

逗子市交通計画

～人にやさしい交通環境都市を目指して～

(概要版)

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

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のためには、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』

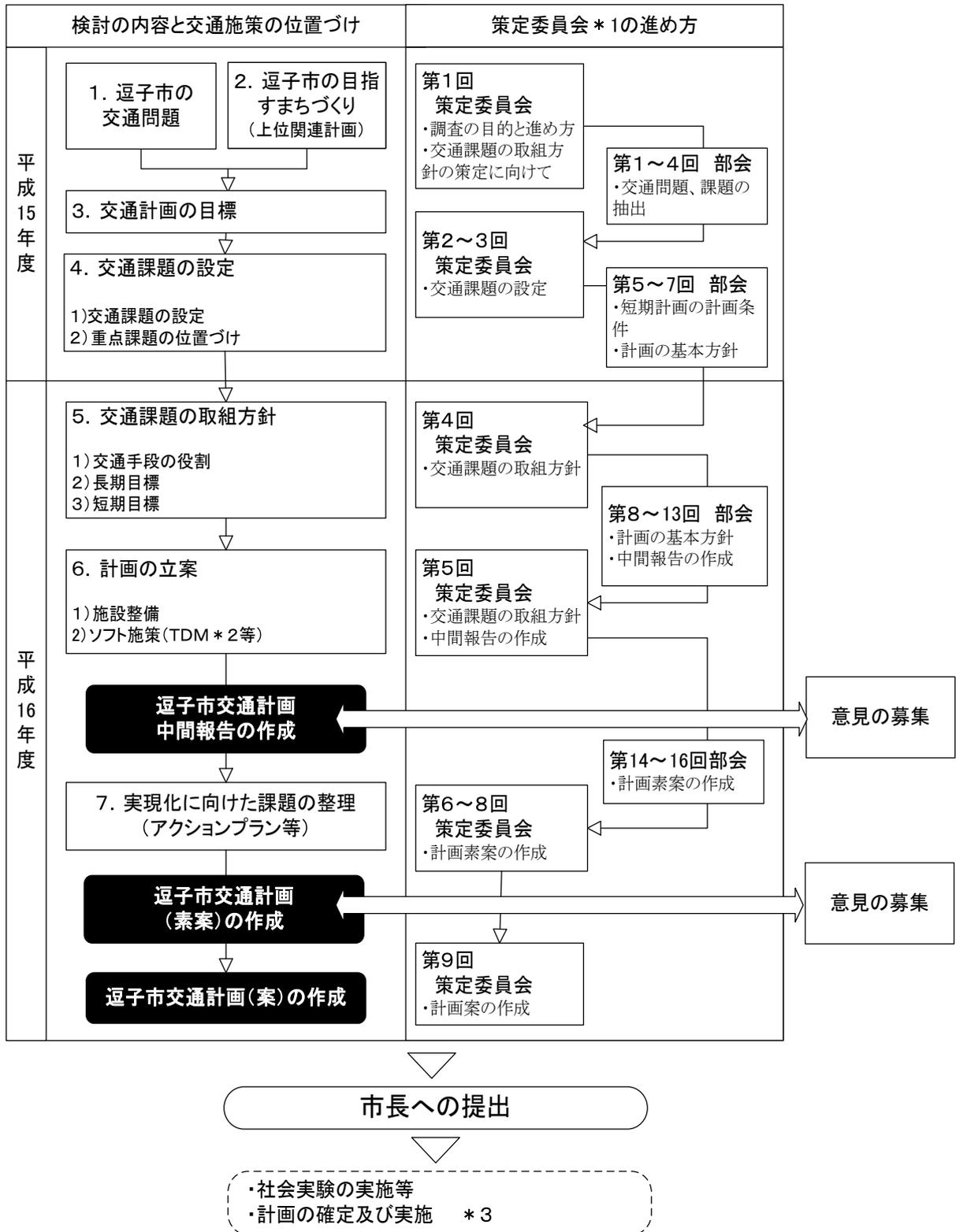
を目指し、交通課題への対応に向けた長期的な目標を定めつつ、短い期間内で少しでも交通問題を緩和させることが緊急の課題となっています。そこで、身近に感じている(日常的な)交通問題を主体に、その発生要因となっている都市構造や交通流動を明らかにした上で、将来都市構造への対応など、長期的な視点にたった『今後逗子市が目指すべき交通体系のあり方』と、時間や空間が限られた中で、既存の交通施設を最大限に活用するという視点にたった『比較的短い期間で実現可能な交通の円滑化*対策』の2つの視点を柱として、これらの交通課題の解決に向け、逗子市交通計画を策定するものとしています。その策定に向けた取組みを図1. 1に示しま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

*) 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

逗子市の土地利用は、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。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。

こうした中、逗子市の高齢化は、神奈川県内の他都市よりも進んでおり、本市は概ね4人に1人が65歳以上となっています。

②交通施設状況

逗子市の幹線道路網は、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。

一方、幹線道路と多くが重なる都市計画道路の整備率は約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未満の狭あい道路があるなど、市内の道路網は十分な整備が進んでいないのが現状です。

③公共交通網

逗子市の公共交通網(鉄道、路線バス、ミニバス等)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。

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。

図2.1 公共交通網



④現況交通流動特性

(地区別の交通発生状況)

逗子市の地区別の発生集中量をみると、JR逗子駅周辺地区(逗子地区)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。

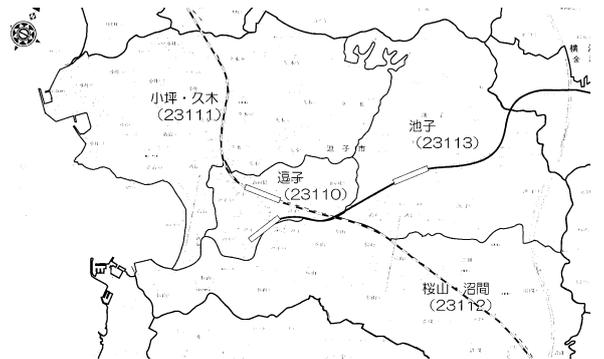


表2.1 平成10年 逗子市の地区別発生集中量の比較

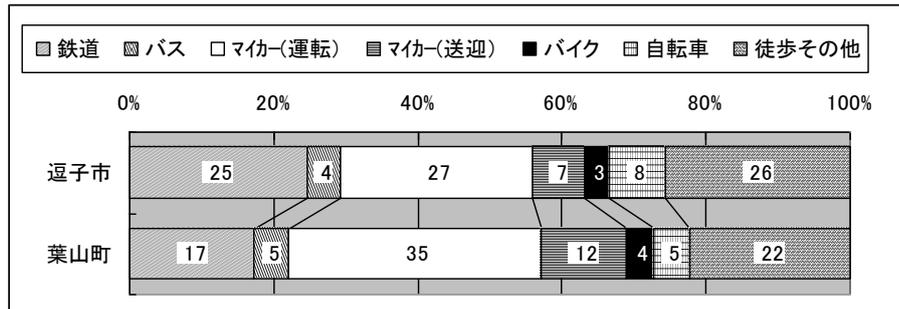
地区名	PT小ゾーン	面積 (ha)	H15 夜間人口 (人)	発生集中量 (人)	密度	
					人口密度 (人/ha)	発生集中量密度 (人/ha)
逗子	23110	125.8	9,536	67,613	75.8	537.6
小坪・久木	23111	475.5	22,439	65,951	47.2	138.7
桜山・沼間	23112	752.1	21,154	63,364	28.1	84.2
池子	23113	380.6	6,784	27,303	17.8	71.7
計		1734.0	59,913	224,231	34.6	129.3

資料:平成10年パーソントリップ調査結果

(交通手段特性)

逗子市の代表交通手段は、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るなど、公共交通、自動車、その他(自転車、二輪車等)の交通分担が適度に図られています。

図2.2 平成10年市区町別の代表交通手段割合



資料:平成10年パーソントリップ調査結果

(鉄道駅の利用特性)

JR逗子駅や京急新逗子駅は、約3割が葉山町からの利用となっているなど、市外からの利用もあります(図2.3)。

その時間変動をみると、市外からの利用が多いこともあり、JR逗子駅では、特に朝の通勤・通学時間帯に1日の約4割の交通が集中します(図2.4)。

図2.3 平成10年市内鉄道駅の利用割合

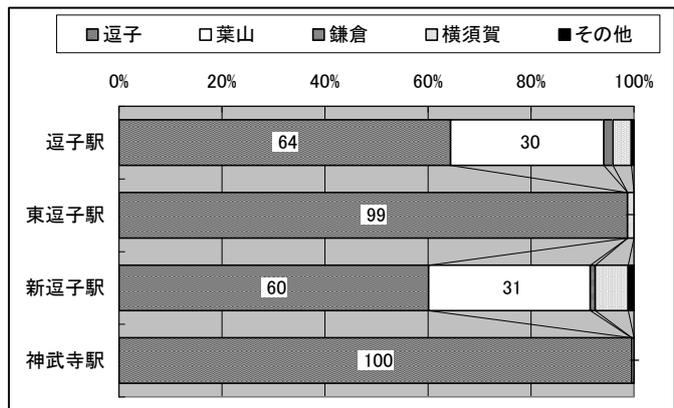
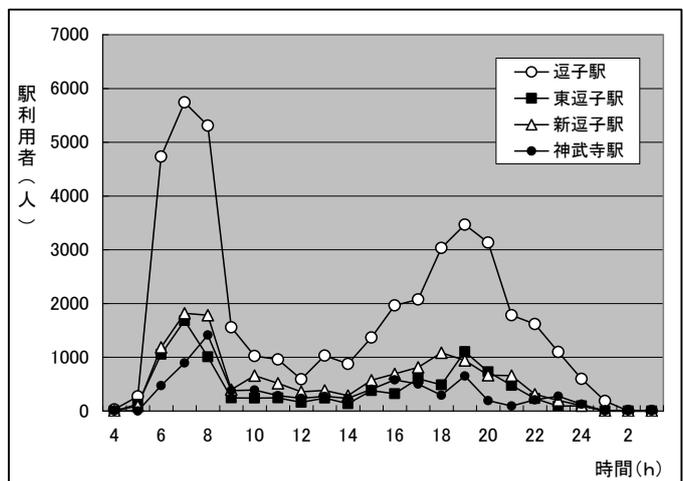


図2.4 平成10年市内鉄道駅利用の時間変動



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、昭和63年から平成15年の間に約1.38倍増加しています。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。

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2.5 平成11年一世帯当たりの自動車保有台数



(道路交通量)

逗子市の現在の道路の混雑状況は、(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。

図2.6 平成11年 逗子市の1日の道路混雑状況



⑥上位関連計画

逗子市交通計画の策定に向けた上位計画や関連計画の主なものは、次のとおりです。

- ・ 逗子市総合計画(基本構想)〔平成9年〕
- ・ 逗子市総合計画(基本計画2006)〔平成14年〕
- ・ 逗子市都市計画マスタープラン〔平成10年〕
- ・ 逗子市交通バリアフリー基本構想〔平成15年〕
- ・ 環境基本計画〔平成11年〕

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」などの策定に向けた検討が進められています。交通計画は、これらの策定内容を踏まえつつ、交通に関わ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。

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、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、次頁図2.8のとおりであり、その分布をみると、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2.7 逗子市の交通問題の整理

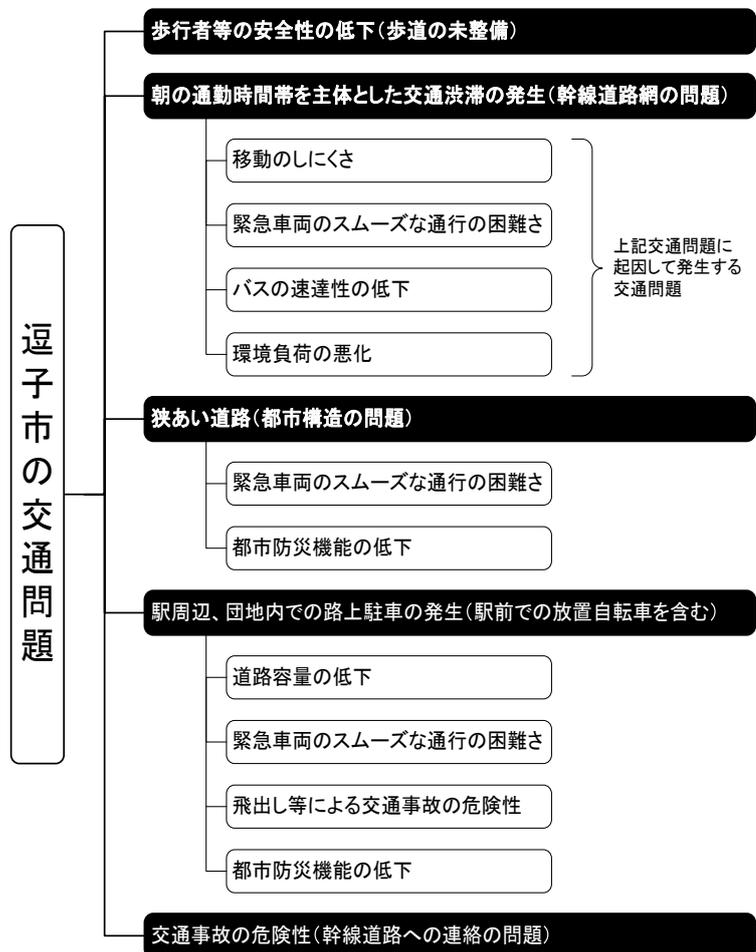
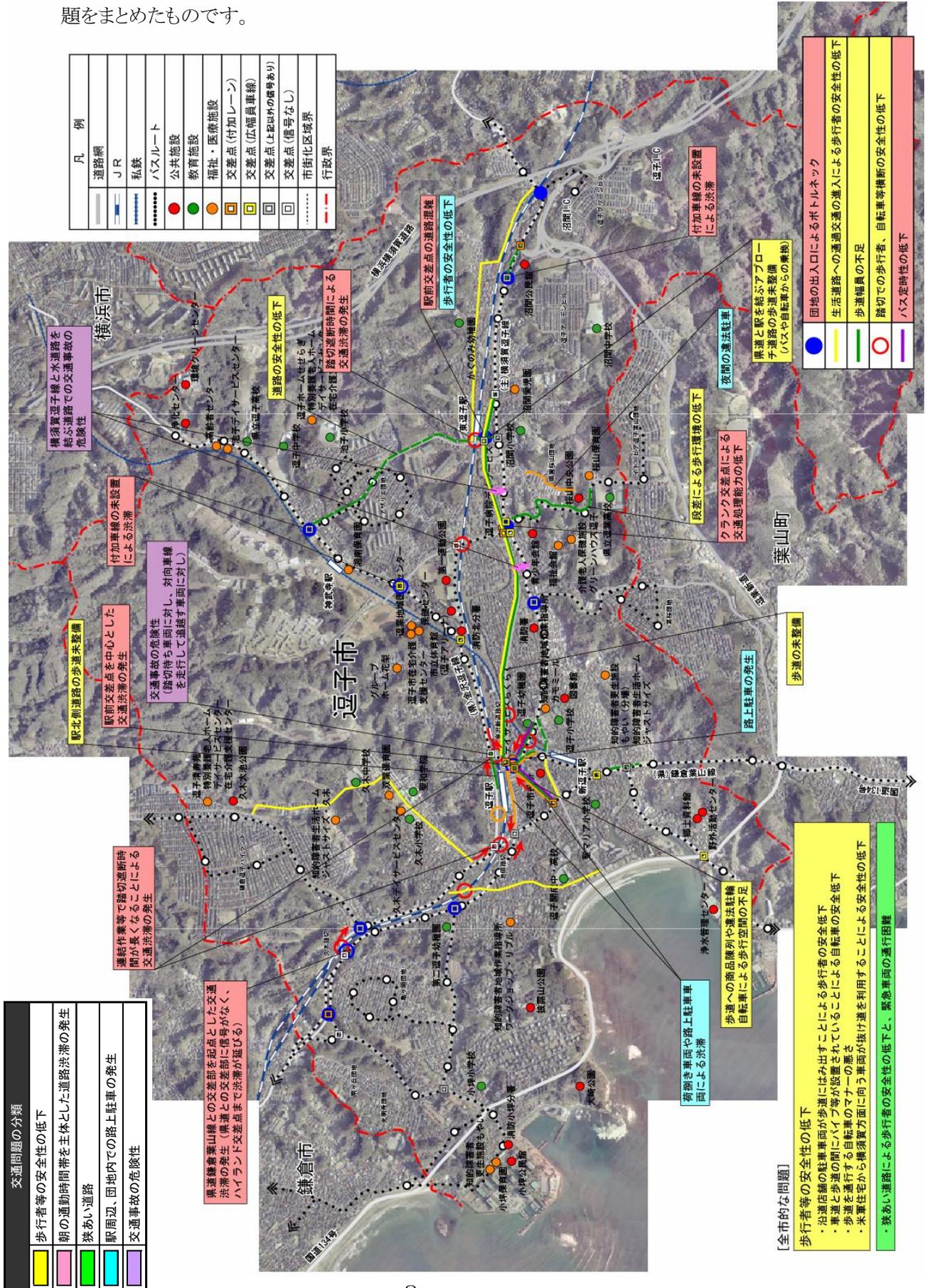


図2.8 逗子市の交通問題の認識

*この図は、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。

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。

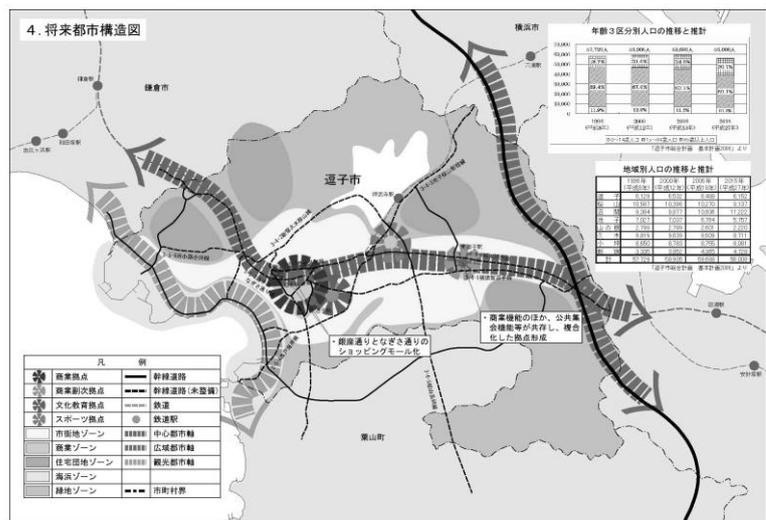
さらには、路上駐車や横断歩行者により、車両の通行が一時的に滞ることや、幹線道路と鉄道が踏切によって交差している中で、踏切の遮断時間の短縮に向けた取組みが進められているものの、JR逗子駅では車両の連結作業により遮断時間が長くなることもあることも交通問題を悪化させる要因となっています。

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、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になります。

図2.9 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、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2.3 逗子市将来人口フレーム

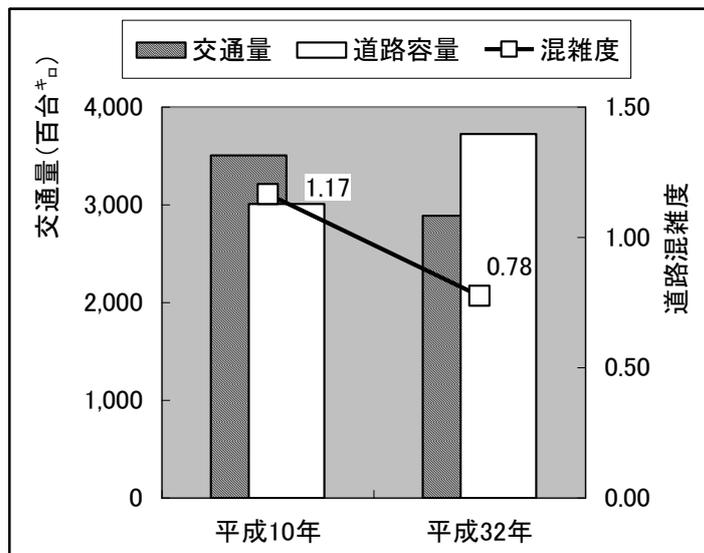
		現況値 (基準値)	推計値				
		2000年 (平成12年)	2003年 (平成15年)	2006年 (平成18年)	2009年 (平成21年)	2012年 (平成24年)	2015年 (平成27年)
人口(人)	総計	58,905	60,372	59,688	58,734	57,497	56,008
	0～14歳	7,057 (12.0)	6,990 (11.6)	6,852 (11.5)	6,564 (11.2)	6,216 (10.8)	5,715 (10.2)
	15～64歳	39,449 (67.0)	39,344 (65.2)	38,029 (63.7)	36,292 (61.8)	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

平成32年路線別交通量の予測結果では、現在計画されている都市計画道路を整備すると、通過交通の減少、道路容量の増加と適正ルートでの通行により、道路混雑は概ね解消することが予測されます。

図2.10 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



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。

(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。

(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。

65歳以上の人の交通手段をみると、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。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。

なお、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。

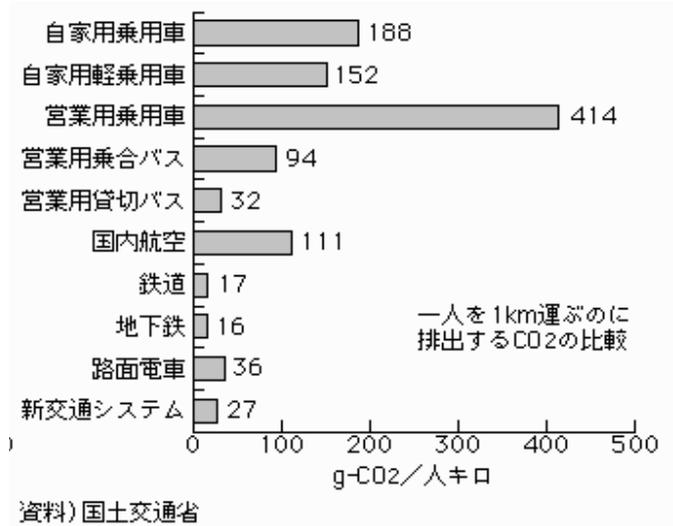
(5) 環境負荷の軽減

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、次頁図2. 11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2.11 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、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、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。

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】

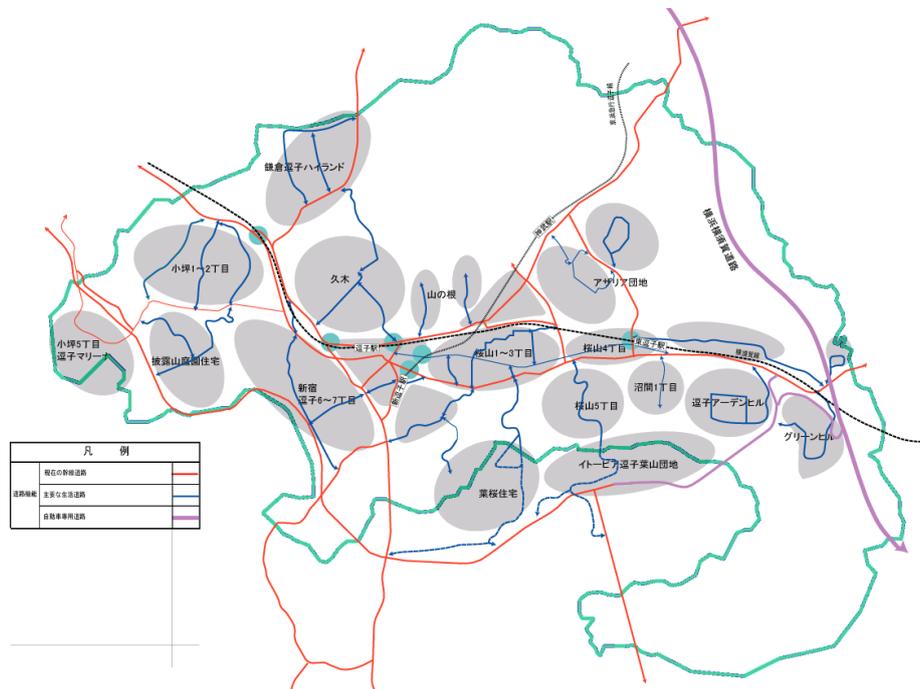
幹線道路に該当する道路は、その多くが都市計画道路となります。これらの道路は、路線バスや自動車の通行が多いことから、都市計画道路の整備を進めることにより歩道を確保していきます。

【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。

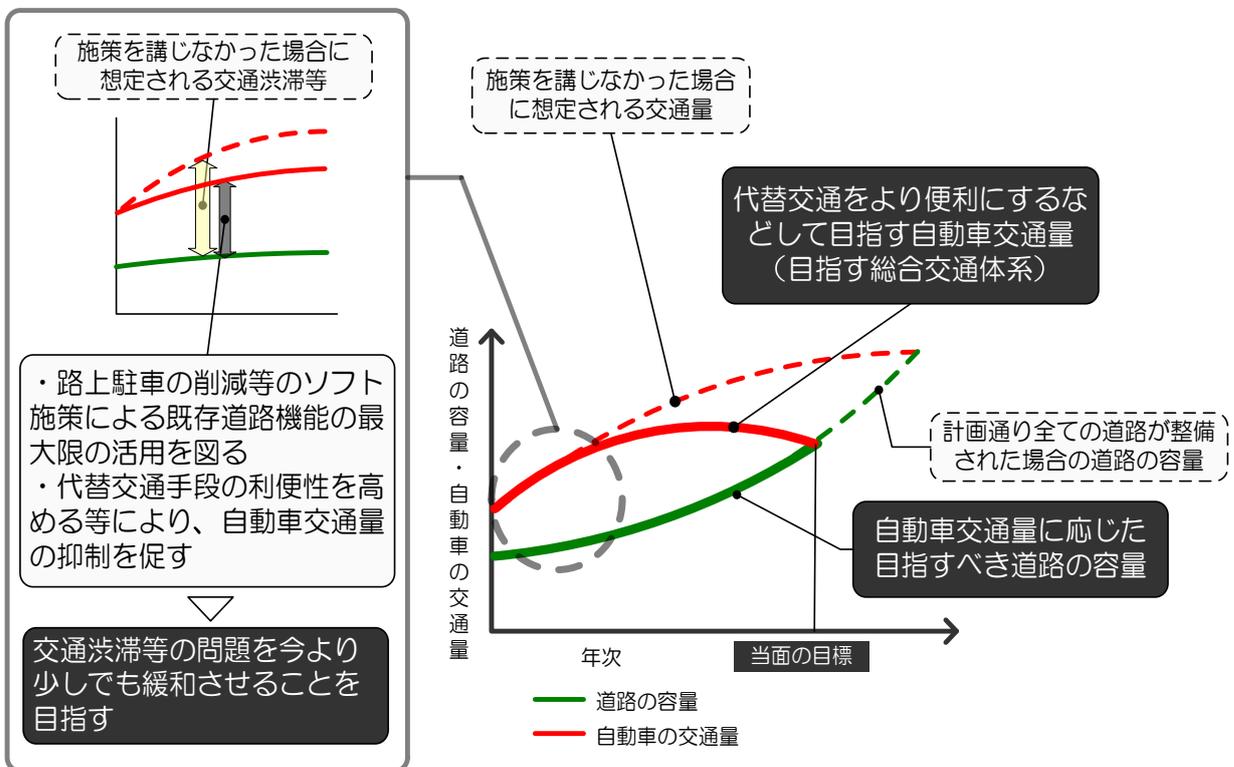
(3) 交通体系の段階整備目標

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、輸送効率の高い路線バスなどの利用を高めしていくことが必要です。

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ことが必要です。

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ことが必要です。

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、表4. 1に示すとおりであり、これを交通課題毎に、ハード政策とソフト施策に区分したものを頁24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 (ねらい) ・交通安全 ・歩道整備 ・歩車共存	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
		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 (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	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	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
		幹線道路 ・(主)横須賀逗子線 ・(県)金沢逗子線など	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
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		⑬路上駐車対策 ⑮駅周辺の交通環境の向上対策	

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
交通問題の解決に向けて	都市防災の強化 (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	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
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

■ハード施策

(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、次頁図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、25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

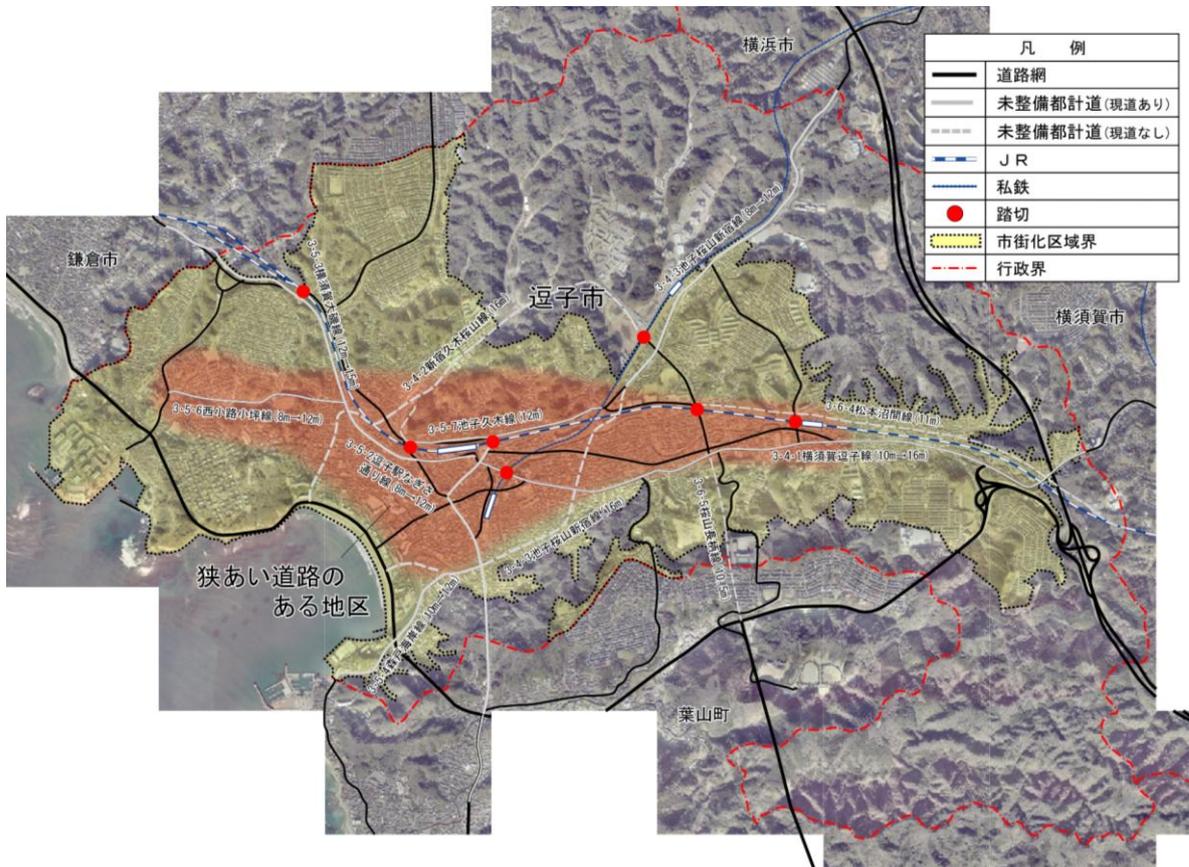


図4.2 歩道の整備方針(案)

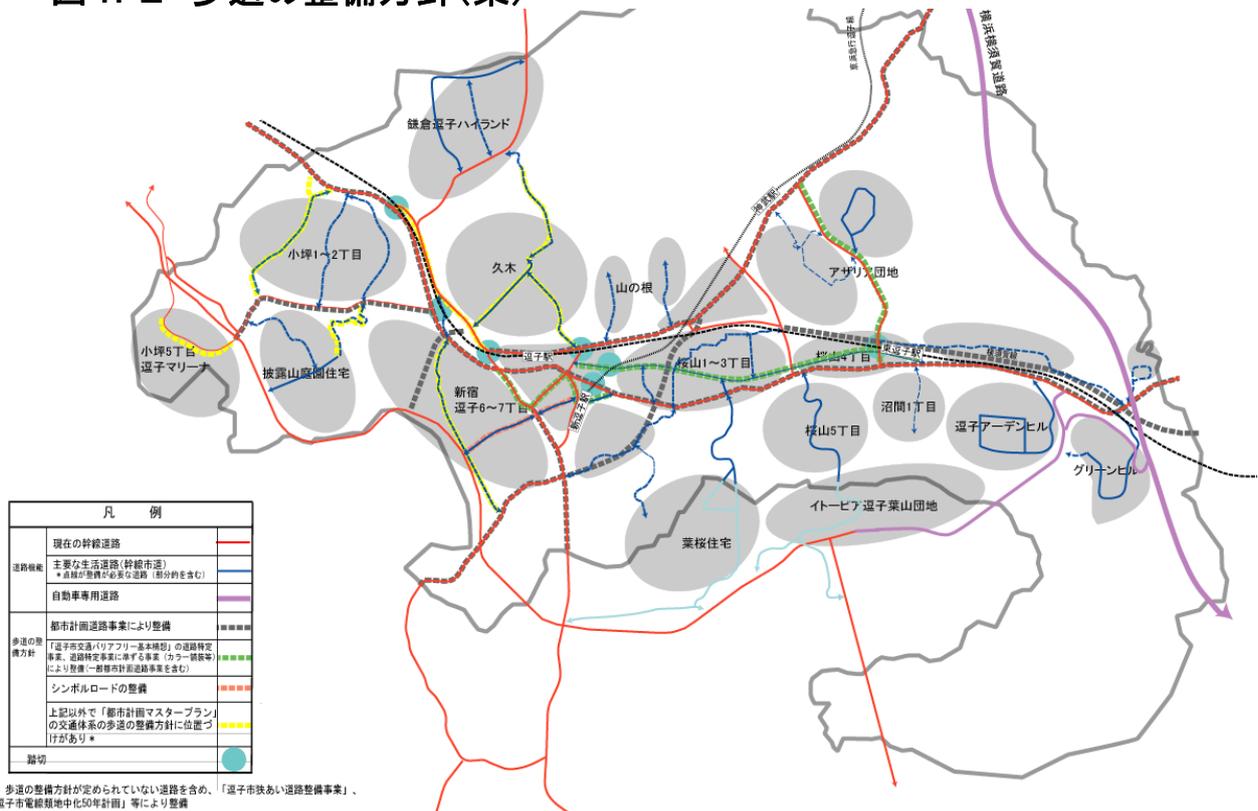
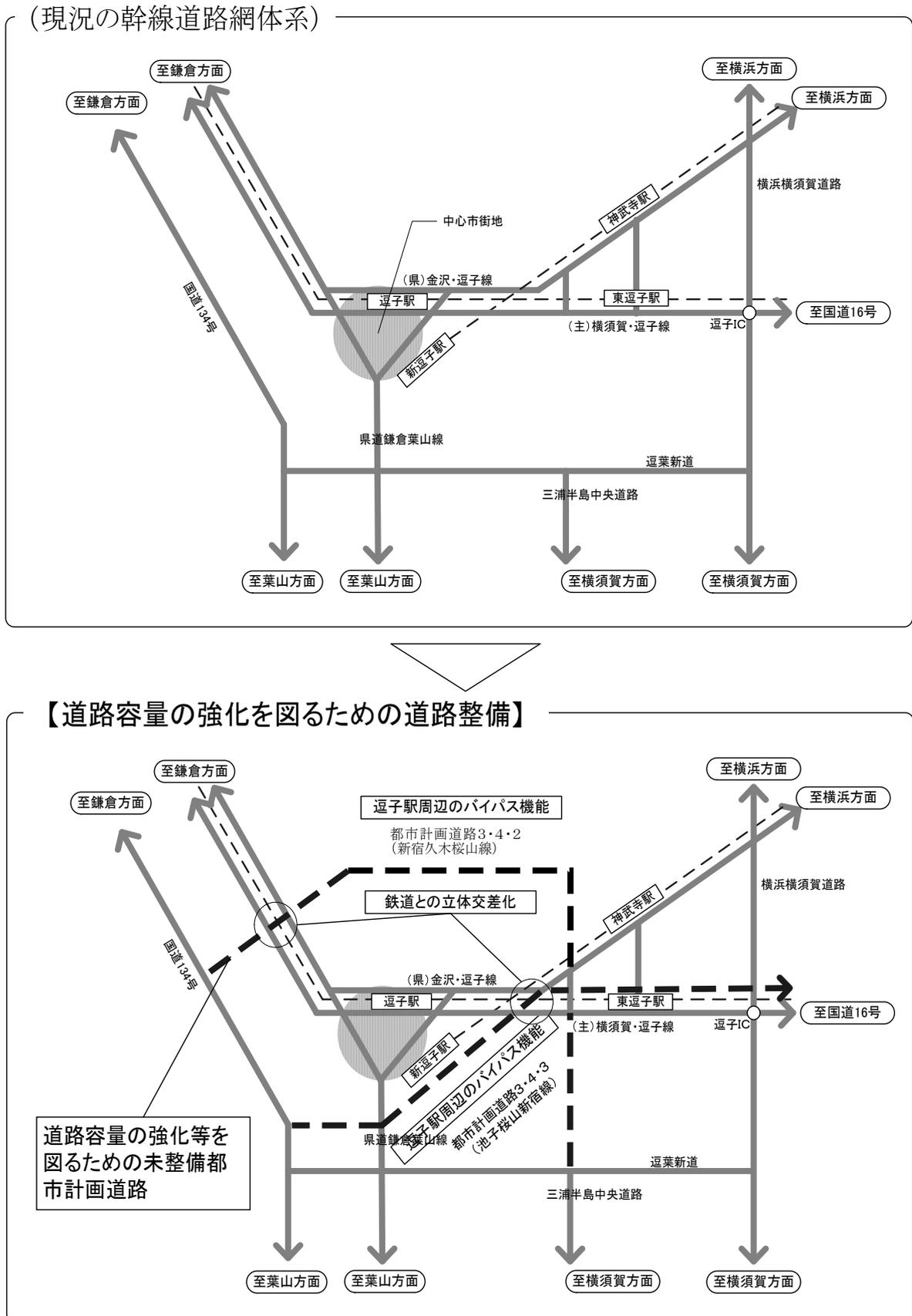


図4.3 道路容量の強化を図るための道路整備



②狭あい道路の整備

■ハード施策

逗子市では、「逗子市狭あい道路整備事業」を進めるとともに、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

■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」の実施計画に基づき、電線類地中化の整備を進めていきます。

④生活道路の通過交通対策

■ハード施策＋●ソフト施策

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に示すとおりであり、逗子市では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)

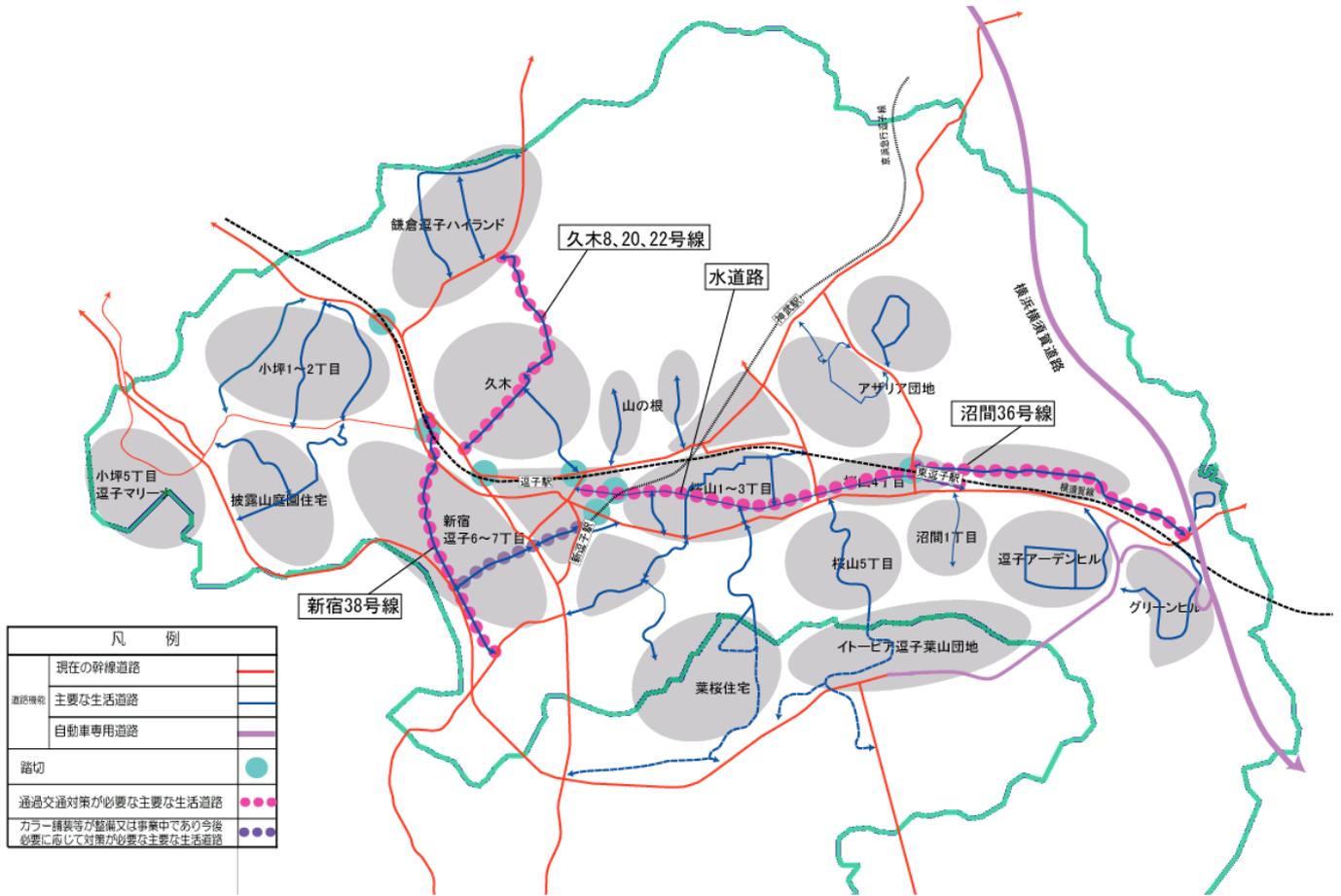
「優しく走ろう」などの標語の掲示、広がりのある歩行空間の演出や車道を部分的に狭めるなどの路面舗装の工夫、ハンプ*などの整備促進を図ります。

(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。

*)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)

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

■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。

逗子市では、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

■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。

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必要ですが、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。

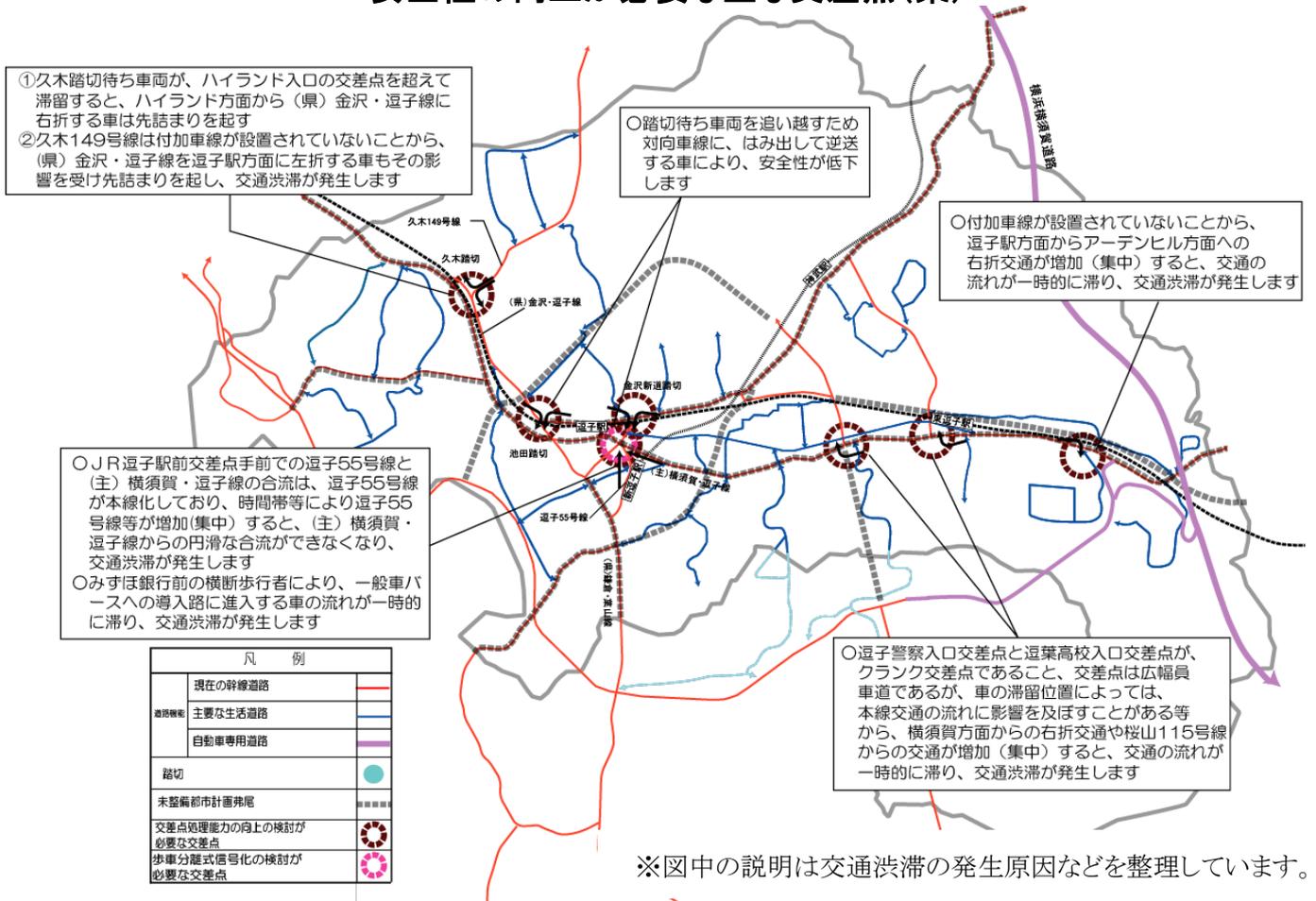
◆4. 逗子市交通計画の目標の達成に向けた取り組むべき交通課題とその対応方針

*) 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)



⑦公共交通の利用促進

■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

こうした中、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。

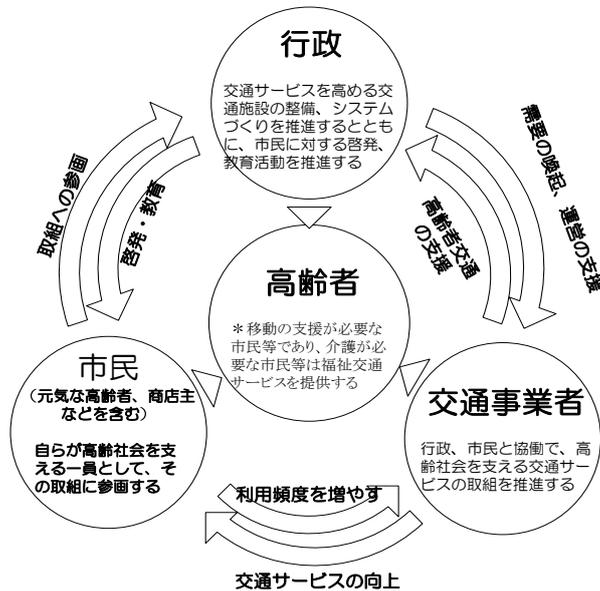
これに加え①の交通に対しては、より安定した定時・定速運行の確保が必要です。②の交通に対しては、現在運行している福祉バスを維持していくとともに、公共交通サービスの強化や安全でスムーズな乗換の確保などが必要です。また、③の交通は福祉交通として、その交通サービスを別途提供することが必要です。以上のことから、公共交通の利用促進を図るためには、次のような取組を進めることが必要です。

- ・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、次頁図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、支え合うことが必要です。

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



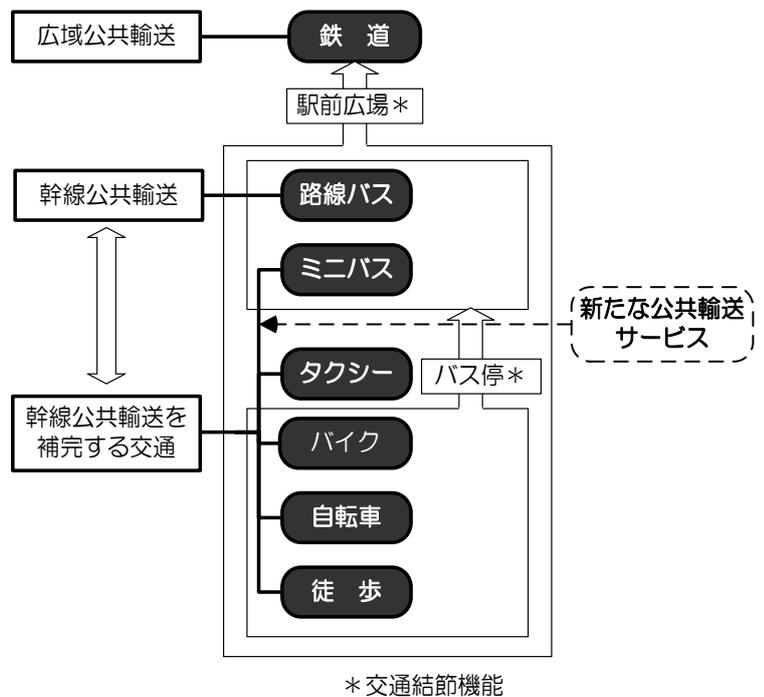
(公共交通のより安定した定時・定速運行と公共交通体系の確立)

公共交通の中で特に路線バスのより安定した定時・定速運行にあたっては、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、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(35 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

■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。

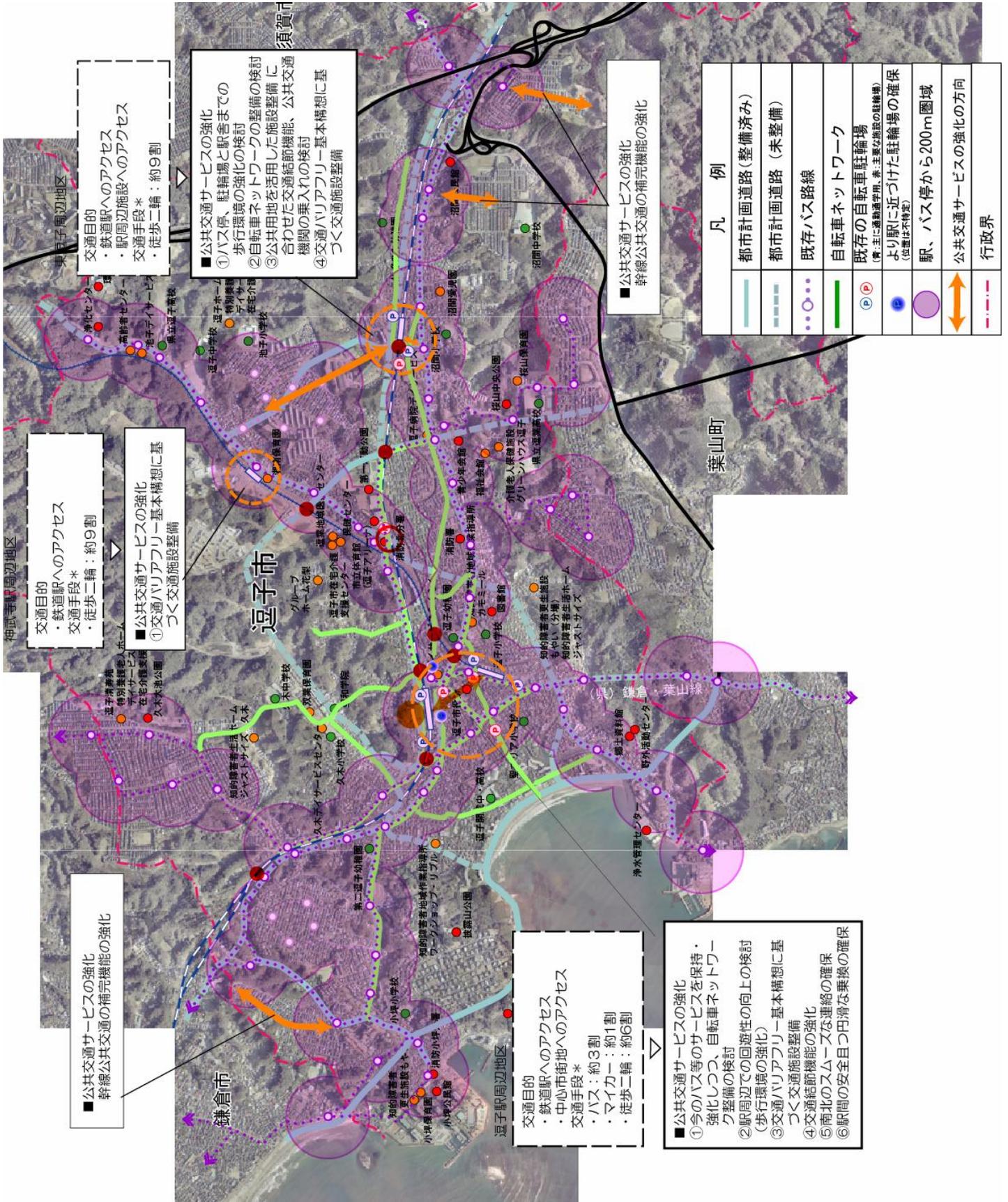
2つ目は、駐輪場の問題があり、今の駐輪場の使われ方を踏まえて、料金体系を考慮するとともに適正な施設配置での確保が必要です。

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。

逗子市では、図4. 8に示すように幹線公共輸送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、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車の主要な動線を位置づけ、計画的に通行空間を確保するとともに、必要に応じて自動車の通行・速度抑制などの対策、道路交通法の遵守(自転車利用にかかわる道路交通法の周知・徹底)、駅周辺など歩行者が多く集まる場所での自転車の乗り方に関するルール作り・啓発などの検討を進めていきます。

図4.8 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)



⑨交通施策への市民参加の支援

●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、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。

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繁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

●ソフト施策

逗子市では、開発計画などにより、その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。

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

■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) 鉄道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

■ハード施策＋●ソフト施策

歩道の整備方針(案)(24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。

⑬路上駐車対策

■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)が発生しています。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や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・定速運行や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す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)

逗子市では、買物などの目的に対し、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すが、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

■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必要があります。

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必要があります。

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

● 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す。

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、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、路線バスの定時・定速性の向上を図ることや自転車の利便性を高めることが必要です。

(詳細は 44 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

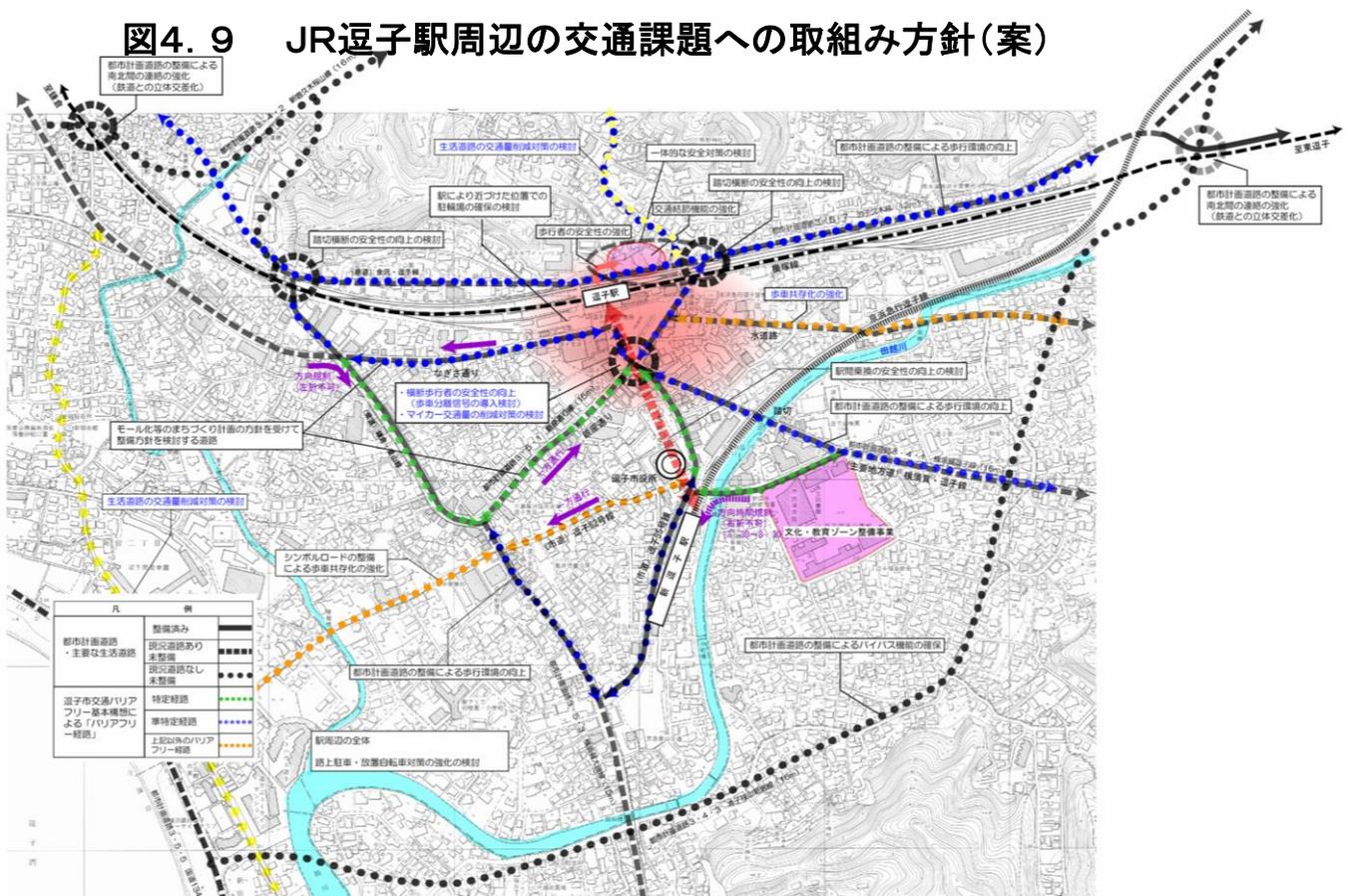
鉄道駅周辺地区の交通対策を以下に再整理します。

①JR逗子駅周辺地区(京急新逗子駅周辺を含む)

JR逗子駅周辺区は、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、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踏まえた、交通計画の見直しの検討が必要です。

図4.9 JR逗子駅周辺の交通課題への取り組み方針(案)

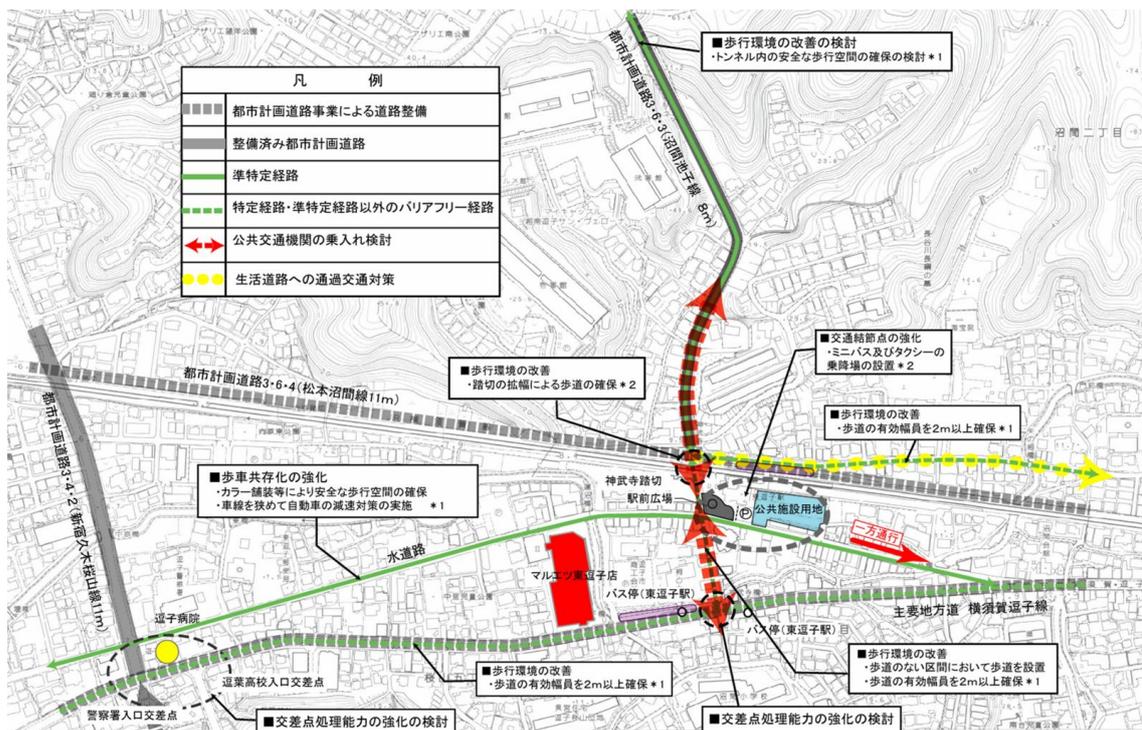


②JR東逗子駅周辺地区

JR東逗子駅周辺地区は、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。

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)

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。

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。

表5. 1 逗子市交通計画の今後の進め方の展開(1/2)
(◎: 目標達成に向け特に関連する交通課題との関係)

■: 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

交通計画の目標						地域	交通課題	今後の進め方の展開	
交通問題の解決に向けて		将来のまちづくりへの対応						ハード施策	ソフト施策
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	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	
◎	◎		◎	◎			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	□ (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)	□ JR逗子駅前交差点の歩車分離式信号化の推進
	◎		◎	◎	◎		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 □ 新たな公共交通サービスの可能性の検討 □ 路線バスなど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(2/2)
 (◎: 目標達成に向け特に関連する交通課題との関係)

■: 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

交通計画の目標						地域	交通課題	今後の進め方の展開	
交通問題の解決に向けて			将来のまちづくりへの対応					ハード施策	ソフト施策
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				
	◎			◎	◎		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	□ 自動車の通行・速度抑制策の検討(カラー舗装など)
◎	◎		◎	◎		全市	⑨交通施策への市民参加の支援		□ 「(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		□ 開発計画に伴う発生交通への対策の検討
					◎		⑪まちづくりを支える交通対策	「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 ・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	
◎			◎		◎	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」のソフト面の取り組み(啓発活動・教育活動の推進など)の推進(都市整備部)
	◎	◎		◎			⑬路上駐車対策	□ 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	□ 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
◎	◎			◎			⑮駅周辺の交通環境の向上対策		□ 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

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。

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

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(49頁図5.2)

- 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

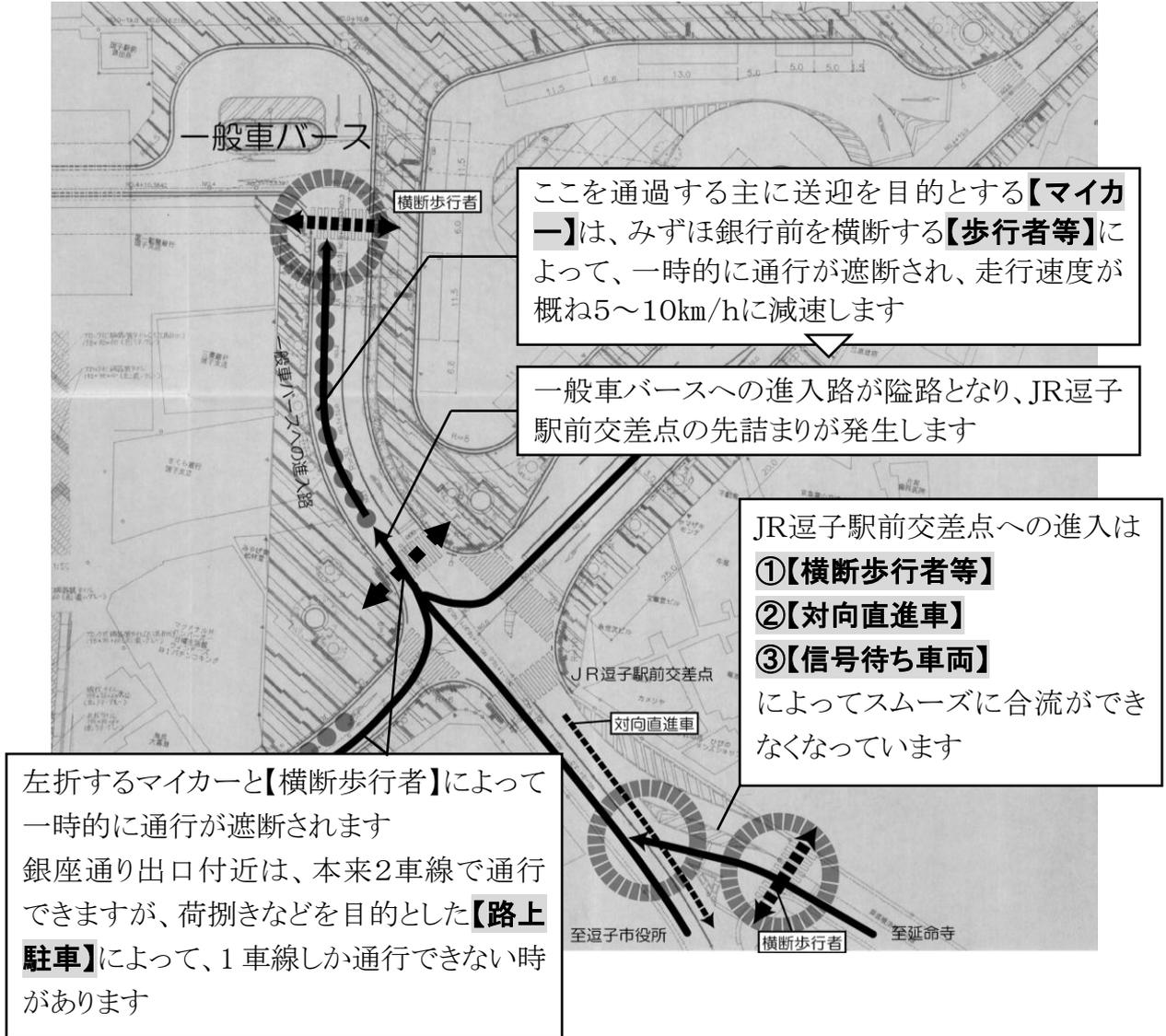
②朝の通勤時間帯におけるJR逗子駅周辺地区の交通流動特性(50頁図5.3)

- JR逗子駅前交差点一般車バ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。

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5.1 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5.2 ピーク時(午前7~8時)の交通状況・問題図

(*交通渋滞は駅に向かう方向で発生しているので、路線バスはこの方向のみ表示しています)

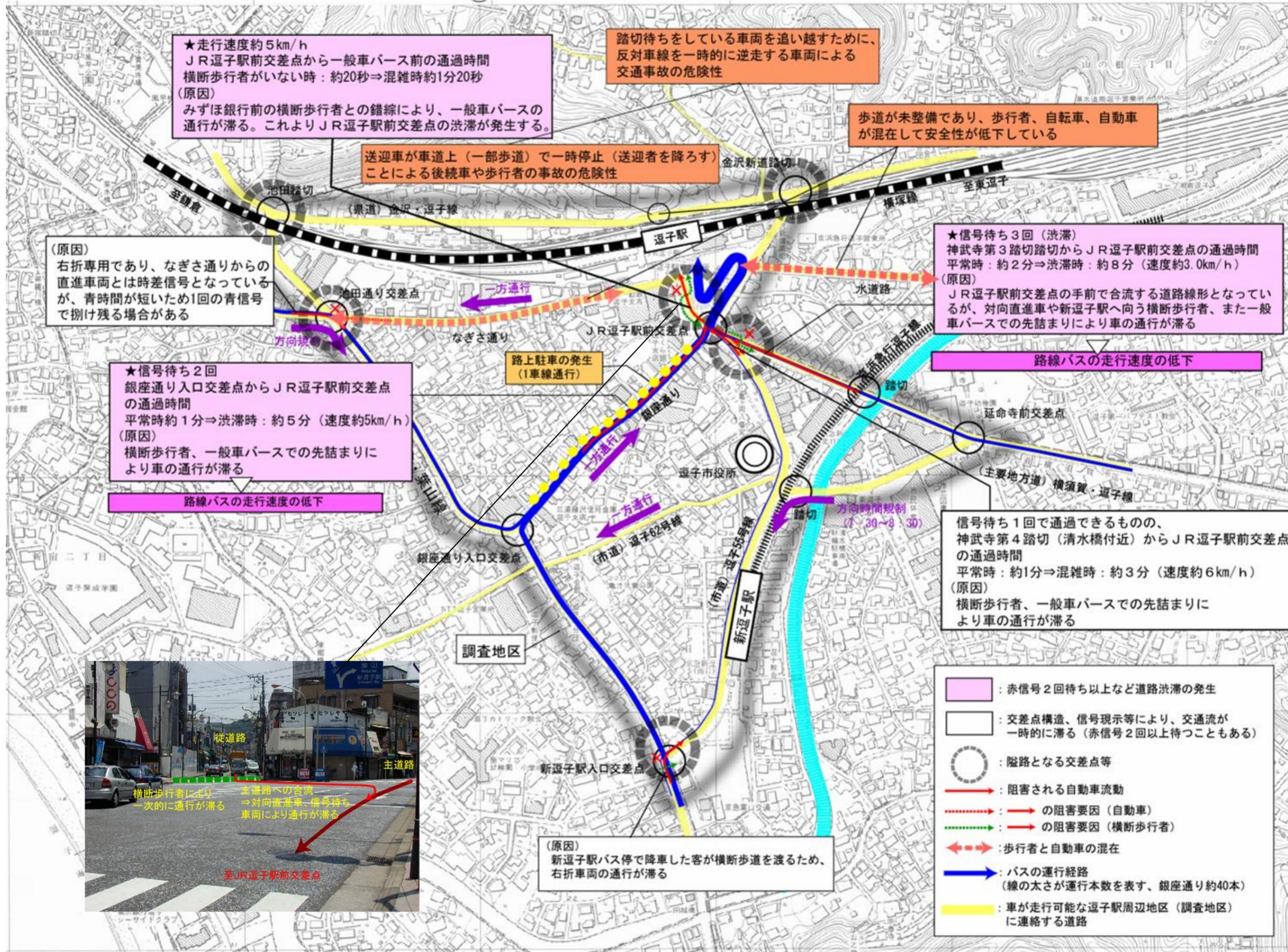
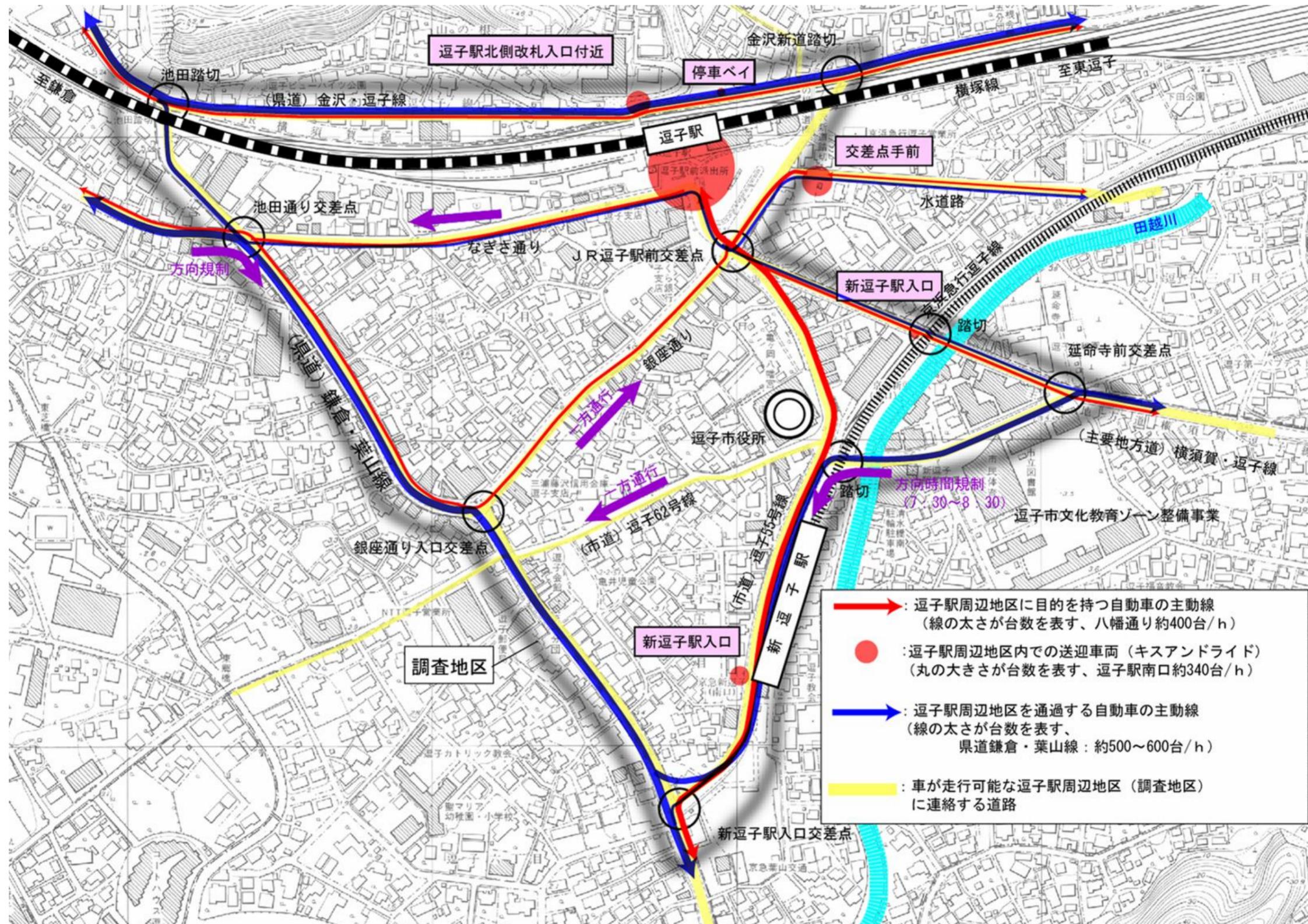


図5.3 ピーク時(午前7~8時)の交通流動図



(2) JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)の検討

(計画目標)

朝の通勤時間帯

- 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

(基本的な考え方)

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や、現在の歩行環境などを踏まえ、基本的に歩行者優先で検討を進めます。

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。

図5.4 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。

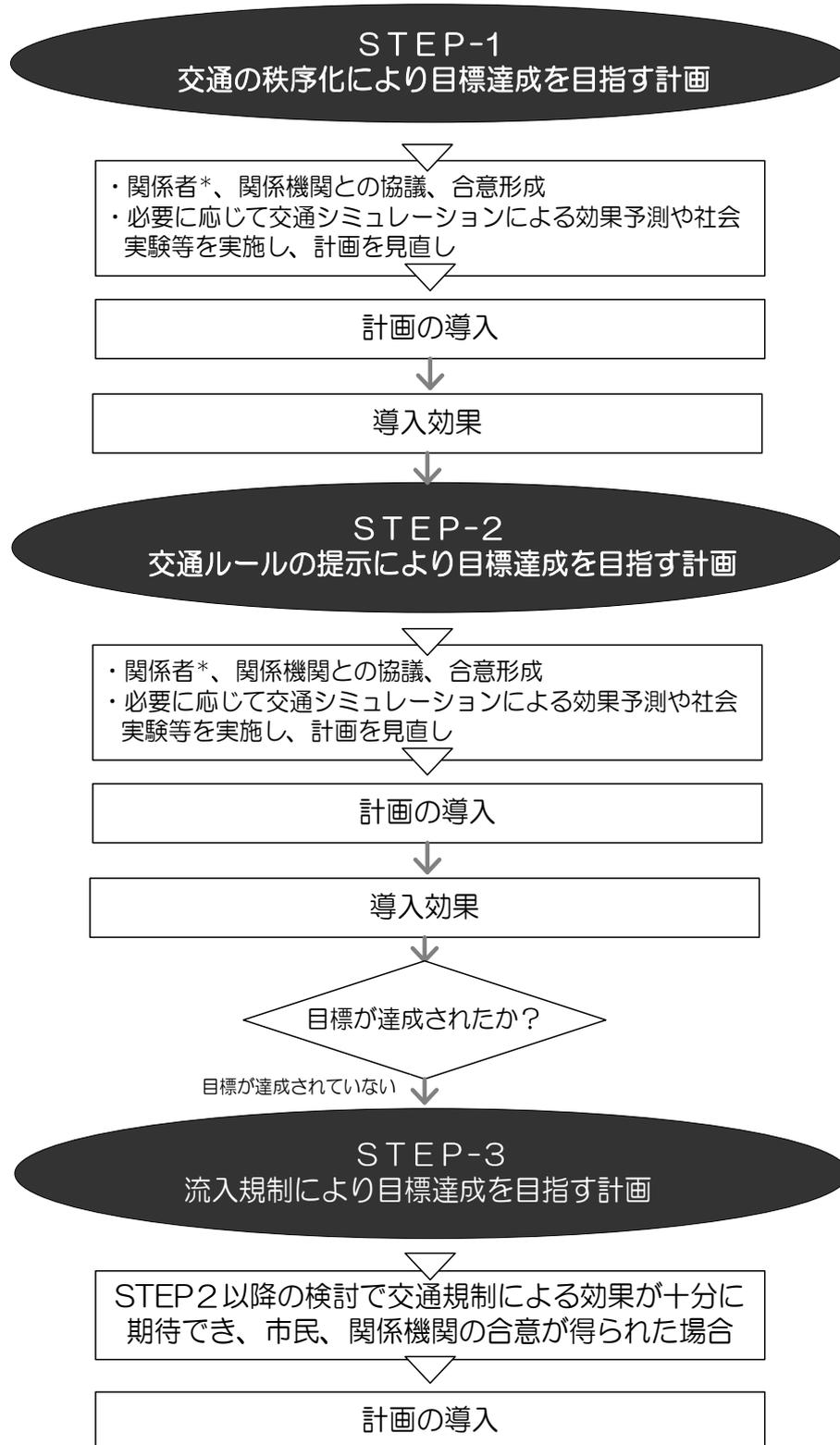
- STEP-1 交通の秩序化により目標の達成を目指す計画(案)**
STEP-2 交通ルールの提示により目標の達成を目指す計画(案)
STEP-3 流入規制により目標の達成を目指す計画(案)

段階的計画の進め方は、図5.5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5.5 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) (56頁図5.7)

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り、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。



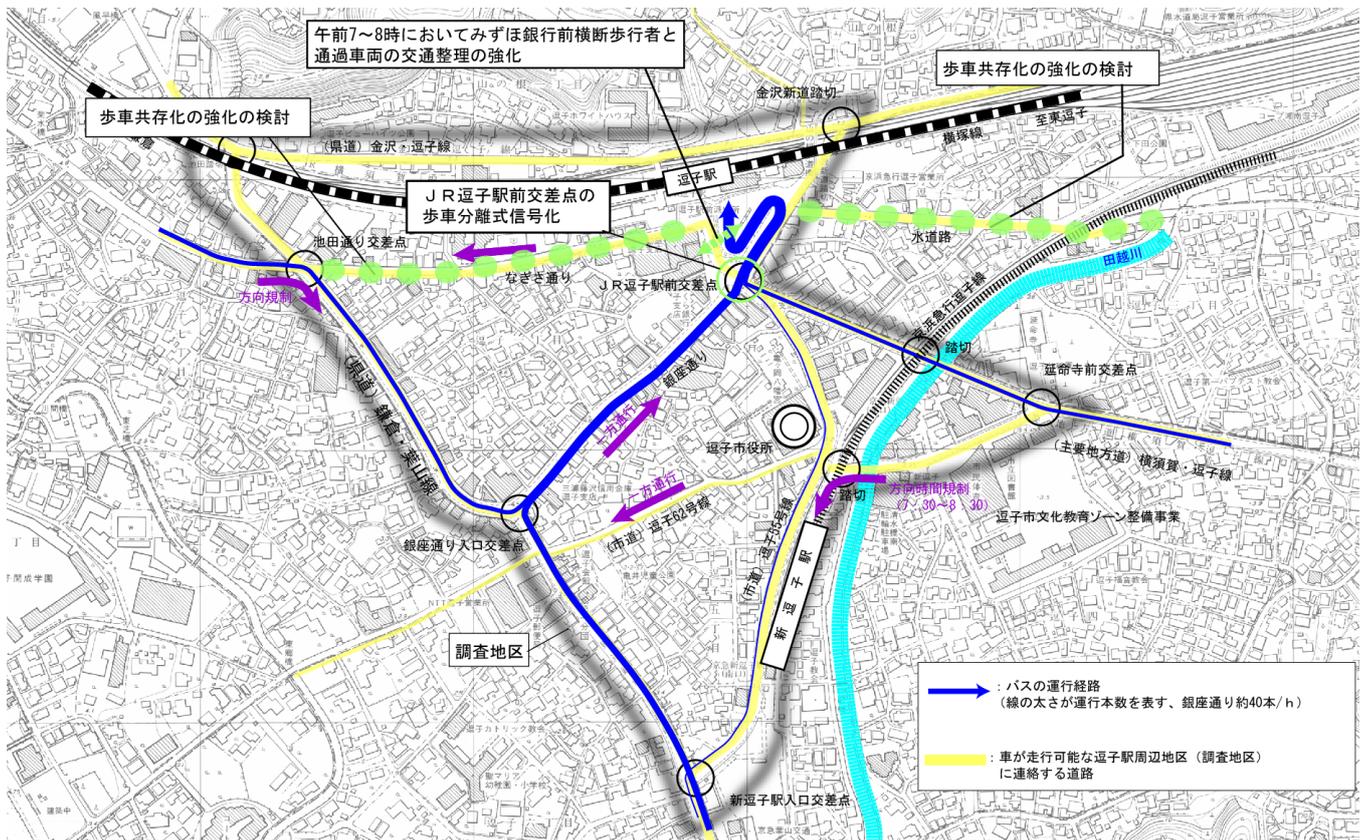
- ②歩行者等の安全性を強化するために、また、みずほ銀行前の横断歩行者数の軽減を図るために、JR逗子駅前交差点の歩車分離式信号化を進めます。それに伴い、自動車の通行に割り当てられる青信号の時間が短くなりますが、みずほ銀行前の横断歩行者の交通整理がスムーズに行えれば、歩車分離式信号化を実施しても、交通渋滞が発生しないとの計算結果が過去の調査から得られています。
- ③歩行者等の安全性を強化するために、水道路、なぎさ通りでのカラー舗装化、ハンプ*2 などにより、自動車の走行速度の抑制を促します。

*2) 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5.6 JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)【STEP1】



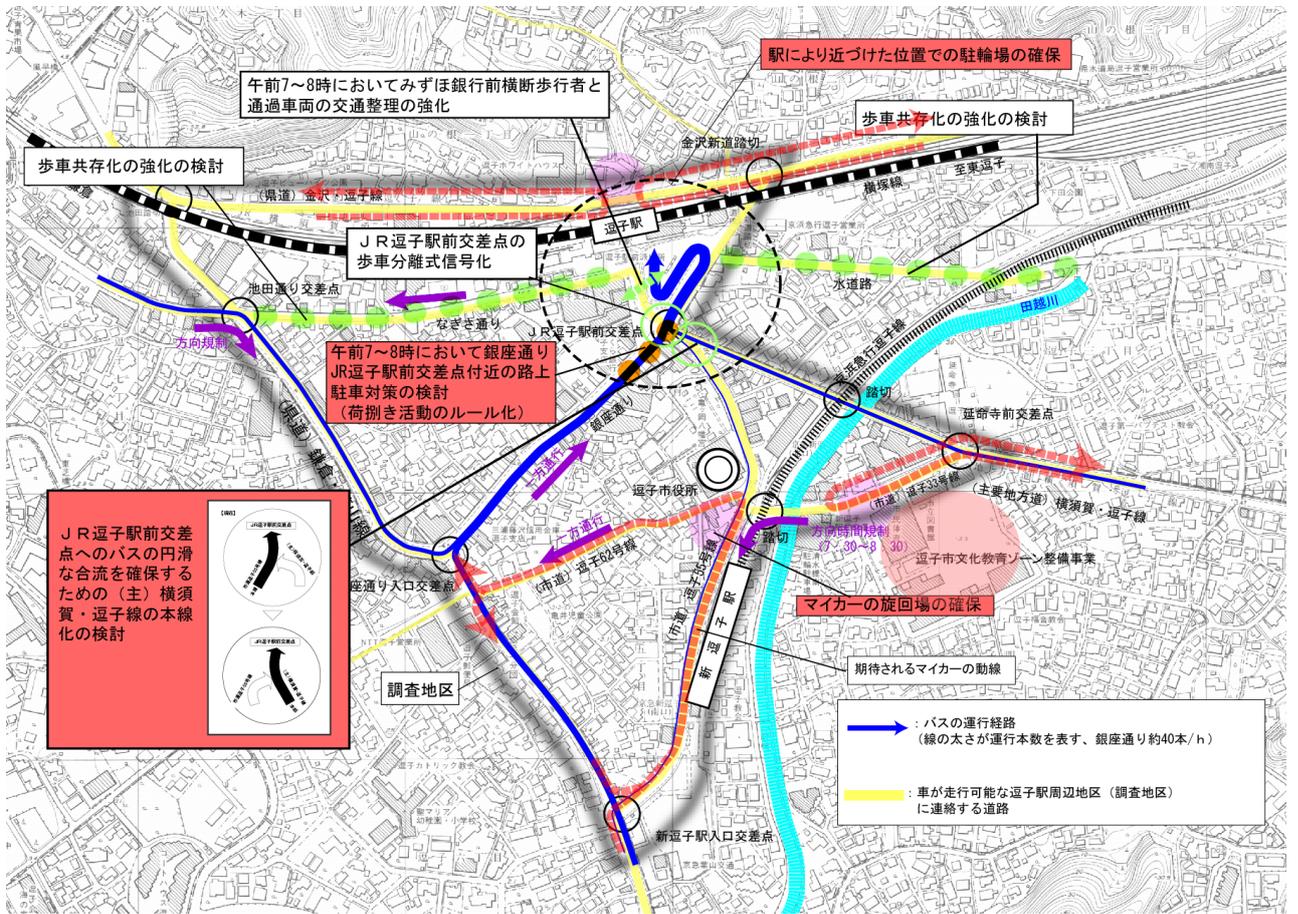
STEP-2 交通ルールの提示により目標の達成を目指す計画(案)(図5. 7)

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5.7 JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案)【STEP2】



※赤の網掛けの部分がSTEP1から追加した計画です。

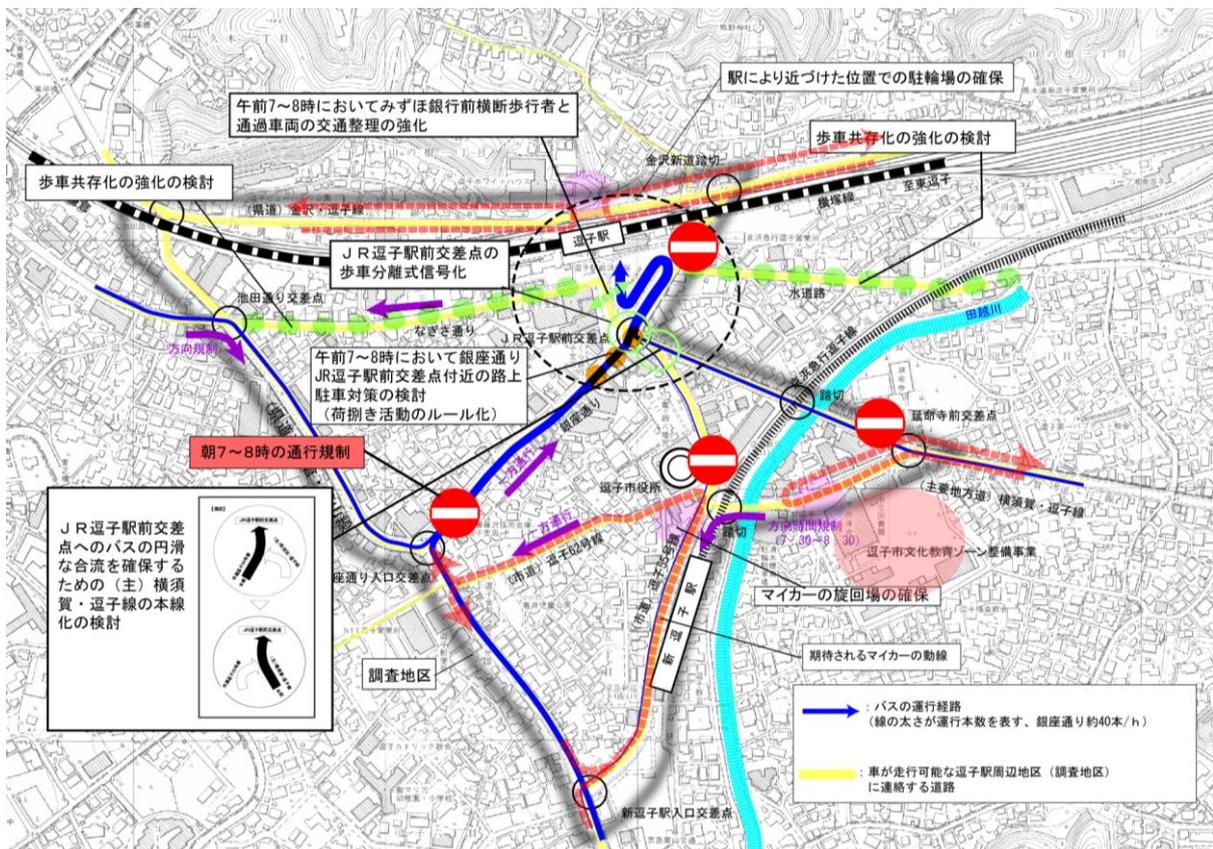
STEP-3 流入規制により目標の達成を目指す計画(案) (図5. 8)

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. 8 JR逗子駅周辺地区の短期交通計画(案) 【STEP3】



※赤の網掛けの部分が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。

17頁 主要な生活道路(案)

24頁 歩道の整備方針(案)

27頁 通過交通対策が必要な主要な生活道路(案)

30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)

35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)

42頁 JR逗子駅周辺の交通課題への取組み方針(案)

43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。

◆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