

# 第Ⅳ章・交通ネットワークの配置方針及び都市計画道路の見直し方針

本章は、Ⅲ章、基本理念と将来交通体系の実現に向け、継続して整備に努める各交通手段のネットワークの配置方針を示すとともに、自転車と路線バスなど、交通相互のスムーズな連携を図るための交通結節点の配置方針を示します。

交通ネットワークや、Ⅱ章、交通課題の設定を踏まえ、「神奈川県都市計画道路見直しのガイドライン」に基づく都市計画道路の見直し方針を示します。

第Ⅰ章●交通の現状

第Ⅱ章●交通課題の設定

第Ⅲ章●基本理念と将来交通体系

第Ⅳ章●交通ネットワークの配置方針  
及び都市計画道路の見直し方針

平塚市都市  
マスタープラン  
(第2次)

## 1.交通ネットワークの配置方針

### 1-1. 幹線道路ネットワークの配置方針

将来のまちづくりの基盤を支え、環境負荷の低減等、交通課題の対応を図るための幹線道路ネットワークを示します

### 1-2. 公共交通ネットワークの配置方針

新幹線新駅をはじめとした将来の鉄道網、それを補完し、定時性、速達性に優れた新たな公共交通システムや路線バス網の将来像を示し、それを支える幹線道路ネットワークを示します

### 1-3. 自転車ネットワークの配置方針

今後の自転車等駐車場の整備等を踏まえ、より安全で快適な走行空間の確保に向け、その骨格を形成する幹線的な道路を示します

### 1-4. 歩行者ネットワークの配置方針

平塚駅周辺の歩行者ネットワークを示すとともに、通学路やバス路線等の安全性を高める歩道の配置方針を示します

将来交通体系

## 2.都市計画道路の見直し方針

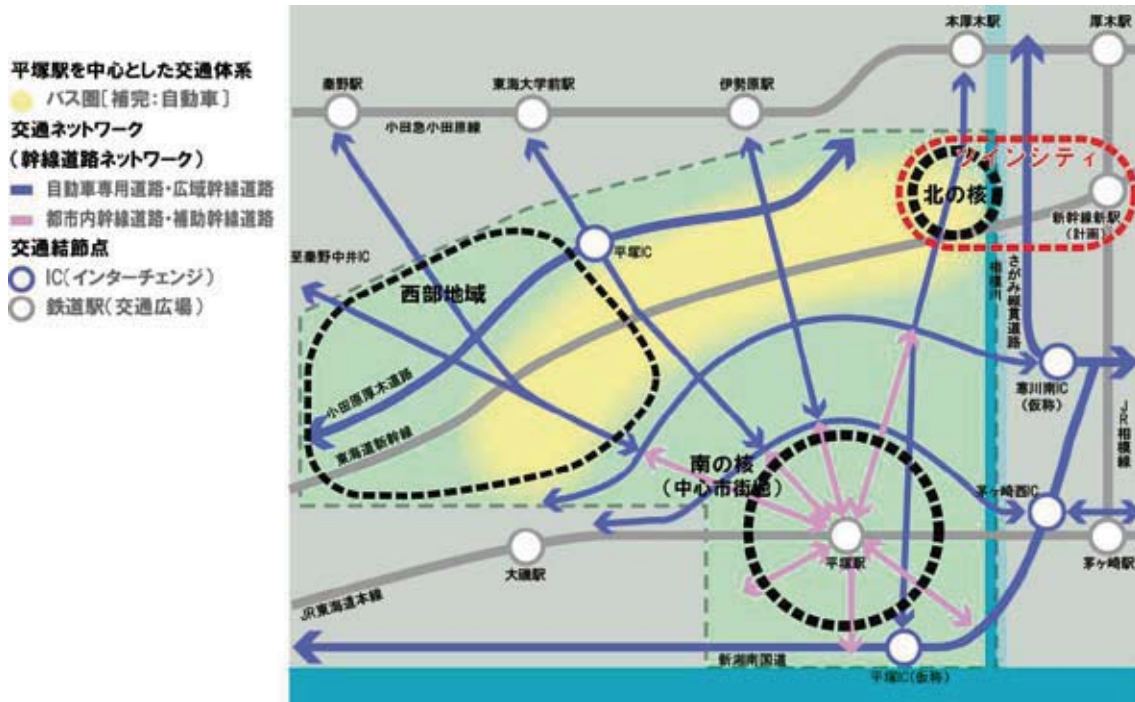
# 1. 交通ネットワークの配置方針

## 1-1. 幹線道路ネットワークの配置方針

### (1) 幹線道路ネットワークの基本パターン

- 自動車専用道路との有機的なネットワークの形成による交通渋滞の緩和
- 東西方向の広域幹線道路により放射方向の交通の適切な処理と、バス、自転車、徒歩の交通環境の保全・向上

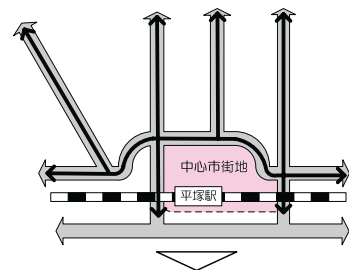
#### 幹線道路ネットワークの基本パターン



- 幹線道路ネットワークは、道路機能に応じ段階的に位置づけられます。長い距離の交通や通過交通などに対応し、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として、『広域幹線道路』を位置づけます。現在、放射方向の道路に対し東西方向の道路が不足していることから、中心市街地周辺に目的交通以外の通過交通を呼び込み交通負荷が高まっています。東西方向の道路整備により、中心市街地周辺の交通負荷が軽減するとともに、工業・産業系市街地の活性化が期待されます。
- 交通を安全かつ円滑に処理するために、『都市内幹線道路』と『補助幹線道路』を位置づけます。都市内幹線道路は、広域幹線道路を補完し市内の主要な拠点を結ぶ道路であり、補助幹線道路は地域のサービスを担う道路です。

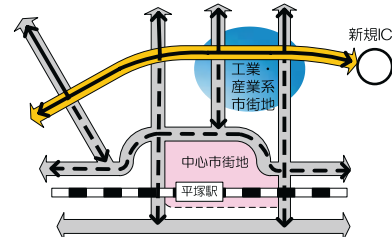
#### 【現況】

中心市街地周辺は、目的交通以外の通過交通等の進入



#### 【東西方向の広域幹線道路の主な効果】

- ・中心市街地周辺の交通負荷の軽減
- ・工業・産業系市街地の活性化
- ・インターチェンジへの行きやすさの向上など



## (2) 広域的な交通軸を担う自動車専用道路・広域幹線道路

- 広域的な交通軸を担う幹線道路ネットワークは、「かながわ交通計画」の一般幹線道路網の位置づけがある道路等で構成される次の自動車専用道路、広域幹線道路です。

### ネットワークを構成する要素

分類	名称 (◎：整備済み、○：一部を含む未整備)
自動車専用道路	◎小田原厚木道路 (平塚IC) ○新湘南国道〔平塚IC (仮称)〕 ◎東名高速道路〔秦野中井IC<市外>〕 ○さがみ縦貫道路 (圏央道)〔寒川北IC (仮称)等<市外>〕 ○新東名高速道路 (第二東名)〔厚木南IC (仮称)等<市外>〕
東西方向の 広域幹線道路	◎国道1号 ◎国道134号 ○湘南新道 ○伊勢原藤沢線 ○(仮称)倉見大神線 ○(仮称)伊勢原大神軸 (構想)
放射方向の 広域幹線道路	◎国道129号 ◎平塚伊勢原線 ○相模原大磯線 ○平塚海岸秦野線 ○八幡神社土屋線 ○秦野中井インターチェンジアクセス道路 (構想)

- 広域的な交通軸を形成する道路として、自動車専用道路と東西、放射方向の広域幹線道路を配置します。未整備の路線は、関係機関と調整し整備に努めます。

### 自動車専用道路・広域幹線道路網図



構想路線については、概ねのネットワークを表示したもので、位置を示したものではありません

### (3) 都市内の交通を担う幹線道路

- 都市内の交通を担う幹線道路ネットワークは、次の都市内幹線道路、補助幹線道路から構成されます。

#### ネットワークを構成する要素

分類	主な路線（◎：整備済み、○：一部を含む未整備）
広域幹線道路を補完し市内の主要な拠点を結ぶ都市内幹線道路	◎平塚大磯海岸線 ○須賀久領平塚中学校線 ◎東海道本通り線 ○平塚山下線 ○東浅間大島線 ○八王子平塚停車場線 ◎馬入一号線 ◎大匂丸島線 ○上粕屋南金目線 ○旭伊勢原線 ◎真土金目線 ○（仮称）平塚大神軸（構想） など
地域のサービスを担う補助幹線道路	広域幹線道路や都市内幹線道路で囲まれた地域内の道路、上記以外で、主要な施設に連絡する道路、バス網を形成する道路等

- 都市内の交通を担う道路として、都市計画道路<sup>\*</sup>やこれ以外の主要な幹線道路により、都市内幹線道路と補助幹線道路を配置します。都市計画道路は見直しの検証を行い、存続する路線について関係機関と調整し整備に努めます。

#### 幹線道路ネットワーク図



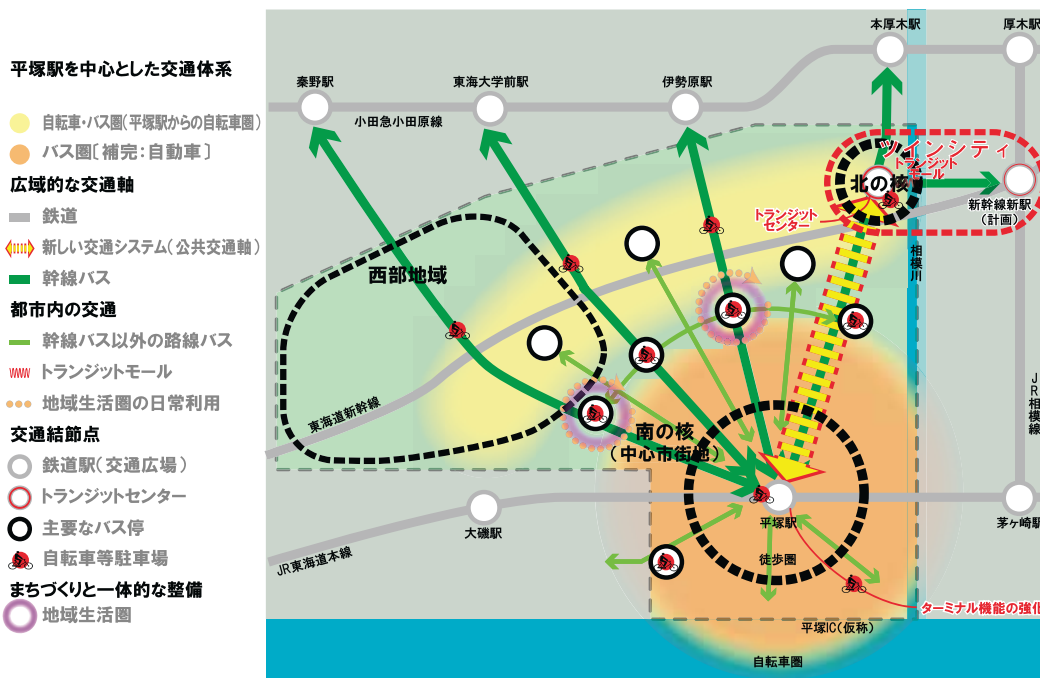
構想路線については、概ねのネットワークを表示したもので、位置を示したものではありません

## 1-2. 公共交通ネットワークの配置方針

### (1) 公共交通ネットワークの基本パターン

所要時間の短縮、交通結節点の強化による利便性の向上

#### 公共交通ネットワークの基本パターン



図中の自転車等駐車場や地域生活圏はイメージであり、具体的な位置を規定するものではありません

- 公共交通は、交通を集約し効率的に輸送する手段です。このため、市内の公共交通ネットワークは、平塚駅を中心とした放射状に配置し、所要時間の短縮、交通結節点<sup>\*</sup>の強化による利便性の向上をめざします。
- 公共交通ネットワークは、広域的な交通軸、都市内の交通、交通結節点で構成します。
- 広域的な交通軸は、鉄道、公共交通軸を形成する路線バスを活用した新たな公共交通、市外を結ぶ速達性、定時性に優れた幹線バス<sup>\*</sup>を配置します。
- 都市内の交通は、市内に起終点を持つ幹線バス以外の路線バス、地域生活圏<sup>\*</sup>の形成に向けた地域公共交通<sup>\*</sup>を配置します。
- 交通結節点は、異なる交通間を有機的に結ぶ駅前広場やバス停、自転車等駐車場などを配置します。

## 公共交通ネットワークを構成する要素

分類		名称（◎：在来、整備済み、○：新規検討）	
広域的な交通軸	鉄道網	◎JR東海道本線 ○JR相模線（乗り入れ） ○相鉄いずみ野線（延伸） ○JR根岸線（乗り入れ）	
	新しい公共交通システム※ (公共交通軸)	○南の核～北の核 (南北都市軸)	
	路線バス 幹線バス※	○南の核～北の核～本厚木駅 ○南の核～伊勢原駅 ○南の核～西部地域～東海大学前駅 ○南の核～西部地域～秦野駅	
都市内の交通	幹線バス以外の その他の路線バス	◎現在約70系統 ○再編検討	
	トランジットモール※	○ツインシティ内	
	地域公共交通※	○地域公共交通	
	タクシー	◎既存車両	
交通結節点※	鉄道駅(駅前広場)	◎平塚駅北口、○南口駅前広場(改良)	
	トランジットセンター※	○ツインシティ内	
	バス停	主要なバス停 (折返し場等)	◎14箇所 ○一部新規検討
		バス停付近の自 転車等駐車場 (サイクル&バ スライド)	◎平塚市整備6箇所 約420台 (その他民間整備あり) ○増設検討
一般	◎約300箇所		

## (2) 広域的な交通軸を担う公共交通ネットワーク

### ① 鉄道網

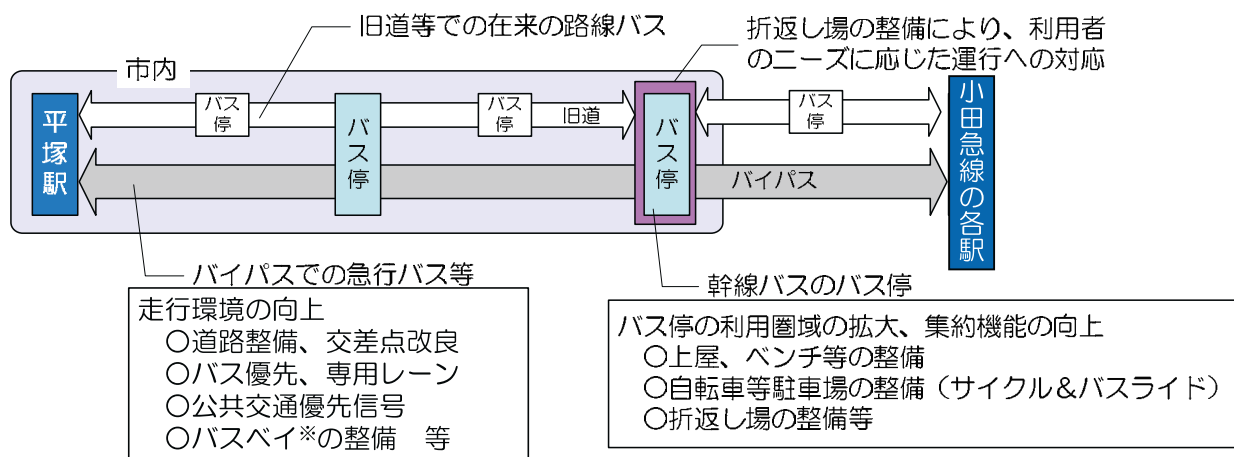
- 鉄道網は、通勤通学などの平塚駅からの利用しやすさ等の向上を図るため、相鉄いずみ野線の平塚方面への延伸や在来線の平塚駅乗り入れ、東海道貨物線の旅客線化の実現に向けた諸施策を展開し、平塚駅のターミナル化をめざします。



### ③ 幹線バス

- 平塚駅と市外にある最寄りの小田急線の各駅への移動を支える路線バスを幹線バス\*として配置します。基本的には、バイパス道路\*が幹線バスとして市外との運行を受け持ち、現在運行している旧道等には、市内に起終点を持つよう路線バスの再編を進めます。
- 幹線バスは、バス優先・専用レーン等の走行環境の整備、バス停での待合環境やバス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）などの整備による交通結節点\*の強化を一体的に進め、概ね10分間隔での運行をめざします。利用状況に応じて、連節バス\*等の導入を検討します。

#### 路線バスの再編イメージ（めざす方向）



#### ア 南の核～北の核～本厚木駅方面（公共交通軸を含む）

- 南の核と北の核を結ぶ公共交通軸上を運行している平塚駅北口から本厚木駅南口間を結ぶ路線バスは、現在の利用をみると、大神工業団地付近を境に、本厚木駅方面と平塚駅方面に分かれた利用が主体です。沿道には、工業団地等の就業施設が立地している一方で、歩道のない旧道を一部運行しています。将来的には、沿道土地利用と一体となりツインシティや新幹線新駅へのアクセス機能の向上に向け、トランジットセンター\*を拠点に、幹線バスの配置を検討します。
- 駅前通り線においては、道路整備にあわせてバス専用レーン\*の整備をめざします。

#### イ 南の核～西部地域方面

- 南の核～西部地域方面の広域交通軸上を運行している平塚駅北口から秦野駅を結ぶ路線バスは、現在の利用をみると、駅間を移動する利用はほとんどなく、中間的に位置する東海大学付近を境に分かれた利用が主体です。運行距離が長い上に、一部旧道を運行していることや橋りょう等の交差点がボトルネックになり、定時性、速達性が低下しています。
- 将来的には、バイパス道路\*の整備により、道路混雑の緩和が期待されます。そこで、利用者がニーズに応じて路線バスを選択できるよう走行環境の優れたバイパス道路に幹線バス\*を配置し、旧道等は市内で折返し運行するバス網の再編を進めます。幹線バスは、秦野駅と真田地区へのアクセス機能の向上を図るため東海大学前駅への配置を検討します。



## ウ 南の核～伊勢原駅

- 南の核～伊勢原駅方面の広域交通軸上を運行している平塚駅北口から伊勢原駅を結ぶ路線バスは、現在の利用をみると、駅間を結ぶ移動があるなど、既に広域的な利用がなされています。
- 路線バスは、一部旧道等を運行していますが、既にバイパスする道路は整備されています。そこで、利用者がニーズに応じて路線バスを選択できるよう走行環境の優れたバイパス道路に幹線バスを配置し、旧道等は市内で折返し運行するバス網の再編を進めます。

## (3) 都市内の交通を担う公共交通ネットワーク

### ① 幹線バス以外の路線バス

- 幹線バス以外のその他の路線バスは、基本的に市内の移動を支えます。路線バスの起点と終点が、市内にあるよう必要に応じて路線バスの再編を検討します。

### ② トランジットモール

- ツインシティ（大神地区）では、「環境共生型」「公共交通指向型」「地域生活圏形成型」のまちづくりをめざしています。その実現化に向け、路線バス等の公共交通のみ通行でき一般の自動車は通行できないトランジットモール\*の配置を検討します。

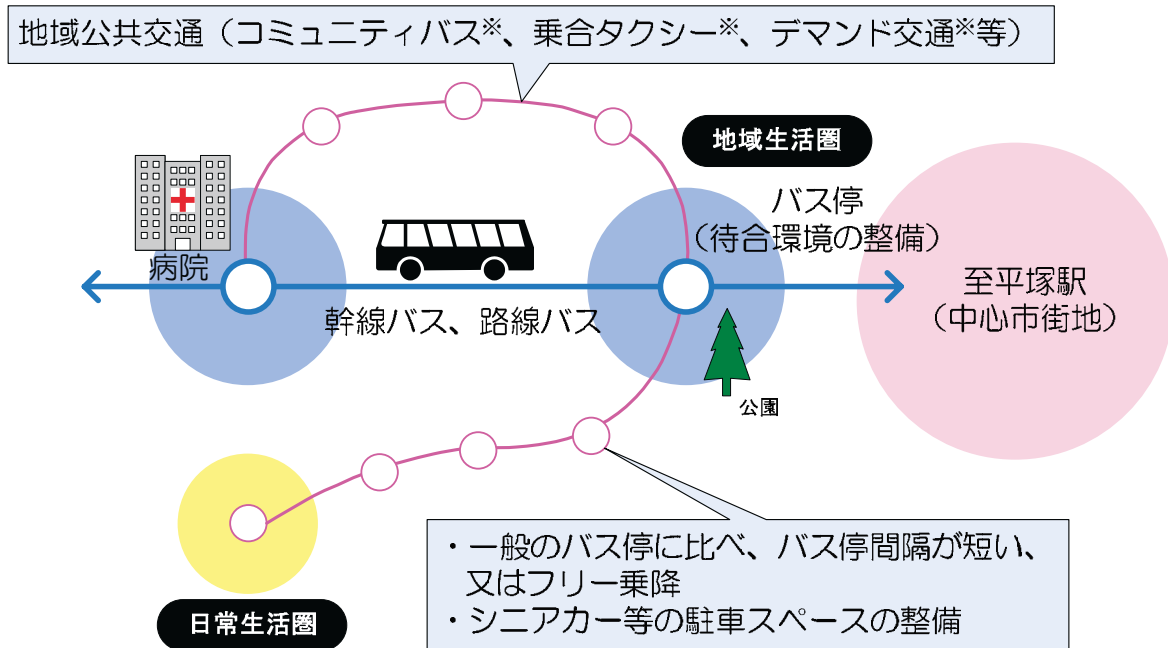
### ③ 地域公共交通

- 公共交通が不便な地域に対し、路線バスを補完し地域のニーズを満たす公共交通を地域公共交通とします。地域公共交通は、地域生活の形成に向け、無理のない交通手段の選択ができるよう地域のニーズを満たす交通です。将来にわたって持続可能な交通にしていくためには地域が主体となり、タクシー等を含めた様々な事業主体と連携して進めていくことが重要であり、その支援を検討します。なお、基本的には「道路運送法第4条一般旅客自動車運送事業」の許可による乗合事業を対象とします。

### ④ タクシー

- タクシーは、ドア・ツー・ドアの輸送として高齢者等の移動や、路線バス等の運行時間外の移動等を支える乗合交通を補完する公共交通です。公共交通ネットワークの強化を図るための機能を検討します。

## 地域公共交通のイメージ



## (4) 交通結節点

### ① 鉄道駅（駅前広場）

- 市内に鉄道駅が1つしかない本市において、平塚駅前広場は鉄道と他の交通手段との乗継ぎ機能をもつ交通の要衝だけではなく、人々が集い、憩うまちの玄関としての機能を備えています。そのため、円滑で快適な乗継ぎ機能の向上に加え、シンボル軸としての景観に配慮した空間づくりが必要です。
- 平塚駅北口広場は、公共交通の整備にあわせて、より円滑で快適な乗換えができるよう、シームレス化に向けた見直しを検討します。
- 平塚駅南口広場は海に向かう玄関口にふさわしい広場整備を検討します。

### ② トランジットセンター

- ツインシティ（大神地区）において、スムーズな乗換えや歩行者・自転車を優先する交通システムの形成を図るために、公共交通への円滑な乗換えを支えるトランジットセンター※の配置を検討します。

### ③ 主要なバス停

- 幹線バスのバス停等は、既存の路線バスの起終点となる折返し場の活用や、地域生活圏<sup>\*</sup>の形成と一体的な交通結節点<sup>\*</sup>の整備により、機能集約に優れたバス停の配置を検討します。地域生活圏の形成に向け、店舗等の立地誘導や、たまり空間の創出などを検討するとともに、自転車等駐車場の整備、地域公共交通<sup>\*</sup>やタクシー等の乗降場などの公共交通の交通結節点の強化を検討します。

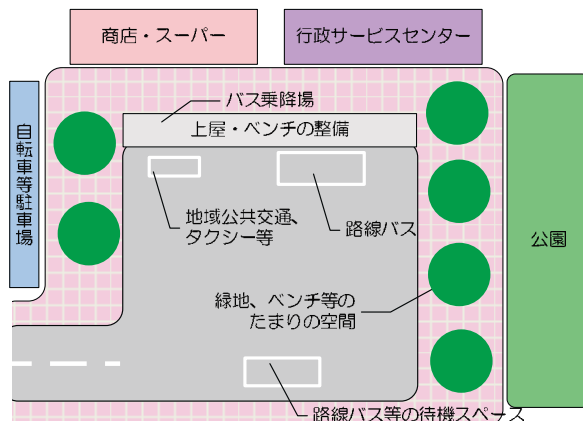
### ④ バス停付近の自転車等駐車場 (サイクル&バスライド)

- 平塚駅からの自転車の利用圏域は約3kmです。これを超える地域の主なバス停に、自転車等駐車場を配置し、路線バスの使いやすさを向上させます。
- 本市は、これまでバス停付近の自転車等駐車場を6箇所整備しており、これ以外にも、田村車庫内など、バス事業者が整備した箇所があります。今後は、バス利用者アンケート調査<sup>\*</sup>結果において、他のバス停に比べ利用圏域が広いバス停などを主体として、自転車等駐車場の配置を検討します。
- 幹線バスの構築に向けては、バス停を集約し速達性を高めることで、その機能が高まります。バス停の利用圏域を広げるために、幹線バスのバス停には、自転車等駐車場の配置を進めます。

### ⑤ 一般のバス停

- 一般のバス停は、バス路線の再編などにあわせ必要に応じて新設等を検討します。

### 地域生活圏の形成と一体的に整備する 主要なバス停のイメージ



長持バス停の自転車等駐車場  
(本市の整備)



田村車庫バス停の自転車等駐車場  
(神奈川中央交通㈱の整備)

## 公共交通ネットワーク図



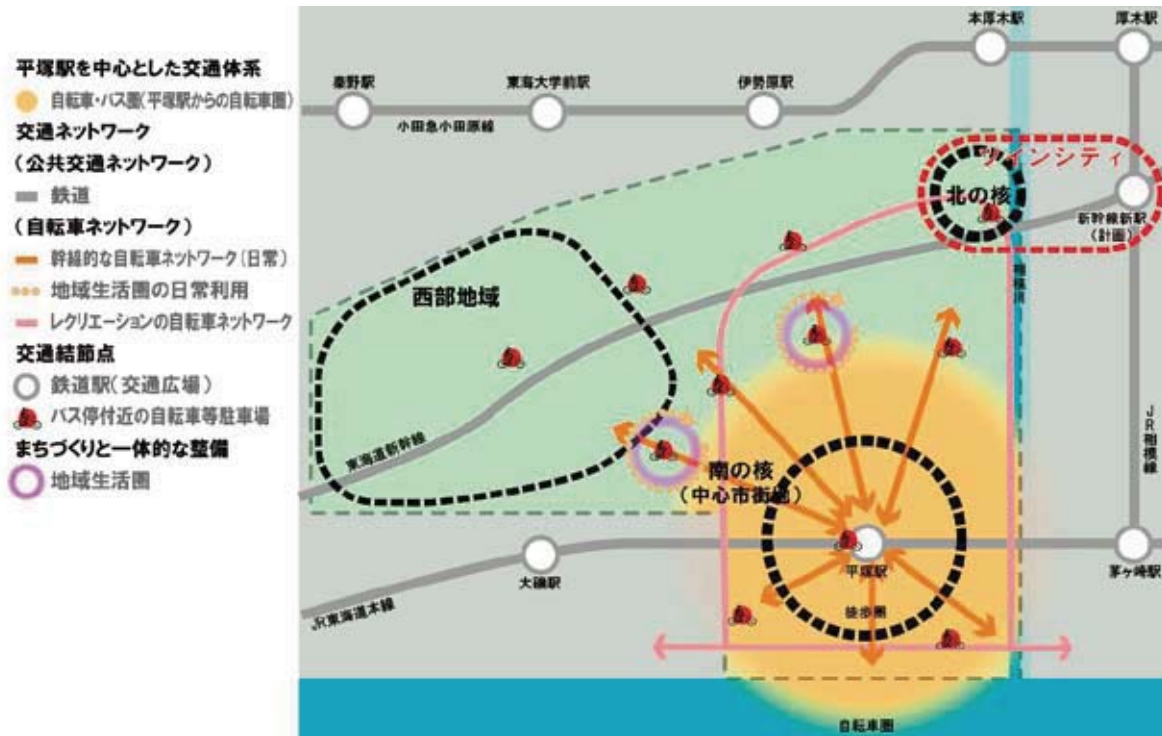
点線は未整備区間

## 1-3. 自転車ネットワークの配置方針

### (1) 自転車ネットワークの基本パターン

より安全で快適な通行環境の向上と連続性の確保

#### 自転車ネットワークの基本パターン



図中の自転車等駐車場や地域生活圏はイメージであり、具体的な位置を規定するものではありません

- 自転車ネットワークは、日常的な移動に加え、観光やレクリエーションのため、より安全で快適な通行環境の向上と、その連続性の確保をめざし、日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワーク、自転車等駐車場で構成されます。
- 日常の自転車ネットワークは、平塚駅を中心とした幹線的なもの、地域生活圏を形成するものがあります。平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワークは、自転車の利用圏域の約3km\*を中心に配置します。3kmを超える地域を中心に、バス停付近の自転車等駐車場を設置するサイクル&バスライドなどを配置します。地域生活圏\*の形成を図るための公共公益施設、バス停までの道路等は、地域生活圏の整備と一体となって、自転車ネットワークの形成を個別に検討します。
- レクリエーションの自転車ネットワークは、広域自転車道路やサイクリングロードで構成されます。サイクリングコースと日常的なネットワークの接続を図り、観光やレクリエーション機能の強化を進めます。

\* 「自転車利用者アンケート」の自転車等駐車場までの平均所要時間(16.7分)から、自転車走行速度10.5km/hより計算

## ネットワークを構成する要素

分類		名称（◎：整備済み、○：未整備）	
自転車ネットワーク	日常	平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワーク	◎○自転車レーン* ◎○自転車歩行者道における自転車走行位置の明示*
		地域生活圏*の自転車ネットワーク	◎○自転車歩行者道*
	レクリエーションの自転車ネットワーク	(広域自転車道路) ◎○さがみグリーンライン自転車道 ◎○太平洋岸自転車道 (サイクリングロード) ◎金目川サイクリングコース ○その他河川堤防道路等	
自転車等駐車場	自転車等駐車場 ・通勤通学目的 ・買物目的	◎平塚駅前周辺地区 約 12,400台 ○増設検討	
	バス停付近の自転車等駐車場 (サイクル&バスライド)	◎平塚市整備 6箇所 約 420台 (その他民間整備あり) ○増設検討	

## (2) 日常の自転車ネットワーク

### ① 平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワーク

- 平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワークは、既存の自転車走行環境の整備状況、自転車利用者アンケート調査\*結果における自転車等駐車場までの主な経路、「都市マスタープラン」の関連計画に位置づけがある道路を踏まえ、放射方向の道路に配置します。

### 平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワークの整備方針

圏域	整備方針	
平塚駅から約 1 kmの圏域 (中心市街地)	自転車、歩行者、自動車が集中することから、時間帯に応じて各々の専用通行空間の確保をめざします	
約 1～3 km	自転車交通量が多い道路	自転車の専用通行空間の確保をめざします
	その他の道路	他の交通と通行空間を共有します

- 平塚駅を中心として放射状に幹線道路が配置されている本市において、平塚駅から概ね 1～3 km圏は、自転車の幹線的なネットワークと幹線バス\*ネットワークが基本的に重複します。
- 幹線バスネットワークに位置つけた道路は、複数系統の路線バスが、現在 2～4 分に 1 本の高頻度で運行されています。路線バスと自転車の走行速度は異なり、また、自転車の利用目的によっても異なります。自転車の通勤通学目的は速達性のニーズから車道の通行、買物目的は安全性から歩道を通行する傾向にあります。各ニーズに応じた通行帯を確保することが理想ですが、限られた道路空間に

おいては、バスの運行本数や自転車交通量からみて、自転車の通行を車道に集めると、路線バス、自転車ともに、その通行機能が低下する可能性があります。このため、自転車の幹線的なネットワークと幹線バス網が重なる道路は、自転車と路線バスの走行空間の分離を基本とします。

- しかし、自転車の幹線的なネットワークに位置づけた道路において、計画どおり整備しても、歩道が3 m以上確保できない道路（計画幅員 12 m以下の道路）があります。こうした道路は、車道における自転車走行位置の明示、道路空間の再配分※等によりその対応を図ります。

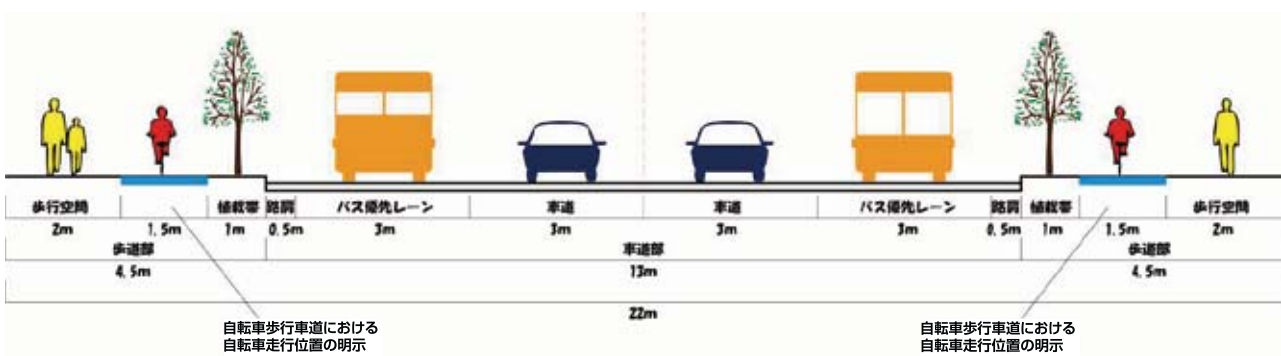


東浅間大島線の平塚市総合公園以北の現状  
歩道幅員 2.5 mの内、有効幅員は 1.5 m

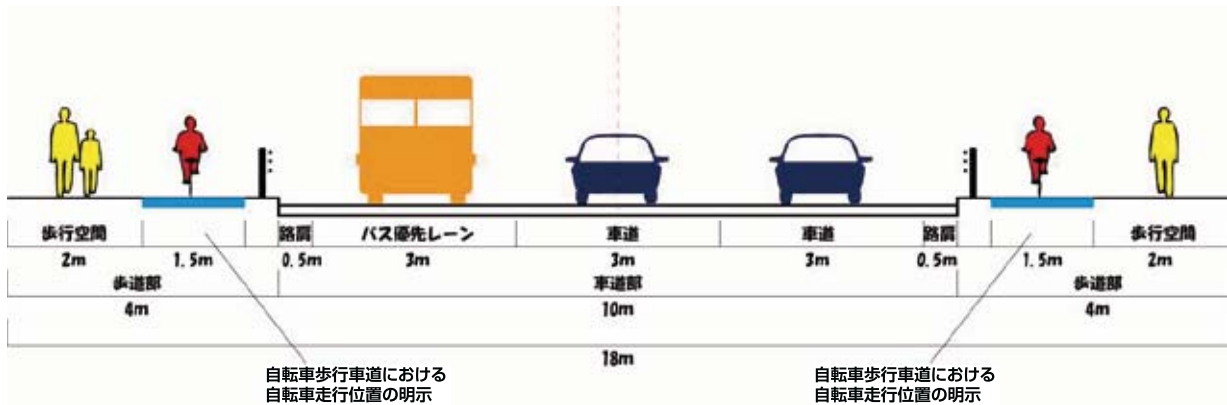


世田谷区三軒茶屋付近の車道における自転車走行位置の明示

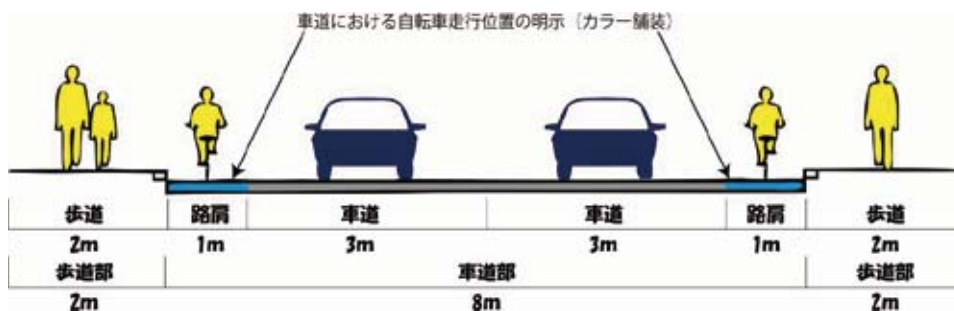
### 自転車の幹線的なネットワークと幹線バスが重なる4車線道路の整備イメージ (自転車歩行者道における自転車走行位置の明示)



### 現行の2車線を有効活用したバス優先レーンを含む3車線道路の整備イメージ (自転車歩行者道における自転車走行位置の明示)



### 歩道部 3.0 m未満の道路の整備イメージ (車道における自転車走行位置の明示)





## ② 地域生活圏の自転車ネットワーク

- 主要な公共施設、教育施設など市民が多く集まる施設等への連絡機能を高めるため、平塚駅から離れた地域での地域生活圏の形成に向けて、地域公共交通<sup>\*</sup>などと一体となり、自転車ネットワークの配置を検討します。
- 自転車の通行環境の向上に向けては、自転車歩行車道や自転車走行位置の明示等の整備をめざします。

## (3) レクリエーションの自転車ネットワーク

- サイクリングロードは、河川との親水や港湾緑地との連携を図るため、広域自転車道路や既存の金目川サイクリングコース、その他河川の堤防道路等により、回廊線のネットワーク形成を図ります。通行帯としては、自転車道の整備をめざします。
- ネットワーク機能をより高めるため、日常の幹線ネットワークとの接続はもとより、平塚駅や総合公園などの中心市街地、バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）におけるレンタサイクル、ツインシティとの連絡等を検討します。
- 実現化に向けて、国が推進するサイクルツアー推進事業等の活用を検討します。

### サイクルツアーの概要

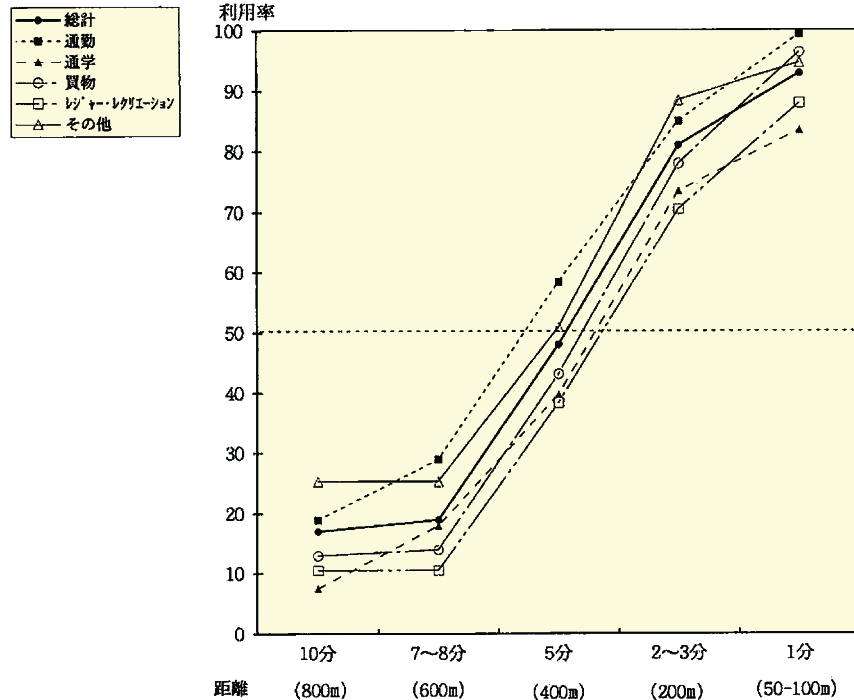


出典：国土交通省 「サイクルツアー」 のパンフレット

## (4) 自転車等駐車場の配置

- 自転車は、目的地と自転車等駐車場までの徒歩距離により、利用率が変化します。違法路上駐輪の削減を図っていくため、目的地から概ね 200m 以内に自転車等駐車場を配置することが効果的です。

### 目的地と自転車等駐車場までの徒歩距離による利用率の変化

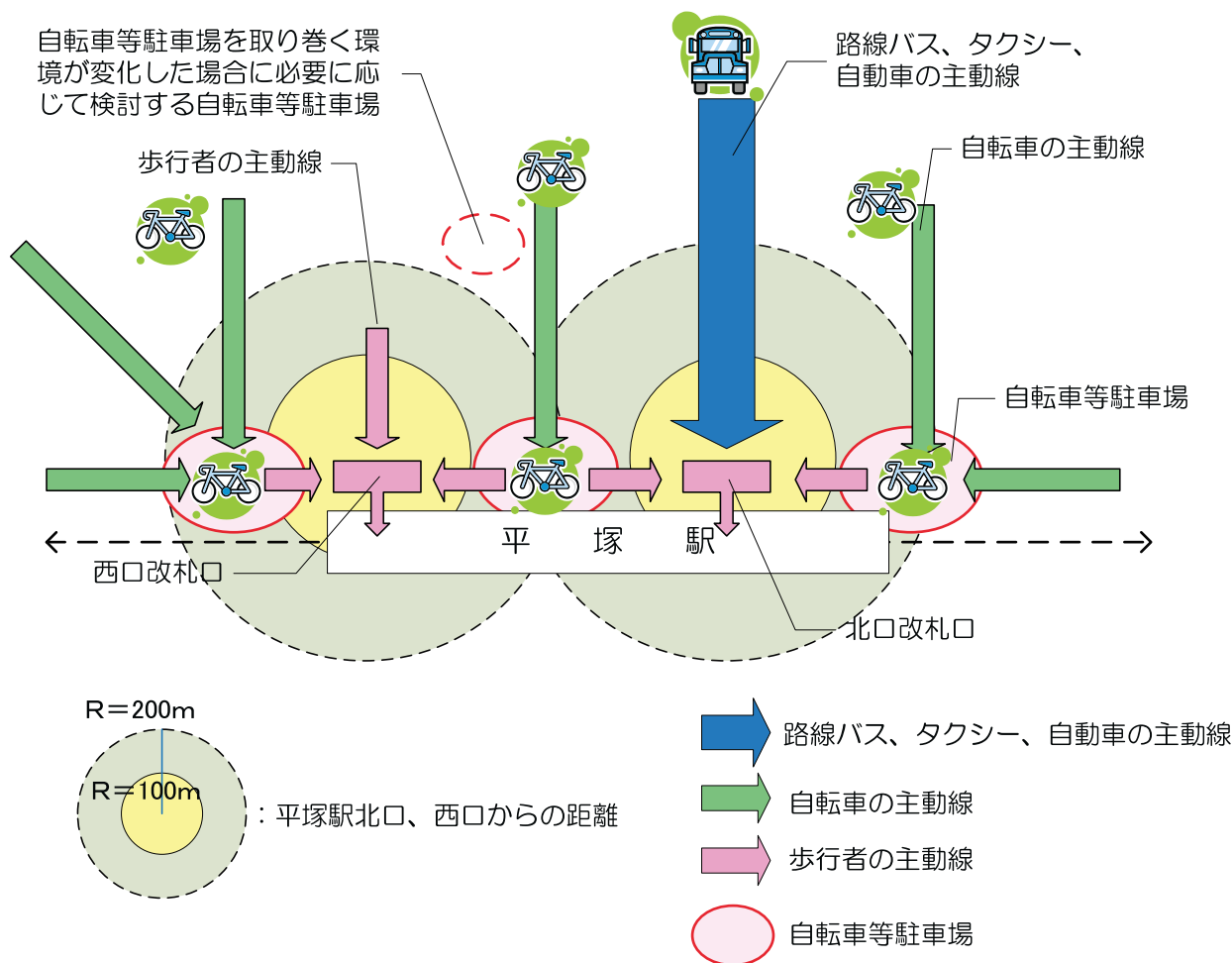


出典：自転車駐車場整備マニュアル  
(監修／建設省都市局 編著／自転車駐車場研究会)

### ① 通勤通学目的の自転車等駐車場

- 通勤通学目的の駐輪時間は長く、違法路上駐輪が発生すると歩行者等への影響が非常に大きくなります。このため、自転車等駐車場は、集中する他の交通と錯綜しないよう配慮しながら、目的地にできるだけ近い位置に配置することが効果的です。現在計画を進めている平塚駅西口地区周辺は、駅周辺の比較的まとまった用地として、中心市街地の活性化を図る上でも重要な用地です。再開発計画の実施など、自転車等駐車場整備を取り巻く環境が変化した場合には、民地を含めた自転車等駐車場の代替地等の検討が必要です。

## 平塚駅北側の通勤通学目的の望ましい自転車等駐車場配置パターン



### ② 買物目的の自転車等駐車場

- 買物目的の自転車は手荷物等の運搬機能を有しており、その利便性を損なわないため中心市街地内に一時貸しの自転車等駐車場を配置することが必要です。自転車等駐車場の配置に際しては、中心市街地内の道路が七夕まつりなどのイベント空間であることも十分に配慮し、歩行者動線と錯綜させないよう道路法の規定に沿った自転車等駐車場の設置や民地等の活用（例えば商店街近くの自動車駐車場の転用など）等の整備を進めます。

### ③ バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）

- バス停近くの自転車等駐車場は、幹線バス\*のバス停や平塚駅から3kmを超える地域での整備を進めます。

## 自転車ネットワーク図



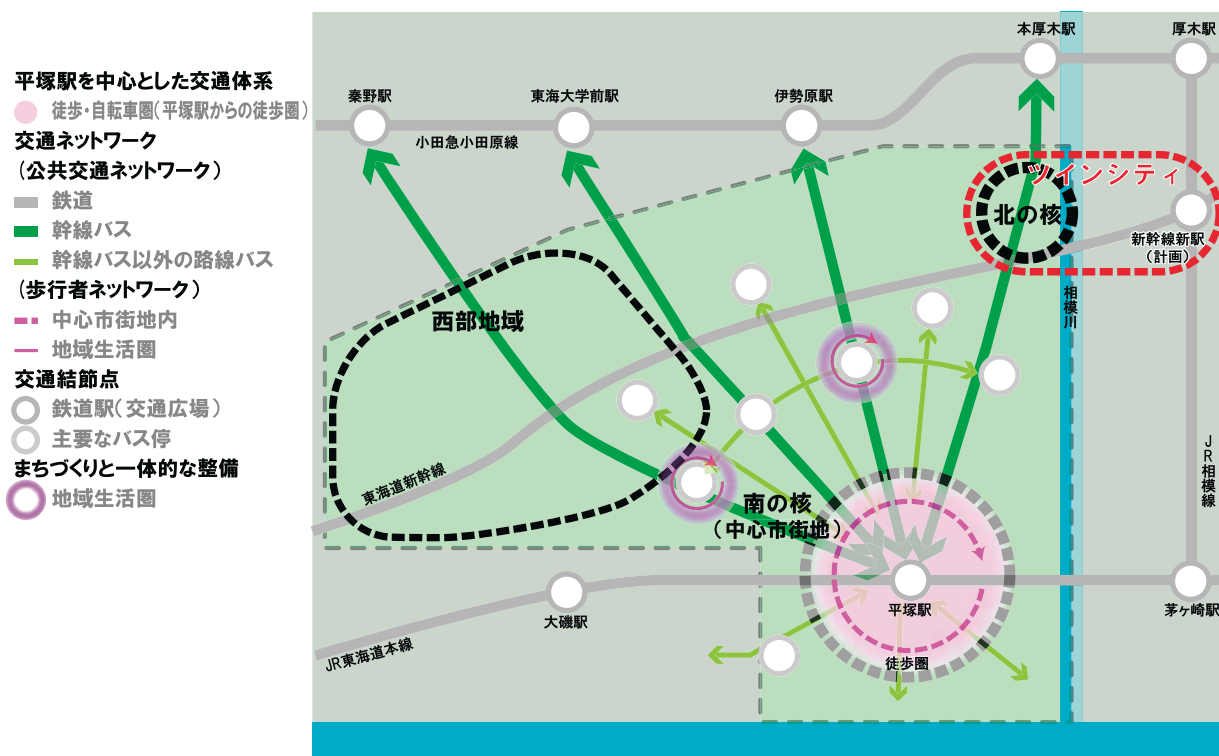
- 自転車利用の拠点は、ひらつかセントラルパーク、ひらつかなぎさステージ等におけるネットワークの目的地
- 図中の破線は計画幅員通りの整備が完了していない道路であり、現道があっても計画幅員どおりの整備が完了していない道路も含む

## 1-4. 歩行者ネットワークの配置方針

### (1) 歩行者ネットワークの基本パターン

より安全で快適な通行環境の向上と連続性の確保

#### 歩行者ネットワークの基本パターン



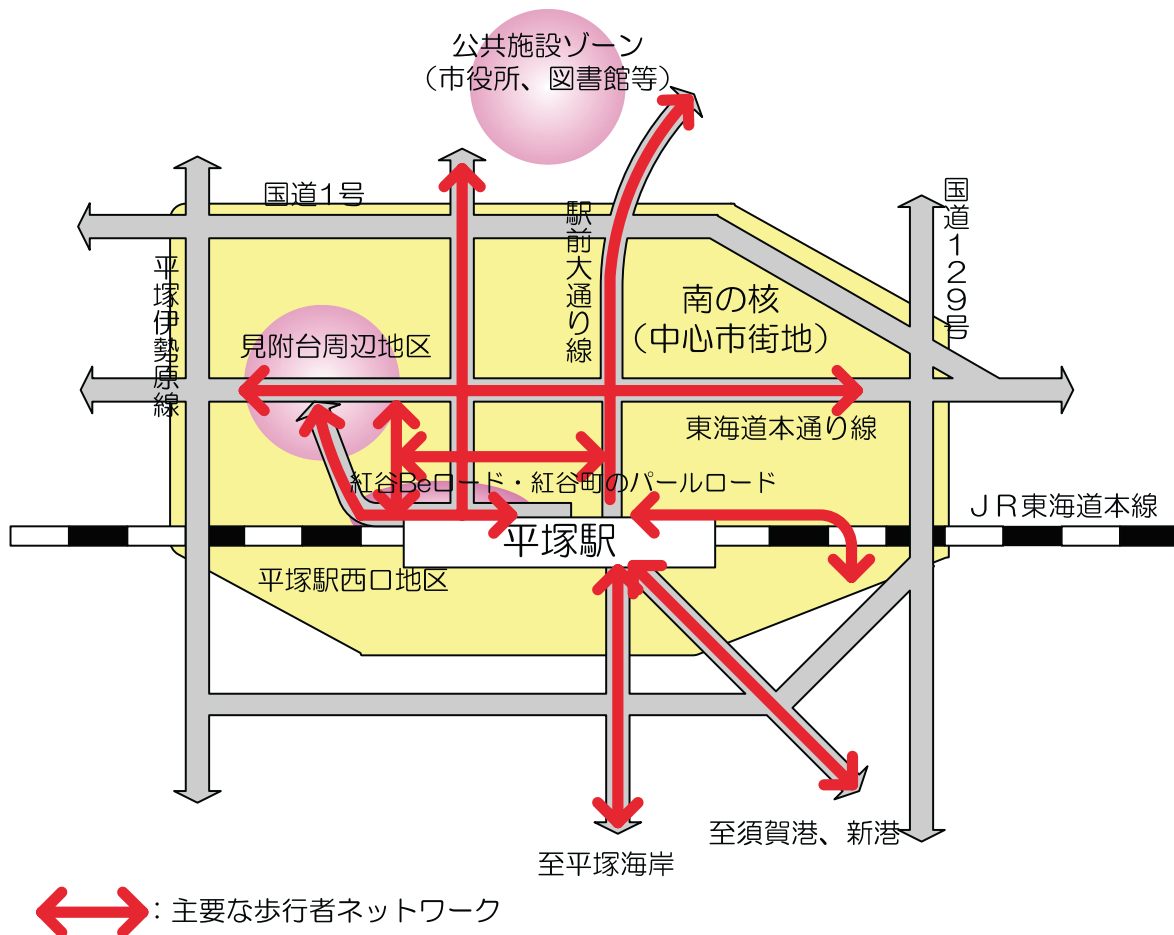
図中の地域生活圏はイメージであり、具体的な位置を規定するものではありません

- 歩行者ネットワークは、中心市街地でのより安全で快適な移動しやすさを優先的に高めることをめざします。中心市街地から離れた地域では、地域生活圏\*の形成をめざし、より安全で快適な通行空間を確保します。

## (2) 中心市街地内

- 中心市街地内は、歩行者と自転車のより安全で快適な通行空間の確保をめざします。
- 中心市街地内の歩行者ネットワークは、「都市マスタープラン」、「平塚市中心市街地活性化基本計画」等の上位、関連計画に基づき、平塚駅、商店街、市役所周辺地区、見附台周辺地区などを結ぶ道路を基本として配置します。
- 中心市街地内は、都市計画道路\*の整備、交通バリアフリー\*の整備により、歩道は概ね整備されていますが、自転車の通行や違法路上駐輪等により、安全性や快適性が低下しています。このため、一定の道路幅員を有する道路空間の再配分\*、買物客の駐輪対策、交通ルール、マナーの啓発活動により、通行空間や人がたまる空間の創出を検討します。歩行者と自転車のネットワークは、重複させないことを基本としますが、重複する場合には、時間帯等に応じて適切に分離した通行空間の確保をめざします。

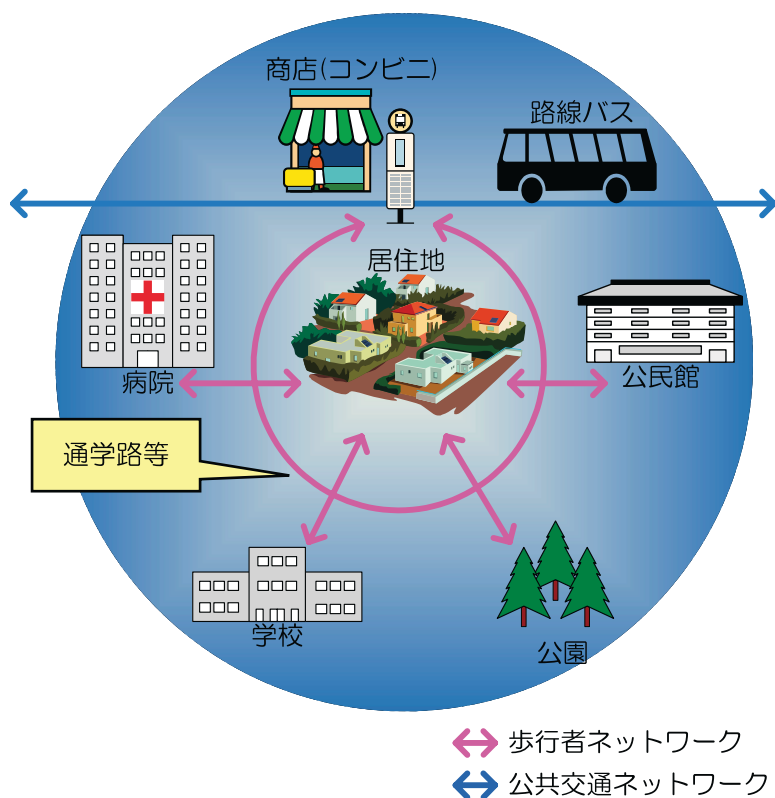
### 主要な歩行者ネットワーク図



### (3) 地域生活圏

- 中心市街地から離れた地域では、地域コミュニティの中心となる場所や近隣の商業地などの要所に、日常必要な諸機能を配置し、歩いて暮らせる地域生活圏<sup>※</sup>の形成をめざします。その形成に向け、公共施設、バス停に連絡する道路、通学路等の歩行者ネットワークの配置をまちづくりと一体で検討します。広域幹線道路、都市内幹線道路、バス通りになっている市外を結ぶ補助幹線道路といった歩行者ネットワークに位置づけられる道路で、歩行者や自動車の交通量が多い道路は、歩道の整備に努めます。
- あしん歩行エリア<sup>※</sup>に指定されている地区の歩道整備を進めます。

#### 地域生活圏の歩行者ネットワークのイメージ



## 2. 都市計画道路の見直し方針

### (1) 見直しの基本的な考え方

#### ① 基本的な考え方

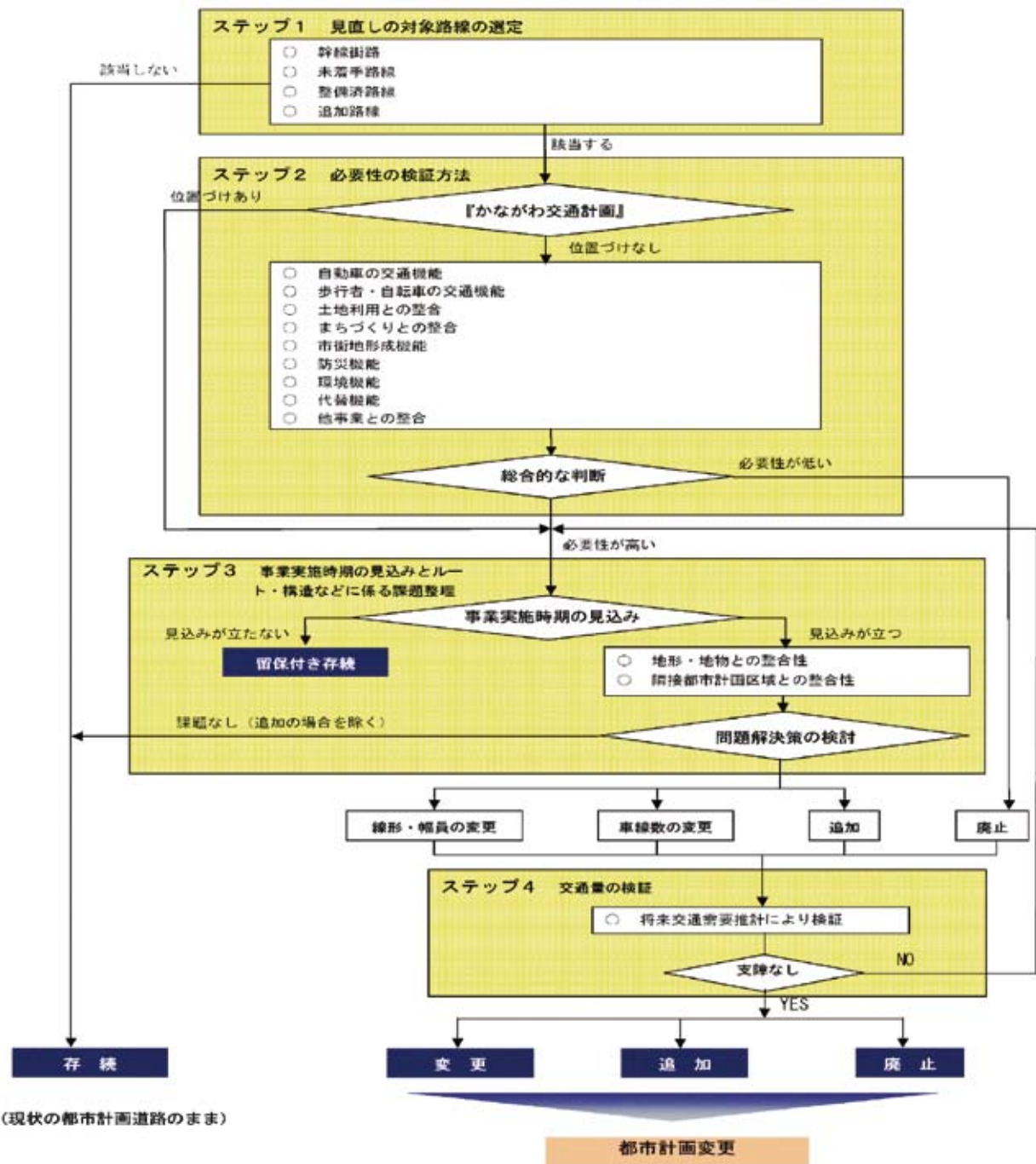
- 都市計画道路\*の見直しは、長期未着手となっている路線・区間について道路の機能を明確化し、地域の実情を加味し、既存ストックの活用も視野に入れた検証を行い、必要に応じて計画を見直すことにより、より一層重点化を図りながら、「存続させるべき」路線・区間を明らかにします。
- 見直しにあたっては、神奈川県交通施策の基本的な方向が示されている「かながわ交通計画」や本市の将来都市像を示した「都市マスタープラン」等の上位計画との整合性を確認しながら、平成18年3月に神奈川県が策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」（以下「県ガイドライン」という）をもとに、交通ネットワークの配置方針や本市の地域の実情等を踏まえた基本的な考え方を定めます。

#### ② 将来の進め方

- 「県ガイドライン」では、「目標年次をおおむね10～20年後の都市の姿を展望したうえで行う」ことが示されていますので、本市の都市計画道路の見直しは、総合交通計画にあわせ平成39年とします。
- 将来、都市を取り巻く環境の変化や、上位関連計画となる「かながわ交通計画」や「都市マスタープラン」などが見直され、都市計画道路に係る新たな対応の必要が生じた場合には、見直すものとします。



「神奈川県都市計画道路見直しのガイドライン」フロー図



## (2) 見直しの検証方法

### ① 見直しの対象路線の選定（ステップ1）

#### （検討対象路線の選定）

#### ア 幹線街路

見直しは、幹線街路を対象とし、自動車専用道路・特殊街路は対象としません。

#### イ 未着手路線

市の見直し開始時点で、都市計画決定後 20 年以上経過して未着手の路線や区間はすべて対象とします。

なお、都市計画決定後（変更）後 5 年を経過しても工事に着手していない路線や区間については、何らかの理由や課題が想定されるため、必要に応じて対象とします。

#### ウ 整備済路線

概成済<sup>\*</sup>を含む整備済みや、事業中の路線区間であっても、社会経済状況やめざすべき将来の都市像を実現するために、再整備や事業計画の変更など見直しが必要となる場合には対象とします。

#### エ 追加路線

「都市マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線は、必要に応じて追加の検討を行うこととします。

#### （検証の結果）

- 本市の都市計画道路<sup>\*</sup>の見直しの対象路線は、幹線街路 46 路線のうち、都市計画決定後（当初）20 年以上経過した未着手路線区間、概成済区間を含む 17 路線を対象とします。
- 見直しの対象路線は、道路機能が異なることや、一部整備済みの区間があることから、路線全体で評価するのではなく、道路機能や整備状況等を踏まえた路線区間ごとに行います。

### 見直し検討対象路線の選定結果

区分	路線数	区間数
既決定路線数（幹線街路）	46	—

既決定路線	見直し対象外	29	—
	イ. 都市計画決定後 20 年以上経過して未着手路線（昭和 62 年以前の路線）	17	35
	ウ. 整備済み路線の再整備	該当なし	該当なし
	既決定路線計	17	35
エ. 追加路線	該当なし	該当なし	

見直し対象路線計	17	35
----------	----	----

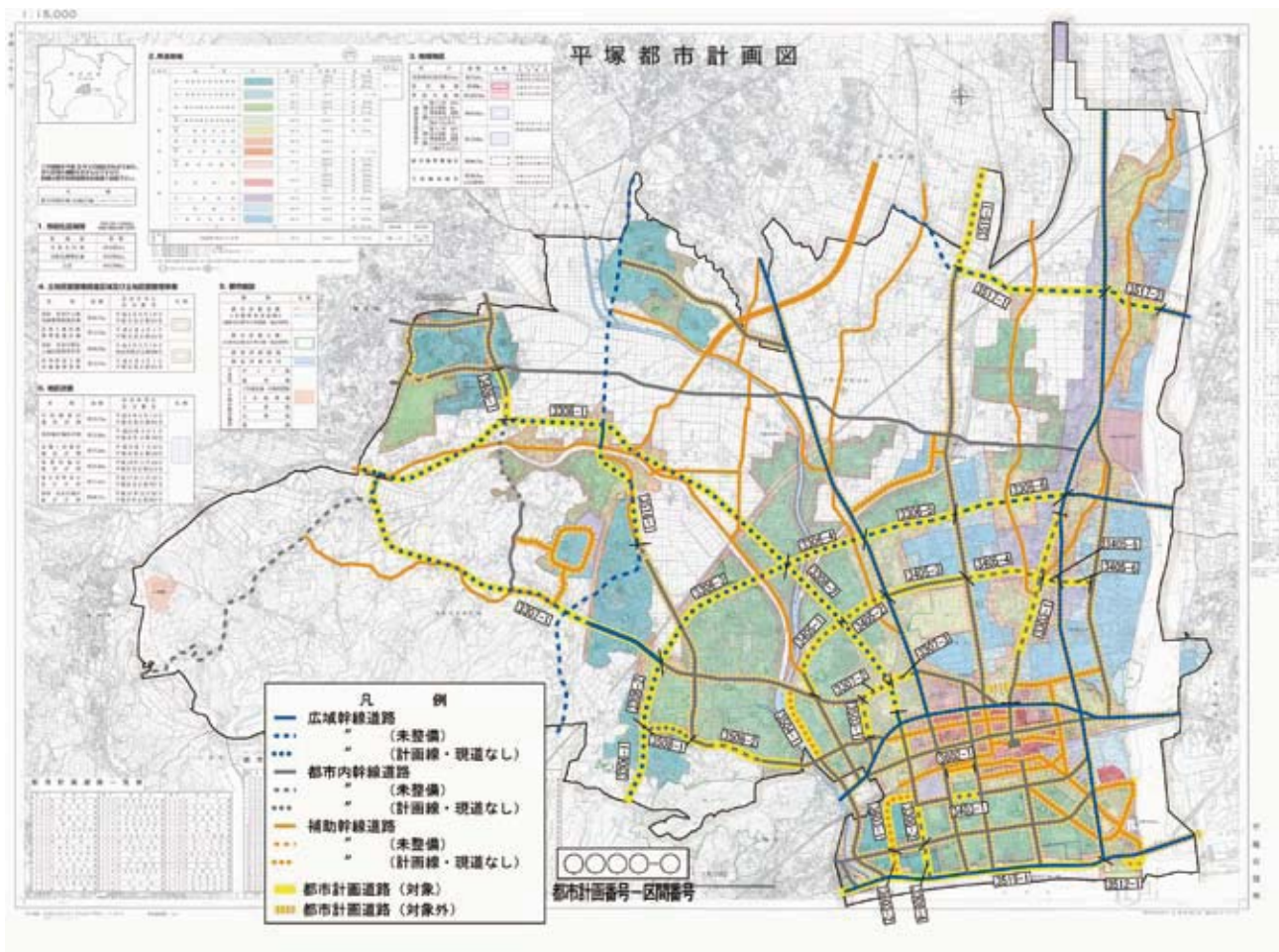
平塚市都市計画道路見直しの対象路線（水色の網掛け路線）

都市計画道路の整備状況(H22.3.31)

番号	名称	代表幅員(m)	当初決定	計画延長(m)	整備状況(m)				見直し検討対象路線			
					改良済	概成済	事業中	未着手	都市計画決定当初以降20年以上経過※	未着手路線(概成済み、一部未着手を含む)	見直し検討対象路線	
1	3.2.1	駅前大通り線	36	S21.8.27	400	400	0	0	0	○		
2	3.2.2	国道一号線	30	S21.8.27	3,500	3,500	0	0	0	○		
3	3.3.1	平塚駅海岸線	25	S21.8.27	1,180	1,180	0	0	0	○		
4	3.3.2	八幡須賀線	22	S21.8.27	3,810	3,810	0	0	0	○		
5	3.3.3	八王子平塚停車場線	22	S21.8.27	5,800	4,250	360	0	1,190	○	○	○
6	3.3.4	東海道本通り線	22	S21.8.27	2,560	2,560	0	0	0	○		
7	3.3.6	湘南新道	25	S36.8.21	7,700	769	0	467	6,464	○	○	○
8	3.3.7	八幡神社土屋線	22	S21.8.27	8,430	3,750	0	1,000	3,680	○	○	○
9	3.3.8	平塚海岸秦野線	22	S21.8.27	9,880	1,050	0	0	8,830	○	○	○
10	3.3.9	平塚伊勢原線	22	S21.8.27	6,900	6,900	0	0	0	○		
11	3.4.1	海岸南中線	18	S21.8.27	2,100	2,100	0	0	0	○		
12	3.4.2	平塚駅稻荷山線	18	S21.8.27	1,020	1,020	0	0	0	○		
13	3.4.3	須賀久領平塚中学校線	18	S21.8.27	1,960	1,610	0	0	350	○	○	○
14	3.4.4	平塚大磯海岸線	18	S21.8.27	3,160	3,160	0	0	0	○		
15	3.4.5	萩原八幡線	16	S21.8.27	5,120	1,100	1,220	0	2,800	○	○	○
16	3.4.6	上粕屋南金目線	16	S58.8.26	1,410	0	0	1,010	400	○	○	○
17	3.4.7	東海大学前駅真田線	16	S58.8.26	880	0	0	880	0	○		
18	3.4.8	北金目真田線	16	H5.3.19	1,080	0	0	660	420		○	
19	3.5.1	三島神社後谷線	15	S21.8.27	1,000	1,000	0	0	0	○		
20	3.5.2	南町通東浅間線	15	S21.8.27	630	630	0	0	0	○		
21	3.5.3	柳町諏訪町線	15	S21.8.27	690	200	0	0	490	○	○	○
22	3.5.4	上平塚花水川橋線	13	S21.8.27	1,370	471	0	0	899	○	○	○
23	3.5.5	蔵邸川端線	15	S21.8.27	630	630	0	0	0	○		
24	3.5.6	平塚駅須賀港線	15	S21.8.27	1,340	1,340	0	0	0	○		
25	3.5.7	南町通線	15	S21.8.27	150	150	0	0	0	○		
26	3.5.8	平塚山下線	15	S21.8.27	4,370	2,875	0	0	1,495	○	○	○
27	3.5.9	後谷八幡裏線	15	S21.8.27	1,240	1,240	0	0	0	○		
28	3.5.10	須賀打越羽衣町線	15	S21.8.27	960	960	0	0	0	○		
29	3.5.11	中川尻線	13	S21.8.27	1,130	1,130	0	0	0	○		
30	3.5.12	寺町川端線	15	S23.4.13	350	250	0	0	100	○	○	○
31	3.5.13	宝町通線	15	S21.8.27	400	400	0	0	0	○		
32	3.5.14	馬入一号線	15	S35.3.11	3,400	3,400	0	0	0	○		
33	3.5.15	東浅間大島線	12	S36.8.21	6,170	4,940	0	0	1,230	○	○	○
34	3.5.16	旭伊勢原線	12	S36.8.21	3,920	2,315	350	0	1,255	○	○	○
35	3.5.17	伊勢原藤沢線	12	S36.8.21	2,750	470	0	0	2,280	○	○	○
36	3.5.18	大句丸島線	12	S49.9.2	1,880	1,880	0	0	0	○		
37	3.5.19	国道134号線	14.5	S21.8.27	4,130	0	3,030	1,100	0	○	○	○
38	3.5.20	五領ヶ台循環線	14	H6.4.1	1,520	1,520	0	0	0			
39	3.5.21	五領ヶ台南線	14	H6.4.1	460	385	0	0	75		○	
40	3.5.22	五領ヶ台西線	14	H6.4.1	470	470	0	0	0			
41	3.5.23	東豊田工業団地線	15	H7.3.24	1,490	1,490	0	0	0			
42	3.5.24	東豊田南線	15	H7.3.24	140	140	0	0	0			
43	3.5.25	東豊田北線	13	H7.3.24	170	170	0	0	0			
44	3.6.1	平塚駅花水線	11	S21.8.27	1,060	1,060	0	0	0	○		
45	3.6.2	平塚駅桃浜町線	11	S21.8.27	810	540	0	0	270	○	○	○
46	3.6.3	平塚高校海岸線	11	S41.9.14	1,170	0	0	0	1,170	○	○	○
合 計					110,690	67,215	4,960	5,117	33,398	—	—	—

※平成2年以前

## 都市計画道路見直し検討対象路線及び区間設定



## ② 必要性の検証（ステップ2）

### （検証方法）

#### ■「かながわ交通計画」との関係

「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされるため、必要性が高い路線と判断し、それ以外の路線については各々必要性の検証を行います。

#### ■検討項目

- ア) 自動車の交通機能、イ) 路線バス（公共交通）の交通機能、
- ウ) 歩行者・自転車の交通機能、エ) 土地利用との整合、オ) まちづくりとの整合、
- カ) 市街地形成機能、キ) 防災機能、ク) 環境機能、ケ) 代替機能、
- コ) 他事業との整合

### （本市の考え方）

- 必要性の検証は、「必要性が認められる評価」に1つでも該当する路線のうち、「歴史的・文化的・自然的資産に影響する道路」、「代替機能を有する現道がある道路」の有無を検証し、最終的な必要性を評価します。
- なお、本市の将来交通体系の実現に向け、上記評価項目（イ）路線バス（公共交通）の交通機能を本市独自に追加します。

平塚市都市計画道路の必要性の評価項目（1/2）

必要性の評価項目 (網掛けは本市独自に追加した評価項目)		評価方法	必要性 が認め られる	必要性 が低下
① かながわ交通計画の一般幹線道路網に位置づけがある道路		同計画に位置づけがある道路	○	
(ア) 自動車の交通機能	② 幹線道路網に位置づけがある道路 「都市内幹線道路」	将来の都市構造を支える基盤整備として、都市の骨格を形成する幹線道路網を評価 「都市マスタープラン」の道路の整備方針図に位置づけがある道路	○	
	③ 渋滞を緩和させる道路	道路容量に対し、一定の交通量がある道路で、周辺道路網の道路混雑を緩和させる道路	○	
	④ 沿道アクセス機能がある道路	沿道アクセスを必要とする商業系及び工業系用途地域内にある道路	○	
(イ) 路線バス（公共交通）の交通機能	⑤ 公共交通の利便性を高める道路	公共交通ネットワークを形成する道路	○	
(ウ) 歩行者・自転車の交通機能	⑥ 自転車ネットワークを形成する道路	自転車ネットワークに位置づけがある道路	○	
	⑦ 歩行者ネットワークを形成する道路	歩行者ネットワークに位置づけられている道路や、地域生活圏の形成に向け公共公益施設、バス停に連絡する道路	○	
(I) 土地利用との整合	⑧ 土地利用の改善に寄与する道路	「都市マスタープラン」の土地利用の配置方針図の商業・業務内の道路、近隣商業地、沿道市街地の位置づけがある道路	○	
(オ) まちづくりとの整合	⑨ 歴史的・文化的・自然的資産に影響する道路	計画当初に比べ、歴史的・文化的・自然的資産に対する価値観が変化し、その価値が高まっている中で、「都市マスタープラン」の緑の拠点や史跡等を通る道路		○
(カ) 市街地形成機能	⑩ 交通軸を形成する道路	「都市マスタープラン」の将来都市構造図の交通軸を形成する道路	○	
	⑪ 中心市街地の活性化等を図る道路	中心市街地活性化基本計画に関連する道路	○	

平塚市都市計画道路の必要性の評価項目（2/2）

必要性の評価項目		評価方法	必要性が認められる	必要性が低下								
(キ) 防災機能	⑫緊急輸送路	神奈川県及び平塚市地域防災計画の緊急輸送路等に位置づけがある道路（重複又は並行する現道が位置づけられている道路を含む）	○									
	⑬避難路	広域避難場所への指定避難道路に位置づけがある道路	○									
	⑭延焼遅延効果がある道路	道路幅員 15m以上の道路	○									
	⑮密集市街地の改善を図る道路	「平塚市都市計画都市再開発の方針」の一号市街地、二項再開発促進地区、要整備地区に関連する道路	○									
(ク) 環境機能	⑯景観ネットワークを形成する道路	「都市マスタープラン」のうるおいのまちづくり方針図のうるおいのネットワーク（景観面を重視）に位置づけがある道路	○									
	⑰居住環境区※の外かくを形成する道路	居住環境区内の交通量を 1 万台以下に抑える地区の外かくを形成する道路	○									
(ケ) 代替機能	⑱代替機能を有する現道がある道路	当該路線を廃止しても、その機能を満たす現道又は将来の整備が見込まれる道路（代替機能を有する道路幅員の考え方）										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>道路機能</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td>代替路線なし</td> </tr> <tr> <td>都市内幹線道路（2車線）</td> <td>全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路（2車線）</td> <td>全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路</td> </tr> </tbody> </table>	道路機能	考え方	主要幹線道路	代替路線なし	都市内幹線道路（2車線）	全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路	補助幹線道路（2車線）	全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路		○
		道路機能	考え方									
		主要幹線道路	代替路線なし									
都市内幹線道路（2車線）	全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路											
補助幹線道路（2車線）	全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路											
(コ) 他事業との整合	⑲開発関連道路	土地区画整理事業等の関連道路、開発計画への連絡機能がある道路	○									

### ③ ルート・構造などに係る課題整理（ステップ3）

#### （ルート・構造などに係る課題整理）

必要性が高いと判断された路線や区間又は、他事業関連で都市計画手続きを行う必要がある路線や区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行います。

#### ア 地形・地物との整合性

河川や鉄道などの地形・地物との制約内容やその程度などを整理します。

#### イ 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町村にまたがる都市計画道路<sup>\*</sup>については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合があるかどうかを精査します。

#### （課題解決策の検討）

課題のない路線区間は存続とします。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加など、課題解決を図る変更案を検討します。

#### （本市の考え方）

- 「県ガイドライン」では、「必要性が高いと判断されたが、事業実施の見込みが立たない路線や区間は、留保付き存続とする。」となっておりますが、事業化の見通しについては、今後、経済状況を踏まえ道路整備プログラム等を作成し明らかにしていきます。
- 必要性が高いと判断される道路においては、事業化の課題を整理し、全て次のステップ（交通量の検証）に進むものとしします。



## ④ 交通量の検証（ステップ4）

### （交通量の検証）

- 車線数の変更、路線や区間の追加や廃止にあたっては、将来交通需要推計を行います。この結果、混雑度などに支障があると判断された場合については、再度、課題解決案の検討を行い、将来交通需要推計を行います。

### （本市の考え方）

- 必要性が認められない路線を廃止した場合、その代替経路となる道路の混雑度が1.5を超えない路線は、廃止しても影響ないとし「廃止」を検討します。
- 道路混雑度1.5以上の基準は、①道路を整備する際の国庫からの補助を受けるための採択基準、②将来の交通量予測において計画されている道路が整備されれば市内の約8割の道路で混雑度1.5以内であることを踏まえ設定します。

## （3）見直しのフロー

- 本市の見直しは次項のフロー図により実施します。
- また、見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間すべてについて評価・検証し、以下の4つのパターンで整理して、「見直しの計画（素案）」として今後公表します。

**存 続**

：現都市計画道路のまま変更なし。

**変 更**

：現都市計画道路の線形や幅員を変更する。

**追 加**

：新たに都市計画道路として追加する。

**廃 止**

：現都市計画道路を廃止する。

## 本市の見直しフロー

### ステップ1：見直し検討対象路線・区間の選定

- 都市計画決定後 20 年以上経過した未着手及び概成済の路線・区間

### ステップ2：必要性の検証

- 「かながわ交通計画」による位置づけの有無
- 必要性の検証項目
  - (ア) 自動車の交通機能 (イ) 路線バスの交通機能 (ウ) 歩行者・自転車の交通機能
  - (エ) 土地利用との整合 (オ) まちづくりとの整合 (カ) 市街地形成機能
  - (キ) 防災機能 (ク) 環境機能 (ケ) 代替機能 (コ) 他事業との整合

### ステップ3：ルート・構造などに係る課題整理

- 地形・地物との整合性
- 隣接都市計画区域との整合性
- 課題解決策の検討

### ステップ4：交通量の検証

- 「廃止」、「変更」、「追加」に伴う支障の検証

### 見直しの結果

存続

変更

追加

廃止

## (4) 見直し路線の検証に向けた基本的な考え方

- まちの骨格を形成する広域幹線道路や都市内幹線道路は、「存続」を基本とします。こうした道路は、本市の骨格を形成するとともに、その担うサービス圏域が広範囲であることから、神奈川県や隣接する市町との整合を図り、より広域的な視点で評価します。
- 補助幹線道路は、必要性が低下し代替路線や改良済<sup>\*</sup>の都市計画道路等で、その機能が充足されれば「廃止」も視野に入れ検証します。
- 「都市マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線の「追加」は、別途個別に検討します。

## (5) 都市計画道路の見直しの手続き

- 本計画で示した都市計画道路の見直し方針に基づき「都市計画道路の見直し計画」(素案)を作成し、今後市民意見の募集や、関係機関との調整を進め「都市計画道路の見直し計画」(案)策定します。

### 都市計画道路の見直しの手続き

