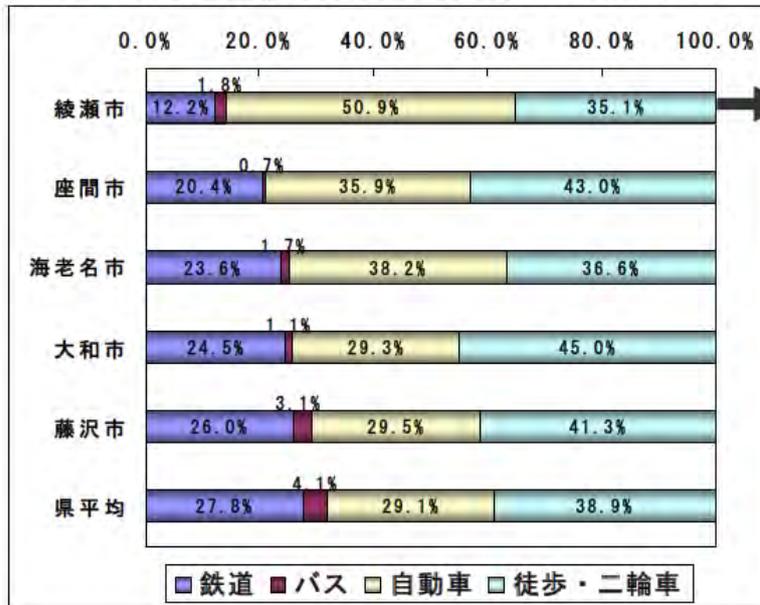


図14 綾瀬市総合都市交通計画【平成22年12月】
 交通体系図

交通手段

綾瀬市の自動車の利用割合は約5割であり、近隣市の中でも最も多く、県の平均と比べても自動車の利用割合が高くなっている。

■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）

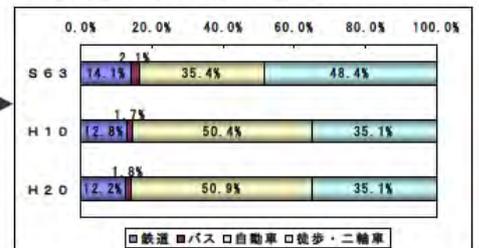
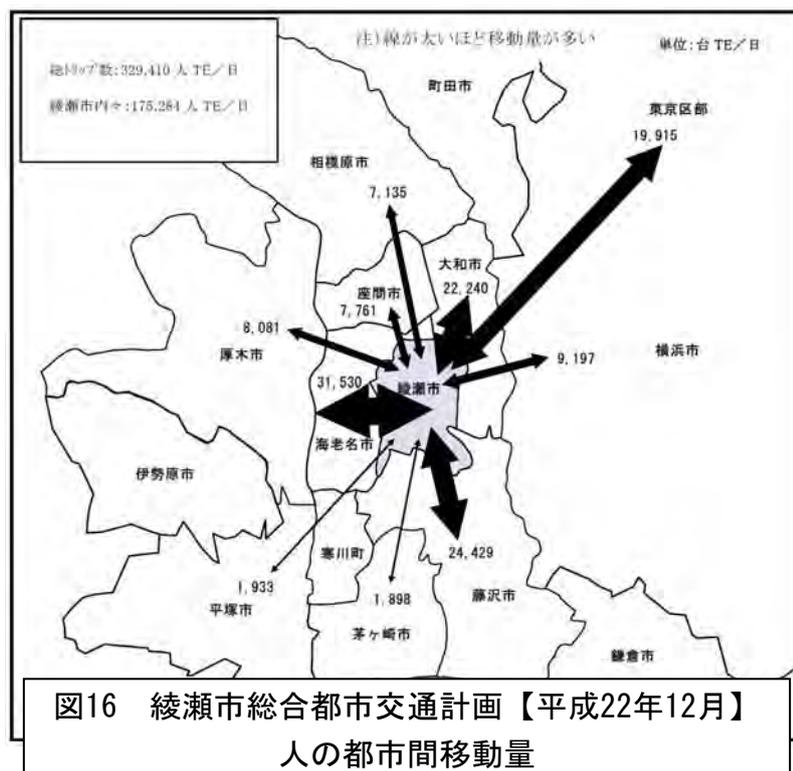


図15 綾瀬市総合都市交通計画【平成22年12月】
交通手段構成図

人の移動

綾瀬市と近隣市間の移動量では、海老名市間の移動が最も多く、次いで藤沢市、となっている。また、東京区部への移動も比較的多い。



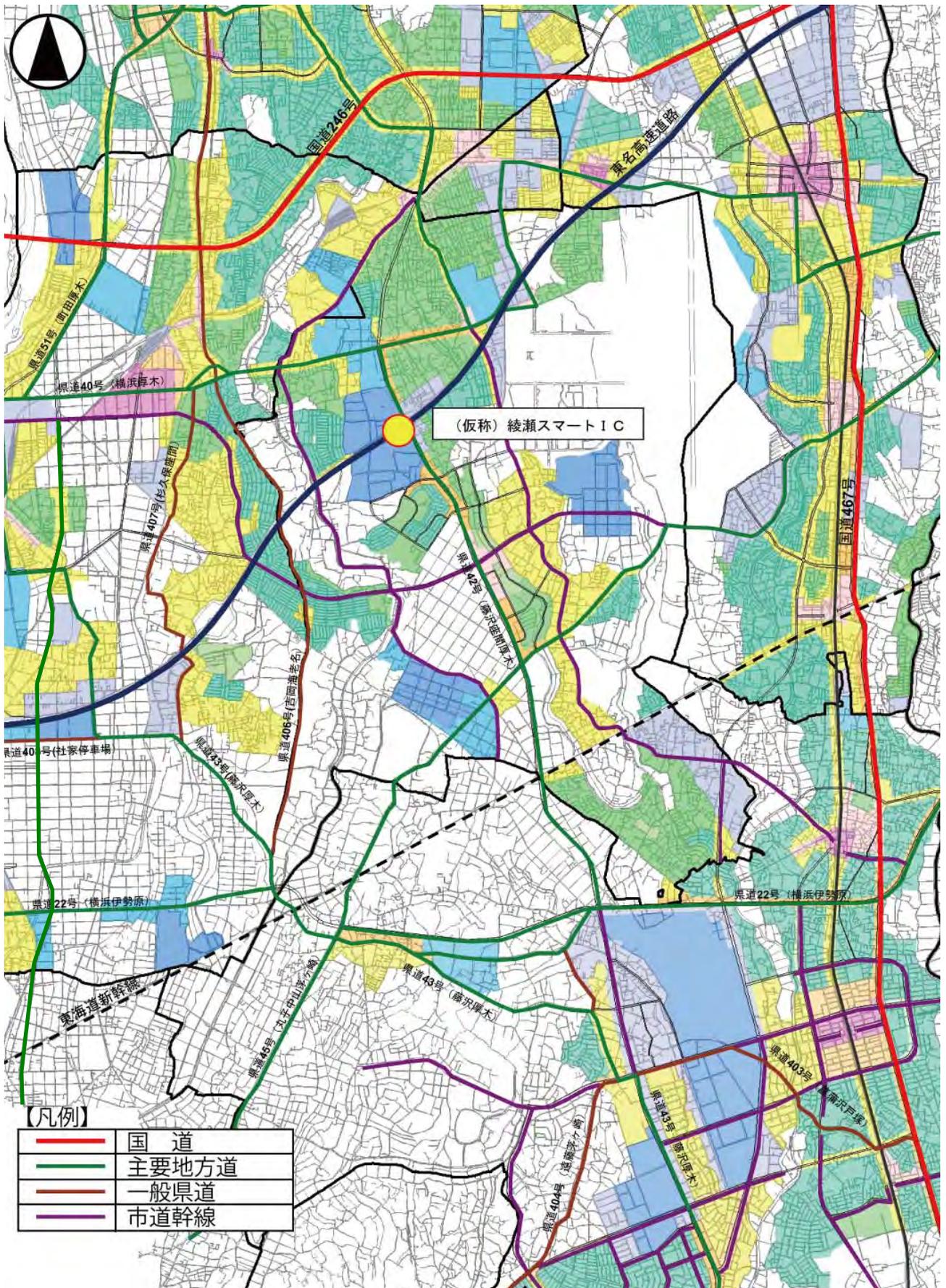


图17 周边道路網图

2 (仮称)綾瀬スマートICの社会便益

(1) 広域アクセス性の向上

(仮称)綾瀬スマートICの設置により、綾瀬市のほぼ全域、大和市、座間市、藤沢市の一部が、新たにICまで5km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。

ICまで5kmの圏域は、(仮称)綾瀬スマートICの設置により、約30km²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ICまで5km圏域の面積を100%とした場合、約2%拡大することになる。

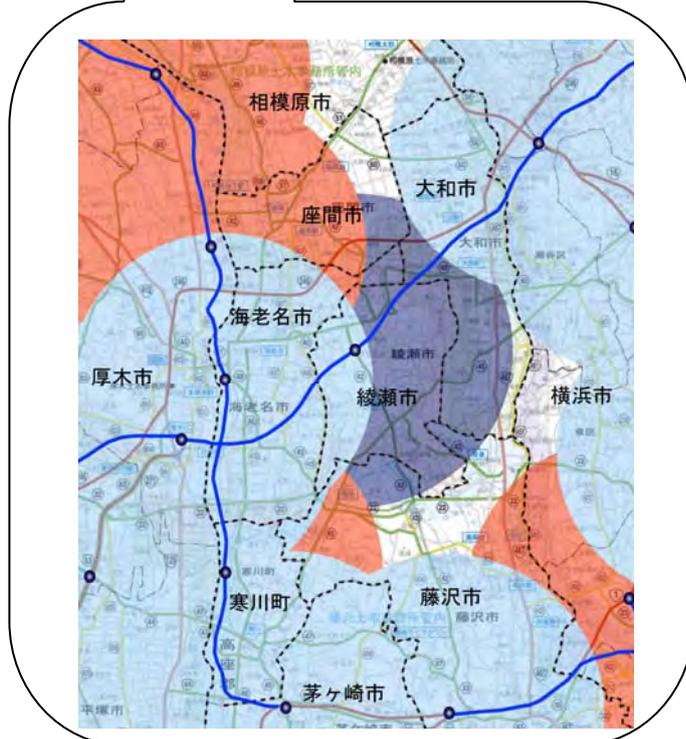
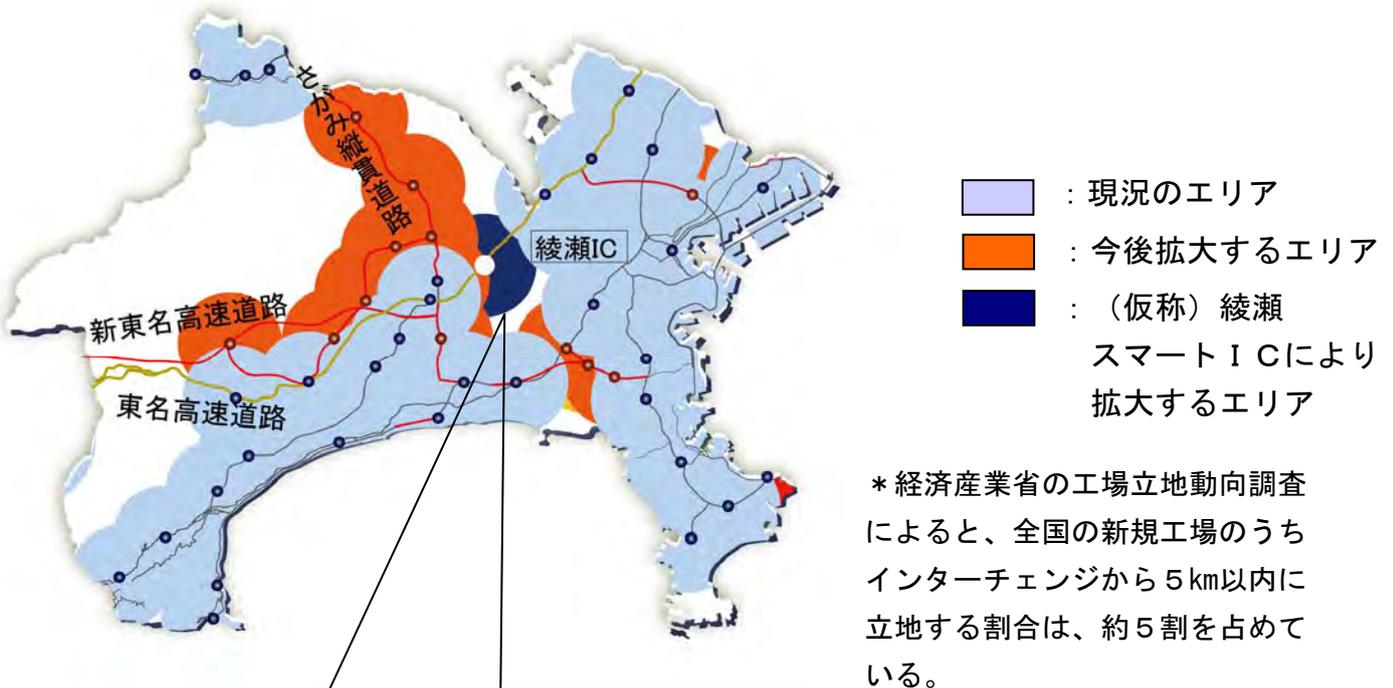


図18 ICまで5km圏域

(2) 既存IC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 IC 周辺の交通の負荷軽減が図られるとともに、周辺の一般道路において、交通量の減少が予測される。一方、当該 IC 接続道路などにおいては、交通量の増加が予測される。

交通量推計精査中

図19 IC周辺道路増減交通量図

- * 上記は、現在、県において算定中の推計交通量に基づく予測であり、今後、推計条件等を精査することにより確定する。
既存 IC 周辺の交通負荷の軽減については、平成 42 年における推計交通量に基づき、当該 IC の有無による増減交通量を示すものである。

(4) 企業活動の活性化

広域アクセス性が向上することから、（仮称）綾瀬スマート I C 周辺における企業活動の効率が向上するとともに新たな企業進出など産業経済の活性化が図られる。

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。

*調査対象：市内に立地する製造業者【538社（従業員4人以上の製造業全社）】

回収数：184社（約34%）、調査方法：郵送配布・郵送回収、調査期間：平成20年9月～10月

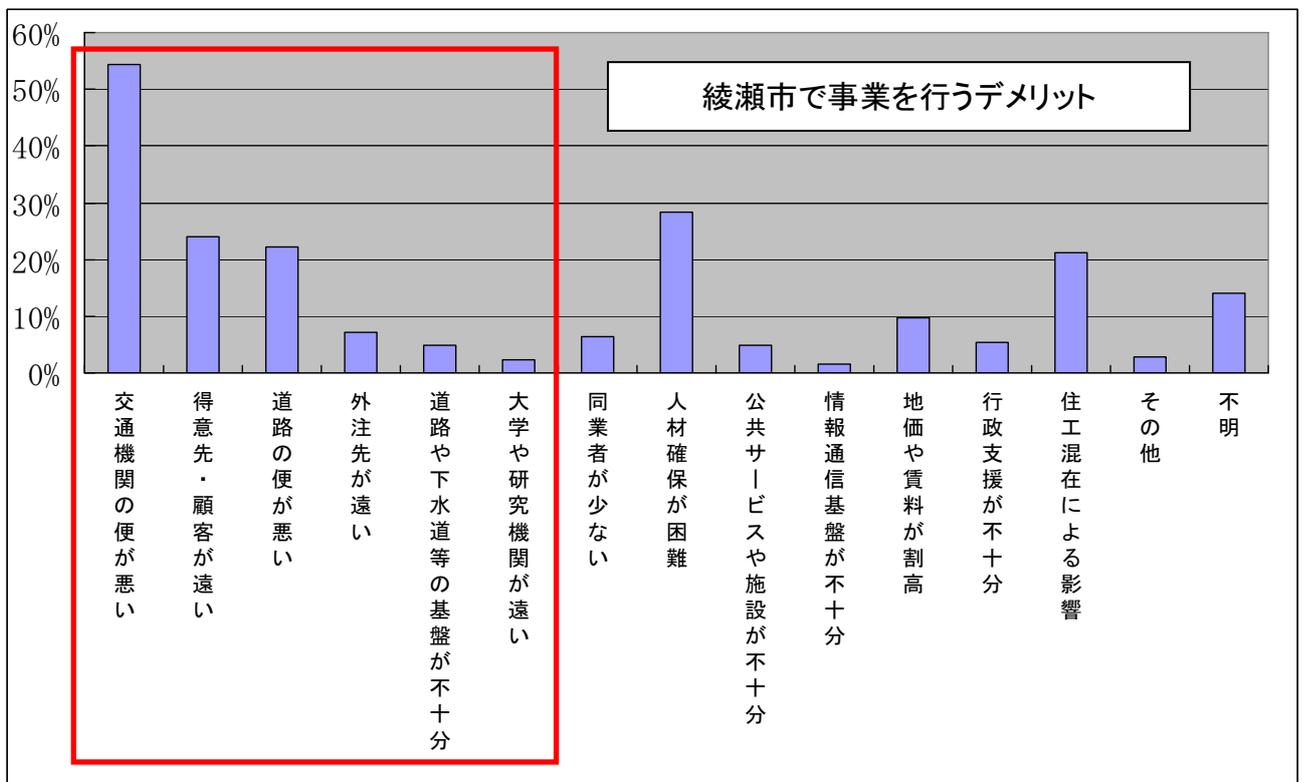


図22 綾瀬市産業振興マスタープラン(工業編)【平成22年12月】

綾瀬インターチェンジの設置について



図23 綾瀬市産業振興マスタープラン(工業編)【平成22年12月】

(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
 (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)

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

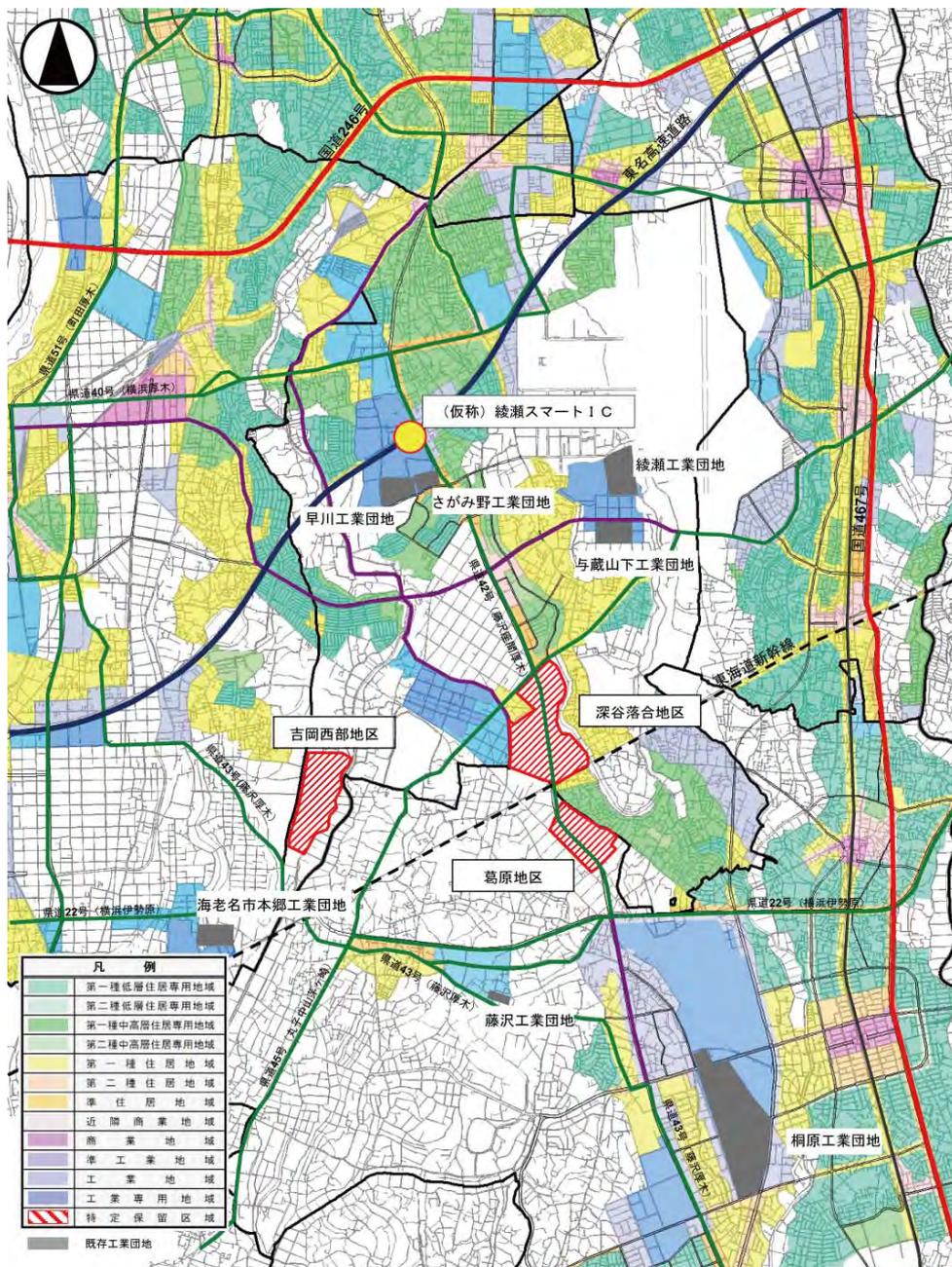


図24 新たな産業拠点の配置図

(5) 費用便益比 (B/C) について

【算定条件】

算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成 20 年 11 月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)
基本事項	対象期間 : 50 年間
	社会的割引 : 4 %
	基準年次 : 平成 22 年
	推計交通量 : 平成 42 年推計値

【算出結果】

費用便益比 (B/C) = 約 1.9 ~ 5.7

①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 22 年			
供用年	平成 30 年			
単年便益 (初年便益)	7 ~ 25 億円	3 ~ 6 億円	1 ~ 2 億円	11 ~ 34 億円
基準年における 現在価値 (B)	107 ~ 400 億円	50 ~ 104 億円	18 ~ 34 億円	178 ~ 538 億円

②費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成 22 年		
単純合計	98 億円	45 億円	143 億円
基準年における 現在価値 (C)	82 億円	13 億円	95 億円

* 推計値等は現在、精査中である。

3 (仮称)綾瀬スマートIC及び周辺道路の安全性

【(仮称)綾瀬スマートIC】

当該ICの設計にあたっては、上原橋や大規模工場（合材工場）への影響を避けることとし、曲線半径などに限定的に特例値を採用しているが、道路構造令等に基づく、必要な安全性を満たした構造となっている。

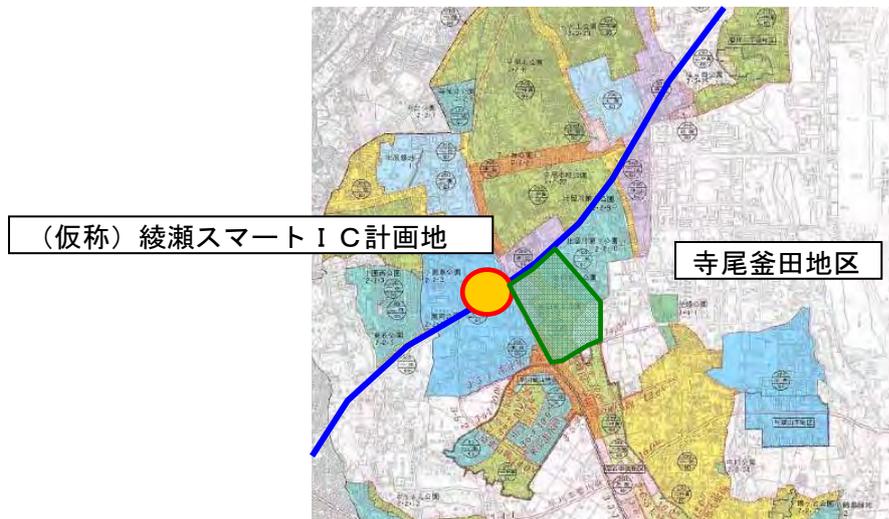
また、北側ランプについては、出入り口を県道方向からに限定することで、住宅地へのIC利用車両の進入に配慮した構造となっている。

なお、当該ICはETC搭載車専用のICであることから、非ETC車の誤進入対策等、必要な安全対策等については、引き続き、関係機関と協議を進めていく。

【周辺道路】

綾瀬市では、(仮称)綾瀬スマートICの設置に向けた地域交通対策として、IC設置後も安全安心に生活出来る住環境を確保することを目的に、地域の方々と共に交通対策委員会を設置し、通過交通の進入防止対策を始め交通事故防止対策等の検討を進めている。

【モデル地区：綾瀬市寺尾釜田】



【委員会開催状況】

名称	寺尾地域交通対策委員会	寺尾釜田部会
開催状況	4回 (H22/10~H23/2)	
検討内容	通過交通対策他	
委員構成	地域住民13名、事務局：綾瀬市	

【寺尾地域交通対策委員会寺尾釜田部会】



4 (仮称) 綾瀬スマート I C の採算性

採算性は、(仮称) 綾瀬スマート I C の管理運営費と I C 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 I C (東名、新東名、圏央道) について、(仮称) 綾瀬スマート I C 有無による増収を計算する。

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

増収額 (税込) = 約480,000千円～980,000千円/年

*ETC利用率を90%、料金割引を考慮した減収率を32.6%として、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

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	43,000 千円/年
合計	50,000 千円/年

* 推計値等は現在、精査中である。

5 (仮称)綾瀬スマート I Cの構造

別紙【資料②・③】構造形式比較表のとおり。

6 (仮称)綾瀬スマートICの管理・運営方法

- 運用形態：一旦停止型、フルインター
- 運用時間：24時間
- 対象車種：ETC 車載器を搭載した全車種を想定して設計している。

○ 運用形態について

平成42年の推計交通量による方向別交通量は、上り方面（横浜町田IC方向）が約40%、下り方面（厚木IC方向）が約60%であるため、運用形態は、フルインターとする。

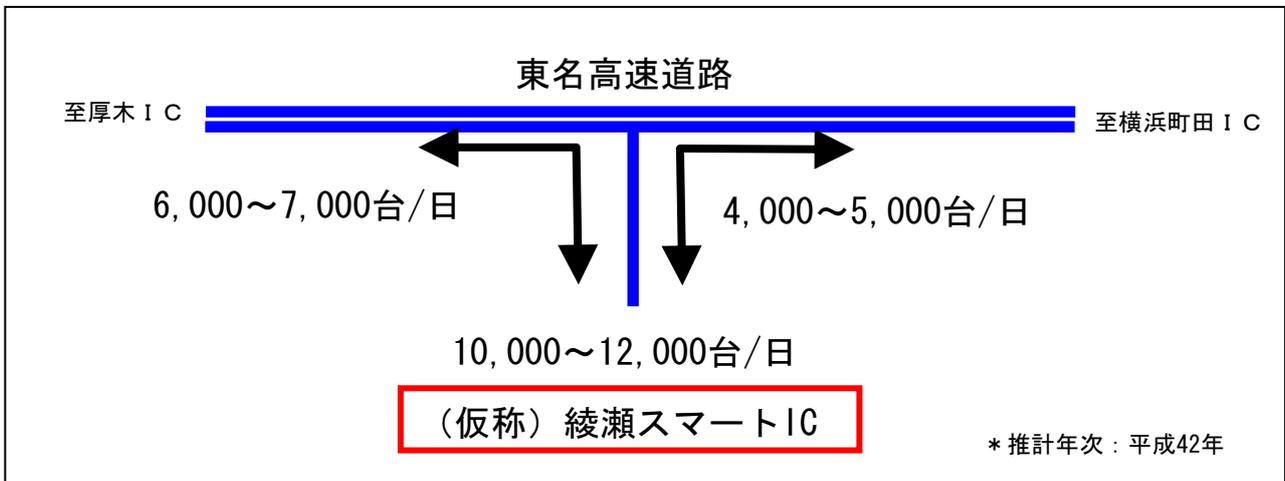


図25 (仮称)綾瀬スマートIC方向別交通量

* 推計値等は現在、精査中である。

○ 運用時間について

隣接する厚木IC及び横浜町田ICの夜間交通量は、全体利用交通量の約15%であり、当該ICについても、夜間交通量が想定される。

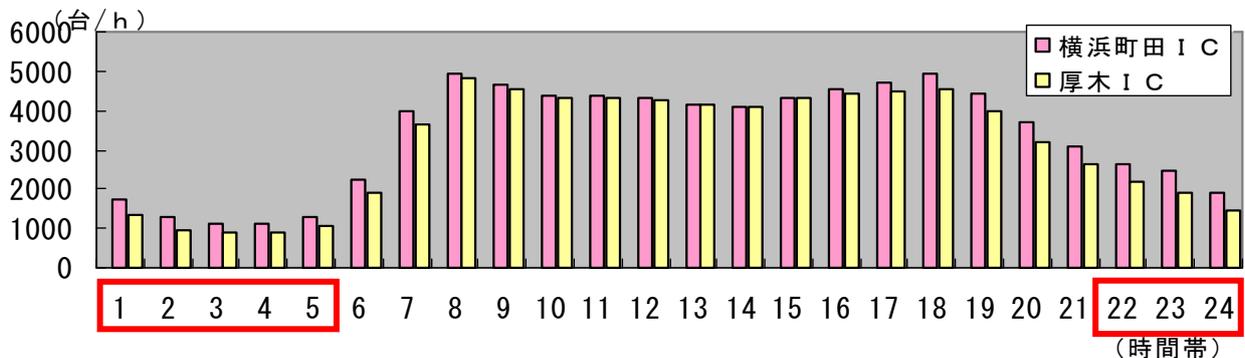


図26 横浜町田IC・厚木ICの時間帯別交通量 (H21年度平均)

資料：中日本高速道路株式会社

平成42年の（仮称）綾瀬スマートICの推計交通量に、隣接ICの時間帯別交通量の比率を乗じて算出した時間帯別推計交通量は下表のとおりで、夜間においても約1,500～1,800台の利用交通が想定されることから、運用時間は、24時間とする。

時間帯	推計交通量（台）
昼間（6～21時台）	8,500～10,200
夜間（22～5時台）	1,500～1,800

表3（仮称）綾瀬スマートICの時間帯別推計交通量

* 推計値等は現在、精査中である。

○ 対象車種について

- ・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)
(通行可能対象車長はL=16.5m以下)

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人以下のもの
	ヘ けん引自動車が軽自動車等である連結車両	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
中型車	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車軸以下)	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以下のものまたは被けん引自動車を連結していないセミトラクタ(2車軸)
	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 けん引自動車が軽自動車等または普通車である連結車両	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)との連結車両及びニまたはホ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
大型車	ヌ 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以下のもの(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ラクタ(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
	ヲ けん引自動車が普通車、中型車または大型車(2車軸)である連結車両	ニ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)との連結車両及びヌまたはルに該当するけん引自動車(2車軸)と被けん引自動車(1車軸)との連結車両
特大車	ヰ 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(ヌ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、リ及びヲに該当するものを除く。)
	ク 大型特殊自動車	法第3条の大型特殊自動車
	ケ 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。)

表4 自動車の車種区分
資料：中日本高速道路株式会社

7 その他（仮称）綾瀬スマート I C の設置・管理・運営に関して必要な事項

○ 整備手法（区分図）



図27～図29 区分図（工事施工、財産・管理、費用負担）

○ (仮称)綾瀬スマート I C 設置による東名高速道路本線への影響

東名高速道路の横浜町田 I C と厚木 I C 間は、1日当たり約13万台の交通量があり、全国の高速道路の中でも、最も交通量が多い区間であることから、(仮称)綾瀬スマート I C の設置に伴う影響とその対応について、交通量の精査とあわせて検討を進めます。

8 その他、参考資料

○ 地域活性化に資する事業等の説明資料

【深谷落合地区】

①概要

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4回開催し土地利用方針等について検討を進めている。

②土地利用計画等

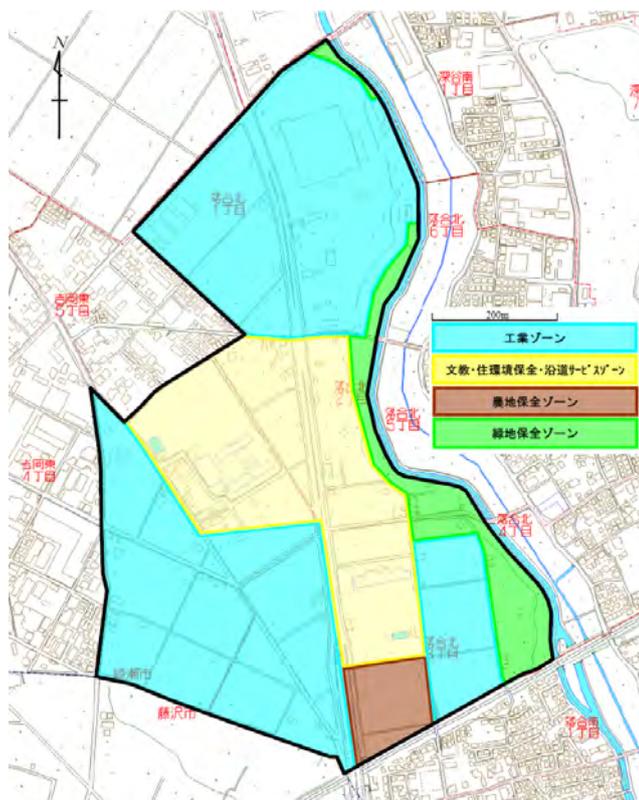


図30 深谷落合地区土地利用計画図

資料：綾瀬市

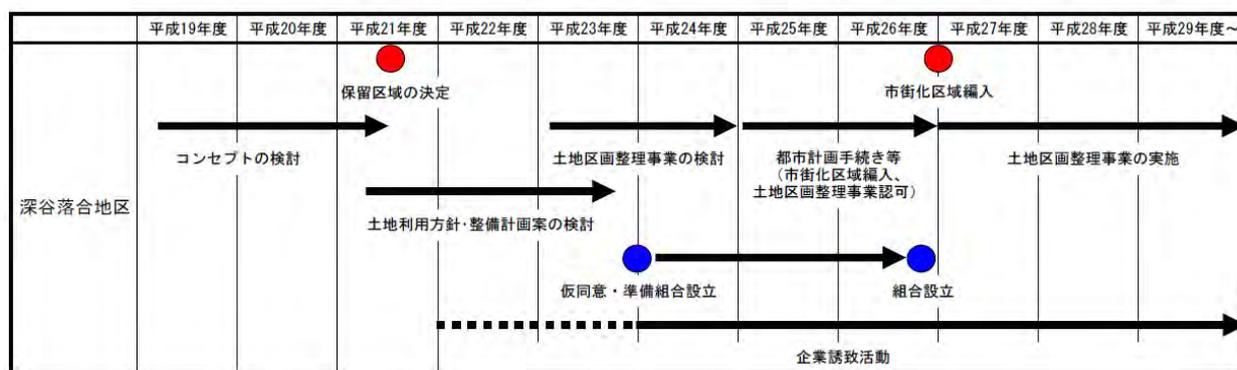


図31 深谷落合地区スケジュール

資料：綾瀬市

【吉岡西部地区】

①概要

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3回開催し、まちづくりの基本方針等について検討を進めている。

②土地利用計画等

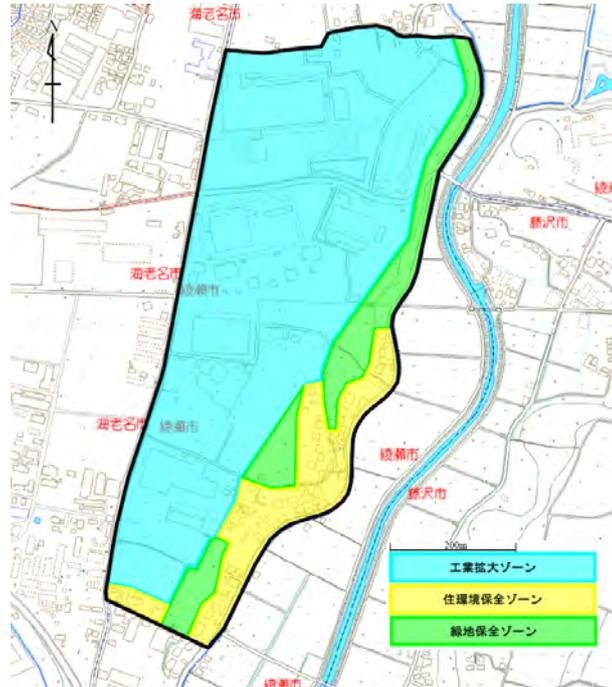


図32 吉岡西部地区土地利用計画図

資料：綾瀬市

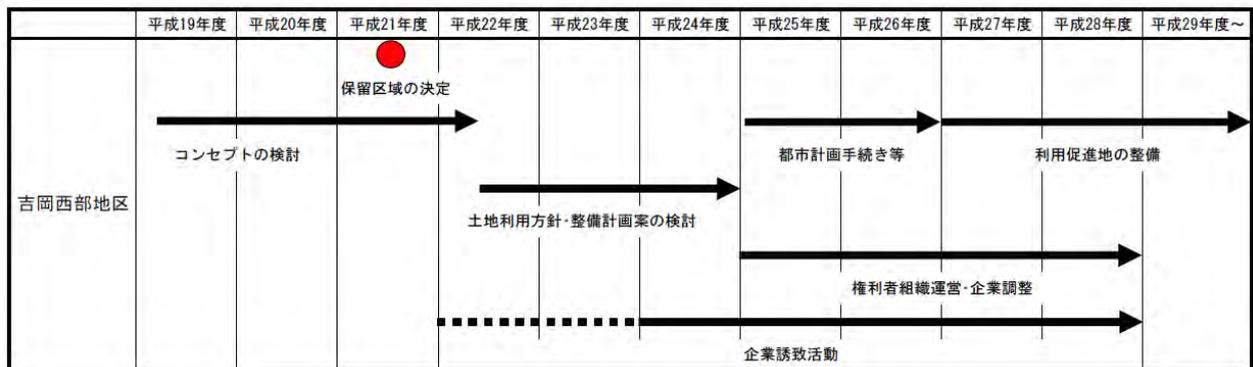


図33 吉岡西部地区スケジュール

資料：綾瀬市

【葛原地区】

①概要

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いる。

②土地利用計画等



図34 葛原地区土地利用計画図

資料：藤沢市

事業\年度	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
組合施行土地区画整理事業									設立認可予定	企業誘致予定		換地処分予定		
ハマキョウレックス(株)	工事着手：3月	1期開設：8月	2期開設：4月											
福山通運(株)藤沢流通センター						工事着手：10月	完成予定：11月							

図35 葛原地区スケジュール

資料：藤沢市

(参考) 【早川上原地区】

①概要

面積 約 2.8ha の工業専用地域であり、(仮称)綾瀬スマートIC事業及び市道325号線拡幅整備事業の企業移転の受け皿として、活用を図る地区である。

②土地利用計画等



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28~H29
綾瀬IC関係	← 各種手続 →			← 用地買収・移転 →			
				← 建設工事 →			
R325関係 (R12~東名)		← 用地測量 →	← 用地買収・移転 →		← 建設工事 →		
				← 建設工事 →			
上原地区	権利者 合意形成	← 整備手法の決定 →					
	事業準備	← 整備手法の決定 →					
	事業期間			← 整備手法の決定 →			
	企業移転			← 整備手法の決定 →			
上下水道整備			← 整備手法の決定 →				

図36 代替地(早川上原地区)土地利用構想図等
資料：綾瀬市

(参考) 【市道 325 号拡幅整備 (下原橋架替)】



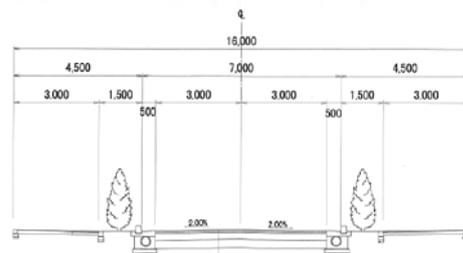
整備延長 L = 約 1 4 0 0 m

計画幅員 W = 1 6 . 0 m

県道 4 0 号 (横浜厚木)

から

R 1 2 (早川工業団地南端)



市道 3 2 5 号線工程表
R12~R11

全体計画	1,397 m	現道	
延長 R11 まで	709 m	延長	709 m
幅員	16 m	幅員	9 m

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
測量		1,397m			500m	209m					
物件調査					R12~東名 東ソ等	東名~R11 ラボ等					
公社依頼					R12~東ソ	東ソ~東名	東名~R11 郵便局等				
用地買取						1,095㎡ R12~東ソ		1,253㎡ 東ソ~東名	1,314㎡ 東名~R11		
補償費						東ソ等 R12~東ソ		ラボ等 東ソ~東名	郵便局等 東名~R11		
工事							280m R12~東ソ			220+209m 東ソ~R11	
設計委託負担金					予備設計	設計委託					
下原橋								架け替え工事 (ネクスコ)			

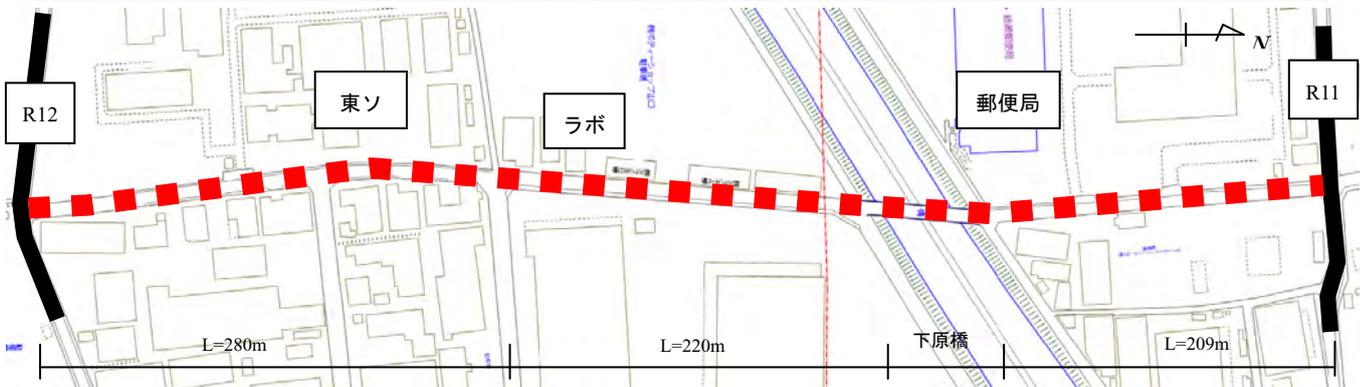


図 37 市道 325 号拡幅整備計画スケジュール等

資料 : 綾瀬市

○ (仮称) 綾瀬スマート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
環境影響予測評価	■							
連結許可			■					
地元説明		■		■				
S I C 測量・設計				■	■			
用地取得					■	■		
工事等					■	■		
深谷落合						●	●	●
吉岡西部						●	●	●
葛原			●	●	●	●		

* 工程表は県が作成したものであり現在、精査中である。

○ 推計交通量算出資料

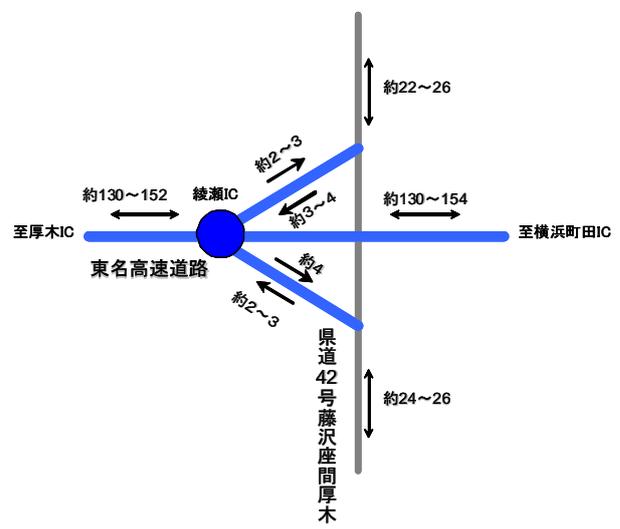
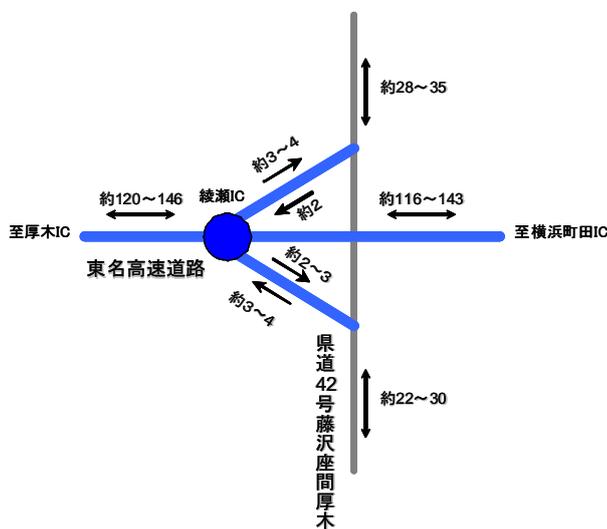
【推計条件】

推計手法	分割+転換率併用配分
将来 OD 表	平成 17 年センサベースの平成 42 年 OD 表
将来ネットワーク	平成 42 年道路ネットワーク

【（仮称）綾瀬スマート I C 利用交通量の推計結果】

平成 42 年の推計交通量：約 10,000～12,000 台/日

平成 30 年の推計交通量：約 13,000～15,000 台/日（参考）



* 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。

* 推計交通量は、現在、県において算定中であり、上記は、現時点における低位と高位の数字を示したものである。今後、推計条件等を精査することにより確定する。

○ 概算整備費用の算出資料

概算整備費用：約 9 8 億円

項目		金額(税込) (百万円)
工事費	土工費	710
	舗装費	151
	中央分離帯費	13
	橋費	953
	連絡等施設費	83
	交通管理施設費	212
	その他雑工事費	758
用地及び補償費		6,478
間接費		423
合 計		9,781

* 概算整備費用は、県が算定したものであり現在、精査中である。

○ 地元住民及び関係機関との調整資料

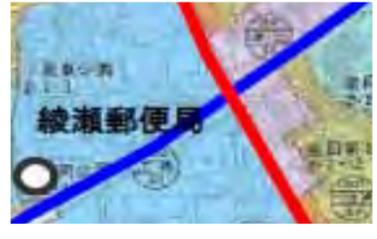
【関係機関との調整状況】

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	勉強会	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	県警交通規制課 交通計画協議	スマート I C 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
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 I C 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	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

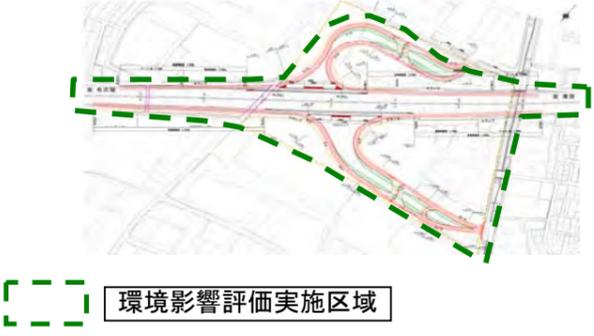
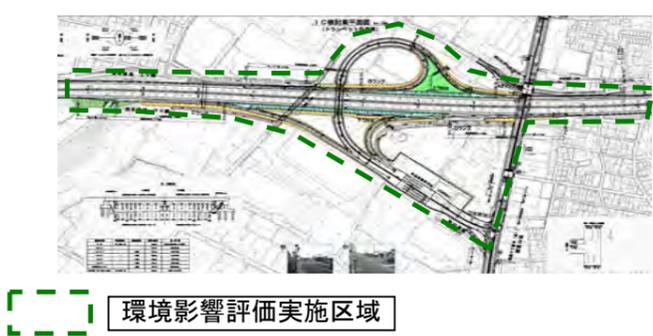
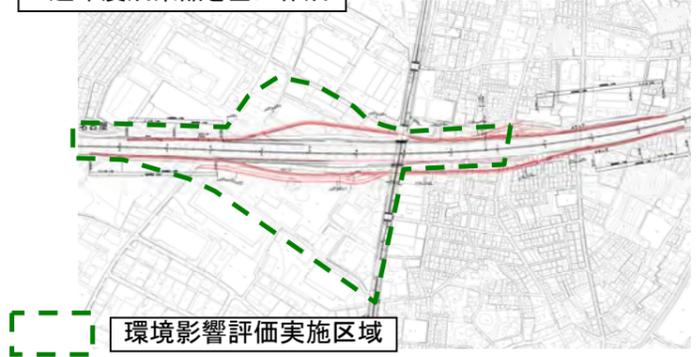
【地元住民との調整状況】

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 I C 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。(来場者は約 130 名)
平成 22 年 4 月 25 日 平成 22 年 8 月 21 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 I C 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

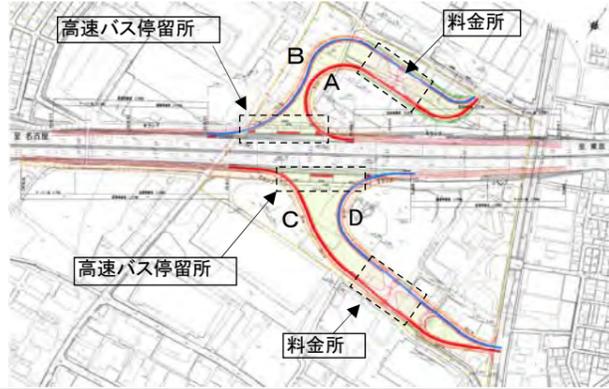
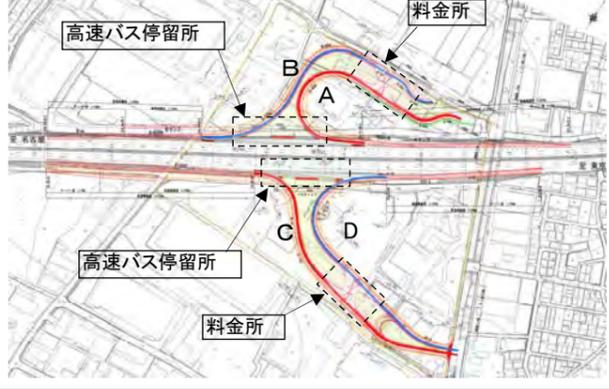
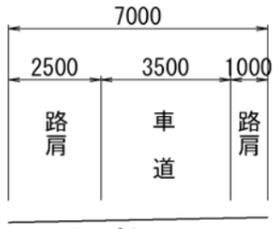
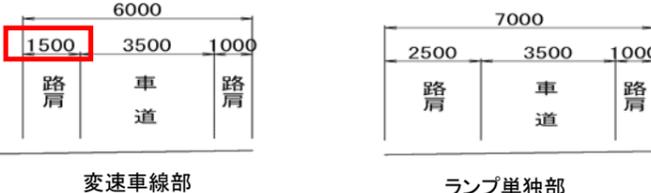
I C設置候補箇所比較表

		大和市	綾瀬市			
		1案	2案	3案	4案	5案
交差道路		県道40号(横浜厚木)	市道3・5号線	県道42号(藤沢座間厚木)	市道1629-1号線	県道40号(横浜厚木)
位置図						
社会条件	用途地域	相模大塚駅前の商業地域であり、一部、準工業地域及び第一種住居地域に隣接する	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	相鉄相模大塚駅・厚木航空基地	—	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
	評価	相模鉄道本線の相模大塚駅に近接しており、駅前の商店街等に与える影響が大きい。	市街化調整区域を有効に利用できるが、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、5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るが、ランプが北の台小学校、北の台中学校に近接する。
施設間隔条件		×	△	○	×	△
	I C間隔	厚木 I C : 9.5 km 横浜町田 I C : 5.5 km	厚木 I C : 5.0 km 横浜町田 I C : 10.0 km	厚木 I C : 6.0 km 横浜町田 I C : 9.0 km	厚木 I C : 6.0 km 横浜町田 I C : 9.0 km	厚木 I C : 8.0 km 横浜町田 I C : 7.0 km
	S A間隔	海老名 S A : 5.5 km	海老名 S A : 1.5 km	海老名 S A : 2.5 km	海老名 S A : 3.5 km	海老名 S A : 4.2 km
	トンネル間隔	大和トンネル : 1.0 km	大和トンネル : 5.0 km	大和トンネル : 4.0 km	大和トンネル : 3.0 km	大和トンネル : 2.3 km
道路条件	区分	主要幹線道路	幹線道路	主要幹線道路	幹線道路	地区幹線道路
	車線数	2車線	2車線	4車線	2車線	2車線
経済性	評価	東西方向の交通を処理する主要幹線道路である。また、2車線道路であるため、接続道としては3案に比べ劣る。	市西部の南北方向の市内間交通を処理する道路である。また、2車線道路であるため、接続道としては3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案同様に市東部の南北方向の市内間交通を処理する道路である。また、2車線道路であるため、接続道としては3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。
	評価	△	△	○	△	×
総合評価	経済性	東名が高架構造のため、I Cも長い高架構造となり工事費が高くなる。用地補償費も商業地域であることから、高くなる。	東名が高架構造のため、I C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安くなるため全体事業費は経済的である。	東名が掘割構造のため、高架構造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3案同様であるが、住宅地域のため用地補償件数が大きくなる。	高さ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、用地補償費は市街化調整区域であり安くなる。
	評価	×	×	○	×	△
総合評価	評価	商業地域にI Cを設置する事になるため、まちづくりに与える影響が大きくなる。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。	第一種低層住居専用地域が隣接している事と、海老名 S A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ることから、5案中最も望ましい。	住居地域にI Cを設置する事になるため、環境に与える影響が大きくなる。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。
	評価	×	×	○	×	△

(仮称)綾瀬スマートIC インターチェンジ形式の比較

	不完全クローバー型案	トランペット型案	ダイヤモンド型案(参考)
計画コンセプト	住宅地への影響を避け、環境影響評価の実施区域内に収めた不完全クローバーAB型の標準的な案	住宅地への影響を避け、環境影響評価の実施区域内に収めたトランペット型の案	住宅地への影響や環境影響評価の実施区域を考慮しない普通型ダイヤモンド型の案
略図	 環境影響評価実施区域	* 過年度成果品を基に作成  環境影響評価実施区域	* 過年度成果品を基に作成  環境影響評価実施区域
環境影響評価実施区域との関係	・概ね整合が図られている (上り方面のランプ出入口が若干実施区域から外れる) ○	・整合が図られている ○	・整合が図られない (住居地域へ大きく拡大することとなる) ×
地域住民の生活への影響	・住宅地からは離れた位置での計画であり、住民生活環境への直接的な影響は小さい ・工業専用地域内に収まる ○	・住宅地からは離れた位置での計画であり、住民生活環境への直接的な影響は小さい ・工業専用地域内に収まる ○	・県道42号(藤沢座間厚木)より東側の住宅地内をランプが通過するため、生活環境への影響が大きく、住民からの理解が得にくい ×
概算工事費	約120億円 (補償費対象:工場等20戸、作業小屋等13戸) ※合材工場が補償対象物件となる △	約120億円+α *概算工事費には、誤進入車転回スペースを見込んでいない (補償費対象:工場等15戸、作業小屋等13戸) ※合材工場が補償対象物件となる ×	約110億円 (補償費対象:工場等7戸、大型集合住宅等3戸、民家42戸) ※合材工場は補償対象物件とならない ○
スマートIC制度要綱の運用指針(国土交通省)	・本線立体横断施設なし ○	・本線立体横断施設あり (ランプ橋1橋) ×	・本線立体横断施設なし ○
大規模構造物等	・既設橋梁が2橋架替え(本線跨道橋) ・側道の機能補償として橋梁2橋新設 △	・既設橋梁が2橋架替え(本線跨道橋) ・高速バス停へのアクセス路として人道橋2橋新設 ・市道の機能補償としてボックスカルバートの新設 △	・既設橋梁が4橋架替え(本線跨道橋) ×
管理運営費	・料金所は上下線各1箇所、合計2箇所 △	・料金所は上下線集約で、合計1箇所 ○	・料金所は上下線で入り口各1箇所、合計4箇所 ×
交通運用	・高速本線及び一般道路ともに、誤進入対策が可能 ○	・高速本線からの誤進入車が本線に復帰する場合に、誘導が複雑化する(逆方向に進むことも可能になる) ・誤進入対策に立体交差化が必要になる可能性がある ・一般道からの誤進入対策は可能。 ×	・一般道からの誤進入対策は可能だが、誤進入車は接続道路に復帰できず、前方退出となる。 ・高速本線からの誤進入対策は可能だが、新たに本線復帰車線を設ける必要があることから、ETCゲートから本線ノーズまでの距離が短くなり、ETCのトラブル時などに、本線まで車両が滞留する可能性が高くなる。 ・寺小橋上に右折レーンを設置する必要があるため、寺小橋の拡幅や架替が必要になる ×
アクセス道路との接続	・交差点が2箇所になる ・北側交差点が既設交差点に近接する ・南側交差点が既設交差点に近接する △	・交差点が1箇所に集約でき、一般道への影響が少ない ・交差点が既設交差点に近接する ○	・アクセス道路との交差点が近接した位置に2箇所出来る △
総合評価	○		

(仮称)綾瀬スマートIC比較表

		第1案 (標準的な案)		第2案(上原橋や大規模補償物件を避けたコンパクトな案)			
略 図							
ランプ部幾何構造	平面線形 (最小曲線半径) 本線～料金所	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=50m (Cランプ) 下り線側 R=50m (D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 (Cランプ) 下り線側 R=50m (Dランプ)	○		
	横断計画等	 ランプ全区間		 変速車線部 ランプ単独部			
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等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、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、道路構造令等を満たした案である。	○		
周辺道路への影響		北側ランプの出入りは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。	○		
誤進入対策		料金所内の誤進入対応スペース	接続道路～料金所間の誤進入対応スペース	料金所内の誤進入対応スペース	接続道路～料金所間の誤進入対応スペース		
	南側ランプ (C・Dランプ)	設置可能	設置可能	設置可能	設置可能		
	北側ランプ (A・Bランプ)	設置可能	設置可能	設置可能	設置不可		
	考察	両ランプともに、接続道路～料金所間に、誤進入対応スペースの設置が可能で、IC全体の整合が取れている。		◎	北側ランプは、接続道路～料金所間に、誤進入対応スペースが設置できないため、IC全体としては整合が取れない。		
交通処理計画	南側ランプ (C・Dランプ)	・必要な滞留長に比べて余裕がある。		・必要な滞留長に比べて余裕がある。			
	北側ランプ (A・Bランプ)	・必要な滞留長に比べて余裕がある。 ・Aランプと県道交差点の間隔が若干離れている。		・必要な滞留長を確保している。 ・Aランプと県道交差点の間隔が近接している。			
	考察	Aランプと県道交差点の間隔が若干離れており、交通処理上も余裕を持った案である。	◎	Aランプと県道交差点の間隔が近接しているが、交通処理が可能な案である。	○		
既設橋への影響	寺小橋	※寺小橋は架け替えた場合に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	△	影響なし	◎		
大規模補償物件		アスファルト合材工場への影響あり		影響なし			
概算事業費 ※事業費は精査中		約121億円 (1.23)		約98億円 (1.00)			
総合評価		<ul style="list-style-type: none"> 線形等の幾何構造は最も良い。 誤進入対策が、北側・南側ランプで同じ形態であるため、利用者にわかりやすい。 滞留長等に余裕がある交通処理計画となる。 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。 		○	<ul style="list-style-type: none"> 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。 誤進入対策が、北側・南側ランプで異なり、利用者にわかりにくい。標識等による誘導が必要である。 交通処理が可能だが、滞留長等に余裕が少ない案である。 Aランプと県道交差点の間隔が近接しているため、円滑な誘導が必要である。 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ない。 事業費が安価である。 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

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。
- ・ 綾瀬市のホームページにおいても県のホームページにリンク設定し、広く市民に情報提供する。

（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・調整を行った実施計画書（案）について、地域住民に対して説明会を行う。

地元説明会の実施方針（案）

1 周知範囲等

周知範囲	<ul style="list-style-type: none">・（仮称）綾瀬スマート I C 計画地周辺地区 （小園、早川、寺尾天台、寺尾南、上深谷地区）
周知方法	<ul style="list-style-type: none">・地域掲示板（上記の 5 地区）・「広報あやせ」・県、綾瀬市のホームページ・（仮称）綾瀬スマート I C 計画地内の企業等へ各戸配布
周知趣旨等	<ul style="list-style-type: none">・ 検討段階における透明性、客観性等の向上を図り、地域住民に対する説明責任を果たす。

2 日程等（予定）

（1）会 場

：綾瀬市内の公共施設で300人程度の会場

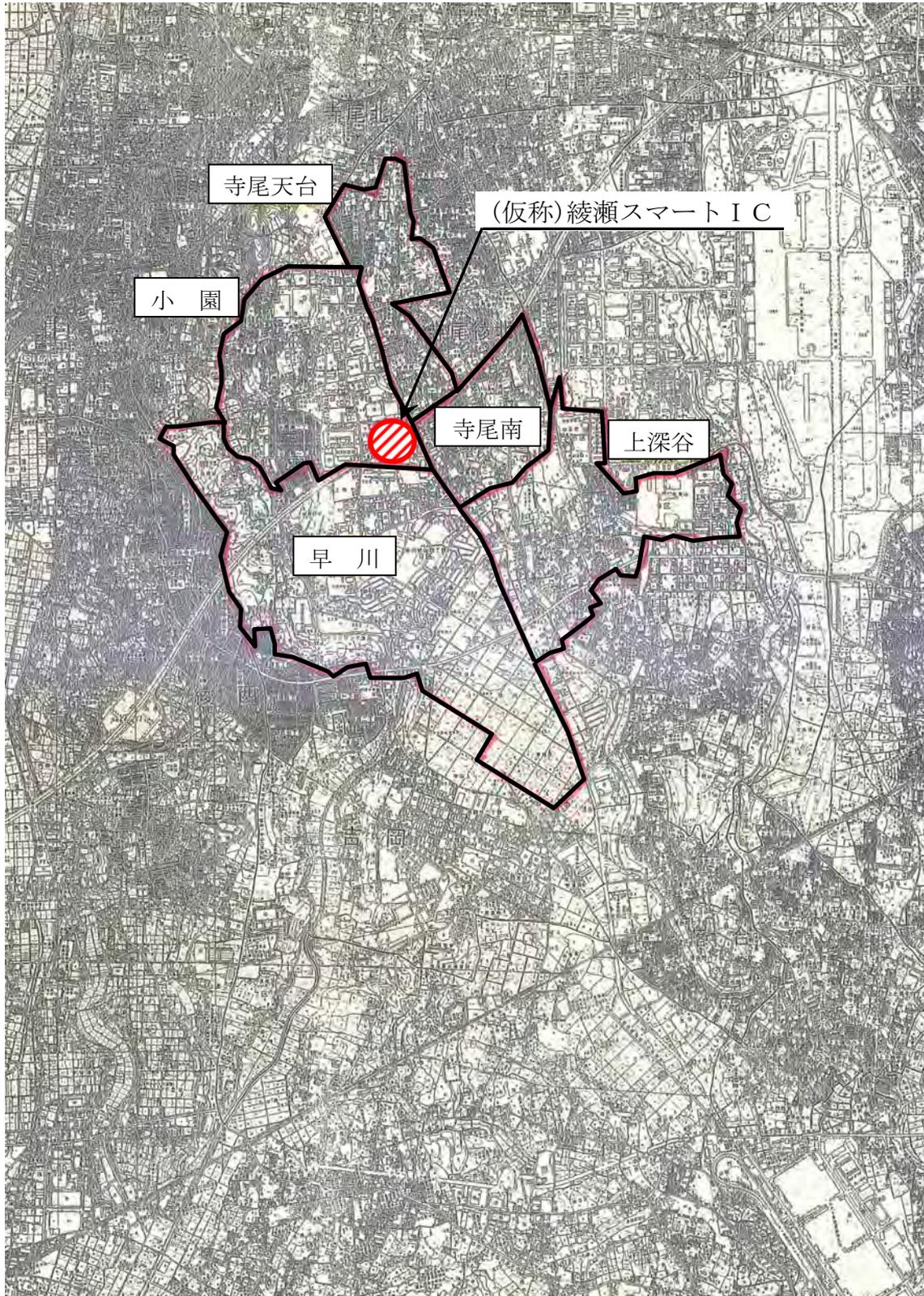
（2）日 時

：5月の中旬以降に2回程度

3 その他

周知内容については、地区協議会で検討・調整を行った実施計画書（案）を基に、今後、関係機関と調整を進める。

周知範囲



■ 今後のスケジュール(案)

当面のスケジュール

	H23年							
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	
地区協議会	 【第1回】 1月17日 設立趣旨・規約承認 会長・副会長の選出 スマートICの 制度概要 (仮称)綾瀬スマートIC の概要 今後のスケジュール等		 【第2回】 3月24日 実施計画書(案)検討・確認 広報活動等の実施方針(案) の検討・確認			 【第3回】 5月下旬 説明会報告 実施計画書確認		
幹事会	 【第1回】 1月31日 実施計画書(案)検討 広報活動等の実施方針(案) の検討		 【第2回】 3月24日 実施計画書(案)検討・確認 広報活動等の実施方針(案) の検討・確認			 【第3回】 5月中旬 説明会報告 実施計画書確認		
その他					 5月中旬 連結道路管理者 地元説明会			

* 第2回幹事会は、3月14日に予定していたが、地震の影響により延期した。