

## 各対応策の取組状況一覧

※該当する資料番号をあわせてご覧ください。

※赤字で記載している内容が昨年度から更新された内容になります。

## 短期（3年以内）

項目	対応策	取組の進捗状況
1 東口駅前広場の混雑緩和に向けた再編・再配置、機能拡充	① 東口駅前広場に発着している、県道瀬谷柏尾方面を運行するバス路線発着場所の西口への移転	西口発着の多頻度路線の運行効率化と併せた路線の移転を検討しています。今後、関係事業者との調整が整い次第、具体的な実施内容について、地域の方も含めて調整を進めていきます。
4 暫定交通広場の活用による、都市機能の増進	① 暫定交通広場の活用による都市機能の増進	東口駅前広場の混雑緩和や舞岡戸塚線の駐停車対策等の検討を踏まえ、当該土地の活用方法について検討を進めます。
5 駅周辺の交通円滑化に向けた一般車の適正化	① 駅前の駐停車対策等の検討 ア 戸塚駅前線（戸塚駅西口駅前）の駐停車対策	戸塚駅西口の戸塚駅前線等の一部区間に駐停車禁止区域を設け、交通流の円滑化を図る社会実験を令和2年2月24日～3月1日までの1週間実施しました。社会実験結果に対し、実施方針をまとめ、送迎車両の乗降場の確保等について、警察協議を行っています。【資料2】
	① 駅前の駐停車対策等の検討 イ 戸塚駅西口第3地区の駐停車対策	違法駐車が多い箇所についてポストコーンを設置しました。（令和元年度、令和2年度） 【資料1-1】
	② 一般車乗降場の確保検討 ア 第2交通広場（区役所下）の円滑な運用	利用者の利便性に配慮し、場内の利用状況に応じて柔軟に対応しています。 駅周辺の交通円滑化に向け、引続き関係者と連携して対応していきます。 令和3年11月に交通広場の利用実態調査を実施しました。今後、適正な利用促進に向けた、交通広場の誘導・サイン計画の策定を行います。【資料2】
	③ 自動車交通の円滑化検討 ア 市道戸塚第520号線（区役所と戸塚パルソの間）の交通円滑化の対策実施	車道拡幅の実施と、違法駐車防止看板を設置しました。（平成30年度） 戸塚駅前線の交通規制と併せ、道路交通規制について警察と協議を進めています。
6 自転車利用環境の向上	① 自転車通行空間整備実行計画の策定	令和2年3月に「戸塚駅周辺自転車通行空間整備実行計画」を策定しました。概ね5年程度で整備完了を目標に、自転車通行空間の整備を進めています。昨年度は戸塚駅東側の上永谷戸塚線で自転車通行空間の整備工事を行いました。今年度は坂本道路（市道矢部128号線、281号線）で自転車通行空間の整備工事を予定しています。【資料1-1、1-2】

## 中期（5年以内）

項目	対応策	取組の進捗状況
1 東口駅前広場の混雑緩和に向けた再編・再配置、機能拡充	② 明治学院大学行きバス発着場所の移転	喫緊の課題に対応するため、暫定的に広場内の交通島へ発着場所を移転しました。【資料4-1、4-2】広場内の抜本的な混雑緩和のため、引き続き、広場外への移転について関係事業者と調整を進めています。
2 駅周辺のバリアフリー化	① バリアフリー基本構想の策定（スパイラルアップ）・特定事業等の実施	「戸塚区バリアフリー基本構想」に位置づけた特定事業について、各事業者に事業計画書の提出を依頼し事業の推進を図っています。（平成30年度～） ※完了事例：歩道内グレーチングの改修、戸塚地区センタースロープの改修 【資料1-1】
3 柏尾川沿いの水辺の魅力向上	① 健康みちづくりによるプロムナードの魅力向上	「柏尾川健康づくりコース」を拡充し、距離標やルート案内板のデザイン検討、植栽や歩道舗装等の改修方針等を含めた整備更新計画を策定しました。また、整備更新計画等に基づき、ベンチの改修等を行っています。（令和2年度）【資料1-1】
5 駅周辺の交通円滑化に向けた一般車の適正化	① 駅前の駐停車対策等の検討 ウ 舞岡戸塚線（戸塚駅東口駅前）の駐停車対策	現状や利用実態の把握と、課題や原因を整理することを目的とした、現況調査を令和3年11月に実施しました。【資料3】また、違法駐車が多い箇所についてポストコーンを設置しました。（令和2年度）
	③ 自動車交通の円滑化検討 イ 市道矢部第129号線（坂本道路）の拡幅及び蔵坪交差点改良	JR側の水路部分を拡幅しました。（令和元年度）
7 安全な歩行者空間の確保	① 既存道路を活かした歩行者対策 イ バスセンター前交差点の交通流の円滑化	当該交差点ではカウントダウン式の歩行者信号機の導入や日中の歩行者青時間が延長されています。更なる改善については、警察と連携し検討を行います。

項目	対応策	取組の進捗状況
1 東口駅前広場の混雑緩和に向けた再編・再配置、機能拡充	③ バス・タクシー等の乗降場所全体の再編成	広場内の混雑緩和状況を見ながら、再編・再配置、機能拡充の検討を進めます。令和3年度は、現状や利用実態の把握と、課題や原因を整理することを目的とした、現況調査を実施しました。 【資料3】
2 駅周辺のバリアフリー化	② 東口駅前広場のバリアフリー化検討	東口駅前広場のバス・タクシー等を含めた広場全体の乗降場所の再編成等を踏まえ、対応の方向性を整理し、改善方法を検討します。令和3年度中に駅前広場内のバリアフリールートサインの新設・更新を実施し、タクシー乗り場や地下鉄などへの案内・誘導の強化を行います。
5 駅周辺の交通円滑化に向けた一般車の適正化	③ 自動車交通の円滑化検討 ウ 国道1号道路整備（都市計画道路柏尾戸塚線）	国道1号（都市計画道路柏尾戸塚線）のバスセンター前交差点から八坂神社前交差点までの間は、幅員20mの4車線道路として拡幅する都市計画が決定されており、令和7年度頃までの事業着手を目標としていますが、着手時期については、国の予算や他の事業中路線の進捗状況を見ながら検討していきます。
6 自転車利用環境の向上	② 駐輪場の附置義務制度の適切な運用	駅周辺における集客施設の新設・増設の機会を捉えて、自転車駐車場の設置を着実に進め、駐輪環境の改善を図ります。 ○戸塚区内 集客施設（新築1件、38台） 共同住宅等（新築6件、410台）
7 安全な歩行者空間の確保	① 既存道路を活かした歩行者対策 ア 市道矢部第281号線（住宅展示場前）の歩道拡幅	・戸塚駅側の区間については平成30年度に歩道の拡幅を実施しました。 ・残りの区間については、現在、土地所有者と用地交渉を進めています。 ※関連事業：JR側の車道の一部を令和2年度に拡幅しました。【資料1-1】
	① 既存道路を活かした歩行者対策 ウ 元吉倉橋周辺の歩行者対策	元吉倉橋については、戸塚駅東口の利用者数や周辺施設・経路など、前提条件が固まった後に、整備の在り方を検討します
	② まちづくりの推進による歩行者空間の確保 ア 戸塚駅西口第3地区のまちづくり計画等の推進	建物の建替えを検討されている方に対して、引き続きまちづくり計画へのご協力をお願いしていきます。

# 各取組の整備状況

5-①-イ 戸塚駅西口第3地区の駐停車対策 〈ポストコーン設置〉 令和3年3月施行

【短期】

整備前



整備後



旭町通の駐停車対策としてポストコーンを設置しました。

6-① 自転車通行空間整備実行計画の策定 〈自転車通行空間経路C整備〉 令和3年3月施行

【短期】



上永谷戸塚線において自転車専用通行帯を整備しました。

2-① バリアフリー基本構想・特定事業の実施 〈戸塚区役所前歩道内グレーチングの改修〉 令和3年完了報告

【中期】

整備前



整備後



グレーチングを細目に変更し、杖や車いすの前輪がはまらない構造としました。

2-① バリアフリー基本構想・特定事業の実施 〈戸塚地区センタースロープの改修〉 令和3年完了報告

【中期】

整備前



整備後



スロープに滑り止め施工を行い、車いす利用者が滑りづらい構造としました。

3-① 健康みちづくりによるプロムナードの魅力向上 〈ベンチ補修〉令和3年3月施行

【中期】



老朽化したベンチの座面を補修しました。

7-①-ア 市道矢部第281号線の（住宅展示場前）歩道拡幅 〈関連事業：JR側車道の拡幅〉令和2年10月施行

【長期】



戸塚駅前線（住宅展示場前）において一部車道を拡幅しました。

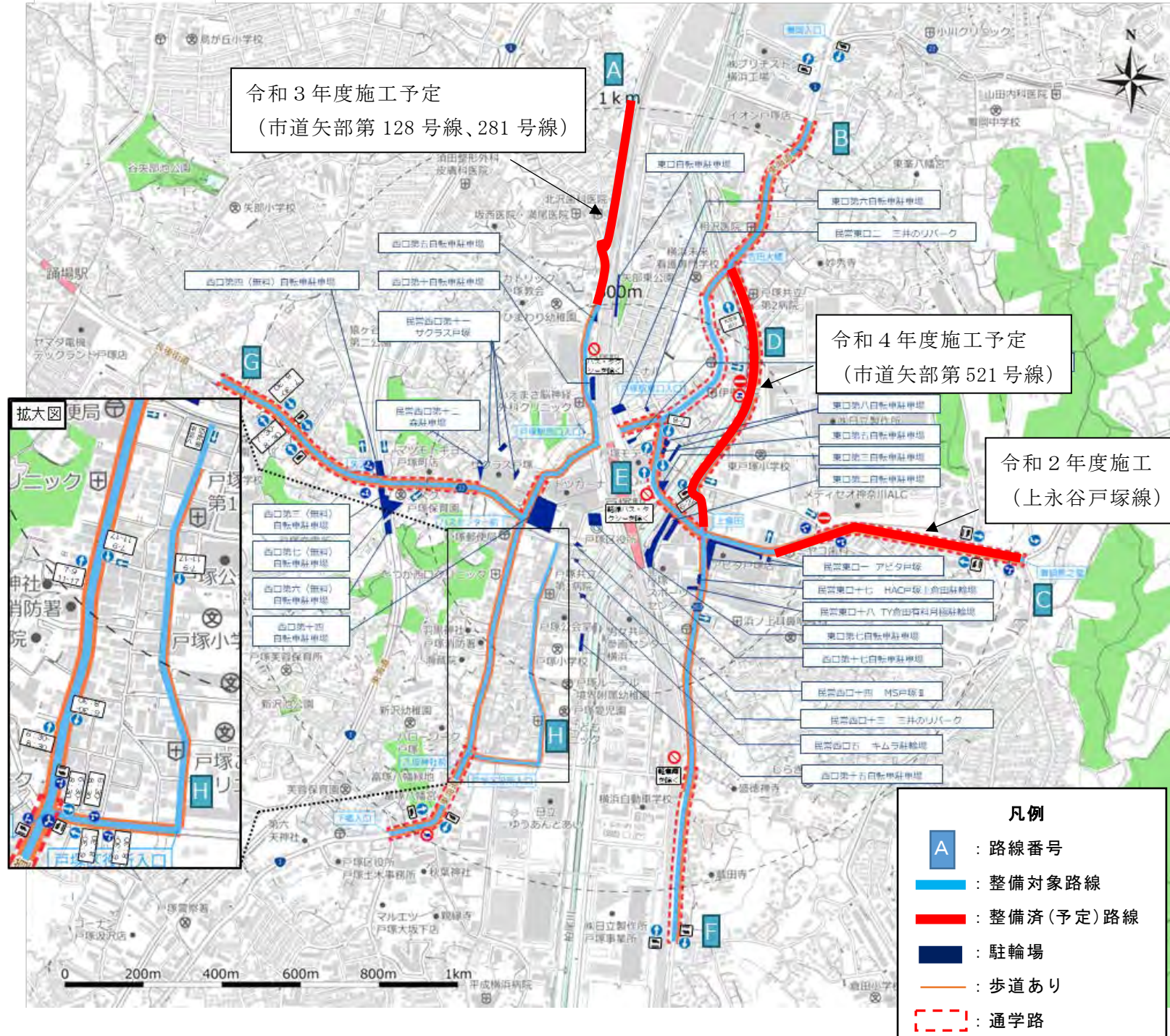
# 自転車通行空間の整備について

## ※自転車通行空間整備実行計画〈戸塚駅〉抜粋

### 【整備対象路線および整備形態】

上記の現状分析を踏まえ、戸塚駅周辺における整備対象路線および整備形態を選定

#### ■整備対象路線



#### ■整備対象路線の選定理由

路線	選定理由	整備形態
A	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・沿線に駐輪場が立地	車道混在 (矢羽根型路面表示)
B	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に駐輪場が立地 ・沿線に複数の商業施設、工場等が立地 ・戸塚駅の西側と東側を結ぶ幹線道路(国道1号)	車道混在 (矢羽根型路面表示)
C	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に商業施設が立地	自転車専用通行帯
D	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に企業、小学校が立地	車道混在 (矢羽根型路面表示)
E	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設が立地	車道混在 (矢羽根型路面表示)
F	・通学路に指定されている区間あり ・沿線に商業施設、工場が立地	車道混在 (矢羽根型路面表示)
G	・ピーク時の自転車交通量、歩行者交通量ともに多い ・通学路に指定されている区間あり ・沿線に複数の商業施設が立地	自転車専用通行帯
H	・沿線に病院、小学校、その他文化施設が立地	車道混在 (矢羽根型路面表示)

※必要に応じて、整備形態及び整備時期の見直しを図っていきます。

路線	ピーク時間帯 自転車交通量		*1 ピーク時間帯 歩行者交通量 (人/h)	*2 自転車 関連事故 (件/年)	通学路に指定される 区間の有無	自動車交通 量	自動車の規 制速度
	自転車交通量 (台/h)	ピーク時間帯					
A	333	08:00~08:30	687	4	×	5,643	40km/h
B	313	07:30~08:00	101	2	○	12,989	40km/h
C	316	07:30~08:00	143	0	○	5,143	40km/h
D	295	07:30~08:00	1	2	○	3,557	40km/h
E	313	08:00~08:30	545	0	○	14,026	40km/h
F	-	-	-	0	○	14,026	40km/h
G	364	08:00~08:30	270	0	○	36,177	40km/h
H	-	-	-	0	×	-	20km/h

※1：歩行者交通量のピーク時間は各路線の自転車のピーク時間に対応

※2：H27年のITRDAデータより算出