

平塚市道路中期ビジョン

～次世代へつなく

安心・安全なみちづくり～



平成29年11月

平塚市

1	はじめに	1
2	中期ビジョンの位置付けと体系	1
3	今後のみちづくりにおいて配慮すべき視点	2
4	中期ビジョンの考え方	4
5	道路整備計画（道路整備プログラム）	5
6	道路活用計画	10
7	道路維持管理計画	17
8	実現に向けて	25

1 はじめに

道路は、市民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における市民の安心・安全の確保にも寄与する重要な社会基盤です。

平塚市では、これまで自動車交通の増加や市街地の拡大等を踏まえてまちづくりの根幹的な施設となる都市計画道路や幹線市道の整備を進めてきました。しかし、市内には長期未着手の都市計画道路や計画構想のある幹線市道が存在し、幹線道路ネットワークとしてつながるべき道路がつながっていないなどの課題があることから引き続き都市計画道路等を計画的に整備していくことが重要です。

また、交差点での交通渋滞や歩行者・自転車の安全性が確保できていない道路が存在するなどの課題も抱えており、交差点の改良、歩道の設置や自転車走行空間の設置など、既存の道路を有効活用する工夫も必要です。

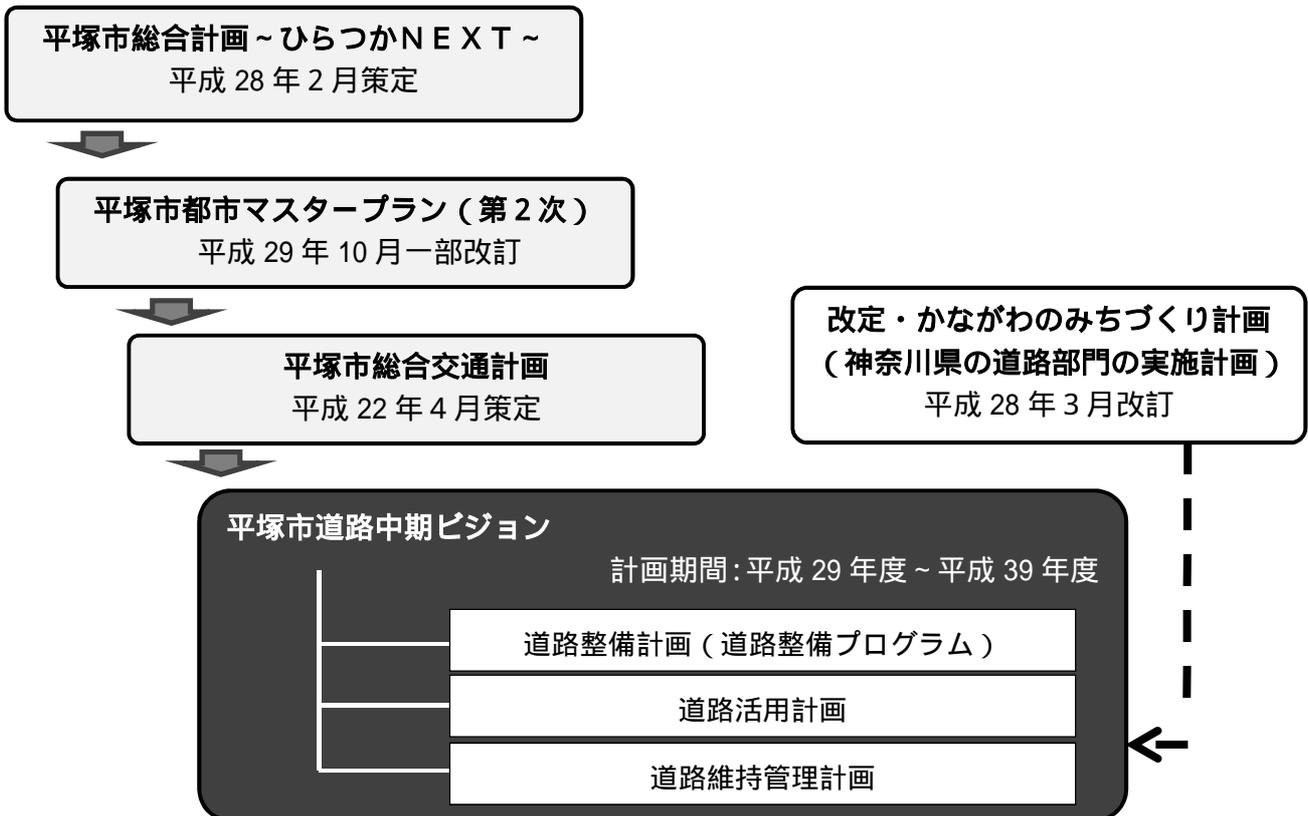
一方、市内の道路は高度経済成長期に集中的に整備され、建設後 50 年を経過する施設が、今後、急激に増加することから、老朽化対策を着実に進めていく必要があります。

このように本市の道路を取り巻く環境が変化しており、限られた財源の中で時代のニーズに沿った効率的かつ効果的な道路整備などのみちづくりを進め、全ての市民の財産である道路を次世代に引き継ぐため、「平塚市道路中期ビジョン」を策定しました。

・みちづくりとは、道路（みち）を整備、活用、維持管理することです。

2 中期ビジョンの位置付けと体系

本ビジョンは、本市の交通施策に関する部門別計画である「平塚市総合交通計画」を支える役割を担い、道路整備計画（道路整備プログラム）、道路活用計画、道路維持管理計画の3つの計画で構成する本市の道路部門の総合的な計画です。また、上位計画である「平塚市総合交通計画」の目標年次にあわせ、計画期間を平成 29 年度から平成 39 年度までとします。



3 今後のみちづくりにおいて配慮すべき視点

平塚市の現状や上位計画などを踏まえ、今後の平塚市のみちづくりにおいて配慮すべき視点を以下のとおり設定しました。

厳しい道路財源に応じたみちづくり

市の歳出面では、高齢化の進展により社会保障関連経費が今後も増加すると見込まれており、道路整備などに多くの財源を充てることが今後一層難しくなることが予想されています。厳しい道路財源に応じたみちづくりが必要となっています。

さがみ縦貫道路などの開通や新たなまちづくりの進展への対応

さがみ縦貫道路の全線開通や国道 134 号の 4 車線化による広域的な幹線道路の整備が進んでいることから、こうした広域的な幹線道路へのアクセス向上などの対応が必要となっています。また、近年、中心市街地周辺の大規模な土地利用転換などにより、中心市街周辺の都市構造が変化しつつあり、北部では、新たな顔であるツインシティ大神地区のまちづくりが進んでいることから、これらのまちづくりと連携した対応が必要となっています。

交通渋滞の解消

計画的な道路網の整備が進められてきた現在においても、国道 1 号、県道 47 号藤沢平塚など、国道・県道を中心に渋滞・混雑が発生している状況があります。また、東西方向の道路が不足していることから、東西方向の主要な道路の交差点などにおいて、交通渋滞が発生しており、このような交通渋滞を解消することが課題となっています。

未整備の都市計画道路等の整備

都市計画道路の計画延長は約 115 km に及び、改良率は約 63% となっています。また、都市計画道路を補完する幹線市道については、計画構想のある路線が 1 路線（幹道 18 号金目神戸線）あり、このような未整備の都市計画道路や幹線市道の整備が課題となっています。

公共交通の利便性の向上

高齢化の進展に伴い、公共交通の必要性が今後ますます高まることから、定時性の確保や交通網の充実など公共交通の利便性の向上が課題となっています。

歩行者や自転車の安全性の向上

全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生しているなど、通学路や自動車交通量の多い主要な道路などの歩行空間の確保が課題となっています。また、急速に高齢化が進展していることから、高齢者や障害者等はもちろん、歩行者の誰もが安全で快適に移動できる歩行空間の確保が課題となっています。

一方、日常の移動手段として多くの人に利用されている自転車については、自転車の安全性の向上と歩行者の安全性を向上するため、自転車の走行空間の確保が課題となっています。

環境負荷の低減

地球温暖化の防止に向け、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量を削減するため、交通渋滞の解消や過度な自動車利用を抑制するための道路整備が必要となっています。また、道路空間においては、エネルギー負荷の低減やヒートアイランド現象の緩和を図るための取り組みが必要となっています。

道路施設の老朽化

高度経済成長期に集中的に建設された橋りょうなどの道路施設が、一斉に建設後 50 年以上経過する中、中央自動車道笹子トンネルで発生した事故を契機に道路施設の老朽化に対する課題が顕在化し、本市においても多くの道路施設の老朽化対策が必要となっています。特に、橋りょうやトンネルなどは、大規模な修繕や架け替えなどの事後的な対応を図るのではなく、定期的な点検に基づいた適切な対応をとり、トータルコストの縮減及び平準化を目指した対応が必要となっています。

災害時における道路の確保

東日本大震災が発生し、「南海トラフ地震」、「首都直下型地震」などの大地震の逼迫性が指摘される中、災害発生時に救命救急、災害復旧に大きな役割を果たす道路の確保がこれまで以上に必要となっています。また、近年、増加している局所的な集中豪雨や台風などの自然災害に対する緊急時の対応が課題となっています。

日常的な維持管理

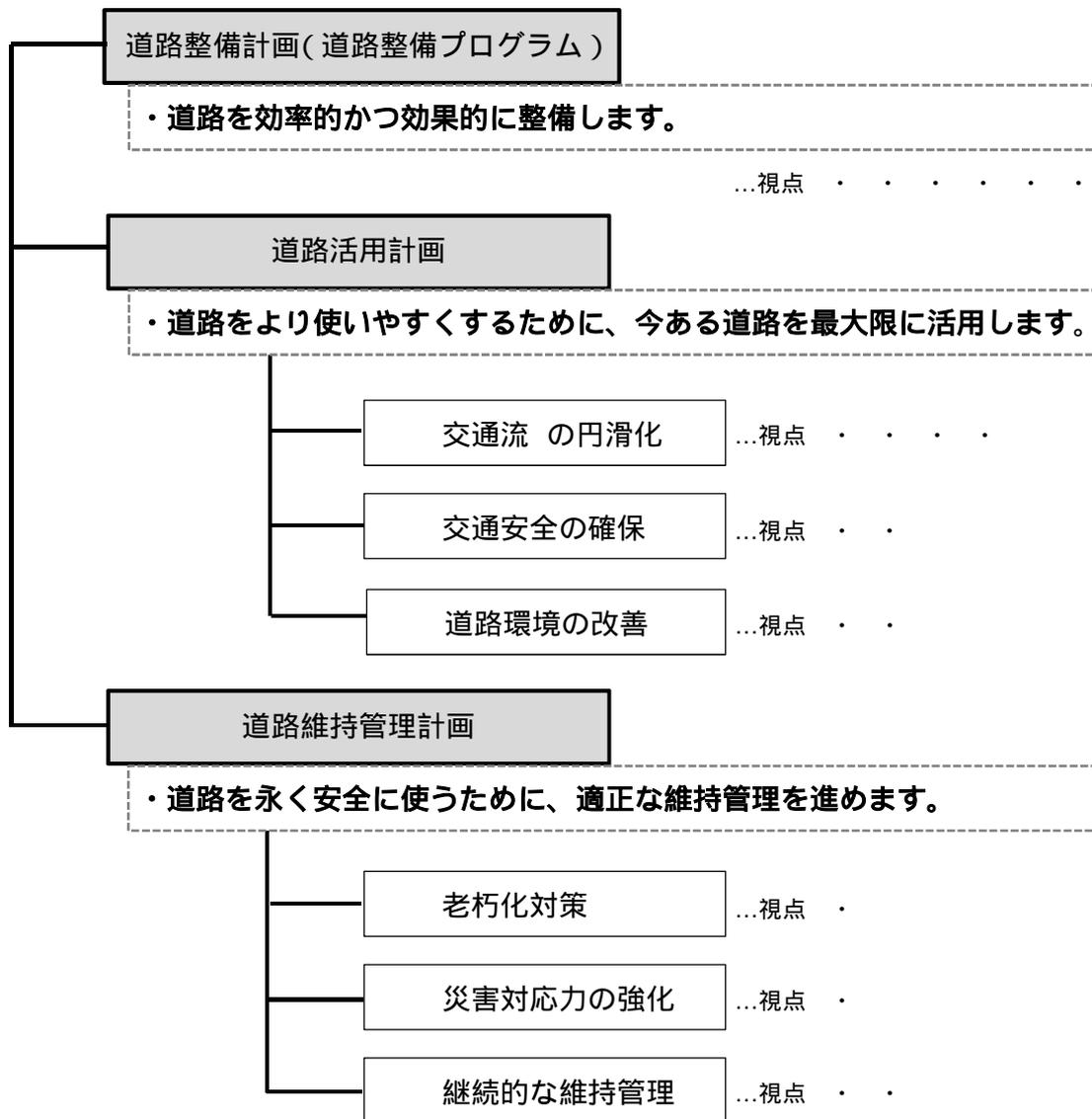
道路は、日々、疲労・劣化し、損傷が発生していくものであり、道路利用者の安全確保のため、今後も日常的な維持管理が必要となっています。また、生活のために毎日利用する道路に対する愛護意識の向上を図るため、市民との協働での維持管理も必要となっています。

4 中期ビジョンの考え方

今後のみちづくりにおいて配慮すべき視点を踏まえ、効率的かつ効果的にみちづくりを進めるために、「整備」、「活用」、「維持管理」の3つをみちづくりの基本として、以下の3つの基本的な考え方に基づき道路事業に取り組みます。

- ・道路を効率的かつ効果的に整備します。 道路整備計画（道路整備プログラム）
- ・道路をより使いやすくするために、今ある道路を最大限に活用します。 道路活用計画
- ・道路を永く安全に使うために、適正な維持管理を進めます。 道路維持管理計画

中期ビジョンの施策体系



・交通流とは、道路を走る自動車、歩行者、自転車などの流れのことです。

5 道路整備計画（道路整備プログラム）

市内に存在する都市計画道路や計画構想のある幹線市道については、まちづくりの根幹的な施設であるため、「平塚市都市マスタープラン」及び「平塚市総合交通計画」等の上位計画に基づき、引き続き実現を目指していくことが基本となります。

その上で、20年後の本市の道路整備状況を見据えながら、道路整備環境の変化に的確に対応するため、本市が新設・拡幅の整備を実施する未整備の都市計画道路や計画構想のある幹線市道について道路整備の優先順位付けを行うことで、効率的かつ効果的な道路整備に取り組みます。

道路整備計画の検討の視点

本市の道路整備計画の検討の視点としては、本ビジョンで設定した道路整備の基本的な考え方を踏まえながら、本市のまちづくりの指針である「平塚市都市マスタープラン」の道路の整備方針に基づき、以下の3項目とします。また、道路整備計画においては、本市の都市計画の決定の方針である「平塚都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」などの上位関連計画との整合を図りながら、客観的な評価をした上で、道路整備の優先順位付けを行うため、3つの検討の視点を踏まえた「有効性」の評価指標や「費用対効果」及び「事業性」の評価指標を設定し、検討を行いました。

・事業性とは、総事業費や事業の継続性などを考慮して、事業の実施環境が整っているかどうかのことです。

道路整備の基本的な考え方

- ・道路を効率的かつ効果的に整備します。

道路整備計画の検討の視点

市外と広くつなぐ東西、放射方向の幹線道路の整備

市内の地域間をつなぐ幹線道路の整備

効率的かつ効果的な道路整備

評価指標の設定

+ 上位関連計画との整合

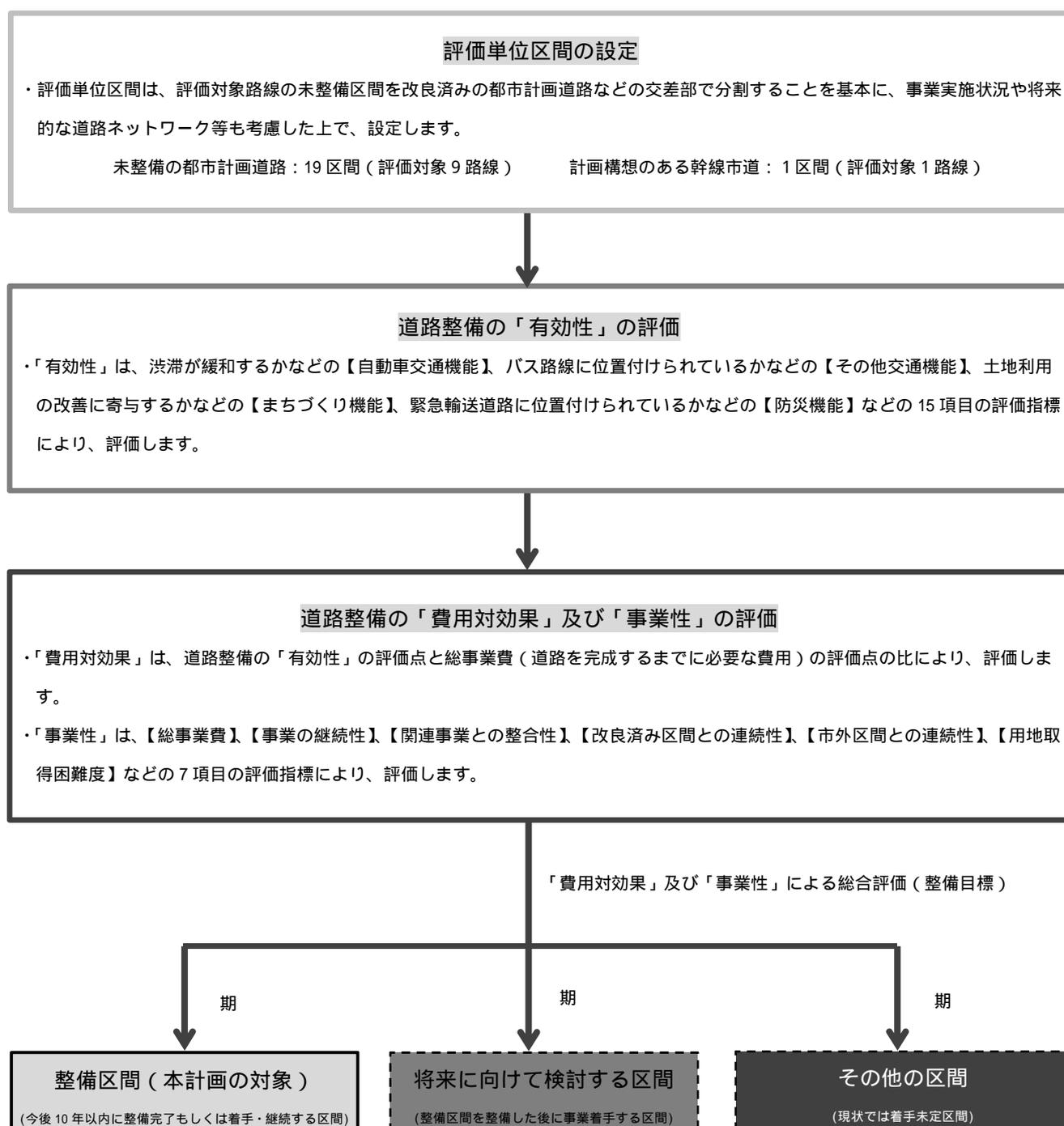
有効性

費用対効果

事業性

道路整備計画（道路整備プログラム）の検討

道路整備計画は、以下のフローに基づき検討しました。まず、市が整備を実施する未整備の都市計画道路や計画構想のある幹線市道の中から、道路ネットワーク等も考慮した上で、評価単位区間を設定しました。次に、設定した各評価単位区間について、平塚市の現状や多様なニーズなどに対応した様々な指標により道路整備の「有効性」を評価し、その結果を受けた事業の効率性を示す「費用対効果」、事業期間の短さや関連事業に合わせた早期整備などの事業の実施環境を示す「事業性」の両面に優れる区間を抽出することで、「事業費に対して高い整備効果が得られ、さらに事業性の高い区間」を本計画の対象区間としました。



道路整備計画（道路整備プログラム）

検討の結果、抽出した本計画の対象区間である整備区間について、本市の財政状況、事業の実施時期や進捗が前後しうる要因を踏まえ、今後 10 年間における『整備完了』、『整備継続』、『整備着手』の事業の進捗目標を設定しました。

なお、整備区間以外の将来に向けて検討する区間やその他の区間については、将来のまちづくりの進展などにあわせて、引き続き実現を目指していきます。

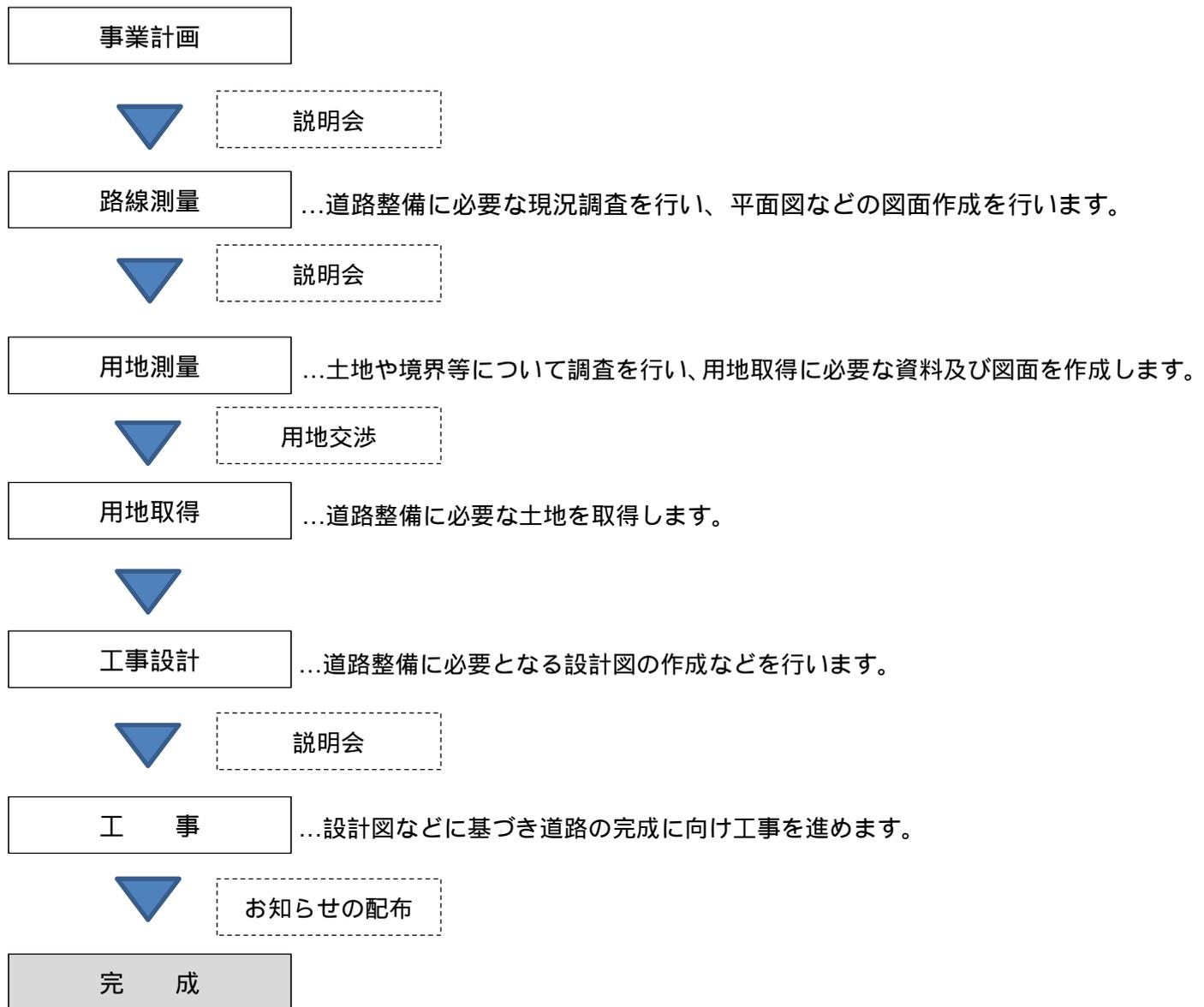
路線	対象区間	主な整備効果	事業の進捗目標
(都) 平塚海岸秦野線	(都) 平塚大磯海岸線 ～ (都) 須賀久領平塚中学校線	広域避難場所である県立平塚工科高校への経路確保の面から整備効果がある区間です。	整備着手
(都) 萩原八幡線	(都) 東浅間大島線 ～ (都) 平塚伊勢原線 の一部	沿道アクセス機能を必要とする工業系用途地域内にある道路及び、市指定緊急輸送道路の経路確保の面から整備効果がある区間です。	整備完了
(都) 萩原八幡線	(都) 八幡須賀線 ～ (都) 八王子平塚停車場線	沿道アクセス機能を必要とする工業系用途地域内にある道路及び、広域避難場所である八幡小学校の経路確保の面から整備効果がある区間です。	整備着手
(都) 萩原八幡線	(都) 馬入一号線 ～ (都) 八幡須賀線	沿道アクセス機能を必要とする工業系用途地域内にある道路及び、広域避難場所である八幡小学校の経路確保の面から整備効果がある区間です。	整備継続
(都) 北金目真田線	(都) 上粕屋南金目線 ～ (都) 曾屋鶴巻線 の一部	公共交通の利便性及び沿道の東海大学や新市街地のアクセス向上の面から整備効果がある区間です。	整備完了
(都) 五領ヶ台南線	(都) 八幡神社土屋線 ～ (都) 五領ヶ台循環線 の一部	沿道の新市街地のアクセス向上の面から整備効果がある区間です。	整備完了

.(都)とは、都市計画道路を省略して表記したものです。都市計画道路とは、都市計画法に基づいて、あらかじめルート・幅員などが定められた都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のことです。

事業の進め方

道路整備計画における整備区間（今後 10 年以内に整備完了もしくは着手・継続する区間）と位置付けた道路については、それぞれ設定した整備着手、整備継続、整備完了という進捗目標の達成に向け個別路線ごとに検討を進めていきます。

具体的な検討が進み、事業着手ができることになった場合は、基本的に以下のような流れで事業を進めていきます。



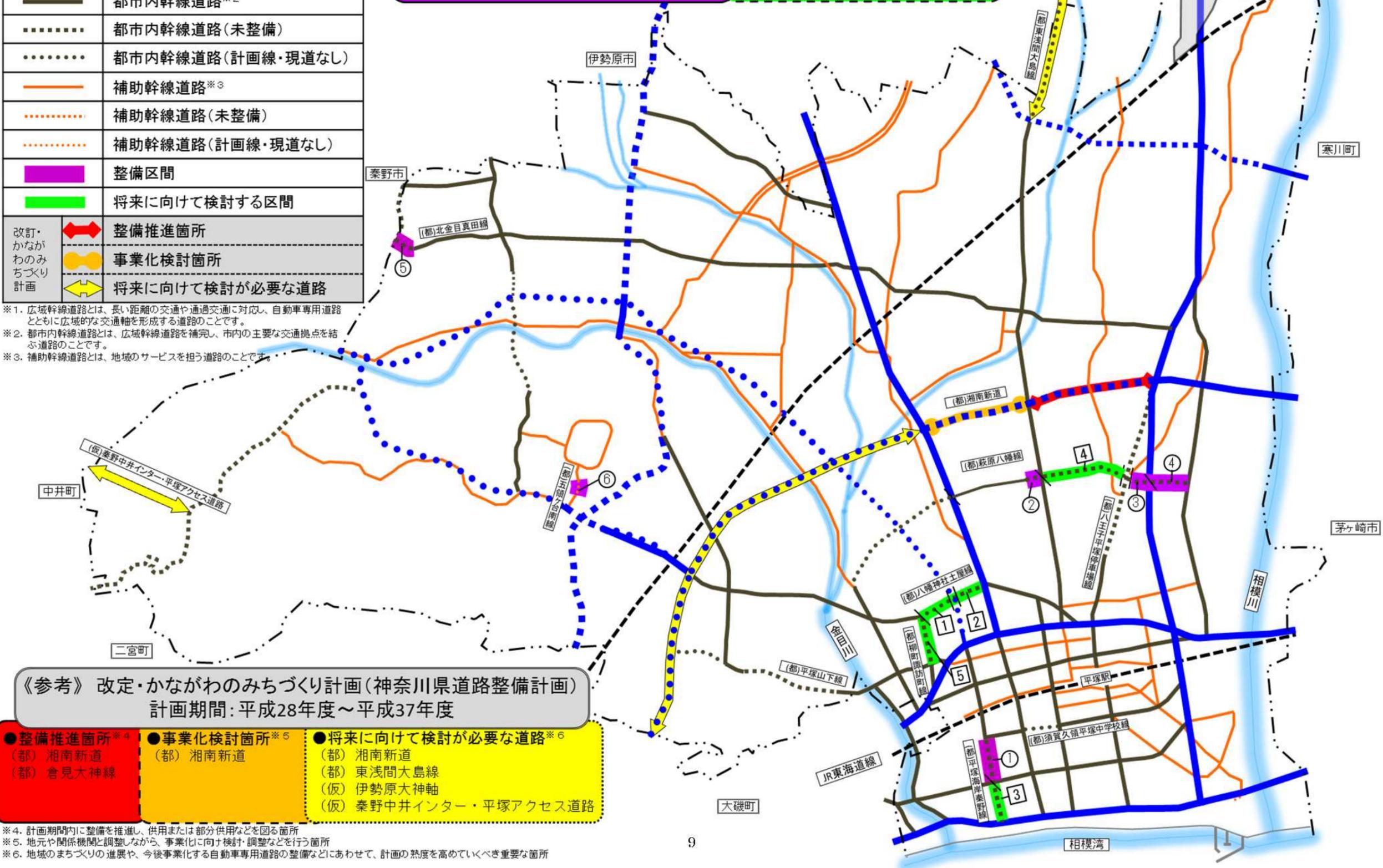
道路整備計画(道路整備プログラム)

凡 例		
	広域幹線道路※1	
	広域幹線道路(未整備)	
	広域幹線道路(計画線・現道なし)	
	都市内幹線道路※2	
	都市内幹線道路(未整備)	
	都市内幹線道路(計画線・現道なし)	
	補助幹線道路※3	
	補助幹線道路(未整備)	
	補助幹線道路(計画線・現道なし)	
	整備区間	
	将来に向けて検討する区間	
改訂・ かなが わのみ ちづくり 計画		整備推進箇所
		事業化検討箇所
		将来に向けて検討が必要な道路

※1. 広域幹線道路とは、長い距離の交通や通過交通に対応し、自動車専用道路とともに広域的な交通軸を形成する道路のことです。
 ※2. 都市内幹線道路とは、広域幹線道路を補完し、市内の主要な交通拠点を結ぶ道路のことです。
 ※3. 補助幹線道路とは、地域のサービスを担う道路のことです。

平塚市道路整備計画

- 整備区間
(今後10年以内に整備完了もしくは着手・継続する区間)
 - ① (都) 平塚海岸秦野線 (整備着手)
 - ② (都) 萩原八幡線 (整備完了)
 - ③ (都) 萩原八幡線 (整備着手)
 - ④ (都) 萩原八幡線 (整備継続)
 - ⑤ (都) 北金目真田線 (整備完了)
 - ⑥ (都) 五領ヶ台南線 (整備完了)
- 将来に向けて検討する区間
(整備区間を整備した後に事業着手する区間)
 - ① (都) 八幡神社土屋線
 - ② (都) 八幡神社土屋線
 - ③ (都) 平塚海岸秦野線
 - ④ (都) 萩原八幡線
 - ⑤ (都) 柳町諏訪町線



《参考》改定・かながわのみちづくり計画(神奈川県道路整備計画)
 計画期間:平成28年度~平成37年度

- 整備推進箇所※4
(都) 湘南新道
(都) 倉見大神線
- 事業化検討箇所※5
(都) 湘南新道
- 将来に向けて検討が必要な道路※6
(都) 湘南新道
(都) 東浅間大島線
(仮) 伊勢原大神軸
(仮) 秦野中井インター・平塚アクセス道路

※4. 計画期間内に整備を推進し、供用または部分供用などを図る箇所
 ※5. 地元や関係機関と調整しながら、事業化に向け検討・調整などを行う箇所
 ※6. 地域のまちづくりの進展や、今後事業化する自動車専用道路の整備などにあわせて、計画の熟度を高めていくべき重要な箇所

6 道路活用計画

道路を新たにつくるだけでなく、今ある道路をより使いやすくするために、既存道路を有効活用する3つの取り組みを進めていきます。

道路活用の取組方針

道路活用の基本的な考え方

- ・道路をより使いやすくするために、今ある道路を最大限に活用します。

取組方針

交通流の円滑化

交通安全の確保

道路環境の改善

施策体系

交通流の円滑化

交通のボトルネックの解消

変化に対応したネットワークの形成

交通安全の確保

歩行者・自転車の安全確保

交通事故防止対策の推進

道路環境の改善

バリアフリー化の推進

省エネルギー化の推進

環境負荷の低減

交通のボトルネックとは、道路ネットワークにおいて、他の区間よりも交通容量が小さく、そこを通過する交通の妨げとなっている箇所のことです。

交通流の円滑化

交通のボトルネックの解消

幹線道路ネットワーク全体の機能や利便性を向上させるため、交差点の改良、狭あい箇所の解消を進めることにより、交通のボトルネックの解消に取り組みます。

交差点の改良

新たな道路整備に比べ、短い期間で改良が可能であり、道路混雑の緩和や交通安全の向上が期待できることから、交差点の改良に取り組みます。

- ・ 幹道 22 号真土金目線（真土小学校入口交差点・西沖田交差点・高砂交差点・片岡交差点） 幹道 3 号八幡愛甲線（都市計画道路湘南新道との交差点）など

施工前イメージ



施工後イメージ



狭あい箇所の解消

道路幅員が狭く通行の支障となっている箇所や、バスベイがなく一般車両の通行が阻害されている箇所の拡幅などにより、狭あい箇所の解消に取り組みます。

- ・ 幹道 15 号吉沢土屋線（早田寺前バス停・土沢農協前バス停・吉浜バス停）など

施工前イメージ



施工後イメージ



・ バスベイとは、バス乗客の乗降のために、本線車道から側方に切り込んだバス専用の停車スペースのことです。

変化に対応したネットワークの形成

土地利用や市民ニーズなどの変化に的確に対応するため、道路空間の再配分 や施設の改修などを進めることにより、変化に対応したネットワークの形成に取り組みます。

中心市街地周辺等の道路空間の再配分など

近年、中心市街地周辺の大規模な土地利用転換などにより、中心市街地周辺の自動車、歩行者、自転車、公共交通の利用環境などが変化しています。また、本市の北部地域では、ツインシティ大神地区のまちづくりが進められ、平塚駅とツインシティ大神地区を結ぶ公共交通システムの検討が進められようとしています。そのため、交通手段に応じた道路空間の再配分や施設の改修などにより、変化に柔軟かつ的確に対応したネットワークの形成を検討します。

- ・ 幹道 31 号駅前大通り線、幹道 47 号駅前通り線、幹道 29 号東海道本通り線、幹道 43 号海岸南中線など



道路空間の再配分とは、道路を構成する車道、歩道、植樹帯等について、全体の幅は変更せず、利用状況にあわせ必要な幅を検討し、各断面の幅を再配分することです。

交通安全の確保

歩行者・自転車の安全確保

道路利用者の安全性を向上させるため、歩行者空間や自転車空間を創出する道路空間の再配分などを進めることにより、歩行者・自転車の安全確保に取り組みます。

歩道の整備

自動車交通量が多い道路や橋りょうにおける安全な歩行空間を確保するため、歩道がない道路や橋りょうの歩道整備に取り組みます。

- ・ 幹道 10 号城所線、幹道 20 号浅間町南原線、立堀橋（御殿 29 号線）など

施工前イメージ



施工後イメージ



自転車走行空間の整備

歩行者や自転車の安全を確保するため、「平塚市自転車利用環境推進計画（平成 27 年 3 月）」に基づき、自転車走行空間の整備に取り組みます。

- ・平塚駅 3 k m 圏の自転車ネットワーク（幹道 29 号東海道本通り線、幹道 43 号海岸南中線など）

施工後イメージ 1



施工後イメージ 2



交通事故防止対策の推進

自動車交通量が多い道路、交通事故が発生したなどの課題がある道路では、課題に対する対応策を検討し、危険箇所に対する安全対策を行うことにより、交通事故防止対策に取り組みます。

通学路の安全確保

「平塚市通学路交通安全プログラム（平成 27 年 3 月）」に基づき、毎年、学校・保護者・自治会などの地域関係者、警察などによる合同点検を行い、危険箇所に対して、交差点のカラー舗装の整備や歩行空間を確保するためのグリーンベルトの設置などの安全対策を行うことにより、通学路の安全確保に取り組みます。

施工後イメージ 1



施工後イメージ 2



生活道路の安全確保

自治会などの地域関係者から寄せられる見通しが悪い、幅員が狭いなどの生活道路の改善に関する要望については、緊急性、危険性、利用状況などを総合的に勘案して、必要に応じて生活道路の拡幅整備などの安全対策を行うことにより、生活道路の安全確保に取り組みます。

施工前イメージ



施工後イメージ



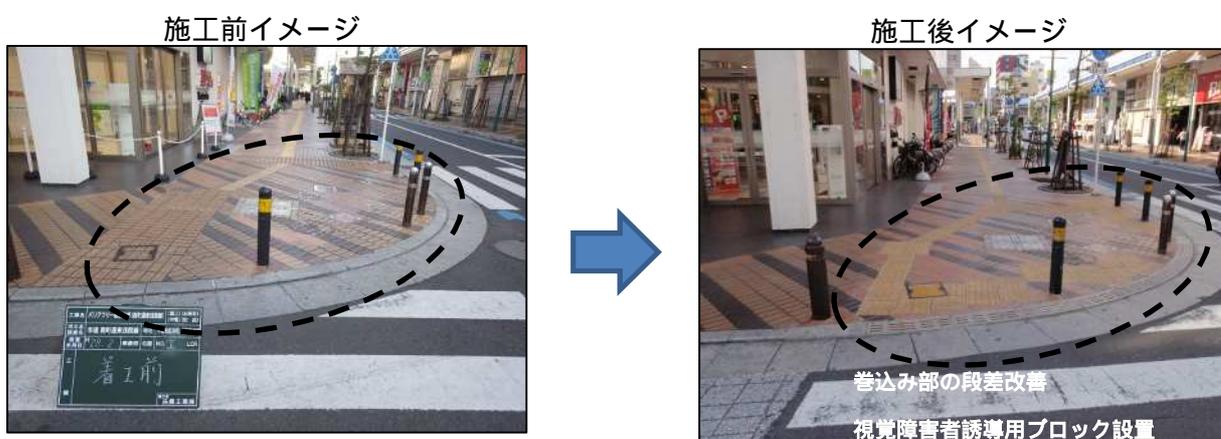
道路環境の改善

バリアフリー化の推進

道路のバリアフリー化

誰もが安全で快適に移動できる道路空間を確保するため、「平塚市バリアフリー基本構想（平成 26 年 3 月）」に基づき、歩道の段差解消、交差点の巻き込み部の段差改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置などにより、道路のバリアフリー化に取り組みます。

- ・平塚駅から半径 1 k m 圏内の生活関連経路（幹道 29 号東海道本通り線、幹道 43 号海岸南中線など）



省エネルギー化の推進

LED照明灯への転換

市が管理する道路照明灯などについて、省エネルギー化や環境負荷の低減に資するLED照明灯への転換を進めます。

環境負荷の低減

歩道の透水性舗装の整備推進

地下水涵養、街路樹の育成環境改善、道路排水の流出軽減など、路面に降った雨水を地中に浸透させる機能を持つ透水性舗装を推進します。

街路樹の整備推進

都市における良好な公共空間の形成、沿道における良好な生活環境を確保するため、街路樹の整備を推進します。

7 道路維持管理計画

厳しい財政状況の下、効率的かつ効果的に維持管理することにより、全ての市民の財産である道路を次世代に引き継ぐため、道路施設を適正に維持管理する3つの取り組みを進めます。

道路維持管理の取組方針

道路維持管理の基本的な考え方

- ・道路を永く安全に使うために、適正な維持管理を進めます。

取組方針

老朽化対策

災害対応力の強化

継続的な維持管理

施策体系

老朽化対策

橋りょうやトンネルなどの長寿命化

舗装や道路照明灯の維持管理・更新

災害対応力の強化

災害に強い道路の整備

自然災害などの緊急時対応

継続的な維持管理

日常的な維持管理

ボランティア活動支援

老朽化対策

橋りょうやトンネルなどの長寿命化

橋りょうやトンネルなどの道路施設については、「平塚市公共施設等総合管理計画」に基づき、予防保全型の維持管理を基本としたメンテナンスサイクルにより長寿命化を図り、老朽化に起因する事故を未然に防いで道路利用者の安心・安全を確保するとともに、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減及び平準化を目指します。

橋りょうの長寿命化

橋りょうについては、「平塚市橋りょう長寿命化修繕計画（平成 25 年 7 月）」に基づき、市が管理する橋りょうの長寿命化を進めます。

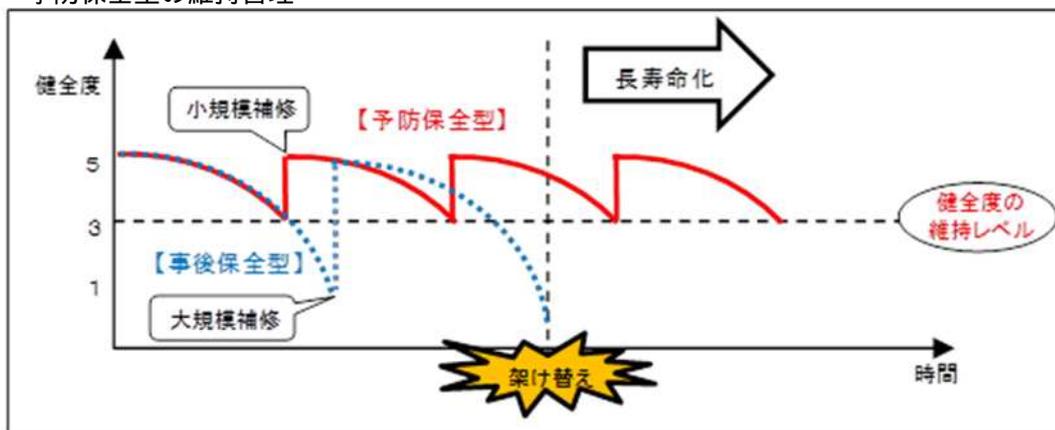
- ・平塚大橋（幹道 27 号八幡神社土屋線） 岡崎架道橋（幹道 22 号真土金目線）など

トンネル及び横断歩道橋の長寿命化

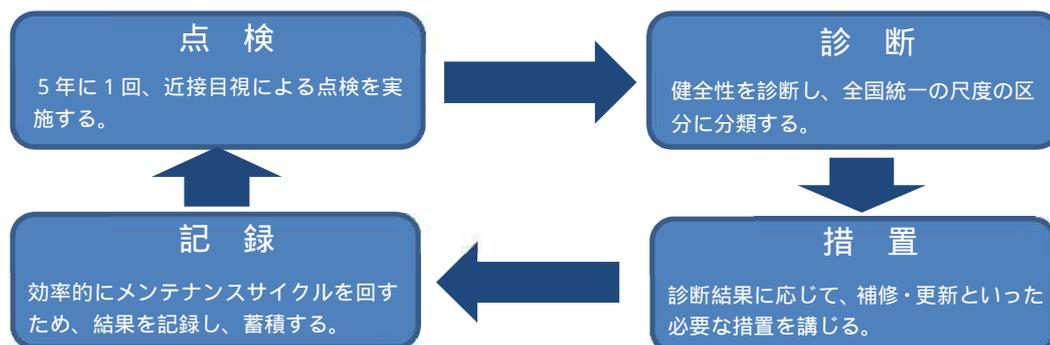
トンネル及び横断歩道橋については、「（仮称）平塚市トンネル長寿命化修繕計画」及び「（仮称）平塚市横断歩道橋長寿命化修繕計画」を今後策定し、市が管理するトンネル及び横断歩道橋の長寿命化を進めます。

- ・日向岡トンネル（幹道 27 号八幡神社土屋線） 八幡第 2 歩道橋（幹道 47 号駅前通り線）など

予防保全型の維持管理



道路施設のメンテナンスサイクル



点検の状況（橋りょう）



点検の状況（トンネル）



措置の状況（橋りょう）

施工後イメージ 1



施工後イメージ 2



舗装や道路照明灯の維持管理・更新

舗装、道路照明灯の維持管理は、点検を行い、点検結果に基づいた計画的な修繕・更新などの措置を行い、健全な状態を保ちます。

施工前イメージ（舗装）



施工後イメージ（舗装）



施工前イメージ（照明灯）



施工後イメージ（照明灯）

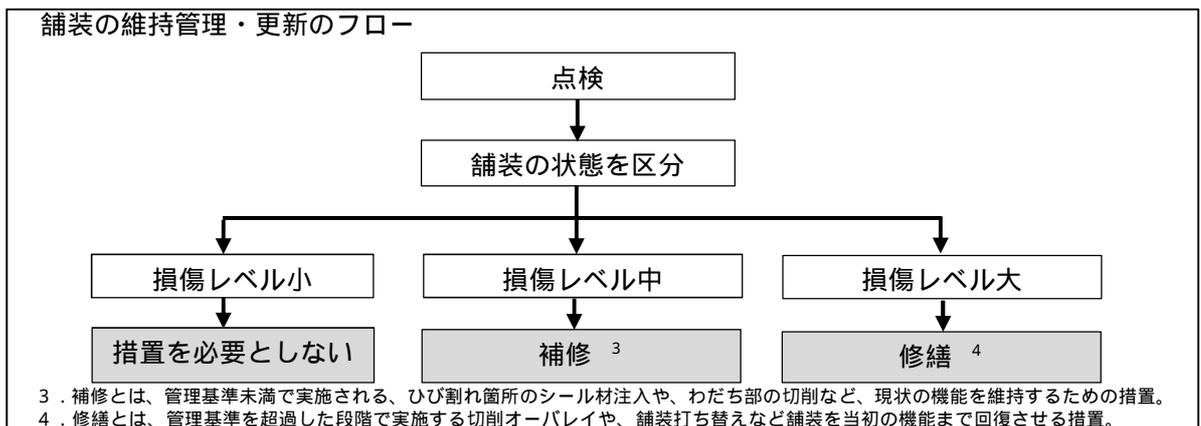


舗装の維持管理・更新

大型車の交通量が多い幹線道路等の舗装は、適切な時期に点検を行い、状態を大きくわけて3段階に評価しますが、その結果に基づき、適切な対応を選択することで、健全な状態を保ちます。基本的には、大きな損傷がある箇所は、切削オーバーレイ¹や、舗装の打ち替え²等の修繕を実施し、それより損傷が小さいものは、ひび割れ箇所のシール材注入や、わだち部の切削等の補修を実施します。一方、生活道路の舗装は、道路パトロールなどを行うことで、舗装の状態を把握し、適切な対応を選択することで、健全な状態を保ちます。

1. 切削オーバーレイとは、損傷のある舗装表面を5cm程度の深さで削り取り、再度舗装をすることです。
2. 舗装の打ち替えとは、舗装が完全に傷んだ場合、既設の舗装を撤去し新たに舗装をすることです。

舗装の維持管理・更新のフロー



3. 補修とは、管理基準未満で実施される、ひび割れ箇所のシール材注入や、わだち部の切削など、現状の機能を維持するための措置。
4. 修繕とは、管理基準を超過した段階で実施する切削オーバーレイや、舗装打ち替えなど舗装を当初の機能まで回復させる措置。

維持管理・更新に係る新技術の活用

近年、ロボットを活用した橋りょうの点検など、維持管理・更新に係る新技術の開発・導入が進められています。これらの新技術のうち、活用効果が高いと評価されたものについては、さまざまな面を考慮した上で、新技術の活用について検討していきます。

災害対応力の強化

災害に強い道路の整備

橋りょうの耐震化、無電柱化の推進、狭あい道路の改善により、地域防災計画に位置付けられた緊急輸送道路などを確保することや狭あい道路の解消による災害対応力の強化を図ります。

橋りょうの耐震化

阪神淡路大震災の被災事例を踏まえ、大地震の際に大きな被害を受ける可能性のある主要道路上の橋りょうを中心にこれまで耐震化を進めてきました。引き続き、橋りょうの耐震化を計画的に推進するため、「(仮称)平塚市橋りょう耐震化計画」を今後策定し、更なる橋りょうの耐震化を進めます。

- ・平塚大橋(幹道 27 号八幡神社土屋線)、鷹匠橋(幹道 22 号真土金目線)、大縄橋(幹道 46 号中原豊田線)など

施工後イメージ 1



・落橋防止装置とは、地震により橋桁が落下するのを防ぐことを目的として設置する装置のことです。

施工後イメージ 2



無電柱化の推進

無電柱化により、大地震の際に道路をふさぐおそれのある電柱や電線がなくなることで、災害時の緊急輸送道路が確保されます。また、歩行者や自転車の通行の支障となる電柱がなくなることで、安心・安全な歩行空間が確保されます。さらに、道路の沿道景観が向上するなど良好な都市景観の形成に寄与します。そのため、新しいまちづくりを実施する場合などには、無電柱化を推進します。

- ・(都) ツインシティ大神線など

狭あい道路の改善

災害時の避難、救命・救助活動及び消防活動等を円滑に実施するため、建築行為に伴う狭あい道路整備事業(4m未満の市道を幅員4mの道路に整備する事業)による狭あい道路の解消を進めます。

自然災害などの緊急時対応

近年、増加している局所的な集中豪雨や台風などの自然災害などに対して、市民の安心・安全を守るため、自然災害などの緊急時対応による災害対応力の強化を図ります。

道路の通行規制

道路冠水が発生し、道路の通行が危険であると認められた場合、道路利用者の安全を確保するための通行規制を実施しています。また、地下道については、冠水が発生した際に、人命に関わる深刻な被害につながる可能性が高いことから、更なる災害対応力の強化を目指し、監視機能の強化を進めます。

道路パトロール（異常時パトロール）の実施

大雨・台風などの異常気象時には、敏速かつ適切な措置を講じるため、道路パトロールを実施しています。

凍雪害対策

冬期における道路を、適切な管理のもとに安全かつ円滑な交通を確保し、市民生活の安全に努めています。あらかじめ凍結が予想される主要道路においては、凍結防止剤を路面に散布しています。

緊急指定業者との連携

地震や風水害などの災害に備えて、市内の建設業団体と、災害時における応急復旧に関する協力に関する協定を締結しており、迅速かつ的確な対応を図っています。

継続的な維持管理

日常的な維持管理

道路パトロール（平常時）

週5日道路パトロールを実施しており、施設の
損傷箇所などの早期発見に努めています。

道路パトロール車



道路施設の維持管理

道路を常に良好な状態に保つため、道路パトロールや市民の皆様からの通報により損傷等が発見された舗装や側溝などは、市職員や地元建設業者により、速やかな維持・補修に努めています。

穴埋め補修



側溝補修



ボランティア活動支援

きれいなみちづくり活動

道路愛護意識の向上と潤いのある道路空間を形成するため、市民と協働で、道路残地等を利用して、花のふれあいスポット推進事業（植栽活動）などのみちづくり活動を行っています。

花のふれあいスポット推進事業



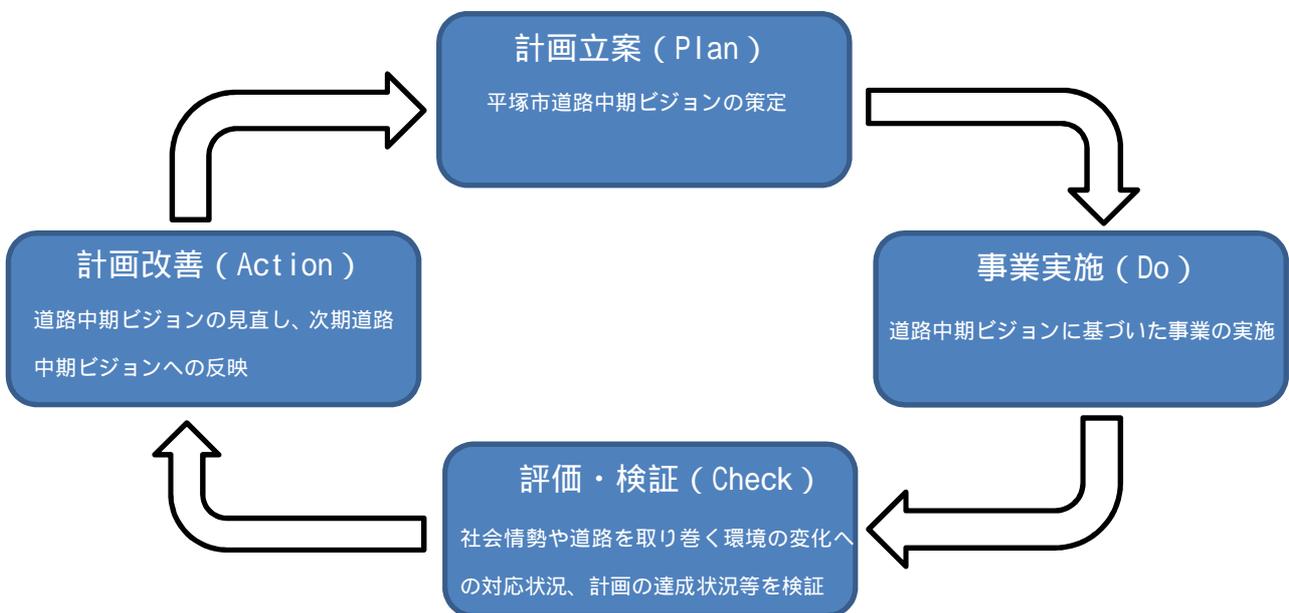
地下道の壁画



8 実現に向けて

今後の社会情勢を現段階で見通すことは難しく、社会情勢の変化により、道路を取り巻く課題などに変化が生じる可能性があります。特に、さまざまな指標による評価を行った道路整備計画については、検証の考え方を長い将来にわたって継続することは困難となるため、定期的な見直しが必要となります。

そこで、本計画は、計画立案(Plan)、事業実施(Do)、評価・検証(Check)、計画改善(Action)のサイクルによるPDCAサイクルの手法を取り入れ、社会情勢や道路を取り巻く環境の変化への対応状況、計画の達成状況等を検証します。基本的には、本計画の計画年である平成39年度を目処に見直しを行います。また、およその中間年にあたる5年を目処に道路整備計画の着手の見通しや社会情勢及び本市の財政状況等を考慮した上で、必要に応じて中間見直しも行っていきます。



平塚市道路中期ビジョン（平成 29 年度～平成 39 年度）

平成 29 年 11 月発行

問い合わせ先： 平塚市 土木部 道路整備課
道路管理課

住 所： 神奈川県平塚市浅間町 9 番 1 号
電 話： 0 4 6 3 - 2 3 - 1 1 1 1（代表）