

逗子市交通計画

～人にやさしい交通環境都市を目指して～

平成 17 年 3 月

逗 子 市

【目 次】

| | |
|--|------------|
| 1. 計画策定の趣旨と位置づけ | 1 |
| 1) 逗子市交通計画策定の趣旨 | 1 |
| 2) 逗子市交通計画の位置づけ | 1 |
| 2. 逗子市交通計画の目標 | 3 |
| 1) 交通計画の基礎条件の整理 | 3 |
| 2) 逗子市の交通問題とその要因 | 2 3 |
| 3) 将来のまちづくりと交通需要の見通し | 2 7 |
| 4) 逗子市交通計画の目標 | 3 0 |
| 5) 計画目標の達成に向けた基本的な考え方 | 3 2 |
| (1) 歩行者等の安全性の向上 | 3 2 |
| (2) 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 3 3 |
| (3) 都市防災の強化 | 3 3 |
| (4) 高齢社会への対応 | 3 3 |
| (5) 環境負荷の軽減 | 3 5 |
| (6) 将来都市構造の支援 | 3 6 |
| 3. 交通体系の整備方針 | 3 7 |
| (1) 道路整備方針の確立 | 3 7 |
| (2) ソフト施策の必要性 | 3 9 |
| (3) 交通体系の段階整備目標 | 4 0 |
| (4) 公共交通体系の確立 | 4 1 |
| 4. 逗子市交通計画の目標の達成に向けた取り組むべき交通課題とその対応方針 | 4 2 |
| 1) 取り組むべき交通課題の設定 | 4 2 |
| 2) 交通課題への対応方針 | 4 6 |
| (1) 全市的な交通課題への対応方針 | 4 6 |
| (2) 駅周辺の交通課題への対応方針 | 6 8 |
| (3) 地区別(鉄道駅周辺地区)の交通課題への対応方針 | 7 3 |
| 5. 実現化方策の検討 | 7 7 |
| 1) 交通課題への取り組みの今後の進め方の展開 | 7 7 |
| 2) 今後の課題 | 8 8 |
| 3) JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の検討 | 9 0 |
| (1) JR逗子駅周辺地区の交通問題とその原因 | 9 0 |
| (2) JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の検討 | 9 5 |
| 4) 行政、交通事業者、市民の役割 | 1 0 5 |

1. 計画策定の趣旨と位置づけ

1) 逗子市交通計画策定の趣旨

逗子市には平日のピーク時や悪天候時、海水浴シーズンをはじめとして、市内の主要な交差点や幹線道路での交通渋滞、歩道の未整備区間での歩行者の安全性の確保などの交通問題があります。

こうした交通問題の解決に向けては、抜本的には道路などの施設整備が必要となりますが、その実現には多くの課題があります。

一方、都市の交通を取り巻く環境として、高齢社会への対応や環境負荷の軽減など、新たな課題への対応が迫られています。

このようなことから、逗子市では、“逗子らしさ”を損なわないように十分配慮しながら、

『人にやさしい交通環境都市』

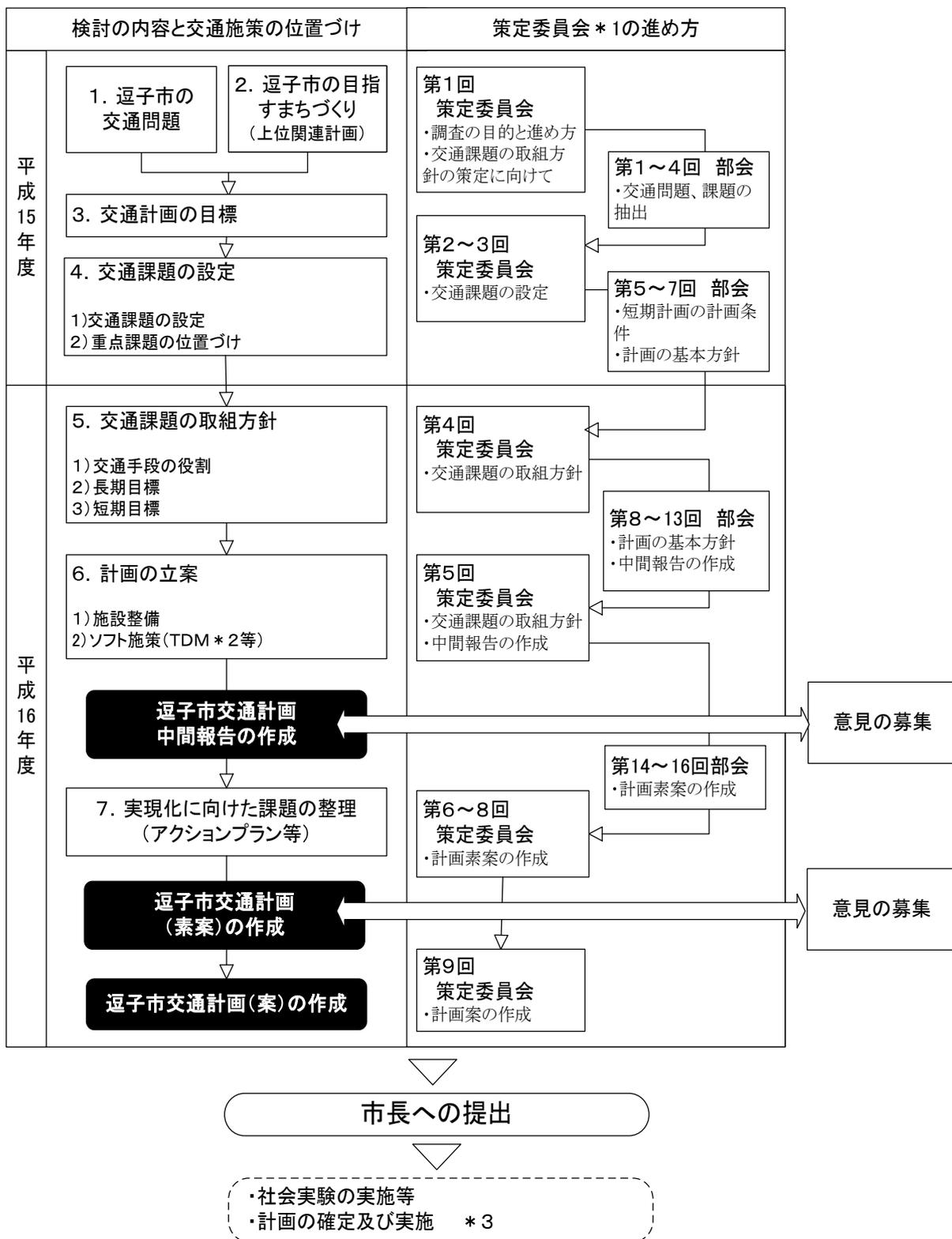
を目指し、交通課題への対応に向けた長期的な目標を定めつつ、短い期間内で少しでも交通問題を緩和させることが緊急の課題となっています。そこで、身近に感じている(日常的な)交通問題を主体に、その発生要因となっている都市構造や交通流動を明らかにした上で、将来都市構造への対応など、長期的な視点にたった『今後逗子市が目指すべき交通体系のあり方』と、時間や空間が限られた中で、既存の交通施設を最大限に活用するという視点にたった『比較的短い期間で実現可能な交通の円滑化*対策』の2つの視点を柱として、これらの交通課題の解決に向け、逗子市交通計画を策定するものとしています。その策定に向けた取組みを図1. 1に示します。

*) 交通の円滑化とは、安全性、快適性、移動のしやすさ(モビリティ)を高めることをいいます。

2) 逗子市交通計画の位置付け

逗子市交通計画は、逗子市総合計画の個別計画として位置付けられます。

図1.1 逗子市交通計画の策定に向けた取組み



*1) 巻末に委員会名簿を収録しています。

*2) Transportation Demand Management(交通需要マネジメント)の略で、道路混雑の緩和を、利用者の経路の変更や手段の変更(バス等の利用促進等)等、交通需要量の調整によって行う手法です。

*3) 計画の実施にあたり市民や関係者の合意形成や参加のあり方の検討が必要です。

2. 逗子市交通計画の目標

1) 交通計画の基礎条件の整理

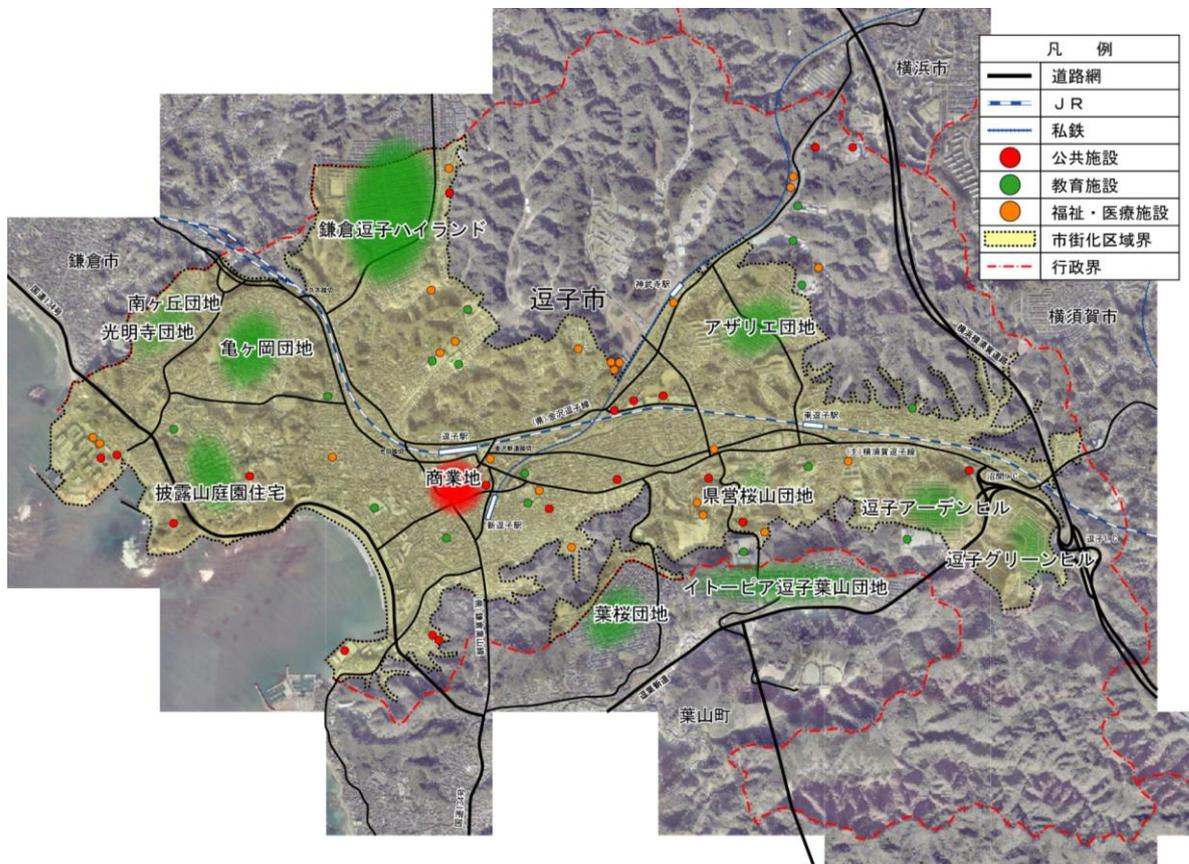
①逗子市の土地利用と人口の動向

(土地利用状況)

逗子市の土地利用は、図2. 1に示すとおりであり、JR逗子駅周辺の市街地を中心として、鉄道周辺の平坦地で既成市街地が形成されるとともに、外縁丘陵部での宅地開発や斜面地の開発などにより住宅用地としての土地利用が進んでいます。

平成7年都市計画基礎調査では、市域の約2割が可住地(住宅用地)であり、約6割以上が山林などの樹林となっています。

図2. 1 逗子市の土地利用状況と主な施設の分布状況

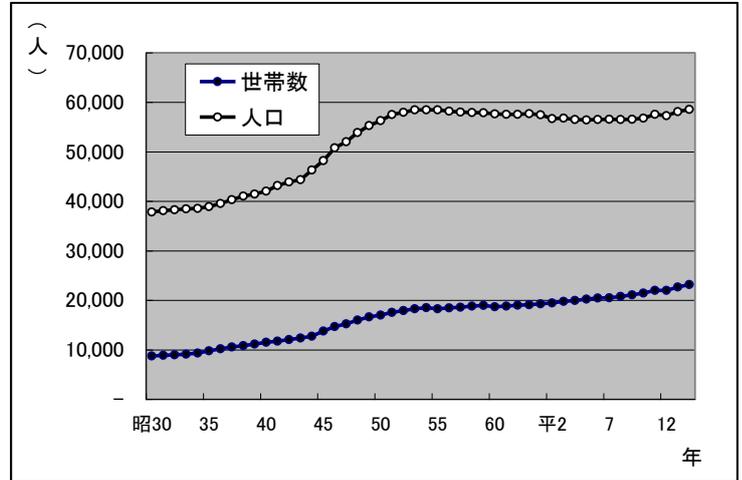


(人口の動向)

逗子市の人口と世帯数の推移は図2. 2に示すとおりです。人口は昭和50年ごろから、5.5万～6万人の間をほぼ一定に推移し安定した人口動態を示しています。

一方、世帯数は年々ゆるやかに増加しており、一世帯あたりの人口は減少の傾向が進んでいます(核家族化)。

図2. 2 逗子市の人口と世帯数の推移



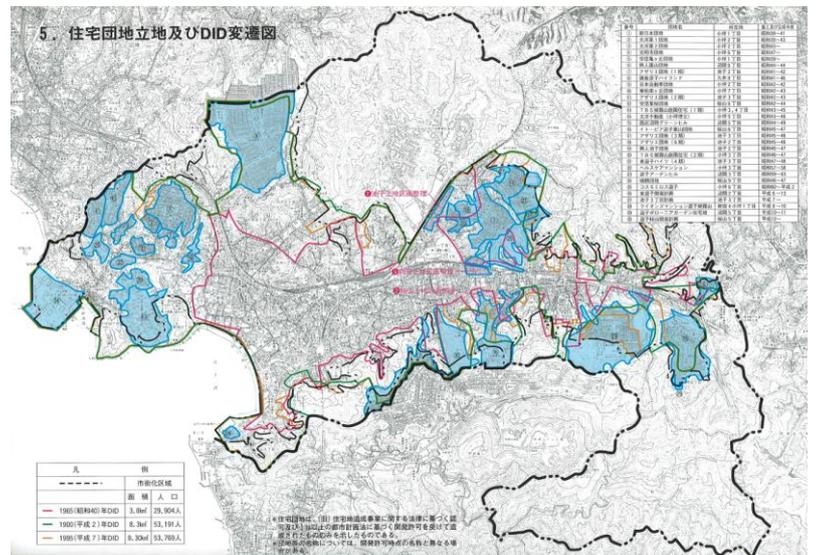
資料:統計ずし

図2. 3 人口集中地区

(DID(人口集中地区))

逗子市のDID*の変遷は、図2. 3に示すとおりです。

鉄道沿線の平坦地での宅地化、高度成長期の外縁丘陵部での大規模住宅団地の造成により、市街地が拡大してきたことがうかがえます。



資料:逗子市総合計画 基本計画 2006

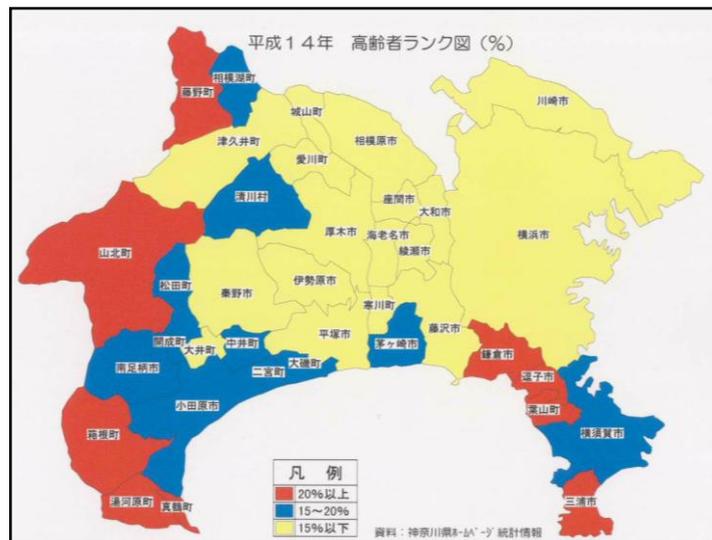
*)DIDとは、人口集中地区のことであり、その設定基準は、人口密度が1Km²につき、4,000人以上の国勢調査区が市区町村内でお互いに隣接し、その人口の合計が5,000人以上となる地域を構成する場合の国勢調査区の集まりを示します。

(高齢化の状況)

逗子市の高齢化は、図2. 4、5に示すとおりであり、神奈川県内の他都市よりも進んでいます。

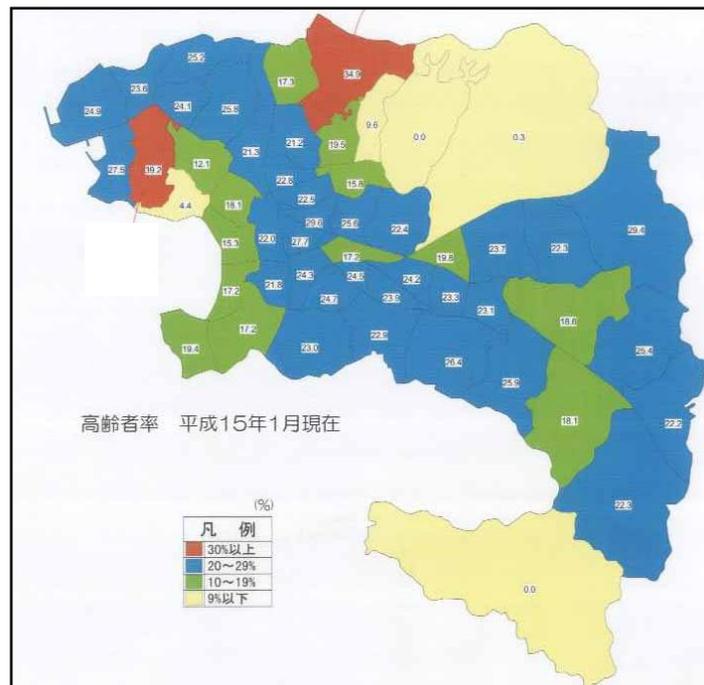
また、逗子市内には、既に3人に1人が高齢者の地区がみられます。

図2. 4 平成14年神奈川県の高齢者率ランク図



資料：神奈川県ホームページ統計情報

図2. 5 平成15年 逗子市内町丁字界別高齢者率ランク図

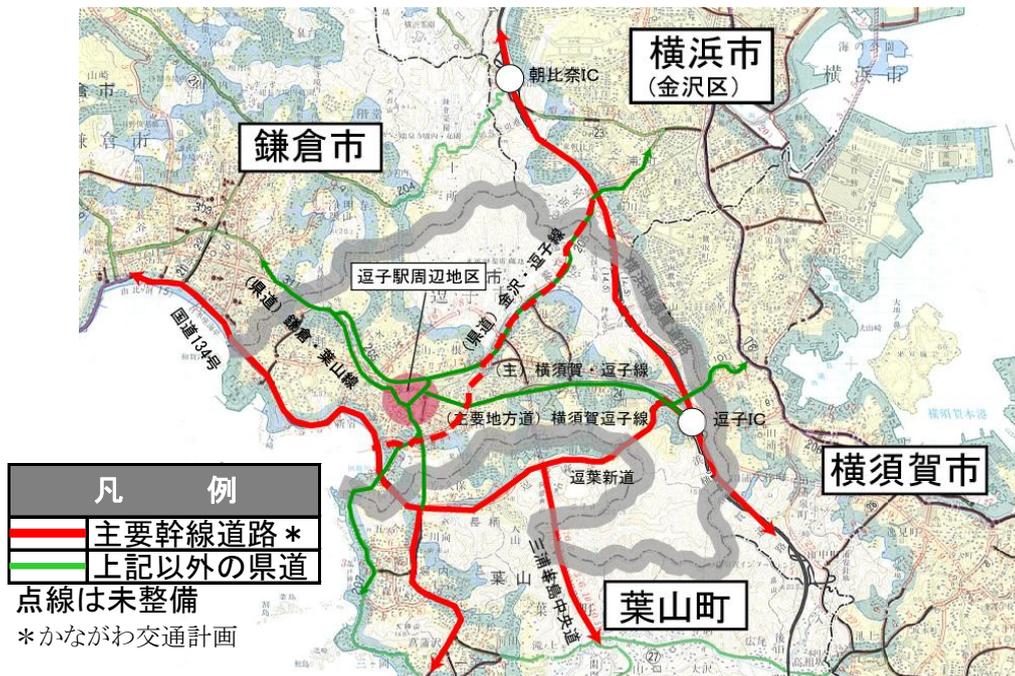


資料：統計ずし

②交通施設状況

逗子市の幹線道路網は、図2. 6に示すとおりです。幹線道路は、逗子市と市外との連絡やJR逗子駅周辺へのアクセス機能を有しており、県道を主体として、JR逗子駅周辺を中心に放射状に配置されています。

図2. 6 逗子市の幹線道路網体系



一方、幹線道路と多くが重なる都市計画道路*¹は、市街化の進行や地形的な制約などから整備が立ち遅れているのが現状です。概成済み*²を含めても、その整備率は約4割にとどまっており、今後さらに約20kmの整備区間を残しています。

また、幹線道路と鉄道は、踏切により平面交差し、さらに幹線道路に連絡する市道(生活道路)は、約66%が道路幅員4m未満の狭あい道路であるなど、市内の道路網はその整備が進んでいません。

*1) 都市計画道路とは、主要な交通施設として交通需要に対処し、安全かつ快適な交通を確保するとともに、都市の骨格をなす施設として健全な市街地の形成、活力と魅力ある都市の形成に寄与し、併せて防災上の役割を果たし、供給処理施設の収容を図るなど多面的な機能を有する重要な都市施設です。都市計画法第11条に基づき都市計画決定された、道路が計画されている線形上では、建物への建築制限などがあります。

*2) 概成済みとは、改良済み以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしている現道(概ね計画幅員の2/3以上、2車線以上)のことです。

③公共交通網

逗子市の公共交通網は、幹線道路網と同様に、JR逗子駅周辺を中心に放射状に広がっており、市街地の大部分が、鉄道駅を中心とした1km圏内に含まれ、1km圏外の地域も概ね路線バス網で補完されています。

また、公共交通網は、鉄道駅を持たない葉山町や横須賀方面などの市外への連絡も活発に行われています。

市内では、朝のピーク時に概ね10分に1本以上の路線バスが運行されているなど、逗子市は優れた公共交通サービスを有しています。その一方で、鉄道や路線バスの利用客は図2. 7に示すように、緩やかな減少の傾向を示しています。

図2. 7 鉄道、路線バスの利用状況

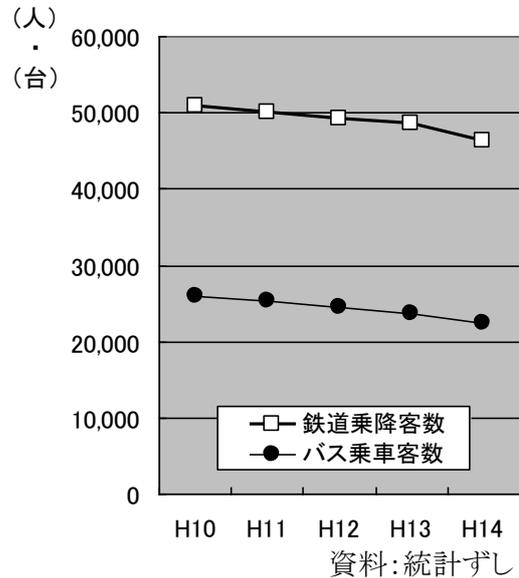
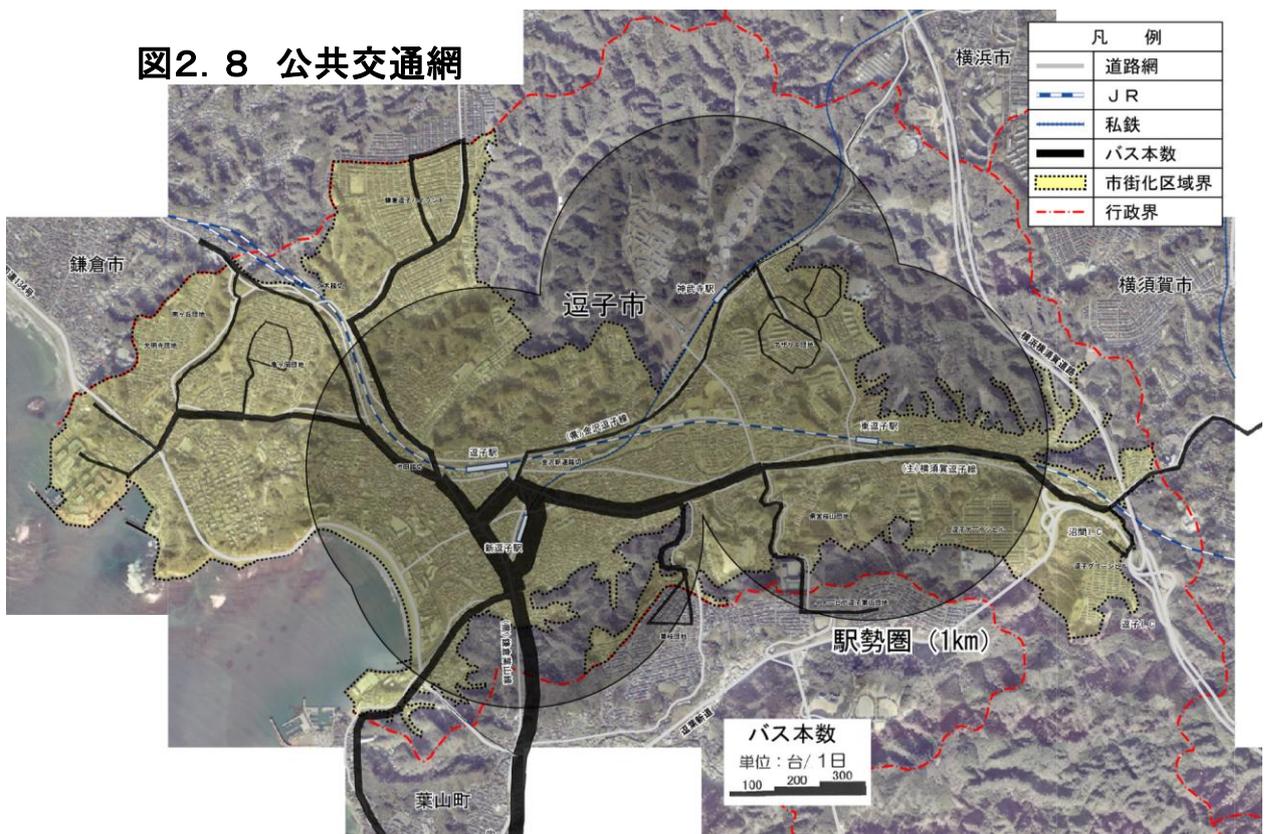


図2. 8 公共交通網



④現況交通流動特性

逗子市の交通流動の特性を、平成10年東京都市圏パーソントリップ調査* (以下、「PT調査」と呼称)を用いて以下に整理します。

(逗子市の交通目的や交通手段の特性)

逗子市の代表交通手段*は、10頁図2. 9に示すとおりであり、周辺他都市と比べて、全交通手段に占める鉄道の割合がやや高くなっています。

一方、自動車利用をみると、全交通手段に占めるマイカー(運転)が約27%、送迎が約7%、合計で約34%となっています。これは、葉山町の全交通手段に占めるマイカーの割合(約47%)や他都市に比べ、特別高い利用にはなっていません。

また、代表交通手段別の交通目的割合をみると、10頁図2. 10に示すように、バス利用の約57%は「自宅⇒私事目的」であり、「その他の私事目的」を加えると約70%に達します。

以上のことから、逗子市の交通は、通勤・通学時間帯に集中して鉄道などが利用されている一方、昼間は、私的な目的を中心として、自動車の利用が合計で約38%(バス約4%、マイカー(運転)約27%、マイカー(送迎)約7%)、自転車と徒歩の利用の合計が約34%と、ほぼ同じような割合で利用されています。

*)パーソントリップ調査の概要を参照し

*) パーソントリップ調査の概要

- ・ パーソントリップ調査は、国土交通省及び5都県・3政令市及び3関係機関の12団体で構成する「東京都市圏交通計画協議会」が実施している調査で、昭和43年度から10年ごとに実施しており、最新値は平成10年(第4回調査)である。
- ・ 調査内容は、交通の主体である「人(パーソン)の動き(トリップ)」を把握することを目的に、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的や交通手段で移動したかについて、その1日の動きを調べたものである。
- ・ 集計は、ある施設を出発し、目的施設に到着するまでの1方向の全交通過程を1単位(トリップ)として捉える。例えば自宅から会社に行くまでの人の動きを以下の図でみると、自宅から会社まで(通勤目的)が1トリップである。
- ・ これを出発地(自宅)と到着地(会社)に着目して集計したものが、「発生量」と「集中量」となり、単位はトリップエンド(TE)となる。



- ・ 交通の目的は出発地と到着地の組合せにより定められる。本調査では一般的な次のような7つの目的種類を用いている。

(交通目的の種類)

| 出発地 | 到着地 | 目的種類 |
|-------------------|---------|-------|
| 自宅 | 通勤先へ | 通勤目的 |
| | 通学先へ | 通学目的 |
| | 業務 | 業務目的 |
| | 買物、私事等へ | 私事目的 |
| 勤務地、通学地、業務、買物・私事等 | 自宅へ | 帰宅目的 |
| 勤務地、業務 | 勤務地、業務へ | 勤務・業務 |
| 買物、私事等 | 買物、私事等へ | 私事目的2 |

- ・ 交通手段に着目した集計では、次のような2つの代表的な集計方法がある。1つは、「代表交通手段」と呼ばれ、1トリップを構成する徒歩-バス-鉄道-徒歩といったいくつかの交通手段から、集計上の優先順位(鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩)を与え、それに応じて集計したものと、もう1つは、駅までの交通や駅からの交通に着目した「駅端末交通手段」である。これも代表交通手段と同様に、集計上の優先順位に従って集計する。

図2. 9 平成10年市区町別の代表交通手段割合

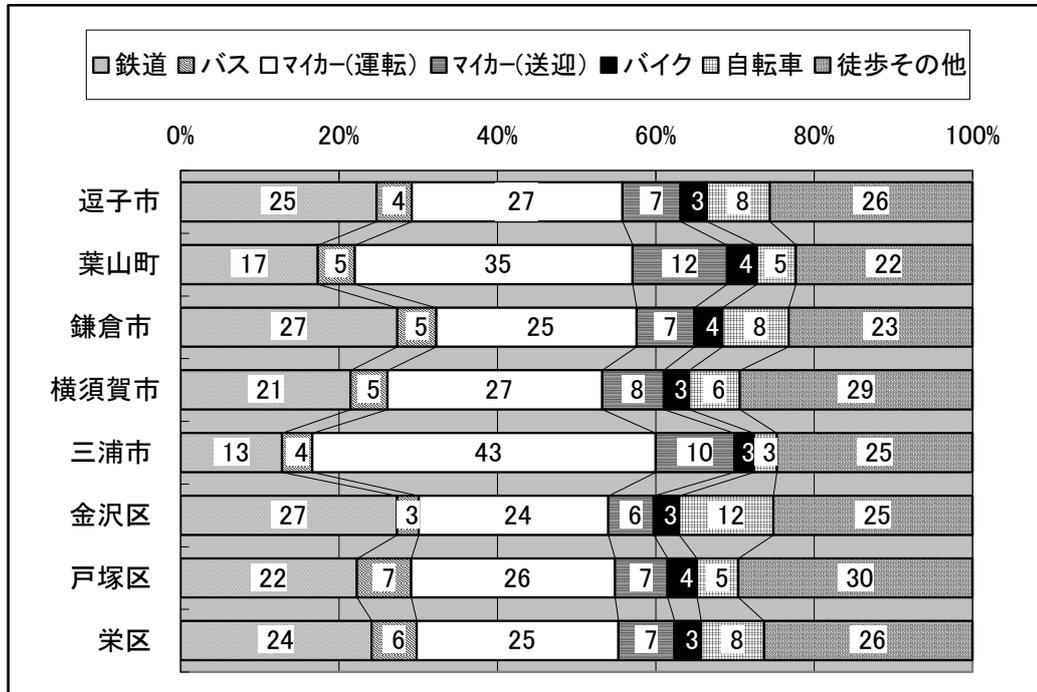
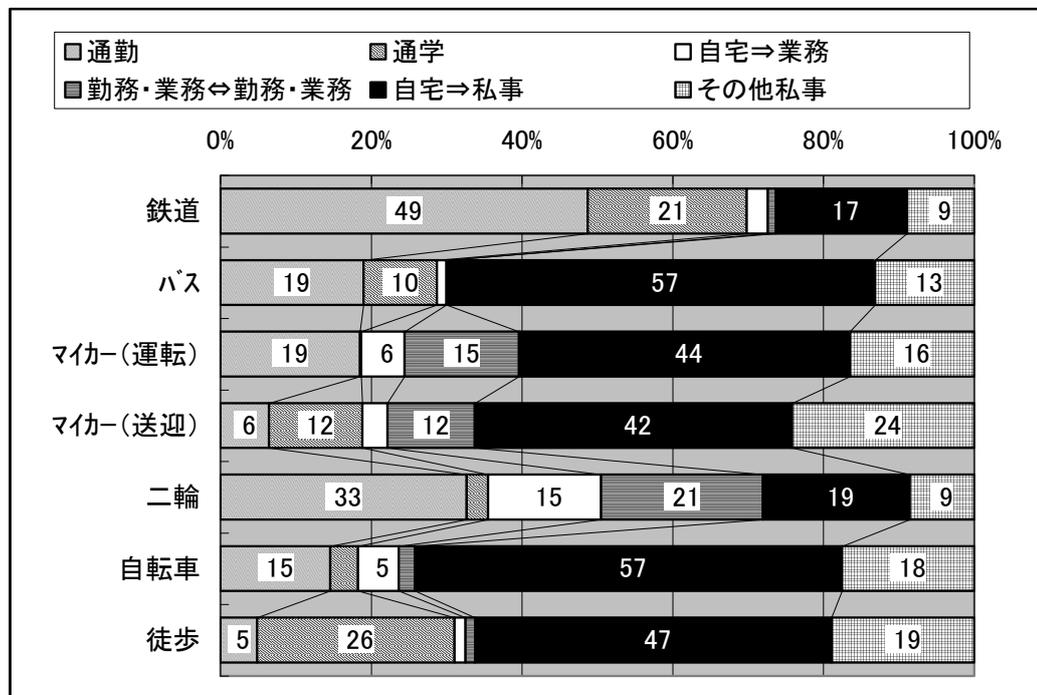


図2. 10 平成10年逗子市の代表交通手段の交通目的割合



資料:平成10年パーソントリップ調査結果

(地区別の交通発生状況と分布交通の特性)

逗子市の地区別の発生集中量*は、表2. 1に示すとおりであり、JR逗子駅周辺地区(逗子地区)では、発生集中量に対する地区面積の割合(発生集中量密度)が約537. 6人/haで、他地区に比べて非常に高く、比較的狭い地区内に交通が集中していることがうかがえます。

逗子地区の交通分布特性をみると、図2. 11に示すように、全交通手段では、市内の他の地区との交通分布が全体の約26. 9%、市外との交通分布が約48. 3%であり、他の地区や他市との交通分布が多いことから、逗子地区の吸引力の高さがうかがえます。

市外との分布交通では、葉山町との割合が最も高く、逗子地区の交通の約15. 1%を占めています。また、マイカーの約66. 8%は、市外との分布交通となっています。*)パーソントリップ調査の概要を参照してください。

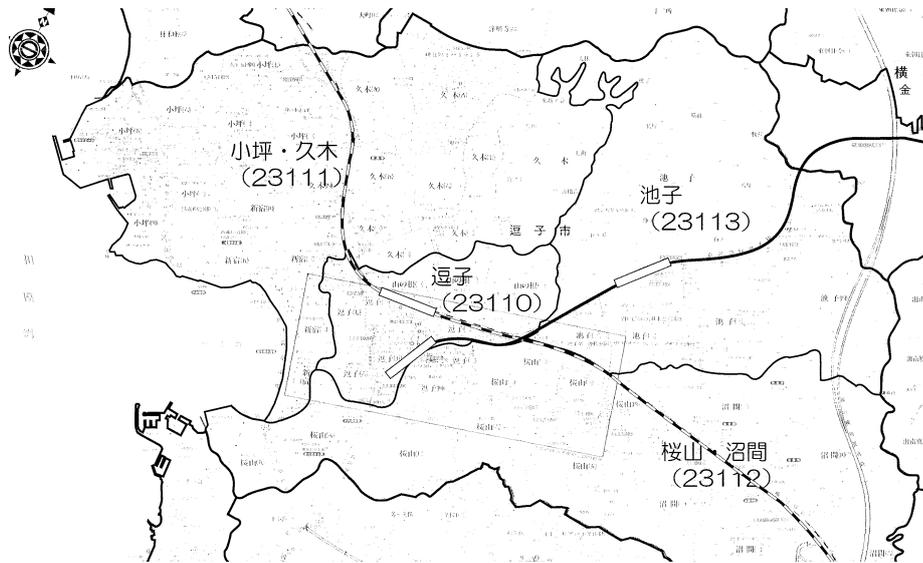
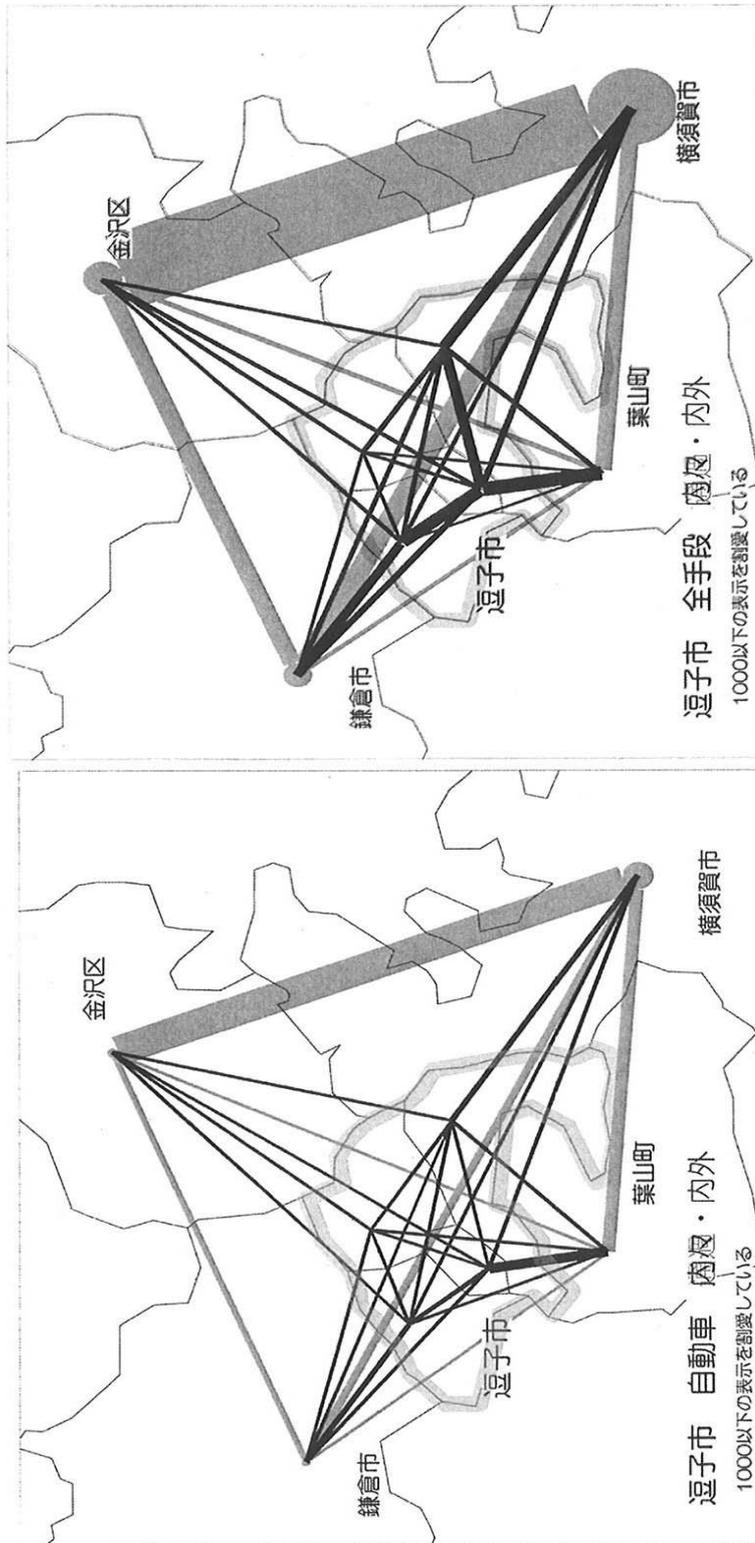


表2. 1 平成10年逗子市の地区別発生集中量の比較

| 地区名 | PT小ゾーン | 面積 (ha) | H15 夜間人口 (人) | 発生集中量 (人) | 密度 | |
|-------|--------|---------|--------------|-----------|-------------|----------------|
| | | | | | 人口密度 (人/ha) | 発生集中量密度 (人/ha) |
| 逗子 | 23110 | 125.8 | 9,536 | 67,613 | 75.8 | 537.6 |
| 小坪・久木 | 23111 | 475.5 | 22,439 | 65,951 | 47.2 | 138.7 |
| 桜山・沼間 | 23112 | 752.1 | 21,154 | 63,364 | 28.1 | 84.2 |
| 池子 | 23113 | 380.6 | 6,784 | 27,303 | 17.8 | 71.7 |
| 計 | | 1734.0 | 59,913 | 224,231 | 34.6 | 129.3 |

資料:平成10年パーソントリップ調査結果

図2.11 平成10年 逗子市の周辺都市を含めた交通分布特性



* 帯の太さが交通量の多さを表し、黒色の帯が逗子市に出発地又は目的地を持つ交通、灰色の帯が逗子市に出発地、目的地の何れも持たない交通(通過交通)

| 地区名 | PT/小 ゾーン | 逗子市内 | | | | 市外 | | | | 計 |
|-------|-------------|--------------|----------------|------|----------------|-----|------|----------|-----------|-------|
| | | 地区内々々 の地区 | 地区内々々 以外の地区 | 計 | 地区内々々 以外の地区 | 鎌倉市 | 葉山町 | 横須賀 市 | 横浜 川崎市 | |
| 逗子 | 23110 | 24.8 | 26.9 | 48.3 | 6.0 | 6.1 | 10.5 | 5.6 | 5.0 | 100.0 |
| 小坪・久木 | 23111 | 38.1 | 18.8 | 43.1 | 2.0 | 9.4 | 13.9 | 9.1 | 4.8 | 100.0 |
| 桜山・沼間 | 23112 | 35.8 | 18.9 | 45.3 | 5.0 | 4.6 | 11.4 | 13.6 | 6.5 | 100.0 |
| 池子 | 23113 | 26.1 | 19.9 | 54.0 | 4.1 | 3.2 | 12.7 | 21.7 | 7.4 | 100.0 |
| 計 | | 32.0 | 21.4 | 48.6 | 7.1 | 6.2 | 7.8 | 13.7 | 7.1 | 4.7 |

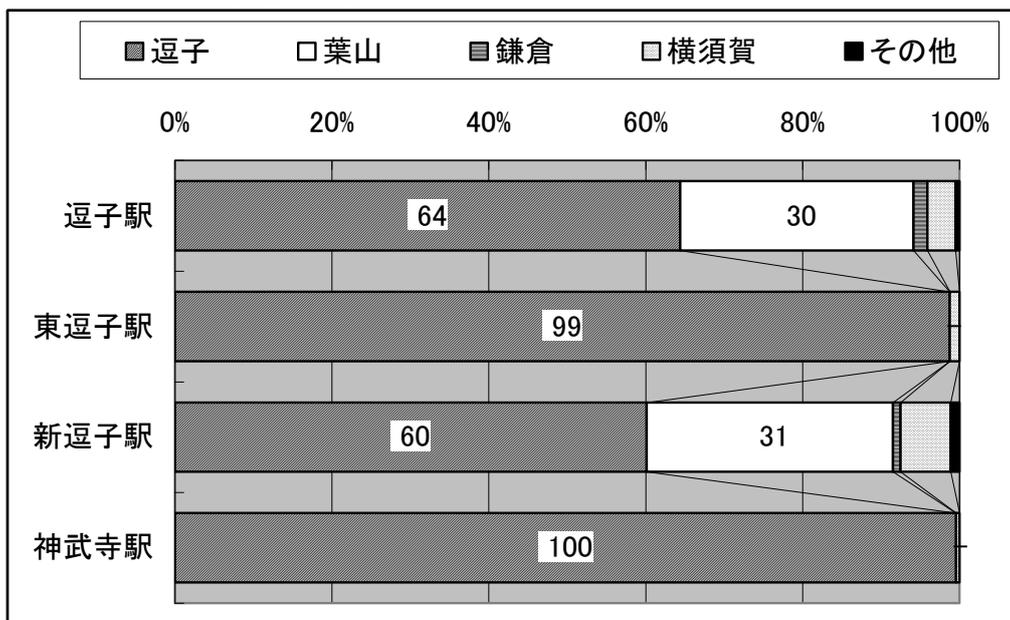
| 地区名 | PT/小 ゾーン | 逗子市内 | | | | 市外 | | | | 計 | |
|-------|-------------|--------------|----------------|------|----------------|------|------|----------|-----------|-----|---------------|
| | | 地区内々々 の地区 | 地区内々々 以外の地区 | 計 | 地区内々々 以外の地区 | 鎌倉市 | 葉山町 | 横須賀 市 | 横浜 川崎市 | | 東京 都 区分 |
| 逗子 | 23110 | 9.9 | 23.3 | 66.8 | 29.2 | 9.0 | 10.7 | 10.8 | 1.5 | 5.6 | 100.0 |
| 小坪・久木 | 23111 | 29.8 | 26.2 | 44.0 | 4.7 | 15.6 | 7.2 | 10.3 | 0.8 | 5.4 | 100.0 |
| 桜山・沼間 | 23112 | 26.4 | 20.1 | 53.5 | 9.7 | 5.5 | 16.8 | 15.3 | 1.2 | 5.1 | 100.0 |
| 池子 | 23113 | 16.3 | 28.2 | 55.5 | 8.9 | 2.7 | 12.5 | 20.4 | 4.2 | 6.8 | 100.0 |
| 計 | | 21.2 | 23.8 | 55.0 | 14.1 | 9.2 | 11.6 | 13.1 | 1.5 | 5.5 | 100.0 |

(鉄道駅の利用特性)

市内の鉄道駅の利用状況は、図2. 12に示すとおりであり、JR逗子駅や京急新逗子駅では、約4割が市外からの利用であり、そのうち約3割が葉山町からの利用となっています。一方、JR東逗子駅や京急神武寺駅は、ほぼ逗子市内からの利用に限定されています。

鉄道駅までの交通手段は、次頁図2. 13に示すとおりであり、JR逗子駅や京急新逗子駅は、市外からの利用が多いこともあり、全手段に占めるバスが約3割、マイカーとバイクが各々約1割、徒歩・自転車が約5割となっています。

こうした市外からの利用も多いことから、JR逗子駅は、午前の6～8時の通勤・通学時間帯に利用者の約4割、午後の6～8時に約2割の利用があるなど、特定の時間に利用が集中しています。

図2. 12 平成10年市内鉄道駅の利用割合

資料:平成10年パーソントリップ調査結果

図2. 13 平成10年市内鉄道駅を利用する交通手段割合

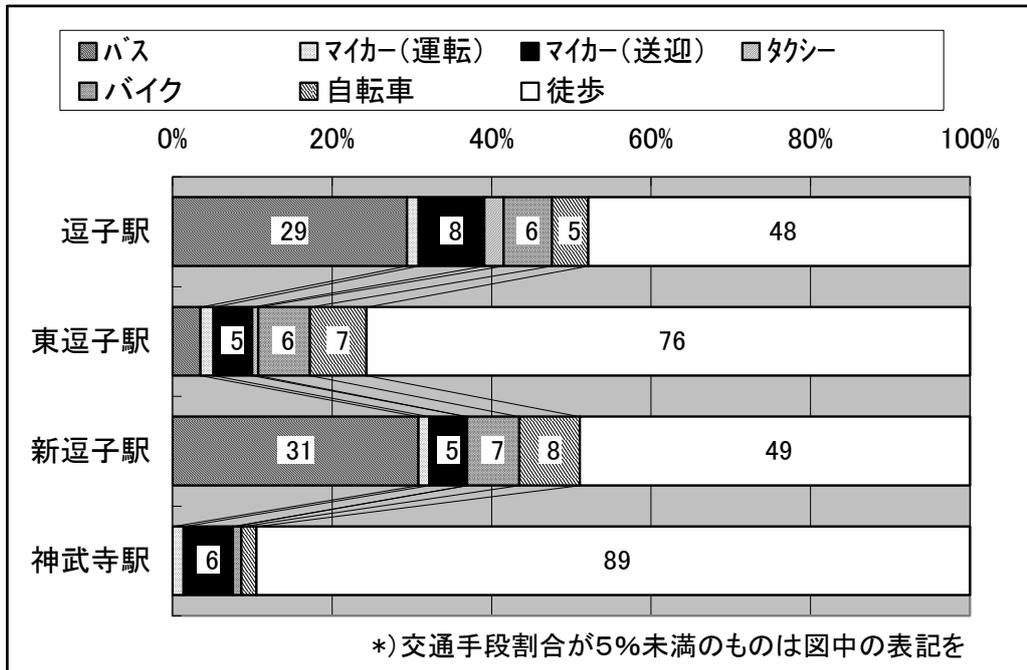
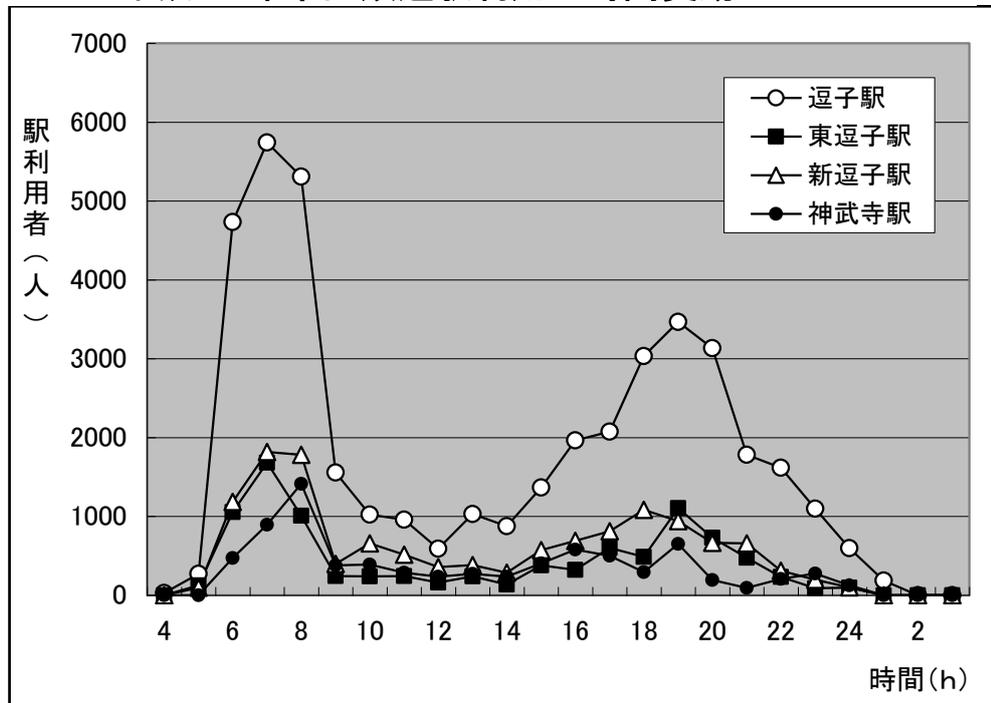


図2. 14 平成10年市内鉄道駅利用の時間変動



| 時間(h) | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 | 2 | 3 | | |
|-----------|-----|-----|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--|
| 利用者割合 (%) | 0.1 | 0.6 | 11.2 | 13.5 | 12.5 | 3.7 | 2.4 | 2.3 | 1.4 | 2.4 | 2.1 | 3.2 | 4.6 | 4.9 | 7.1 | 8.2 | 7.4 | 4.2 | 3.8 | 2.6 | 1.4 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| | | | 37.2 | | | | | | | | | | | | 22.7 | | | | | | | | | | | |

資料:平成10年パーソントリップ調査結果

⑤自動車交通特性

(自動車の保有状況)

逗子市の自動車の保有台数は、表2. 2に示すとおりであり、昭和63年から平成15年の間に約1. 38倍増加し、世帯数の増加を上回っています。

しかしながら、神奈川県内の約8割以上の都市が、1世帯当たり1台以上の自動車を保有している中で、逗子市はいまだ1世帯当たり1台に満たない低い保有水準となっています(図2. 15)。

(道路交通量)

逗子市の現在の道路の混雑状況は、次頁図2. 16に示すとおりであり、(主)横須賀・逗子線は昼間(午前7～午後7時)交通量が約1. 3万台、これを1日に換算すると約2万台の交通量が発生していることとなります。

交通量を道路容量で除して需給バランスを評価した道路混雑度*は、既に1を上回り、市内の道路網は、飽和状態に達しつつあります。

表2. 2 逗子市の自動車保有状況の変化

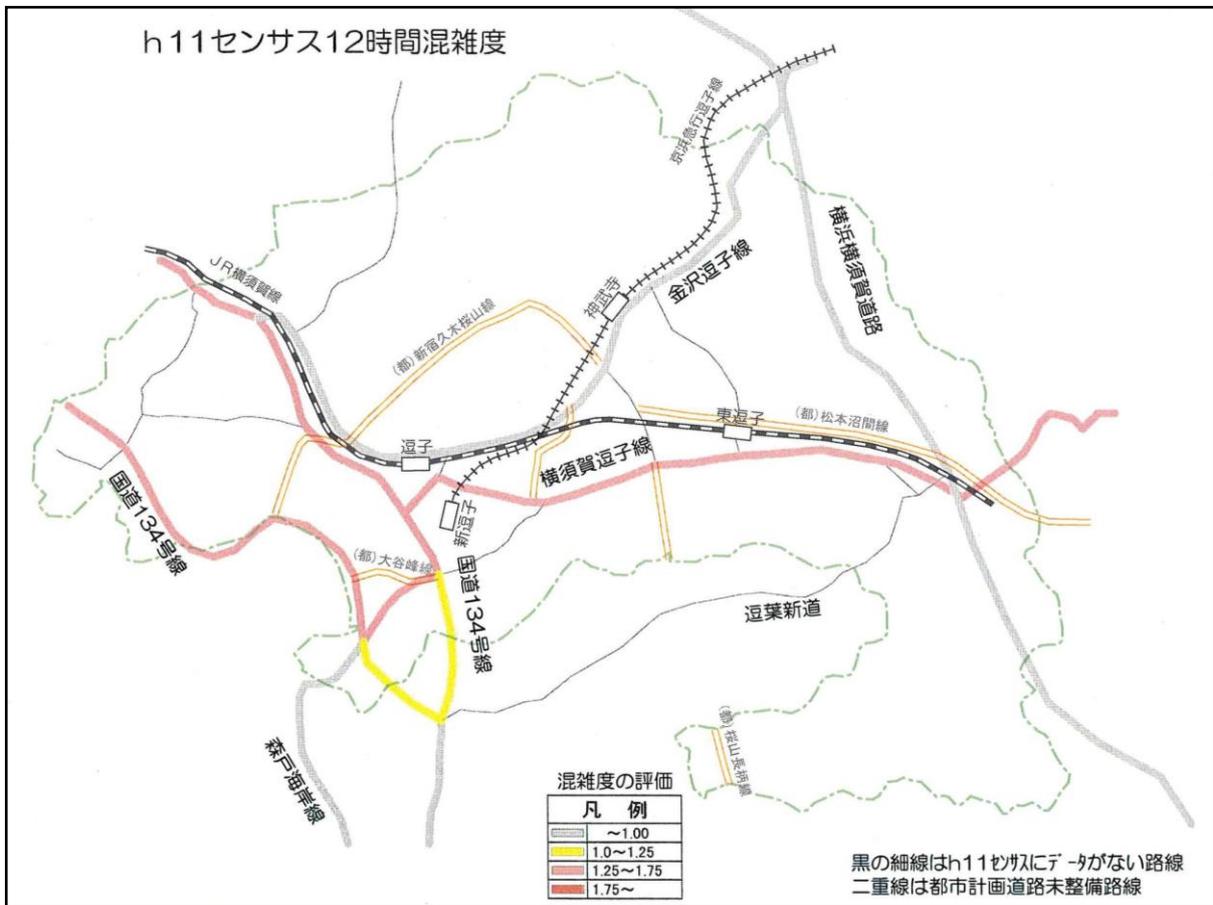
| | 世帯数 | 自動車保有台数(台) | 1世帯当りの自動車保有台数(台/世帯) |
|---------|--------|------------|---------------------|
| 昭和63年 | 20,194 | 15,190 | 0.75 |
| 平成15年 | 24,758 | 20,997 | 0.85 |
| H15/S63 | 1.23 | 1.38 | 1.13 |

資料: 地域経済総覧

図2. 15 平成11年一世帯当たりの自動車保有台数



図2. 16 平成11年 逗子市の1日の道路混雑状況



*) 道路混雑度の評価

| 混雑度 | 交通状況の推定 | | |
|-------------|---------|----------------|--|
| | 飽和時間 | 交通量／道路容量 | 状況 |
| 1.0未満 | なし | 1以下 | 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。 |
| 1.0～1.25未満 | 1～2時間以下 | ほとんどの区間で1以下 | 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。 |
| 1.25～1.75未満 | 0～12時間 | 1以上の時間が10～15% | ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。 |
| 1.75以上 | ほとんどの時間 | 1以上の時間が50%を超える | 慢性的混雑状態を呈する。 |

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)

⑥上位関連計画

逗子市交通計画の策定に向け、まちづくりの基本方針などをはじめとして、整合を図ることが必要な上位計画や関連計画の主なものは、次のとおりです。

| | 名称 | 策定時期 | 対象期間 | 内容 |
|------|------------------------|-------|-----------------------|---------------------------------------|
| 上位計画 | 逗子市総合計画 (基本構想) | 平成9年 | 平成9年 ～27年 | 逗子市の総合的・計画的なまちづくりの指針 |
| | 逗子市総合計画 (基本計画 2006) | 平成14年 | 平成14年 ～18年 | 基本構想の実現に向け基本的施策の体系別計画とその基礎条件及び計画の推進方法 |
| | 逗子市都市計画マスタープラン | 平成10年 | 平成10年 ～27年 | 市域の都市の景観、都市計画上の課題などを踏まえた総合的な都市計画の基本方針 |
| 関連計画 | 逗子市交通バリアフリー基本構想 | 平成15年 | 平成16年 ～22年 (目途) | 計画の中で定めた特定経路のバリアフリー化を推進する基本構想 |
| | 環境基本計画 | 平成11年 | 平成11年 ～27年 | 環境の保全及び創造に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る |

上記の計画から、交通計画の策定に特に関連の深い事項などを以下に抜粋します。

また、現在、「逗子市都市計画マスタープラン」に代わる「逗子市まちづくり基本計画」や「逗子市中心市街地活性化基本計画」などの策定に向けた検討が進められています(逗子市中心市街地活性化基本計画は平成17年2月に策定)。

交通計画は、これらの策定内容を踏まえつつ、交通に関する基本方針に大きな変更が生じた場合には、必要に応じて見直しを検討します。

『逗子市総合計画 基本計画 2006』での交通に関する主な計画(抜粋)

【生活環境】

- ・ 放置自転車など禁止区域の見直しと禁止区域内の放置自転車などの取締りなど、防止対策を図るとともに、駐輪・駐車場利用を促進する。また、交通安全マナーの啓発などにより、商店街の歩道上への商品陳列品の排除に努める。

【都市機能】

(道路)

- ・ 2002年度を目途に、市道交差点の歩道の段差改善工事を完了する。県道については、県に要望し市域全域の道路のバリアフリー化を推進する。
- ・ アプローチ道路となる逗子62号線、83号線をシンボルロードとして整備する。
- ・ 文化・教育ゾーンの整備に際し、現道内に在置する障害物(電柱など)の撤去・移設を積極的に進め、歩道のうるおいやすらぎを創出する道路整備を推進する。
- ・ 狭あい道路拡幅整備のため、後退用地の市への寄附に対する理解と協力を求める。
- ・ 道路舗装打換計画を策定し、劣化の著しい路線の舗装の打換えを推進する。
- ・ 都市計画に基づく適切な道路整備に向け、神奈川県や関係住民との協議・調整を図る。

(市街地整備)

- ・ 金沢・池田踏切の遮断時間の短縮化、南北横断対策、駅裏駐車・旋回場の設置、北口の交通安全対策を進めるなど、JR逗子駅周辺地区の整備を図る。
- ・ 市民との合意形成を図り、JR東逗子駅前に複合施設を建設する。また、JR東逗子駅の駅前広場整備、歩道整備などと併せた周辺整備を関係機関と調整し推進する。
- ・ 鉄道事業者と協議し、昇降装置の設置やスロープ化による段差解消を促進する。
- ・ 地区計画などによる整備の手法と具体的な道路整備事業とを組み合わせて効率的な整備を図る。また、交通計画の策定に向け、市内交通の実情を十分踏まえ、基本的方向性を固める。
- ・ ミニバスの可能性について、2001年導入の具体例をもとに研究する
- ・ 文化・教育ゾーンを整備する中で、電線類地中化を推進する。

『逗子市都市計画マスタープラン』での交通体系整備方針(要点の抜粋)

①幹線道路整備方針

○体系的な道路ネットワークの形成

道路整備の可能性のある部分については、中心市街地の渋滞緩和に役立つ回機能や放射機能を重視しつつ、市全体の交通ネットワークを考慮して、整備を進めます。

○都市計画道路の見直しの検討

将来的に整備が困難だと想定される区間については、代替路線も含めて、都市計画道路の見直しの検討を図ります。

○鉄道と道路との立体交差化整備の検討

防災安全性及び南北市街地の一体性の強化の観点から整備の検討を図ります。

②生活道路整備方針

○既成市街地内の生活道路整備の推進

○住宅団地と既成市街地を結ぶ生活道路整備の推進

○谷戸内の生活道路整備の推進

沿道建物のセットバックによる生活道路の拡幅整備及び非常時に人だけでも避難することのできる通路の整備を推進します。

③歩行者ネットワーク整備方針

○拠点とゾーンを結ぶネットワークの形成

○避難道路における歩行者空間の確保

○快適な歩行者空間の確保

河川沿いの歩行者空間の整備を図ります。

○レクリエーション機能を持つ歩行者空間の充実

④その他の整備方針

○駐車場の整備の誘導

JR逗子駅周辺、夏や年末の小坪地区においては、駐車場の整備を誘導します。

○駅前広場の整備の検討

鉄道と道路との立体化整備の可能性や人工地盤による駅前広場整備の可能性も踏まえ、JR逗子駅北口の駅前広場整備の検討を図ります。JR東逗子駅については、駅周辺の整備と一体的な駅前広場の整備を検討します。

○ソフト手法の導入検討

交通需要を道路整備のみによって充足するというハード面のみの手法には限界があることから、交通需要の適切な誘導を図るという観点から、ソフト手法の導入を検討します。

○公共交通機関のバリアフリー化

『逗子市環境基本計画』での交通に関する主な事項(要点、関連事項の抜粋)

■大気保全

○施策の方向

◇自動車交通対策の推進

○役割

〈市民〉

- ・通勤通学などにはなるべく公共交通機関を利用し、マイカーの利用を控えます。
- ・アイドリングストップに努めます。
- ・低公害車の利用に努めます。

〈事業者〉

- ・業務用車両などの効率的利用に努めます。
- ・アイドリングストップに努めます。
- ・低公害車の利用・普及に努めます。

〈市〉

- ・アイドリングストップ対策を推進します。
- ・パークアンドライドなどソフト手法の検討や脱車社会の啓発を行います。
- ・公用車の効率的利用や低公害車の導入を推進します。

⑦市民意識の整理

既存のアンケート調査より、市民が感じている交通課題を以下に整理します。

■まちづくりに関する市民意識調査報告書(平成12年12月)

□調査対象:18歳以上の個人(逗子市民)

□標本数と回収率:3,000人(有効回収率63.3%)

(定住意識)

- ・市内の定住希望者はかなり多い(7割弱が定住希望)
- ・「医療施設が整っていない」「買い物・通勤・通学などに不便」などが移転希望者の理由

(地域の将来像)

- ・将来の望ましい地域イメージとしては、「病院や診療所に行くことに不便を感じない地域」「歩行者や車いすの人が安全に出歩ける地域」「自然に

「親しむことのできる地域」が過半数を超え、高齢者を意識した地域づくりへのニーズが高い。

(施設への満足度)

- ・ 施策への満足度が高いのは、「鉄道やバスなどの交通機関・幹線道路の充実」「ごみ処理、清掃、緑化など、まちの環境美化対策」「道路、下水道などの社会基盤の整備」などが上位を占めています。
- ・ 施設への不満が高いのは、「駅周辺の駐輪、駐車場の整備」、「高齢者や障害者に配慮した施設や道路の整備」、「逗子駅、東逗子駅周辺地区の整備・再開発への取組み」などが上位を占めています。

(市の施策として実現したらよいと思うこと、市が行っている施策の改善点、暮らしの中で日頃不満に思っていること)

- ・ 施設整備への要望が高くなっています。

【交通関係】

※自由記入欄からの集計

| 内容 | 回答数 | 割合 |
|----------------------------|------|-------|
| 逗子駅周辺の道路整備 | 104人 | 19.0% |
| 道路の整備 | 90人 | 16.5% |
| 駐車場・駐輪場の整備 | 71人 | 13.0% |
| 違法駐車・駐輪の取り締まり | 66人 | 12.1% |
| 安心して歩ける歩道の整備(逗子駅裏、なぎさ通りなど) | 62人 | 11.3% |
| 電車・バスなどの交通網の整備 | 54人 | 9.9% |
| 道路が狭い | 49人 | 9.0% |
| JR踏切の改善を促してほしい | 20人 | 3.7% |
| JR改札口の新設 | 13人 | 2.4% |
| 駅のエレベーターの設置 | 12人 | 2.2% |
| 道路工事の見直し | 6人 | 1.1% |

■買物動向アンケート調査結果報告書(平成15年10月)

□調査対象:原則として逗子市の商店街利用者もしくは逗子市に居住・勤務・
来訪したことがある者

□有効回答数:1,178件

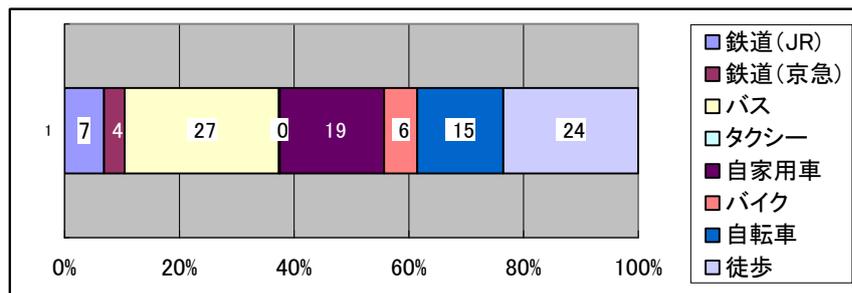
(居住地)

- ・ 来街者の約74%は市内居住者であり、市外の中では葉山町が約12%で最も多くなっています。

(交通手段)

- ・ 商店街への交通手段は、バス利用が最も多く約27%であり、鉄道とあわせると約39%の利用があります。

図2.17 逗子市の商店街への交通手段割合



(商店街、施設に対する満足度)

- ・ 「満足」が約47%に対し、「不満」が約35%であり、不満の理由としては「駐車場が未整備」が多くなっています。

(逗子市の街に欠けている機能、施設、整備)

- ・ 逗子市に欠けている機能、施設、整備では「駐車場」が最も多く、次に「駐輪場」となっており、交通施設への要望の高さが伺えます。

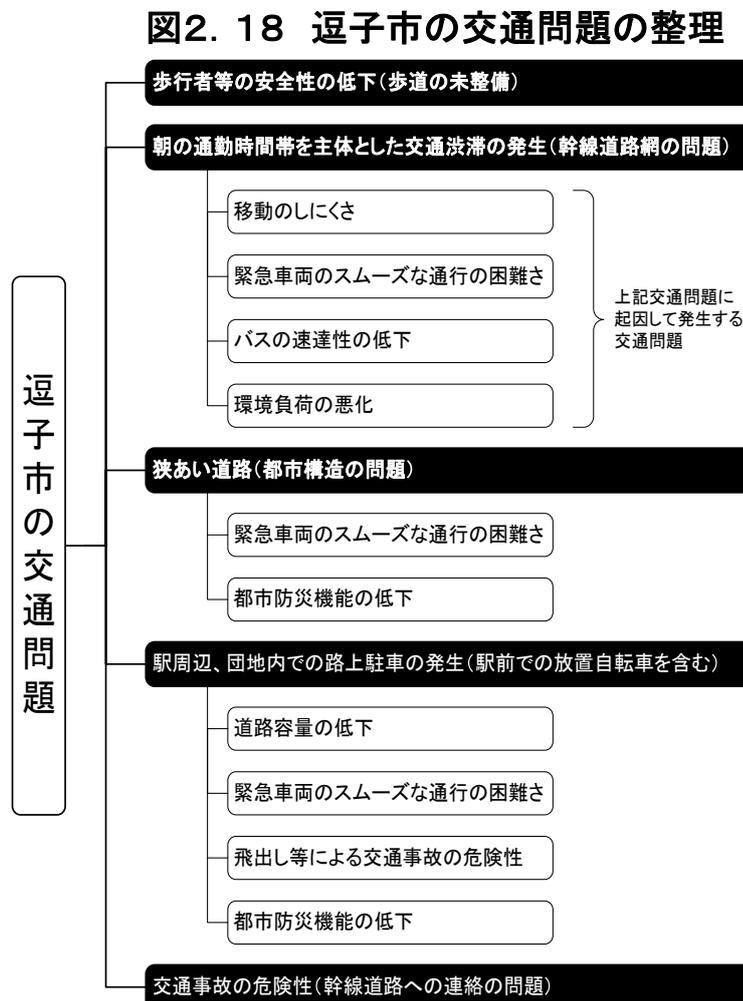
2) 逗子市の交通問題とその要因

①交通問題の認識

逗子市交通計画では、長期的な目標を定めつつ、短い期間内で少しでも交通問題を緩和させることが緊急の課題です。そこで、逗子市の交通問題のうち、身近に(日常的に)感じている交通問題を主体に検討を進めていきます。

主な交通問題は、前章の交通計画の基礎条件の整理、既往調査(JR逗子駅前交差点交通調査業務(平成13年7月)など)、逗子市交通計画での実態調査(平成16年6月22日実施)や逗子市交通計画策定委員会での議論などから図2. 18のとおり整理しました。交通問題の分布は次頁図2. 19*に示すとおりであり、主にJR逗子駅周辺に多く集まっていることがうかがえます。

*) 図2. 19は、策定委員会の議論の中で出された各委員が身近に(日常的に)感じている交通問題をまとめたものです。



②交通問題の発生要因

逗子市の交通問題を発生させる大きな要因として、都市の構造的な課題があげられます。この交通問題の発生要因を整理したものが次頁表2.3です。

市内の主な都市機能がJR逗子駅周辺に集中している中で、幹線道路網が、逗子駅周辺地区を中心に放射状に配置されていることから、交通の多くは、必ずこの地区を一度通過することになり、交通が集中します。

また、幹線道路網の整備が進んでいないまま、大規模団地がこれに“ブドウの房”のようにぶら下がり、自動車利用が増加したために、交通渋滞の発生や歩行者等の安全性を低下させたと考えられます。

さらには、路上駐車や横断歩行者により、車両の通行が一時的に滞ることや、幹線道路と鉄道が踏切によって交差している中で、踏切の遮断時間の短縮に向けた取組みが進められているものの、JR逗子駅では車両の連結作業により遮断時間が長くなることもあることも交通問題を悪化させる要因となっています。

表2.3 交通問題の発生要因の整理

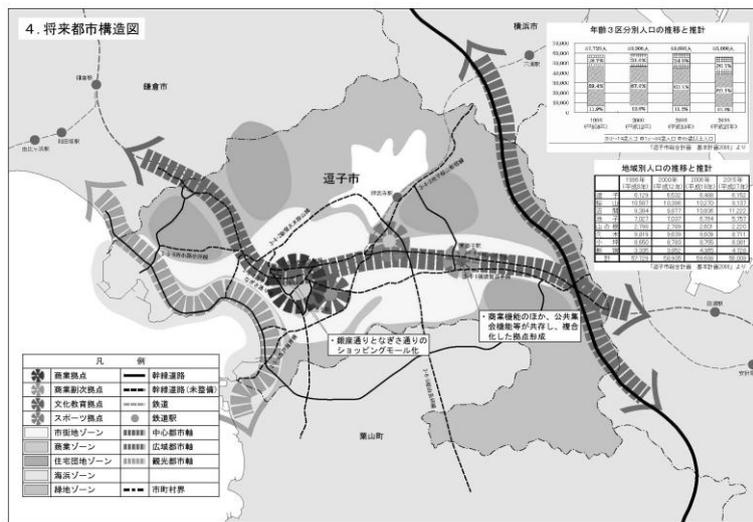
| 交通問題 | 地域 | | 交通問題を発生させる主な要因 |
|--|--|----------|---|
| 歩行者の安全性の低下 | 全市 | 幹線道路 | <ul style="list-style-type: none"> 団地などの開発に合わせた幹線機能の強化の遅れ 都市計画道路の未整備(歩道の未整備) 自動車利用の増加 歩道での自転車利用者のマナーの悪さ |
| | | 居住地区 | <ul style="list-style-type: none"> 狭あい道路 歩道の未整備 幹線道路の渋滞を避けるための生活道路への通過交通の進入 路上駐車が発生 |
| | 鉄道駅周辺 | JR逗子駅周辺 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の未整備(歩道の未整備) 違法駐輪による歩行空間の不足 |
| | | JR東逗子駅周辺 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の未整備(歩道の未整備) |
| 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の発生 | JR逗子駅周辺 <ul style="list-style-type: none"> 銀座通り JR逗子駅前交差点 池田通交差点 など | | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の未整備 幹線道路網の構造的な課題、JR逗子駅前広場での交通集中と横断歩行者による車両の一時的な通行阻害など 交差点の付加車線の未整備 |
| | 幹線道路 <ul style="list-style-type: none"> (主)横須賀逗子線 (県)金沢逗子線 など | | <ul style="list-style-type: none"> 団地などの開発に合わせた幹線機能の強化の遅れ 都市計画道路の未整備(道路容量の低下) 交差点処理能力の低下(クランク交差点、右折レーンなしなど) 踏切による一時的な通行遮断 |
| | (踏切) <ul style="list-style-type: none"> 久木踏切 池子踏切 | | |
| | 団地などと幹線道路を結ぶ交差点 | | |
| 路上駐車が発生 | | | <ul style="list-style-type: none"> マイカー利用による私事目的交通の増加 利用者のニーズに応じた駐車サービスの不足(配置問題) |
| 交通事故の危険性 <ul style="list-style-type: none"> 水道路 金沢新道踏切、池田踏切 など | | | <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路への渋滞を避けるための生活道路への通過交通の進入 歩道の未整備 |

3) 将来のまちづくりと交通需要の見通し

① 将来都市構造

逗子市の目指す将来都市構造は、図2. 20に示すとおりであり、自然環境に恵まれた緑豊かな住宅都市としての性格を活かしながら、既存の都市機能の強化を目指していくこととなります。

図2. 20 将来都市構造



資料: 逗子市都市計画マスタープラン

② 将来人口フレーム

逗子市の将来人口フレームは、表2. 4に示すとおりであり、平成15年をピークにゆるやかに減少していくことが予測されています。

また、高齢化の進行が著しく、平成27年には約3人に1人が65歳以上になることが予測されます。

表2. 4 逗子市将来人口フレーム

| | 現況値 (基準値) | 推計値 | | | | |
|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2000年 (平成12年) | 2003年 (平成15年) | 2006年 (平成18年) | 2009年 (平成21年) | 2012年 (平成24年) |
| 人口(人) 総計 | 58,905 | 60,372 | 59,688 | 58,734 | 57,497 | 56,008 |
| 0～14歳 | 7,057 (12.0) | 6,990 (11.6) | 6,852 (11.5) | 6,564 (11.2) | 6,216 (10.8) | 5,715 (10.2) |
| 15～64歳 | 39,449 (67.0) | 39,344 (65.2) | 38,029 (63.7) | 36,292 (61.8) | 35,041 (60.9) | 33,092 (59.1) |
| 65歳以上 | 12,399 (21.0) | 14,038 (23.3) | 14,807 (24.8) | 15,878 (27.0) | 16,240 (28.2) | 17,201 (30.7) |

資料: 逗子市総合計画基本計画

③将来交通量の見通し

将来交通量の予測方法は、図2. 21に示すとおりであり、PT調査の推計結果を用いて、本市の道路網や人口分布などに合うように、再計算しています。将来の代表交通手段割合は、図2. 22に示すとおりであり、将来的には、全交通手段に占める自動車の割合がやや増加し、バスや徒歩二輪の割合が低下することが予測されています。

図2. 21 路線別交通量の予測方法

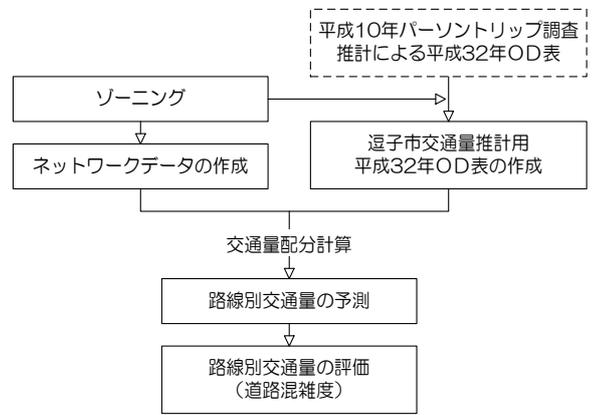
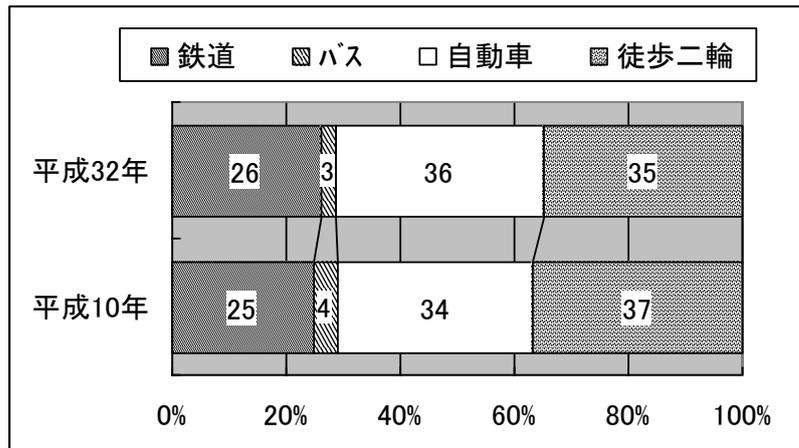


図2. 22 逗子市の代表交通手段割合の変化(将来の見通し)

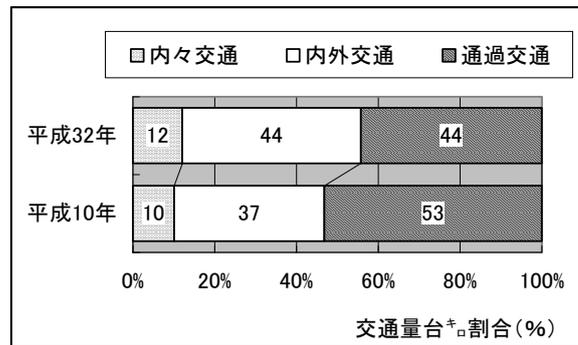


平成32年路線別交通量の予測結果(交通シミュレーション)では、逗子以外の他都市も含め、現在計画されている都市計画道路を整備すると、次のような理由から、道路混雑は概ね解消することが予測されます。

(通過交通の減少)

自動車の走行距離の総和を示す走行台キロを用いて、逗子市の全交通量に占める通過交通量の割合を算定した結果を、次頁図2. 23に示します。現況(平成10年)では、通過交通*割合が約5割であるのに対し、将来(平成32年)では約4割に減少することが予測されています。

図2. 23 逗子市内を走行する自動車交通量の内訳

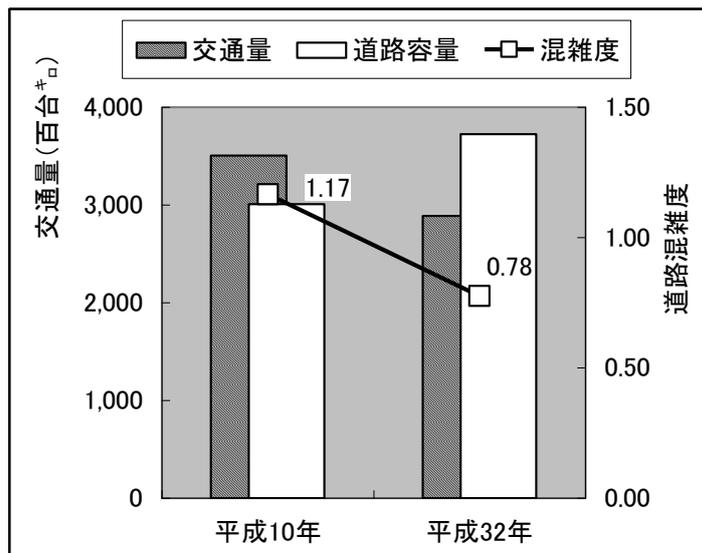


*) 内々交通: 逗子市に出发地と目的地の両方をもっている交通
 内外交通: 逗子市に出发地又は目的地のどちらかをもっている交通
 通過交通: 逗子市に出发地と目的地の何れももっていない交通

(道路容量の増加と適正ルートでの通行)

逗子市では、平成10年から平成32年にかけて自動車交通量が約1.1倍増加することが予測されています。こうした中、市内の道路網は、通過交通の減少や道路整備に伴う交通混雑の緩和によって幹線道路の整流化が進み、混雑を避けるための迂回交通などが減少することが予測されることから、図2. 24のとおり、市内の平均混雑度は、現況(平成10年)の1.17から将来(平成32年)は0.78に減少することが予測されます。

図2. 24 市内の道路を使っている自動車交通量と道路容量の変化



*) 図中交通量の単位は、自動車の走行距離の総和を示す走行台キロであり、交通量(台)×走行距離(道路区間) (キロ)で表します。よって、迂回交通等が減少して走行距離が短縮されると減少します。

4) 逗子市交通計画の目標

いままで整理してきた内容から、交通計画の目標(目指すべき方向性)は、次のように定めます。その設定までの流れを整理したものを図2. 25に示します。

(逗子市交通計画の目標)

交通問題の解決に向けて

- 歩行者等の安全性の向上
- 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和
- 都市防災の強化

将来のまちづくりへの対応

- 高齢社会への対応
- 環境負荷の軽減
- 将来都市構造の支援

図2. 25 逗子市交通計画の目標の設定の流れ



逗子市交通計画の目標

【交通問題の解決に向けて】

- 歩行者等の安全性の向上 ■朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 ■都市防災の強化

【将来のまちづくりへの対応】

- 高齢社会への対応 ■環境負荷の軽減 ■将来都市構造の支援

5) 計画目標の達成に向けた基本的な考え方

(1) 歩行者等の安全性の向上

歩行者等(自転車を含む)の安全性の低下は、歩道の未整備や市道の約6割を占める狭あい道路によって、歩行者等と自動車が同じ道路上に混在していることや、十分な歩行空間が確保されていないことなどが原因となっています。

そのような中で逗子市は、ほとんどの地域で鉄道駅や路線バス停まで一定の徒歩圏内にあることから、「逗子市交通バリアフリー基本構想」に基づく計画の推進などにより、駅周辺やバス停までの歩行者等の安全性や快適性が向上すれば、よりモビリティ機能*を高めることができます。

今後、高齢化がますます進む中で、高齢者の社会参加を支援していくためにも、歩行者等の安全性を向上させることが非常に重要になってきます。

また、市内の大部分の踏切には、十分な歩道が設置されていないことから、安全でスムーズな横断環境を整備していくことが必要です。

そこで、逗子市交通計画では、歩行者等の安全性の向上を図り、より良い居住環境づくりを目指すために、生活動線、避難道路などの観点から道路機能を明らかにし、その機能に応じた歩道の整備計画を位置づけます。

*) モビリティ機能とは、移動のしやすさを表します。

| 道路の分類 | 道路機能 |
|---------|---|
| 幹線道路 | <ul style="list-style-type: none"> 逗子市と他の都市を結ぶ道路 逗子市内の主要な施設(駅、市役所など)に連絡する道路 |
| 主要な生活道路 | <ul style="list-style-type: none"> 居住地と幹線道路を結ぶ主要な道路(居住者がよく使う道路) |
| 生活道路 | <ul style="list-style-type: none"> 上記以外の道路 |

(2) 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和

朝の通勤時間帯を中心としてJR逗子駅周辺に集中する交通の円滑な処理が困難となることから、交通問題が発生しています。逗子市の幹線道路は、JR逗子駅周辺地区を中心に放射状に配置されていることから、ここでの交通渋滞は、逗子市全体の交通流動に及ぼす影響が大きく、早急な対応が必要です。

その抜本的な対策としては、都市計画道路などの整備が必要ですが、その整備には相当の時間がかかると考えられます。このため、道路整備に比べ短期間での整備が可能な交差点改良などの施設整備を進めつつ、既存の道路機能を最大限活用しながら、今の道路の交通処理能力に合った交通円滑化対策を行うことが必要です。

(3) 都市防災の強化

逗子市は、市道の約6割を狭あい道路が占めるなどの、都市基盤整備上の問題により、緊急車両の通行、避難路の不足、震災時の延焼などが課題となっています。

そこで、現在進められている計画や事業との連携を図りながら狭あい道路の整備を計画的に進め、都市防災の強化を図ります。

また、道路の隅切りの確保、部分的な道路拡幅などの比較的軽微な施設整備を進めつつ、既存の道路空間を最大限に活用する対策を進めます。

(4) 高齢社会への対応

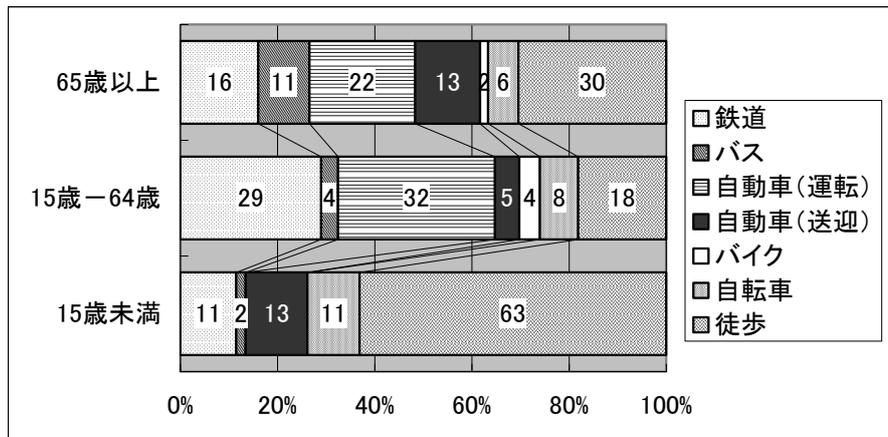
逗子市は、県内で2番目に高齢化が進んでおり、概ね4人に1人が65歳以上となっています。平成27年には、高齢化がさらに進み、約3人に1人が65歳以上となることが予測されています。

このような中で、高齢者などが交通事故の発生などを心配せずに、安

心して外出できるような交通環境の整備が求められています。このためには、将来に渡った継続的なサービスの提供と、安全性や体への負担をより少なくすることを重視した取組みが必要です。

65歳以上の人の交通手段をみると、図2. 26に示すように、バスの利用や徒歩の他、自動車の運転なども多くなっています。

図2. 26 平成10年逗子市・年齢階層別の交通手段割合



資料:平成10年パーソントリップ調査

その一方で、高齢者の事故は、歩いている時が多くなっています*。

このため、高齢社会への対応を図っていくためには、坂道が多い地形条件などを考えると、高齢者のニーズに応じて交通バリアフリー化を進めるなど、公共交通をより便利にすることが求められます。

逗子市交通計画では、「高齢者」を65歳以上の市民とただちに位置づけるのではなく、マイカーなどの運転や、バス停までの移動、バス停で待つこと、路線バスの中で着座できないことなどに体力的な不安を感じる市民(移動の支援が必要な市民)をいうこととしています。

元気な高齢者などは、地域社会への貢献を通じて、逗子市での暮らしにより生き甲斐が感じられるように、ボランティア活動などに参画できる仕組みを検討していきます。

*) 高齢者事故はこんなとき(神奈川県警察のホームページより)

■ 高齢者の交通死亡事故の七割以上が、自宅近くの道路を歩いているときに起きており、その半数以上は横断歩道以外の所を横断中の事故でした。最近では昼間だけでなく、早朝の散歩や夜間の外出時の事故も目立っています。横断歩道や歩道橋があってもそれを利用しない人も多いのです。

■ 高齢者自身が運転中に事故を起こすケースの中では、出合頭と追突が目立ちます。「うっかり」や「ぼんやり」運転による事故など、高齢に伴う体力の低下などが原因と考えられます。

(高齢者の行動特性)

- ・ 長年にわたる無事故経験による自信から、警戒心が低下している。
- ・ 自宅周辺の道路は通いなれていて、十分な安全確認をせずに通行・横断している。
- ・ 視線が足元に偏り、視野が狭く、特に横断後半に接近してくる車に対する警戒心が薄い。
- ・ 横断する際、左側に対する安全認識が甘く、危険が接近しているにもかかわらず横断を始める。
- ・ 左右の安全確認に時間が掛かるうえ、行動開始にも時間が掛かる。

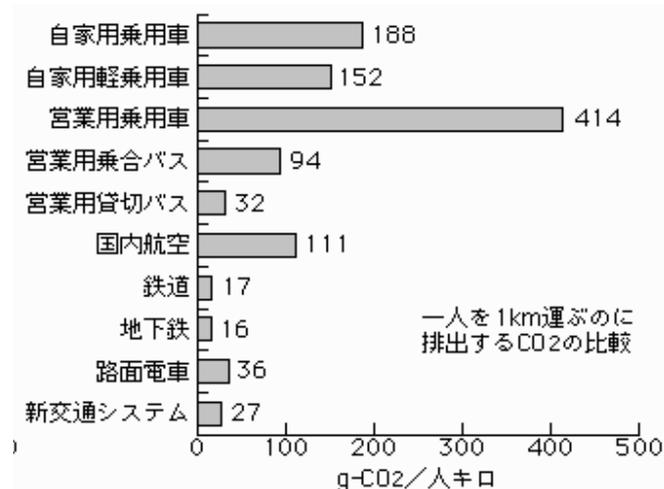
(5) 環境負荷の軽減

自動車は、交通渋滞により走行速度が低下すると、適正速度での走行時に比べ NO_x(窒素酸化物)や SPM(浮遊粒子状物質)などの大気汚染物質、CO₂(二酸化炭素)の排出量が多くなります。

こうしたことから、環境負荷の軽減を図っていくためには、交通渋滞の緩和や自動車利用を抑制するなどの対策を講じていくことが必要です。

また、図2. 27に示すように、1人を運ぶのに排出される CO₂ が、バスに対し乗用車が圧倒的に多いことから、地球温暖化の防止の観点なども踏まえ、基本的にはマイカー交通量の削減を促すことが必要です。

図2. 27 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位(平成 12 年度)



自動車の利用は、そのドアツードアの利便性ゆえに生活に欠かせないものとなっています。このため、市民のニーズに的確に対応した代替交通がない限り、他の交通手段を選択することは考えにくい状況にあります。

このため、坂道が多い地区などの地形条件や道路などの交通施設の整備状況などに配慮しつつ、それぞれの地域や市民ニーズに応じた、交通体系の整備が求められます。

その一方で、自動車の運転者が環境に配慮して交通手段を選択できるように、啓発活動や教育活動によって、運転者自身の意識を変えていくことも重要です。

また、これ以上、交通渋滞を悪化させないためには、マイカー利用を促すことが想定される開発行為に対して、マイカー以外の交通手段を用いても不便を感じることがないように「交通のあり方の検討」を促すことも必要だと考えています。

なお、環境負荷の軽減を図るための施策の展開に向けては、環境基本計画に基づく「行動など指針」の実現化を目指していきます。

(6) 将来都市構造の支援

逗子市では、現在検討が進められている「逗子市まちづくり基本計画」や「逗子市中心市街地活性化基本計画」(平成17年2月策定)などにより、長期的な展望を見据えた将来都市構造の検討が進められています。

そこで、将来的にはこれらの計画にそった交通課題への対応を図り、逗子市の将来都市構造の構築を支援していきます。

3. 交通体系の整備方針

- 道路整備方針の確立
 - ・幹線道路網
 - ・生活道路網
 - ・歩道
- ソフト施策の必要性
- 交通体系の段階整備目標
- 公共交通体系の確立

(1) 道路整備方針の確立

① 幹線道路網

逗子市は、今後、自動車交通量の増加が予測されますが、現在計画されている都市計画道路が全て整備されれば、交通渋滞は解消されることが予測されています。そうしたことから、交通問題の解決や都市防災の強化などのため、抜本的な対策として、都市計画道路の整備推進を図ることが必要です。

逗子市の幹線道路は、JR逗子駅周辺を中心に、県道を主体として放射状に配置されていますが、それを環状方向で結ぶ道路が整備されていないことが課題の1つにあげられます。また、三浦半島中央連絡道路と市内の道路との接続も課題であり、上位関連計画との整合を図りながら、将来都市構造を支える幹線道路ネットワークを確立していくことが必要です。一方、都市計画道路の整備率は現時点で約4割にとどまり、今後さらに約20kmの整備を必要としています。この10年間をみても整備はあまり進んでおらず、全ての整備には、長期的な展望を見据えざるを得ません。

しかしながら、都市計画道路は、単に自動車の“通路”としての機能だけではなく、歩行者や自転車の通路、公共交通網へのアクセス機能

などの交通機能に加え、通風・採光などの“居住環境機能”、都市の“防災機能”、都市の供給施設、処理施設*のための“都市空間”など、都市生活における様々な機能を担い、逗子市の将来都市構造の確立に向けた都市計画として定められているものです。

このため、都市計画道路の整備に向けては、その機能を明らかにし、それに応じた整備方針を明確化するとともに、交通渋滞などの問題を解決していくため、道路整備に比べ比較的短期間でその緩和効果が得られる交差点改良などの整備促進を図ることが必要です。

*）処理施設とは、供給施設（ガス、上水道、電気など）、処理施設（下水道など）のことです。

②生活道路網

幹線道路と居住地を結ぶ主要な生活道路は、一部都市計画道路が含まれているものの、その多くは都市計画決定されていない市道であり、なかには狭あい道路も含まれます。

そこで、生活道路の整備促進を図るためには、現在進められている計画や事業の活用を図りつつ、私的制限のかからない市道などに対し、その整備促進を図るための指針を明確にしていくことが必要です。

③歩道

歩道の整備方針は、道路機能に応じ次のように定めます。

【幹線道路網】

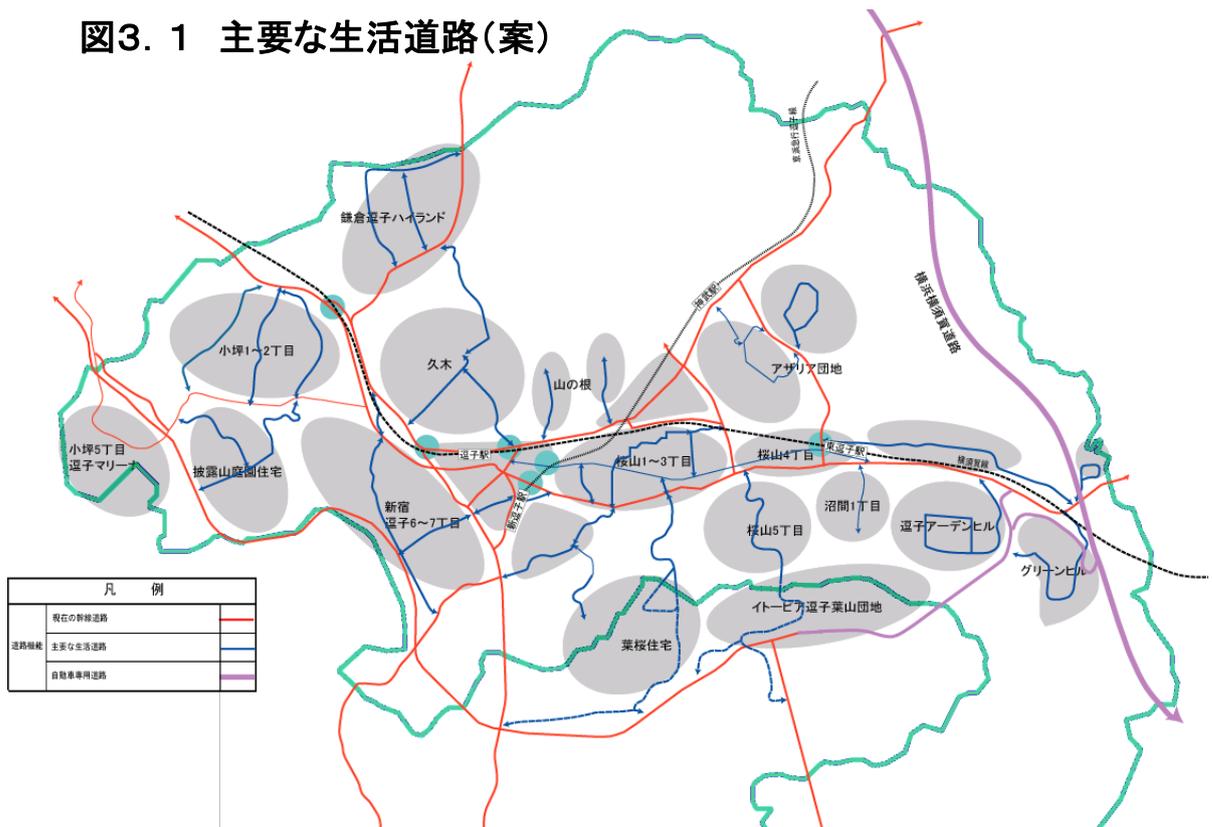
幹線道路に該当する道路は、その多くが都市計画道路となります。これらの道路は、路線バスや自動車の通行が多いことから、都市計画道路の整備を進めることにより歩道を確保していきます。

【生活道路網】

主要な生活道路は、図3. 1に示すとおりであり、主に1・2級市道が主体となります。これらの道路の中で、幹線道路の『抜け道、裏道』としての利用が多い道路では、通過交通の抑制策を講じていきます。

また、それ以外の生活道路を含め、関連計画などに従い、歩行者等が、安全で快適に通行できる道路環境を整備します。

図3.1 主要な生活道路(案)



※図題に(案)が付いているものは、この交通計画の中で確定したものではなく、社会情勢等の変化や上位・関連計画の動向、関係者や関係機関との協議等を踏まえ、必要に応じて適宜見直しの検討を行いながら、市民のニーズにより即した計画をつくりあげていくものです。

(2)ソフト施策の必要性

交通問題の取組みに向けては、集中するJR逗子駅周辺地区への様々な交通を安全かつ円滑に処理できるかが大きな交通課題となります。

逗子市が直面している交通問題に対し、道路整備などの施設整備のみによる計画では、これまでの進捗状況をみると、長期を見据えることが必要になります。また、JR逗子駅周辺では、路上駐車や横断歩行者の通行などによって、本来の道路機能が十分に満たされていない箇所もみられます。

このため、ソフト施策の実施を進め、既存交通施設を最大限活用し、交通運用の改善を図りつつ、今の道路機能に見合った交通体系の整備を促し、マイカーなどの乗入れ交通量の削減なども検討していくことが必要です。

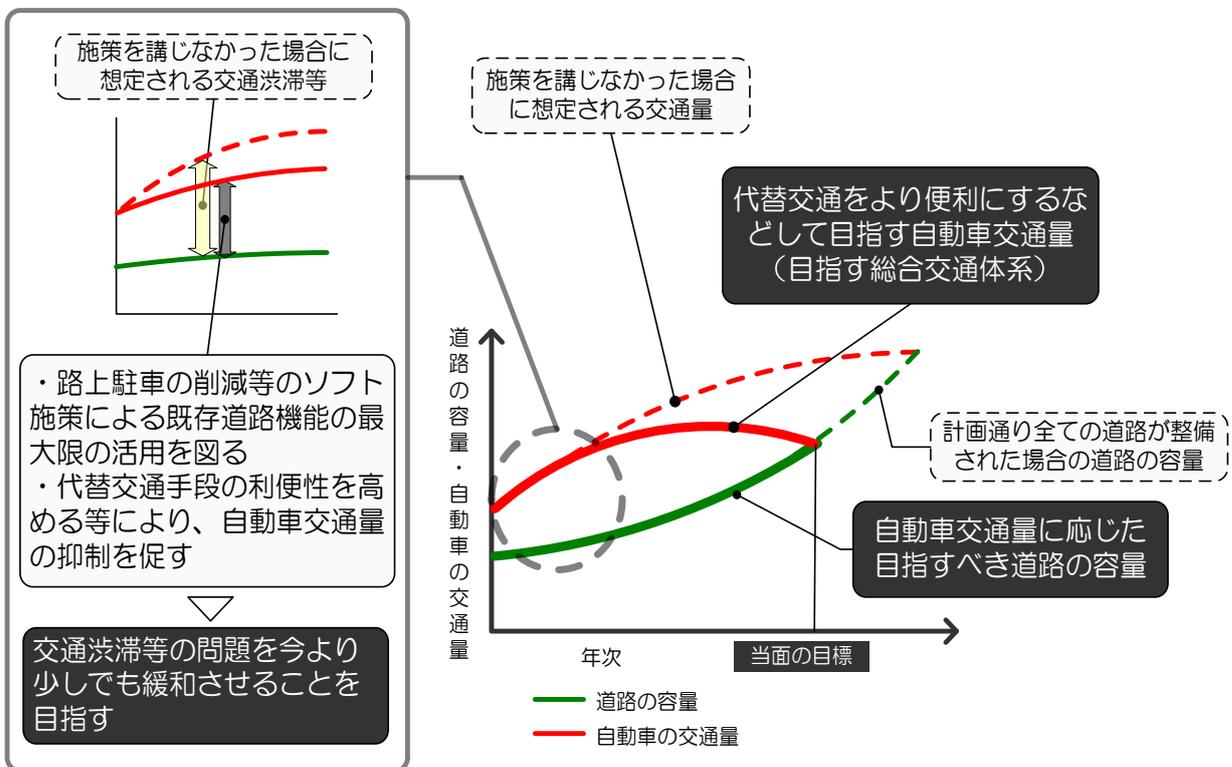
(3) 交通体系の段階整備目標

交通計画では、道路整備の見直し検討を踏まえつつ、ソフト施策の導入による交通体系の段階的な整備目標を次のように定めます。

将来的には図3. 2に示すように、路線バスなどの公共交通機関や自転車などの交通手段の充実、歩行環境の向上を図り、マイカーを使わなくても不便を感じないような交通体系を目指すとともに、その交通体系に見合った道路などの整備を長期に渡り継続的に努力します。

短期的(概ね5年以内)には、交通問題を今より少しでも緩和させることを目指し、既存の道路施設などを最大限に活用しながら、道路などの整備状況に応じた交通処理能力を見据えた上で、路線バスや自転車などの交通手段が、より安全かつ便利に利用できるような施策を実施し、道路環境に見合った交通手段の選択を促していきます。

図3. 2 交通体系の段階整備目標の考え方



(4) 公共交通体系の確立

逗子市の抱えている交通問題の解決に向けては、幹線道路が将来に渡って2車線であることを踏まえると、道路を効率的に運用することが必要であり、そのためには、表3. 1に示すように輸送効率の高い路線バスなどの利用を高めていく必要があります。

表3. 1 1人の走行(輸送)に必要な道路スペース(移動距離を考慮しない)

| | | | 路線バス | ミニバス | 自動車 | 自転車 | 徒歩 |
|-------------|----|-------------------|-------|-------|------|------|------|
| 車両寸法 *1 | 車長 | m | 10.49 | 6.90 | 4.70 | 1.90 | 0.30 |
| | 幅 | m | 2.30 | 2.30 | 1.70 | 0.60 | 0.75 |
| | 面積 | m ² | 24.13 | 15.87 | 7.99 | 1.14 | 0.23 |
| 乗車人員 *2 | | 人 | 30 | 16 | 1.3 | 1 | 1 |
| 1人の移動に必要な面積 | | m ² /人 | 0.80 | 0.99 | 6.15 | 1.14 | 0.23 |

*1) 乗用車:「道路構造令」小型自動車、バス:(日野自動車パンフより)

*2) 乗用車:PT調査、バス:着座数

さらに、高齢社会への対応や環境負荷の軽減を図っていくためには、現在の優れたバスサービスなどの維持・強化を図りつつ、歩行者や自転車ネットワークとの連携をより強化した総合的な交通体系を確立していく必要があります。

そのためには、歩行者や自転車の安全で快適な通行空間の確保を図るとともに、交通の結節点となる駅前広場やバス停などでのより円滑な乗換えを確保していく必要があります。

公共交通体系の確立に向けては、行政、交通事業者、市民の協働体制の強化が不可欠であり、それを促すための啓発活動などが必要です。併せて、幹線道路の交通を圧迫しかねない、開発行為に対しては、交通渋滞などをこれ以上悪化させないための対策など、公共交通体系を支援する取組みも必要です。

4. 逗子市交通計画の目標の達成に向けた 取り組むべき交通課題とその対応方針

1) 取り組むべき交通課題の設定

逗子市交通計画の目標を達成するために取り組むべき交通課題は、次頁表4. 1に示すとおりです。

また、次頁表4. 1を交通課題毎に、ハード政策とソフト施策に区分したものを45頁表4. 2に示します。

表4. 1 交通計画の目標の達成に向けた取り組むべき交通課題(1/2)

| | 計画目標 | 地域 | 交通課題 | |
|-------------|----------------------|--|--|--|
| 交通問題の解決に向けて | 歩行者等の安全性の向上 | 全市 | ①都市計画道路の整備方針 ②狭あい道路の整備 ③電線類地中化の整備促進 ④生活道路の通過交通対策 ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 ⑥交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 | |
| | | (ねらい) ・交通安全 ・歩道整備 ・歩車共存 | | |
| | | 鉄道駅周辺 | ⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進 ⑭放置自転車対策 ⑮駅周辺の交通環境の向上対策 | |
| | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | JR逗子駅周辺 ・銀座通り ・JR逗子駅前交差点 ・池田通交差点 など 幹線道路 ・(主)横須賀逗子線 ・(県)金沢逗子線など JR逗子駅周辺以外の踏切 ・久木踏切、池田踏切 団地などと幹線道路を結ぶ交差点 | ①都市計画道路の整備方針 ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 ⑥交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 ⑦公共交通の利用促進 ⑧自転車ネットワーク体系の整備 ⑨交通施策への市民参加の支援 ⑩大規模開発に伴う交通対策 ⑬路上駐車対策 ⑮駅周辺の交通環境の向上対策 | |
| | 都市防災の強化 | | (ねらい) ・道路整備などによる道路容量の強化 ・既存道路施設の最大限の活用 ・代替交通手段の利便性の向上 | ①都市計画道路の整備方針 ②狭あい道路の整備 ③電線類地中化の整備促進 ⑬路上駐車対策 ⑭放置自転車対策 |

※表中の番号は表4. 2と対応しています。

(ねらい)
 ・道路整備などによる緊急輸送経路、避難路、延焼遮断帯の強化
 ・既存道路施設の最大限の活用

表4.1 交通計画の目標の達成に向けた取り組むべき交通課題(2/2)

| | 計画目標 | 交通課題 |
|--------------|---|--|
| 将来のまちづくりへの対応 | 高齢社会への対応 (ねらい) ・ 交通事故の低減 ・ モビリティの確保 (歩道整備、公共交通の利便性の向上) | ①都市計画道路の整備方針 ②狭あい道路の整備 ③電線類の地中化の整備促進 ④生活道路の通過交通対策 ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 ⑥交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 ⑦公共交通の利用促進 ⑨交通施策への市民参加の支援 ⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進 ⑭放置自転車対策 |
| | 環境負荷の軽減 (ねらい) ・ 自動車からの排出ガスの低減 ・ 交通渋滞の緩和、自動車利用の抑制 ・ 代替交通手段の利便性の向上 ・ 啓発・教育活動 | ①都市計画道路の整備 ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 ⑥交差点の処理機能及び横断歩行者の安全性の向上 ⑦公共交通の利用促進 ⑧自転車ネットワーク体系の整備 ⑨交通施策への市民参加の支援 ⑩大規模開発に伴う交通対策 ⑬路上駐車対策 ⑮駅周辺の交通環境の向上対策 |
| | 将来都市構造の支援 (ねらい) ・ 上位・関連計画との整合 | ①都市計画道路の整備方針 ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 ⑦公共交通の利用促進 ⑧自転車ネットワーク体系の整備 ⑪まちづくりを支える交通対策 ⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進 |

表4. 2 交通計画の目標の達成に向けた交通課題

(◎：目標達成に向け特に関連する交通課題)

| 交通計画の目標 交通課題 | | 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-----------------|----------------------------|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| | | 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| 全 市 的 | ①都市計画道路の整備方針 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | ②狭あい道路の整備 | ◎ | | ◎ | ◎ | | |
| | ③電線類地中化の整備促進 | ◎ | | ◎ | ◎ | | |
| | ④生活道路の通過交通対策 | ◎ | | | ◎ | | |
| | ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ |
| | ⑥交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | |
| | ⑦公共交通の利用促進 | | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ |
| | ⑧自転車ネットワーク体系の整備 | | ◎ | | | ◎ | ◎ |
| | ⑨交通施策への市民参加の支援 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | |
| | ⑩大規模開発に伴う交通対策 | | ◎ | | | ◎ | |
| | ⑪まちづくりを支える交通対策 | | | | | | ◎ |
| 駅 周 辺 | ⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進 | ◎ | | | ◎ | | ◎ |
| | ⑬路上駐車対策 | | ◎ | ◎ | | ◎ | |
| | ⑭放置自転車対策 | ◎ | | ◎ | ◎ | | |
| | ⑮駅周辺の交通環境の向上対策 | ◎ | ◎ | | | ◎ | |

:ハード施策
 :ハード施策+ソフト施策
 :ソフト施策

2) 交通課題への対応方針

- 全市的な交通課題への対応方針
- 鉄道駅周辺の交通課題への対応方針
- 地区別(鉄道駅周辺地区)の交通課題への対応方針

(1) 全市的な交通課題への対応方針

① 都市計画道路の整備方針

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |

■ ハード施策

都市計画道路の整備状況は48頁図4. 1に示すとおりであり、未整備道路の整備手法は、大きく次の2つに分類されます。

- (イ) 歩行などの安全性の向上を図るための現況道路の拡幅
- (ロ) 道路容量の強化を図るための道路整備(JR逗子駅周辺の交通分散や鉄道によって分断されている市域の南北間の円滑な連絡を確保するための道路の新設)

(歩行などの安全性の向上を図るための現況道路の拡幅)

歩行環境の強化を図るための現況道路の拡幅については、48頁図4. 2の歩道の整備方針(案)に従い、他の計画との連携を図りつつ、効率的・効果的に歩道の整備促進を図ります。

(道路容量の強化を図るための道路整備)

道路容量の強化を図るための道路整備については、49頁図4. 3に示す

とおりであり、JR逗子駅周辺のバイパス機能などにより、道路混雑の緩和や将来都市構造の構築を目指します。

これらの都市計画道路は、上位・関連計画との整合を図りつつ、有料道路の有効活用(弾力的な料金施策の導入)などによる交通動線の転換や逗子市周辺地区でのソフト施策の導入によるマイカー需要に応じて、その整備促進を図ります。

また、JR逗子駅周辺における未整備都市計画道路については、幹線道路としての機能を有している一方で、将来のまちづくりにおいて、一部はモール化の計画が検討されているなど、事業実施に際し、今後、関係機関との調整を進めていきます。

図4.1 都市計画道路の整備状況

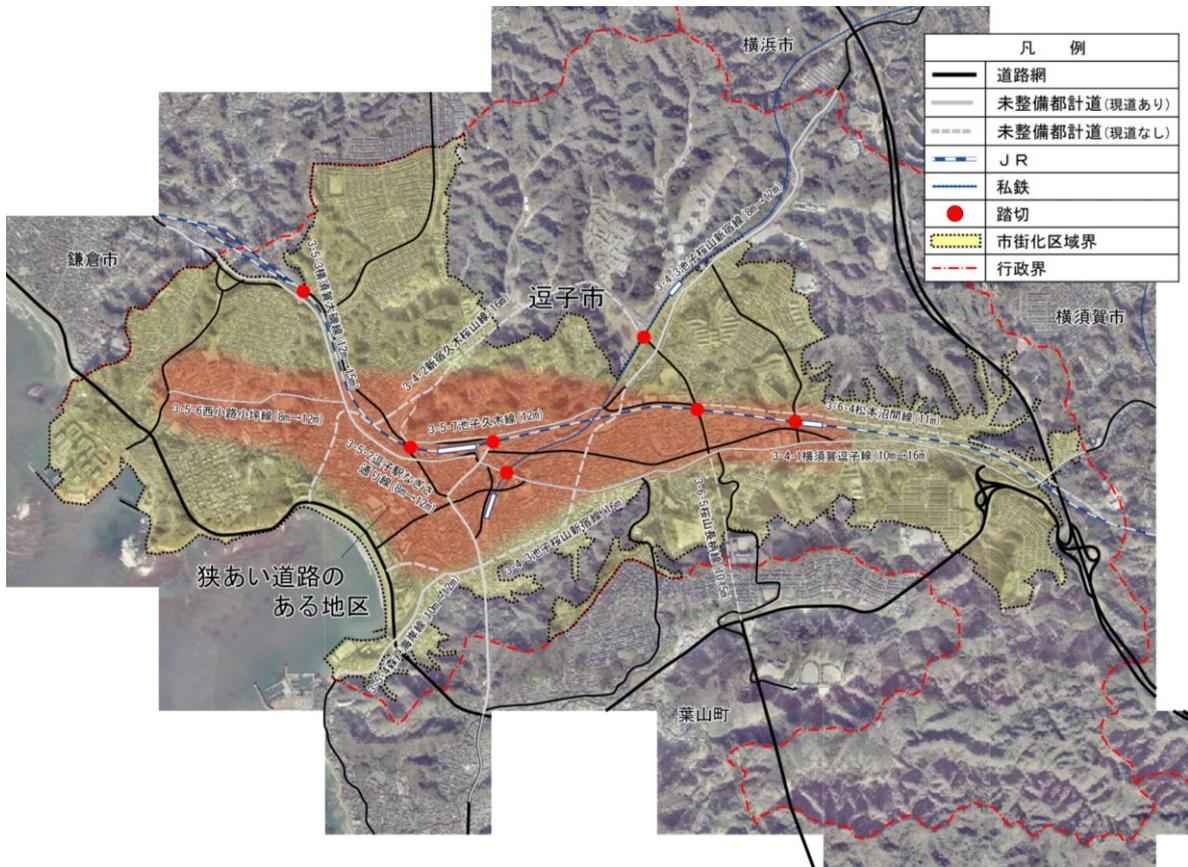


図4.2 歩道の整備方針(案)

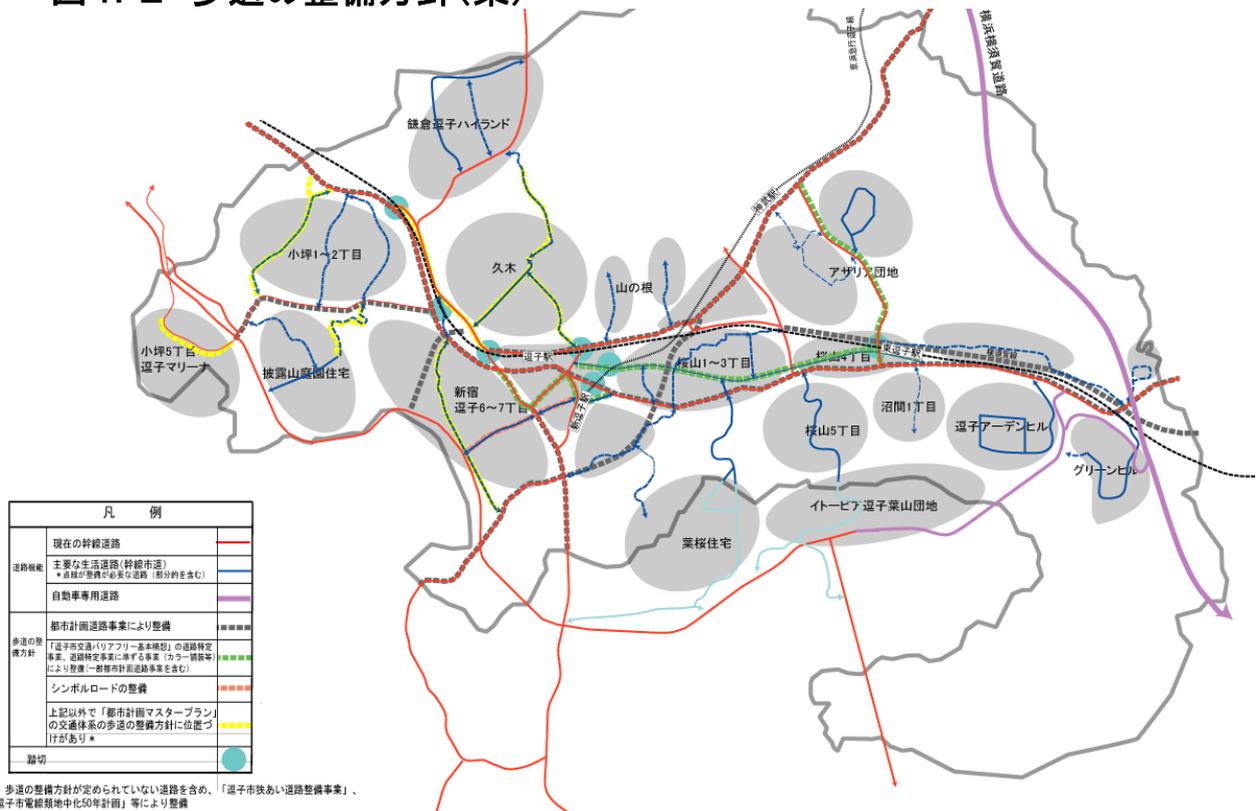
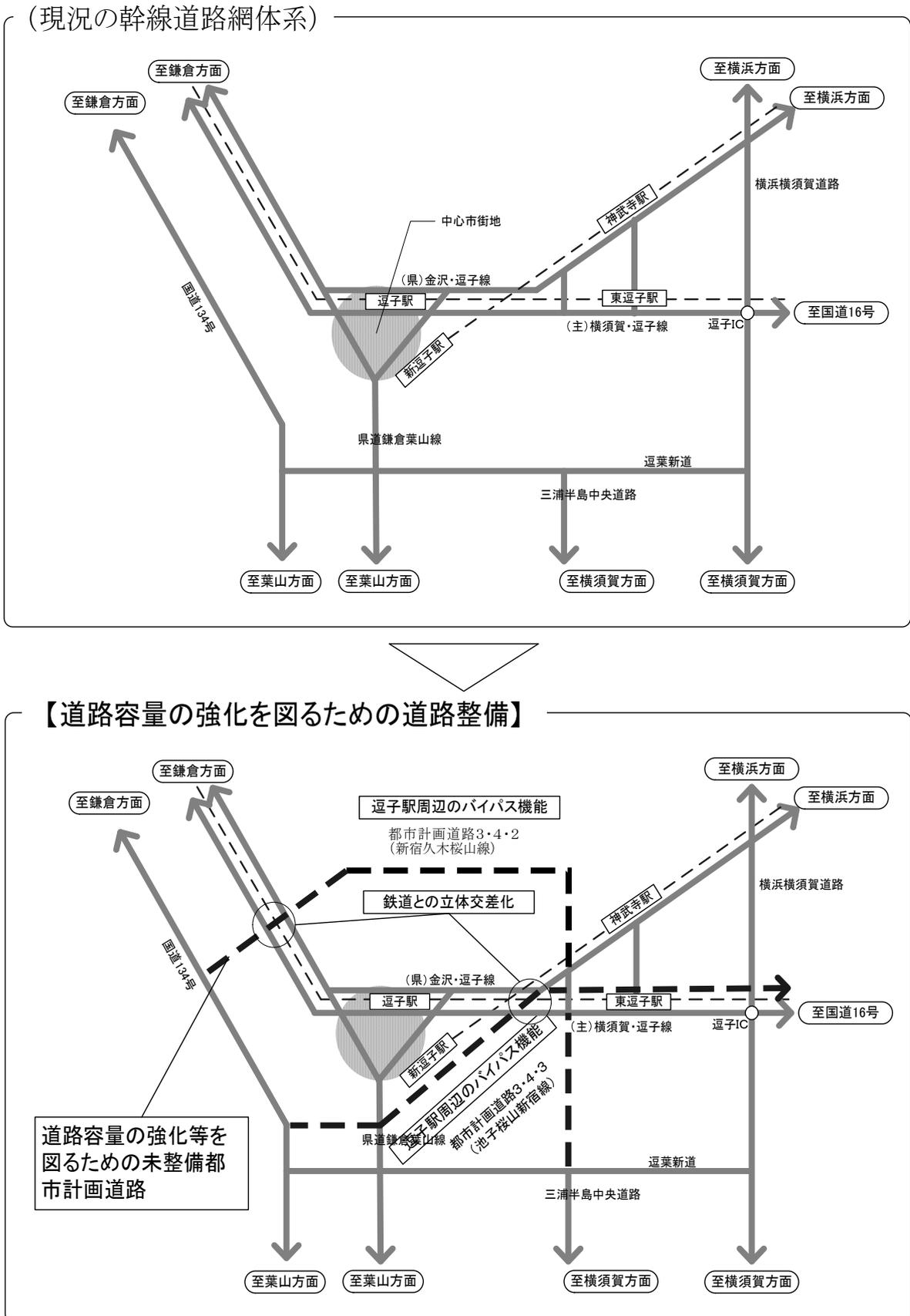


図4.3 道路容量の強化を図るための道路整備



②狭あい道路の整備

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | | ◎ | ◎ | | |

■ハード施策

狭あい道路の整備は、「逗子市狭あい道路整備事業」により進めるとともに、48頁図4.2に示す歩道の整備方針(案)に従い整備を進めていきます。その実現化に向けては、交通バリアフリー基本構想などの関連する計画などによる整備との連携を図るとともに、沿道建築物の建替え時などを見計らいながら、セットバックなどにより道路空間や隅切りなどを確保していくなどの検討が必要です。

③電線類地中化の整備促進

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | | ◎ | ◎ | | |

■ハード施策

歩道の整備方針(案)の実現化に向け「逗子市電線類地中化50年計画」*の実実施計画に基づき、電線類地中化の整備を進めていきます。

*電線類地中化(無電中化)の基本的方針

1. 逗子市全域の電線類地中化を推進する
2. 道路幅員により選定する
3. 特定財源の確保できるところから整備を推進する
4. まちなか(中心市街地)の幹線道路から優先的、重点的に整備を推進する
5. 都市景観の形成に加え、歩行者空間のバリアフリー化、防災対策の観点から整備を推進する
6. 良好な都市環境・住環境の形成や、歴史的まち並みの保全などが必要な地区においては、非幹線道路・生活道路網も含めた整備を推進する

④生活道路の通過交通対策

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | | | ◎ | | |

■ハード施策＋●ソフト施策

一般的に歩行者が車道を横断しようとする場合の平均待ち時間が2秒を超えると、危険を承知で無理な横断をしようとする人が発生しやすいことが経験的に知られています。このため、歩道の整備されていない生活道路では、歩行者等の安全性を確保していくために1時間の自動車交通量を250台以下に抑えることや、自動車の走行速度を抑えることが必要です。

自動車交通量や市民意見などから通過交通対策が必要と判断される主要な生活道路(案)は、図4. 4に示すとおりです。これらの道路は、幹線道路の混雑を避けるための抜道としてショートカット機能を有していることや、信号機の設置が少ないことにより幹線道路よりも目的地に速く到着できるなどの理由から利用されていると考えられます。

そこで、逗子市では生活道路の通過対策として次のような取組みを講じていきます。

(自動車の運転者のモラルを促す取組み)

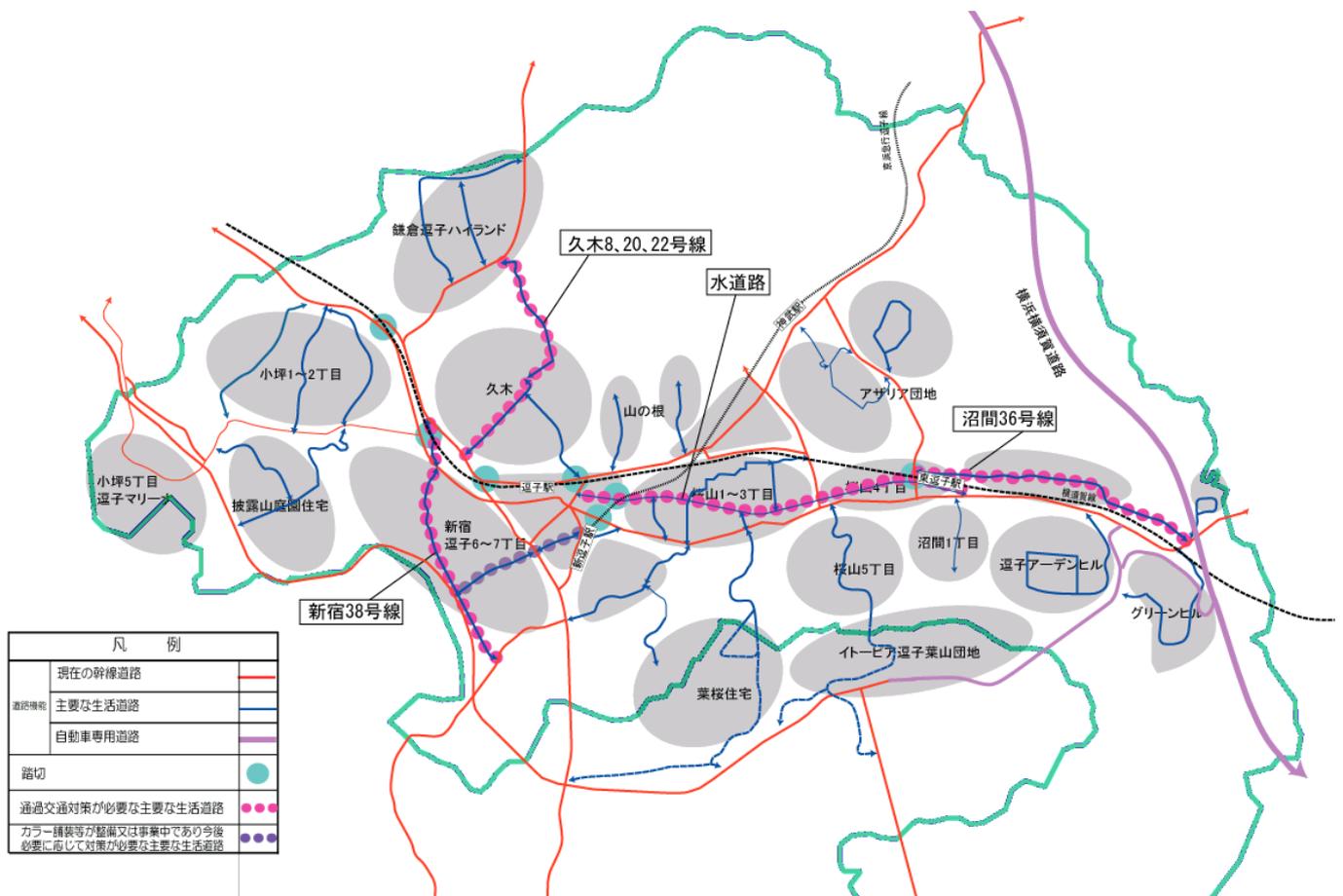
「優しく走ろう」などの標語の掲示、広がりのある歩行空間の演出や車道を部分的に狭めるなどの路面舗装の工夫、ハンプ*などの整備促進を図ります。

*)道路路面に凸型断面の舗装を施し、その上を通過する自動車の速度抑制を促す施策(物理的なデバイス)

(交通規制などによる取組み)

速度規制や方向規制(一方通行化)を踏まえた地区交通計画の検討を進めていきます。その実現化に向けては、関係者、関係機関との合意形成が必要です。

図4.4 通過交通対策が必要な主要な生活道路(案)



⑤ 鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ |

■ ハード施策

市内にある踏切の多くは、十分な歩道が確保されておらず、踏切を横断する歩行者等の安全対策が急務となっています。

特に、JR逗子駅北側においては、踏切歩道の問題に加え、駅にアクセスする(県)金沢逗子線の歩道の未整備問題、金沢新道踏切や池田踏切における踏切待ち車両を追い越すため対向車線を逆走する車の問題などの対策が必要です。

現在、JR逗子駅北側には駐輪場が整備されており、将来的には、自動車の旋回場設置の計画も検討されています。

そこで、JR逗子駅北側において、旋回場設置の計画、踏切待ち車両の滞留スペース(付加車線、広幅員車道)の確保や歩道の確保を合わせて検討します。

その他の踏切においても、安全な踏切歩道の確保に向けて整備を逐次進めていきます。

また、鉄道との立体交差化については、まちづくり基本計画などの上位関連計画の動向を踏まえつつ、景観への影響や費用対効果などを十分に検討した上で、そのあり方を検討していきます。

金沢新道踏切での対向車線へのはみ出し通行(駅北側)



⑥交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | |

■ハード施策＋●ソフト施策

逗子市の幹線道路網の多くは、2車線道路で構成されており、右折車両の滞留や歩行者の横断などにより、本線交通が一時的に滞るなどの影響を受けやすくなっています。

このため、自動車のより円滑な通行を確保していくためには、右折レーンなどの付加車線が設置されていない交差点の改良や、横断歩行者と通過車両の交通整理の強化などを進め、本線交通に対する滞留車両などの影響を軽減させていくことが必要です。

また、横断中の歩行者と右左折中の自動車との衝突事故を防止し、歩行者の安全を最優先に配慮するためには、両者の進路が交わらないような信号表示(歩車分離式信号)を用いることが有効です。自動車の運転者にとっても、歩行者に注意しながら通行することがなくなるため、両者にとってより安全性に優れた信号処理となります。

このための課題としては、今よりも自動車の通行に割り当てられる青信号の時間が短くなり、交差点を通過できる交通量が減少することから、交通渋滞が今よりも悪化する恐れがありますが、警視庁のホームページをみると「道路の混雑が悪化した交差点が一部あったものの、交差点交通事故の発生件数が減少し、賛同する利用者が7割を超えた実績」*があることが示されています。

*)平成14年1月から約6ヶ月間、全国100の交差点においてモデル運用を実施した結果(ホームページより)

そこで、逗子市では、次頁図4. 5に示す交差点において、交通処理機能の向上や歩車分離式信号の取組みを検討します。

交差点の処理機能の向上の実現に向けては、未整備の都市計画道路などの整備の進捗状況を踏まえつつ、右折レーンを確保していくことなどが求められますが、交差点付近での広幅員車道や右折ポケット*を確保するだけでも、右折待ち車両の本線への影響が軽減されることから、沿道建物の立地状況などを踏まえ、段階的に検討を進めていくことが必要です。

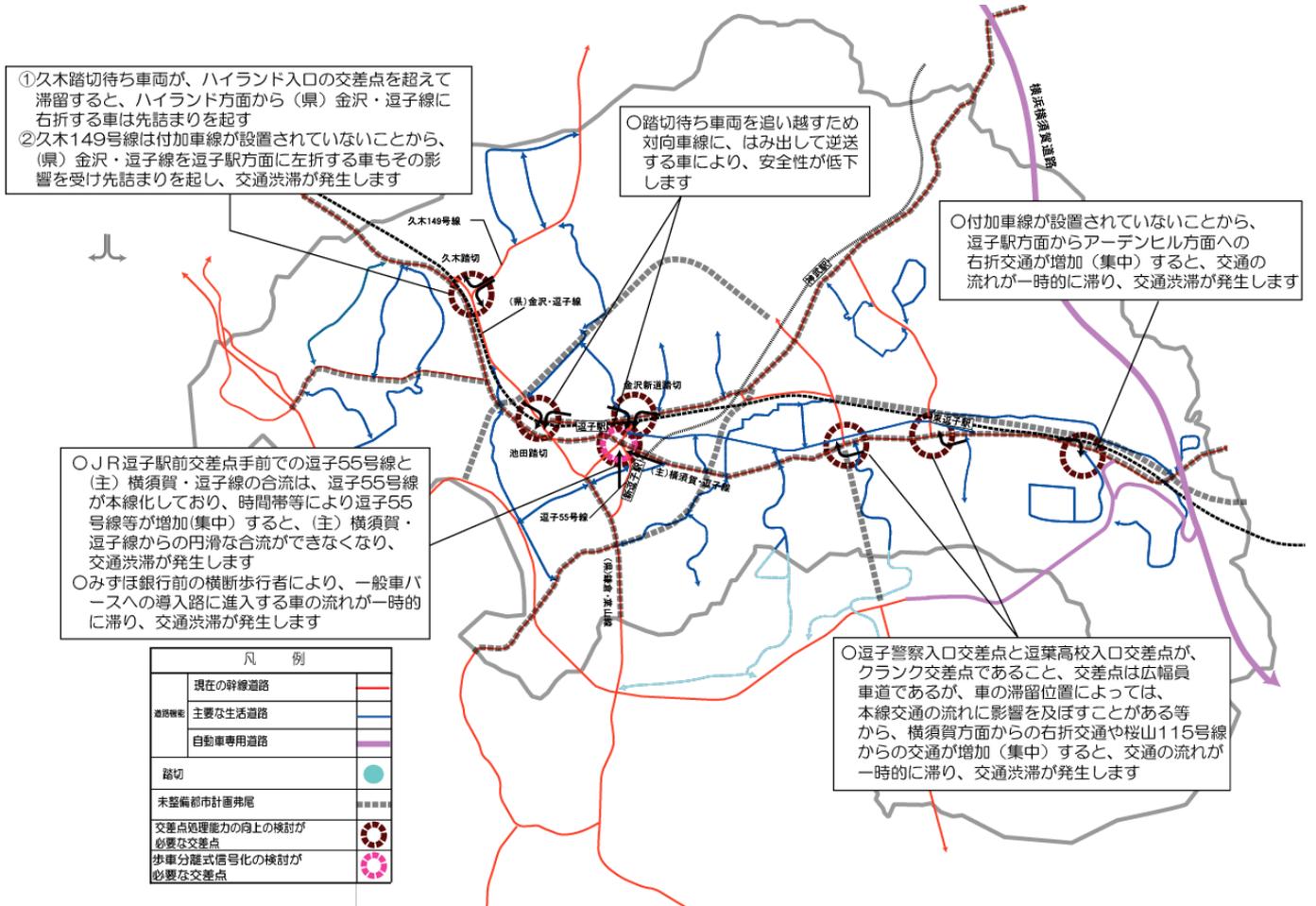
その際、広幅員車道や右折ポケットの整備効果が十分に得られるように、本線の交通の流れを阻害しない位置に停車させるような工夫を合わせて検討することが必要です。

*) 広幅員車道や右折ポケットは、JR東逗子駅周辺の交差点等にみられるように、交差点付近で中央線をやや対向車線寄りにして幅を広げ、右折車の横を直進車が通過できるようにするものです。

(JR東逗子駅周辺の交差点における広幅員車道の状況)



図4.5 交差点処理能力の向上及び横断歩行者の安全性の向上が必要な主な交差点(案)



※図中の説明は交通渋滞の発生原因などを整理しています。

⑦公共交通の利用促進

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ |

■ハード施策＋●ソフト施策

公共交通の利用者のニーズは、大きく次の3つに分類されます。

- ①速達性を重視する通勤通学目的
- ②体への負担を少なくすることを重視する交通
(交通の補助的な支援を必要とする高齢者、障がい者、育児者など)
- ③ドアツードアでの対応が必要な要介護者

①の交通は、主に鉄道と路線バスが対応しています。②の交通は、基本的にドアツードアを望むことから、現在はタクシーの利用を主体としつつ、マイカーやミニバスの利用などで対応しています。

こうした中、公共交通の利用促進を図るためには、このような利用者のニーズに応じた公共交通サービスを提供していくことが必要です。

逗子市は、鉄道駅やバス停から概ね200m以内の圏域にほとんどの地域が含まれる非常に公共交通網が発達した都市であり、将来に渡って、この水準を維持していくことが望まれます。

これに加え①の交通に対しては、現在のバスサービスの維持及びより安定した定時運行の確保が必要です。

②の交通に対しては、現在運行している福祉バスを維持していくとともに、公共交通サービスの強化や安全でスムーズな乗換の確保などが必要で

ます。また、③の交通は福祉交通として、その交通サービスを別途提供することが必要です。

以上のことから、公共交通の利用促進を図るためには、次のような取り組みを進める必要があります。

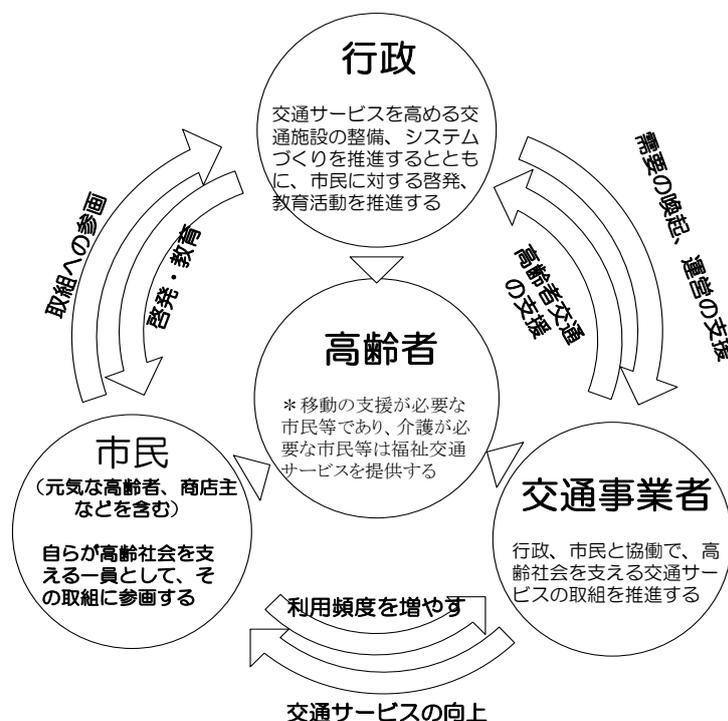
- ・公共交通のより安定した定時・定速運行と公共交通体系の確立
- ・公共交通サービスの強化

また、公共交通の運営は、民間の交通事業者が主体となっていることから、運賃収入を確保することによって、利用者に安定したサービスを提供することができます。

このため、公共交通のサービス水準を維持していくためには、図4.6に示すように行政、市民、交通事業者が協働してその仕組みづくりを進め、支え合う必要があります。

そこで、逗子市では、交通事業者とのより緊密な協働関係を築くとともに、市民自らが交通施策にボランティアなどとして参加できる体制づくりを検討します。

図4.6 公共交通の利用促進による高齢社会を支える仕組み



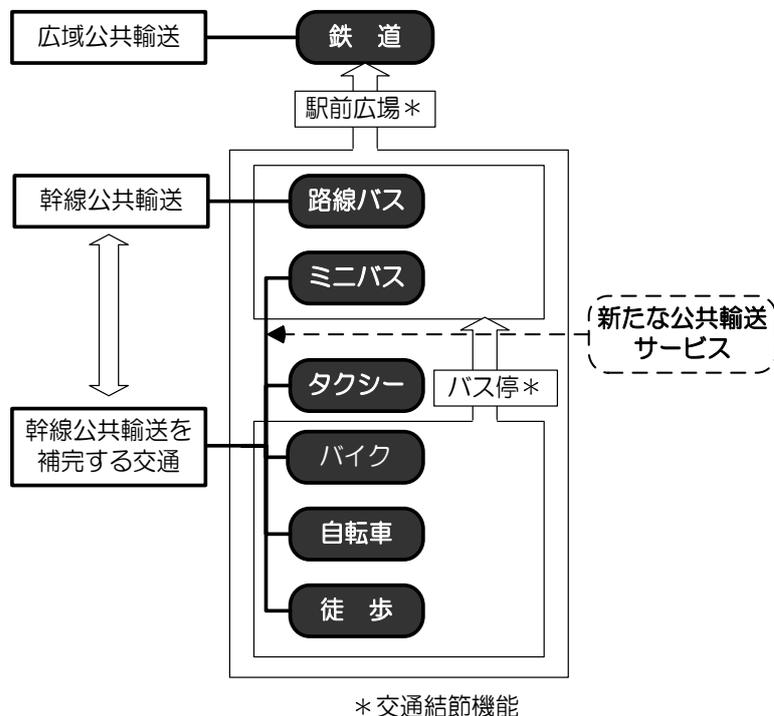
(公共交通のより安定した定時・定速運行と公共交通体系の確立)

公共交通の中で特に路線バスのより安定した定時運行にあたっては、交通の円滑化を目的とした短期的なソフト施策や施設整備などのハード施策を進める一方で、幹線道路が往復2車線で形成されている本市において、道路容量に限りがあることから、マイカー交通量の削減を促していくことも必要です。

そのためには、マイカーの代替交通機能の強化を図っていくことが必要であり、その強化に向けては、それぞれの交通手段が個々に対応を図るのではなく、図4. 7に示す公共交通体系を確立することで、交通手段の多様性を確保し、その対応を図っていきます。

図4. 7 逗子市公共交通体系

～幹線公共輸送機関の維持・強化を進め、それを補完する交通を充実させる～



路線バスは、鉄道駅を中心に市内の主要な施設や団地などを連絡する幹線公共輸送を有しています。

ミニバス、タクシーに加え、バイク、自転車、徒歩は、路線バスでカバーできない地域への対応や、鉄道や路線バスへのアクセス機能などの補完機能を担う交通として位置づけます。

自転車は後述する自転車ネットワーク体系の整備、徒歩は歩道の整備方針(案)に従い、その担うべき機能の確保を目指します。

また、高齢社会への対応に向け、よりドアツードアに近づけた交通サービスのニーズが増加することが予測されます。このため、公共交通としての公平さ、将来にわたる維持の可能性、バス運賃やタクシー運賃などに配慮しつつ、マンパワーを活用し低料金で利用できる新たな公共交通システムの可能性の検討を進めます。

(公共交通サービスの強化)

公共交通サービスの強化に向けては、路線バスやミニバスなどによる公共輸送サービスの拡大・強化の検討(63頁図4.8参照)、交通結節点の強化を図るための逗子市交通バリアフリー基本構想に基づく駅舎でのエレベーターの設置や歩道整備、また、バス停での待機施設、駐輪場の確保などの交通結節機能の強化、バス情報システムの高度化などの検討を進めます。

葉山町長柄橋バス停 (ベンチ、駐輪場の整備例)



⑧自転車ネットワーク体系の整備

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| | ◎ | | | ◎ | ◎ |

■ハード施策＋●ソフト施策

環境負荷の軽減などを図っていくためには、マイカーなどの利用から自転車の利用へと転換させていくことが非常に効果的です。しかし、そのためには、次のような交通課題への対応が必要です。

1つ目は、安全性の確保への対応です。自転車は、道路交通法上、軽車両とされ「自転車通行可」の歩道以外は車道を通行することになります。但し、現在の道路状況では、自転車が歩道を通行することも少なくありません。自転車が歩道を通行する場合は歩行者、車道を通行する場合は自動車とその通行空間を共有することになります。歩道では歩行者への安全対策、車道では自転車自身の安全対策が必要になります。

自転車が安全に走行するためには、車道部とは別に、自転車道として2m以上の幅員、自転車歩道として3m以上の幅員が必要になります。また、夜間のより安全な走行環境を確保していくための防犯対策(夜間照明など)の検討も必要です。

2つ目は、駐輪場の問題があり、今の駐輪場の使われ方を踏まえて、料金体系を考慮するとともに適正な施設配置での確保が必要です。

3つ目は、走行空間が整備されるまでの間、自動車や歩行者と走行空間を共有していくことが必要になることから、自転車の走行に関するルールなど、安全な通行空間の共有の方法を定めることが必要です。

そこで、逗子市では、次頁図4. 8に示すように幹線公共交通を補完する機能として自転車ネットワーク体系の整備を目指します。

自転車ネットワーク体系の整備にあたっては、次頁図4. 8に示すように、地形状況や道路整備状況に配慮しながら、駅や主要な施設への自転

⑨交通施策への市民参加の支援

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | |

●ソフト施策

逗子市が抱えている交通問題の解決のためには、多面的な分野でより多くの市民の協力が必要です。大きくは2つの参加のかたちが考えられます。

1 つは、“交通の当事者”として参加することです。

「生活道路では、マイカーの速度を抑えて運転すること」

「バスなどの通行に障害をきたすような路上駐車は行わないこと」

「歩道を自転車で通行する場合、歩行者に迷惑をかけないように注意を払いながら走行すること」

「歩行者が多く集まる駅周辺では、自転車を降りて引いて歩くこと」

「歩道の整備されていない生活道路を歩くときは、なるべく道路の端を歩くこと」など

節度をわきまえた交通行動をとることにより、逗子市の交通問題の多くは、緩和されることが期待されます。

また、マイカーの保有台数や使用を減らすことは、環境負荷の軽減、交通渋滞や事故発生の低減などに貢献します。

このため、カーシェアリング*¹などの効率的な自動車利用を支援するとともに、市民の方などと共に“車社会”について考えていくこと*²が必要です。

もう1つは、地域社会への貢献として、逗子市の交通体系を支えることです。現在、逗子市では、児童の登下校の安全を守るための交通誘導員などや路上駐車に対する注意を促す交通指導員などが活動して

いますが、元気な高齢者などの参加を促しつつ、これらの既存組織の活用や連携などを図りながら、その体制の強化が必要です。

そこで、逗子市では、交通安全・円滑化対策などにおいて「市民自ら何をすべきか」、「市民の手で何ができるのか」などを市民や関係機関と調整・協議しつつ検討を行い「(仮称)逗子市交通ルール」としてとりまとめることを目指すとともに、ボランティア体制の整備、効率的な自動車利用の支援の方法や技術提案、“車社会”について考えるイベントなどの開催の検討を進めます。

*1) カーシェアリングとは、1台のクルマを複数の人たちで共同利用する会員制のしくみです。会費など一定の固定額を支払うことでクルマの維持費に充当させ、小額の利用料金を設定します。短時間のクルマの利用や頻りにクルマを使用しない人たちに非常に経済的な仕組みです。

*2) 取組み例として、中心市街地などに車の休日(特定の1日)を設けるカーフリーデーというものがあります。1998年以来、EUを中心に世界同時開催され、2002年には1,780都市が参加しました。クルマ利用をがまんするのではなく、公共交通や自転車、徒歩空間を整備することで、まちでは車を利用しないほうが便利であることへの実感や車への存在を否定するのではなく、限られた都市空間で人が快適に暮らすために、クルマとの共存を考える日です。ヨーロッパを中心としたこのような動きにもかかわらず、日本ではまだ参加都市がありませんが、横浜市などカーフリーデー開催を呼びかけるイベントが行われています。

⑩大規模開発に伴う交通対策

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| | ◎ | | | ◎ | |

●ソフト施策

逗子市の交通渋滞などの交通問題は、往復2車線の幹線道路の整備が進まない中で、大規模団地がこれに“ぶどうの房”のようにぶら下がり、自動車交通量が増加したことが大きな要因となっています。

このため、開発計画などにより取り付け道路が幹線道路に接続され、交差点が増えると、開発規模や位置などによっては、交通渋滞を助長する恐れがあります。

そこで、逗子市では、既存の逗子市まちづくり条例などを踏まえつつ、開発計画に伴い発生する交通需要への対応方策を、次のような視点から検討を進めます。

- ・ 開発に伴い発生する自動車需要が周辺道路網に与える影響を予測
- ・ 開発後のフォローアップ(開発前に予測した影響を検証するための交通量調査の実施など)
- ・ 駅などから一定距離以上の開発行為について、マイカー以外の交通機関が選択できるような配慮 など

⑪まちづくりを支える交通対策

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| | | | | | ◎ |

■ハード施策＋●ソフト施策

現在、逗子市で検討が進められている「逗子市まちづくり基本計画」、「逗子市中心市街地活性化基本計画」(平成17年2月策定)などに応じて、これらの計画を支える交通施設の整備や交通対策の検討を進めていきます。

JR逗子駅周辺では、銀座通りやなぎさ通りのモール化の検討が進められています。この実現に向けては定量解析による周辺道路への影響などを予測し、必要に応じて、その対策を講じていくとともに、関係機関や地元住民との調整を図っていくことが必要です。

JR東逗子駅周辺では、公共用地を活用した施設整備計画(「東逗子駅周辺地区整備検討会」)において、ミニバス、タクシーの乗降場を設置するための駅前広場整備などが位置づけられています。実現に向けては、交通バリアフリー基本構想などによる歩行者等の安全性の向上と一体的に計画を進めていくことが必要です。

(2) 駅周辺の交通課題への対応方針

⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | | | ◎ | | ◎ |

■ハード施策＋●ソフト施策

歩道の整備方針(案)(48頁図4.2)の実現化に向け、また、公共交通の利用促進を図るために「逗子市交通バリアフリー基本構想」に基づく交通施設の整備を進めていきます。

「逗子市交通バリアフリー基本構想」より

JR逗子駅周辺及びJR東逗子駅周辺では、平成22年(2010年)を目標に、次の事業の実施に取り組んでいきます。

(JR逗子駅周辺)

- ・ JR逗子駅でのスムーズな乗換えの確保に向けて、改札口、ホームを結ぶエレベーターの設置など
- ・ 銀座通り、池田通り、八幡通りは、未整備歩道などの解決に向けて、歩道の有効幅員2m以上の確保や段差の解消など
- ・ 市道逗子62号、逗子83号、新宿5号は、未整備歩道などの解決に向けて、カラー舗装による安全な歩行空間の確保

(JR東逗子駅周辺)

- ・ JR東逗子駅でのスムーズな乗換えの確保に向けて、改札口、ホームを結ぶエレベーターの設置など
- ・ 市道沼間5号は、トンネル内の安全な歩行空間の確保の検討

⑬路上駐車対策

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| | ◎ | ◎ | | ◎ | |

■ハード施策＋●ソフト施策

JR逗子駅周辺では、一般車バースへの導入路やなぎさ通り、銀座通り、八幡通りなどで路上駐車(迷惑駐車)が発生しており、これが、円滑な車の流れを阻害しているとともに、歩道が確保されていないなぎさ通りなどでの歩行者等の安全な通行を低下させる要因になっています。

特に、銀座通りや八幡通りは、路線バスの主動線であることから、路上駐車によって路線バスの定時・定速運行が阻害されることがあります。さらに、路上駐車によって緊急車両の通行が阻害される場合があるなど、車道幅に十分な余裕がない本市の道路状況を踏まえると、路上駐車への対策が急務となっています。

また、「逗子市中心市街地活性化基本計画」では、駐車場の利用が不便なことが路上駐車を誘発しているといったアンケート結果もあります。

そこで、逗子市では、商業活動への影響に十分に配慮しながら、警察と連携して路上駐車対策を講じていきます。

(既存駐車場の有効利用策)

買物などの目的に対しては、駐車場マップなどによる情報提供や中心市街地からの距離に応じた、めりはりのある料金体系の検討を進めるなどにより、既存駐車場の有効活用を図ります。

荷捌き目的に対しては、物流活動のルール化(ポケットローディングなどを含む)などを検討していきます。

また、路線バスの主動線である道路では、路面舗装などにより駐車しづらさを重点的に創出するなど、めりはりのある路上駐車対策を検討します。

(駐車場の整備)

「逗子市まちづくり基本計画」、「逗子市中心市街地活性化基本計画」などの上位・関連計画の動向を踏まえつつ、必要に応じて駐車場の整備を検討するものとしませんが、現在の道路の安全性や処理機能を踏まえると、JR逗子駅周辺(JR逗子駅前交差点)にマイカーの流入を促すような位置での駐車場整備は、逆に交通渋滞を助長しかねません。

このため、駐車場の整備に際しては、その配置に十分配慮するとともに、歩行環境の向上や料金体系の検討を進めます。

⑭ 放置自転車対策

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| | ◎ | | ◎ | ◎ | |

■ハード施策＋●ソフト施策

放置自転車は、十分な歩道環境を有していない本市の道路状況を踏まえると、歩行者等の通行妨害や震災時などにおける放置自転車の転倒による避難障害などから、路上駐車と同様に、早急に対応を図っていくことが必要です。

自転車は、非常に手軽な乗り物であり、目的地のそばまで行け簡単に駐輪できることが利用者のメリットとなっています。現在の放置自転車の多くは、JR逗子駅前広場の周辺やなぎさ通りで発生しており、通勤通学目的に加え、買物などの商店街利用者に対する対策も必要です。また、既存の駐輪場では偏った利用がみられることから、その活用策などのソフト施策の導入や駐輪場の整備を検討していくことが必要です。

そこで、逗子市では、稼働率の低い駐輪場の活用策を視野に入れ、その有効活用を検討していくとともに、利用者のニーズにより近づけた駐輪場の整備を検討していきます。

その具体化に向けては、商店街などの民間活力の導入も検討しつつ、空地などを有効活用した駐輪場の整備、既存駐輪場の収容効率の向上、マンパワーの活用により、駐輪場までの移動をサポートするなどの検討を進めていきます。

⑮ 駅周辺の交通環境の向上対策

《目標達成に向けた当該交通課題の関連性(◎:特に関連の高いもの)》

| 交通問題の解決に向けて | | | 将来のまちづくりへの対応 | | |
|-------------|----------------------|---------|--------------|---------|-----------|
| 歩行者等の安全性の向上 | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和 | 都市防災の強化 | 高齢社会への対応 | 環境負荷の軽減 | 将来都市構造の支援 |
| ◎ | ◎ | | | ◎ | |

●ソフト施策

JR逗子駅周辺の交通問題の解決に向けて、現在の道路の安全性や交通処理能力を踏まえると、朝の通勤時間帯を中心として、駅へのマイカー交通量の削減対策を進め、マイカーと歩行者等との混在を少しでも緩和させる必要があります。

特に、逗子市の幹線道路の要衝としてまた、歩行者等の交通量が最も多く集まることにより、円滑な交通処理が困難になっているJR逗子駅前交差点において、その対策を進めることが急務であり、そのためには、マイカーの経路の変更や他の交通手段への転換などを促していく必要があります。

そこで、逗子市では、当面の課題としてJR逗子駅周辺地区を対象に、JR逗子駅前交差点交通量の軽減を図るための施策の導入を検討します。基本的には、交通問題の緩和に向けいくつかの計画段階を設定し、その導入効果を踏まえながら対策を進めていきます。

なお、対策の具体化に向けては、必要に応じて交通シミュレーションや社会実験などを実施し、その導入効果を明らかにしていくことと、それにより関係者との合意形成を図ることが必要です。

また、他の交通手段への転換を促すためには、駅に向う路線バスの主動線である銀座通りや八幡通りの交通渋滞を緩和させ、路線バスの速達性の向上を図ることや自転車の利便性を高める必要があります。

(詳細は77頁「5. 実現化方策の検討」を参照してください。)

(3) 地区別(鉄道駅周辺地区)の交通課題への対応方針

地区別の交通課題への対応方針は、鉄道駅周辺地区の交通施設の整備方針(ハード施策)と短期的なソフト施策の取組み方針を以下に再整理します。

①JR逗子駅周辺地区(京急新逗子駅周辺を含む)

JR逗子駅周辺地区は、歩行者等の安全で快適な歩行空間の確保や、現在の優れた公共交通網を活用した徒歩、自転車、公共交通でのアクセシビリティを高めるために、短期的なソフト施策の導入と歩道などの整備(ハード施策)を進めていきます。

〔交通問題〕

JR逗子駅周辺地区は、集中する交通需要に対し、交通施設の整備が十分に進んでいないことから、安全かつ円滑な交通処理が困難となり、交通問題が発生しています。また、横断歩行者や路上駐車などにより、既存道路が十分に機能していない道路もみられるとともに、自動車の一時的な通行遮断などが生じ、交通渋滞が発生し路線バスの定時・定速性の低下を招いています。

〔交通対策〕

逗子市では、JR逗子駅周辺区の交通対策を、次のように進めていきます(75頁図4.9)。

朝の通勤時間帯を中心とした駅へのマイカー交通量の削減や、横断歩行者等と通過車両の交通整理の検討、路上駐車対策などのソフト施策の導入を図りつつ、その効果に応じた道路整備等を進め、歩行者等の安全性の向上や路線バスなどの速達性の向上を図ります。

さらに、駅周辺の交通バリアフリー化の推進、JR逗子駅と京急新逗子駅の安全かつ円滑な乗換えの確保、JR逗子駅北側での旋回場などの確保を進めることにより、鉄道の乗換えを強化し、公共交通の利便性を高めていきます。

また、「逗子市まちづくり基本計画」や「逗子市中心市街地活性化基

本計画」などで、銀座通りやなぎさ通りのモール化や再開発計画などが具体化した場合には、周辺道路網に与える影響などを検討するなどにより、交通計画の見直しの検討が必要です。

②JR東逗子駅周辺地区

JR東逗子駅周辺地区は、歩行者等の安全で快適な歩行空間の確保や公共交通サービスの充実に向けた交通結節機能の強化などを図るため、歩道などの整備(ハード施策)を主体として進めていきます。

〔交通問題〕

JR東逗子駅周辺地区の主な交通問題は、歩道の未整備、生活道路への通過交通の進入などによる安全性の低下、交差点の処理能力の低下による(主)横須賀逗子線の交通渋滞の発生などです。

〔交通対策〕

逗子市では、JR東逗子駅周辺の交通対策を次のように進めていきます(76頁図4. 10)。

交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備により、歩道の整備を進め、歩行者等の安全性を確保します。

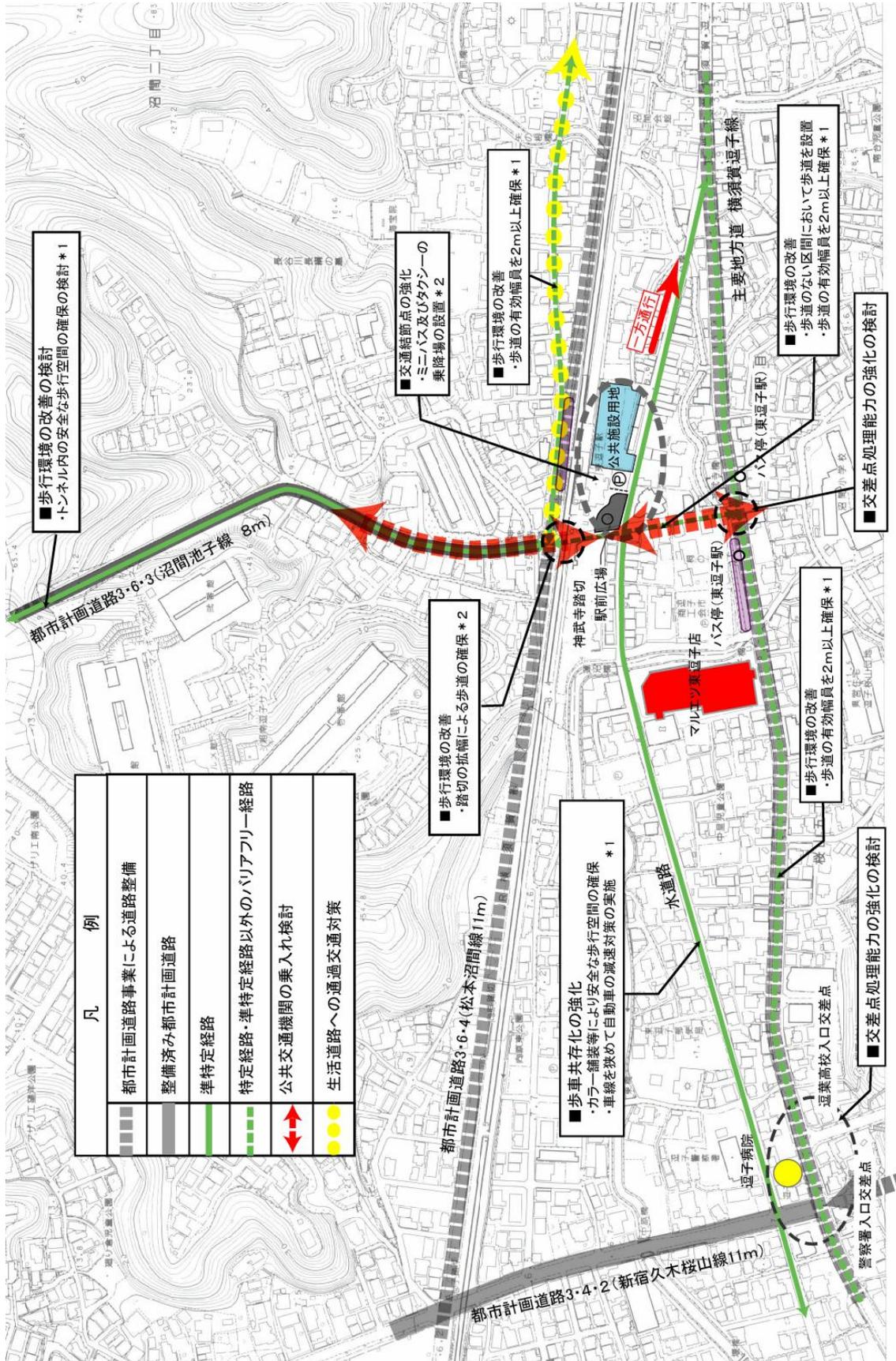
交通渋滞の解消を図るためには、都市計画道路の整備状況を踏まえつつ、交差点部の広幅員車道の機能向上や交差点改良などの検討を進める必要があります。

交通結節機能の強化のため、関連計画の整備動向に応じ、駅前の公共用地を活用したミニバスやタクシーなどの乗降場の整備を検討します。生活道路への通過交通に対しては、歩車共存化の強化を図るために、カラー舗装などの検討を段階的に進めていきます。

③京急神武寺駅周辺地区

京急神武寺駅周辺地区は、安全で快適な歩行空間の確保に向け、交通バリアフリー化の推進や都市計画道路の整備を進めていきます。

図4. 10 JR東逗子駅周辺の交通課題への取組み方針(案)



* 1) 逗子市交通バリアフリー基本構想報告書(案)平成 16 年3月
 * 2) 平成15年度東逗子駅周辺地区整備検討会報告書(2004 年 3 月 30 日 東逗子駅周辺地区整備検討会)

5. 実現化方策の検討

1) 交通課題への取組みの今後の進め方の展開

交通課題への取組みの今後の進め方の展開は、表5. 1に示すとおりです。

■:既に事業計画などが定められているもの(担当部署)

□:今後検討が必要なもの

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(1/11)

| 計画目標 | 地域 | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|-------------------------------------|----|----------------------------|--|--|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 交通問題の解決に向けて 歩行者等の安全性の向上 (1/2) | 全市 | ① 都市計画道路の整備方針 | ■ 上位関連計画、ソフト施策などの導入効果などに応じた都市計画道路整備事業の推進(環境部) | |
| | | ② 狭あい道路の整備 | ■ 逗子市狭あい道路整備事業の推進(都市整備部) □ 沿道建築物の建替え時等での道路空間の確保に向けた実現化の検討 | |
| | | ③ 電線類地中化の整備促進 | ■ 逗子市電線類地中化 50年計画の推進(都市整備部) | |
| | | ④ 生活道路の通過交通対策 | | □ 通行・速度抑制策の検討(標語の掲示、カラー舗装、ハンプ、交通規制など) □ 社会実験の検討(全国で事例多) |
| | | ⑤ 鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 | □ 踏切道歩道の整備 □ JR逗子駅北側での、交通バリアフリー化、旋回場、踏切交差点での付加車線などの一体的な検討 | |

表5.1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(2/11)

| 計画目標 | 地域 | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | | |
|-------------|----------------------|-------|-----------------------------|--|---|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 | |
| 交通問題の解決に向けて | 歩行者等の安全性の向上 (2/2) | 全市 | ⑥ 交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 | | <input type="checkbox"/> JR逗子駅前交差点の歩車分離式信号化の推進 |
| | | 鉄道駅周辺 | ⑫ 交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進 | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進の推進(都市整備部) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組み(啓発活動・教育活動の推進など)の推進(都市整備部) |
| | | | ⑭ 放置自転車対策 | <input type="checkbox"/> 利用者のニーズにより近づけた駐輪場の整備の検討 | <input type="checkbox"/> 空地などを有効活用した駐輪場整備の検討 <input type="checkbox"/> 既存駐輪場の収容効率の向上の検討 <input type="checkbox"/> マンパワーなどを活用した駐輪場までの移動サポートなどの検討 |
| | | | ⑮ 駅周辺の交通環境の向上対策 | | <input type="checkbox"/> JR逗子駅周辺地区での交通シミュレーションの検討、社会実験の実施に向けた検討、本格導入の検討 |

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(3/11)

| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|-------------|---------------------------|--------------------------------|---|---|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 交通問題の解決に向けて | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和(1/2) | ①都市計画道路の整備方針(再掲) | ■ 上位関連計画、ソフト施策などの導入効果などに応じた都市計画道路整備事業の推進(環境部) | |
| | | ⑤鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保(再掲) | □ JR逗子駅北側での、交通バリアフリー化、旋回場、踏切交差点での付加車線などの一体的な検討 | |
| | | ⑥交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上(再掲) | □ (主)横須賀・逗子線、(県)金沢・逗子線などにおける段階的な交差点改良の検討(広幅員車道、右折ポケット、右折レーンの整備など) | □ 交差点の広幅員車道での適正運用の工夫の検討(進行方向の表示など) |
| | | ⑦公共交通の利用促進 | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進(都市整備部) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組み(啓発活動教育活動の推進など)の推進(都市整備部) □ 交通事業者とのより緊密な協働関係の強化、ボランティア体制づくりの検討 □ 新たな公共輸送サービスの可能性の検討 □ 路線バスなどの公共輸送サービス圏域の拡大、バス停の待機環境の向上、バス情報システムの高度化などの具体化の検討 |

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(4/11)

| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------------|---------------------------|--------------------|---|--|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 現在抱えている交通問題の解決に向けて | 朝の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の緩和(2/2) | ⑧自転車ネットワーク体系の整備 | 上位関連計画などとの整合を図りつつ、通行空間の確保(都市計画道路の整備、電線類地中化などの整備)の検討、より駅に近づけた駐輪場の確保の検討 | <input type="checkbox"/> 自動車の通行・速度抑制策の検討(カラー舗装など) |
| | | ⑨交通施策への市民参加の支援 | | <input type="checkbox"/> 「(仮)逗子市交通ルール」の検討、マンパワーの活用などの検討 <input type="checkbox"/> 効率的な自動車利用の支援方法の検討 <input type="checkbox"/> 車社会について考えるイベントなどの開催の検討 <input type="checkbox"/> 啓発活動の実施 |
| | | ⑩大規模開発における交通対策 | | <input type="checkbox"/> 開発計画に伴う発生交通への対策の検討 |
| | | ⑬路上駐車対策 | <input type="checkbox"/> ソフト施策の効果に応じつつ、上位・関連計画の動向を踏まえた駐車場整備の検討 | <input type="checkbox"/> 駐車場マップなどによる情報提供の検討 <input type="checkbox"/> 既存駐車場の有効活用策の検討 <input type="checkbox"/> 物流活動のルール化の検討(商店主などとの調整、合意形成) |
| | | ⑮駅周辺の交通環境の向上対策(再掲) | | <input type="checkbox"/> JR逗子駅周辺地区での交通シミュレーションの検討、社会実験の実施に向けた検討、本格導入の検討 |

◆5. 実現化方策の検討

■:既に事業計画などが定められているもの(担当部署)

□:今後検討が必要なもの

表5.1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(5/11)

| 計画目標 | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|---------|------------------|---|
| | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 都市防災の強化 | ①都市計画道路の整備(再掲) | ■ 上位関連計画、ソフト施策などの導入効果などに応じた都市計画道路整備事業の推進(環境部) |
| | | ②狭あい道路の整備(再掲) | ■ 逗子市狭あい道路整備事業の推進(都市整備部) □ 沿道建築物の建替え時などでの道路空間の確保に向けた実現化の検討 |
| | | ③電線類地中化の整備促進(再掲) | ■ 逗子市電線類地中化50年計画の推進(都市整備部) |
| | | ⑬路上駐車対策(再掲) | □ ソフト施策の効果に応じつつ、上位・関連計画の動向を踏まえた駐車場整備の検討 □ 駐車場マップなどによる情報提供の検討 □ 既存駐車場の有効活用策の検討 □ 物流活動のルール化の検討(商店主などとの調整、合意形成) |
| | | ⑭放置自転車対策(再掲) | □ 利用者のニーズにより近づけた駐輪場の整備の検討 □ 空地などを有効活用した駐輪場整備の検討 □ 既存駐輪場の収容効率の向上の検討 □ マンパワーなどを活用した駐輪場までの移動サポートなどの検討 |

表5.1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(6/11)

| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|-------------------|-------------------------------------|---|--|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 高齢社会への対応 (1/2) | ① 都市計画道路の整備方針 (再掲) | ■ 上位関連計画、ソフト施策などの導入効果などに応じた都市計画道路整備事業の推進(環境部) | |
| | | ② 狭あい道路の整備 (再掲) | ■ 逗子市狭あい道路整備事業の推進(都市整備部) □ 沿道建築物の建替え時などでの道路空間の確保に向けた実現化の検討 | |
| | | ③ 電線類地中化の整備促進 (再掲) | ■ 逗子市電線類地中化 50年計画の推進(都市整備部) | |
| | | ④ 生活道路の通過交通対策 (再掲) | | □ 通行・速度抑制策の検討(標語の掲示、カラー舗装、ハンプ、交通規制など) □ 社会実験の検討 (全国で事例多) |
| | | ⑤ 鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保 (再掲) | □ JR逗子駅北側での、交通バリアフリー化、旋回場、踏切交差点での付加車線などの一体的な整備の検討 | |
| | | ⑥ 交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 (再掲) | □ (主)横須賀・逗子線、(県)金沢・逗子線などにおける段階的な交差点改良の検討(広幅員車道、右折ポケット、右折レーンの整備など) | □ 交差点の広幅員車道での適正運用の工夫の検討(進行方向の表示など) |

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(7/11)

| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|-------------------|-----------------------------------|--|---|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 高齢社会への対応 (2/2) | ⑦公共交通の利用促進 (再掲) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進 (都市整備部) | <ul style="list-style-type: none"> ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組みの推進(啓発活動教育活動の推進など)(都市整備部) □ 交通事業者とのより緊密な協働関係の強化、ボランティア体制づくりの検討 □ 新たな公共輸送サービスの可能性の検討 □ 路線バスなどの公共輸送サービス圏域の拡大、バス停の待機環境の向上、バス情報システムの高度化などの具体化の検討 |
| | | ⑨交通施策への市民参加の支援 (再掲) | | <ul style="list-style-type: none"> □ 「(仮) 逗子市交通ルール」の検討、マンパワーの活用などの検討 □ 効率的な自動車利用の支援方法の検討 □ 車社会について考えるイベントなどの開催の検討 □ 啓発活動の実施 |
| | | ⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進 (再掲) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進 (都市整備部) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組みの推進(啓発活動・教育活動の推進など)(都市整備部) |
| | | ⑭放置自転車対策 (再掲) | □ 利用者のニーズにより近づけた駐輪場の整備の検討 | <ul style="list-style-type: none"> □ 空地などを有効活用した駐輪場整備の検討 □ 既存駐輪場の収容効率の向上の検討 □ マンパワーなどを活用した駐輪場までの移動サポート等の検討 |

■:既に事業計画などが定められているもの(担当部署)

□:今後検討が必要なもの

表5.1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(8/11)

| 計画目標 | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|---------------------------------|---|---|
| | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 環境負荷の軽減 (1/2) | ① 都市計画道路の整備方針(再掲) | ■ 上位関連計画、ソフト施策などの導入効果などに応じた都市計画道路整備事業の推進(環境部) |
| | ⑤ 鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保(再掲) | □ JR逗子駅北側での、交通バリアフリー化、旋回場、踏切交差点での付加車線などの一体的な検討 | |
| | ⑥ 交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上(再掲) | □ (主)横須賀・逗子線、(県)金沢・逗子線などにおける段階的な交差点改良の検討(広幅員車道、右折ポケット、右折レーンの整備など) | □ 交差点の広幅員車道での適正運用の工夫の検討(進行方向の表示など) |
| | ⑦ 公共交通の利用促進(再掲) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進(都市整備部) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組み(啓発活動教育活動の推進など)の推進(都市整備部) □ 交通事業者とのより緊密な協働関係の強化、ボランティア体制づくりの検討 □ 新たな公共交通サービスの可能性の検討 □ 路線バス等の公共交通サービス圏域の拡大、バス停の待機環境の向上、バス情報システムの高度化等の具体化の検討 |

■:既に事業計画などが定められているもの(担当部署)

□:今後検討が必要なもの

表5.1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(9/11)

| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|------------------|----------------------|---|--|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 環境負荷の軽減 (2/2) | ⑧ 自転車ネットワーク体系の整備(再掲) | □ 上位関連計画などとの整合を図りつつ、通行空間の確保(都市計画道路の整備、電線類地中化などの整備)の検討、より駅に近づけた駐輪場の確保の検討 | □ 自動車の通行・速度抑制策の検討(カラー舗装など) |
| | | ⑨ 交通施策への市民参加の支援(再掲) | | □ 「(仮)逗子市交通ルール」の検討、マンパワーの活用などの検討 □ 効率的な自動車利用の支援方法の検討 □ 車社会について考えるイベントなどの開催の検討 □ 啓発活動の実施 |
| | | ⑩ 大規模開発における交通対策(再掲) | | □ 開発計画に伴う発生交通への対策の検討 |
| | | ⑬ 路上駐車対策(再掲) | □ ソフト施策の効果に応じつつ、上位・関連計画の動向を踏まえた駐車場整備の検討 | □ 駐車場マップなどによる情報提供の検討 □ 既存駐車場の有効活用策の検討 □ 物流活動のルール化の検討(商店主などとの調整、合意形成) |
| | | ⑮ 駅周辺の交通環境の向上対策(再掲) | | □ JR逗子駅周辺地区での交通シミュレーションの検討、社会実験の実施に向けた検討、本格導入の検討 |

■:既に事業計画などが定められているもの(担当部署)

□:今後検討が必要なもの

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(10/11)

| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|--------------------|--------------------------------|---|---|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 将来都市構造の支援 (1/2) | ① 都市計画道路の整備方針(再掲) | ■ 上位関連計画、ソフト施策などの導入効果などに応じた都市計画道路整備事業の推進(環境部) | |
| | | ⑤ 鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保(再掲) | □ JR逗子駅北側の、交通バリアフリー化、旋回場、踏切交差点での付加車線などの一体的な検討 | |
| | | ⑦ 公共交通の利用促進(再掲) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進(都市整備部) | ■ 「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組み(啓発活動教育活動の推進など)の推進(都市整備部) □ 交通事業者とのより緊密な協働関係の強化、ボランティア体制づくりの検討 □ 新たな公共輸送サービスの可能性の検討 □ 路線バス等の公共輸送サービス圏域の拡大、バス停の待機環境の向上、バス情報システムの高度化等の具体化の検討 |
| | | ⑧ 自転車ネットワーク体系の整備(再掲) | 上位関連計画などとの整合を図りつつ、通行空間の確保(都市計画道路の整備、電線類地中化などの整備)の検討、より駅に近づけた駐輪場の確保の検討 | □ 自動車の通行・速度抑制策の検討(カラー舗装など) |

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(11/11)

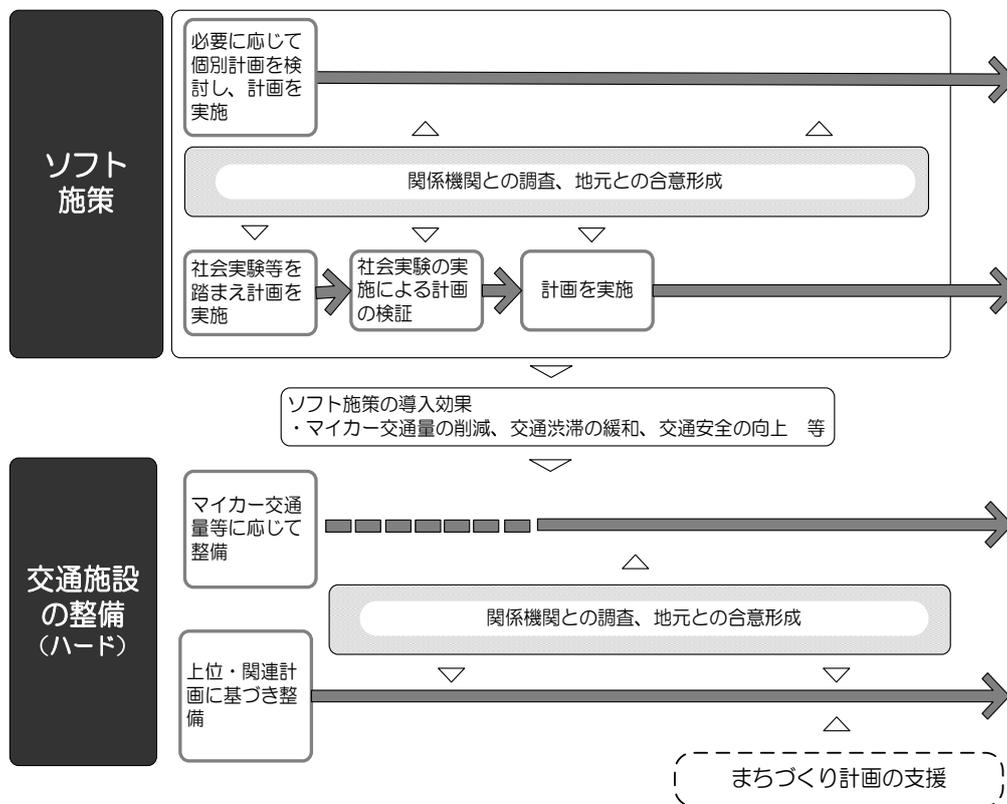
| 計画目標 | | 交通課題 | 今後の進め方の展開 | |
|--------------|--------------------|-------------------------------|---|---|
| | | | ハード施策 | ソフト施策 |
| 将来のまちづくりへの対応 | 将来都市構造の支援 (2/2) | ⑪まちづくりを支える交通対策 | <p>「逗子まちづくり基本計画」、「逗子中心市街地活性化基本計画」などに応じて、これらの計画を支える交通施設の整備や交通対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR逗子駅周辺での銀座通りやなぎさ通りのモール化 ・JR東逗子駅周辺での公共用地を活用した施設整備計画など | |
| | | ⑫交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進(再掲) | ■「逗子市交通バリアフリー基本構想」の特定事業の推進の推進(都市整備部) | ■「逗子市交通バリアフリー基本構想」のソフト面の取組み(啓発活動・教育活動の推進など)の推進(都市整備部) |

2) 今後の課題

①事業化に向けた取組み体制の強化

逗子市交通計画の実現化に向けては、上位・関連計画に従って交通施設の整備(ハード施策)を進めるものや、施策の具体化のための検討を進めるものなどがあります。

図5.1 逗子市交通計画の実現化の展開



いずれの場合においても、取組みの実施に向けては、関係者や関係機関などとの調整や合意形成が必要不可欠であり、それぞれの担うべき役割を明確にしつつ、目標達成に向けた協働体制を築いていくことが必要です。

また、交通課題への対応は多岐に渡っており、計画段階から事業への展開を図るために、横断的な組織体制の強化を図り、市民への周知徹底を図っていくことが必要です。

②JR逗子駅周辺地区の短期計画の実施

JR逗子駅周辺地区は、交通処理能力を上回る交通の発生により、円滑な交通処理が困難になり、朝の通勤時間帯を中心として歩行者の安全性の低下や交通渋滞が発生しています。

こうした中、道路容量を強化するための都市計画道路の整備は、JR逗子駅周辺地区のバイパス機能などを担うものが主体となっていることから、その整備の方向性は、逗子駅周辺地区のソフト施策の導入効果により、ある程度見通しが得られると考えています。

そこで、現在の交通問題の解決が急務であり、また、今後の道路整備の方向性を明らかにしていく上でも、JR逗子駅周辺地区の交通対策などの具体化を促進し、その導入効果を明らかにしていくことが必要です。

3) JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の検討

(1) JR逗子駅周辺地区の交通問題とその原因

JR逗子駅周辺の交通対策の実現化に向け、93頁図5. 3に示す地区を対象として、交通渋滞が最も顕著な朝の通勤・通学時間帯(午前6:00～9:00)を中心に交通量調査を実施しました(平成16年6月22日(火))。その結果から、次のようなことが明らかになりました。

①朝の通勤時間帯におけるJR逗子駅周辺地区の主な交通問題

(93頁図5. 3)

□ JR逗子駅前交差点を先頭として、午前7～8時に一時的な交通渋滞(信号2回待ち以上)が発生します。(平常時に比べ最大6～7分遅れ)

(混雑時のJR逗子駅一般車バースまで走行速度)

- ・(主)*横須賀・逗子線の延命寺交差点から約3km/h
- ・八幡通りの清水橋付近の神武寺第4踏切から約6km/h
- ・銀座通りの銀座通り入口交差点から約5km/h

□ 交通渋滞により路線バスの定時・定速性が低下します。

□ 歩行者、自転車、自動車などが混在して通行している水道路、なぎさ通りでは、歩行者等の安全性が低下しています。

□ 駅北側で、踏切待ちをしている車両を追い越すために、反対車線にはみ出して逆走する車があり危険です。

□ 駅北側で、送迎車が車道上(一部歩道)で、一時停止によって送迎者を降ろすことによる後続車や歩行者の安全性が低下しています

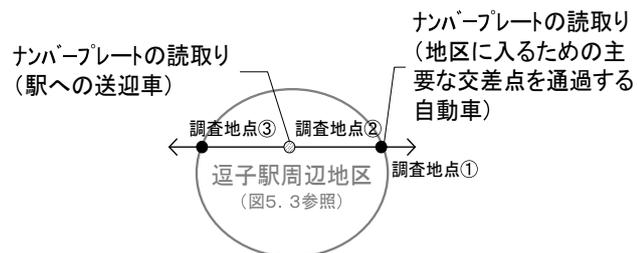
*)主要地方道

②朝の通勤時間帯におけるJR逗子駅周辺地区の交通流動の特性

(94頁図5. 4)

- JR逗子駅前交差点一般車バースに進入する自動車交通量は、午前7～8時の1時間で約700台あり、そのうち、約7割が送迎などの目的を持った自動車、約3割が目的を持たない通過交通*1です。
- 通過交通の多くは、調査地区の外かくを形成する幹線道路(県道)を利用しています。
- (県)道金沢・逗子線の一方通行規制の解除*2などにより、駅北側から踏切を渡って南側に流入する自動車は非常に少なくなっています。
- 駅へ向う自動車の朝の主動線は八幡通り、路線バスの主動線は銀座通り、(主)横須賀・逗子線となっています。

*1) 通過交通とは、JR逗子駅周辺地区内に目的を持たないで通過する交通です。通過交通は、JR逗子駅周辺地区の主要な交差点を通過する自動車や駅への送迎した自動車のナンバープレート进行调查し、その結果を用いて判断しました。



自動車のナンバープレートにより、調査時間内に調査地点①→②→③を通過した自動車は「目的交通」、調査地点①→②を通過した自動車は「通過交通」。

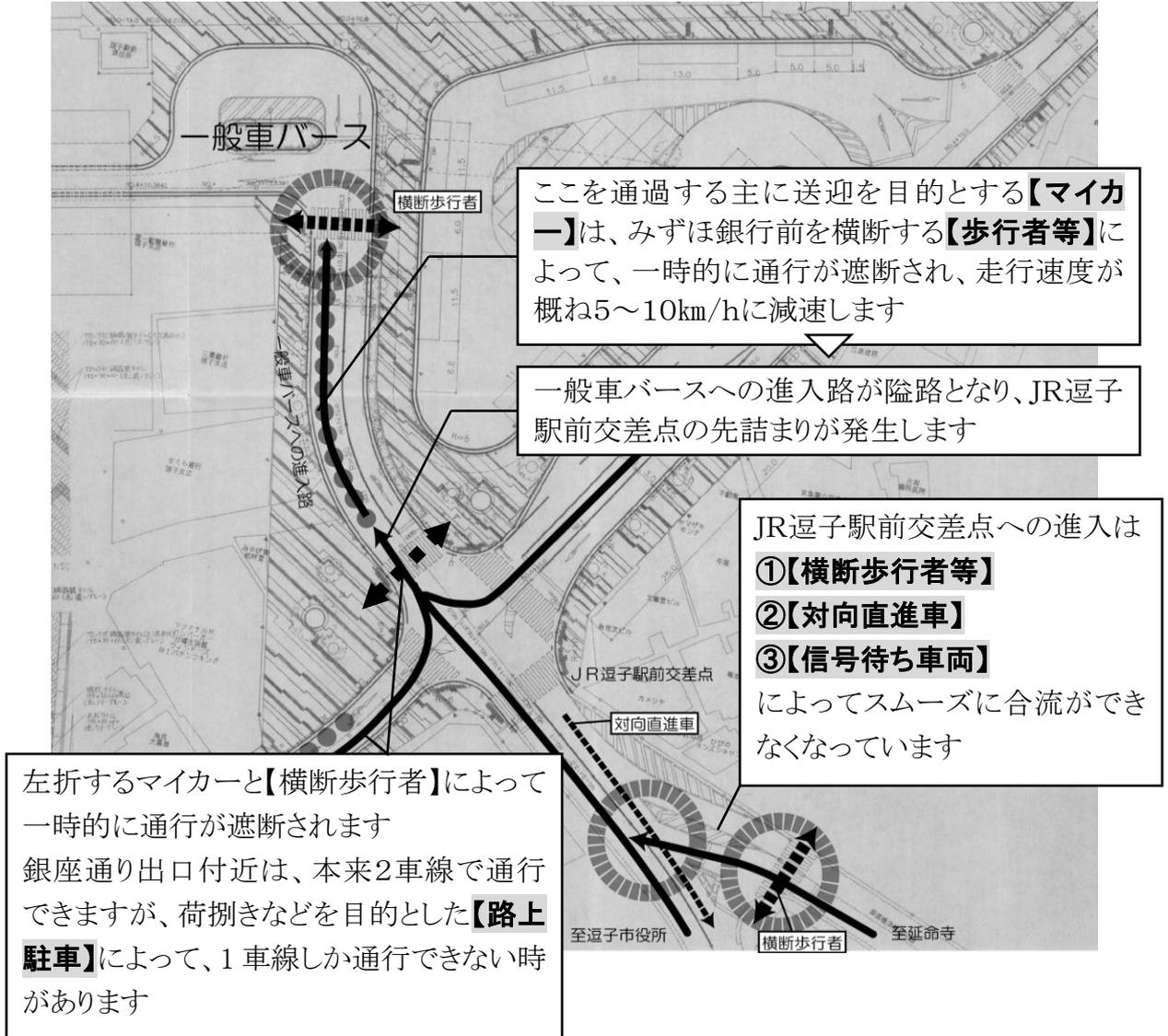
注) ナンバープレート調査は、あくまでも自動車の流れがどのようになっているかを把握するための調査であり、ナンバー全てを読み取っていないため、個人を特定するものではありません。

*2) 方向規制の解除は平成16年5月1日から実施され、実施後の金沢新道踏切を渡る交通量は3分の1以下(342台から105台)に減少しました(出所: ずししかんきょうかいぎニュース第10号、2005年2月)。

③JR逗子駅周辺地区の交通問題の発生原因

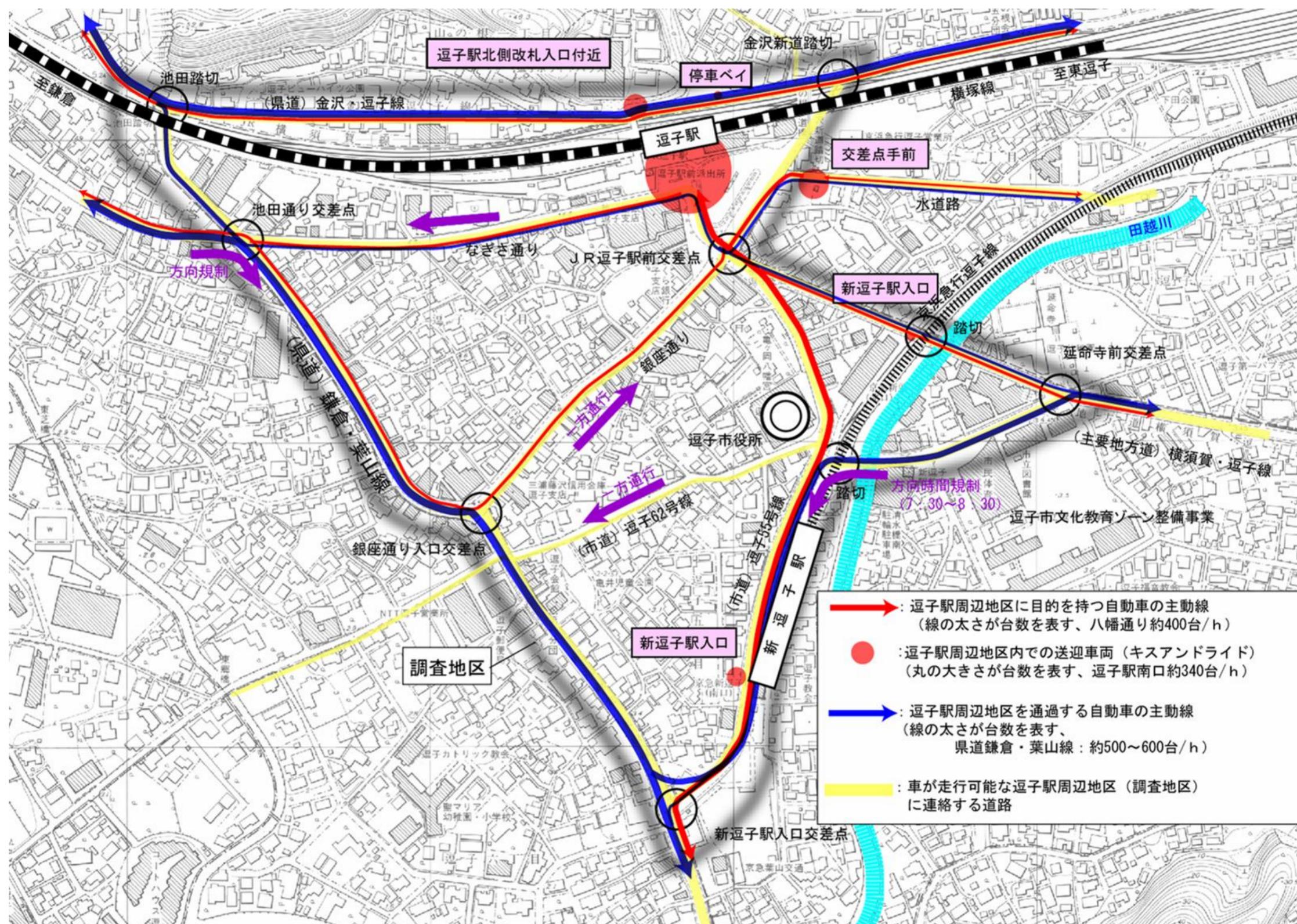
JR逗子駅前交差点を先頭としたこの地区の交通渋滞は、自動車の通行を一時的に滞らせる次のことが原因で起っていると考えられます。

図5.2 JR逗子駅前交差点周辺の交通渋滞の発生原因



また、歩行者等の安全性の低下は、歩行者等と自動車が混在している道路(歩道が整備されていない道路)で、自動車交通量の多いことが原因となっています。一方、自動車の動線が一時的に滞りやすい道路状況の中で、自動車の交通量が多いため交通渋滞が発生し、その影響を受け路線バスの速達性が低下しています。

図5.4 ピーク時(午前7~8時)の交通流動図



(2) JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の検討

(計画目標)

計画目標は、朝の通勤時間帯における「歩行者等の安全かつ円滑な歩行環境の向上」と、交通渋滞の緩和による「駅へのアクセシビリティの向上」です。

(基本的な考え方)

JR逗子駅前周辺地区の交通問題とその発生原因などを踏まえると、短期的な取組みによって、交通問題をある程度緩和させることが、可能だと考えられます。

JR逗子駅周辺で発生している歩行者等の安全性の低下と交通渋滞の大きな原因は、集中する歩行者等や自動車の交通需要に対し、道路整備の遅れにより両者の通行が混在していることです。

このような中で、自動車の走行速度がある程度抑えられれば、歩行者等の安全性は確保されますが、逆に交通渋滞を悪化させる恐れがあります。このように、歩行者等の安全性の確保と交通渋滞の問題の解決は、トレードオフ(二律背反)の関係にあります。また、JR逗子駅に連絡する主な道路が全て2車線(片側1車線)であることから、路線バスとマイカーは同じ道路を混在して通行するものとして計画を検討することが必要です。

このため、短期的には、歩行者等、マイカー、路線バスなどに生じている全ての交通問題を同時に解決することは困難です。

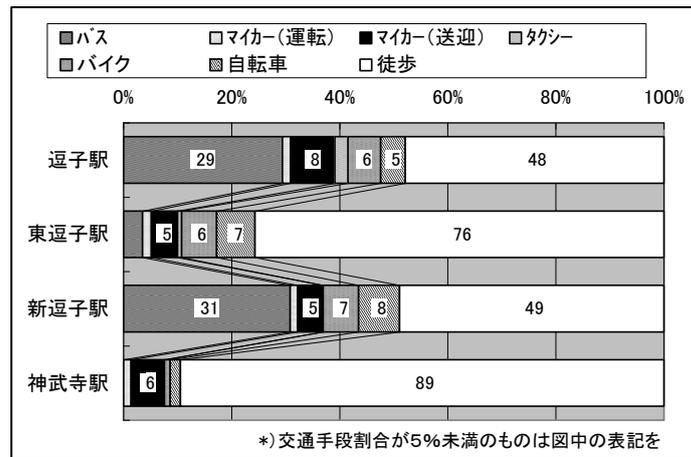
そこで、JR逗子駅周辺地区の短期交通計画は、JR逗子駅まで利用する交通手段の特性(次頁図5.5歩行者やバスの利用を主体としていること)や、現在の歩行環境などを踏まえ、基本的に歩行者を優先に検討を進めます(次頁図5.6基本的な交通体系)。

但し、交通渋滞が横断歩行者による自動車の通行の一時的な遮断によって発生していることから、場所によっては、交通渋滞の緩和のために横断歩行者と他の交通動線との折合いをつけていくなど、トータルとして交通問題が緩和されることを目指します。

JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の計画目標

- ①歩行者等の安全かつ円滑な歩行環境の確保
- ②公共交通のアクセシビリティの向上(定時・定速性の向上)
- ③マイカーのアクセシビリティの向上

図5.5 平成10年市内鉄道駅を利用する交通手段割合



資料:平成10年パーソントリップ調査

図5.6 JR逗子駅周辺地区の目指す基本的な交通体系



(計画課題)

- ①歩行者等の安全かつ円滑な歩行環境の向上を図るためには、交通の秩序化を進めつつ、地区内の自動車交通量を減らすことなどにより、歩行者との“混在”を軽減させることが最も効果的であり、このためには、地区の交通の要となっているJR逗子駅前交差点のマイカー交通量の削減が必要です。
- ②マイカー交通量を削減していくためには、市民の合意形成を図ること、駅へのマイカーを乗り入れさせないために、交差点の手前で経路の変更を促すこと(Uターン)、路線バスなどの代替交通サービスを強化することなどがが必要です。
- ③JR逗子駅までのアクセシビリティを高めていくためには、朝の時間帯に駅へ向う路線バスの主動線となる銀座通りと(主)横須賀・逗子線の交通渋滞を緩和させることが必要なことから②に加え、JR逗子駅前交差点の交通渋滞の原因となっているみずほ銀行前横断歩道などにおける横断歩行者と通過車両の問題の解決が必要なため、横断歩行者とマイカー交通の整理を強化し、一般車バースへの導入路のスムーズな通行を確保していくことが必要です。

(JR逗子駅周辺地区の段階的短期交通計画(案)の検討)

JR逗子駅周辺区の短期交通計画の各ステップは以下のとおりです。

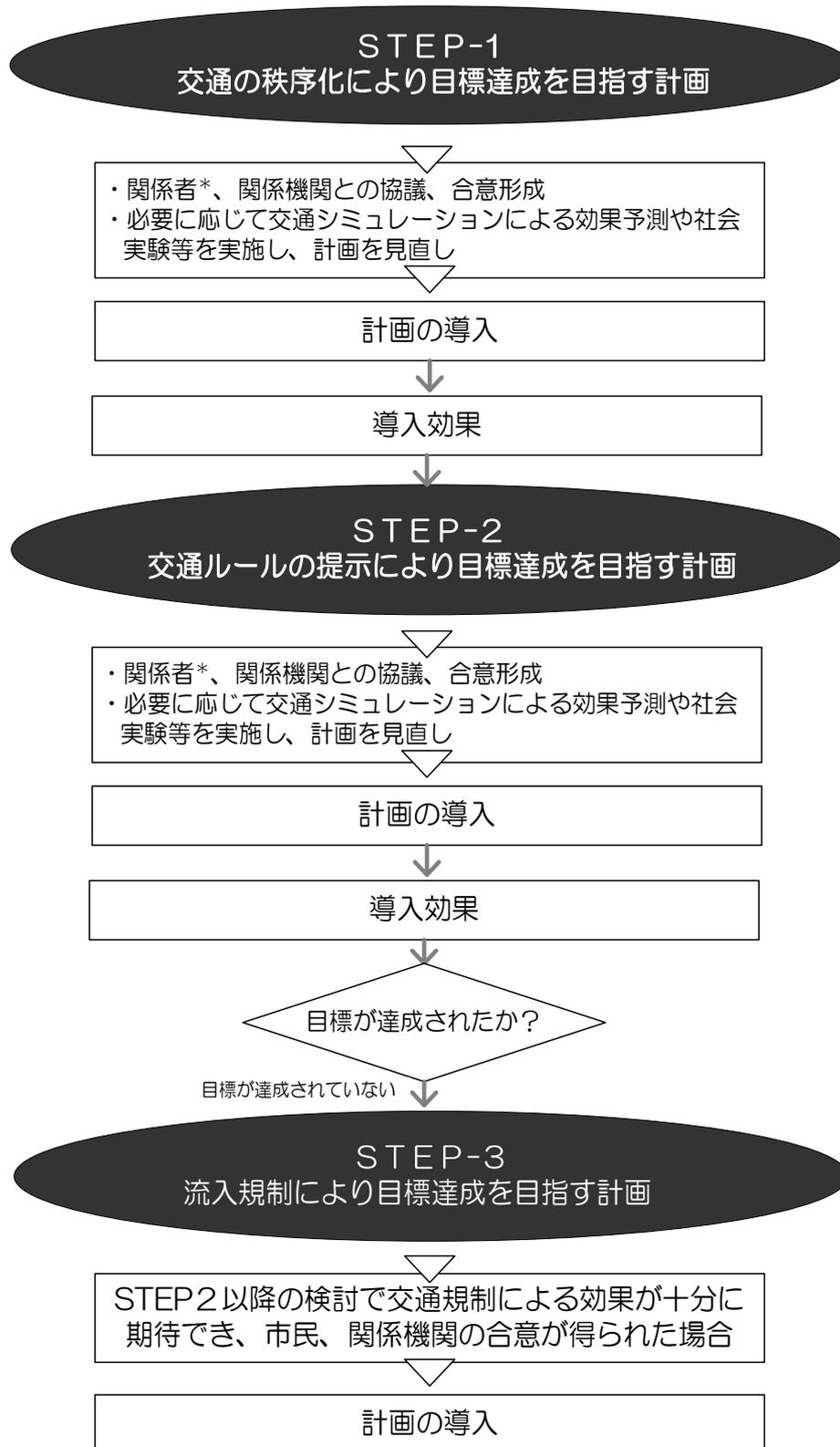
- STEP-1 交通の秩序化により目標の達成を目指す計画(案)**
STEP-2 交通ルールの提示により目標の達成を目指す計画(案)
STEP-3 流入規制により目標の達成を目指す計画(案)

段階的計画の進め方は、次頁図5.7に示すとおりであり、ステップ毎に、必要に応じて交通シミュレーションなどの検討や社会実験などを行い、計画の見直しなどを行いつつ、本格的な導入を進めます。その導入効果の達成状況に応じ、次の段階の計画を進めていきます。

また、STEP-3は、最終的な手段だと考えています。基本的には、JR逗

子駅周辺地区の交通ルールに従い交通環境を高めていくことを目指します。

図5.7 JR逗子駅周辺地区の段階的短期交通計画(案)の進め方



*）関係者は、逗子市民はもとより、JR逗子駅等を利用する市外の方も含まれます。

STEP-1 交通の秩序化により目標の達成を目指す計画(案)(101頁図5.9)

STEP-1の計画は、歩行者等と自動車がお互いの通行を少しずつ譲り合いながら、既存の交通施設を効果的に活用し、交通の秩序化を図るものです。短期的に実施できる可能性が高く、啓発効果も含めある程度の導入効果が、既に実証されている次の取組みを進めます。

①みずほ銀行前の横断歩行者により一般車バースへの導入路のマイカーの通行が一時的に滞ることから、JR逗子駅前交差点で、交通渋滞が発生していますが、一般車バースへの導入路がスムーズに通行できれば、交通渋滞(信号2回待ち以上)が緩和される可能性が極めて高いと考えています*¹。

そこで、ここで実施可能な交通整理の方法を検討・協議し、横断歩行者と自動車の交通処理の強化を図ります。

*1) 交通安全週間などでの警察官によるみずほ銀行前の横断歩行者と通過車両の交通整理によって、交通渋滞は緩和されました。



②歩行者等の安全性を強化するために、また、みずほ銀行前の横断歩行者数の軽減を図るために、JR逗子駅前交差点の歩車分離式信号化を進めます。それに伴い、自動車の通行に割り当てられる青信号の時間が短くなりますが、みずほ銀行前の横断歩行者の交通整理がスムーズに行えれば、歩車分離式信号化を実施しても、交通渋滞が発生しないとの計算結果*²が過去の調査から得られています。

*2) 自動車交通量、交差点の自動車捌け量、信号時間などを基礎指標とした交差点飽和度の計算結果です。

③歩行者等の安全性を強化するために、水道路、なぎさ通りでのカラー舗装化、ハンプ*³などにより、自動車の走行速度の抑制を促します。

*3) 道路路面に凸型断面の舗装を施し、その上を通過する自動車の速度抑制を促す施策(物理的なデバイス)です。

《■STEP-1:交通の秩序化により目標の達成を目指す計画(案)》

| 計画課題 | 施策 | 関連機関 | 備考 |
|--------|---|-----------------|--|
| 交通の秩序化 | ①午前7～8時の横断歩行者と通過車両の交通整理の強化(信号処理、交通指導員などの配置、横断歩道の移設など検討) 1箇所 ・みずほ銀行前 | 市 警察 | 歩車分離式信号化を実施していくためには、一般車バースがスムーズに通行できることが前提条件です |
| | ②JR逗子駅前交差点の歩車分離式信号化 | 市 警察 神奈川県 | |
| | ③歩車共存化の強化(カラー舗装、ハンプなど) ・水道路 ・なぎさ通り | 市 | |

図5. 8 JR逗子駅周辺地区の午前7～8時の交通流動

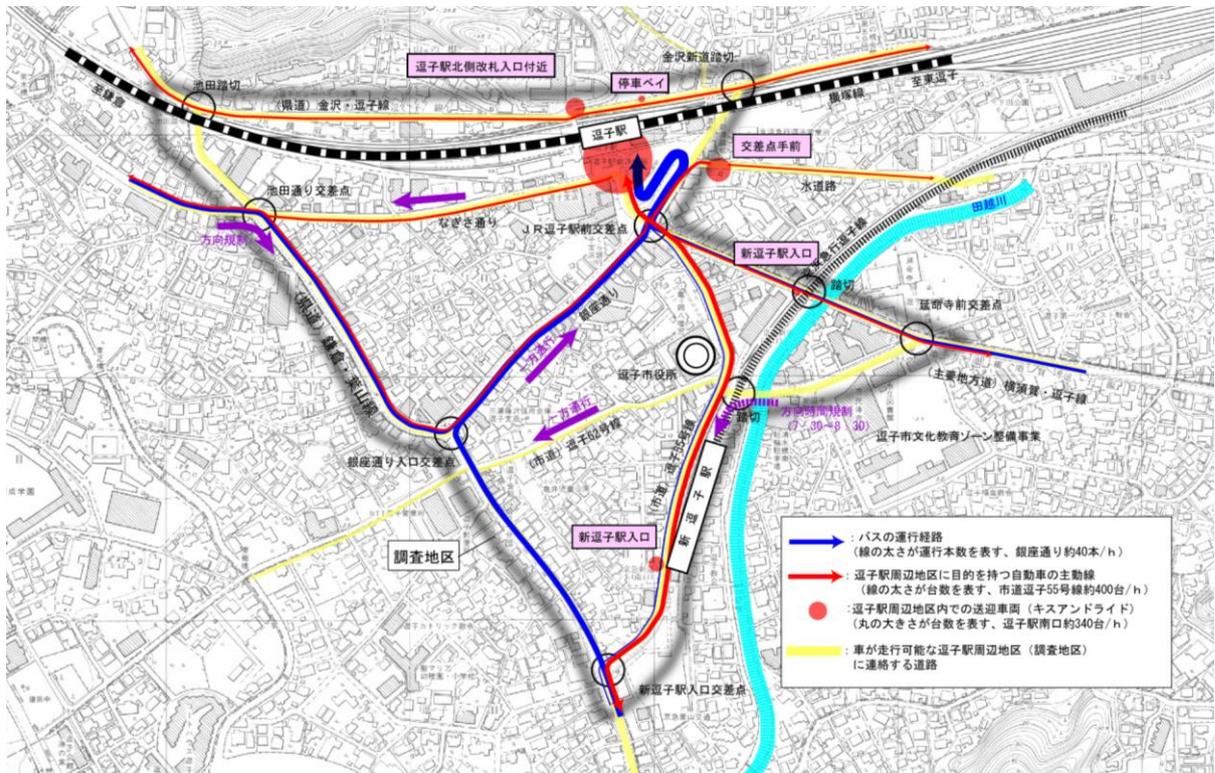
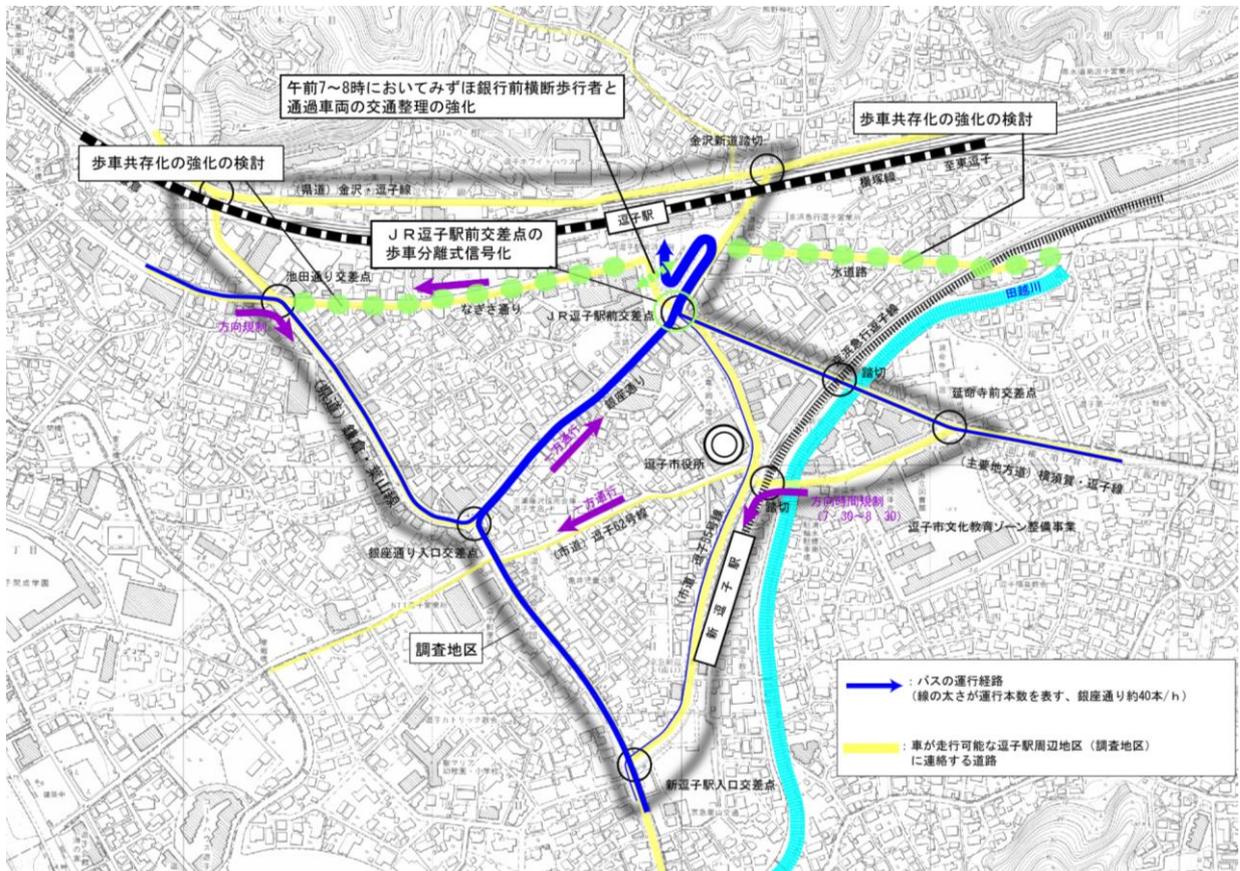


図5. 9 JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)【STEP1】



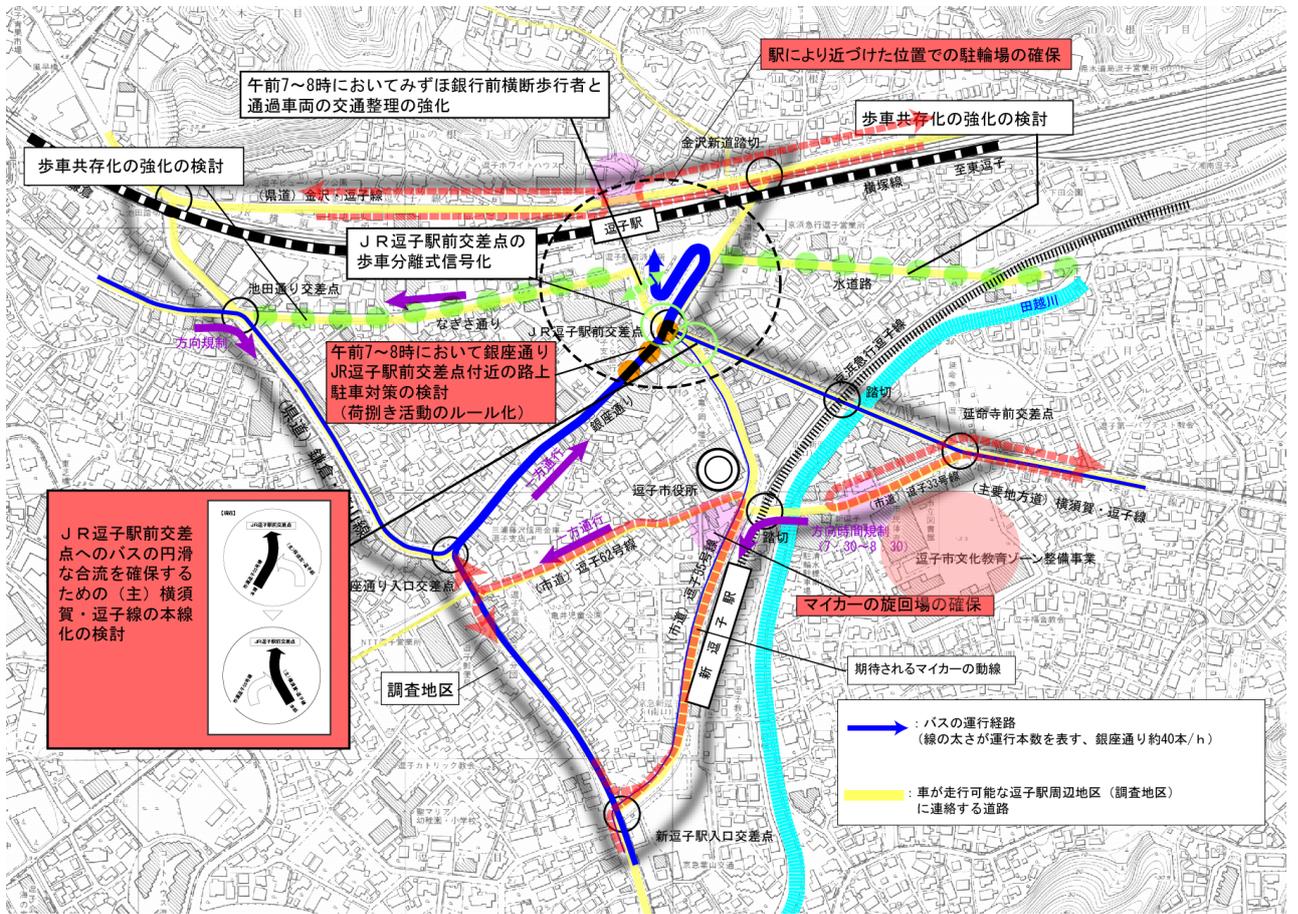
STEP-2 交通ルールの提示により目標の達成を目指す計画(案) (図5. 10)

STEP-1の導入効果を踏まえ、STEP-2 では、歩行者等の安全かつ円滑な歩行環境の向上を図るために、逗子市が自動車の旋回場を確保し、啓発活動を実施しながら、JR逗子駅前交差点より少し手前の地点でドライバーの自主的な経路変更(U ターン)を促すことや代替交通手段の強化を図ることにより、JR逗子駅前交差点の交通量の削減を図ります。そこで、次のような施策をSTEP-1 に追加していきます。

《STEP-2: 交通ルールの提示により目標の達成を目指す計画(案)》

| 計画課題 | | 計画 | 関連機関 | 備考 |
|------------------|-------------|---|-----------------|----|
| JR 逗子駅前交差点交通量の削減 | 経路変更 | ①旋回場の確保(3箇所程度) 例) 駅北側、八幡通り、市道逗子33号線 | 市 | |
| | | ②啓発活動(逗子駅利用者などに対する経路変更の呼びかけなど) | 市 | |
| | 代替交通手段の機能向上 | ③路線バスなどの主動線の強化を図るための午前7～8時におけるJR逗子駅前交差点付近の荷捌き活動のルール化(1箇所) 例) 銀座通り | 市 警察 地元商店 | |
| | | ④路線バスなどの主動線の強化を図るための午前7～8時の交差点における円滑な合流の確保(本線化など) (1箇所) ・(主)横須賀・逗子線 | 市 警察 神奈川県 | |
| | | ⑤自転車の利便性を高めるための駅により近づけた位置での駐輪場の確保 | 市 | |

図5. 10 JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)【STEP2】



※赤の網掛けの部分STEP1から追加した計画です。

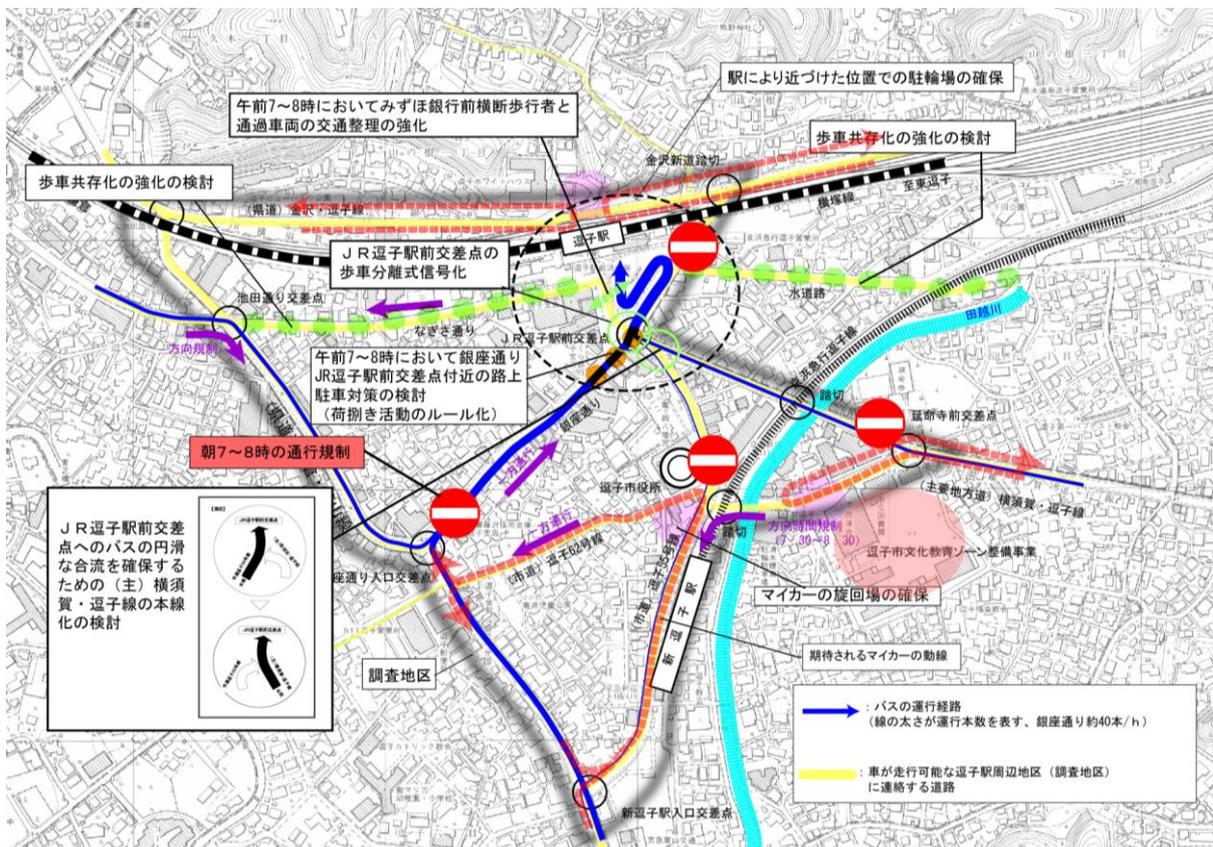
STEP-3 流入規制により目標の達成を目指す計画(案) (図5. 11)

STEP-3では、流入規制などを導入して、歩行者等の安全かつ円滑な歩行環境の向上を図ります。流入規制の導入に際しては、関係者、関係機関との合意形成を図っていきます。

《**STEP-3: 流入規制の導入により目標の達成を目指す計画(案)**》

| 計画課題 | 計画 | 関連機関 | 備考 |
|------------------------|---|------|---------------------|
| JR逗子駅前交差点交通量の削減(経路の変更) | ①朝の7～8時における交通規制の実施(4箇所程度) 例) (県)金沢逗子線、(主)横須賀・逗子線、八幡通り、銀座通り | 市警察 | 関係者、関係機関との合意形成が必要です |

図5. 11 JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案) 【STEP3】



※赤の網掛けの部分STEP2から追加した計画です。

4) 行政、交通事業者、市民の役割

逗子市交通計画の実現化に向けた行政、交通事業者、市民の役割は、次のとおりであり、それぞれが協働して取組んでいくことが求められます。

(逗子市)

- ・ 逗子市交通計画の実現化に向け、交通事業者、市民との信頼関係をより強化するための実施体制を強化するとともに、実施計画の検討を進めます。
- ・ 交通施設整備において、整備主体が明確でないものについては、関係機関などとの調整・協議を行いつつ、整備主体を明確にしていきます。
- ・ 施策の具体化のために個別計画などの検討が必要なものについては、その検討体制を整備し、速やかに検討を進めます。
- ・ JR逗子駅周辺地区の交通対策の具体化に向け、交通シミュレーションや、社会実験の実施計画などの検討を次年度以降速やかに進めます。
- ・ 市民協働の交通まちづくり*において、地域社会に貢献できる枠組みを検討し、交通施策への市民参画を支援します。

*) 身の回りの地区等を対象に、交通を重要なキーワードとしてまちづくりを進める取組み

(出典:「新しい交通まちづくりの思想」(太田勝敏編著))

- ・ 逗子市交通計画は、計画の策定後、さらに実りある“逗子市の交通計画の指針”として発展するように啓発活動を強化します。そこで、実施した計画やその有効性、計画の見直し、市民協働の活動状況などについて、進捗状況をチェックし、ホームページなどを開設して、市民に広く周知していきます。特に、下記のものについては、上位・関連計画の動向、関係者や関係機関との協議などを踏まえ、必要に応じて適宜見直しの検討を行います。

39頁 主要な生活道路(案)

48頁 歩道の整備方針(案)

52頁 通過交通対策が必要な主要な生活道路(案)

57頁 交差点処理能力の向上及び横断歩行者の安全性の向上が必要な主要な交差点(案)

63頁 公共交通ネットワーク体系とその確立に向けた基本方針(案)

75頁 JR逗子駅周辺の交通課題への取組み方針(案)

76頁 JR東逗子駅周辺の交通課題への取組み方針(案)

- ・ 必要に応じて、近隣市町村などとの協力体制の構築を検討します。
- ・ 海水浴シーズンの交通渋滞の問題などは、必要に応じて関係機関などとの調整・協議を図り、渋滞状況などの情報を案内などのソフト施策なども踏まえつつ、その対策を検討していきます。

(交通事業者)

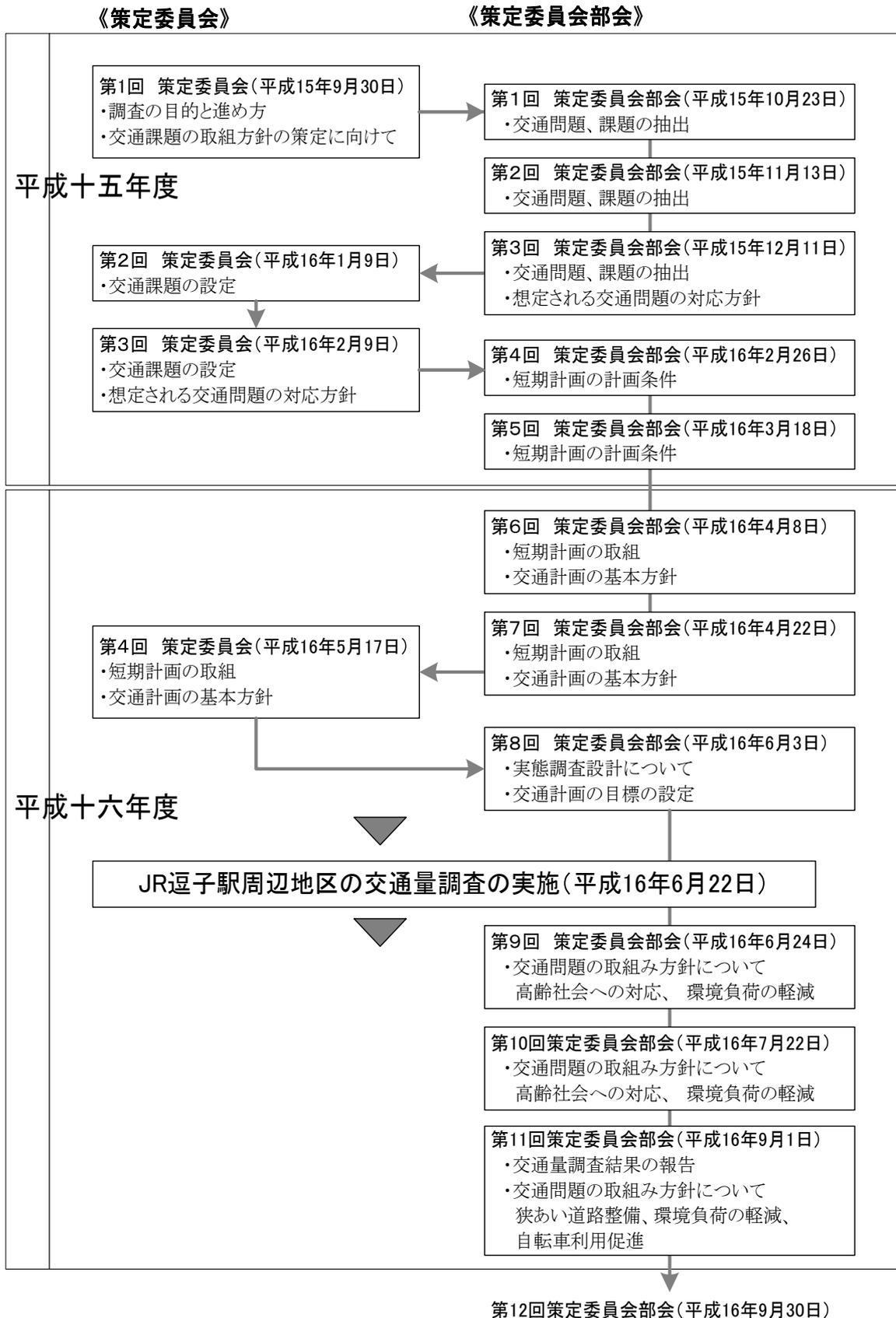
- ・ 現在の優れた公共交通サービスの維持・向上に努めます。
- ・ 高齢社会への対応に向けた新たな交通サービスの提供を、行政とともに検討していきます。

(市民)

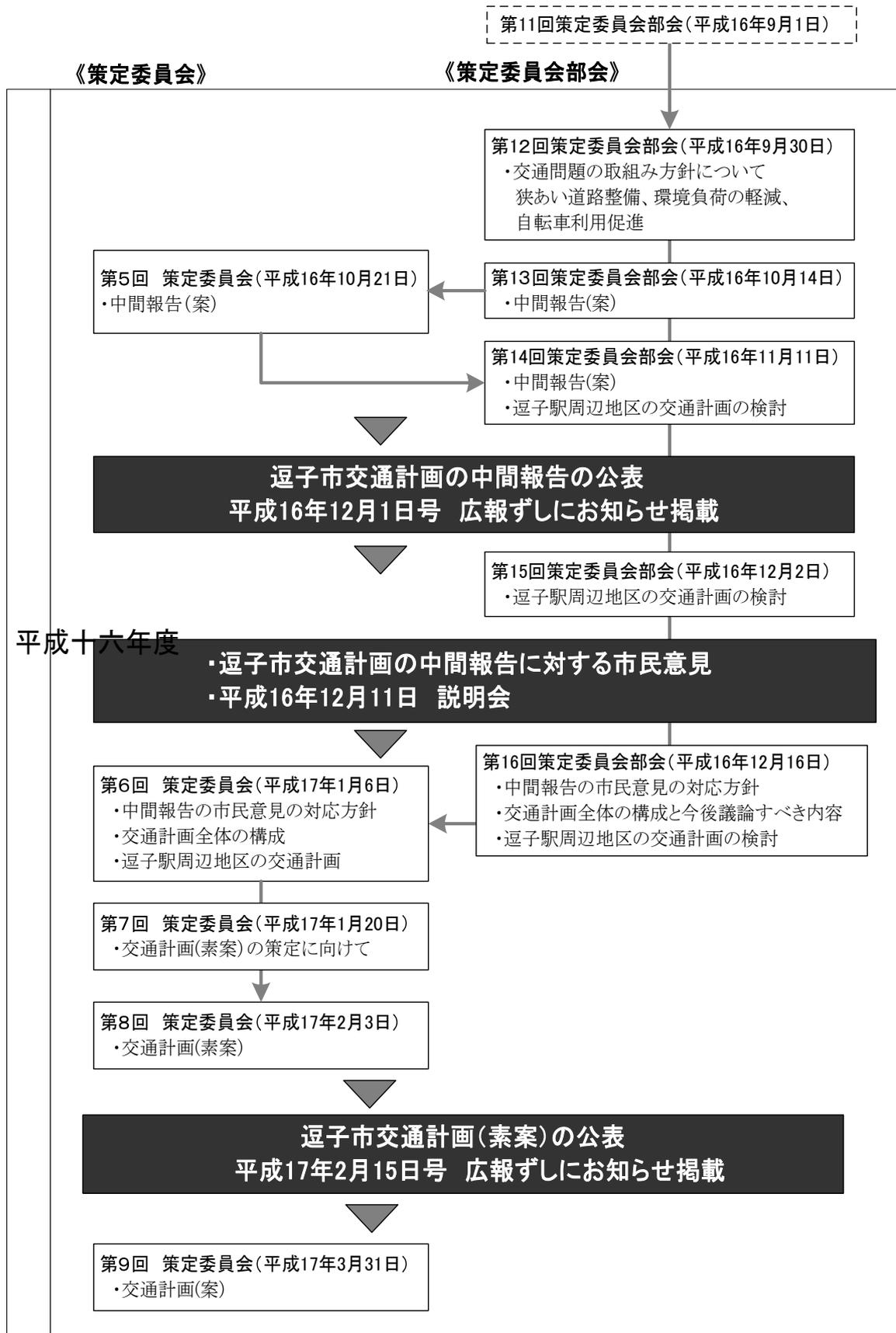
- ・ 現在の優れた公共交通サービスの維持・向上を図るために、積極的に公共交通を利用します。
- ・ 交通問題が少しでも緩和されるように、交通計画の実現化に向けた取組みへの積極的な参画、責任ある交通行動を実践します。

資 料 編

◆逗子市交通計画策定までの流れ(1/2)



◆逗子市交通計画策定までの流れ(2/2)



◆逗子市交通計画策定委員会名簿

| | 氏名 | 所属等 | 備考 | 区分 |
|----|-------------------|-----------------------------|---------|---------------------|
| 1 | 久保田 尚 | 埼玉大学工学部建設工学科 | 委員長 | 学識経験者 |
| 2 | 矢部 努 | 横浜国立大学大学院環境情報研究院人工環境と情報研究部門 | 副部長 | |
| 3 | 矢部 彦幸 | | 部会員 | 市民委員 |
| 4 | 小平 修治 | | 部会員 | |
| 5 | 田倉 一由 | | 部会員 | |
| 6 | 石黒 武次 | | 部会員 | |
| 7 | 下山 正三 | | 副委員長・部長 | |
| 8 | 高橋 正人 (山口 保幸) | 東日本旅客鉄道(株)横浜支社 総務部企画室 | | 公共交通機関 関係者 |
| 8 | 吉田 正美 | 京浜急行電鉄(株)鉄道本部 計画営業部 | | |
| 10 | 鬼頭 恒寛 | 京浜急行電鉄(株)総務部 企画担当課長 | 部会員 | |
| 11 | 菊池 尚 | (社)神奈川県タクシー協会 鎌倉支部 | 部会員 | |
| 12 | 加藤 登志夫 (松山 輝夫) | 神奈川県警察本部交通規制課 都市交通対策室 | | |
| 13 | 金井 正一 | 神奈川県警察逗子警察署 交通課 | 部会員 | 関係行政機関職員 |
| 14 | 鈴木 祥一 (福田 恵一) | 神奈川県県土整備部 都市計画課 | | |
| 15 | 三上 興治 | 神奈川県横須賀土木事務所 道路都市課 | 部会員 | |
| 16 | 山口 哲 | 逗子市商工会 | | その他市長が特に 必要と認めた者 |
| 17 | 柏村 淳 (松下 洋一郎) | 企画部 | | 市職員 |
| 18 | 佐藤 明夫 (菊地 武彦) | 市民部 | | |
| 19 | 山浦 晃 (新明 武) | 都市整備部 | | |

() は前任者

◆逗子市交通計画策定委員会の設置及び運営に関する要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、逗子市交通計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その運営について必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 委員会は、円滑な交通を創出するため、逗子市交通計画(案)を作成し、その結果を市長に報告する。

(組織)

第3条 委員会は、委員25名以内をもって組織する。

(委員)

第4条 委員は次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1)知識経験を有する者
- (2)市民
- (3)公共交通機関の職員
- (4)関係行政機関の職員
- (5)市職員
- (6)その他市長が必要と認めた者

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選により定める。

- 2 委員長は会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 副委員長は会長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

- 2 委員会の会議は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

(協力の要請)

第7条 委員長は特に必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、企画調整課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は平成15年5月15日から施行する。

(招集の特例)

2 委員会の最初の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず市長が招集する。

3 この要綱は、委員会が所掌事務の処理を完了した日限りでその効力を失う。

◆主要な市民意見などの反映状況

逗子市交通計画の策定にあたり、以下のような市民意見の募集を行いました。

本計画にかかわりのある募集意見に対し、項目ごとに分類し、ご意見への回答及び本計画での反映状況を整理しています。

なお、募集意見は、その趣旨を踏まえ一部要約しています。

| 募集方法 | 期間、日付 | 募集意見数、参加者数 |
|------------------------------|--------------------------------------|------------|
| 中間報告に対する意見募集 (広報ずし12月1日号) | 平成16年12月1日～ 平成16年12月14日 (約2週間) | 13名 |
| 中間報告に対する説明会 | 平成16年12月11日 | 5名 |
| 素案に対する意見募集 (広報ずし2月15日号) | 平成17年2月15日～ 平成17年3月16日 | 8名 |
| 計 | | 26名 |

《募集意見を分類した項目》

- 1) 交通問題やその対策に関するご意見
- 2) 交通計画の基本方針に対するご意見
- 3) 実現化方策に対するご意見

《募集意見の反映状況》

- (イ)意見は反映しました
- (ロ)意見と同様の内容が計画に盛り込まれています
- (ハ)逗子市交通計画を推進していく中で参考にさせていただきます
- (ニ)意見は反映していませんが、他の施策で取り組んでいます
- (ホ)意見は反映していません

《募集意見の分類》

1) 交通問題やその対策に関するご意見

| | |
|-----------------------|-----|
| ①歩行者等の安全問題..... | 115 |
| ②踏切道の未整備歩道の問題..... | 116 |
| ③生活道路への通過交通の進入問題..... | 116 |
| ④交通渋滞問題..... | 117 |
| ⑤交通渋滞問題(踏切)..... | 119 |
| ⑥交通渋滞問題(海水浴シーズン)..... | 120 |
| ⑦路上駐車問題..... | 120 |
| ⑧放置自転車問題(駐輪場の不足)..... | 121 |
| ⑨交差点処理能力の問題..... | 121 |
| ⑩振動問題..... | 121 |
| ⑪自動車保有の増大..... | 121 |

2) 交通計画の基本方針に関するご意見

| | |
|---------------------------|-----|
| ①交通計画の策定に向けて..... | 122 |
| ②自動車交通問題の視点..... | 122 |
| ③理念・ビジョン..... | 123 |
| ④高齢化社会..... | 123 |
| ⑤環境負荷の軽減..... | 124 |
| ⑥交通体系整備方針..... | 124 |
| ⑦都市計画道路の整備方針..... | 126 |
| ⑧歩道の整備方針..... | 126 |
| ⑨狭あい道路の整備方針..... | 126 |
| ⑩多様な市民への対応(交通バリアフリー)..... | 127 |
| ⑪自動車交通量の抑制..... | 127 |
| ⑫公共交通の利用促進..... | 128 |
| ⑬銀座商店街、なぎさ通商店街のモール化..... | 128 |

3) 実現化方策に対するご意見

(交通計画(案)全般にかかわる実現化方策)

| | |
|--------------------------|-----|
| ①実現化方策の基本的な考え方..... | 130 |
| ②逗子市交通計画実現委員会の立ち上げ..... | 130 |
| ③上位・関連計画からの意見、提言..... | 130 |
| ④葉山町との協力体制の整備..... | 131 |
| ⑤行政、交通事業者、市民の役割について..... | 131 |

(個別計画にかかわる実現化方策)

| | |
|--------------------|-----|
| ①道路整備 | 132 |
| ②歩道整備 | 132 |
| ③電線の地中化..... | 133 |
| ④自動車の環境負荷の軽減 | 133 |
| ⑤円滑化対策..... | 133 |
| ⑥公共交通機関の利用促進 | 134 |
| ⑦自転車利用促進 | 134 |
| ⑧路上駐車対策..... | 136 |
| ⑨逗子駅周辺地区の計画 | 136 |
| ⑩東逗子駅周辺地区の計画 | 138 |
| ⑪啓発活動 | 138 |

1) 交通問題やその対策に関するご意見

①歩行者等の安全問題

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | JRと京浜急行の連絡通路(高架式)は、逗子駅前交差点における安全確保、渋滞緩和に役立つ。 |
| 回答・反映状況 (イ) | ご意見の主旨を、JR逗子駅と京浜急行新逗子駅の円滑な乗換などの課題として追加しました。 (75頁)など 図4.9 JR逗子駅周辺の交通課題への取組み方針(案) |
| 市民意見 | <p>歩道が少ない。また、幹線道路の歩道には電柱、標識、街灯などがあり、それを避けるためには自転車、歩行者が車道に飛び出すことがある。</p> <p>県道金沢逗子線などの自転車走行は危険である。逗子アリーナ、第一運動公園などの立派な施設があるので、一日も早い自転車、歩行者専用路を望む。</p> <p>中心市街地では歩道が狭く電柱があるため、車椅子はもとより、ベビーカーや自転車などでの利用が、車道側に飛び出る場合もあり危険である。</p> <p>逗子駅の北側は非常に歩道が狭く危険である。自動車を一方通行にして限られたスペースを共存して行くことが必要ある。</p> <p>逗子の道路は、大型バスや人が“混用”している。人と車を分離するためには、専用の通行空間の確保が必要である。</p> <p>道はまず歩くためのものであり、あらゆる交通計画はこのことから始めなければならない。道路行政は、限られた道路空間の中で、人と車の調和などを考えることが必要である。</p> <p>交通問題に関し市民が最も強く望んでいることに、道路を歩きやすくしてほしいということがあり、凹凸、左右の傾斜、段差、歩道幅、下水路の穴の解消などのほか、路面、照明、生け垣、街路樹、飲料水、トイレなどの楽しい配置も含まれる。</p> |
| 回答・反映状況 (ロ) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 本計画は、人にやさしい交通環境都市を目指し、歩行者等(自転車を含む)の安全性の向上を目標に掲げています。基本的に幹線道路では、歩行者と自動車の通行を分離する、生活道路では、歩行者と自動車が共存していくことを方針としています。その対策として、46頁都市計画道路の整備方針、50頁電線類地中化の整備促進、68頁交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進などが盛り込まれています。 |

②踏切道の未整備歩道の問題

| | |
|-------------|---|
| 市民意見 | 久木踏切は、車の交通量が多いのに関わらず歩行者への安全性の保全が全く施されていない。この踏切を利用する歩行者も少なくない。セアラ逗子・センベ ルクリニックへの通院者や利用者も利用している。ここの安全性の確保は急務で ある。 |
| 回答・反 映状況 | ご意見の主旨を、鉄道との交差点における安全でスムーズな横断の確保に追 加しました。また、市内の多くの踏切は歩道が未整備であり、整備の緊急性につ いては今後の事業計画の中で検討していきます。 |
| (イ)(ハ) | (53 頁)など 「市内にある踏切の多くは、十分な歩道が確保されておらず……」 |

③生活道路への通過交通の進入問題

| | |
|------|---|
| 市民意見 | <p>久木小学校、久木中学校からハイランドへ抜ける道は、抜け道となっている。道 路幅はやや狭く、車のすれ違いがやっとなでできる状態であり危険である。ハイラ ンドからの進入を規制し一方通行の検討が必要ではないか。</p> <p>ハイランドからJR線路脇の県道ハイランド入口交差点に至る坂道の中に在る 狭あい道路は、地域住民の主要な生活道路として活用されている。児童学童も 多く通学路(7時～8時30分)として使用されているが、幹線道路からの抜道が 多く危険である。</p> <p>ハイランドからJR線路脇の県道ハイランドに至る道路は、3車線化に伴う桜並木 の伐採、歩道幅員1mのカットの計画が市から打出された経緯がある。歩道が狭 くなり、歩行者の利便性が現状より後退することになり改悪である。</p> <p>車の抜け道利用による歩行者の安全性の低下について、日常的に危険性を感じ ている。ボンエルフなどの対策または居住者専用道路にするなどの具体的な 施策が必要と考える。せめて優しく走ろうなどの標語の掲示やスピードを20キロ 制限にするなどすぐ実施できることか始めることが必要である。</p> |
|------|---|

| | |
|---------------------------|---|
| | <p>富士見橋から新宿会館にかけての新宿海岸通りの朝のピーク時の通過交通は、1時間300台に及ぶ。これはピーク時の銀座通りの交通量とも比肩し住宅地内の交通量としては例外的に極めて過大である。しかもこの道は朝、幼稚園や小学生の通学路であり、お年寄りが朝の散歩を楽しむのにふさわしい道なのである。ところが現実には道の安全性が危機的状態にあり、何時事故が起ころうとも不思議ではないので、是非今緊急に安全な道とする具体的対策が必要である。屋敷通りは道路の幅が4mそこそこなのに、直線的で見通しが良いので車のスピードが出しやすい道である。その上、現在相互方向交通となっているため、両側から対向車が来て、相手が来る前に通り過ぎようとして、ことさらにスピードを上げて通り過ぎる危険なケースが日常的に後を絶たない。特に黒門から富士見橋に向けての区間は両側が高さ 1.5m 以上の土手となって死角をつくっており、土手の内部から急に子供が飛び出した時にはブレーキをかけても間に合わない。今までにも危うく重大事故になりうる事態が起こっており、遅かれ早かれ必ず悲惨な死傷事故が起こることは目に見えている。</p> <p>対策としては、速度制限を 20 キロ以下とし、黒門から富士見橋に向かう一方通行とする。葉山方面からの車が近道して富士見橋から新宿会館交差点へ抜け、そこから右折してシンボルロードから県道鎌倉方面、JR逗子駅に抜ける。</p> <p>もう一つは直進して魚平商店から県道へ抜け鎌倉方面へ向かう格好の抜け道となっている。もしくは、富士見橋県道からの入口に標識を立て「一方通行」とする。これなら富士見橋から黒門の間は一方通行とせずとも、地区内の住民は両方向に出られる。屋敷通りにハンプ(道に凸型の膨らみ)を造り、車のスピードを制限する。</p> |
| <p>回答・反映状況 (イ)(ハ)</p> | <p>ご意見の主旨を交通課題として、生活道路の通過交通対策として追加しました。</p> <p>(51 頁)など 生活道路の通過交通対策 (52 頁) 図4. 4通過交通対策が必要な主要な生活道路(案)</p> |

④交通渋滞問題

| | |
|------------------------|--|
| <p>市民意見</p> | <p>逗子駅の改札口を鎌倉側、東逗子側に東西に配置し、マイカー送迎、歩行者の動きを分散させることも検討すべきである。</p> |
| <p>回答・反映状況 (ロ)</p> | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> <p>なお、分散化の方法としては、逗子駅周辺の土地利用状況などを踏まえ、駅北側での旋回場などの整備を検討していきます。</p> |

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | 逗子駅の交通処理を高めることが最重要課題である。その取組みは、再開発計画など、将来の逗子駅周辺はどうあるべきかを見据えつつ、駅の高層化(デッキなど)の検討も必要である。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 また、この本計画は、基本的に比較的短い時間で実現可能な交通の円滑化を主体として検討してまいりました。長期的な展望が必要な計画については、まちづくり基本計画などに応じて計画を見直すことを位置づけています。 |

| | |
|-------------------|--|
| 市民意見 | 市内は、道路が狭く交通渋滞で様々な問題が発生している。バスはいつ来るかわからないし「今どこまで来ているか」何の知らせも無く、いらいらしながら待つ。そこで、駅周辺の中心部は車の乗り入れを減らし、公共交通を主体とする。これを無料で5～10分間隔で運行する。一方通行道路により流れをよくする。メーター式のパーキングを歩道に沿って整備する。駅周辺は、マイカーでも行けるが、駐車は有料とし、無料のバスの利用を促す。歩道を広く、楽しく散策出来る、途中で小休止も出来る。逗子のような狭い所では、道路を車中心から人間中心にシフトしなければならないのではないかと。車は無くせないが制約が有っても止むを得ないと思う。 |
| 回答・反映状況 (口)(ハ) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 なお、無料のバスを5～10分間隔で運行させる提案については、経済的な担保や継続性、他の交通機関との公平性などへの課題の対応が必要であり、58頁公共交通の利用促進の個別・具体的な施策の際の参考とさせていただきます。 |

| | |
|-------------------|---|
| 市民意見 | 三浦半島中央道路の整備によって交通渋滞が悪化した。この対策として、この道路と接続する市内の道路の流出入規制、道路整備、長柄出口などで市内の渋滞情報を表示する。 三浦半島中央道路と市内道路との接続も課題だということと、改善とは正反対の議論であって許されない。というのは、現在の市内交通渋滞が三浦半島中央道路の部分的開通により生じたのだから、これをさらに市内道路と接続させれば市内交通渋滞は一層の悪化が見込まれるからであって、むしろこの道路からの通過交通を市内で発生させないような迂回のための案内板(交通渋滞情報など)をその出口に設置するなどが必要である。 |
| 回答・反映状況 (ホ)(ハ) | 三浦半島中央道路は、現在部分供用であり、全線供用に向けた整備促進を図ります。また、逗子市の幹線道路網は、逗子駅周辺と中心に放射状に配置され、迂回できるような道路がないことから、ドライバーに対しての道路上での情報提供などは、十分な効果が得られないと考えています。但し、車に乗る前の渋 |

| | |
|--|--|
| | 滞状況の提供などは、効果が得られる可能性があることから、今後の課題とします。 |
|--|--|

| | |
|-------------------|--|
| 市民意見 | 夏の海水浴シーズン以外での、市内で特に深刻な交通渋滞は、逗子駅、新逗子駅周辺に限定されるので、交通渋滞情報の表示が役立つのではないかと。 |
| 回答・反映状況 (木)(ハ) | 逗子市の幹線道路網は、逗子駅周辺と中心に放射状に配置され、迂回できるような道路がないことから、ドライバーに対しての道路上での情報提供などは、十分な効果が得られないと考えています。但し、車に乗る前の渋滞状況の提供などは、効果が得られる可能性があることから今後の課題とします。 |
| 市民意見 | 国道 16 号から高速道路への最短は船越交差点と逗子インター間だと考えられる。そのため多数の車、特にトラックが逗子インターを利用する。逗子と朝比奈間に六浦インターが出来れば交通量は半減すると思う。かつ、これにより Y ナンバー車の市内の通行が減少すれば、池子住宅の車が、逗子市内の交通に障害を与えることも少なくなるのではないかと考える。 |
| 回答・反映状況 (木) | 長期的な施設整備に関しては、まちづくり基本計画などに順じ、必要に応じて関係機関との調整・協議を進めていきます。 |

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | 自動車道新設計画は自動車交通量を増やすことになり、望ましくない。長期の見通しは、既存道路のどの部分を拡張すべきかの検討、立案すべきである。しかし、道路拡張と引き換えに建物の高層化を進めてはならない |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 (40 頁の交通体系の段階整備方針、66 頁大規模開発に伴う交通対策の検討) |

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | JR逗子駅前の交通渋滞の原因のひとつには、みずほ銀行前を横断する歩行者によって、車がなぎさ通にスムーズに流れないためだと思われます。みずほ銀行の前の横断歩道に信号を設置し車を優先的に流す事によって駅周辺の渋滞が緩和されるように思います。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 (90 頁以降JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の検討) |

⑤交通渋滞問題(踏切)

| | |
|-------------------|--|
| 市民意見 | <p>鉄道の連続立体については、道路整備よりも効果が高いと考えられる。自動車と鉄道の立体交差化は景観、住環境などのために、高架橋でなく地下道によるべきである。</p> <p>踏切による交通渋滞の発生</p> <p>JR逗子駅周辺の交通渋滞解消のため都市計画道路はあまり期待できないが、金沢踏切の立体交差化はそのあかすの時間が池田踏切よりも長いので急ぐべきであり、いずれも鉄道を道路が地下でくぐるのが良い。</p> |
| 回答・反映状況 (口)(ハ) | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> <p>なお、鉄道の立体交差化については、まちづくり基本計画などの上位関連計画の動向を踏まえつつ、景観への影響や費用対効果などを十分に検討した上で、そのあり方を検討することが、本計画に盛り込まれています(53頁)。</p> <p>また、整備の優先性については今後の事業計画の中で検討していきます。</p> |

⑥交通渋滞問題(海水浴シーズン)

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | <p>夏の海水浴シーズンの交通渋滞は、通過交通によるところが大きい。これを解消するためには、横浜横須賀道路の利用促進を図り、市内の出入り口での自動車(バス、タクシー以外)の通行止めなどの検討が必要である。</p> |
| 回答・反映状況 (イ) | <p>本計画は、身近に感じている(身近な)問題を、中心に検討してまいりました。その中で、ご意見の問題について、実現化方策の逗子市の役割に、次のように追加しました。なお、この問題は、逗子市のみの問題として捉えるのではなく、隣接都市などを含めた検討が必要だと考えています。</p> <p>(1頁)</p> <p>「逗子市には平日のピーク時や悪天候時、<u>海水浴シーズン</u>をはじめとし、…」</p> <p>(106頁)</p> <p>「海水浴シーズンの交通渋滞の問題などに対しては、必要に応じて関係機関などとの調整・協議を図りつつ、その対策を検討していきます。」</p> |

⑦路上駐車問題

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | <p>路上駐車は、なぜなくせないのか？運転者のマナーの問題だからでは、十年間無くなっていないので地元警察などとの連携も重要である。</p> |
| 回答・反映状況 (イ) | <p>ご意見の主旨を追加しました</p> <p>(69頁)</p> <p>「そこで、逗子市では……警察と連携して路上駐車対策を講じていきます」</p> |

| | |
|------|---|
| 市民意見 | <p>交通問題の根本的な原因は、道路がJR逗子駅に集中していることによる人車の</p> |
|------|---|

| | |
|----------------|--|
| | 錯綜、また商店街に接する街路での違法駐車や商品の積み下ろしによって、駅周辺での交通が混雑あるいは駅へのアクセスポイントがネックになっていることにある。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。69 頁路上駐車対策の中で、商業活動への影響に十分配慮しながら対策を講じることを盛り込んでいます。 |

⑧放置自転車問題(駐輪場の不足)

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 駐輪場が不足している。 |
| 回答・反映状況 (ホ) | 交通計画では、駐輪場の不足に関して、収容台数の不足よりも、むしろ配置の偏りや料金体系が問題と認識しています。このことは、62 頁自転車ネットワーク体系の整備に盛り込まれています。 |

⑨交差点処理能力の問題

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | ハイランドから幹線道路に出ようとすると、踏切待ちの車によって通行が阻害される。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 55 頁交差点の処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上 なお、ご指摘のあった交差点は、交通計画策定委員会の中でも問題を認識しており 57 頁の図4. 5交差点処理機能の向上及び横断歩行者の安全性の向上が必要な交差点(案)に位置付けています。 |

⑩振動問題

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 大型車の通行によって振動が激しい。ミニバスなどが通過しても速度が速い時は振動する。六浦方面から池子に入る前に大型車の進入禁止が必要である。 |
| 回答・反映状況 (二) | 環境基本計画などにその対策が講じられています。基本的には、路面改良などの整備を進めていきます。 |

⑪自動車保有の増大

| | |
|---------|------------------------------------|
| 市民意見 | 自動車保有の増大 |
| 回答・反映状況 | 本計画では、自動車保有の増大に関し、それ自体が問題ではなく、それによ |

《◆交通問題や対策に関するご意見》

| | |
|------------|--------------------------------------|
| 映状況 (ホ) | て引き起こされる交通渋滞や交通事故への危険性などが問題と認識しています。 |
|------------|--------------------------------------|

2) 交通計画の基本方針に関するご意見

①交通計画の策定に向けて

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 交通計画は、中心市街地のあり方とその整備、その手段としての再開発、あるいは建築規制など、単なる「交通問題」に限定せず、市街地全体の整備のあり方を含めて多面的に考えるべきである。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 交通計画の目標設定においては、交通問題に加えまちづくり基本計画なども踏まえ設定しています。目標の達成に向けては、66 頁大規模開発に伴う交通対策、67 頁まちづくりを支える交通対策などを盛り込むとともに、まちづくり基本計画、中心市街地活性化基本計画などの具体化に向け、必要に応じて交通計画を見直していきます。 |

②自動車交通問題の視点

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路さえつくれば混雑は解消することはない 2. 地球環境問題は、交通の分散や排出物の拡散では解決策にならない。自動車の排出ガスの削減、さらには自動車利用量の抑制が必要。 3. 「安心して子供を外で遊ばせられない」「自動車が怖くて自転車に乗れない」「商店街でも自動車の気を遣い、ゆっくりと買い物ができない」など、自動車の存在が人の心を痛めている。それは道の魅力を喪失させ、まちの魅力喪失にもつながっている(交通不安、自動車への恐怖心)。 4. 自動車に極端に依存する生活スタイルは環境負荷の高い都市を形成する(環境負荷の増大)。 5. 自動車が普及すると、公共交通サービスは市場での競争力が極端に低くなる。 6. 自動車依存の高まりは、自動車に乗れない人々の移動の自由度に影響を与える(移動の自由度の偏り)。 7. 「歩道のない道路への歩行者、自転車、自動車、バスの集中」「バスも入りにくい駅前広場」「骨格道路がなく防災性に問題がある密集市街地」などの問題に対して、渋滞解消不可能論を認めても、交通空間整備の必要性が存在する(交通空間の不足)。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 |

③理念・ビジョン

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | <p>「交通事故、交通公害、混雑」に対しては、交通施設、車両などのハードウェアの改善で対応可能という認識があった。しかしながら今日では、自動車交通はハードウェアの改善だけでは解決できない問題を都市にもたらしており、新たな政策への転換が必要である。</p> <p>新たな政策は、単なる交通問題の解決のみならず、交通がもたらす社会そのものが豊かで快適、安全であることを目的としなければならない。</p> <p>目的を実現するためには、交通が発生する環境負荷を低減し、交通の効率性と妥当な負担システムを維持し、かつ多様な利用主体に対して公平なサービスを提供すること、そしてそれらの施策が全体として環境負荷の少ない、快適で安全な魅力ある都市の発展・創造に寄与することが必要である。とりわけ逗子市においては、もともと山に囲まれ海に臨むというコンパクトな都市構造をもっており、一部山間部の開発団地をのぞけば、歩行者と自転車優先の基礎的条件が揃っている。すなわち、中心市街地は平坦であること、市役所、警察署、学校、図書館、病院などの公共施設も中心部に点在しており、さほど距離的・時間的に不便がないことなどである。付言すれば、開発団地への対応は電動自転車やコミュニティバスなどにより十分可能であろう。以上のことをふまえて、以下のようなビジョンを提案する。「逗子を歩行者・自転車優先のクオリティオブライフの高い先進都市にする」</p> |
| 回答・反映状況 (口) | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> <p>また、歩行者と自転車優先の基礎的条件が揃っているというご意見につきましては、市内の歩道の多くが未整備であるなどの理由から、本計画では施設整備を行いつつ整備していく方針を示しており、基礎的条件における走行空間は課題であると認識しています(62頁)。</p> |

④高齢化社会

| | |
|------|---|
| 市民意見 | <p>坂道が多く引越しも考えたが、ミニバスの開設により逗子駅方面に出やすくなり、池子3丁目としては問題が少ない。しかし、高齢化逗子のまちを今後どのようにするのかのグランドデザインが必要である。</p> <p>高齢化が進むにつれまちが歩きづらくなっている。県で2番目の高齢化にふさわしいまちづくりが必要である</p> |
|------|---|

| | |
|------------------------|---|
| | <p>中心部から外れた市の東側に居住する者にとって、市の中心部は遠い彼方に思える。1時間に数本のバスが有るだけでも有りがたいが往復1時間、500円も払って中心部に行けない経済的な理由が高齢者には存在する。自転車を購入してみたが坂道が厳しく年寄りには無理。幾ら歩道が整備されても往復9kmは不可能。唯一、車利用だけは70才台までは乗れそうで燃料費も100円程度。しかし、安く、かつ、いつでも止められる駐車場が中央には無い。県道24号も時間により大渋滞。時にYナンバーで一杯である。高齢者が4人に1人の逗子市は市の周辺部では生活が出来ないと予想され、他市への脱出組の増加が予想出来るのではないか。この市は人口が減ることはあっても決して増えることはないと思う。郊外の高齢化が進む居住者にも配慮が必要である。欲を言えば、採算を度外視した小ぶりのバスを安価に数多く運行してほしい。</p> |
| <p>回答・反映状況 (口)</p> | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。本計画では、高齢社会への対応を計画目標の1つに掲げています。33頁目標の達成に向けては、歩道整備などのハード事業に加え、58頁公共交通の利用促進として、バスなどの強化(バス停などでの待合環境の充実、バス網の拡大など)を盛り込んでいます。</p> |

⑤環境負荷の軽減

| | |
|------------------------|---|
| <p>市民意見</p> | <p>逗子市の特殊性から、二酸化炭素の発生原は自動車によるものが大部分であり、直近の地球温暖化の世界的取り組みの点からも、市内の交通問題の重要性についてもう少し付言して頂きたい。</p> |
| <p>回答・反映状況 (イ)</p> | <p>ご意見の趣旨を踏まえ、環境負荷の軽減に関する記述を追記しました。(35頁) 「～乗用車が圧倒的に多いことから、地球温暖化の防止の観点なども踏まえ、基本的には～」</p> |

⑥交通体系整備方針

| | |
|-------------|--|
| <p>市民意見</p> | <p>コンパクトシティ逗子市の特性を活かすうえから、都市へのインパクトが少ない、歩行者・自転車・公共交通などの交通手段の利用を促進する一方で、自動車の利用を抑制しつつ、必要な空間を拡充するような統合化された交通体系を構築する。それに際しては「自転車に乗る方が格好良い車に乗るよりもモラル的にカッコイイ」、「弱者に対する思いやりの思想を交通に取り入れて、自動車ではなく歩行者の視点から交通体系を考える」といった、市民意識の醸成を図ることが必要である。</p> |
| <p>回答・反</p> | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> |

《◆交通計画の基本方針に関するご意見》

| | |
|------------|--|
| 映状況 (口) | |
|------------|--|

| | |
|------|---|
| 市民意見 | 道路交通における自転車の位置づけを明確にする。歩行者から見れば自転車は危険、自動車から見れば邪魔、しかし健康的。排ガスを出さないなど、高い評価もあります。様々な立場からの意見が出て、共通の認識に立って議論が出来るよう、自転車の位置づけをはっきりしておく必要があると思います。 |
|------|---|

| | |
|----------------|--|
| 回答・反映状況 (口) | 本計画では、自転車を公共交通を補完する役割を担うと位置付け、その利用促進を図ることを基本方針に掲げています。 また、ご意見にあるように、その乗り方に関し、62頁自転車ネットワーク体系の整備に、自転車の乗り方に関するルール作りなどの必要性を記述しています。 |
|----------------|--|

| | |
|------|---|
| 市民意見 | 朝の8時以降、開成の生徒の通学によって道路交通が妨げられている。この交通計画では、歩行者が優先で、自動車の通行が妨げられても良いのか。 |
|------|---|

| | |
|----------------|---|
| 回答・反映状況 (口) | JR逗子駅周辺地区の短期交通計画では、基本的に歩行者等を優先としましたが、交通渋滞が横断歩行者による自動車の通行の一時的な遮断によって発生していることなどから、場所によっては、交通渋滞の緩和のために横断歩行者と他の交通動線との折合いをつけていくなど、トータルとして交通問題が緩和されることを目指すことを盛り込んでいます(95頁)。 |
|----------------|---|

(効率的に交通施設を利用する)

| | |
|------|--|
| 市民意見 | パークアンドライド、時差出勤・通学、混雑情報を電光掲示板で示すことなどにより、効率的に交通施設を利用することで、混雑問題への対応を図る。 |
|------|--|

| | |
|----------------|--|
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、交通の分散化の推進と考え、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 |
|----------------|--|

(自動車交通の都市へのインパクトを少なくする)

| | |
|------|--|
| 市民意見 | 自動車が利用される場合においても、事故、公害、混雑をできるだけ少なくあるいは軽くする。そのために、歩行者、自転車、自動車の棲み分けを点検し、都市を通過する自動車交通を迂回させるための道路の整備、住宅地や中心商店街に流入する自動車の速度抑制あるいは流入自体の抑制を図る。 |
|------|--|

| | |
|----------------|---------------------------------|
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 |
|----------------|---------------------------------|

⑦都市計画道路の整備方針

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | <p>未整備の都市計画道路は整備の必要性を再検討する。</p> <p>都市計画道路はその決め方からも万全なものとはいえず、このような計画は適宜見直しや廃止、変更ができてしかるべきであるにもかかわらず、このようなことが行政の計画でほとんど欠落していることは大問題であり、この見直しや廃止、変更は今後の重要な課題である。</p> <p>道路容量を増やすために現都市計画道路を造ることは、土地買収費用、道路網の形の悪化などの点でほとんど是認できず、本計画を変更して都市計画道路に近い既存道路の拡幅、特に道路幅の均一でない部分の優先的拡幅などによりこれを都市計画道路として整備するべきだろう。</p> |
| 回答・反映状況 (ハ) | <p>本計画では、40 頁交通体系の段階整備目標として、ソフト施策の導入によるマイカー需要に応じつつ、整備促進を図ることを基本方針に掲げています。本市において、都市計画道路の見直しの検討は、重要な課題であると認識しており、今後見直しの検討をおこなうこととしています。一方、都市計画道路の整備による歩道の確保、また、バイパス機能の確保などは道路混雑の緩和に有効と考えております。</p> |

⑧歩道の整備方針

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | <p>道路空間を、歩行者、自転車、自動車の 3 者が共存しつつ合理的に使い分ける工夫が必要で、その前提として、歩行者空間の確保と安全性の向上を図る。歩道上の邪魔物は電柱だけではありません。無計画無秩序な建物や、車輛のことだけを考えて道路構造を、歩行者の視点から見直して分離するにしろ、混在するにしろ、限られた道路空間をいかに合理的に、安全、快適に使い合うかという工夫と、それを着実に実現していく仕組みを考えたいものです。</p> |
| 回答・反映状況 (ロ) | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> <p>本計画では、基本的に幹線道路は歩車分離、生活道路では共存を基本方針に掲げており、共存する場合は標語の掲示、速度規制や方向規制などにより対応することを記述しています(38 頁)。</p> |

⑨狭あい道路の整備方針

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | <p>狭隘道路など、既存の道路体系を前提として、一方通行体系などを積極的に取り入れた道路体系の再構築を行う。</p> <p>狭隘道路ということで一方通行にすると、その道路を使えなくなった車がほかの道路に回り、その道路の渋滞をさらにひどくするので、一方通行を増やすよりも、道路拡幅、軽自動車の勧奨などで対処するべきである。</p> |
| 回答・反映状況 (ハ) | <p>方向規制などは、沿道住民の方との合意形成が必要不可欠です。このため、本計画では、生活道路の通過交通対策(51頁)の実施に向けては、地区交通計画の検討を踏まえることを基本方針に掲げています。</p> |

⑩多様な市民への対応(交通バリアフリー)

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | <p>車いす利用者、お年寄り、子供などが多様な交通手段を安全で快適に利用できる環境をつくるため、歩道の段差の切り下げ、点字誘導ブロックの敷設、駅や公共施設でのエレベーターやエスカレーターの設置、低床式ノンステップバスの導入を図る。</p> |
| 回答・反映状況 (ロ) | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> <p>なお、具体化にあたっては「逗子市交通バリアフリー基本構想」に基づき進めています。</p> |

⑪自動車交通量の抑制

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | <p>JR逗子駅前広場は、公共交通機関を優先して整備したのが現在の形態であることから、公共交通機関を充実してもマイカー使用が軽減されることはない。</p> <p>マイカーを排除し抑制するのは現実的とは思えない。</p> |
| 回答・反映状況 (ホ) | <p>本計画の逗子駅周辺地区の短期交通計画では、バスの速達性の向上や歩行者、自転車の安全性の向上を図る目的から、自動車交通量の抑制に向けた計画案を検討しました。計画は、交通シミュレーション、社会実験などを通じて、その効果や課題を明らかにした上で、計画の具体化を図ります。</p> |
| 市民意見 | <p>自家用車よりもバス、徒歩や自転車でできるだけ多くの移動ができるようにすることで、人や環境にやさしい交通手段に転換する。自動車利用を抑制しながらも、公共交通機関や自転車の利便性を高めることで、これまで以上に安全、快適な移動を実現する。</p> |
| 回答・反映状況 (ロ) | <p>ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。</p> |
| 市民意見 | <p>相乗りや共同集配などにより、効率的に自動車を利用することで、実際の自動</p> |

| | |
|----------------|--|
| | 車の走行量を減らす。 |
| 回答・反映状況 (イ) | ご意見の趣旨を踏まえ、記述を交通施策への市民参加の支援に追加します。 (64 頁) 「また、マイカーの保有台数や使用を減らすことは、環境負荷の軽減、交通渋滞や事故発生の低減などに貢献します。このため、カーシェアリングなどの効率的な自動車利用を支援するとともに、市民の方などと共に“車社会”について考えていく必要があります。」 |

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 自動車交通については、交通需要を追いかけるだけでなく、発生する交通量そのものを抑制する方策も検討する。例えば、1)市外から市内を通過して市外へ抜けるような通過交通は、市街中心部から排除するとか、2)混雑時には駅付近へのマイカー乗り入れを規制する、或いは 3)物流関係車両の総合的なコントロールなどです。 |
| 回答・反映状況 (ロ) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同趣旨と考えます。 |

⑫公共交通の利用促進

| | |
|-------------------|---|
| 市民意見 | バス利用の促進に関して、車椅子の方が乗車するには、運転手が降りて手伝うため、その間乗客は待たされることになる。そういうことへの周知の徹底が必要である。また、車椅子で乗車できるバスがいつ来るか分からない。 |
| 回答・反映状況 (ロ)(ハ) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 106 頁交通事業者の役割の中で、高齢社会への対応に向けた新たな交通サービスの提供を行政とともに検討していくこと、106 頁市民の役割の中で、交通計画の実現化に向けた取組みへの積極的な参画、責任ある交通行動を実施することなどの個別・具体的な施策の際の参考とさせていただきます。 |

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | JRと京急の乗り継ぎに関しては、JRに京急を乗入れると便利になるのではないかと。 |
| 回答・反映状況 (イ) | ご意見の主旨を、JR逗子駅と京浜急行新逗子駅の円滑な乗換などの課題として追加しました。 (75 頁)など 図4. 9 JR逗子駅周辺の交通課題への取組み方針(案) |

⑬銀座商店街、なぎさ通商店街のモール化

| | |
|------|------------------------------------|
| 市民意見 | 銀座商店街、なぎさ通商店街のモール化は重要である。売店の売り上げ高は |
|------|------------------------------------|

《◆交通計画の基本方針に関するご意見》

| | |
|------------------------|--|
| | <p>歩行者数に比例するとされている。買い物環境が安全で楽しいものであれば、一過性のイベントに頼らずともお客が自然に来るものである。そのために、バス、自家用車は基本的に新逗子駅に沿った道に迂回する。朝の通勤ピーク時(6時半～8時半)には銀座通りはバスとタクシーのみ通行するようにする。バスとタクシーは銀座通り出口では直進なので渋滞は起こらない(現在送迎の乗用車が横断歩道を左折する時渋滞を起こしています。その後10時までは搬入搬出の車のみを入れ残りの時間は歩行者モールとし自転車の乗り入れは許す。</p> |
| <p>回答・反映状況 (ハ)</p> | <p>本計画では、まちづくり基本計画などに応じ、必要に応じて交通計画を見直していきます(67 頁まちづくりを支える交通対策)。 ご意見の主旨は、今後の個別・具体的な施策の際の参考とさせていただきます。</p> |

3) 実現化方策に対するご意見

《交通計画(案)全般にかかわる実現化方策》

① 実現化方策の基本的な考え方

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | これからの交通計画には市民参加で十分議論・検討して決めるシステムを盛り込む。できることから始める。 |
| 回答・反映状況 (口) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 |

② 逗子市交通計画実現委員会の立ち上げ

| | |
|-------------------|---|
| 市民意見 | 計画の実現のために、現逗子市交通計画策定委員会のメンバーが中心となり、この問題に関心のある市民、市民団体と力を合わせ具体的な取り組みの活動を開始する。逗子市の最大の欠点として、多くの審議会の答申がただ言い放し、素晴らしいものが出来て満足、うずもれたままに放置されている。また各部門間の縦割りの弊害が多く部門間を調整する機能が働いていない。 |
| 回答・反映状況 (口)(ハ) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考えます。 本計画では、行政の役割(104頁)で逗子市交通計画の実現化に向けた実施体制の強化について記述しており、ご意見は具体的な実施段階での参考とさせていただきます。 |

③ 上位・関連計画からの意見、提言

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 上位計画の「逗子市総合計画」「逗子市都市計画マスタープラン」、関連計画の「逗子市交通バリアフリー基本構想」「環境基本計画」更に「逗子市中心市街地活性化基本計画」との関連を調整する必要がある。 具体的には各構想・計画の事務局からの意見集約を、その取り纏めの責任部署を企画調整課に定めて依頼する。 |
| 回答・反映状況 (口) | 本計画は、長期的な展望を見据えつつ、比較的短い期間で実現可能な交通の円滑化を検討してまいりました。このため、長期的な将来のまちづくりなどに関し、上位・関連計画と整合が図れる部分について既に調整を図っています。 また、逗子市交通計画は策定後、必要に応じ適宜見直しの検討を行うことを位置づけています。(104頁) |

④葉山町との協力体制の整備

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 市内の自動車の乗り入れの中で、鉄道(JR逗子駅、京浜急行新逗子駅)利用、バス利用、県道他道路の通過、買物金融機関への用事などに立ち寄る葉山町民の比率がかなり高いことから、葉山町へこの素案の提示と協力姿勢を求める必要がある。 |
| 回答・反映状況 (イ) | ご意見の趣旨を踏まえ、記述を追加しました。 (106 頁) 「必要に応じて、近隣市町村などとの協力体制の構築を検討します。」 |

⑤行政、交通事業者、市民の役割について

| | |
|-------------------|--|
| 市民意見 | <p>全般に(行政)(事業者・交通事業者)の役割の項目については、本文中に多く見られる「検討する」に止めず、マイルストーン(里程標)を定めるとともに、それをチェックする組織が必要である。</p> <p>JRの踏切問題(不要閉鎖時間の短縮、踏切内の歩道の整備)、東京電力が管理している無用電線類地中化など、相手ある項目について、ただ検討するに止まるまらず、具体的に現在ほどの様に取り組まれているのか?今後どの部署がどの様に取り組めるのかにまで、踏みこんで欲しい。</p> <p>(市民) 65 頁の交通施策への市民参加の支援の項の「(仮)逗子市交通ルール」の取り纏めでは、市民の交通ルールの遵守、法(路上駐車対策の中で道路交通法も法です)を守る市民運動の展開、団地からの送迎車削減の為に複数家庭の相乗りの検討など。</p> |
| 回答・反映状況 (イ)(ニ) | <p>ご意見の趣旨を踏まえ、進捗状況のチェックなどについては記述を追加しました。(104 頁など)</p> <p>「～市民協働の活動状況などについて進捗状況をチェックし、ホームページなどを～」</p> <p>ご意見の主旨は 105 頁「逗子市交通計画の実現化に向けた実施体制の強化」や「計画の有効性・市民協働の活動状況などについてホームページなどを開設して広く周知していく」などに反映していると考えておりますが、個々のご提案は今後の個別・具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。</p> <p>現状で既に事業を進めている計画については、行政の担当の記述を追加しました。また、「今後検討が必要なもの」については、担当部署が決まり次第、ホームページの中で、適宜記述を追加します。</p> |

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 市民の交通問題に対する要望意見を気軽に取り上げる組織・部門の常設を希望する。交通関係に関する意見もあるが、多くの貴重な意見が寄せられると思う。 |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の趣旨は、105頁「逗子市交通計画の実現化に向けた実施体制の強化」の検討の際の参考とさせていただきます。また市民意見などへの対応はホームページを開設し、その中で対応することを考えています。 |

《個別計画にかかわる実現化方策》

①道路整備

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 現在の駅前広場改修の際には、タクシー会社にヒアリングしたので、道路整備も市民からの意見を聞くことが必要である。 市民の声を傾聴し優先度の高いことから実行するべきである。 |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、今後の個別・具体的な施策の際の参考とさせていただきます。 |

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 道路のセットバックについて、基準どおりの実施を徹底すること |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の趣旨は、都市計画道路の整備方針、狭あい道路の整備などに盛り込まれている内容と同趣旨と考えます。 |

②歩道整備

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | 整備の順番として、銀座通りは駐車場からの出入りもあって危険な目にあつたことがあるので、シンボルロードよりも先に行くべきではないか |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、今後の個別・具体的な施策の際の参考とさせていただきます。 |

(ユニバーサルデザイン(多様な市民への対応))

| | |
|------|-------------------------------------|
| 市民意見 | 通学路に歩道を整備する |
| | 歩道の凹凸の修正 |
| | 歩道上の柱の整理(電柱、交通標識、宣伝スピーカ、街灯)、民地側への移設 |
| | 看板など歩道上の障害物を削減する |

| | |
|----------------|--|
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、歩行者等の安全性の確保における 38 頁歩道の整備、68 頁交通バリアフリー基本構想に基づく交通施設整備促進の具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。 |
|----------------|--|

③電線の地中化

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 電線の地中化について、記載が少なく実効性がないのではないかと、不安になりました。歩道にある電柱は歩行者にとっては、はやく地中化してほしいものです。防災の観点からみても、電線の地中化は必要なのではないのでしょうか？もう少し具体的に進めてほしいです。 |
| 回答・反映状況 (ロ) | ご意見は、50 頁市が実施する電線類地中化計画策定事業(都市整備部)の中で実現を図っていきます。 |

④自動車の環境負荷の軽減

| | |
|----------------|------------------------------------|
| 市民意見 | 二酸化窒素の発生状況を電光掲示板で示す |
| | 低公害車の利用を促進する(省エネクーポン券の発行) |
| | 大型車から小型車への乗り換え |
| 回答・反映状況 (ニ) | ご意見は、環境基本計画の具体化に向けた取り組みの中で検討を進めます。 |

⑤円滑化対策

| | |
|-------------------|---|
| 市民意見 | カーフリーデーの試験的实施 |
| 回答・反映状況 (イ)(ハ) | 市民への啓発活動の一環として、みんなが車社会を考えるイベントの機会を設けるなどの記述を追加します。 (65 頁) 「……効率的な自動車利用の支援の方法や技術提案、“車社会”について考えるイベントなどの開催の検討を進めます。」 (77 頁～)など 表5. 1の今後の進め方の展開のソフ施策 「効率的な自動車利用の支援方法の検討」、「車社会について考えるイベントなどの開催の検討」 |
| 市民意見 | カーシェアリングを検討する |
| 回答・反映 | ご意見の趣旨を踏まえ、交通施策への市民参加の支援に追加します。 |

| | |
|---------------|--|
| 映状況 (イ)(ハ) | (64 頁) 「また、マイカーの保有台数や使用を減らすことは、環境負荷の軽減、交通渋滞や事故発生の低減などに貢献します。このため、カーシェアリングなどの効率的な自動車利用を支援するとともに、市民の方などと共に“車社会”について考えていく必要があります。」 |
|---------------|--|

(効率的な交通施設の利用)

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | パークアンドライドを実施する |
| | 駅周辺の信号の見直しと改善 |
| | 通学時間帯を自動車交通のピーク時とずらす |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、本計画に記述されている内容と同主旨と考え、今後の個別・具体的な施策の際の参考とさせていただきます。 |

(自動車交通の都市へのインパクトを少なくする)

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | 限られた道路空間をうまく使う工夫とそれを実現できる仕組みを考える |
| | 自動車、自転車、歩行者の走行区分の設定(国道・県道) |
| | 車両通行の規制をする(公共車以外の)時間で、曜日で |
| | 中心部の自動車通行の抑制 |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、歩行者等の安全性の確保における生活道路の通過交通対策などの具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。 |

⑥公共交通機関の利用促進

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | バスなどの公共交通機関優先的利用(バスを優先的に走らせ、定時制を確保) |
| | ミニバスを主体とする |
| | バスなどの公共交通利用に割引券(地域通貨)を渡す |
| | バス停に快適なベンチとひさしをつくる |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、58 頁公共交通の利用促進の具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。 |

⑦自転車利用促進

| | |
|------|---|
| 市民意見 | 「逗子市まちづくり基本計画」と密接に関わる逗子の交通計画策定に当たって、最も重要なのは歩行者と自転車を重視した未来の交通体系をつくることである。現在放置自転車の問題があるのは、自転車利用の潜在的需要が大きいのに逗子駅の南側地域には全く駐輪場が設けられていないからである。放置を禁止し |
|------|---|

| | |
|---------------------------|---|
| | <p>ていながら駐輪場を設けず年間1,900台の自転車を排除し、その内800台を処分しているのは不合理である。そこで、逗子駅のプラットホームに平行した旧日通ヤードの駐車場1,000台分を、駐輪場とし(車一台分の駐車場スペースで30台以上の自転車が駐輪できる)駐車場は2階に上げる。因みに、銀座通りの歩道部分は現在の駐車帯に張り出してそこに植樹と軒先自転車駐輪スペースを設け買い物客の便宜を図り同時に緑の商業空間を演出する。</p> |
| <p>回答・反映状況 (口)(ハ)</p> | <p>ご意見の主旨は、本計画の62頁自転車ネットワーク体系の整備の中に記述されている内容と同主旨と考えます。特に102頁の⑤で「より駅に近づけた駐輪場の整備」を盛り込んでいます。具体的な位置については、関係機関などの調整を踏まえ、今後検討していきます。</p> |

(自転車を活用される方法を考える)

| | |
|------------------------|---|
| <p>市民意見</p> | <p>駐輪場の合理的配置と有料駐輪場の適切な料金設定、無料駐輪場の拡充</p> |
| | <p>通勤定期を持つ人を優先的に無料で駐輪できる駐輪場の仕組みをつくる</p> |
| | <p>自転車専用道路の設置(国道・県道)</p> |
| | <p>モデル道路を設定し、社会実験する</p> |
| <p>回答・反映状況 (ハ)</p> | <p>ご意見の主旨は、62頁自転車ネットワーク体系の整備の具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。 なお、通勤目的の無料駐輪場については、他の目的やバスなどの交通機関との公平性を十分に検討することが必要だと考えています。</p> |

| | |
|------------------------|--|
| <p>市民意見</p> | <p>自転車ネットワーク整備における、時期、場所、規模、料金体系、管理方法などの具体化が必要である</p> |
| <p>回答・反映状況 (ハ)</p> | <p>ご意見の主旨は、62頁自転車ネットワーク体系の整備の具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。</p> |

(自転車の交通教育)

| | |
|------------------------|--|
| <p>市民意見</p> | <p>小学校から交通ルール、自転車の乗り方の授業をする</p> |
| | <p>環境教育:自転車が環境に与える害の少なさを教え、自動車の害を教える</p> |
| | <p>成人の運転免許更新の講習で自転車交通のルールを教える</p> |
| | <p>自転車利用のマナーの徹底、ルールの再確認</p> |
| <p>回答・反映状況 (ハ)</p> | <p>ご意見の主旨は、62頁自転車ネットワーク体系の整備、64頁交通施策の市民参加の支援などの具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。</p> |

(多くの人の協力を得る)

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 大規模の集合住宅にレンタル自転車の設置 |
| | 保養所やホテルにレンタル自転車を設置 |
| | 逗子ブランドの自転車をメーカーに作ってもらう |
| | 逗子市のシンボルトalent(みのもんだ、石原良純)さんに自転車生活の宣伝をしてもらう |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、62 頁自転車ネットワーク体系の整備、64 頁交通施策の市民参加の支援などの具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。 |

(自転車に対する取締を強化する)

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 横断歩道は歩行者優先を徹底する |
| | 駐輪場に警備員を配置し、整然と駐輪し、放置したままにしない |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、62 頁自転車ネットワーク体系の整備、64 頁交通施策の市民参加の支援などの具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。 |

⑧路上駐車対策

| | |
|-------------------|---|
| 市民意見 | 明年4月からの道路交通法の改正に基き、民間活動(市民団体または NPO など)または民間委託による違法駐車取締まりや警告業務について検討する。 |
| 回答・反映状況 (イ)(ハ) | ご意見を踏まえ、警察と連携して路上駐車対策を講じていくことを追加しました。今後、警察と連携を図りながら、計画が明確になり次第、この交通計画の中に反映させていきます。 (69 頁) 「そこで、逗子市では、……警察と連携して路上駐車対策を講じていきます」 |

⑨逗子駅周辺地区の計画

| | |
|------|--|
| 市民意見 | 短期的な対策(方策その1~3)では、いずれも根本的な解決になっていない。今端的に効果が上がるものはどのような取組みなのか。短期計画に関して、住民との合意形成を図っていくために定量的な評価が必要である。 |
| | 逗子駅前広場の整備(当初から渋滞が予測された)やスクランブル交差点計画など、過去の計画の反省を踏まえて計画を進めることが必要ではないか。 |
| | JR逗子駅北側の旋回場は(市長の構想でもあるが)、必ず車の渋滞を招き、歩行者の安全を脅かす事となる。道路は車をスムーズに流すのが最大の目的である。 |

| | |
|---------------------------|--|
| | <p>JR逗子駅周辺の短期交通計画案のうち、マイカーの旋回場として逗子駅北側、市道逗子 33 号線は造れるが、八幡通りは道路スペースが足りず、京急踏切の脇で危険がある点などに無理がある。</p> <p>JR逗子駅周辺の短期交通計画案のうち、逗子市役所前、延命寺前の 2 か所は、逗子駅まで遠くアーケードもないので、駅前への進入禁止とせず、混雑時JR逗子駅前交差点で、横須賀・逗子線からの直進禁止、八幡通りからの直進と鋭角右折の禁止を図るのが良いと考えられる。</p> |
| <p>回答・反映状況 (イ)(ロ)</p> | <p>90 頁以降の逗子駅周辺地区の短期交通計画は、今後具体化に向け交通シミュレーションなどによる影響予測や社会実験などの中で検証し、その問題や整備効果を踏まえ本格的な導入を図ることを予定していますが、ご意見を踏まえその旨を明記します。また、ご提案の主旨は、今後の具体的な施策の検討の際の参考とさせていただきます。</p> <p>(97 頁)</p> <p>「ステップ毎に、必要に応じて交通シミュレーションなどの検討や社会実験などを行い、計画の見直しなどを行いつつ、本格的な導入を進めます。」</p> |
| <p>市民意見</p> | <p>提案1. パーク&ライド方式の採用(中心市街地活性化計画とのリンク) 久木、沼間・池子、桜山・葉山の各地区に対応した駐車場を設置し、中心市街地へは、公共と営業を除く車両の乗り入れを禁止する。但し、障害者・高齢者の運転する、または、同乗する車両と、同地内に居住する者の車両を除く。</p> <p>提案2. 一方通行の実施(歩道設置の容易化にも着目) 中心市街地及び周辺の道路(特に計画素案 96 頁図 5.6 に紫色で示された道路)を一方通行にする。</p> <p>(提案理由)</p> <p>両提案を併せて実施すれば、渋滞は緩和し、公共交通の利便性が向上し、更に、駅とパークを結ぶ線上に中心市街地が位置する事で、歩行者の増加による同地域の活性化が期待できる上に、その歩行者の安全性の向上も図れる。</p> <p>計画素案には通勤時間帯におけるJR逗子駅周辺での渋滞問題が指摘されており、STEPを踏まえての対策が提示されている。この渋滞問題について、当面は計画素案通りSTEPを踏まえての対策に従って対処するのは良い事だと思われる。また、JR逗子駅北側から踏切を渡ってロータリーに乗り入れる際の交通事故の危険性に対して、立体交差化で対処する案も願ける。</p> <p>しかし、通勤時間帯以外にも、バスの主要通路である銀座通りにおける混雑は、常に指摘される事である。また、久木、沼間・池子、葉山は車に頼った生活を余儀なくされる地区であり、今後も人口の流入が予想され、中心市街地に乗入れる車両の数が益々増加する傾向にあると予見される。この様な状況において</p> |

| | |
|----------------|--|
| | は、是々非々の対応よりも抜本的な対策が必要と思われる。 |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見の主旨は、90 頁以降のJR逗子駅周辺地区の短期計画の内容と同趣旨と考えます。 ご提案は、JR逗子駅周辺地区の交通対策の具体化の検討の中で参考にさせていただきます。その中で、方向規制などについては、今後の交通シミュレーションなどによって、その効果を検討していく予定です。 また、朝の通勤時間帯以外の銀座通りなどの道路混雑は、路上駐車が主な原因であると考えており、69 頁路上駐車対策の中で検討していきます。 |

| | |
|----------------|--|
| 市民意見 | JR逗子駅前広場のバス降車場から公衆トイレのほうに渡る横断歩道は何回も要望されていたが実現されず、車道を突っ切って駅に急ぐ人が多いので、バス降車場と湘南信用金庫のほうを結ぶ横断歩道とそのための信号がほしい。 |
| 回答・反映状況 (ホ) | ご提案の箇所には、現在、信号機が設置されていないことから、バスやタクシーの駅前広場への出入りが速やかに行われています。ここに、信号機と横断歩道を設置すると、横断歩道は約 20m必要になります。それに伴いバスやタクシーの駅前広場への出入りが制限されることから、特に、朝の通勤時間帯において、駅に到着するバスの円滑な降車処理が困難になることが予測されます。今後、逗子駅周辺区のまちづくりなどに応じて、駅前広場が再検討される際にはご意見の趣旨を参考とさせていただきます。 |

⑩東逗子駅周辺地区の計画

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | JRの東逗子駅周辺も一方通行化、都市計画道路新設などによらずに混雑緩和をめざすべきだが、都市計画道路の松本沼間線の一部である神武寺踏切脇と池子踏切脇の間は実現の検討に値する、というのはこれで神武寺踏切脇と鎌倉方面が神武寺踏切を渡らずにつながるからで、そのために市民意見を聴くべきである。 |
| 回答・反映状況 (ハ) | ご意見は、74 頁東逗子駅周辺の地区交通計画の具体的な検討の中で、参考とさせていただきます。 |

⑪啓発活動

| | |
|----------------|---------------------------------|
| 市民意見 | まとめ方として、本文と資料編を分け、簡単に読めるようにする。 |
| 回答・反映状況 (イ) | ご意見を踏まえ、市民への啓発を含め、概要版を作成する予定です。 |

《◆実現化方策に対するご意見》

| | |
|----------------|---|
| 市民意見 | 交通についての市民の意見を聴くという点で不足しており、アンケート項目などももっと多いほうがよいだろう。 |
| 回答・反映状況 (ハ) | 交通計画(案)の策定にあたっては、中間報告や素案の段階で市民意見を募集しました。ご意見も踏まえ、今後計画の実施段階ではホームページを開設し、その中で対応することなどを予定しています。 |