

1 調査名称：（綾瀬市）綾瀬市総合都市交通計画改定業務

2 調査主体：綾瀬市

3 調査圏域：綾瀬市全域

4 調査期間：令和6年4月2日から令和7年2月28日まで

5 調査概要：

本市では、「綾瀬市総合計画」及び「あやせ都市マスタープラン」に基づき、平成22年度に「綾瀬市総合都市交通計画」を改定したが、上位である両計画が令和3年に改定され、平成22年時点とは目標人口や、まちづくりの目標等が異なっている状況となっている。また、令和3年3月には東名高速道路綾瀬スマートインターチェンジの開通や社会情勢の変化など、本市を取り巻く交通環境や市民意識も変化していることから、将来のまちづくりを見据えた交通需要に対応し、望ましい交通体系の実現に向けて、令和7年度の改定を予定しているものである。

本業務では、令和5年度に実施した基礎調査の結果をもとに、都市交通の基本方針及び都市交通計画の作成を目的とする。

## I 調査概要

1 調査名称：令和6年度綾瀬市総合都市交通計画改定業務委託

### 2 報告書目次

#### 第1章 業務概要

- 1 調査の目的及び全体構成
- 2 業務概要
- 3 工程計画
- 4 実施体制

#### 第2章 都市交通の基本方針の作成

- 1 都市交通施策の整理
- 2 将来都市像の方向性
- 3 基本方針

#### 第3章 都市交通計画の作成

- 1 公共交通計画の方針
- 2 道路整備計画の方針
- 3 具体的施策

#### 第4章 道路整備プログラムの検討

- 1 道路整備プログラムの位置づけ
- 2 将来交通量推計
- 3 優先度評価

#### 第5章 審議会・庁内検討会議の開催支援

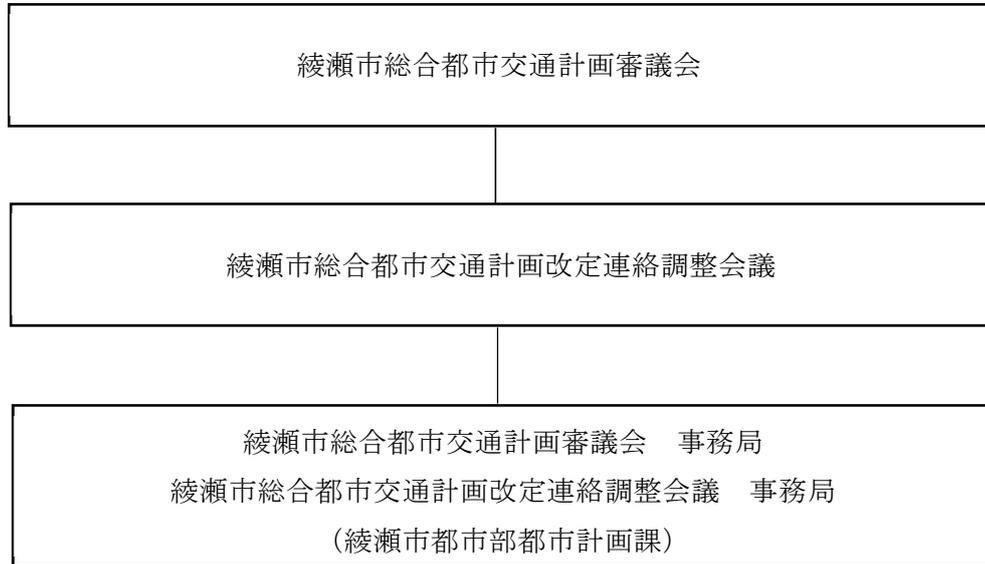
- 1 綾瀬市総合都市交通計画審議会の開催支援
- 2 庁内検討会議の開催支援

別冊1 会議資料

別冊2 審議会議事録

別冊3 関連データ

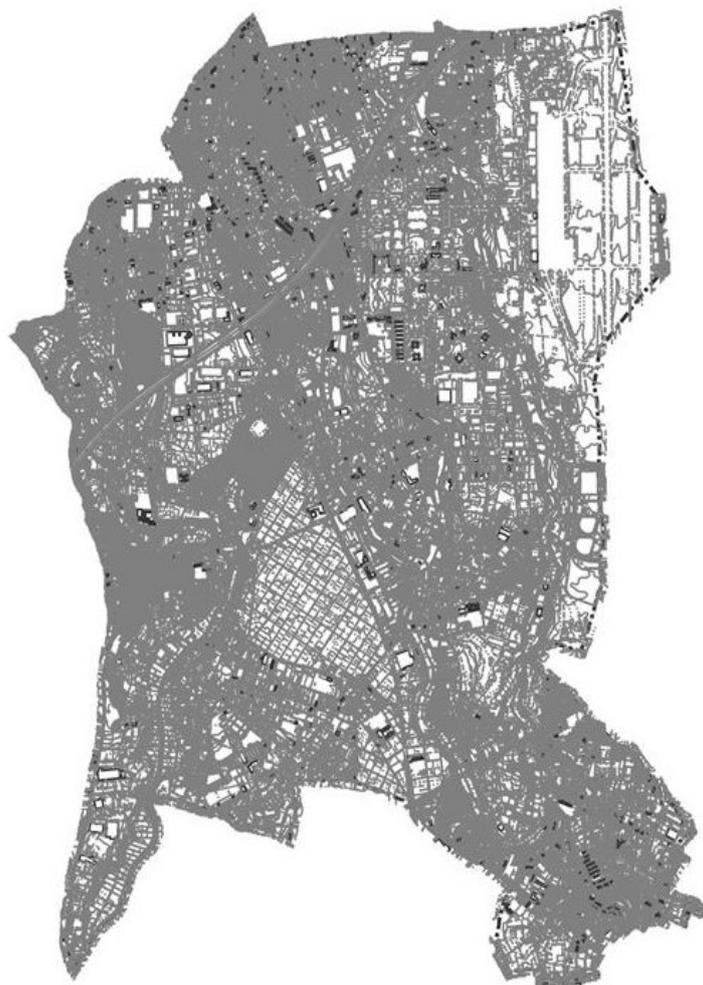
3 調査体制



4 委員会名簿等：



3 調査圏域図  
(綾瀬市全域)



## 4 調査成果

### 4. 1 都市交通の基本方針の作成

#### 4. 1. 1 都市交通施策の整理

都市交通の方針を検討するにあたって、国・県における都市交通関連施策、および綾瀬市の関連計画を確認した。

国・県で挙げられている交通施策・取組についてテーマ別に整理した結果をみると、「道路・施設整備」「公共交通の維持確保」「DX・新たなモビリティの導入」「脱炭素」「防災」「交通事故対策」「バリアフリー促進」等のテーマに分類できる。

これらのテーマ、施策・取組を参照しつつ、綾瀬市に適した基本方針や施策を検討した。

#### 4. 1. 2 将来都市像の方向性

##### ・将来交通像

審議会での議論を踏まえ、総合都市交通計画における将来交通像を次のとおり設定した。

### まちの活力と魅力を支え 豊かな暮らしを明日につなぐ あやせの交通

#### 【コンセプト】

- ・綾瀬スマートインターチェンジによる広域アクセス性をはじめ、新たなモビリティなど多様な交通手段により、賑わいや交流を形成し、まちの活力創出を支えます。
- ・さらに、誰もが暮らしやすく、より魅力あるまちであり続けるよう、快適で持続可能な交通環境を目指します。

#### 【キーワード】

- ・**活力と魅力**：あやせ都市マスタープランにおけるまちづくりの目標として「活力と魅力に満ちた綾瀬」を掲げており、都市の活力と魅力を支えることに対しても、交通は役割を担っている。
- ・**つなぐ・支える**：綾瀬市総合計画2030における理念として「つながる」を掲げているほか、国土交通省の道路ビジョンにおいても、拠点と拠点を「つなぐ」交通の役割が重要であるとされている。さらに、綾瀬市総合計画2030における基本方針として「支える」が位置づけられている。

##### ・目標年次

次期計画の目標年次は、現行計画と同様に、計画開始から20年後の2046年とする。さらに、計画の実効性を高めるため、短期目標として5年後の2031年、そして中期目標として10年後の2036年を設定する。

##### ・施策の体系

「将来交通像」を実現するための「基本方針」を位置付け、さらに基本方針ごとに取り組むべき施策の方針「取組方針」を示したうえで、具体的に実施していく「施策」を定める。

##### ・20年後の交通像のイメージ

20年後の将来交通像を実現するための要素を地図上に示した。



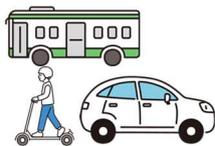
凡例	説明
	都市軸を用いた幹線的な交通により駅と市内の拠点の移動がしやすくなる。さらに、中心拠点と生活拠点を、様々な交通手段の接続・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブとして位置付け、それぞれの拠点間の移動もしやすくなる。
	新たなモビリティの導入、地域の輸送資源などを活用することにより、生活拠点からラストワンマイルの移動をしやすくなる。
	中心拠点の周囲に都市計画道路や構想路線が整備されることにより、中心拠点への交通の乗り入れを減少させ、回遊性が向上する。
	都市計画道路寺尾上土棚線の整備や主要幹線道路の4車線化により、広域の移動が快適にできる。
	武相幹線（新東名高速道路）の整備により、県内外の他都市との移動がしやすくなる。
地図上で表記しないが全域で取り組むこと	脱炭素化の促進、安全安心の道路づくりなど

※この図における拠点等の位置は実際の位置と必ずしも一致するものではない。

・将来交通像を実現するための重要な視点・コンセプト

20年後の将来交通像を実現するための基本方針を策定するにあたり、これまでの審議内容や課題、市の状況等をもとに、視点・コンセプトを「快適」、「多様な移動ニーズ」、「活性化」、「安全・安心」、「環境保全」の5つを設定した。

**快適**



将来課題

- ・ 幹線道路の混雑
- ・ 運輸業における人手不足（公共交通の存続）

**多様な移動ニーズ**



将来課題

- ・ 高齢単身世帯の増加による移動困難者の増加
- ・ 子育て支援のニーズの高まり
- ・ 働き方の多様化
- ・ 障がい者や外国人等の移動の制限

**活性化**



将来課題

- ・ 人口減少による都市の賑わいの低下
- ・ 免許返納による移動機会の減少、フレイルの増加

目指す交通像・コンセプト

都市計画道路や構想路線が整備された混雑のない道路  
既存のバスのほか、新たなモビリティなどによる多様な交通環境

20年後の市民生活

- ・ 道路の混雑がなく目的地に早く着く
- ・ マイカーなしで駅までの移動、市内の移動ができる

目指す交通像・コンセプト

だれもが制限なく移動できる交通環境

20年後の市民生活

- ・ 様々な移動手段により選択肢が増え、あらゆるニーズに合った移動ができる

目指す交通像・コンセプト

都市拠点の結節機能（モビリティ・ハブ）の強化・市民参画型の活動などにより、都市の活力や地域コミュニティの活性化に寄与する交通環境

20年後の市民生活

- ・ 賑わいや交流のあるまちで暮らせる
- ・ 高齢者などの移動機会が増え、健康に生活できる

## 安全・安心



### 将来課題

- ・生活道路への大型車混入
- ・大規模災害リスク

### 目指す交通像・コンセプト

適切に使われ、だれもが安全・安心に移動できる生活道路  
災害への備えのある交通環境

### 20年後の市民生活

- ・生活道路の事故がなく安心して道路が使える
- ・災害時都市機能が維持される

## 環境保全



### 将来課題

- ・自家用車・ガソリン車に依存することによる大気汚染の進行

### 目指す交通像・コンセプト

公共交通・エコカーの利用を促進し、人々の移動が環境に悪影響を及ぼすことのないような交通環境

### 20年後の市民生活

- ・快適な環境の下で暮らせる

## 4. 1. 3 基本方針

5つの視点・コンセプトに基づき、それに対応した5つの「基本方針」と、各基本方針に付随する「取組方針」を設定した。

基本方針	取組方針
1. 快適な移動を実現する	取組方針 1-1 幹線道路ネットワークの整備促進 取組方針 1-2 広域移動を支える公共交通の維持 取組方針 1-3 地域内の移動を支える交通手段の充実 取組方針 1-4 広域移動と地域内移動をつなぐ拠点づくり
2. 多様な移動ニーズに応える	取組方針 2-1 だれもが制限なく移動できる交通体系の充実 取組方針 2-2 交通サービスの高度化
3. 都市を活性化する	取組方針 3-1 都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能等の強化 取組方針 3-2 市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり
4. 安全・安心に暮らす	取組方針 4-1 生活道路の安全な交通環境の形成 取組方針 4-2 災害に備えた交通基盤の整備
5. 環境に負荷をかけない	取組方針 5-1 脱炭素の推進

表 5つの基本方針と取組方針

## 4. 2 都市交通計画の作成

### 4. 2. 1 公共交通計画の方針

#### ・公共交通ネットワークの方針

「20年後の交通像のイメージ」のうち、公共交通に関して示した図は次のとおり。

交通結節点（市外の主要な駅）と、市役所周辺の中心拠点や市内各地域に置く生活拠点とをそれぞれ結ぶ形で公共交通ネットワークを配置する。その上で、中心拠点・生活拠点の役割、生活地や各目的地への移動、生活地から目的地までの直接の移動のあり方を設定した。

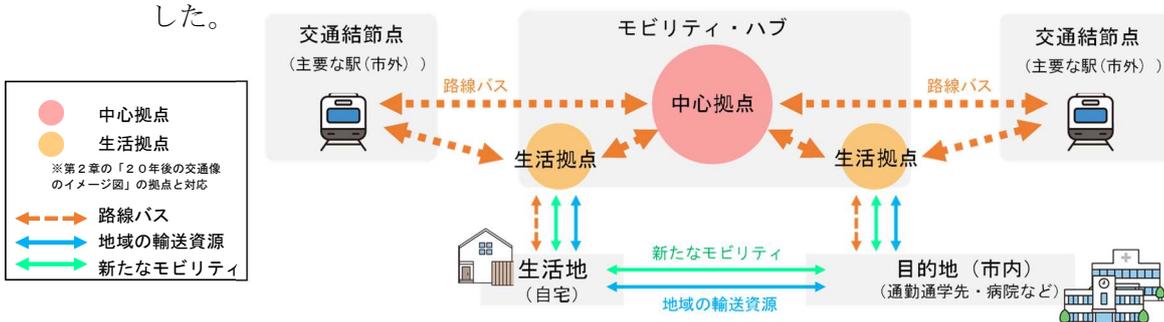


図 公共交通ネットワークの方針

・公共交通の役割

ネットワークや拠点の役割に加えて、交通手段別の役割、主な利用、実施主体、具体例について整理した。

・公共交通に関する施策のスケジュール

地域公共交通計画策定などの状況を考慮し、新規施策については、まず5年の短期として施策事業の協議・検討を行い、それを踏まえ中期以降は、検討した結果などの状況により必要な措置を講ずることとする。一方、従前から実施している施策も次期計画に含まれることから、それについては短期として継続、または時代に即して発展させるとともに、中期以降は状況により措置を講じていくものとする。

主な実施主体	短期（～5年後） ～2031年	中期（～10年後） ～2036年	長期（～20年後） ～2046年
綾瀬市 交通事業者 施設管理者 サービス事業者 市民 等	新規施策 協議・検討	検査等の状況により必要な措置を講ずる	
	従前からの施策 継続・発展	状況により必要な措置を講ずる	

図 本計画で示す公共交通に関する施策のスケジュール

4. 2. 2 道路整備計画の方針

・将来道路ネットワークの方針

①幹線道路（主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路）

上位計画である「あやせ都市マスタープラン」では、将来の道路ネットワークを主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路などと位置づけている。本計画でも「あやせ都市マスタープラン」の位置づけを踏まえて、将来道路ネットワークを位置づける。

②地区集散道路

幹線道路と生活エリアを連絡する生活動線として配置する。また、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する。

・道路整備の方針

昨年度の調査結果を踏まえ、道路整備に関する課題としては、幹線道路の混雑による速達性・快適性の低下、生活道路への流入による安全性の低下が挙げられる。また、昨年度実施した市民アンケートにおいても、「通行安全性」や「道路や歩道の広さ」など物理的な面で不満があるほか、「自転車走行環境」、「生活道路の歩道整備」、「段差解消」を重視していることが伺える。また、将来の綾瀬市の主要な道路の自動車交通量を予測したところ、市全体でみると、将来の自動車交通需要はおおよそ横ばいであることから、何も対策を講じない場合、現状の課題が継続する可能性が高い。

これらの課題解決のためには、次の取組みを行うことが重要である。

- ・最適な道路ネットワーク形成
- ・自動車交通量の適切な配分策
- ・生活道路への侵入抑制策
- ・歩行空間、自転車通行空間の整備

・道路整備に関する施策のスケジュール

道路整備に関する施策のスケジュールについては、公共交通同様に、新規施策はまず5年の短期として施策事業の協議・検討を行い、それを踏まえ中期以降は、検討した結果などの状況により必要な措置を講ずることとする。一方、従前から実施している施策は、短期として継続、または時代に即して発展させるとともに、中期以降は状況により措置を講じていくものとする。なお各所管課において、個別具体的な事業を実施する際は、下記スケジュールを勘案しつつ別に定めることも想定する。

主な実施主体	短期（～5年後） ～2031年	中期（～10年後） ～2036年	長期（～20年後） ～2046年
綾瀬市 事業者 市民 等	新規施策 協議・検討	検討等の状況により必要な措置を講ずる	
	従前からの施策 継続・発展	状況により必要な措置を講ずる	

図 道路整備に関する施策のスケジュール

4. 2. 3 具体的施策

5つの基本方針に基づき、総合都市交通計画で示す取組方針および具体的施策を検討した。

1. 快適な移動を実現する

取組方針 1-1 幹線道路ネットワークの整備促進

◎施策 1-1-1 優先して整備すべき路線の具現化

- ・将来の道路ネットワーク（未整備路線）のうち優先して整備すべき路線を検討するために、将来の交通量・混雑度の推計結果に加え、あやせ都市マスタープランに位置づけられている路線を、「必要性」「重要性」「実現性」の視点で評価し点数付けを行う。
- ・評価点の点数の高さで整備優先度を「高位」「中位」「低位」に分類して、高位の路線を優先的に整備を進める。

【施策の展開イメージ】

※優先度の評価指標および評価結果、施策の展開イメージは道路整備プログラムに記載予定。

取組方針 1-2 広域移動を支える公共交通の維持

◎施策 1-2-1 公共交通サービス・ネットワーク水準の維持

- ・高齢社会の進展や、テレワーク等の進展等に伴う移動の減少、2024年問題等に伴う運転手不足、将来的な人口減少社会の到来等の課題に対し、持続可能な公共交通サービス水準の維持を図る。

【施策の展開イメージ】

- ・住民が快適に安心して利用できる持続可能な公共交通サービス・ネットワークの維持を目指すために、交通事業者等と相互に連携を図りながら、地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画等の作成を検討する。

⇒代表的な具体例 ・地域公共交通計画の作成 ・バスルートの再編 等

- ・自家用車に依存しない交通体系を目指し、公共交通への利用転換を促す仕組みづくりや、

公共交通の利用の動機付け、公共交通の魅力等の発信などに取り組み、公共交通の利用を促進する。

⇒代表的な具体例 ・サイクルアンドライド、パークアンドバスライド、モビリティ・ハブの充実 ・情報発信、魅力発信 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・交通事業者 等

### 取組方針 1-3 地域内の移動を支える交通手段の充実

#### ◎施策 1-3-1 地域内の移動を支えるモビリティサービスの検討

・自宅と公共交通の接続や自宅と生活拠点等を結ぶラストワンマイルの移動手段の充実を図る。

##### 【施策の展開イメージ】

・地域ごとの課題や地域内のきめ細かな移動ニーズを考慮しながら、ラストワンマイルの移動手段としてシェアモビリティやデマンド型交通を活用した配車サービスなどの新たな技術やサービスについての調査・検討を行い、サービス事業者との連携・協議を図りながら、多様な交通モードの導入の検討を図る。

⇒代表的な具体例 ・シェアサイクル、カーシェア、AI オンデマンド 等

・地域特有の課題に継続的に対応するため、住民、事業者、NPO 等、地域が主体となって、新たな移動手段の創出や、住民参加型の移動支援策、地域の輸送資源の活用策などについて検討を図る。

⇒代表的な具体例 ・乗合運送、綾西みんなの足、福祉有償運送 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・サービス事業者 ・市民 等

### 取組方針 1-4 広域移動と地域内移動をつなぐ拠点づくり

#### ◎施策 1-4-1 モビリティ・ハブの推進

・取組方針 1-2 や 1-3 で示した広域移動、地域内移動をつなぐ、乗り換え拠点機能の強化を図ることで、公共交通の利用を促進する。

##### 【施策の展開イメージ】

・既に整備されているパークアンドバスライドやサイクルアンドライドの機能を維持・充実させるとともに、各種拠点等となる施設等に様々な交通の乗り換え拠点であるモビリティ・ハブの機能強化を推進する。

⇒代表的な具体例 ・パークアンドバスライド、サイクルアンドライド、モビリティ・ハブの充実（シェアサイクルなど） 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・交通事業者 ・施設管理者 等

## 2. 多様な移動ニーズに応える

### 取組方針 2-1 だれもが制限なく移動できる交通体系の充実

#### ◎施策 2-1-1 多様な移動ニーズに応える交通環境の推進

・高齢者や子育て世帯、外国人市民などの利用者の幅、利用する時間帯、目的等の多様なニーズに応える交通環境を推進する。

### 【施策の展開イメージ】

・高齢者をはじめ、移動に配慮が必要な方などに対する移動支援について、ハード及びソフト両面において、負担の少ない移動機会が提供できるよう検討を図る。

⇒代表的な具体例 ・福祉有償運送、免許返納者へのソフト施策、適切な情報提供 等

・ユニバーサルな移動環境の実現に向けたバリアフリー施策を推進する。

⇒代表的な具体例 ・ノンステップバス、UD タクシー ・車内サインの分かりやすさ向上、多言語化 ・心のバリアフリー、接遇 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・交通事業者・サービス事業者 等

## 取組方針 2-2 交通サービスの高度化

### ◎施策 2-2-1 新たな技術・サービスを活用した交通環境の整備促進

・高齢化等に伴う移動者の減少や、2024年問題に伴う運転手不足等の課題に直面するなか、新たな技術・サービスの活用による利用促進及び多様な移動手段の充実を図る。

### 【施策の展開イメージ】

・ICT(情報通信技術)などの新たな技術を活用した効率的な支払方法の導入のほか、運行に関する情報案内システムのバス停設置など、適切な情報提供手段の導入による利便性向上を図る。

⇒代表的な具体例 ・キャッシュレス、デジタル乗車券、定額チケット (EMot)、情報案内システム、配車アプリ、タクシー相乗り 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・交通事業者 ・サービス事業者 等

## 3. 都市を活性化する

## 取組方針 3-1 都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能等の強化

### ◎施策 3-1-1 交通結節点機能等の強化

・中心拠点や生活拠点の人々が集まる施設等に対して、モビリティ・ハブとしての機能の推進を図るとともに、まちづくりと連携したにぎわいの創出による都市の活性化を図る。

### 【施策の展開イメージ】

・交通結節点の乗り換え機能向上を目指し、各種拠点におけるモビリティ・ハブとしての機能の推進を図るとともに、まちづくりと連携した計画的な道路整備等の検討を行い、回遊性の向上による都市の活性化を図る。

⇒代表的な具体例 ・モビリティ・ハブ ・道路整備 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・サービス事業者 等

## 取組方針 3-2 市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり

### ◎施策 3-2-1 市民参画の推進

・人口減少や高齢化等に伴い、地域活性の低下が懸念される中、市民が公共交通に参画し、官民の連携を図ることで都市の活性化を図る。

### 【施策の展開イメージ】

・公共交通のあり方の検討にあたっては、官民関係者(市、市民、事業者等)が連携し、市民

意見の調査等を行うとともに、公共交通への市民参画についての検討を行う。

⇒代表的な具体例 ・アンケート調査、ワークショップ ・綾西みんなの足 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・サービス事業者・市民 等

## 4. 安全・安心に暮らす

### 取組方針 4-1 生活道路の安全な交通環境の形成

#### ◎施策 4-1-1 安全対策の推進

・地区交通における事故防止のため、ハード面による対策を推進する。

##### 【施策の展開イメージ】

・既存の道路空間を活かして自転車や歩行者の通行区分の明確化を推進する。

⇒代表的な具体例 ・自転車専用通行帯・矢羽根型路面表示、通学路、事故多発箇所への着色等

・地域の特性に応じた生活道路への侵入防止対策を推進する。

⇒代表的な具体例 ・交通規制とあわせたイメージハンプの設置や物理的デバイスの設置  
(ゾーン30プラス) 等

・道路のバリアフリー化を推進する。

⇒代表的な具体例 ・視覚障がい者や車椅子使用者等に配慮した歩道縁端の整備、点字ブロックの設置 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 等

#### ◎施策 4-1-2 事業用車両の走行ルールの検討

・運搬事業の拡大や物流施設の設置などにより、今後も事業用車両の増加が想定されることから、市民の安全確保と産業振興の両立が求められる。

##### 【施策の展開イメージ】

・市民の安全確保と事業者による地域への配慮等について検討を図る。また、モニタリングを実施するなど、土地利用等による環境の変化を踏まえ、適宜改善を図る。

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・各事業者 ・地域 等

#### ◎施策 4-1-3 危険箇所や交通ルールに関する情報提供の推進

・生活道路をはじめ、各地域における交通安全を確保するため、道路整備のみならず、市民や事業者などに対してソフト面から継続的に施策を推進し、注意喚起や啓発を図る。

##### 【施策の展開イメージ】

・交通事故多発箇所や危険箇所等に関する情報発信を行い、事故を未然に防ぐための意識醸成を継続的に推進する。また、交通ルール・マナーについて、子どもや高齢者など様々なライフステージに応じた効果的な啓発を図り、交通安全意識の向上を図る。

⇒代表的な具体例 ・事故多発地域マップの作成、SNSを活用した周知、注意箇所等への看板設置・更新、各事業者への情報提供、通学路点検、交通安全教育 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・警察 ・交通事業者 ・学校 ・地域 等

## 取組方針 4-2 災害に備えた交通基盤の整備

### ◎施策 4-2-1 緊急輸送道路の環境整備の促進

- ・大規模地震災害が発生した場合に、災害応急活動に必要な物資、資機材、応援部隊等の広域的緊急輸送を円滑に行う緊急輸送道路の環境整備を促進する。

#### 【施策の展開イメージ】

- ・地域防災計画と連携し、緊急輸送道路の沿線地域の耐震化、不燃化を推進し、倒壊建築物その他による障害物の発生を最小限に抑えるための取組を推進する。

⇒代表的な具体例 ・建物の耐震化・不燃化の推進、緊急輸送道路の無電柱化の推進 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・神奈川県 等

## 5. 環境に負荷をかけない

### 取組方針 5-1 脱炭素の推進

#### ◎施策 5-1-1 環境負荷低減につながる移動手段の普及・利用の促進

- ・次世代自動車の普及促進のほか、公共交通機関や自転車などの利用促進により、環境負荷を低減した交通環境の構築を目指す。

#### 【施策の展開イメージ】

- ・次世代自動車である「電気自動車（EV）」の普及促進やエコドライブの推進などにより、自動車に起因する排気ガスの抑制を図る。

⇒代表的な具体例 ・購入者へのソフト施策 ・イベント等での啓発 ・インフラ整備（公共施設等への充電ステーション） 等

- ・公共交通機関や自転車など環境に負荷の少ない移動手段の利用を促進するとともに、自転車が快適で安全に利用できる環境整備を図る。

⇒代表的な具体例 ・モビリティ・マネジメント ・シェアサイクル ・インフラ整備（駐輪場） 等

【主な実施主体】 ・綾瀬市 ・施設管理者 ・市民 等

## 4. 3 道路整備プログラムの検討

### 4. 3. 1 道路整備プログラムの位置づけ

将来道路ネットワークがすべて整備されることが綾瀬市の快適な道路交通の実現にとっては理想的であるが、実際には、整備コストや既存の建物の移動など立地制約などの課題がある。綾瀬市総合都市交通計画の別冊である道路整備プログラムの中で将来交通量推計結果や客観的な指標などを用いて各路線の評価を行い、整備効果の高い優先整備箇所の選定と事業の重点化を図る。

また、道路整備プログラムの中で優先整備箇所の選定過程や予定箇所を予め公表し、計画や目標を市民と行政が共有することで効率的・効果的に事業を推進する。

#### 4. 3. 2 将来交通量推計

##### ・将来交通量推計の目的

あやせ都市マスタープランおよび現行の綾瀬市総合都市交通計画に示された将来道路ネットワークにおける将来交通量を推計し、将来の混雑状況を試算することで、道路整備プログラムで優先路線を評価・検証するにあたっての材料とすることを目的とする。

##### ・実施ケース

推計を実施したのは、以下の4ケースである。ケース1、2、4では3断面（H27、R3、R22）での推計を実施しており、ケース3では現在のネットワーク条件において将来需要になった場合の推計を実施している。

表 ケース表

ケース番号	自動車交通量 (OD交通量)の年次	道路ネットワーク年次
ケース1 (現況再現1)	H27年 (2015年)	H27年 (2015年)
ケース2 (現況再現2)	R3年 (2021年)	R3年 (2021年)
ケース3 (交通量のみ将来)	R22年 (2040年)	R3年 (2021年)
ケース4 (交通量・ネットワークともに将来)	R22年 (2040年)	R22年 (2040年)

##### ・将来交通量推計のフロー

推計にあたっては、国土交通省が5年ごとに行う交通量調査である「全国道路・街路交通情勢調査」をもとにした発着場所（ゾーン）間の自動車交通量（OD交通量）を用いた。

この調査の直近の実施年が令和3年であるが、自動車交通量（OD交通量）データが提供されているのが平成27年の自動車交通量であることから、平成27年の自動車交通量をもちいて令和3年時点に補正した自動車交通量を「現況」と設定した。

将来の交通量は、国土交通省が「全国道路・街路交通情勢調査」の結果を用いて推計した将来交通量を用いた。将来交通量の推計年次は、15年後の令和22年（2040年）と設定されていることから、今回、綾瀬市の将来交通量を推計するにあたっては、令和22年（2040年）の自動車交通量を「将来」とした。

将来交通量推計にあたっては、まずは現況の交通量を推計し道路交通センサスの実績値と大きく乖離がないことを確認（現況再現性の確認）した後、将来交通量を推計した。

#### 4. 3. 3 優先度評価

対象となる幹線道路について、道路区間ごとに路線の必要性・重要性・実現性から整備優先度を評価し、整備時期を検討していくこととする。各路線の必要性、重要性、実現性について、現行計画を参照しつつ、神奈川県『都市計画道路見直しガイドライン』に準拠する内容となるように案を設定した。