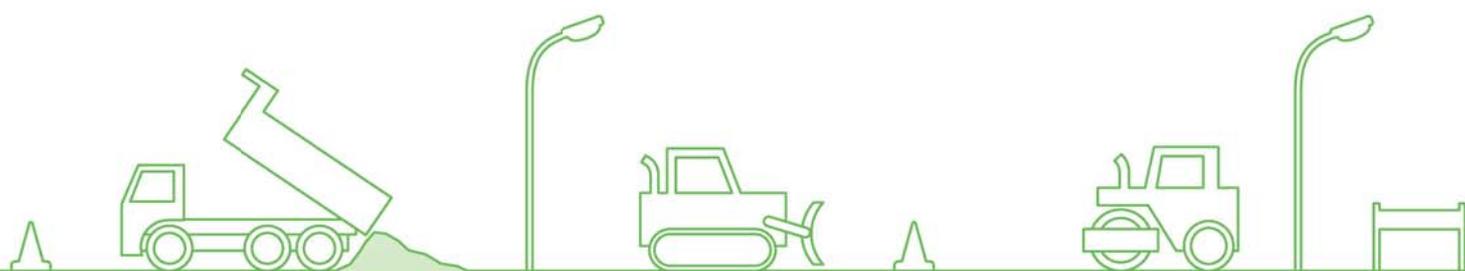


茅ヶ崎市 幹線道路維持保全計画

(歩行空間整備推進計画)



平成 27 年 3 月 茅ヶ崎市

目次

第1章 歩行空間整備推進計画の概要	1
1. 計画策定の目的	1
2. 歩行空間整備推進計画の位置づけ	2
3. 推進体制（庁内体制）	5
第2章 歩行空間整備推進計画策定の流れ	6
第3章 歩道に関する現状と課題の整理	7
1. 基本的な考え方	7
2. 歩道に関する現状	8
3. 歩道に関する課題	15
第4章 整備基本方針の設定	16
第5章 整備対象箇所を選定	17
1. 整備対象箇所を選定の考え方	17
2. 整備対象箇所を選定結果	18
第6章 整備形式の検討	22
1. 一般的な歩行空間の整備方法	22
2. 本計画における整備パターンの立案	23
第7章 歩行空間整備推進計画の策定	27
1. 整備計画の概要	27
2. 整備対象箇所における評価対象区間の設定	28
3. 整備優先順位の設定	31
4. 歩行空間整備推進計画	46
第8章 歩行空間整備推進計画の検証及び改定	48
用語の解説	
資料1 パブリックコメントの実施結果	

本文中※印の用語は、巻末の「用語の解説」で解説していますので、参照してください。

第1章 歩行空間整備推進計画の概要

1. 計画策定の目的

国土交通省では、平成18年6月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律^{*}」に基づき、高齢者を含む全ての歩行者が安全で快適に通行できる社会を実現するための取り組みを行っています。関連して、駅、公共施設、病院等を結ぶ道路等において、全ての人々が利用しやすい環境を整備することを目的とした歩行空間のユニバーサルデザイン^{*}等を推進しています。また、近年、全国的に登下校中の児童に自動車衝突する事故が発生する等、歩行者が関連した重大な事故が多発していることを受け、文部科学省、国土交通省、警察庁では、平成24年度に通学路の緊急合同点検を実施し、歩行者が安全で快適に通行できる歩行空間を整備する動きが活発化しています。

本市では昔ながらの街並みが残り、幅員の狭い道路も多く残っています。また、市が管理する道路のうち幹線となる道路（以下、幹線市道^{*}）においては、歩道の整備を進めているものの、依然として約4割は歩道が整備されていない状況にあります。このため、歩行者が安全に利用できる歩行空間を整備することが求められており、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」を策定し、歩車道を分離した道路整備や歩道新設・拡幅整備^{*}を進めていますが、長い期間を要するとともに、全ての道路の歩車道を分離することは困難な状況です。

このような背景の下、本市では、比較的幅員の広い幹線市道を対象として、既存の道路空間を再編・有効活用し、歩行者が安全で快適に通行できる環境を整備するために「歩行空間整備推進計画」を策定します。策定に当たっては、効率的に事業を推進していくため、道路施設に対する維持管理計画を定めた「幹線道路維持保全計画」で計画されている道路舗装の補修時期と連携を図り、整備事業を計画的に進めていきます。

^{*}本計画における幹線市道とは、本市が管理する道路の内、「走行速度40km/h以上」、「2車線相当」、「バス路線」及び「大型車通行可」のいずれかに該当する路線で、「幹線道路維持保全計画」において、計画的な維持管理を行うこととした路線（グループ1【重要路線】、グループ1及びグループ2）のことです。

2. 歩行空間整備推進計画の位置づけ

2.1 上位計画との関係

「幹線道路維持保全計画」は、「茅ヶ崎市総合計画」「ちがさき都市マスタープラン」等の上位計画を踏まえて、平成26年度に策定が完了する「茅ヶ崎市のみちづくり計画」の一部に位置づけられ、道路の維持管理や既存ストックの活用に関する具体的な個別計画となります。

その「幹線道路維持保全計画」の下位計画として「歩行空間整備推進計画」は策定され、「茅ヶ崎市交通安全計画」や「茅ヶ崎市総合交通プラン」等の本市の様々な関連計画との整合に配慮して策定します。

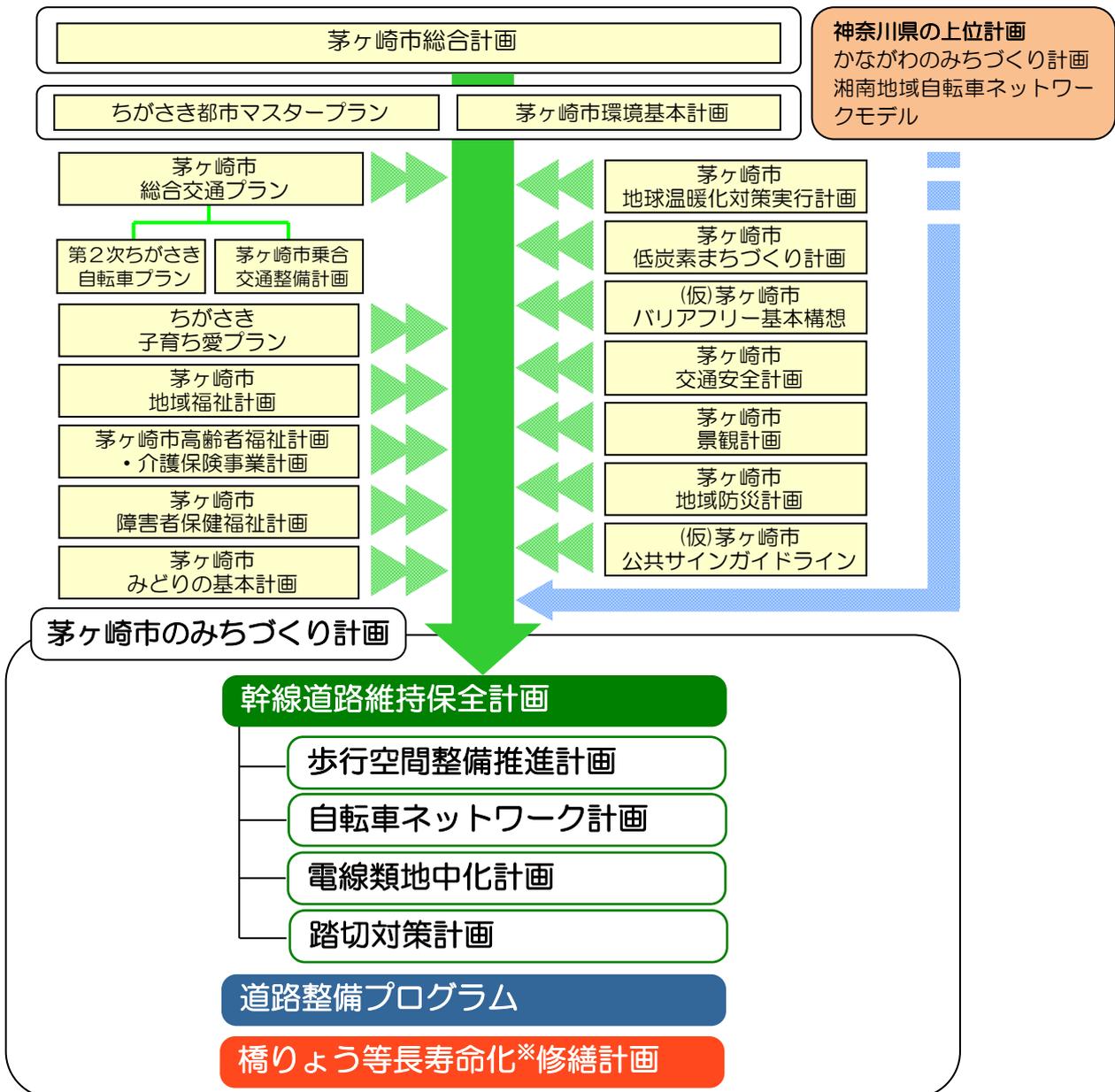


図 1-1 本市の上位・関連計画等における「幹線道路維持保全計画」の位置づけ

2.2 茅ヶ崎市の道路行政の体系

本市の道路行政を行うにあたっては、道路の新設・拡幅整備*等の道路整備を進めながら、道路の維持・保全、長寿命化を図っていく必要があります、これらは相互に連携しながら取り組むことが重要です。

これらを踏まえ、本市における今後の道路行政の計画として、平成23年3月に策定した道路の新設・拡幅等の整備の計画を示す「道路整備プログラム」、平成25年8月に策定した道路構造物の長寿命化に関する「橋りょう等長寿命化修繕計画」、本計画の上位計画となる道路の維持・保全に関する「幹線道路維持保全計画」を「茅ヶ崎市のみちづくり計画」に位置づけています。

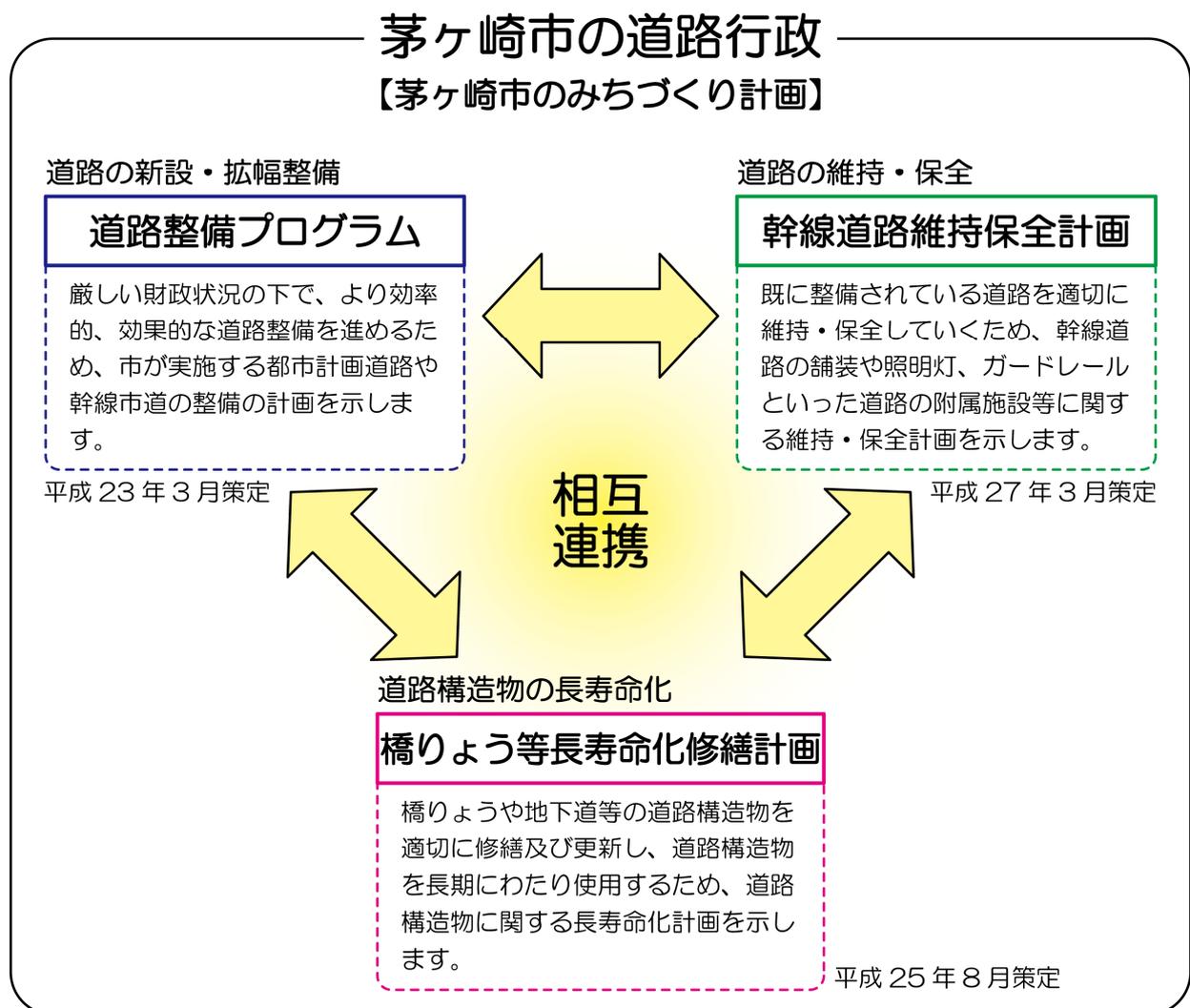


図 1-2 本市の道路行政における「幹線道路維持保全計画」の位置づけ

2.3 幹線道路維持保全計画における歩行空間整備推進計画の位置づけ

本市が管理する道路延長は約670kmあり、既存施設の老朽化が進む中で、補修や更新需要の増加が予測されます。一方、道路に関する予算は年々減少傾向にあり、道路の維持管理を取り巻く財政環境は厳しさを増している上、安全性や快適性のほか、環境への配慮等、道路の維持管理に求められる利用者のニーズは多様化しています。

このような背景を踏まえ、効率的・効果的な維持管理を計画的に進めるため、「幹線道路維持保全計画」を策定します。これにより、一部施設を従来管理手法の事後保全型*から予防保全型*に転換することによる維持管理費の抑制や、道路附属施設等の劣化や損傷に起因する事故を未然に防ぐこと等の効果が期待されます。

また、道路区域内においては、道路施設の老朽化以外にも、歩行者・自転車利用空間の不足等様々な課題を抱えています。が、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」で道路整備の優先順位を定めたように拡幅整備による対策では効果を発揮するまでに長い期間が必要となります。このため、「幹線道路維持保全計画」で定める舗装等の補修時期と合わせて既存ストックを改修し、現行幅員内での工夫によって早期に改善を図るため、歩行空間、自転車ネットワーク、電線類地中化の整備計画や、踏切対策計画を合わせて策定します。

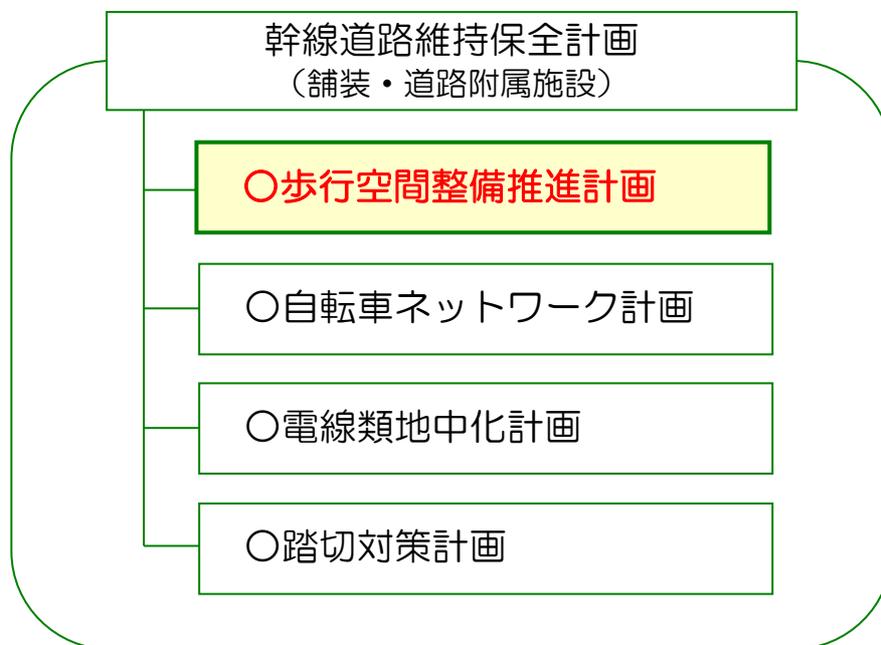


図 1-3 「幹線道路維持保全計画」の体系

3. 推進体制（庁内体制）

今後、本計画に基づき確実に事業を推進していくとともに、より円滑かつ効果的に事業を執行していくためには、庁内の関係する部署間が連携して取り組むことが重要になります。

ここでは、本計画を推進するにあたり、特に連携が必要な部署について、各々の役割を示します。

表 1-1 「歩行空間整備推進計画」の推進体制

所管課	役割
建設部 道路管理課	<p>【歩行空間整備推進計画を所管】</p> <p>本計画に基づいた歩行空間の整備を実施します。</p> <p>また、本計画を所管し、計画の進行管理を行うとともに、必要に応じて計画の改定を行います。</p>
建設部 道路建設課	<p>【茅ヶ崎市道路整備プログラムを所管】</p> <p>「茅ヶ崎市道路整備プログラム」に基づいた新設、拡幅等の整備により歩道の整備を行います。</p>
都市部 都市政策課	<p>【茅ヶ崎市バリアフリー基本構想を所管】</p> <p>「茅ヶ崎市バリアフリー基本構想」では、バリアフリーを推進するエリアを指定しています。エリア内で歩行空間を整備する場合は、バリアフリー化を合わせて行う等、連携した整備を実施します。</p>
都市部 景観みどり課	<p>【茅ヶ崎市公共サインガイドラインを所管】</p> <p>歩行空間を整備するにあたり、整備形式における色・形状・大きさ等、景観への配慮や公共サインのあり方に関する調整を行います。</p>
市民安全部 安全対策課	<p>【茅ヶ崎市交通安全計画を所管】</p> <p>歩行者の安全対策は、本計画に示した歩行空間の明示以外に、交差点における注意喚起の看板設置や警察と連携した信号機の設置、規制標識の設置等、様々な対策が考えられ、歩行者の安全性向上に向けて、連携した対策を実施します。</p>

* 【 】書きは、各課の役割の中から本計画の推進に関連する内容を抜粋して記載しています。

第2章 歩行空間整備推進計画策定の流れ

「歩行空間整備推進計画」では、図2-1の策定フローに示すように、本市の歩道に関する現状課題を踏まえ、優先的に整備が必要な箇所を選定し、既存の道路空間における道路の幅員を再配分することによって、歩行者の安全性向上につながる歩行空間の確保を図るための整備計画を策定します。

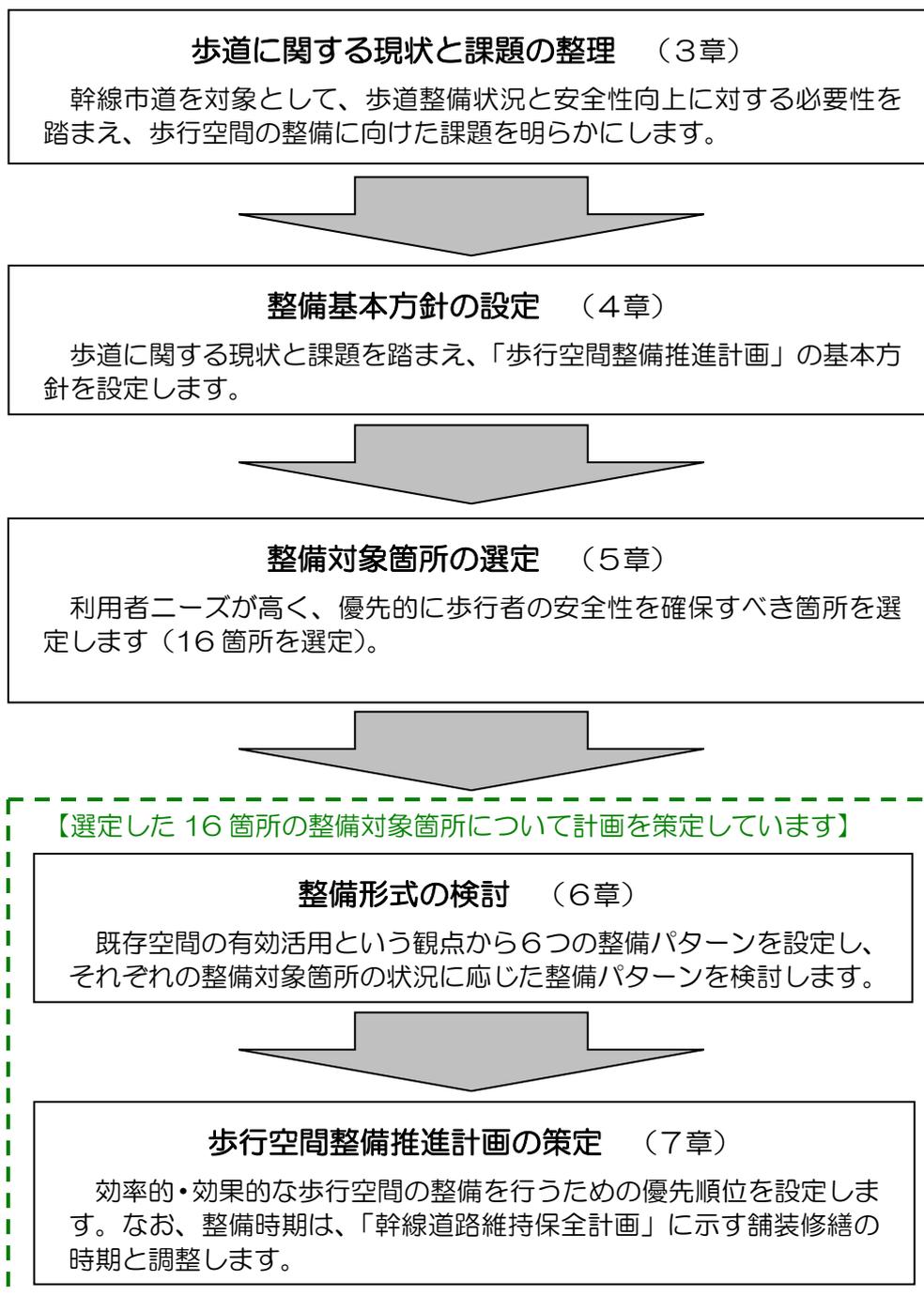


図 2-1 「歩行空間整備推進計画」の策定フロー

第3章 歩道に関する現状と課題の整理

1. 基本的な考え方

本市では、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」を策定し、歩車道を分離した道路整備や歩道新設・拡幅整備を進めていますが、長い期間を要すとともに、全ての道路の歩車道を分離することは困難な状況です。その中で、全てを道路拡幅整備に頼らず、利用者ニーズに対応するためにも、既存の道路空間の中で早期に歩行空間を確保する必要があります。

ここでは、幹線市道を対象として、下記に示す5つの視点から歩行者の安全性向上に対する現状を把握することで、今後の歩行空間の整備に向けた課題を明らかにします。

<5つの視点>

- 視点1 幹線市道における歩道整備状況
- 視点2 歩行者の利用が多い拠点と関連計画におけるエリアの指定状況
- 視点3 小学校の通学路における歩道整備状況
- 視点4 高齢者関連事故の現状
- 視点5 歩道整備に対する利用者のニーズ

2. 歩道に関する現状

本市の歩道に関する現状を5つの視点で示します。

《視点1》幹線市道における歩道整備状況

○幹線市道における歩道整備の状況を図3-1に示します。

○幹線市道で歩道が整備されていない路線が市内に点在している状況にあります。



図 3-1 幹線市道における歩道整備の状況

《視点2》歩行者の利用が多い拠点と関連計画におけるエリアの指定状況

○歩道整備に対する利用者のニーズを把握するため、歩行者の利用が多い拠点（駅、商業施設、行政施設）の位置を整理し、歩行者の利用を優先するエリア（あんしん歩行エリア^{*}）、都市機能の集約を図る集約拠点地域^{*}や「(仮)茅ヶ崎市バリアフリー基本構想」で策定を進めているバリアフリー基本構想重点整備地区を図上にプロットしたものに歩道の整備状況を図3-3に重ねて示します。

茅ヶ崎駅周辺では、大型商業施設が多く立地しており、歩行者の利用が多くなっています。

- ・茅ヶ崎駅は、1日5万人以上の乗降客が利用。
- ・茅ヶ崎駅周辺には大規模商業施設や市役所等歩行者の利用が多い施設が集約。
- ・茅ヶ崎駅周辺の歩行者交通量は、12時間で4千人以上。

○歩行者の利用が多い茅ヶ崎駅周辺地区では、図3-2に示すように幹線市道の約3割で歩道が整備されていません。

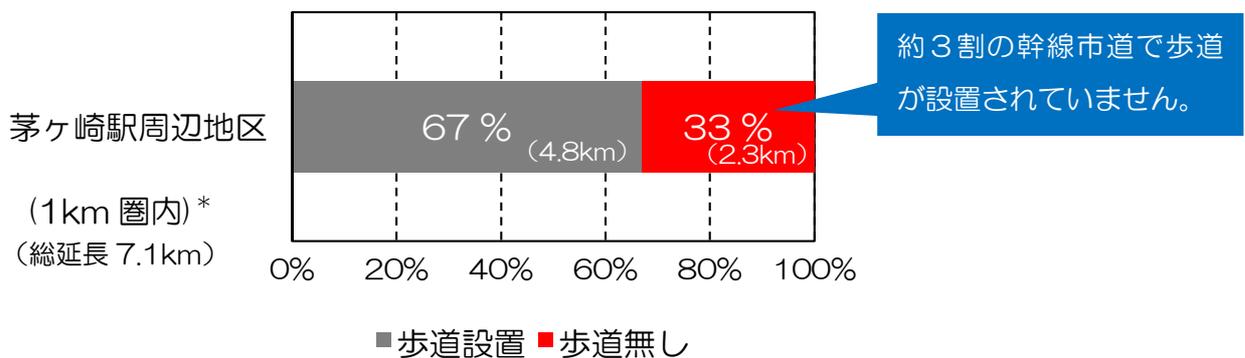


図 3-2 茅ヶ崎駅周辺地区での歩道整備の状況

* 歩行者の行動範囲は、主要な施設が駅から約半径 1km 圏内に多数立地していることから、駅周辺地区を 1km 圏内に設定しています。



図 3-3 歩行者の利用が多い拠点（駅、商業施設）と関連計画におけるエリアの指定状況

* 歩行者交通量は「交通量実態調査（H24.7）」の調査結果を使用しています。

《視点3》 小学校の通学路における歩道整備状況

- 市内にある小学校 20 校の位置と幹線市道で歩道が整備されていない通学路を図 3-5 に示します。
- 通学路は、小学校の周辺で指定されていますが、通学路に指定されている幹線市道でも歩道が整備されていない箇所があります。
- 幹線市道のうち小学校周辺 500m 圏内*では、図 3-4 に示すように、その約 4 割で歩道が整備されていません。

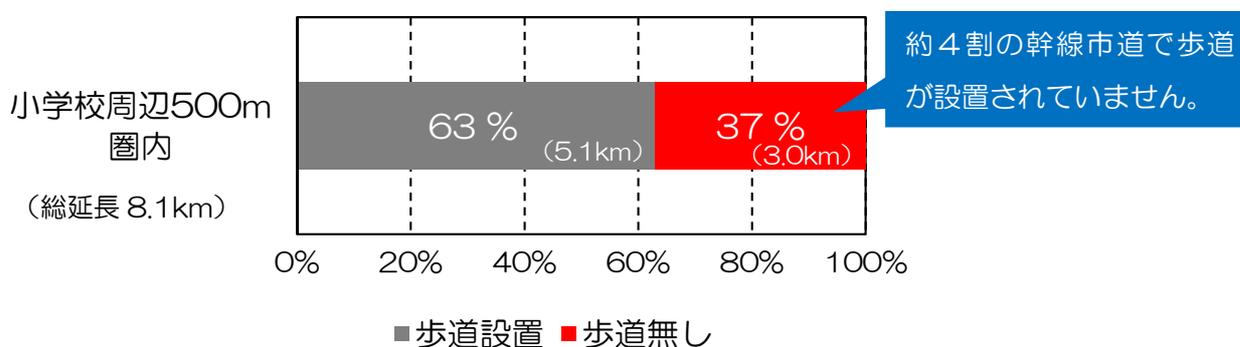


図 3-4 小学校周辺での歩道整備の状況

* 小学校周辺 500m 圏内は、生活道路におけるゾーン対策推進調査研究 報告書（生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会）にて、スクールゾーンが「小学校の校区ごとに通学児童が徒歩で通学できる概ね半径 500m の範囲を目途として範囲を設定すること」とされていることを参考にして設定しています。



図 3-5 小学校と周辺の歩道整備状況

《視点4》高齢者関連事故の現状

○市内の交通事故は、図3-6に示すように高齢者が関係した事故の割合が年々増加しており、平成25年度には全体の約33%に達しています。

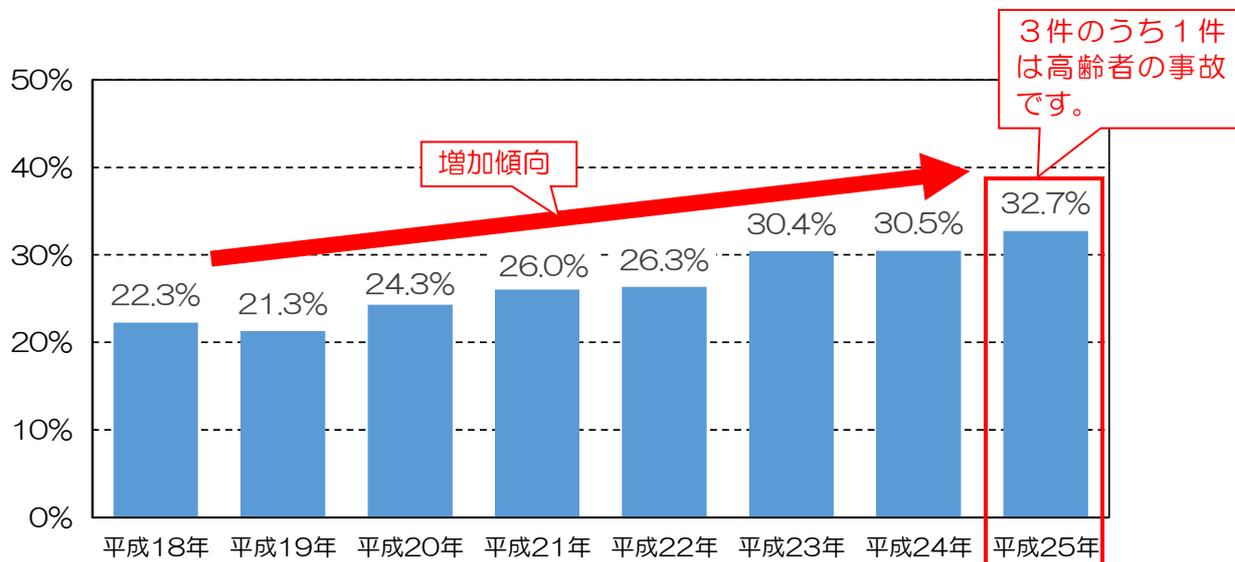


図 3-6 高齢者が関係した交通事故の推移

出典：茅ヶ崎市内の人身交通事故概況（茅ヶ崎市安全対策課資料）
第9次茅ヶ崎市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）

《視点5》歩道整備に対する利用者のニーズ

○生活に身近な道路に対する不満内容について聞いた市政アンケート（複数回答可）によると、本市の道路整備に対する不満として、「歩道がない・せまい」ことに対する市民の声が2番目に多く、全回答数の約75%を占めており、歩道整備に対する利用者のニーズが高くなっていることが分かります。

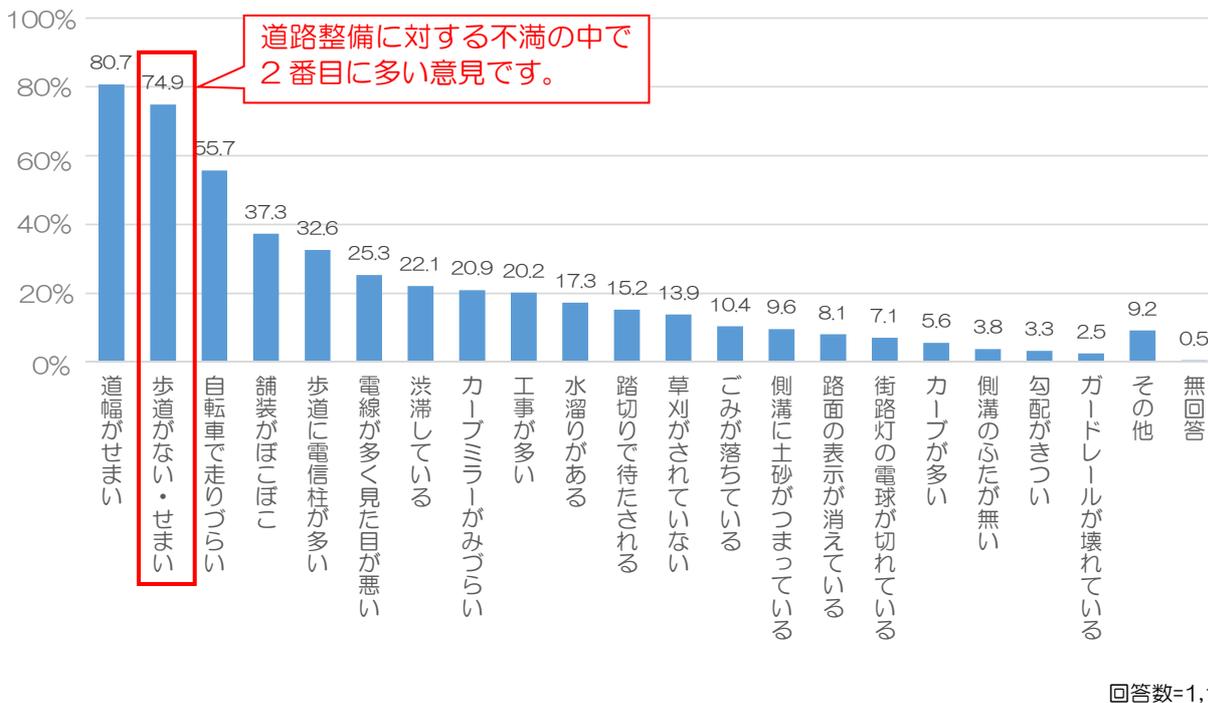


図 3-7 生活に身近な道路に対する不満内容

出典：平成 25 年度 茅ヶ崎市市政アンケート調査報告書

3. 歩道に関する課題

ここまでに、本市の歩道に関する現状を5つの視点から整理してきました。

その結果から下記のような課題が抽出され、幹線市道でも歩行者が多い拠点周辺や小学校周辺で歩道の整備が遅れていることや、高齢者が関係する事故の割合が年々増加していることといった課題に直面しているという実態が浮き彫りになりました。

一方で歩道を新たに整備するためには、用地の確保や整備に多くの時間や費用を要してしまいます。このため既存の道路空間内での工夫により早期に効果を発現できる歩行空間を確保する方法を検討していくことが、ここで抽出された直面する課題への対応として求められているものと考えます。

- 本市は、交通量の多い幹線市道でも歩道が整備されていない路線が市内に多数点在しています。
- 歩行者の利用が多い拠点（駅、商業施設、行政施設）周辺にも関わらず、幹線市道の約3割で歩道が整備されていない状況にあります。
- 小学校へ徒歩で通学できる小学校周辺500m圏内の幹線市道の約4割で歩道が整備されていない状況にある等、歩行者が安心して利用できる歩行空間が確保されていません。
- 市政アンケート（道路整備に関する不満について）では、「歩道がない・せまい」という意見が2番目に多い等、歩道整備に対する不満が多い状況にあります。
- 高齢者が関係する事故の割合は、年々増加しています。



しかし、新たに歩道を整備するためには、用地の確保や整備に多くの時間や費用を要してしまい、早急な対応ができません。

- 既存の道路空間内での工夫によって、早期に効果を発現できる歩行空間を確保する方法を検討し、できるだけ速やかに歩行空間を整備することが求められます。

第4章 整備基本方針の設定

前章で整理した歩道に関する現状と課題を踏まえ、歩行空間の整備にあたっての基本方針を以下のように整理しました。

【整備基本方針】

直面する課題に対し、早期の対策を行うため、既存の道路空間内で歩行者の安全性向上を目指した歩行空間の整備を推進します。

【取組み方針】

- 既存空間を有効活用し、歩行者の安全性を高めるため、比較的幅員の広い幹線市道を対象として、歩行空間を整備します。
- 整備優先度は、安全性、関連計画との整合性、効果の早期発現性を考慮して設定します。
- 効率的な整備を行うため、本計画を幹線道路維持保全計画の一部に位置づけ、舗装修繕に合わせて歩行空間を整備します。

第5章 整備対象箇所の選定

1. 整備対象箇所の選定の考え方

歩行空間整備の対象箇所は、歩行者が多い駅・小学校の周辺エリアや安全性向上に対する要請が高い「あんしん歩行エリア」、移動の円滑化を目指す「バリアフリー基本構想重点整備地区」、歩きやすい環境整備等を行う「集約拠点地域」の中から、歩道が整備されていない幹線市道とします。

具体的には、表5-1に示す選定方法・条件に基づいて、整備対象箇所を選定します。

なお、本計画では既存の道路空間の再編による整備を対象としており、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」において、今後10年間で歩車道を分離した道路整備や歩道新設・拡幅整備が予定されている箇所は対象から外して検討します。

表 5-1 整備対象箇所の選定方法・条件

整備対象箇所の選定方法・条件	狙い	設定理由	
小学校周辺 500m 内で歩道がない通学路 又は、通学路ではないが、500m 内に学校が集中している幹線市道	通学路の安全性を向上	<ul style="list-style-type: none"> 小学生の大半は徒歩で通学するため、徒歩で通学できる距離として、一般的にスクールゾーンとされる半径 500m 内で設定します。 	⇒ 考え方A (通学路)
駅周辺 1km 圏内で歩道がない道路 (茅ヶ崎、辻堂、北茅ヶ崎、香川)	歩行者交通量が多い駅等へのアクセス性を向上	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活の中心となる交通結節点では、歩行者交通量が多いことが想定されます。 また、公共交通を利用しやすい環境を整備することが重要と考え、設定します。 	⇒ 考え方B (駅周辺)
あんしん歩行エリア・バリアフリー基本構想重点整備地区・集約拠点地域内の歩道がない道路	あんしん歩行エリア・バリアフリー基本構想重点整備地区・集約拠点地域・内における歩行者の安全性を向上	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の削減を目的として指定されたあんしん歩行エリア内、移動の円滑化を目指すバリアフリー推進計画重点整備地区、歩きやすい環境整備等を行う集約拠点地域内で歩道がない道路を優先的に整備し、歩行者の安全性を向上させることが重要と考え、設定します。 	⇒ 考え方C (関連計画)

2. 整備対象箇所の選定結果

前述した「整備対象箇所の選定の考え方」に基づき、歩行空間の整備対象箇所として、16箇所（合計約17km）を選定しました。

次ページに選定結果の詳細を示します。

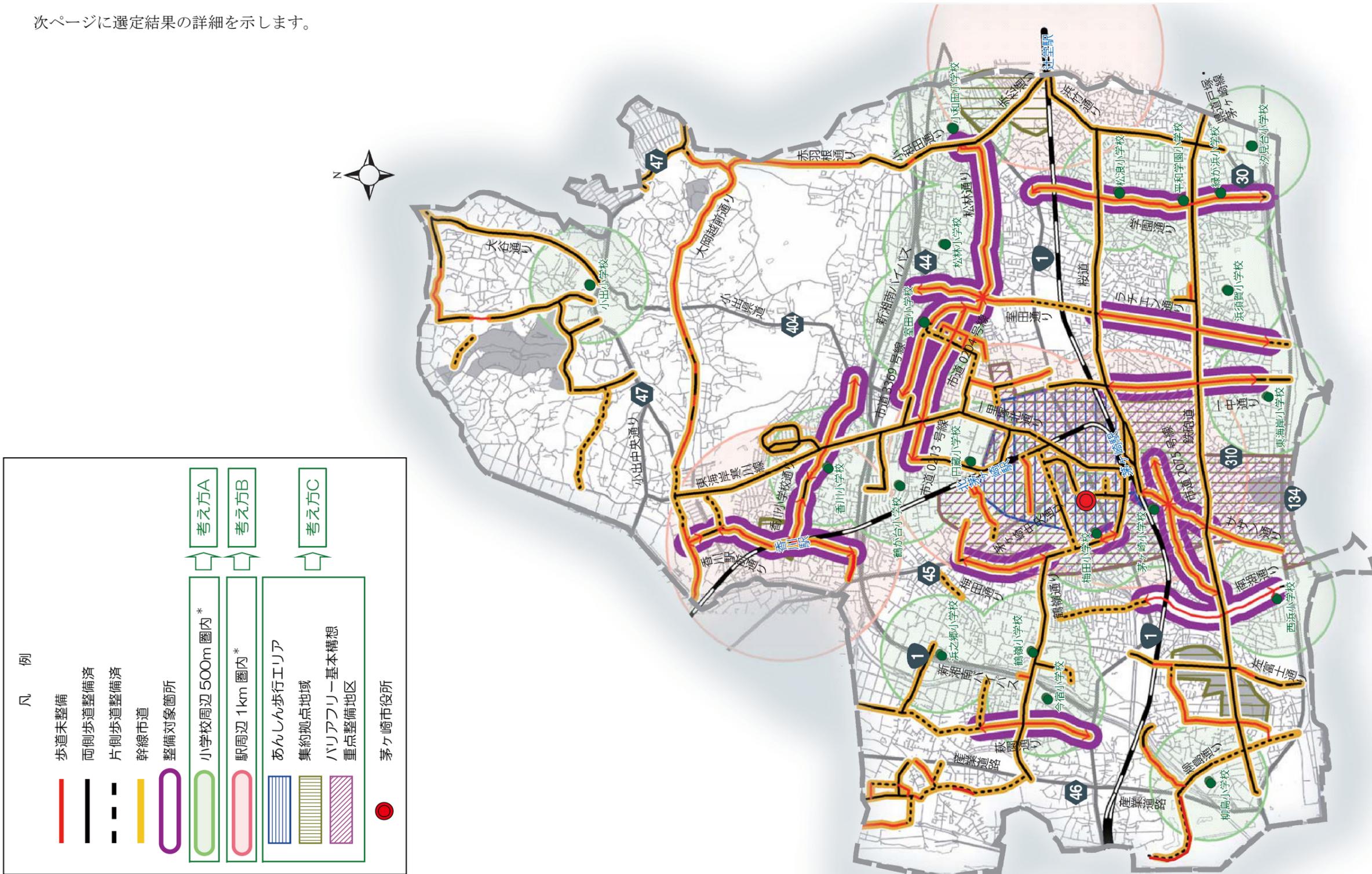


図 5-1 整備対象箇所の選定結果

* 徒歩での移動圏域を考慮し、整備対象箇所の範囲を以下のとおり設定しました。
 駅から1km圏内で歩道がない区間、小学校周辺500m以内で歩道がない区間を対象とします。
 * 香川小学校通りは、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」で第1期整備区間（今後10年以内、整備継続予定）となっておりますが、平成26年6月に整備した幅員狭小区間（延長180m）以外の事業実施は未定なことから、本計画の対象としていません。

表 5-2 整備対象箇所の選定結果

整備対象箇所名	選定理由			道路現況写真	整備対象箇所名	選定理由			道路現況写真	整備対象箇所名	選定理由			道路現況写真
	考え方A (通学路)	考え方B (駅周辺)	考え方C (関連計画)			考え方A (通学路)	考え方B (駅周辺)	考え方C (関連計画)			考え方A (通学路)	考え方B (駅周辺)	考え方C (関連計画)	
南湖通り	○	—	—		梅田通り(北)	—	○	○		室田通り	○	—	—	
市道2075号線	○	○ (一部)	○		梅田通り(南)	○	○	○		香川小学校通り	○	○ (一部)	—	
サザン通り	○ (一部)	○	○		市道0213号線	○	○	—		香川駅前通り	○	○	—	
一中通り	○	○ (一部)	○		市道0204号線	○	○	—		萩園通り	○	—	—	
ラチエン通り	○	—	—		松林通り	○	○ (一部)	—						
学園通り	○	—	—		市道3369号線	○	—	—						

当該区間が選定の考え方に該当する場合は「○」、該当しない場合は「—」を付けて表内に記載しています。

第6章 整備形式の検討

1. 一般的な歩行空間の整備方法

歩行空間の整備方法は、一般的にガードレール等で車道と歩道を分離する形式（物理的分離）と歩行者の通行範囲の舗装を着色して見た目で見分ける形式（視覚的分離）に大別されます。

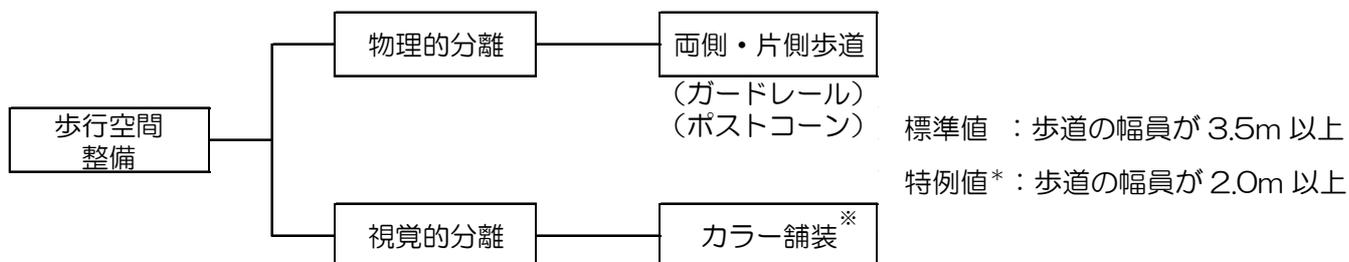


図 6-1 歩行空間の整備パターン

* 特例値とは、止むを得ない理由により標準値が適用できない場合に限り、条件次第で適用できる基準値。

出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン（財団法人 国土技術研究センター）
道路構造令の解説と運用（平成 16 年 2 月、社団法人 日本道路協会）



図 6-2 本市におけるカラー舗装の整備事例（香川駅前通り、ラチエン通り）

2. 本計画における整備パターンの立案

2.1 考え方・設定条件の整理

歩道の新設・拡幅を行うためには、新たな用地の確保等も必要となり、長い期間を要すとともに、全ての道路の歩車道を分離することは困難な状況です。そこで、本計画では、早期に効果の発揮できる既存の道路空間内での工夫により、歩行空間を確保する対策として、視覚的に分離する「カラー舗装」を検討対象とします。また、「カラー舗装」に合わせて、小学校に隣接し、自動車の交通量が多い箇所では、歩行空間と車道を物理的に分離する「ポストコーン※」の設置も検討します。



図 6-3 本市におけるカラー舗装及びポストコーンの設置事例（松林通り）

2.2 整備パターンの設定

カラー舗装による歩行空間の確保には、歩行空間として確保できる幅に応じて、カラー舗装を両側若しくは片側に設置するといった整備パターンのバリエーションが考えられます。また、小学校と隣接し、自動車交通量が多い箇所では、より安全性に配慮してポストコーンを設置することも考えられます。

このため、本計画においては、整備対象箇所の幅員や自動車交通量の大小に応じて、次ページに示すフローに沿って6つの整備パターンを設定します。

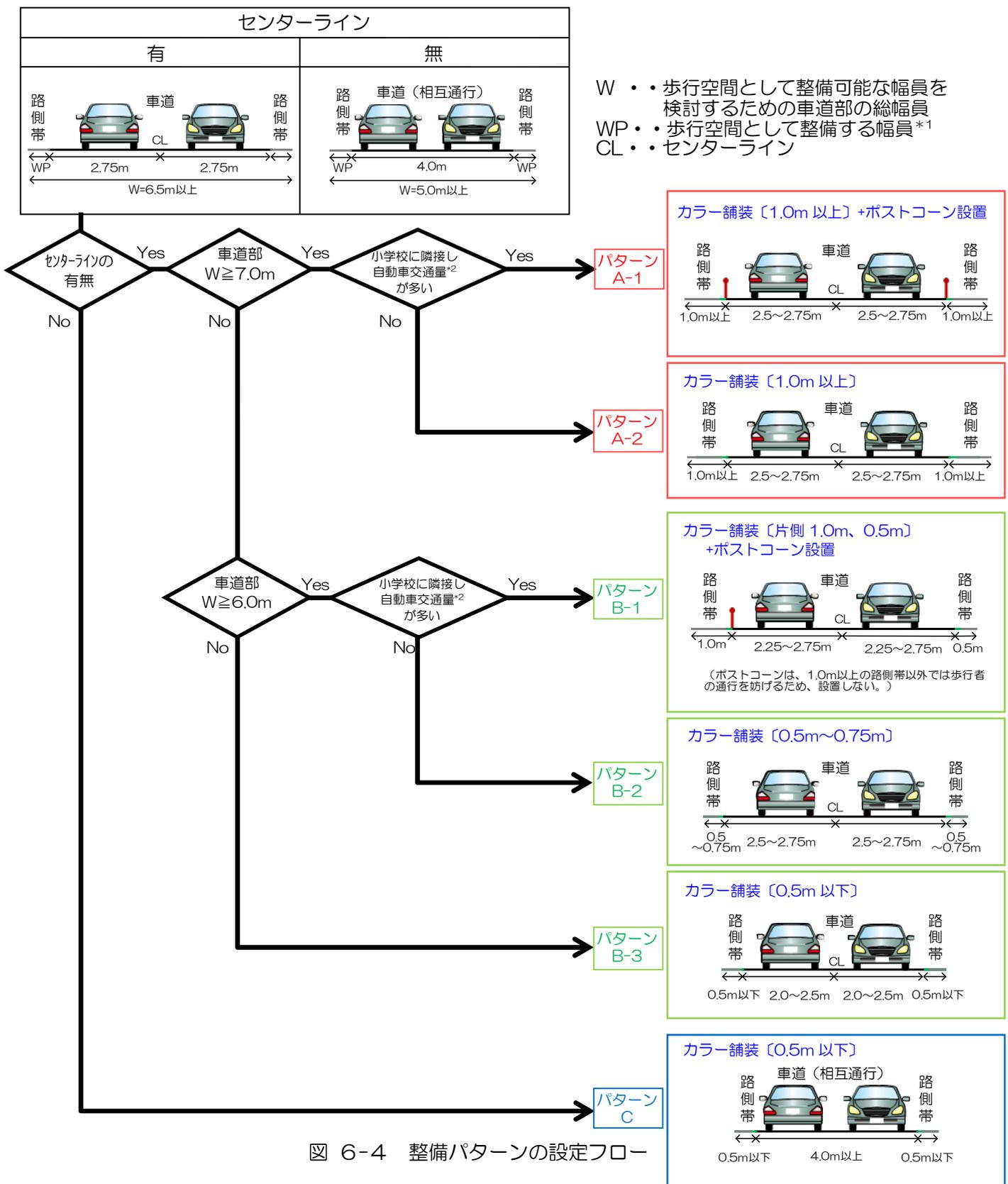


図 6-4 整備パターンの設定フロー

*1 カラー舗装は歩行空間として整備する幅員(WP)のうち0.15m分だけ着色します。
 *2 整備対象箇所での自動車交通量の平均値(約3,800台/12h)を使用します。

2.3 整備パターンの設定結果

前述した整備パターンの設定フローに基づき、歩行空間の整備対象箇所を分類した結果を以下に示します。なお、本計画と同様に「幹線道路維持保全計画」の一部に位置づけられる「自転車ネットワーク計画」の整備対象箇所と重複する場合、「歩行空間整備推進計画」及び「自転車ネットワーク計画」の両計画の整備を行います。

表 6-1 整備対象箇所における整備パターンの設定結果

整備対象箇所	延長 (m)	歩行空間整備推進計画 の整備パターン* ¹	自転車ネット ワーク計画との 重複
南湖通り	1,267	A-2、B-2、B-3、C	重複無し
市道 2075 号線	1,263	C	重複無し
サザン通り	543	—* ²	重複
一中通り	1,288	—	重複
ラチエン通り	1,484	—	重複無し
学園通り	1,374	A-1、A-2、B-3、C	重複無し
	583	—	
梅田通り（北）	736	A-2、B-2	重複
梅田通り（南）	137	B-2、B-3	重複
市道 0213 号線	326	C	重複無し
市道 0204 号線	1,278	A-2、B-2、B-3	重複
松林通り	1,432	A-2、B-2	重複
市道 3369 号線	760	A-2、C	重複無し
室田通り	546	C	重複無し
香川小学校通り	1,225	C	重複
	155	—	
香川駅前通り	263	B-2	重複
	1,167	—	
萩園通り	1,039	A-2、B-2	重複無し
合計	16,866		

*¹ 整備パターンの概略図は P24 に示しています。

*² 整備パターン欄の「—」は整備済（カラー舗装済）を示しています。

<TOPICS> 官民連携による電柱移設の推進

道路内に設置されている電柱を道路外に移設し、新たな空間を創出することで、歩行者の安全性、利便性の向上が図れます。但し、電柱の移設には、移設先となる私有地の地権者の協力が必要不可欠です。今後、歩行空間を整備する際には、電柱の所有者である東京電力株式会社や日本電信電話株式会社（NTT）と連携し、沿線にお住まいの方々の協力を得ながら電柱の移設に努め、歩行者の安全性向上を図ります。

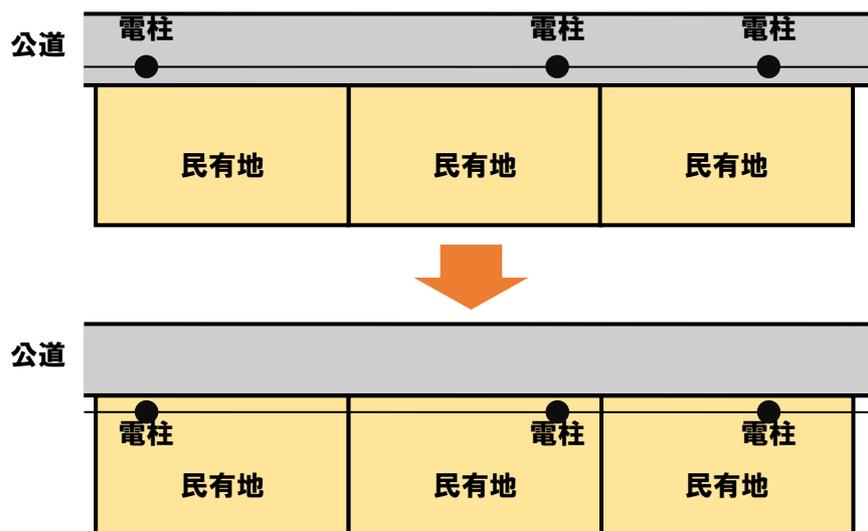


図 6-5 電柱の私有地への移設

対策前	対策後
<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員が狭いが、家屋連担により拡幅困難 ・電柱占有があるうえ、側溝蓋の老朽化により歩きづらい状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・電柱を私有地へ移設することで快適な歩行空間を整備 ・路側帯を拡幅・カラー化することで車と歩行者の空間を視覚的に分離 ・外側線を移設し、車道幅員を縮小することで車両速度を抑制

図 6-6 電柱の私有地への移設事例

出典：山形県における通学路安全確保対策通学路安全確保対策 山形県県土整備部 HP

第7章 歩行空間整備推進計画の策定

1. 整備計画の概要

効率的・効果的な歩行空間整備を推進していくためには、整備優先順位を設定し、優先順位が高い箇所に集中的に財源を投入する「選択と集中」の視点が重要です。

「歩行空間整備推進計画」では、以下のフローに従い整備優先順位を設定し、今後10年間の事業スケジュールを示します。

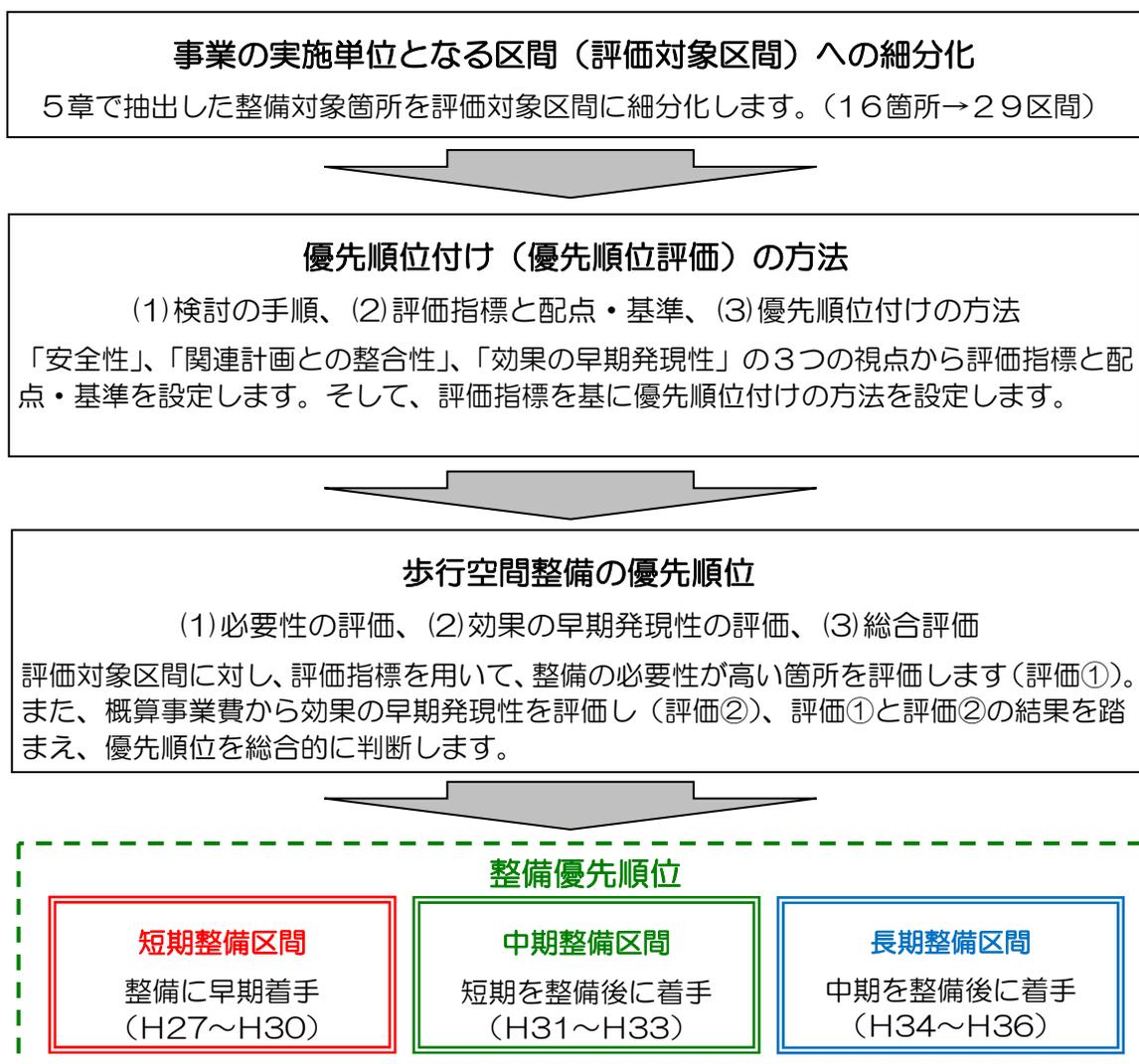


図 7-1 優先順位の検討フロー

2. 整備対象箇所における評価対象区間の設定

評価対象区間については効率的に事業を進めるため、5章で整理した整備対象箇所を幹線市道同士の交差点部等で分割し、事業の実施単位となる区間に細分化しました。評価対象区間の一覧を以下に示します。

表 7-1 評価対象区間

整備対象箇所名	概算事業費* (万円)	評価対象区間名	
		略称	延長(m)
南湖通り	2,490	南湖_1	572
		南湖_2	695
市道 2075 号線	2,480	2075_1	887
		2075_2	376
サザン通り	1,080	サザン_1	220
		サザン_2	323
一中通り	2,530	一中_1	818
		一中_2	470
ラチエン通り	2,920	ラチエン_1	859
		ラチエン_2	625
学園通り	6,137	学園_1	565
		学園_2	809
		学園_3	583
梅田通り（北）	1,450	梅田_北	736
梅田通り（南）	270	梅田_南	137
市道 0213 号線	640	0213	326
市道 0204 号線	2,510	0204_1	713
		0204_2	565
松林通り	2,810	松林	1,432
市道 3369 号線	1,490	3369	760
室田通り	1,070	室田	546
香川小学校通り	2,720	香川小_1	420
		香川小_2	307
		香川小_3	653
香川駅前通り	2,810	香川駅前_1	263
		香川駅前_2	632
		香川駅前_3	535
萩園通り	2,040	萩園_1	479
		萩園_2	560

* 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

3. 整備優先順位の設定

3.1 整備優先順位の基本的な考え方

効率的な整備を行うため、優先順位を設定し、計画的に整備を推進していく必要があります。そこで、①安全性、②関連計画との整合性といった整備の必要性和、③効果の早期発現性から整備優先度の順位づけを行いました。

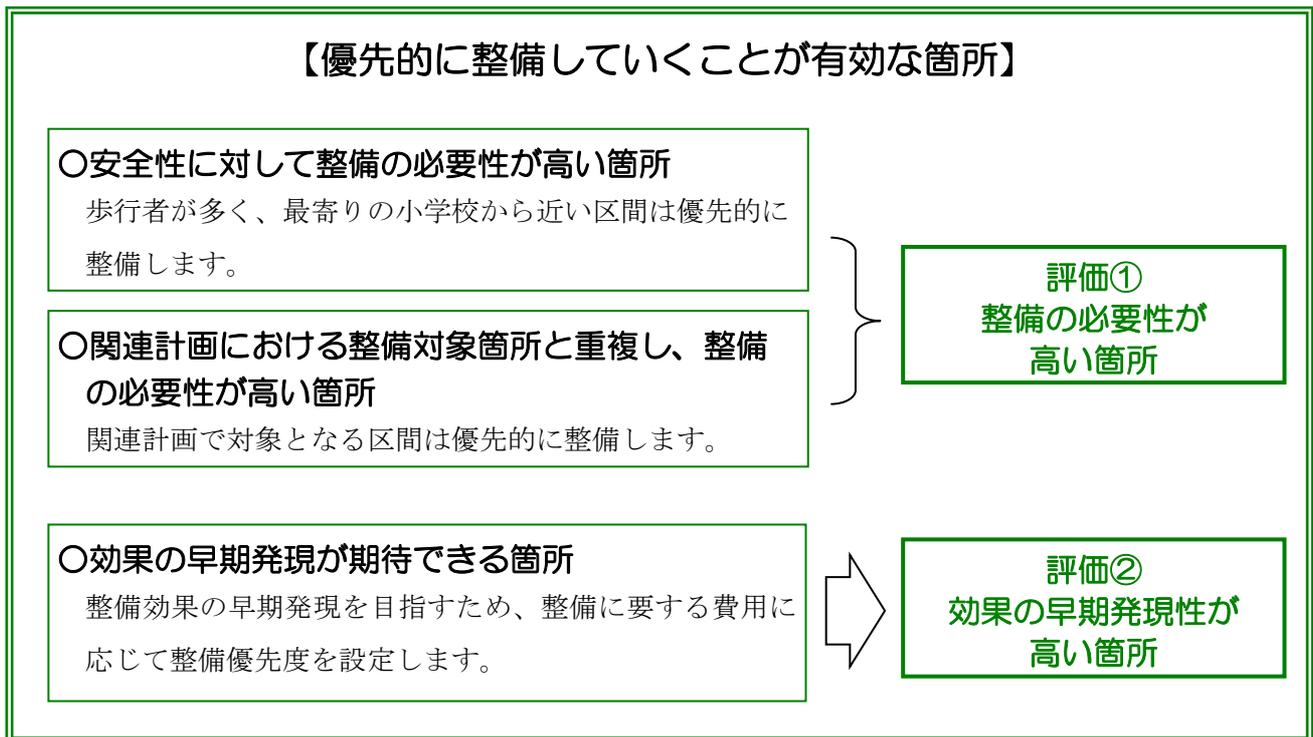


図 7-3 優先的に整備していく箇所の考え方

3.2 順位づけの方法

(1) 評価指標の配点・基準

評価対象区間の評価に用いる指標は、整備優先順位の基本的な考え方に基づき、表 7-2、表 7-3 及び図 7-4 のように設定します。

1) 整備の必要性に関する評価（評価①）

整備の必要性が高い箇所の評価（評価①）は、評価指標と配点を以下のとおり設定します。

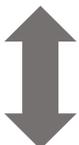
表 7-2 整備の必要性に関する評価指標と配点（評価①）

視点	評価指標	評価内容	配点
安全性	通学路指定の有無	歩行者が安全に通行できる空間を整備するため、通学路指定されている区間を評価します。	10点
	小学校・駅周辺圏域が重複する区間	歩行者が安全に通行できる空間を整備するため、歩行者利用が多いと見込まれる小学校や駅から近い区間を評価します。	10点
	歩行者交通量（人/12h）	歩行者が安全に通行できる空間を整備するため、歩行者交通量が多い区間を評価します。	10点
関連計画との整合性	自転車ネットワーク計画の対象区間と重複	「自転車ネットワーク計画」の整備対象箇所は、自転車利用者の多い箇所となり、歩行者の安全性向上のためにも、優先的に整備する必要があります。そこで、「自転車ネットワーク計画」の整備対象箇所と重複する区間を評価します。	10点
	茅ヶ崎市道路整備プログラムの対象区間に該当	「茅ヶ崎市道路整備プログラム」では、歩行者・自転車の安全性、暮らしの安全・安心、円滑で快適な移動、地域活力、環境といった観点で評価し、整備優先順位の高い区間を選定しています。しかし、抜本的なハード整備は、事業に要する期間が長くなるため、本計画により歩行空間を早期に整備する必要があります。そこで、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」において位置づけがある区間と重複する区間を評価します。	10点
	集約拠点地域に対象区間が該当	「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」において、自動車に依存しないまちづくりを目指すうえで、都市機能の集約を図る集約拠点地域が指定されており、本計画による歩行空間の整備が、低炭素化に寄与するものと考えられます。そこで、集約拠点地域に指定されている区間を評価します。	10点
	あんしん歩行エリアに対象区間が該当	本市では、歩行者が安全して通行できる環境を整備するエリア（あんしん歩行エリア）が指定されています。そこで、あんしん歩行エリアの対象エリアに指定されている区間を評価します。	10点
	バリアフリー基本構想重点整備地区に対象区間が該当	本市で策定を進めている「(仮)茅ヶ崎市バリアフリー基本構想」では、バリアフリー化事業が重点的・一体的に実施される地区としてバリアフリー基本構想重点整備地区の指定を予定しており、本計画による歩行空間の整備と連携して整備することにより、相乗効果の高い整備をすることが考えられます。そこで、バリアフリー基本構想重点整備地区に指定が予定されている区間を評価します。	10点
評点の合計			80点

2) 効果の早期発現性に関する評価（評価②）

効果の早期発現性の評価（評価②）は、各評価対象区間の概算事業費に対して、以下の考え方で配点を設定しました。

表 7-3 効果の早期発現性に関する評価指標と配点（評価②）

評価対象区間内の概算事業費		配点
困難  容易	平均値の2倍以上	5点
	平均値以上 平均値の2倍未満	10点
	平均値の1/2倍以上 平均値未満	15点
	平均値の1/2倍未満	20点

(2) 優先順位の検討方法

本計画では、「整備の必要性」の評価点に加え、「効果の早期発現性」の評価点を加算した総合評価点により、整備の優先順位を設定します。

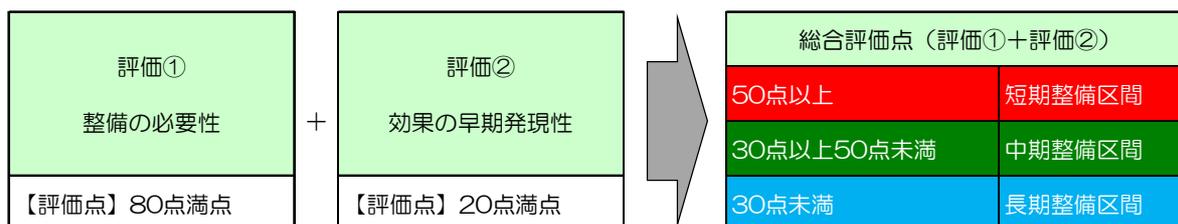


図 7-4 総合的な評価方法

3.3 整備優先順位の評価結果

(1) 整備の必要性の評価結果

評価対象区間に対し、「安全性」、「関連計画との整合性」といった「歩行空間整備の必要性が高い区間」に関する評価を行いました。評価結果を以下に示します。

表 7-4 整備の必要性に関する評価結果（評価①）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	安全性			関連計画との整合性					整備の必要性 【評価①】 (80点満点) I=A+B+C+D+E+F+G+H	
			通学路指定の有無	小学校・駅周辺圏域が重複する区間	歩行者交通量(人/12h)	自転車ネットワーク計画の対象区間と重複	茅ヶ崎市道路整備プログラムの対象区間に該当	集約拠点地域に対象区間が該当	あんしん歩行エリアに対象区間が該当	バリアフリー基本構想重点整備地区内に対象区間が該当		
			有・・・10点 無・・・0点	有・・・10点 無・・・0点	500人/12h以上・・・10点 500人/12h未満・・・0点	有・・・10点 無・・・0点	有・・・10点 無・・・0点	有・・・10点 無・・・0点	有・・・10点 無・・・0点	有・・・10点 無・・・0点		
			A	B	C	D	E	F	G	H		
南湖通り	南湖_1	572	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10点
	南湖_2	695	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10点
市道2075号線	2075_1	887	10.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	10.0点	40点
	2075_2	376	0.0点	10.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	10.0点	40点
サザン通り	サザン_1	220	-*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	サザン_2	323	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
一中通り	一中_1	818	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	一中_2	470	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ラチエン通り	ラチエン_1	859	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ラチエン_2	625	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10点
学園通り	学園_1	565	10.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
	学園_2	809	10.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
	学園_3	583	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10点
梅田通り(北)	梅田_北	736	0.0点	0.0点	10.0点	10.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	10.0点	40点
梅田通り(南)	梅田_南	137	0.0点	10.0点	10.0点	0.0点	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	60点
市道0213号線	0213	326	10.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
市道0204号線	0204_1	713	10.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
	0204_2	565	10.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
松林通り	松林	1,432	10.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
市道3369号線	3369	760	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10点
室田通り	室田	546	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	10点
香川小学校通り	香川小_1	420	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	0.0点	0.0点	60点
	香川小_2	307	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	50点
	香川小_3	653	10.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
香川駅前通り	香川駅前_1	263	10.0点	0.0点	0.0点	10.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	20点
	香川駅前_2	632	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	香川駅前_3	535	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
萩園通り	萩園_1	479	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0点
	萩園_2	560	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0点
計		16,866										

* 「-」は、整備済箇所。

(2) 効果の早期発現性の評価結果

評価対象区間の概算事業費を用い、効果の早期発現性について評価を行いました。

評価結果を以下に示します。

表 7-5 効果の早期発現性に関する評価結果（評価②）

整備対象箇所名	評価対象 区間名	延長 (m)	効果の早期発現性		
			概算 事業費*1 (万円)	区分 (平均：1,210万円*2)	【評価②】 (20点満点)
南湖通り	南湖_1	572	1,120	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
	南湖_2	695	1,370	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
市道2075号線	2075_1	887	1,740	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
	2075_2	376	740	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
サザン通り	サザン_1	220	—*3	—	—
	サザン_2	323	—	—	—
一中通り	一中_1	818	—	—	—
	一中_2	470	—	—	—
ラチエン通り	ラチエン_1	859	—	—	—
	ラチエン_2	625	1,230	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
学園通り	学園_1	565	1,110	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
	学園_2	809	1,880	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
	学園_3	583	1,820	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
梅田通り（北）	梅田_北	736	1,450	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
梅田通り（南）	梅田_南	137	270	平均値の1/2未満	20点
市道0213号線	0213	326	640	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
市道0204号線	0204_1	713	1,400	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
	0204_2	565	1,110	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
松林通り	松林	1,432	2,810	平均値の2倍以上	5点
市道3369号線	3369	760	1,490	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
室田通り	室田	546	1,070	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
香川小学校通り	香川小_1	420	830	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
	香川小_2	307	610	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
	香川小_3	653	1,280	平均値以上～平均値の2倍未満	10点
香川駅前通り	香川駅前_1	263	520	平均値の1/2未満	20点
	香川駅前_2	632	—	—	—
	香川駅前_3	535	—	—	—
萩園通り	萩園_1	479	940	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
	萩園_2	560	1,100	平均値の1/2以上～平均値未満	15点
計		16,866	26,530		

*1 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*2 概算事業費の平均値は、整備済箇所を除いて算出した値です。

*3 「—」は、整備済箇所。

(3) 総合評価結果

「整備の必要性」の評価点と「効果の早期発現性」の評価点を加算し、総合評価点により整備優先順位を設定した結果を以下に示します。

表 7-6 整備の必要性と効果の早期発現性からみた総合評価結果（調整前）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	概算事業費*1(万円)	整備の必要性 【評価①】 (80点満点)	効果の早期発現性 【評価②】 (20点満点)	総合評価点	
						【評価①】+【評価②】 (100点満点)	評点(100点満点) 50点以上 30点以上50点未満 30点未満 ・短期 ・中期 ・長期
南湖通り	南湖_1	572	1,120	10.0点	15.0点	25.0点	長期
	南湖_2	695	1,370	10.0点	10.0点	20.0点	長期
市道2075号線	2075_1	887	1,740	40.0点	10.0点	50.0点	短期
	2075_2	376	740	40.0点	15.0点	55.0点	短期
サザン通り	サザン_1	220	-*2	-	-	-	整備済
	サザン_2	323	-	-	-	-	整備済
一中通り	一中_1	818	-	-	-	-	整備済
	一中_2	470	-	-	-	-	整備済
ラチエン通り	ラチエン_1	859	-	-	-	-	整備済
	ラチエン_2	625	1,230	10.0点	10.0点	20.0点	長期
学園通り	学園_1	565	1,110	20.0点	15.0点	35.0点	中期
	学園_2	809	1,880	20.0点	10.0点	30.0点	中期
	学園_3	583	1,820	10.0点	10.0点	20.0点	長期
梅田通り(北)	梅田_北	736	1,450	40.0点	10.0点	50.0点	短期
梅田通り(南)	梅田_南	137	270	60.0点	20.0点	80.0点	短期
市道0213号線	0213	326	640	20.0点	15.0点	35.0点	中期
市道0204号線	0204_1	713	1,400	20.0点	10.0点	30.0点	中期
	0204_2	565	1,110	20.0点	15.0点	35.0点	中期
松林通り	松林	1,432	2,810	20.0点	5.0点	25.0点	長期
市道3369号線	3369	760	1,490	10.0点	10.0点	20.0点	長期
室田通り	室田	546	1,070	10.0点	15.0点	25.0点	長期
香川小学校通り	香川小_1	420	830	60.0点	15.0点	75.0点	短期
	香川小_2	307	610	50.0点	15.0点	65.0点	短期
	香川小_3	653	1,280	20.0点	10.0点	30.0点	中期
香川駅前通り	香川駅前_1	263	520	20.0点	20.0点	40.0点	中期
	香川駅前_2	632	-	-	-	-	整備済
	香川駅前_3	535	-	-	-	-	整備済
萩園通り	萩園_1	479	940	0.0点	15.0点	15.0点	長期
	萩園_2	560	1,100	0.0点	15.0点	15.0点	長期
計		16,866	26,530				

*1 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*2 「-」は整備済箇所。

表 7-7 整備優先順位順（調整前）

整備優先順位	整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)
短期	市道2075号線	2075_1	887
		2075_2	376
	梅田通り(北)	梅田_北	736
	梅田通り(南)	梅田_南	137
	香川小学校通り	香川小_1	420
香川小_2		307	
中期	学園通り	学園_1	565
		学園_2	809
	市道0213号線	0213	326
	市道0204号線	0204_1	713
		0204_2	565
	香川小学校通り	香川小_3	653
	香川駅前通り	香川駅前_1	263
長期	南湖通り	南湖_1	572
		南湖_2	695
	ラチエン通り	ラチエン_2	625
	学園通り	学園_3	583
	松林通り	松林	1,432
	市道3369号線	3369	760
	室田通り	室田	546
	萩園通り	萩園_1	479
		萩園_2	560
	整備済	サザン通り	サザン_1
サザン_2			323
一中通り		一中_1	818
		一中_2	470
ラチエン通り		ラチエン_1	859
香川駅前通り	香川駅前_2	632	
	香川駅前_3	535	

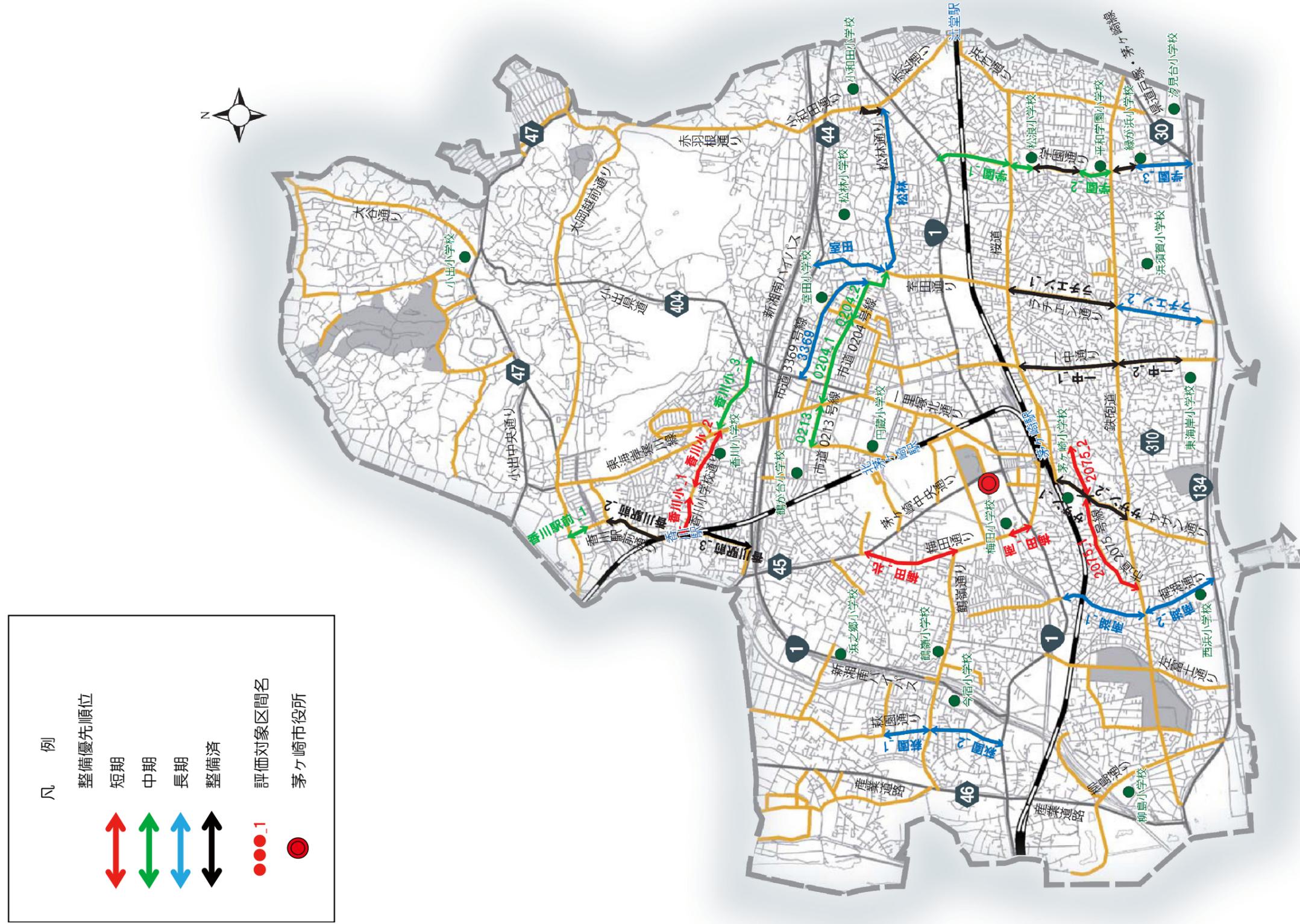


図 7-5 「歩行空間整備推進計画」の整備優先順位 (調整前)

3.4 各種計画と一体とした整備時期の調整

ここまでで設定した整備優先順位に基づいて歩行空間の整備を行ったとしても、「幹線道路維持保全計画」に示した舗装修繕をすぐに行うことになった場合、再整備が必要となり、効率的な整備とは言えません。また、本計画による歩行空間の整備時期と、「自転車ネットワーク計画」による自転車走行空間の整備時期を合わせ、同時に整備した方が、効率的な整備ができます。そこで、以下の考え方により、各種計画の整備時期を調整し、効率的・効果的な事業の進捗を図ります。

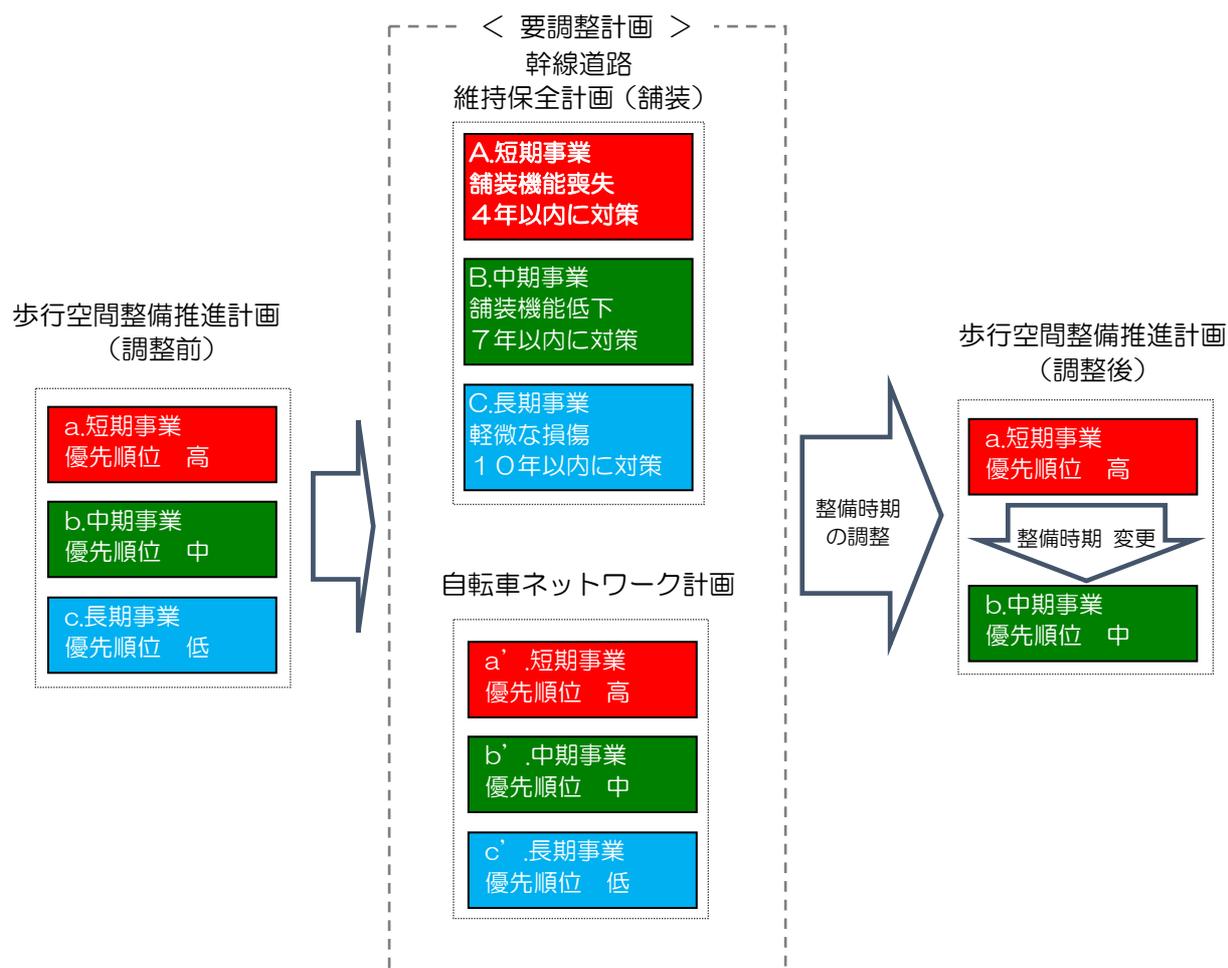


図 7-6 整備時期の各種計画との調整イメージ

3.5 計画調整に関する基本条件

各種計画で整理された整備時期との調整を図るための条件を以下のとおり設定します。

(1) 整備時期の設定

各種計画において、整備時期を短期、中期、長期の3段階とし、それぞれの計画時期を以下のように区切ります。

短期：平成27年～平成30年（4年間）

中期：平成31年～平成33年（3年間）

長期：平成34年～平成36年（3年間）

(2) 整備時期の調整の考え方

効果的・効率的に事業を進めるため、「歩行空間整備推進計画」の整備時期は、「幹線道路維持保全計画」の舗装修繕の時期に合わせて調整します。

また、「歩行空間整備推進計画」と「自転車ネットワーク計画」で整備対象箇所が重複した場合は、整備時期が早い計画に合わせます。

ただし、整備優先順位の評価結果を尊重するため、上記の調整は、1段階のみの調整とし、評価結果で短期とされた区間を時期の調整で長期にしたり、逆に、評価結果で長期とされた区間を時期の調整で短期にしたりといった2段階の調整は行わないこととします。

(3) 事業区間の設定

「歩行空間整備推進計画」の整備対象区間は、主要路線との交差点間を1つの事業単位として整備時期の調整を行います。

3.6 整備優先順位の調整結果

前述の考え方や条件を踏まえ、「歩行空間整備推進計画」における整備優先順位の検討結果を以下に示します。次ページに調整過程を図示します。

表7-8 「歩行空間整備推進計画」の整備優先順位の調整結果

整備対象箇所名	評価対象区間名	歩行空間整備推進計画整備優先順位(調整前)	<要調整計画>		調整内容	歩行空間整備推進計画整備優先順位(調整後)		
			舗装修繕の時期との調整					
市道2075号線	2075_1	短期	- *		-	短期		
	2075_2		-		-			
梅田通り(北)	梅田_北		-		-			
梅田通り(南)	梅田_南		-		-			
香川小学校通り	香川小_1		-		-			
	香川小_2		-		-			
学園通り	学園_1	中期	-		-	中期		
	学園_2		-		-			
市道0213号線	0213		-		-			
市道0204号線	0204_1		-		-			
	0204_2		長期	舗装修繕の整備時期に合わせて、整備時期を“長期”に変更します。				
香川小学校通り	香川小_3		-		-			
香川駅前通り	香川駅前_1	-		-				
南湖通り	南湖_1	長期	-		-	長期		
	南湖_2		-		-			
ラチエン通り	ラチエン_2		-		-			
学園通り	学園_3		-		-			
松林通り	松林		-		-			
市道3369号線	3369		-		-			
室田通り	室田		-		-			
萩園通り	萩園_1		短期	舗装修繕は短期で実施されますが、整備時期は2段階(長期→短期)では調整しないため、整備時期は調整しません。				
	萩園_2		-		-			
サザン通り	サザン_1		整備済	-			-	整備済
	サザン_2			-			-	
一中通り	一中_1			長期	歩行空間の整備としては整備済であるため、調整しません。但し、舗装の修繕時期に合わせてカラー舗装をやり直します。			
	一中_2	長期						
ラチエン通り	ラチエン_1	-			-			
香川駅前通り	香川駅前_2	-			-			
	香川駅前_3	-		-				

* 「-」は、要調整計画と整備箇所が重複しない区間を示します。

* 本計画では、「自転車ネットワーク計画」に合わせた整備時期の調整が必要なかったため、舗装修繕時期との調整のみを示しています。

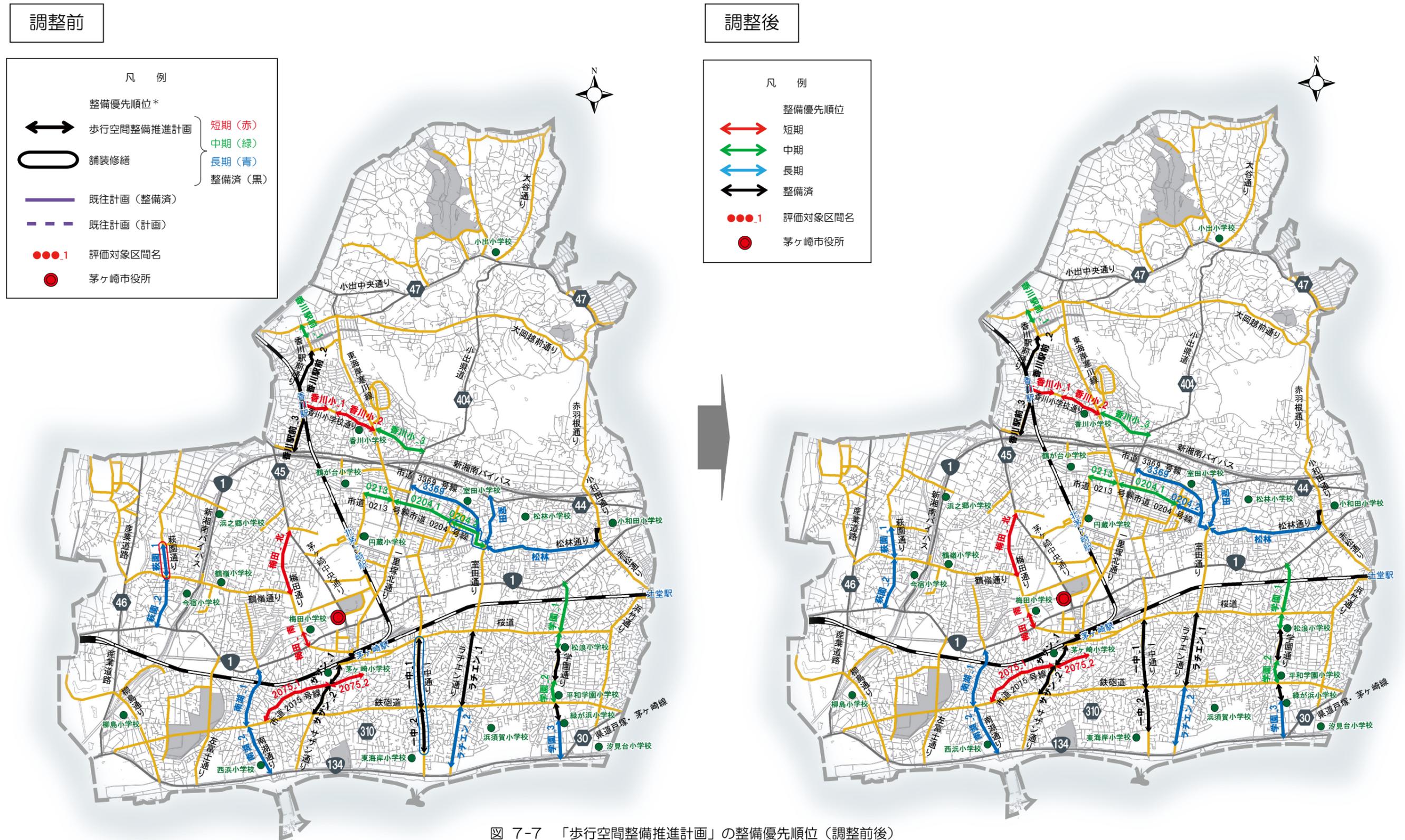


図 7-7 「歩行空間整備推進計画」の整備優先順位（調整前後）

* 本計画では、「自転車ネットワーク計画」に合わせた整備時期の調整が必要なかったため、舗装修繕時期との調整のみを示しています。

4. 歩行空間整備推進計画

舗装修繕時期との調整を考慮し、歩行空間整備の優先順位を検討した今後10年間の事業スケジュールを表7-9に示します。

表 7-9 歩行空間整備推進計画

優先順位	整備対象箇所名	評価対象区間名	整備パターン* ¹	延長(m)	概算事業費* ² (万円)
短期	市道2075号線	2075_1	C	887	1,740
		2075_2	C	376	740
	梅田通り(北)	梅田_北	A-2、B-2	736	1,450
	梅田通り(南)	梅田_南	B-2、B-3	137	270
	香川小学校通り	香川小_1	C	420	830
中期	学園通り	学園_1	A-2、B-3、C	565	1,110
		学園_2	A-1、C	809	1,880
	市道0213号線	0213	C	326	640
	市道0204号線	0204_1	A-2、B-2、B-3	713	1,400
	香川小学校通り	香川小_3	C	653	1,280
	香川駅前通り	香川駅前_1	B-2	263	520
長期	市道0204号線	0204_2	A-2、B-2	565	1,110
	南湖通り	南湖_1	A-2、B-2、B-3、C	572	1,120
		南湖_2	C	695	1,370
	ラチエン通り	ラチエン_2	C	625	1,230
	学園通り	学園_3	A-1、A-2	583	1,820
	松林通り	松林	A-2、B-2	1,432	2,810
	市道3369号線	3369	A-2、C	760	1,490
	室田通り	室田	C	546	1,070
	萩園通り	萩園_1	A-2、B-2	479	940
		萩園_2	A-2、B-2	560	1,100
整備済	サザン通り	サザン_1	-* ³	220	440
		サザン_2	-	323	640
	一中通り	一中_1	-	818	1,610
		一中_2	-	470	920
	香川駅前通り	香川駅前_3	-	535	1,050

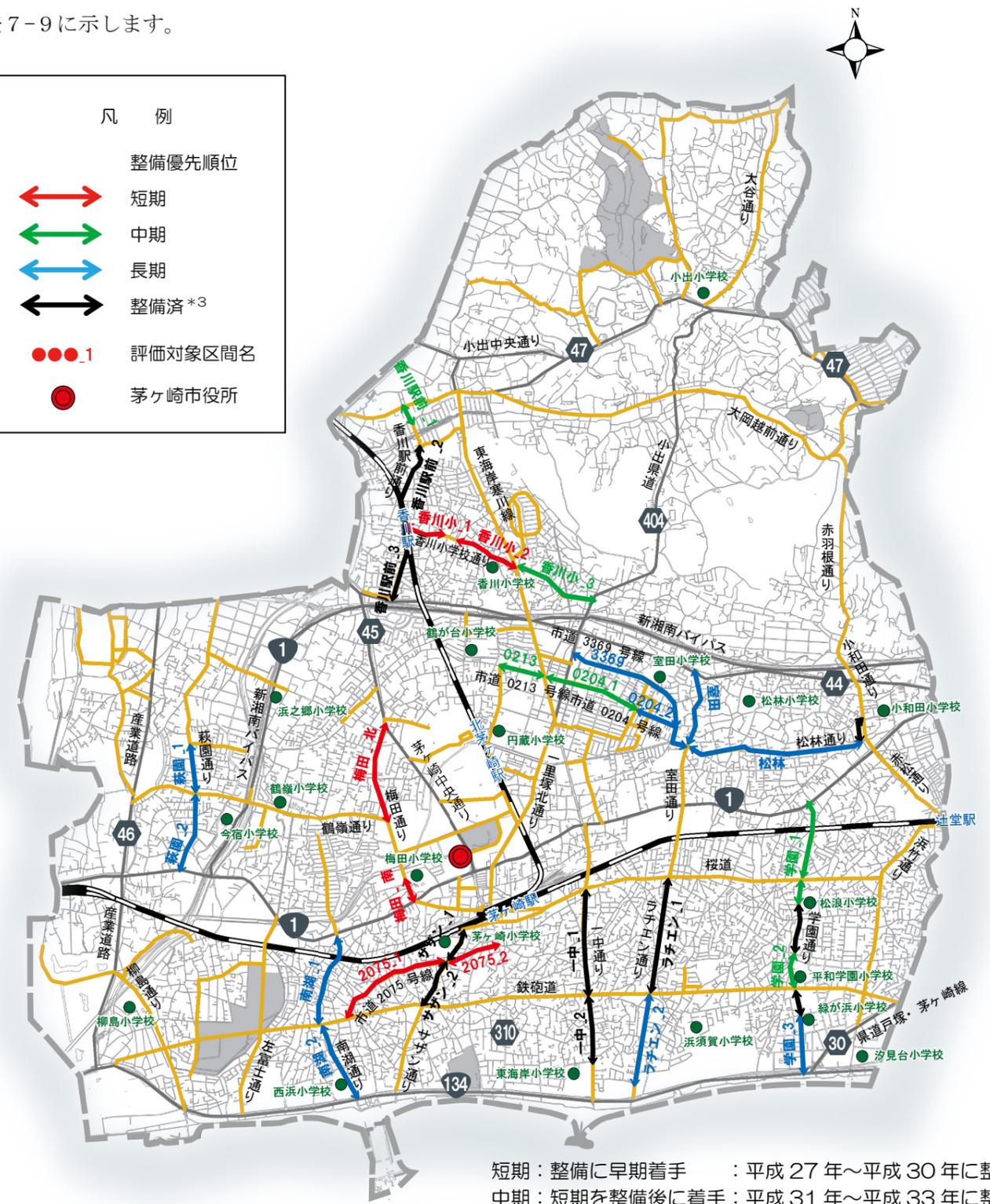
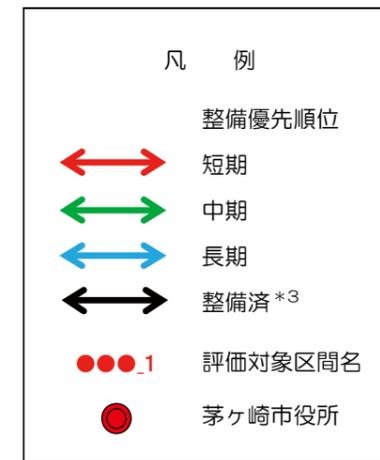
*¹ 整備パターンの内容は以下のとおりです。

整備パターン	整備内容
A-1	カラー舗装(路側帯は1.0m以上)、ポストコーンの設置
A-2	カラー舗装(路側帯は1.0m以上)
B-1	カラー舗装(路側帯は片側1.0m、0.5m)、ポストコーンの設置
B-2	カラー舗装(路側帯は0.5~0.75m)
B-3	カラー舗装(路側帯は0.5m以下)
C	カラー舗装(路側帯は0.5m以下。センターライン無し)

*² 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*³ 整備済箇所。整備済の箇所では、舗装の修繕時期に合わせてカラー舗装をやり直します。

今後10年間で舗装修繕の予定がない場合は、10年後以降あるいは再整備が必要となった時期に整備します。



短期：整備に早期着手 : 平成27年~平成30年に整備
 中期：短期を整備後に着手 : 平成31年~平成33年に整備
 長期：中期を整備後に着手 : 平成34年~平成36年に整備

図 7-8 歩行空間整備推進計画

第8章 歩行空間整備推進計画の検証及び改定

今後、本計画に基づいて歩行空間整備を進めていくことで、歩行者が安全で快適に通行できる歩行空間の整備に取り組んでいきます。

なお、本計画が計画通りに進んでいるかについては随時管理していき、近接事業の進捗、新たなまちづくり計画等の変更が必要になった場合には、必要に応じて計画の改定を行います。

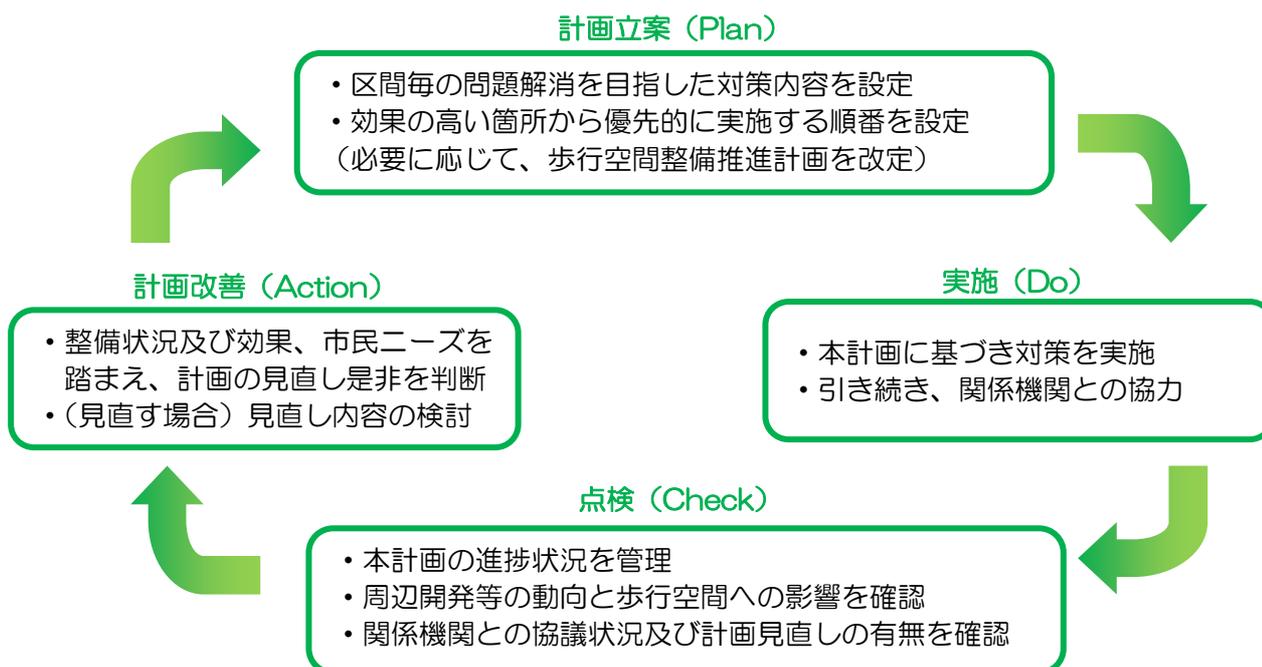


図 8-1 今後の「歩行空間整備推進計画」におけるPDCAサイクル※

用語の解説

【アルファベット】

●PDCA サイクル

計画の進行管理、事業活動等における生産管理や品質管理などを円滑に進める手法の一つで、Plan（計画）→Do（実施）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、計画・業務等を継続的に改善するものです。

【あ行】

●あんしん歩行エリア

国土交通省及び警察庁が、歩行者や自転車の安全通行の確保のために、総合的な安全対策を面的に進める地区として選定したエリアのことで、全国で582エリアが指定されています。

【か行】

●拡幅整備

道路に隣接する土地を買収し、幅員が狭い道路を拡げることです。土地の買収を行うことから事業費が大きく、整備に長い期間を要します。

●カラー舗装

樹脂類を使って路面に色を付けた舗装のことです。ドライバーからの視認性を高めることにより、歩行者や自転車の安全性を高めるために整備するものです。

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

平成18年12月に施行された法律で通称「バリアフリー法」と呼ばれ、高齢化社会の到来を迎えて高齢者、障害者の自立と積極的な社会参加を促すため公共性のある建物を高齢者・障害者が円滑に、安全に利用出来るような整備の促進を目的に作られた法律のことです。

【さ行】

●事後保全型

定期的な点検により施設状態の経年変化を把握し、限界水準を下回る前の段階で補修を行う管理手法のことです。限界水準とは、これ以上道路の傷みを放置しておく、構造的な破壊に至り必要な機能・サービスが提供できなくなるおそれがある状態です。

●集約拠点地域

自動車に依存せず歩いて暮らせるまちづくりなどを目指すために「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」において設定された地域です。市民、事業者、市などの各主体が取り組む低炭素施策の展開を図る上で、特に都市機能の集約を図る地域として位置づけられています。

【た行】

●長寿命化

損傷が軽微な段階で補修するなど、施設状態を良好に確保することで、施設を長く使用することです。

【は行】

●ポストコーン

車道と歩道の区切り(車止め)などを行うために設置される棒状の部材をいいます。

【や行】

●予防保全型

定期的な点検により施設状態の経年変化を把握し、損傷が軽微な段階で補修するなど、施設状態を良好に確保したうえで、長寿命化を図る管理手法のことです。

●ユニバーサルデザイン

平成14年12月に閣議決定された障害者基本計画では、バリアフリーは障害によりもたらされるバリア(障壁)に対処するという考え方に対し、ユニバーサルデザインは、文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何などにかかわらず多様な人々が利用することができる都市や生活環境を設計(デザイン)するという考え方です。

資料1

パブリックコメントの実施結果



1. パブリックコメントの実施結果の概要

「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）」についてのパブリックコメントの実施結果は、以下の通りです。

1 募集期間 平成27年 1月21日（水）～ 平成27年 2月20日（金）

2 意見の件数 83件

3 意見提出者数 14人

4 内容別の意見件数

項目	件数
■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）全般に関する意見	8件
■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）に記述された個別の内容に関する意見	
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）に関する意見	7件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（歩行空間整備推進計画）に関する意見	8件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（自転車ネットワーク計画）に関する意見	14件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（電線類地中化計画）に関する意見	4件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（踏切対策計画）に関する意見	3件
■パブリックコメントに関する意見	2件
■その他の意見	37件
合計	83件

■ = 一部修正を加えた項目

2. パブリックコメントによる修正部分の対照表

パブリックコメントを踏まえた「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（歩行空間整備推進計画）」からの修正箇所は以下の通りです。

修正後	修正前
<p>P1</p> <p>1. 計画策定の目的（3段落目）</p> <p>このような背景の下、本市では、比較的幅員の広い幹線市道を対象として、既存の道路空間を再編・有効活用し、<u>歩行者が安全で快適に通行</u>できる環境を整備するために「歩行空間整備推進計画」を策定します。</p>	<p>P1</p> <p>1. 計画策定の目的（3段落目）</p> <p>このような背景の下、本市では、比較的幅員の広い幹線市道を対象として、既存の道路空間を再編・有効活用し、<u>歩行者が優先的に通行</u>できる環境を整備するために「歩行空間整備推進計画」を策定します。</p>

茅ヶ崎市 幹線道路維持保全計画（歩行空間整備推進計画）

平成27（2015）年3月発行 130部作成

発行 茅ヶ崎市

編集 建設部道路建設課

〒253-8686

神奈川県茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-82-1111

FAX 0467-57-8377

ホームページ <http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

携帯サイト <http://mobile.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

携帯サイト

QRコード



