

茅ヶ崎海岸グランドプラン 交通ネットワーク方針（案）

検討資料

< 目 次 >

1．地区を取り巻く交通の状況 -----	1
2．既存計画等における交通に関する事項 -----	13
3．交通ネットワークを検討する上での基本的な考え方 -----	15
4．道路ネットワークのあり方 -----	17
5．駐車場整備のあり方 -----	22
6．歩行者動線のあり方 -----	27
7．自転車動線のあり方 -----	31
8．海岸と中心市街地の広域交通ネットワーク -----	34
9．主要プロジェクトの抽出 -----	38

1. 地区を取り巻く交通の状況

(1) 国道 134 号

国道 134 号は、歩道付きの 2 車線道路で供用されている。計画幅員は 25m であり、現在、拡幅のため街路事業が進められている。工事は平成 18 年 12 月に完成する予定であり、4 車線で供用される。

サザンビーチ交差点における国道 134 号の 12 時間交通量は平日約 22,200 台/12h であり、大型車の混在率は 15% を超えている。また、ピーク時間帯は夕方 17～18 時であり、約 2,100 台/h の交通量がある。〔図 サザン通りの現況交通量(サザンビーチ交差点自動車交通流量図)参照〕

写真 国道 134 号の状況



(2) 市内陸部とのアクセス道路

市内陸部との連絡路としてサザン通り、南湖通りがある。

サザン通り

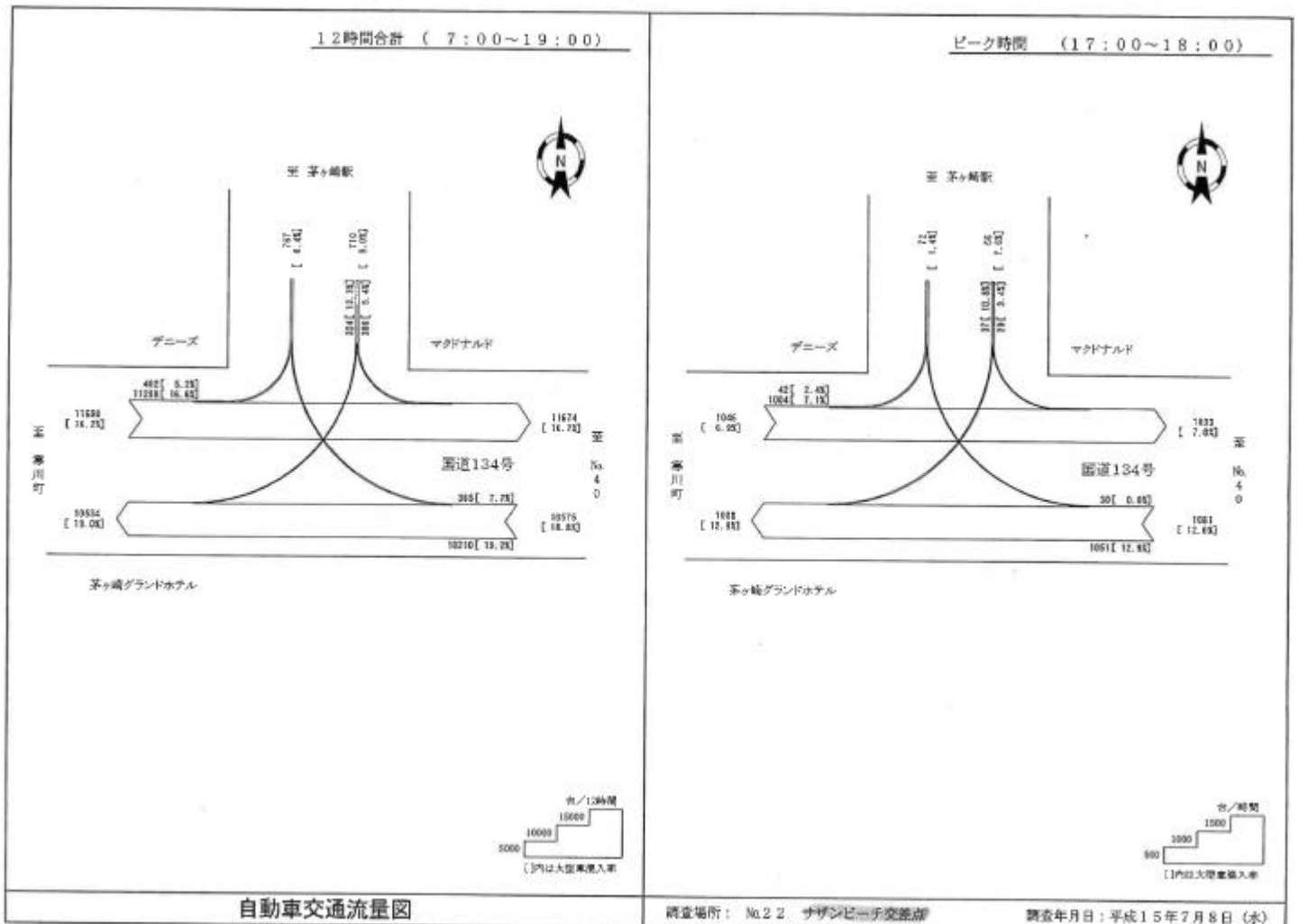
サザン通りは、本地区と茅ヶ崎駅及び中心商業地を直接的に結んでいる道路である。片側1車線の両方向通行であり、歩道はマーキング表示となっている。

サザンビーチ交差点におけるサザン通りの12時間交通量は平日1,477台/12hであり、大型車の混在率は10%未満となっている。また、ピーク時間帯は夕方17～18時であり、138台/hの交通量がある。

写真 サザン通りの状況



図 サザン通りの現況交通量(サザンビーチ交差点自動車交通流量図)



南湖通り

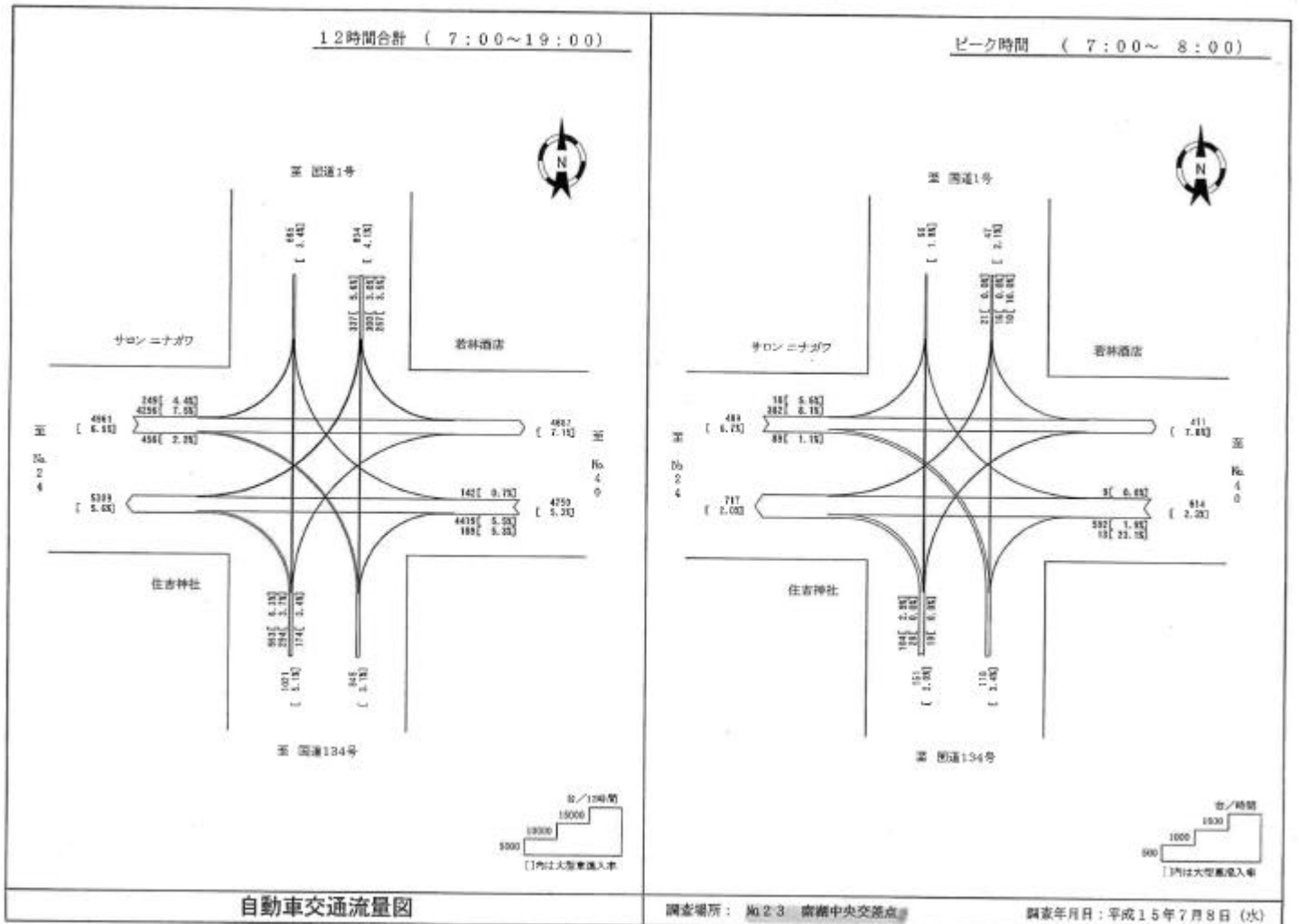
南湖通りは、本地区と茅ヶ崎市の西部市街地を結んでおり、住宅を主とした市街地内を通っている。片側1車線の両方向通行であり、西浜駐車場交差点付近は歩車の区分があるが、全体的に狭幅員の道路である。

北側の住宅市街地に位置する南湖中央交差点における南湖通り(国道134号方面)の12時間交通量は平日1,966台/12hであり、大型車の混在率は5%程度となっている。また、ピーク時間帯は朝7～8時であり、269台/hの交通量がある。

写真 南湖通りの状況



図 南湖通りの現況交通量(南湖中央交差点自動車交通流量図)

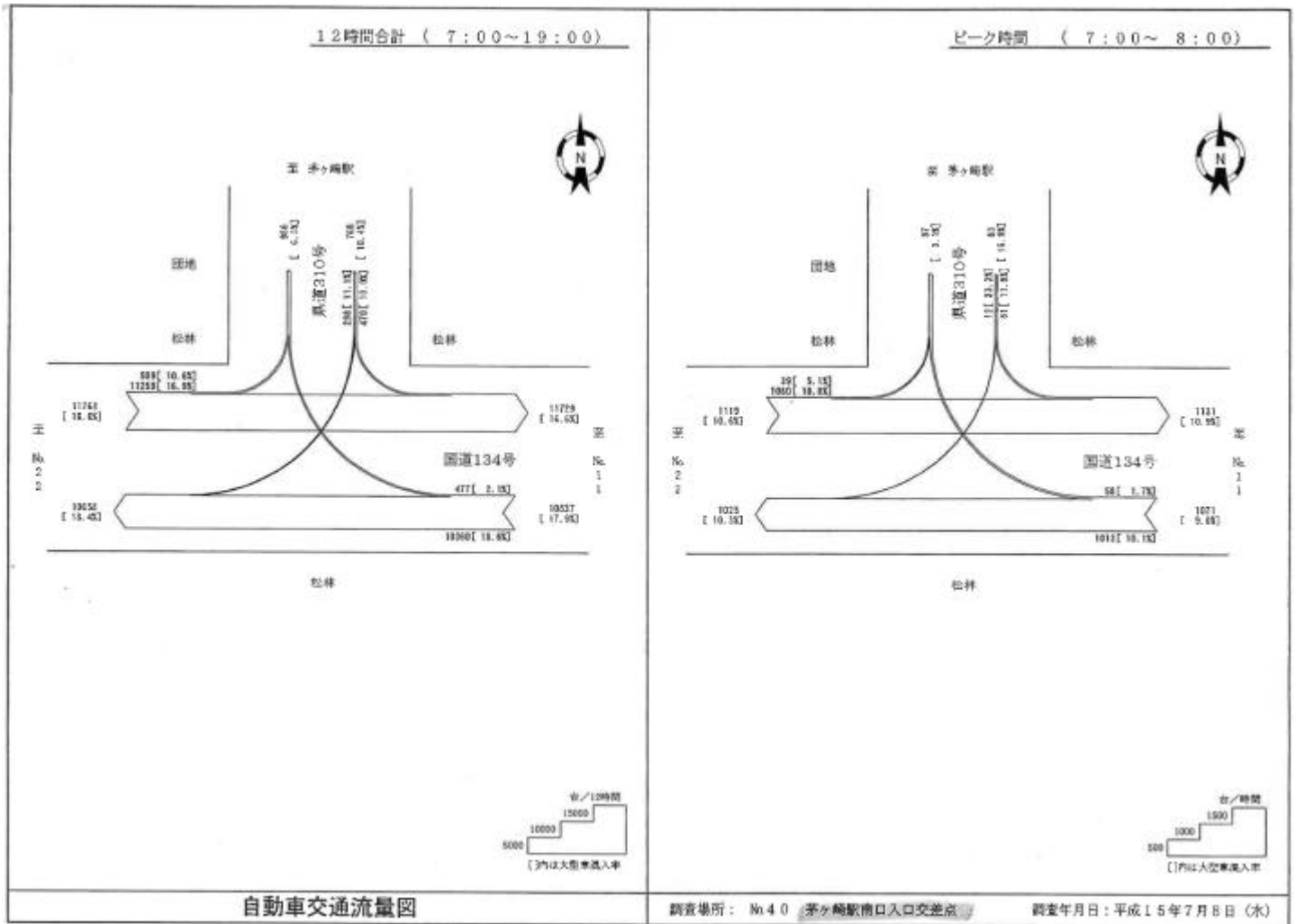


雄三通り

市内陸部と海岸部を結ぶ主要な道路として、地区外の東側に雄三通り(県道 301 号)がある。

茅ヶ崎駅南口入口交差点における雄三通りの 12 時間交通量は平日 1,754 台/12h であり、ピーク時間帯は朝方 7 ~ 8 時で 160 台/h の交通量がある。大型車の混在率は高く、特に雄三通りから国道 134 号への交通では 10%を越えている。

図 雄三通りの現況交通量(茅ヶ崎駅南口入口交差点自動車交通流量図)



現況交通量を踏まえた道路の機能、位置づけ

茅ヶ崎海岸へのアクセス道路3路線の交通量は、次のとおり整理される。

	12時間交通量	ピーク時交通量	大型車混在率
サザン通り	1,477(台/12h)	138(台/h)	6.4~9.0(%)
南湖通り	1,966(台/12h)	269(台/h)	3.4~4.1(%)
雄三通り	1,754(台/12h)	160(台/h)	6.5~10.4(%)

市内陸部と海岸部を結ぶ主要なアクセス道路について、現況の交通量等を踏まえて各々の道路の機能、位置づけを整理する。

1) サザン通り

3路線のなかで、自動車交通量は最も少ない。

ピーク時の交通量も最も少ないが大型車の混在率はやや高い。

一部、コミュニティバスのバスルートとなっている。

歩道はマーキングで表示されている。



【サザン通りの機能・位置づけ】

《機能》自動車交通量が比較的少ないことから、主に、歩行者・自転車が優先され、すべての人が安全で安心して通行できる機能、役割

《位置づけ》中心市街地と海岸部を結ぶ、歩行者、自転車のアクセス道路

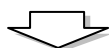
2) 南湖通り

3路線のなかで、自動車交通量が最も多い。

幅員は最も狭く、歩道が設置されていない。

大型車の混在率は低い。

コミュニティバスのバスルートとなっている。



【南湖通りの機能・位置づけ】

《機能》住宅市街地と海岸部を結ぶ道路であり、自動車交通量が比較的多いことから、主に、地域生活者の活動を支援する機能、役割

《位置づけ》住宅市街地と海岸部を結ぶ、地域住民のアクセス道路

3) 雄三通り

交通量はサザン通りの交通量をやや上回っている。

大型車の混在率が最も高い。

民間バスのバスルートとなっている。

歩車道の区分がなされている。



【雄三通りの機能・位置づけ】

《機能》主に、大型車を含めた自動車交通を円滑に通す機能、役割

《位置づけ》中心市街地と海岸部を結ぶ、自動車交通、公共交通のアクセス道路

(3) 公共交通(バス)の運行状況

市中心部と連絡する公共交通として、民間のバスと市営コミュニティバス“えぼし号”が運行されている。

民間バス

神奈川中央交通によって、茅ヶ崎駅南口から定期バスが運行されている。

本地区の最寄り停留所は、「市営プール」「海水浴場」「西浜」の3停留所が国道134号にある。

海水浴シーズンには臨時便が増発されている。

市営コミュニティバス“えぼし号”

茅ヶ崎市によって、平成14年5月から運行を開始している。

えぼし号“中海岸・南湖ルート”が本地区へアクセスしている。運行ルートは、次のとおりである。

運行時間及び運行回数：茅ヶ崎駅発 8:00～18:00の間 30分間隔で運行(21本/日)

運行ルート：



利用状況

平成14年～17年の利用者数は年間17万人強であり、増加傾向にある。

表 えぼし号“中海岸・南湖ルート”の利用状況

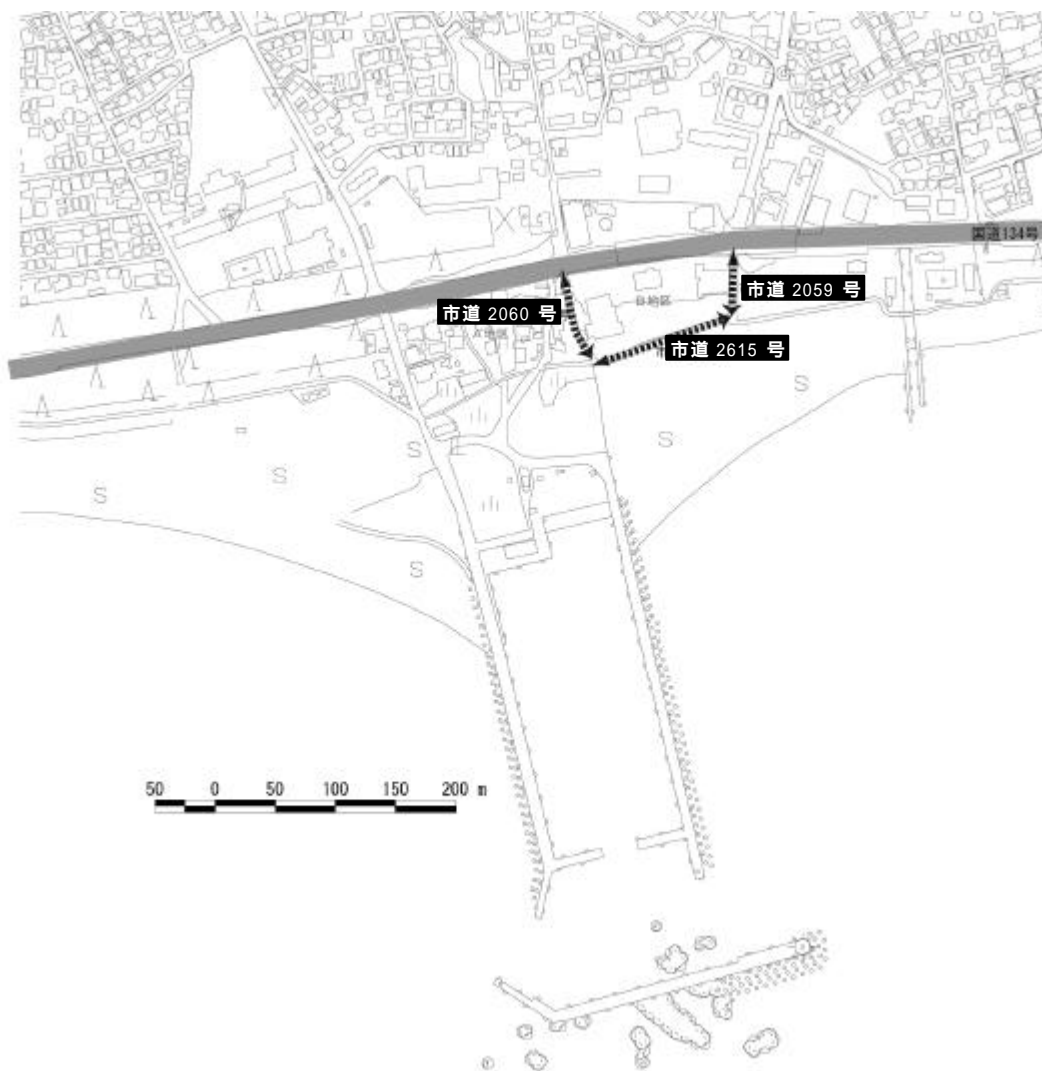
	利用者数 (人)	1日平均利用者数 (人/日)	1便平均利用者数 (人/便)	車いす利用者数 (人)
平成14年度	136,816	442.77	21.08	43
平成15年度	174,087	475.65	22.65	13
平成16年度	177,609	486.60	23.17	8
平成17年度	177,940	487.51	23.21	5

(茅ヶ崎市都市政策課調べ)

(4) 区画道路

A～C地区では、生活基盤として区画道路の整備が進められている。市道 2059 号、2060 号、2615 号は平成 18 年 1 月に共用開始し、その後は暫時整備していく予定である。

図 区画道路の整備状況



(5) 駐車場

1) 駐車場の分布状況

本地区及び周辺地区に分布する駐車場の状況は次のとおりである。

海岸西側駐車場

海岸西側駐車場(お祭り広場に隣接した暫定駐車場)は、漁業関連の利用者の駐車を主な目的とする簡易的な駐車場であり舗装はされていない。



サザンビーチちがさきパーキング、グランドホテル下

海岸等一般利用者のための有料時間貸し駐車場は、サザンビーチちがさきパーキング(C地区内南側)、グランドホテル下(B地区内南東側)にある。サザンビーチちがさきパーキングは、夏期にはサイクリング道路南側の浜辺の一部を駐車場に活用している。いずれも簡易的な駐車場であり舗装はされていない。

写真 サザンビーチちがさきパーキング



写真 グランドホテル下駐車場

(夏期)



(その他の季節)



県営茅ヶ崎西浜駐車場

国道 134 号北側には県営茅ヶ崎西浜駐車場が整備されており、5 年間の平均でみると年間 14 千台前後が利用している。茅ヶ崎西浜駐車場は大型バスの利用も可能であり、年間 30 台程度の利用がある。また、利用のピークは7～8月の海水浴シーズンであり、この時期の休日には駐車場が不足することがある。

表 茅ヶ崎西浜駐車場の利用状況（上段：小型車、下段：大型車、単位：台）

年次	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
平成 13 年	557	286	501	1,269	1,775	1,573	3,780	3,381	1,700	947	643	347	16,759
	30	1	9	1	2	2	2	5	5	1	5	0	63
平成 14 年	597	280	588	1,232	1,690	1,473	2,424	3,559	1,002	1,014	578	236	14,673
	0	0	1	2	4	11	2	4	0	4	2	0	30
平成 15 年	521	307	599	895	1,930	1,879	678	3,123	1,145	777	546	334	12,734
	1	0	0	10	2	3	4	0	6	0	4	2	32
平成 16 年	495	497	467	859	1,708	1,130	2,426	3,260	922	630	463	203	13,060
	2	0	5	5	2	7	3	0	3	1	2	0	30
平成 17 年	387	222	389	1,145	1,483	1,954	2,156	2,950	872	663	378	193	12,792
	1	4	1	6	2	1	1	4	0	0	8	0	28

資料：神奈川県道路公社



その他の駐車場

上記のほか、国道 134 号沿いには商業施設(夢庵、セブンイレブン)の駐車場、国道 134 号北側沿い (B 地区の向かい側地区外) には商業施設(デニーズ駐車場)や民間(月極、時間貸し)の駐車場が分布している。

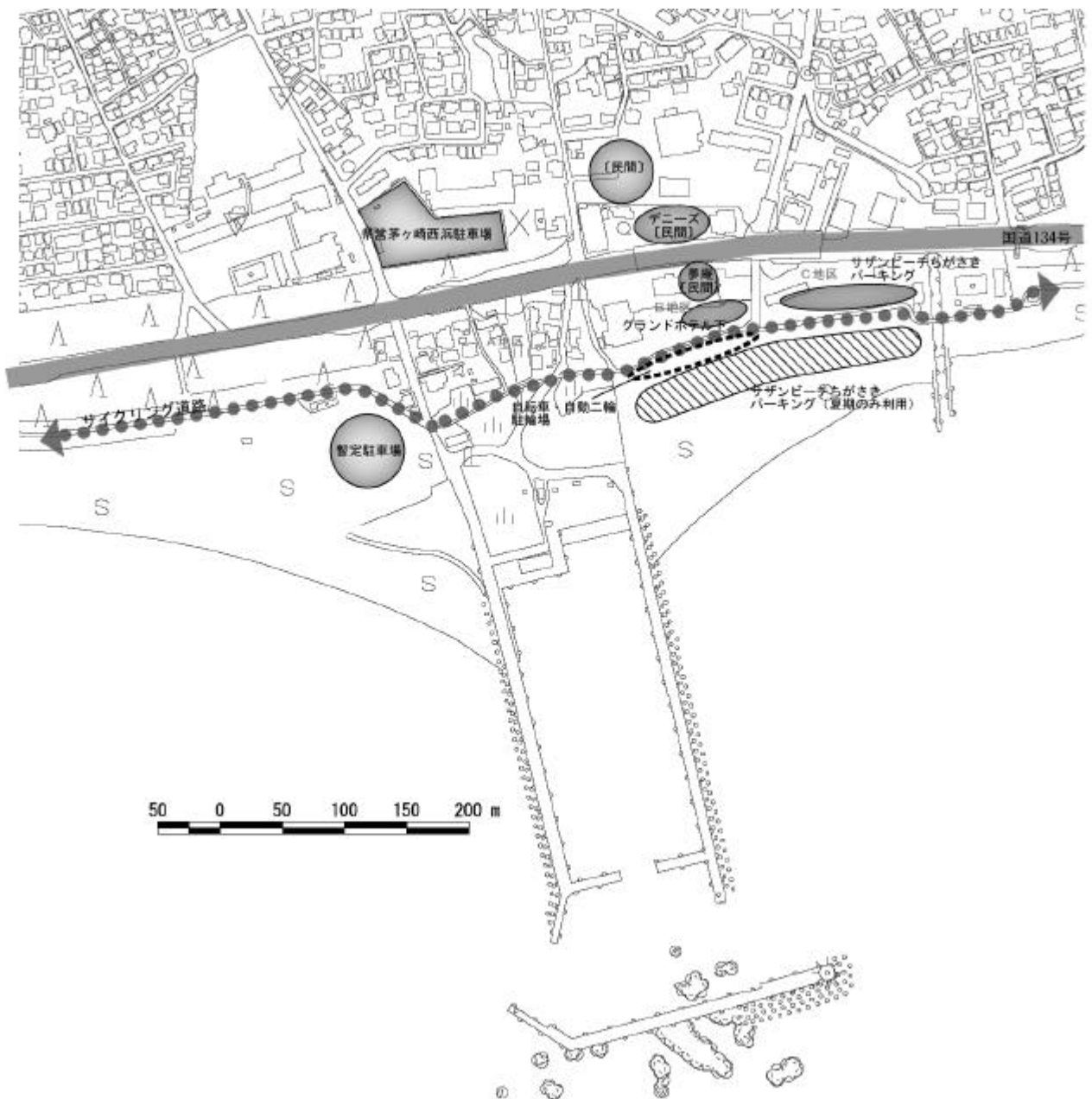


自転車、自動二輪駐輪場

グランドホテル下の駐車場の南側、サイクリング道路沿いには、自転車・自動二輪の駐輪場が配置されている。



図 駐車場・駐輪場の分布状況



2) 駐車場の利用状況

駐車場及び駐輪場の利用実態を把握するため、平成 18 年 8 月 27 日(日)午後 1 時に駐
車・駐輪台数の計測を行った。

調査対象駐車場(駐輪場)は次のとおりである。

茅ヶ崎西浜駐車場 【駐車場容量台数】186 台(普通車 181 台、大型車 5 台)

漁港西側駐車場 【駐車場容量台数】300 台

サザンビーチ駐車場(県有地部分) 【駐車場容量台数】150 台

〃 (海水浴場部分) 【駐車場容量台数】300 台

自転車・自動二輪駐輪場

グランドホテル下駐車場 【駐車場容量台数】35 台

A 地区内及び漁港の北側一帯(駐車場外)

調査の結果の考察は、次のとおりである。

《調査結果の考察》

調査は 8 月下旬に行っており、海水浴シーズンのピークを過ぎていたことから目立っ
た混雑はなく、駐車待機車両も発生しなかった。

サザンビーチ駐車場は、通常、県有地を駐車場として利用しているが、シーズン中に
は海水浴場部(サイクリング道路南側)も暫定的に駐車場利用している。さらに、利用
状況を見ると海水浴場部分の駐車率が県有地部分の駐車率を上回っている。

A 地区内及び漁港の北側の未利用地には駐車場外に駐車する車両(違法駐車)がみら
れ、その対策を検討する必要がある。

図表 駐車場・駐輪場の利用実態調査の結果

調査日:平成18年8月27日(日) 天気:曇り、最高気温27.5度(横浜)、28.7度(辻堂)

茅ヶ崎西浜駐車場

時間	駐車車両			駐車率(%)
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:40	30			17%
13:35	24			14%
14:30	26			15%
15:00	28			16%

グランドホテル下駐車場

時間	駐車車両			駐車率(%、目視)
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:50	17			49%
13:50	12			34%
14:45	11			31%
15:10	11			31%

サザンビーチ駐車場(県有地部分)

時間	駐車車両			駐車率(%、目視) 普通自動車のみ
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:50	16			11%
13:45	17			11%
14:35	16			11%
15:00	19			13%

サザンビーチ駐車場(海水浴場部分)

時間	駐車車両			駐車率(%、目視)
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:45	94			31%
13:50	98			33%
14:40	94			31%
15:10	89			30%

自転車・自動二輪駐輪場

時間	駐車車両			駐車率(%、目視)
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:50			56	
13:45			49	
14:35			55	
15:00			54	

二輪車は、バイク及び自転車。駐車位置は、県有地南側サイクリング道路の駐車スペース部分。

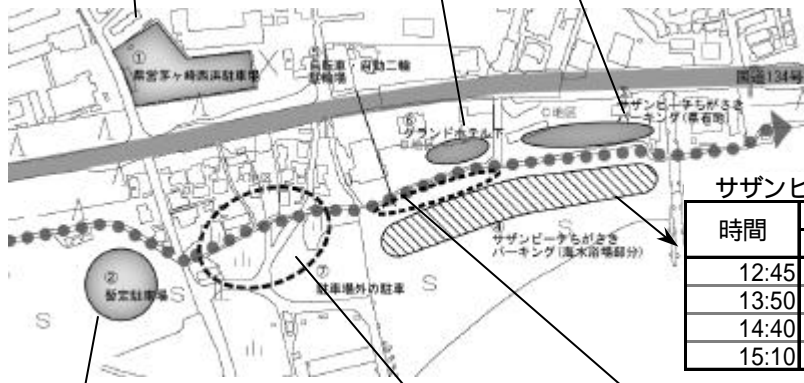
A地区周辺の駐車(駐車場外)

時間	駐車車両			駐車率(%、目視)
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:50	68	1		
13:50	69	1		
14:45	57			
15:10	41			

漁港西側駐車場

時間	駐車車両			駐車率(%)
	普通自動車	大型自動車	二輪車	
12:40	158	1	6	53%
13:40	139		6	46%
14:30	51		3	17%
15:00	30		4	10%

二輪車は、バイクのみ



2. 既存計画における交通に関する事項

(1) ちがさきさわやかプラン（新総合計画後期基本計画）

海岸部に駐車場を整備し、利用者の利便性を確保する。

漁港区域整備基本構想に基づき、漁港区域に臨港道路、駐車場を整備する。

(2) ちがさき都市マスタープラン（南西部地区のまちづくりの方向）

《国道 134 号の整備促進》

広域交通軸として 4 車線化の整備を促進し、通過交通の流動円滑化を図る。

《南北幹線の整備促進》

中海岸寒川線は、骨格的な道路ネットワークを構成する南北軸として整備を促進する。

《海へのアクセス機能の強化》

交流拠点エリアへのアクセス強化を図るため、中海岸寒川線を整備促進し、併せて自動車駐車場の設置についても検討する。

茅ヶ崎駅からの歩行を中心としたアクセス道路は、茅ヶ崎停車場茅ヶ崎線(雄三通り)を個性ある店舗と公共空間を持ったなぎさプロムナードとして、高砂通りと漁港通り(サザン通り)を歩車共存の快適なコミュニティ道路として整備促進する。

《渚と調和した海岸への地下道・歩道橋の整備》

国道 134 号の 4 車線化に伴う市街地から海岸へのアクセス確保を図るため、同路線に連絡する主要道路は地下道または歩道橋の設置を進める。

設置に際しては、渚と調和する良好な都市景観の形成に努める。

(3) 漁港区域整備基本構想

水産業流通推進ゾーン：臨港道路、駐車場の導入

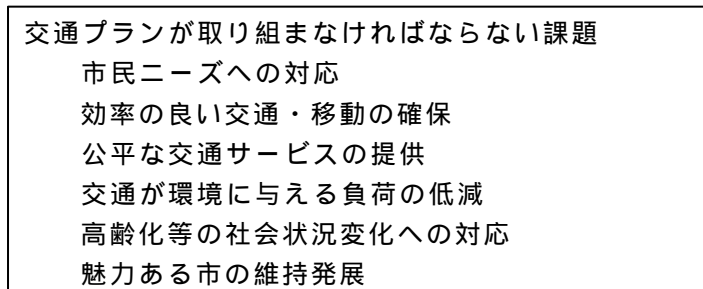
生活アメニティ向上ゾーン：駐車場、遊歩道の導入

海岸利用推進ゾーン：遊歩道、駐車場の導入

(4) 茅ヶ崎市総合交通プラン

交通体系整備の基本コンセプトには、自動車を便利に快適に利用できる環境を整えてきたこれまでの考え方から、人や公共交通を主体に、過度に自動車に頼ることなく移動できる環境づくりを目指す考え方への方向転換を図っている。

図 交通体系整備のコンセプト



基本コンセプト：

**『ひとを中心に考え、徒歩・自転車・公共交通を主体にした
バランスある交通体系の構築』**

基本コンセプトに従い、基本方針として、5つの柱を設定した。

- ・市民のための空間を確保する交通環境の整備
- ・市民の生活と地域の発展を支える交通環境の整備
- ・良好な自然環境と調和する交通環境の確保
- ・拠点開発やまちづくりと整合した交通体系の確保
- ・誰にでもやさしい自由な移動環境の確保

自転車の利用促進に係わる施策の実施

生活自転車ネットワークの形成

観光レクリエーション自転車ネットワークの形成

環状道路の外側に設置した駐車場を利用したパークアンドサイクルライドの導入

観光レクリエーション用のレンタルサイクルの導入

自転車通勤者の支援

(5) 都市計画

茅ヶ崎漁港地区地区計画

ふれあいを育む交流拠点として必要な区画道路を整備する。

都市計画道路中海岸寒川線

サザン通りは、一部区間は都市計画道路中海岸寒川線に指定されている。

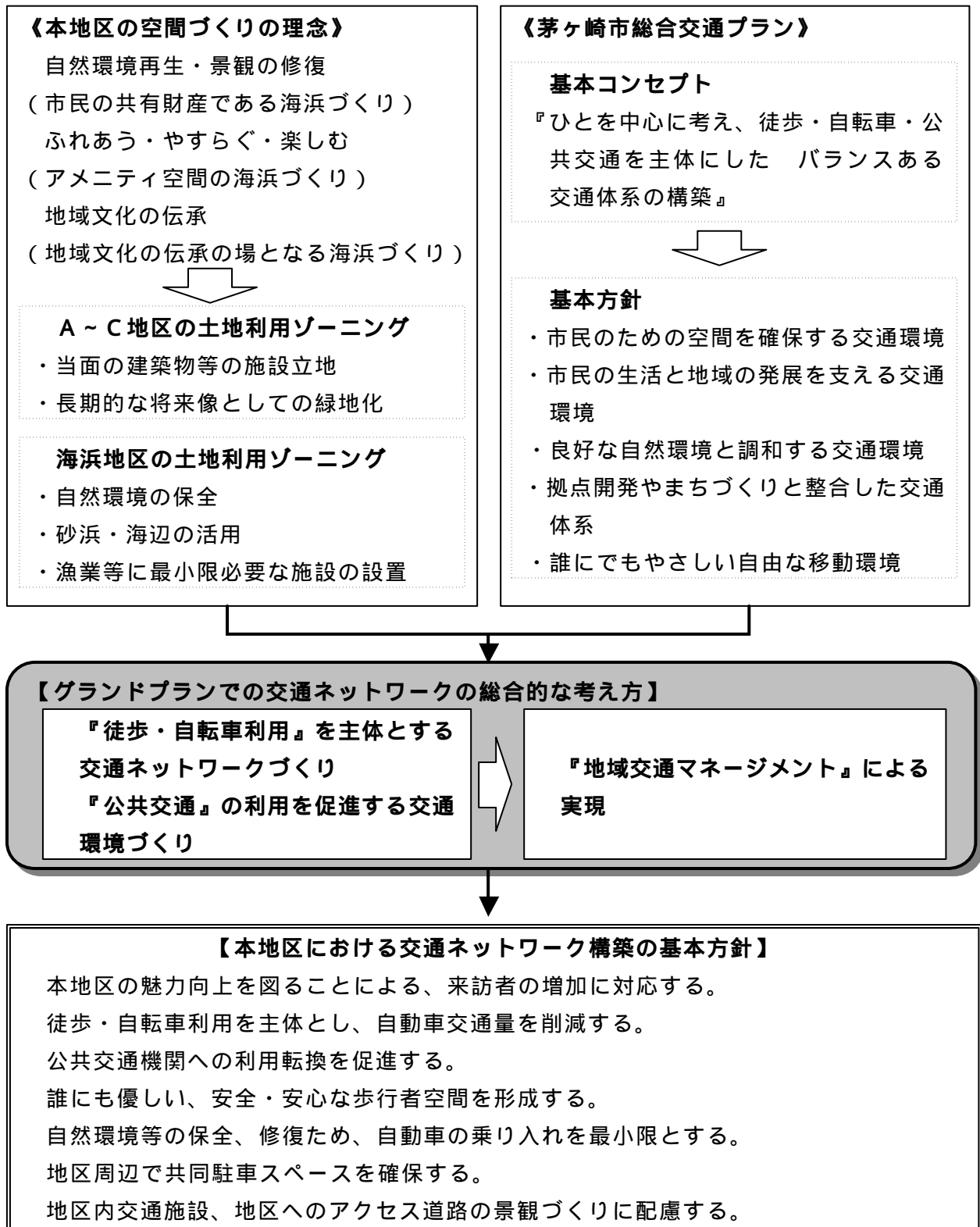
都市計画道路中海岸寒川線の計画されているルートは、中海岸から茅ヶ崎市北側市街地を結んでおり、茅ヶ崎駅及び中心市街地を結んでいない。

現在、整備の目途は立っていない。

3. 交通ネットワークを検討する上での基本的な考え方

(1) 交通ネットワークの基本方針

本地区における交通ネットワーク形成の基本方針は、本地区の「空間づくりの理念」「土地利用ゾーニング」、及び既存計画である「茅ヶ崎市総合交通プラン」における基本コンセプトを踏まえて設定する。



(2) アクセス道路及び交通手段の条件整理

本地区へのアクセスは、次のとおり考えられる。

国道 134 号からの直接アクセス

サザン通りや南湖通りから国道 134 号を横断するアクセス

サイクリング道路からのアクセス

交通手段としては、次のとおり考えられる。

自動車・自動 2 輪車

公共交通（バス）

自転車

徒歩

(3) 自動車交通ネットワークの検討項目

道路機能の位置づけを明確にする。

- ・ 国道 134 号、サザン通り、南湖通りの位置づけと機能
- ・ 区画道路の位置づけと機能

なお、サザン通りの途中から分岐する都市計画道路中海岸寒川線の計画ルートについては、将来的に整備の目途が立っていないこと、中心市街地には直接的にアクセスしていないことから自動車交通ネットワークの検討対象としないこととする。

(4) 駐車場整備の検討項目

自動車利用による来訪者に対する駐車場を確保する。

- ・ 駐車場利用の想定
- ・ 駐車場の配置
- ・ 駐車場の運営・管理体制

(5) 歩行者動線の検討項目

本地区へ安全に誘導する歩行空間の確保、地区内を回遊するネットワークを確立する。

- ・ 周辺市街地から本地区へのアクセスルートの位置づけ
- ・ 駐車場から本地区、海浜地区へ安全に誘導する歩行空間の確保
- ・ ユニバーサルデザインの考え方

(6) 自転車動線の検討項目

本地区へ来訪する交通手段としてだけでなく、レクリエーション活動を支援する観点からも検討する。

- ・ 自転車での来訪者のための駐輪場の確保
- ・ レクリエーションとしてサイクリングを楽しむための拠点形成と体制づくり

(7) 広域交通ネットワーク

公共交通とサイクルネットワークによる広域交通ネットワークを確立する。

- ・ 茅ヶ崎駅からのバス利用の想定
- ・ 環境負荷軽減への対応
- ・ 海岸地区と中心市街地との連携によるまちの活性化
- ・ 通年利用できるパーク＆サイクルライドシステム

4. 道路ネットワークのあり方

基本方針

本地区へのアクセスは、徒歩・自転車をメインに考える。
 本地区内への自動車交通の乗り入れは、極力、抑制していく。
 区画道路は、歩行者を優先とする。

本地区及び地区へアクセスする道路ネットワークの考え方は、次のとおりとする。

種別	路線名称	ネットワーク形成の方針
広域幹線軸	国道 134 号	<p>茅ヶ崎海岸沿いを東西方向に通リ、茅ヶ崎市周辺都市間を結ぶ広域的な幹線道路である国道 134 号を位置づける。</p> <p>市内外から本地区へのメインアクセス道路としての機能を保持する。</p> <p>現在、幅員 25m の 4 車線の道路として拡幅整備中である。整備後には、地区に不要となる通過交通をスムーズに流し、滞留させない機能を有することとなる。</p> <p>本地区への来訪者の自動車交通を国道 134 号北側に確保する駐車場に誘導し、国道 134 号から地区内へ直接的な乗り入れができないような交通誘導、制御を検討していく。</p>
幹線軸 (地区外)	サザン通り	<p>茅ヶ崎駅及び中心市街地と本地区を直接的に結びつけるサザン通りを位置づける。</p> <p>サザン通りは、中心市街地から本地区への歩行者・自転車及び公共交通によるメインアクセス道路として位置づける。</p> <p>メインアクセス道路にふさわしい、快適で魅力ある街路づくり、沿道地権者等の協力のもと沿道景観づくりを検討していく。</p> <p>さらに、将来的には歩行者・自転車交通と自動車交通を分離し、安全性の向上を図るなど、メインアクセス道路としての機能を高める。</p>
	南湖通り	<p>本地区周辺の市街地内を通り、本地区に至る南湖通りを位置づける。</p> <p>南湖通りは、歩行者・自転車及び自動車による本地区へのアクセス道路として位置づける。</p> <p>市街地から本地区へわかりやすく、快適に誘導するサインの充実を図り、各種交通でのアクセス機能を強化する。</p>

種別	路線名称	ネットワーク形成の方針
区画道路	A ~ C 地区内の道路	<p>地区内居住者及び漁港等の産業活動のための道路として位置づける。</p> <p>地区内の生活及び産業活動に必要な自動車交通のみの通行を許容するものであり、地区内の円滑な交通処理と災害時における避難路などの機能を担う。</p> <p>平常時において、各道路とも歩行者を優先する道路または歩車が共存する道路として再整備し、自動車交通の進入と速度の抑制を図る。また、自動車が通行できる曜日・時間帯を制限するなど、ソフト的な対応も併せて検討していく。</p>

図 段階的な道路ネットワーク

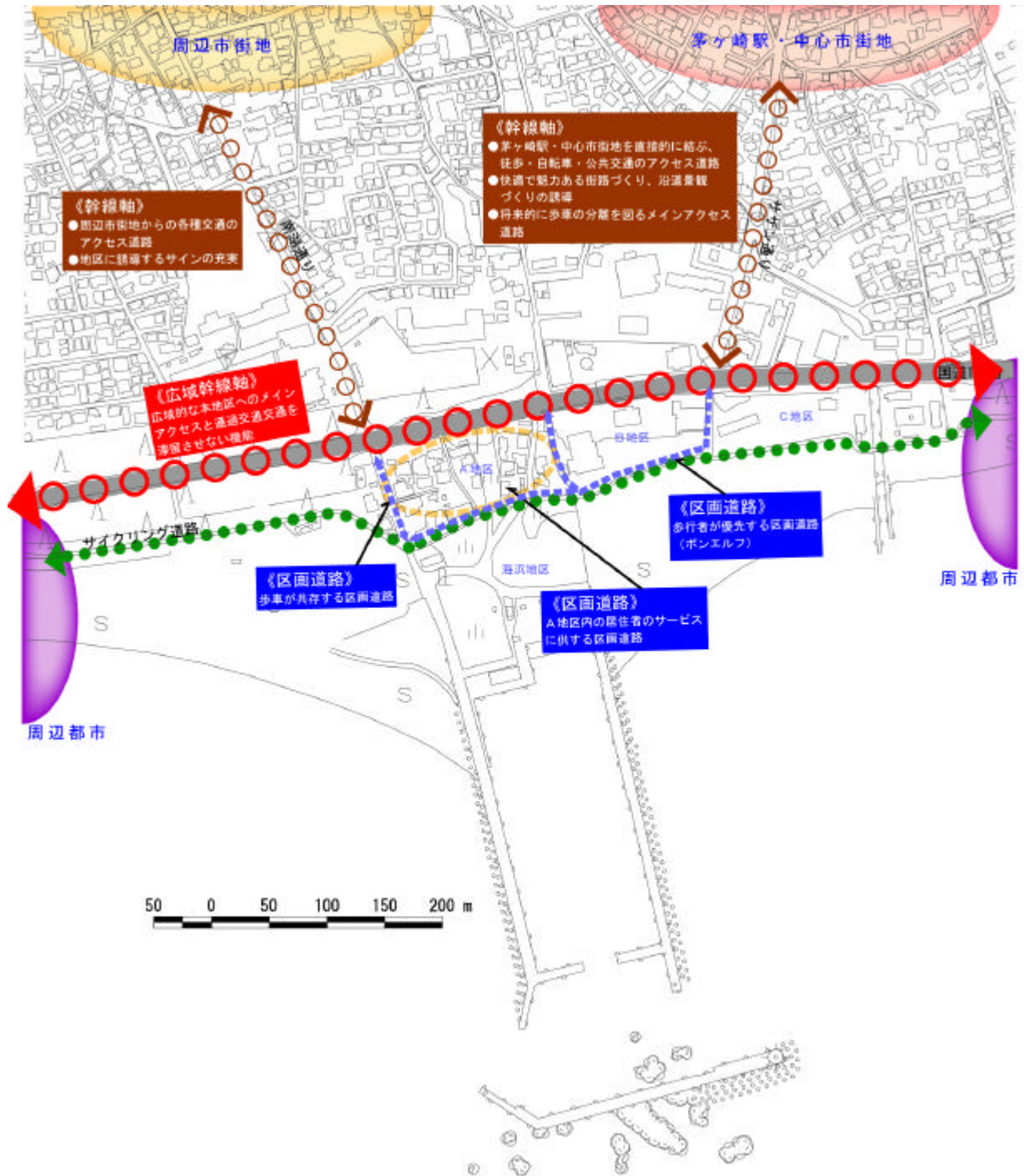
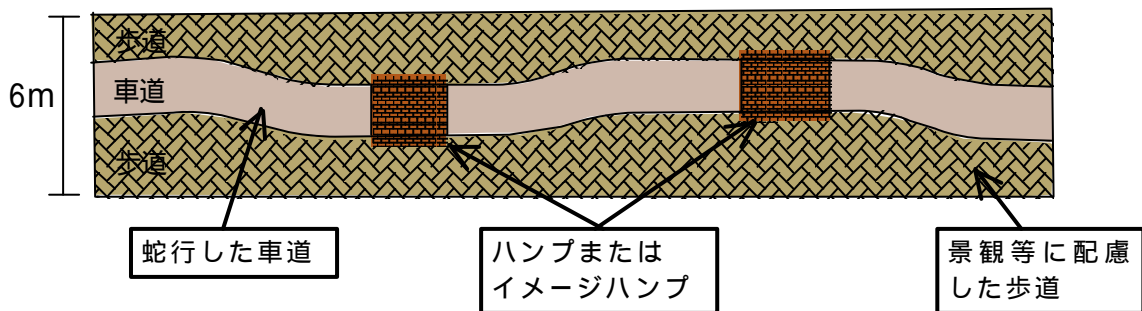


図 歩車が共存する区画道路のイメージ
(ボンエルフ)



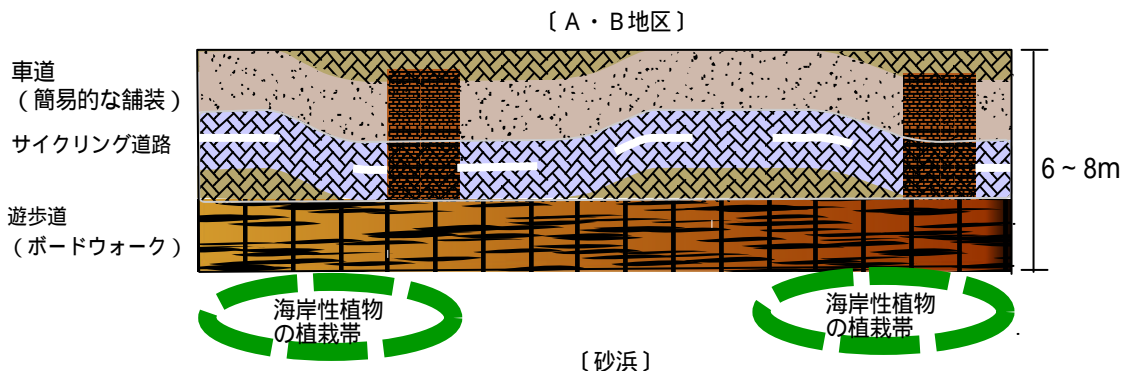
【市道 2059 号・市道 2060 号・(仮) A 地区西道路】

漁港関係、荷下ろしなど、地区に必要最小限の自動車の通行を許容する道路とする。歩車が共存する道路であり、ボンエルフとして整備し、歩行者の安全性を確保する。道路にハンプ(イメージハンプ)や凹凸舗装等を施し、速度を抑制する。歩道等の舗装は自然感を出す色彩、素材を使用する。



【(仮)なぎさの小径】〔市道 2615 号・(仮) A 地区南道路〕

サイクリング道路及び遊歩道(ボードウォーク)と並行する区画道路は、『(仮)なぎさの小径』と位置づけ、歩道・遊歩道・自転車道・車道が共存する道路空間を再整備する。区画道路への自動車の進入は、速度制限や曜日・時間帯による通行規制を行う。ボードウォーク沿いには、海岸性植物の植栽をスポット的に配置する。



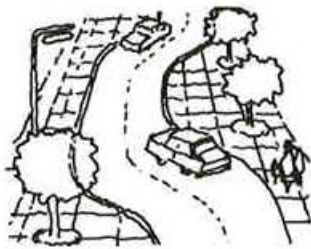
ボンエルフとは

歩行者と自動車とが共存できる歩車融合型の道路のこと。語源は、オランダ語で「生活の庭（woonerf）」。「Woon」が「居住」、「erf」が「中庭」。街路を蛇行（クランクやスラローム）させたり、ハンプ（路上の起伏）を付けたりして、通行する車のスピードを抑える工夫をしている。歩道を設けずに、生活者の快適性や子どもが遊べる安全性の確保と、景観形成が重視されている。

ハンプとは

自動車のスピードを抑えるために、街路の車道部分を盛り上げて舗装した部分。「hump」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味。路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促す。路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙うタイプを「イメージハンプ」という。

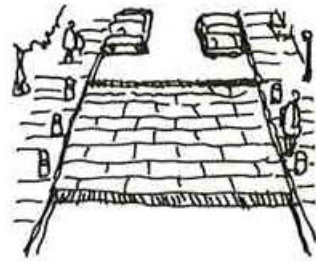
一般的なボンエルフのイメージ



曲りくねった車道



折れ曲がった車道と舗装の変化



車道上のこぶ(ハンプ)

5 . 駐車場整備のあり方

基本方針

本地区には、漁業関係者等の必要最小限の駐車スペースを確保する。
 本地区への来訪者の駐車場は、基本的に国道 134 号北側に確保し、地区内に共同駐車場は設けない。
 徒歩・自転車及び公共交通機関による来訪を促し、駐車場容量を減少させる。

(1) 基本的な考え方

浜辺、漁業関係者の駐車スペース

浜辺の自然環境等を保全、修復するため、地区内においては、漁業関係者等の必要最小限の駐車スペースのみを確保する。

海浜地区西側にある暫定駐車場は廃止するとともに、既存計画で定められている国道 134 号南側での駐車場の整備等は受けないものとする。

国道 134 号北側の駐車場の確保

観光・レクリエーション等の目的で訪れる人のための駐車場は、国道 134 号北側(地区外)の既存駐車場や空閑地等を活用して確保する。

(2) 駐車場の配置方針

位置	配置及び整備・確保の方針
国道 134 号 北側 [地区外]	<p>国道 134 号の北側において、海水浴や浜辺での観光・レクリエーション等に訪れる人のための駐車場を整備、確保する。</p> <p>既存の県営茅ヶ崎西浜駐車場は、将来も駐車場としての利用を継続できるよう県へ要請する。また、地引き網など団体で訪れる観光バス等の大型車にも対応できる駐車場として、その機能を確保する。</p> <p>その他、国道 134 号北側に分布している民間所有の駐車場または未利用地を時間貸し駐車場に活用していく。</p> <p>駐車場利用者は次のように想定し、利用目的に見合うよう、自動車交通を誘導していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県営茅ヶ崎西浜駐車場 : (海岸西側暫定駐車場の代替機能) 漁港利用者、釣り船客、A 地区への宿泊者・食事・買い物等の客、レンタサイクル利用者、海岸利用者 など ・民間時間貸し駐車場 : B 及び C 地区利用者、海岸利用者 など <p>駐車需要のピーク時(7 ~ 8 月)に滞留する車両が発生しないよう、ピーク時の既存の駐車容量を確保する。</p>

位置	配置及び整備・確保の方針
漁港北側	<p>漁港従事者、漁業関係者及び遊漁船客のための駐車スペースを確保する。廃止される海岸西側暫定駐車場の代替機能を一部補完する。</p> <p>駐車場は、必要最小限の規模を確保する。漁港周辺整備構想では、遊漁ピーク期の需要予測から駐車場必要台数を 164 台と算出している。海岸の自然環境を保全、修復していくこと、海岸地区への自動車の乗り入れを抑制していくこと等の方針を踏まえると、この駐車台数を少しでも減少させることが必要であると考えられる。本グランドプランでは概ね 100 台程度の駐車台数を確保することを想定して検討を行うものとする。今後、漁業関係者との調整が必要となる。</p> <p>景観に配慮し、周囲を植栽で覆うことや砂浜を維持する舗装面とすることなどの工夫を図る。</p>
A 地区	<p>A 地区の居住者等の駐車スペースは、各戸の敷地内に確保する。</p> <p>民宿・釣り宿等の宿泊者のための駐車場は、漁港北側または国道 134 号北側の駐車場を利用していく。</p>
B 及び C 地区	<p>立地する施設の運営に最小限必要な荷捌き、運搬用の車両などの駐車スペース、障害者用の乗降スペース等を地区内に確保する。</p>

(3) 国道 134 号北側における駐車場確保の考察

地区外に、新たに確保すべき駐車容量

本地区内に設置されている現況の駐車場の将来方針は次のとおりとする。

- ・地区内の既存駐車容量のうち、漁港北側に設置する駐車場で 100 台程度を確保する。
- ・上記以外の駐車場は、国道 134 号周辺において確保する。
- ・駐車場の利用実態調査でも明らかなように、最盛期を外すと海水浴シーズンの休日でも 3 割程度の利用率に止まっている。このことから、地区外に確保する駐車容量は、地区内の既存駐車容量全てを確保するものではなく、平均的な休日の駐車容量を確保することとする。本検討では、約 6 割の駐車場を地区外に確保することとし、検討を進める。
- ・地区内の既存駐車容量から減少した駐車台数は、徒歩・自転車及び公共交通機関の利用による来訪にシフトするよう誘導していく。

上記の将来方針に基づくと、国道 134 号北側に 371 台分の駐車スペースを確保することとなる。

本地区内の駐車場	現況の駐車容量(台)
漁港西側駐車場	300
サザンビーチ駐車場(県有地部分)	150
サザンビーチ駐車場(海水浴場部分)	300
グランドホテル下駐車場	35
計	785

徒歩・自転車及び公共交通機関の利用にシフトし、減少する駐車台数
 $\cdot 785 \text{ 台} \times 0.4 = 314 \text{ 台}$

地区内外に確保するの駐車台数
 $\cdot 785 \text{ 台} \times 0.6 = 471 \text{ 台}$

《地区内》
 漁業関係者の車両の駐車場を整備する。
 (駐車容量：100台を想定)

《国道134号北側》
 西浜駐車場(県営)、民間駐車場(相模興業所有地等)へ駐車スペースを確保する。
 (駐車容量：371台分を新たに確保)

国道134号北側で新たに供給できる駐車容量

国道134号北側において活用できる駐車場として、「県営茅ヶ崎西浜駐車場」と「相模興業所有地に整備が計画されている民間駐車場」が挙げられる。これらの駐車場は、将来、2層化を図ることなどにより、駐車スペースの増加を図るものとする。

上記の方針から、各駐車場で新たに供給できる駐車容量は次のとおりとなる。

県営茅ヶ崎西浜駐車場

- ・2層化することにより、将来駐車台数は335台とすることができる。
- ・既存の駐車台数が186台であり、これを差し引くと149台分の増加が見込まれる。

相模興業所有地の駐車場

- ・2層化で整備した場合に所有地の規模から、220台の将来駐車スペースを創出することができる。
- ・現況は、一般利用者に時間貸ししていない駐車場であることから、この220台が新たに供給されることになる。

《新たに供給できる駐車容量》			
149(台)	+	220(台)	= 369(台)
〔県営茅ヶ崎西浜駐車場増加分〕〔相模興業所有地創出分〕〔新たに供給できる駐車容量〕			

	面積(m ²)	平面の駐車容量(台)	2層化による増加駐車容量(台)	将来駐車台数(台)
西浜駐車場		186	149	335
相模興業	3,054	122	98	220
計		308	247	555
備考		西浜駐車場は既存の駐車容量 相模興業駐車場は、1台あたり25m ² の駐車スペースとして算出	既存駐車台数の8割を見込む	

国道 134 号北側で新たに供給できる駐車容量は 369 台と算出された。これは、国道 134 号北側に新たに確保すべき駐車台数 371 台とほぼ一致する結果となっている。したがって、現在の地区内の駐車場から減少する 314 台分に対する、徒歩・自転車・公共交通機関への利用促進を支援する方策が重要となる。

今後の検討課題

【土地所有者との調整】

- ・国道 134 号北側で確保される駐車場は、県及び民間の所有地を借り上げて駐車場として利用すること、駐車場経営を行う土地所有者と連携を図っていくことなどが想定される。このことから、恒久的に駐車場としての利用が確保できるよう土地所有者等との調整を図る必要がある。

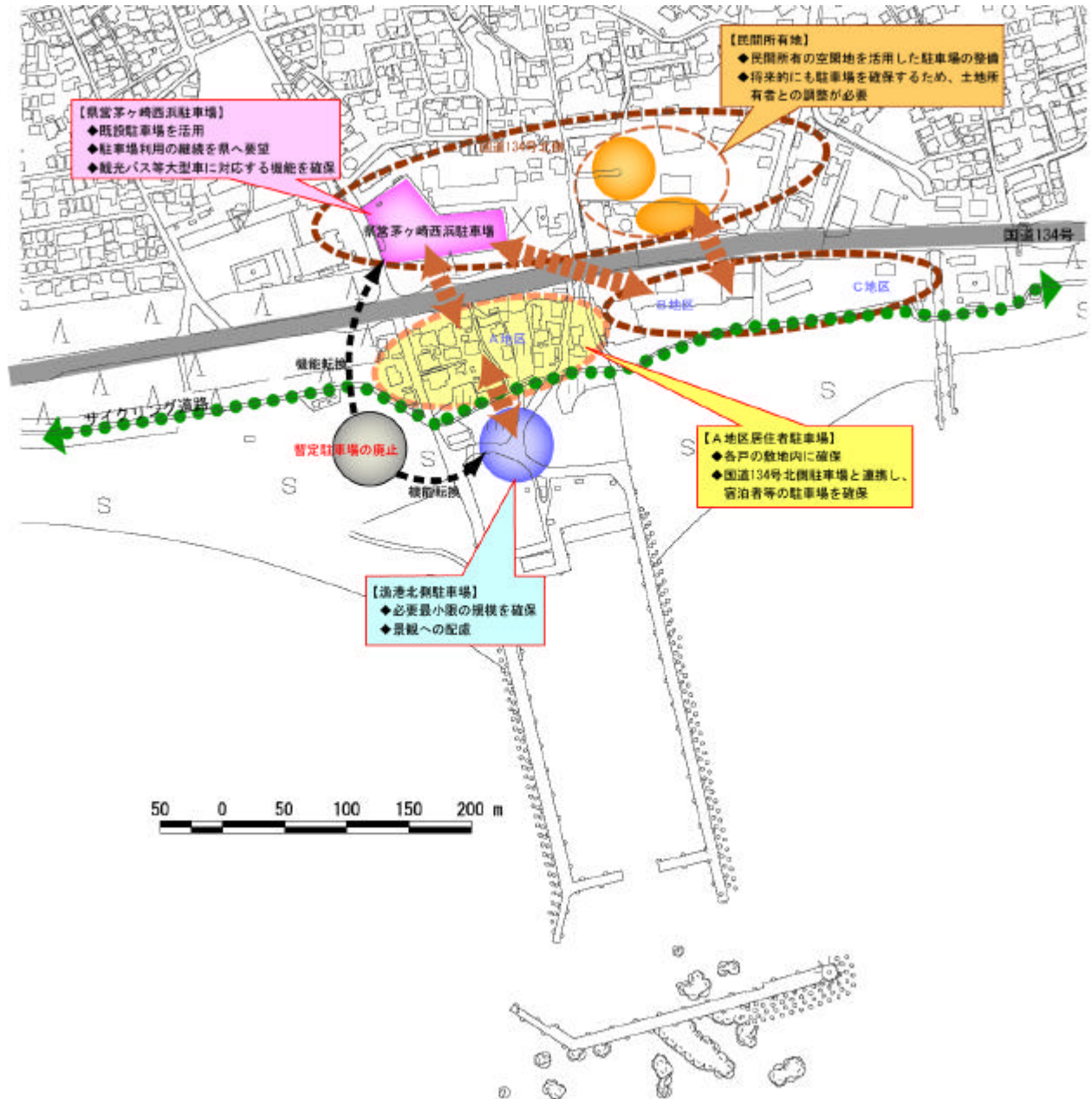
【バス交通の活性化】

- ・国道 134 号北側で確保される駐車容量の算出において、314 台分の駐車容量を徒歩・自転車・公共交通機関へのシフトさせることを見込んでいる。特に、多数の来訪者を輸送するためには公共交通機関の充実が重要であり、既存の公共交通機関であるバス交通との連携強化や利用促進等、バス交通の活性化を図る必要がある。

【駐車場の維持管理体制】

駐車場の維持管理体制について、官と民、各種市民団体等が協働して取り組む体制づくりを検討していく必要がある。併せて、駐車場の維持管理体制と A～C 地区の施設管理者等との連携体制のあり方を検討する必要がある。

図 駐車場の整備方針



6．歩行者動線のあり方

基本方針

交通結節点である茅ヶ崎駅（中心市街地）からのアクセスは、サザン通りを中心とする。地区内の道路は、環境、景観に配慮した歩行者空間を形成する。誰にでも優しく、地区へ安全に誘導できるユニバーサルデザインへ配慮する。

（1）基本的な考え方

地区外からのアクセス

自動車利用者の動線として、国道 134 号北側駐車場からの動線を確保する。
徒歩による来訪者の動線は、本地区と茅ヶ崎市の中心地を直接的に結ぶサザン通り、南湖通りからのアクセスをメインに考える。
国道 134 号の横断箇所は、サザン通りから B 及び C 地区にアクセスする既存のアンダーパスを活用するほか、新たな横断箇所を整備する。

地区内の回遊ネットワーク

海浜地区と A～C 地区を結ぶ動線を確保する。
A～C 地区の連絡は、国道 134 号の歩道空間を活用する。特に B 地区及び C 地区の土地利用方針はそれぞれ“アメニティゾーン”“マリンスポーツ支援ゾーン”に位置づけられており、多数の来訪者を迎える場にふさわしい歩行者の「たまり」を創出していく。
サイクリング道路に並行して、東西方向の砂浜を結ぶ歩行者の回遊動線を確保する。

ユニバーサルデザインの配慮

歩行者の動線は、自動車交通と分離することを基本とするが、歩行者と自動車交通が共存する道路については、その優先順位を明確にするとともに車両交通の速度を抑制し、安全・安心な歩行空間を確保する。
誰もが安心・安全に歩行できるよう、ユニバーサルデザインや歩道景観に配慮した歩行者動線を確保する。

(2) 整備方針

1) 地区へのアクセス

名称	配置及び整備の方針
サザン通り	<p>茅ヶ崎駅周辺及び中心市街地や周辺住宅市街地等と本地区を結ぶ道路であり、地区への歩行者のメインアクセス道路として位置づける。</p> <p>本地区と中心市街地を直接的に繋ぐメインアクセス道路にふさわしい沿道景観の形成を誘導していく。</p> <p>《景観誘導例》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道の建物、垣柵のデザインの統一へ向けた誘導（沿道地権者の協力） ・景観に配慮した舗装 ・電線、電柱の地中化 ・サインの統一、ストリートファニチャの設置 <p>海岸地区にアクセスする他の路線より自動車交通量が少ないことから、将来的には歩行者・自転車交通と自動車交通を分離し、安全性の向上を図るなど、歩行者のメインアクセス道路としての機能を高める。</p> <p>段差のない道路への改修、休憩スペースとなるベンチやポケット広場を設置することなど、ユニバーサルデザインにも配慮する。</p>
南湖通り	<p>周辺住宅市街地から本地区へ歩行者を導くネットワーク道路であり、歩行者を楽しく、わかりやすく誘導、案内できるようなサインの配置を施す。</p>
駐車場からのアクセス動線	<p>県営茅ヶ崎西浜駐車場など国道 134 号北側の駐車場から地区へアクセスする道路として位置づける。</p> <p>駐車場と本地区との間は、歩行者優先の道路として整備し、安全な歩行空間を確保する。</p>
国道 134 号交差箇所	<p>サザン通りから国道 134 号を立体交差している既存のアンダーパスを活用するとともに、来訪者の地区へのメインアクセス道路、玄関口として位置づけ、街路景観形成を図る。</p> <p>サザン通り～南湖通り間の交差点 3 か所は、既存の信号機及び横断歩道の設置を維持し、信号制御による地区へのアクセスを確保する。</p> <p>地区の中央部交差点付近に、安全に通行できる新たな立体交差(アンダーパスまたは歩道橋)の整備を検討していく。</p> <p>国道 134 号交差箇所への新たな立体交差整備についての留意事項は次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンダーパスを整備する場合には、津波等の災害を想定し、防災に対する工夫を施す必要がある。 ・歩道橋を設置する場合には、施設に景観材を用いて周辺景観との調和を図ること、富士山や箱根・丹沢山系の遠景眺望を阻害しないことなどに配慮する必要がある。

2) 地区内のネットワーク

名称	配置及び整備の方針
<p>国道 134 号沿い</p>	<p>国道 134 号沿いに位置する A ~ C 地区の連絡は、国道 134 号の歩道等を活用し確保する。</p> <p>国道 134 号歩道は、現在進められている「国道 134 号街路事業」の整備にもとづくものとし、片側幅員 4.0m 以上の歩道を確保する。</p> <p>B 地区及び C 地区国道 134 号沿いの宅地については、道路側の一部敷地をセットバックなどを行うことによって空間を確保し、国道 134 号歩道部と一体化したゆとりある歩行者空間を形成する。</p>
<p>海浜地区へのアクセス</p>	<p>国道 134 号交差点から海浜地区を結ぶ 3 本の既存道路を海浜地区へのアクセス道路として位置づける。</p> <p>中央及び東側(サザン通り)の道路は歩行者専用道路として利用を図る。</p> <p>西側(南湖通り)は、漁港関係者の産業活動や A 地区居住者の生活を支援する機能を有していることから、車両交通の速度を減速させるよう工夫を施した歩行者と車両が共存する道路を整備する。</p>
<p>浜辺のボードウォーク</p>	<p>地区の中央部を東西方向に横断するサイクリング道路に並行して、海岸を回遊する歩道を配置する。</p> <p>歩道は、海岸の自然環境を保護することや修景に配慮し、ボードウォーク(木道)を整備する。また、ボードウォークには木製の手すりを設置し、障害者やお年寄りなどの歩行にも配慮する。</p>

7. 自転車動線のあり方

基本方針

環境負荷の少ない自転車を利用促進するための環境を整備する。
 新たなシステムとして、観光レクリエーションの自転車利用やパークアンドサイクルライドを推奨し、これに対応するサイクルネットワーク、レンタサイクルシステムを構築する。

(1) 基本的な考え方

サイクリングの拠点と軸

地区へ来訪する交通手段であるとともに、海浜の自然環境を人々が感じるレクリエーション活動を支援するため、サイクリングの拠点と軸を地区内に配置し、サイクルネットワークを形成する。

「茅ヶ崎市総合交通プラン」に示す基本コンセプトを踏まえ、駐車場配置との連携を図り、自転車利用を促進するパーク&サイクルライドシステムを構築する。

砂浜に設置されている既存の自転車・自動二輪車の駐輪スペースは、その機能をサイクリング拠点に移すこととする。

レンタサイクルの運営

地区内及び茅ヶ崎海岸を楽しむレクリエーションの一環として、誰もが気軽に利用できるレンタサイクルシステムを検討する。

(2) 整備方針

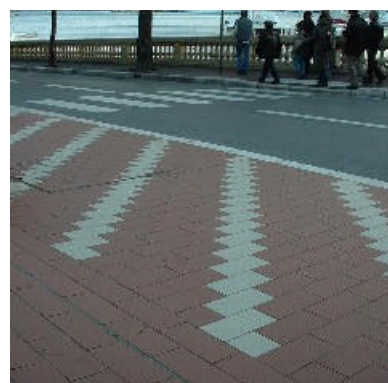
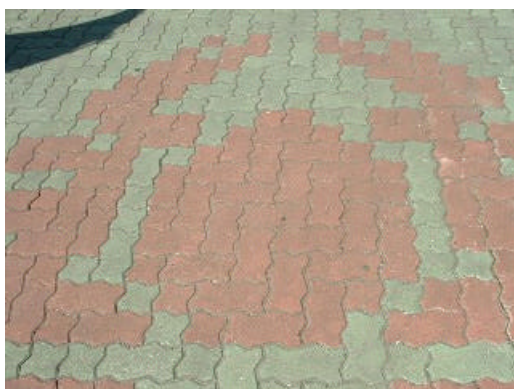
名称	配置及び整備の方針
サイクリング拠点	<p>サイクリング拠点は、次の2か所に配置する。</p> <p>1) マリンスポーツ・レクリエーション系の空間づくりを目指すC地区</p> <p>2) 自動車利用とレンタサイクルの乗り換えがスムーズに行うことができる県営茅ヶ崎西浜駐車場内</p> <p>サイクリング拠点への導入施設は、次のとおりイメージする。</p> <p>1) C地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車及び自動二輪車駐輪場 ・休憩施設、公衆トイレ ・植栽帯、高木の木陰 など <p>2) 県営茅ヶ崎西浜駐車場内</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来訪者の自転車及び自動二輪車の駐輪場 ・レンタサイクル、パーク&サイクルライドの中継所（受付事務所、レンタサイクルの保管所等） ・植栽帯、高木の木陰 など

名称	配置及び整備の方針
サイクリング道路	地区の中央部を東西方向に横断する既存のサイクリング道路を活用する。並行して整備されるボードウォークとの調和を図るよう、インターロッキングやカラー舗装等を施し、景観形成に配慮する。
海岸の自転車置き場	サイクリング道路と区画道路が交差するポイントには、交差する道路のコーナー等を活用し、気軽に自転車を止めて海岸に近づくことができる自転車置き場を提供する。 自転車置き場は、砂地を敷きならすことやインターロッキング等の簡易的な施設とし、周辺の景観にも配慮する。

インターロッキングとは

側面にギザギザをつけて噛み合わせをよくしたレンガ状のブロックを路盤に砂のクッションをつくり敷き並べた舗装。デザイン性豊かな場所で用いられ、また、透水性に優れており、色や配置の変更で任意のデザインがしやすいのが特徴である。

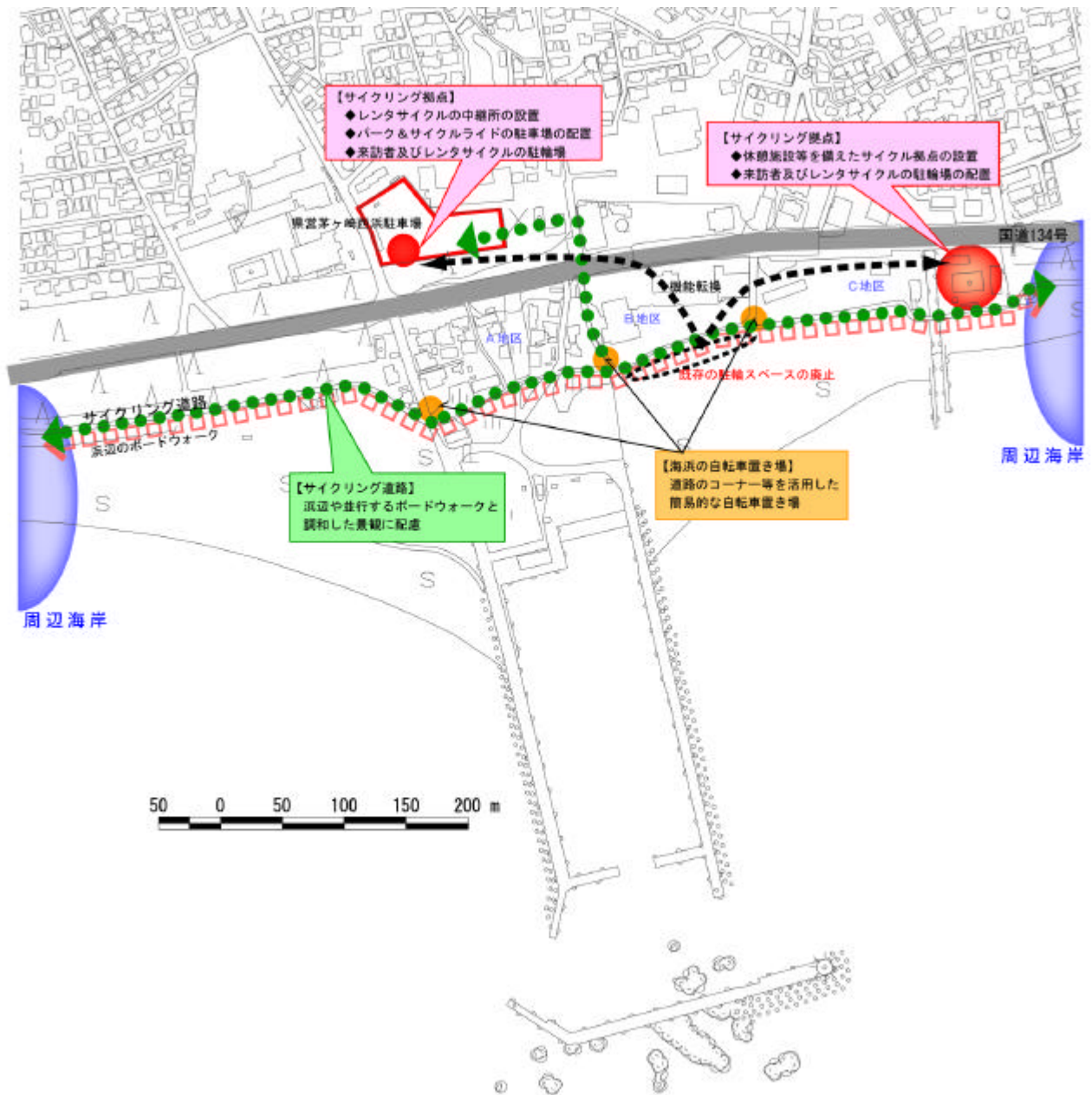
インターロッキングの例



(3) レンタサイクルの運営のあり方

レンタサイクルを含めたサイクリング拠点施設の管理運営体制については、本地区内に留まらず、茅ヶ崎市内及び茅ヶ崎海岸全体での広域的なレンタサイクルシステムの確立を目指し、官と民、各種団体等が協働して取り組む体制を検討していく。

図 自転車動線の整備方針



8 . 海岸と中心市街地の広域交通ネットワーク

基本方針

自動車利用から転換される来訪者を増加させるため、環境負荷の少ない公共交通機関や自転車利用の環境の向上を図る。
周辺の活性化を促進する広域ネットワークを形成する。

(1) 公共交通の基本的な考え方

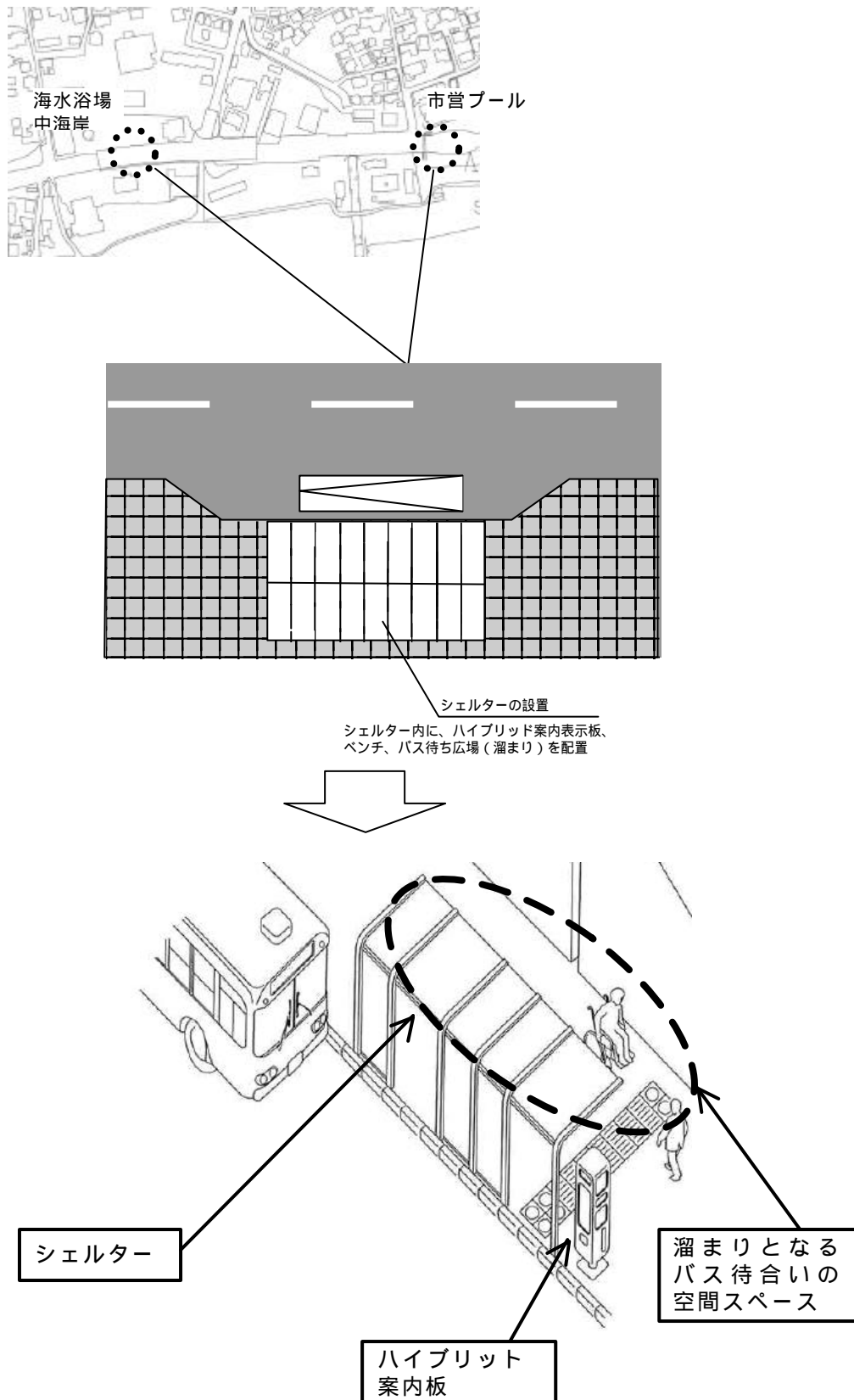
本地区への最寄りの公共交通は、民間バスと市営コミュニティバス“えぼし号”が茅ヶ崎駅～中海岸間を運行しており、公共交通の結節地点である茅ヶ崎駅と本地区を結ぶバスの運行路線を維持していく。

環境負荷の軽減を図ること、高齢者、障害者、子どもたちや子ども連れなどの様々な人々の海岸への足（交通手段）を確保していくことを目的に、バス交通の利便性の向上を図る。

(2) 公共交通の整備方針

名称	配置及び整備の方針
バス交通の充実	今後とも、民間及び市営コミュニティのバス交通の運行を継続するとともに、通常時の運行本数増発、ハイブリット車両の導入など、利用の拡充を関係機関に要望していく。 海水浴シーズンやイベント時にはシャトル便の増設を要望していく。また、シャトル便の運行ルートにはサザン通りを活用していくことを検討していく。
バス停留所の整備	バス停留所には、シェルターやベンチ、案内板などの施設を施したハイブリッドバス停留所を設置するとともに、車いすの方でも余裕を持ってバス待ちができる空間スペースを確保する。なお、バス停留所及びバスベイは、民地の一部を提供していただくよう、地権者との調整を図るものとする

図 バス停留所のイメージ



(3) 広域的なサイクルネットワーク形成の基本的な考え方

本地区周辺を含めた茅ヶ崎海岸全体や茅ヶ崎市の中心地、主要施設を結ぶ自転車動線、サイクリングの拠点施設を配置し、市全体及び茅ヶ崎海岸の広域的なサイクルネットワークの構築を目指す。

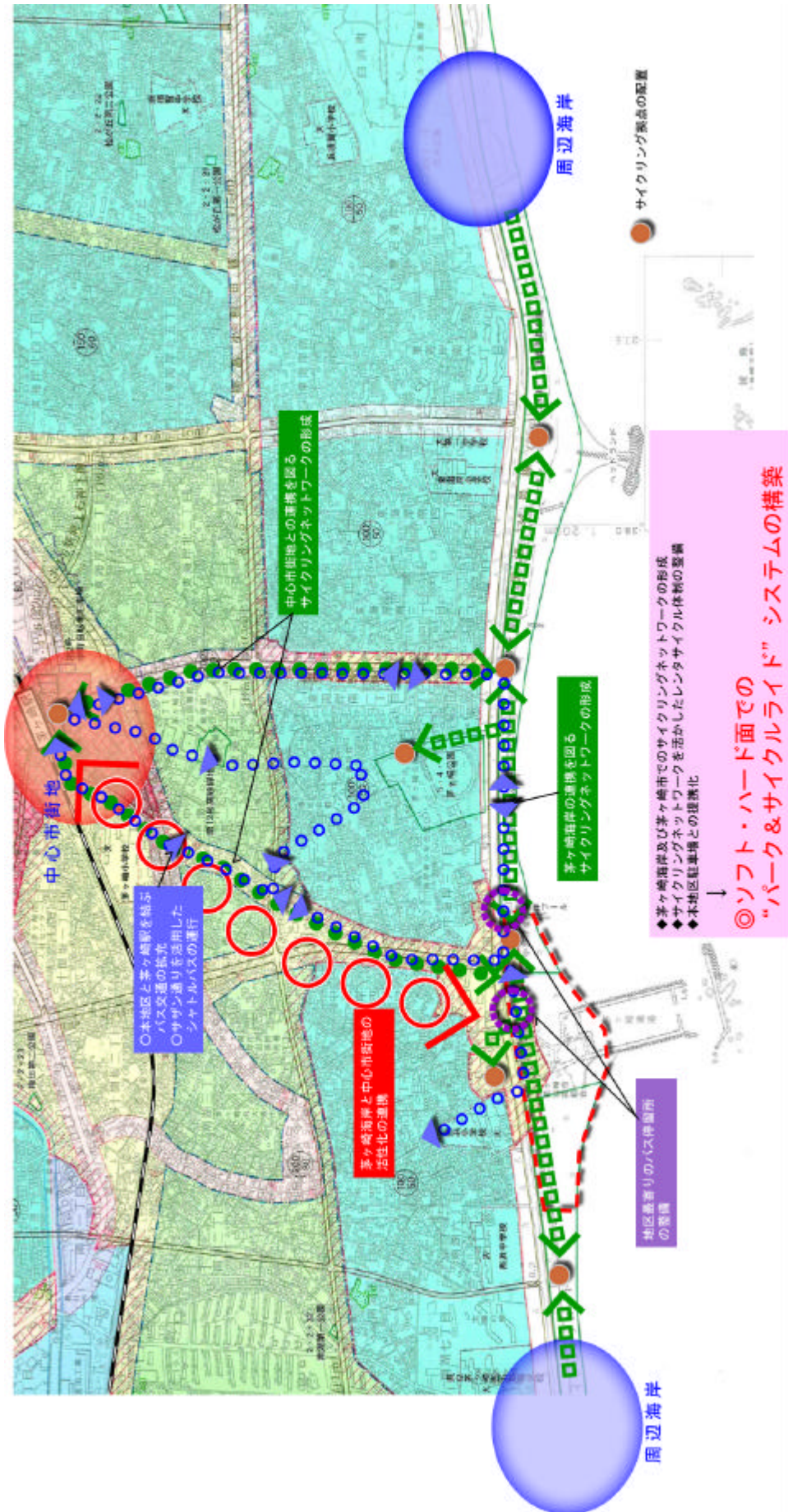
広域的なサイクルネットワークの効果として、以下の効果を期待する。

- 市街地及び海岸地区への自動車交通を抑制することによる環境負荷の軽減
- 中心市街地と海岸地区の連携による相互の活性化促進
- 海岸地区の通年利用の促進

(4) 広域的なサイクルネットワークの整備方針

名称	配置及び整備の方針
茅ヶ崎海岸(サイクリング道路)の連携	<p>本地区周辺の海岸を結んでいる既存のサイクリング道路を活かし、茅ヶ崎海岸のサイクリングネットワーク軸を形成する。</p> <p>主要な海岸や施設には、来訪者のための駐輪場や休憩施設を備えるとともに、レンタサイクルの中継所となるサイクリング拠点を設置する。</p>
中心市街地との連携	<p>茅ヶ崎駅周辺の中心市街地と茅ヶ崎海岸を直接的に結ぶ幹線道路であるサザン通りと雄三通りを中心市街地との連携を図るサイクリングネットワーク軸と位置づけ、自転車専用レーンの新設や歩道の拡幅等を関係機関に要請していく。</p> <p>手軽な交通手段である自転車利用を促進することにより、中心市街地(商業地)と茅ヶ崎海岸の相互の往来・交流を活発にし、賑わい・活性化を支援する役割を担う軸として整備する。</p> <p>茅ヶ崎海岸と中心市街地の連携強化を図るため、茅ヶ崎駅周辺にも駐輪場を備えたレンタサイクルの中継所を配置する。</p>
パーク & サイクルライドシステム	<p>自動車利用の来訪者においては、本地区周辺の駐車場に自動車を止め、周辺海岸へのレクリエーションや中心市街地への買い物等を楽しむことができるよう、利用しやすいレンタサイクルの体制を整備する。</p> <p>駐車場利用とレンタサイクル利用の提携化を図るなど、ソフト・ハード両面のパーク&サイクルライドシステムを構築する。</p>

図 公共交通・広域サイクルネットワーク



9. 主要プロジェクトの抽出

交通ネットワークの方針を実現するための主要プロジェクトは次のとおり抽出される。なお、具体的な整備方策等の検討（事業推進体制、事業主体、実施時期等）については、今後の検討項目である「事業化方策検討」で明らかにする。

- 《プロジェクト》 サザン通りの街路景観整備
- 《プロジェクト》 アクセス道路等のサイン計画（サザン通り、南湖通り等）
- 《プロジェクト》 区画道路の再整備、(仮)なぎさの小径の整備
- 《プロジェクト》 駐車場の整備、管理運営体制づくり
- 《プロジェクト》 ボードウォークの整備
- 《プロジェクト》 国道 134 号を横断する立体歩道の整備
- 《プロジェクト》 茅ヶ崎西浜駐車場と連携する歩道整備
- 《プロジェクト》 サイクリング道路の再整備
- 《プロジェクト》 サイクリング拠点の整備
- 《プロジェクト》 レンタサイクル事業の体制づくり
- 《プロジェクト》 バス交通の利用促進に向けた整備