

## 第4章 計画推進により期待できる効果

ここでは、第3章に記載した交通施策を実施していくことにより、第2章で掲げた3つの「都市交通の目標」がどのように実現するかを、一定の前提条件のもと、シミュレーションすることにより得られた結果を示します。

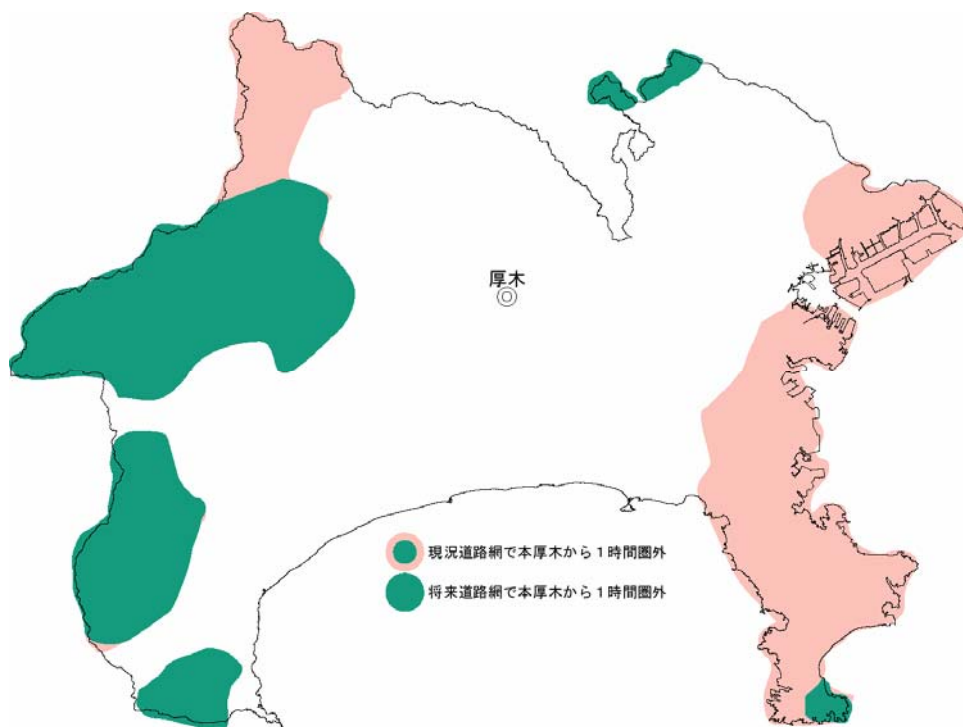
### 1 行動圏拡大による県内外・地域間の交流・連携の促進

鉄道網の整備により、混雑の緩和が図られるとともに、鉄道駅の設置により、鉄道利用不便地域の解消が図られ、特に、横浜・川崎地域内では概ね解消すると見込まれます。

また、さがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）などの自動車専用道路網の整備や、一般幹線道路網の整備により、混雑の緩和が図られ、結果として都市間相互の往来、拠点的な都市への行きやすさが向上します。

例えば、道路の走行性が向上することの結果として、出発地から目的地までの所要時間の短縮が見込まれます。（図4-1）

図4-1 厚木を中心とした1時間移動圏域



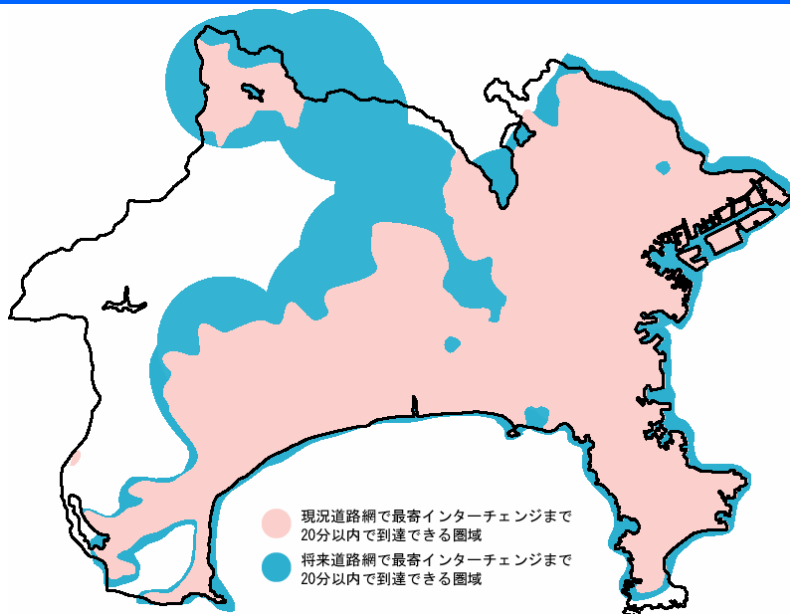
※：上図は道路網等施設整備や交通需要マネジメント等既存施設の有効活用が実施されることにより、本厚木から1時間で到達できない範囲が狭まることを示したものです。

シミュレーションにより、現況及び将来における本厚木から1時間で到達できるノード（道路交差点）を特定した後、残りのノードを1時間圏外として描画しています。

## 2 利便性、快適性、安全性の向上

自動車専用道路網の整備とそれに伴うインターチェンジの増設により、県内各地からのインターチェンジまでの到達時間が短縮され、最寄りのインターチェンジへの到達時間の平均値は、20分以内になるものと見込まれます。(図4-2)

図4-2 インターチェンジまで20分以内で到達できる圏域



※：上図は道路網等施設整備や交通需要マネジメント等既存施設の有効活用が実施されることにより、最寄のインターチェンジまで20分以内で到達できる範囲が広がることを示したものです。

シミュレーションにより、現況及び将来における一般道路の走行速度を設定した後、インターチェンジから20分で到達できる範囲をインターチェンジを中心に描画しています。

## 3 環境負荷の低減

自動車排出ガスの削減のためには、省エネ車の導入や、エコドライブの促進が効果的ですが、体系的な道路網の整備、公共交通利用の促進などにより、交通の流れが改善されることによって得られる効果も見込まれます。