

平塚市 地域公共交通網形成計画（素案） （案）

平 塚 市

目次

| | |
|----------------------------|----|
| 1 . 計画策定の位置づけ | 1 |
| 1-1 計画策定の背景 | 1 |
| 1-2 本計画の目的 | 1 |
| 1-3 本計画の位置づけ | 2 |
| 1-4 上位計画・関連計画 | 3 |
| 1-4-1 上位計画 | 3 |
| 1-4-2 関連計画 | 7 |
| 1-5 計画の対象区域 | 9 |
| 1-6 計画期間 | 9 |
| 1-7 計画の概要 | 10 |
| 2 . 平塚市の概況 | 11 |
| 2-1 位置・地勢 | 11 |
| 2-2 土地利用及び主要施設 | 12 |
| 2-2-1 土地利用状況 | 12 |
| 2-2-2 主要施設 | 13 |
| 2-2-3 各地域の概況 | 15 |
| 2-3 人口動向 | 17 |
| 2-3-1 人口・世帯数の現状と推移 | 17 |
| 2-3-2 高齢者人口 | 19 |
| 2-3-3 運転免許保有人口と高齢運転者 | 20 |
| 3 . 地域公共交通の現状把握 | 22 |
| 3-1 鉄道 | 22 |
| 3-2 バス | 23 |
| 3-3 タクシー | 24 |
| 3-4 その他移動支援策 | 25 |

| | |
|--------------------------------|----|
| 4 . 移動実態及び地域公共交通に対するニーズ | 26 |
| 4-1 移動実態 | 26 |
| 4-1-1 市全体の移動実態 | 26 |
| 4-1-2 市民生活における移動実態 | 29 |
| 4-1-3 地域公共交通の利便性に対する評価と潜在的なニーズ | 30 |
| 4-1-4 路線バスの利用環境に関するニーズ | 36 |
| 4-1-5 平塚市総合交通計画の施策に対する重要度 | 42 |
| 4-2 市内企業及び市外からの来訪者の視点からみた移動ニーズ | 44 |
| 4-2-1 市内企業における通勤状況 | 44 |
| 4-2-2 商店会における公共交通の必要性 | 46 |
| 5 . 地域公共交通における課題 | 47 |
| 5-1 平塚市全体の現況整理と課題のまとめ | 47 |
| 6 . 地域公共交通網形成の基本理念及び基本方針 | 50 |
| 6-1 地域公共交通網形成の基本理念 | 50 |
| 6-2 地域公共交通網形成の基本方針 | 51 |
| 7 . 地域公共交通網形成の施策及び実施主体 | 53 |
| 7-1 施策の体系一覧 | 53 |
| 7-2 施策及び実施主体 | 54 |
| 8 . 計画の実現に向けて | 74 |
| 8-1 評価指標の設定 | 74 |
| 8-2 計画の進め方 | 75 |
| 資料編 | 77 |
| <資料1> 地区ごとの現況整理と課題のまとめ | 79 |

1. 計画策定の位置づけ

1-1 計画策定の背景

人々の生活を支える地域公共交通 をとりまく環境は、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化に伴い、利用者の減少や事業者の人手不足など、厳しさを増しています。地域公共交通の利用者の減少により路線撤退や運行本数の減少といったサービス水準の低下がおり、更なる利用者の減少につながる悪循環となっています。

こうした背景を踏まえて国においては、平成25年に交通政策に関する国の基本方針などを定めた「交通政策基本法」が施行され、これを受けて、平成26年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

この法改正により、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的とした「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能となりました。

このような背景を踏まえ、平塚市においても、まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の実現を目指して「地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 本計画の目的

本市は、JR東海道本線の平塚駅を中心に市街地が形成され、市域全体として、商業、工業、農業のバランスのとれたまちとして発展してきました。交通に関しては、平塚駅からは横浜や川崎、東京都心部方面へのアクセスがよいほか、平塚駅は市内の各地域や隣接市の主要鉄道駅を結ぶバスターミナルとしても、高い拠点性を備えています。また、平成27年に圏央道（さがみ縦貫道）の海老名～寒川北IC間が開通したことで、道路交通についても大幅に利便性が向上しました。

そのような中、近年、地域の交通を取り巻く環境は大きく変化しつつあります。本市でも人口が減少局面に入り、少子高齢化が進展しているほか、公共交通網の発達とは相反して、自家用車利用が比較的高く、路線バス利用者の減少が目立ってきています。また、市内には、駅やバス停までが遠く、鉄道やバスが利用しづらい地域もみられます。

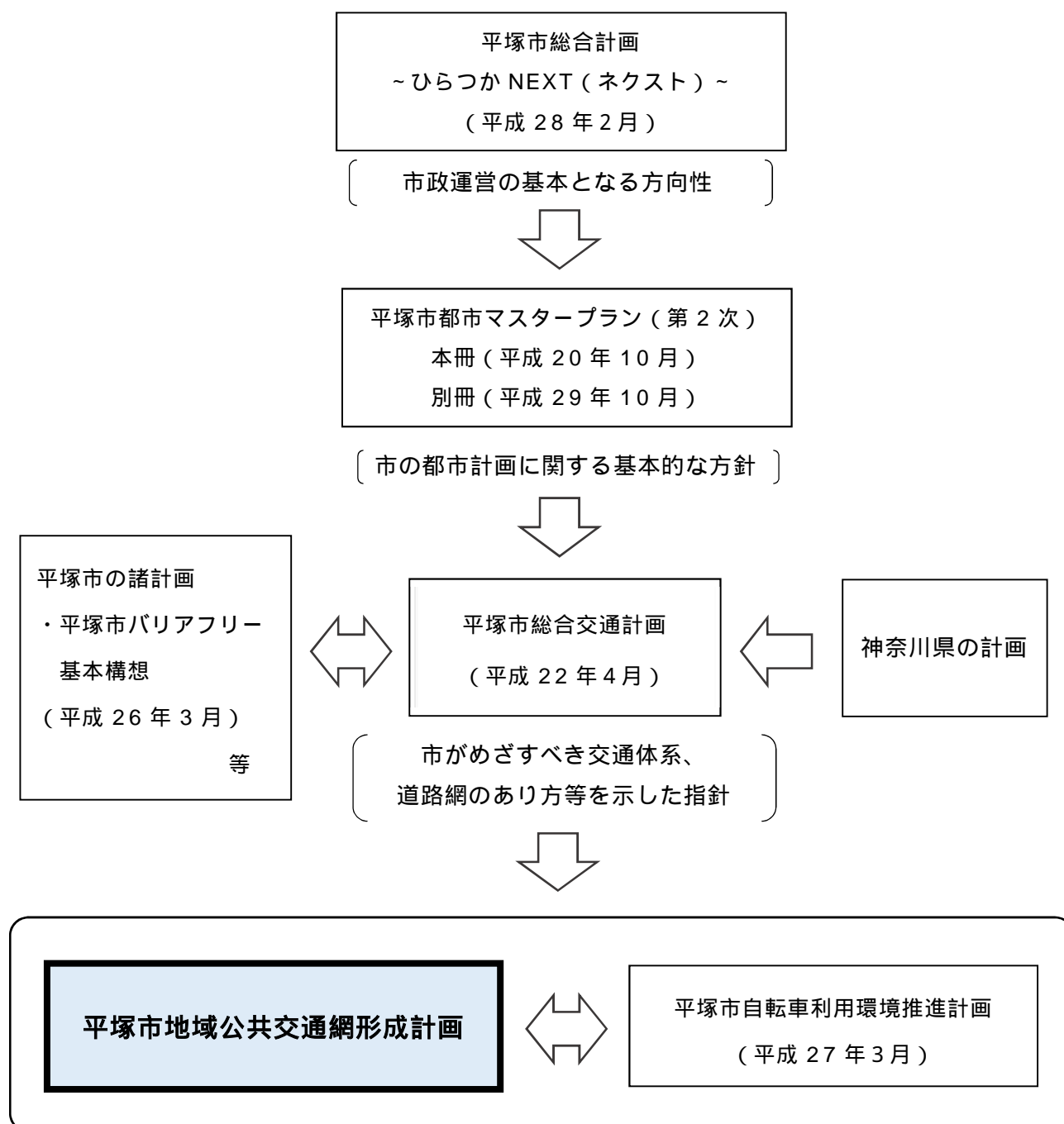
一方、ひらつかの顔づくりとして、「平塚駅前のバリアフリー化」や「見附台周辺地区土地利用計画」が進む中心市街地や、「ツインシティ大神地区土地画整理事業」が進行中である神田地区、「真田・北金目特定土地画整理事業」が完了し新たな住宅地が形成されている金目地区、「ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジ」を策定している海岸地区など、まちづくりに関する新たな動きもあります。

「平塚市地域公共交通網形成計画」は、地域公共交通を取り巻くこのような環境の変化を踏まえ、市民、交通事業者、行政機関等が連携して、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現することを目的とします。

本計画における「地域公共交通」とは、鉄道や路線バス、タクシー及び、それらを補完し地域のニーズを満たす公共交通も含めたものです。

1-3 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、本市における各種の上位計画、関連計画との整合を図りながら策定する地域公共交通のマスタープランという位置づけとなります。市政運営の基本となる方向性を示した「平塚市総合計画～ひらつかNEXT（ネクスト）～」や、市の都市計画に関する基本的な方針を示した「平塚市都市マスタープラン（第2次）」、市がめざすべき交通体系、道路網のあり方等を示した指針となる「平塚市総合交通計画」を上位計画とし、関連計画として「平塚市自転車利用環境推進計画」、平塚市総合交通計画の関連計画である「平塚市バリアフリー基本構想」との整合を図り、本計画を策定します。



1-4 上位計画・関連計画

1-4-1 上位計画

(1) 平塚市総合計画～ひらつかNEXT(ネクスト)～

「平塚市総合計画～ひらつかNEXT(ネクスト)～」は、平成28年2月に策定され、国の「総合戦略」で重要課題となっている人口減少問題への対応や地方における安定した雇用の創出など、本市としても早急に取り組まなければならない施策を「重点施策」として位置づけ、効率的・効果的に施策展開を図ることを念頭に置き、平成28年度からの8年間の新たな計画として策定しています。

この計画は、分野別施策と重点施策で構成されており、交通環境整備や交通施設を含めた拠点整備に関して、以下の事項が分野別施策として位置づけられています。

また、平成30年度版実施計画では、重点施策の推進のための取組として「ツインシティ整備の推進」が位置づけられています。

POINT

- 「3. 自然と人が共生するまちづくり」: 「3 - 交通の利便性を高める」
 - 路線バスを利用しやすい環境づくり
 - 幹線道路の整備推進
 - 「4. 活力とにぎわいのあるまちづくり」: 「4 - 新たな産業拠点の形成を推進する」
 - ツインシティ整備の推進(新たな拠点に対するアクセス手段の整備)
- 【平成30年度版実施計画】
- 「I - (1) 基幹産業の競争力を強化する」: 「ツインシティ整備の推進」

(2) 平塚市都市マスタープラン(第2次)

「平塚市都市マスタープラン(第2次)」(平成20年10月)は、平塚市総合計画をまちづくりの面から具体化するプランで、都市計画やまちづくり施策を効率的かつ効果的に進めるための方針として策定しています。また、近年の社会情勢の変化を受けて、これまでのまちづくりを振り返り、新たな考え方を追加した「平塚市都市マスタープラン(第2次)別冊」を、平成29年10月に策定しています。

この計画において、本市の将来の都市構造は、平塚駅周辺の中心市街地を「南の核」、ツインシティを「北の核」、自然豊かな「西部地域」(土沢地区、金目地区)を2核1地域として位置づけ、この2つの核をつなぐための都市軸、西部地域と南北の2つの核をつなぐ軸をもって構成されています。また、これらの地域と既存の地域生活圏をいかしたまちづくりに関する基本的な考え方を示しています。

POINT

➤ 南の核

- 平塚駅周辺の商業・業務の中心を「南の核」とし、商業・業務、文化と居住との共存を進め、中心市街地の魅力づくり、にぎわいづくりをめざす

➤ 北の核

- 神奈川県土の南のゲートとして計画されているツインシティを本市の「北の核」とし、新幹線新駅や広域自動車道へのアクセス性をいかし、環境との共生を理念とした新たな産業や業務機能の集積をめざす

➤ 西部地域

- 本市の西部に広がる地域は、次世代につなぐ貴重な里山として保全・活性化し、環境や自然をテーマに教育、交流、レクリエーション機能の場づくりなど、自然環境と調和した地域づくりを進める

➤ 暮らし続けられるまちづくりの基本的な考え方

- 「2核1地域」と既存の地域生活圏をいかし、各地域の地域生活圏への機能集積を図ることにより、多極的に諸機能を分散させたコンパクトシティをめざす
- 公共交通の利用の促進等により、生活圏間の移動環境を向上させることで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成をめざす

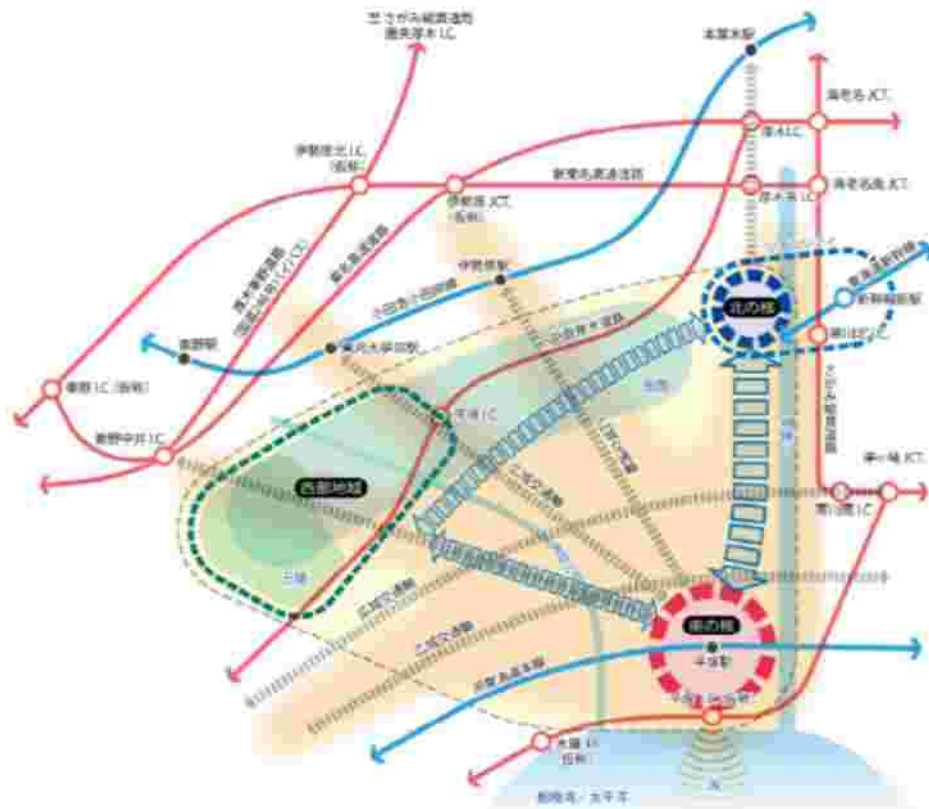


図 1.1 将来の広域的骨格概念図（手のひら構造）

出典：「平塚市都市マスタープラン（第2次）」より抜粋

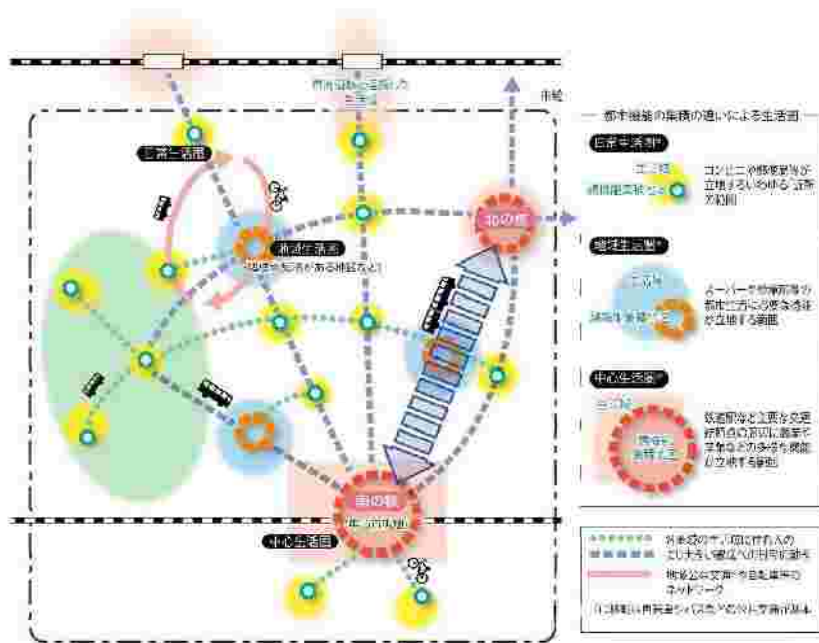


図 1.2 コンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージ

出典：「平塚市都市マスタープラン（第2次）」より抜粋

(3) 平塚市総合交通計画

「平塚市総合交通計画」は、平成22年4月に策定され、いま起きている交通問題への対応や、将来のまちづくりを支えるための将来交通体系、道路網のあり方等の指針であるとともに、長期的な展望を見据え、総合的な見地から、戦略的に進めるべき取組みを位置づけ、その実現化を進めます。

この計画の基本理念と本市が目指す将来の交通体系は、以下のとおり示されています。

POINT

- 基本理念：公共交通と自転車を中心とした人と環境にやさしいまちづくり
 - 交通の現状やまちづくりの目標、高齢社会への対応、さらには中心市街地の活性化や地球規模での環境意識の高まりなどに留意して設定
- 基本理念を実現するための将来交通体系
 - 各交通手段の利用圏域に応じた交通体系の構築及び各交通手段の連携が進むように交通結節点を配置
 - 公共交通ネットワーク、自転車ネットワークを放射方向に配置
 - まちづくりの根幹をなす南北都市軸に公共交通軸を配置

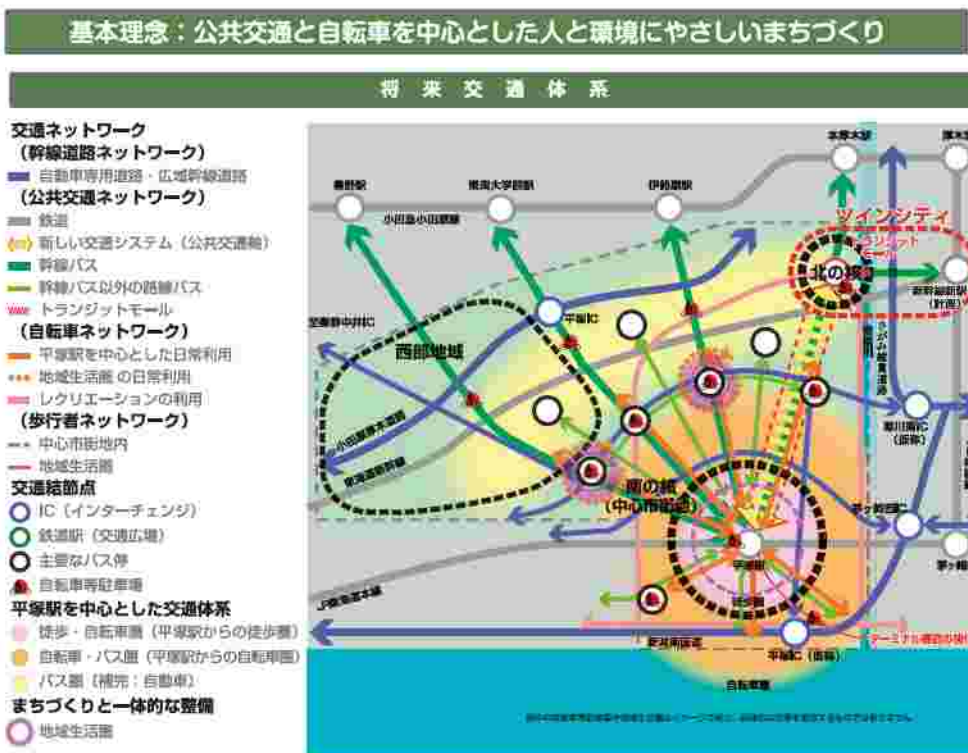
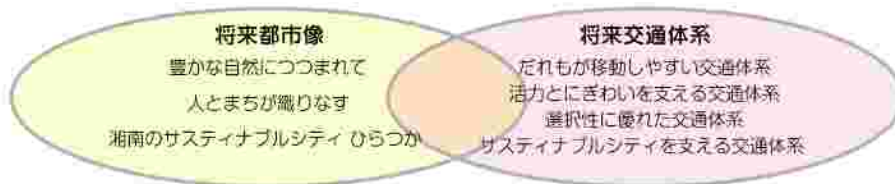


図 1.3 基本理念及び将来の交通体系

出典：「平塚市総合交通計画」より抜粋

1-4-2 関連計画

(1) 平塚市自転車利用環境推進計画

「平塚市自転車利用環境推進計画」は、自転車関連の課題に対して、自転車の走行環境整備や放置自転車対策、交通ルールとマナー啓発、さらには、まちの活性化につながるような自転車の利用促進策など、ハードとソフトが一体となり、自転車の利用しやすいまちづくりを推進していくために、平成27年3月に自転車関連の実施計画として策定されたものです。

この計画においては、公共交通との連携や観光振興などに対応するため、比較的平坦な地形をいかし、自転車を活用した交通結節点の強化や市街地の回遊性の向上に取り組んでいくこととしています。交通結節点の強化による公共交通機関の利用促進として、平塚駅周辺の駐輪場やバス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）の整備が進められています。

POINT

- 自転車の走行環境の向上
 - 利用ニーズに応じた自転車ネットワークの配置
- 公共交通機関との連携
 - 平塚駅周辺の駐輪場やバス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）の整備による交通結節点の強化



図 1.4 サイクル&バスライドのイメージ

出典：平塚市自転車利用環境推進計画より抜粋

(国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所HP)

(2) 平塚市バリアフリー基本構想

「平塚市バリアフリー基本構想」は、平成18年12月にバリアフリー新法が施行されたこと、また、平成23年3月に国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が改正され、平成32年度末までの整備目標が示されたことを受け、バリアフリー新法に基づき、一体的・総合的なバリアフリー化を図り、ユニバーサルデザインを取り入れた、社会的・経済的に活力ある持続可能な社会の形成を目指すために策定されたものです。

この構想では、市内唯一の鉄道駅である平塚駅を中心とした約1kmの範囲において、高齢者や障がい者等の方々が通常利用する生活関連施設（官公庁や福祉施設等）を含む地区を「重点整備地区」として設定するとともに、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）や道路管理者等において、バリアフリー化の取り組みが実施されています。平塚市は、各事業者との連携強化と、事業を円滑に推進するために、平塚市バリアフリー推進協議会を設置し、バリアフリー化の取り組みを推進しています。

POINT

➤ 公共交通に関連するバリアフリー化の取り組み

- 鉄道事業者において、定期的なバリアフリー施設の点検、バリアフリーやサービスについての勉強会、サービス介助士の資格取得の実施
- バス事業者において、ノンステップバスの導入、バス停の利用環境の向上、社員教育の実施
- タクシー事業者において、UDタクシーの導入、情報共有・各社の連携、乗務員教育の実施

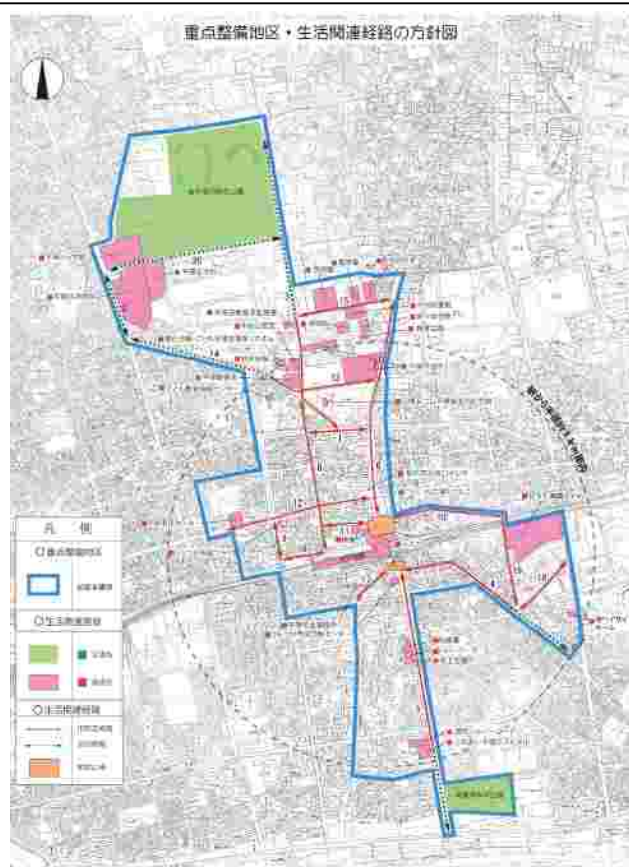


図 1.5 重点整備地区・生活関連経路の方針図

出典：平塚市バリアフリー基本構想より抜粋

1-5 計画の対象区域

本計画の対象区域は平塚市全域としますが、地域の公共交通網の骨格となる軸によって接続される隣接市町の一部についても検討の対象に含めるものとします。



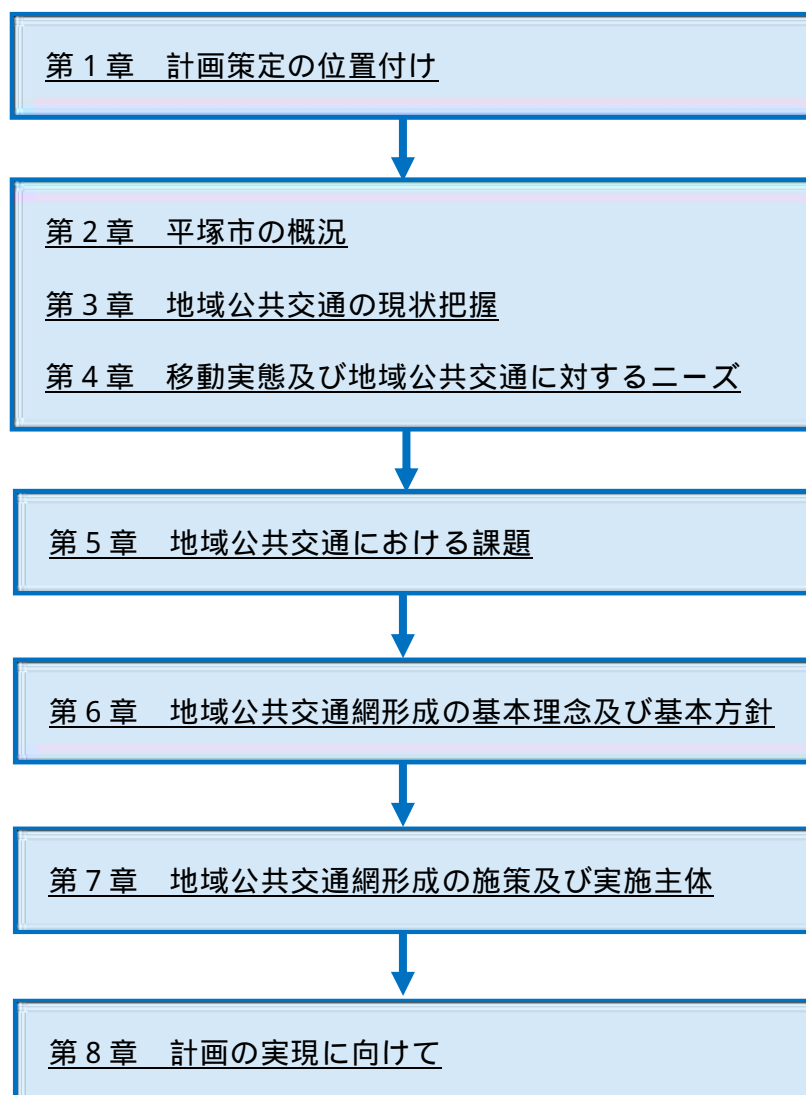
図 1.6 計画の対象区域

1-6 計画期間

本計画の期間は、平塚市総合交通計画の目標年次とあわせ2019年度～2027年度までの9年間としますが、社会情勢や上位関連計画の見直し等、本計画を取り巻く環境の変化に応じて、見直しを検討します。

1-7 計画の概要

本計画では、第1章で計画策定の位置づけを示します。次に、第2章から第4章において、平塚市の概況、鉄道やバス、タクシー等の公共交通の現状、本計画策定のために実施したアンケート調査等を分析し、移動実態及び地域公共交通に対するニーズについて把握することで、第5章において、平塚市の地域公共交通における課題を整理します。その上で、第6章で、課題を解決するための基本理念と基本方針を示し、第7章で、基本方針を実現するための施策について取りまとめます。最後に、第8章で、本計画の実現に向けて、評価指標の設定や計画の進め方について示します。



アンケート調査（日常の移動と公共交通に関するアンケート調査、平成30年実施）

市民を対象に日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、意見要望の把握のために実施

アンケート調査（平塚市の公共交通計画の策定に関するアンケート調査、平成30年実施）

市外からの平塚市への通勤・通学される方、買い物などで来訪される方、地域としての意見を把握するため、市内の事業所、商店会、自治会、高校に対して、追加のアンケートを実施

2. 平塚市の概況

2-1 位置・地勢

平塚市は、東京から南西方向に約60km、神奈川県のはぼ中央、相模平野の南部に位置します。市域は約4.8kmの海岸線から北西に広がる扇形で、相模川と金目川の下流域に発達した平野と、それを取り囲む台地と丘陵から形成されています。北には丹沢・大山山麓を、西には富士・箱根連山を遠望できる四季温和な気候に恵まれたまちです。

POINT

- 市域の大部分が平坦な地形である
- 市域の北西部に一部丘陵地がある

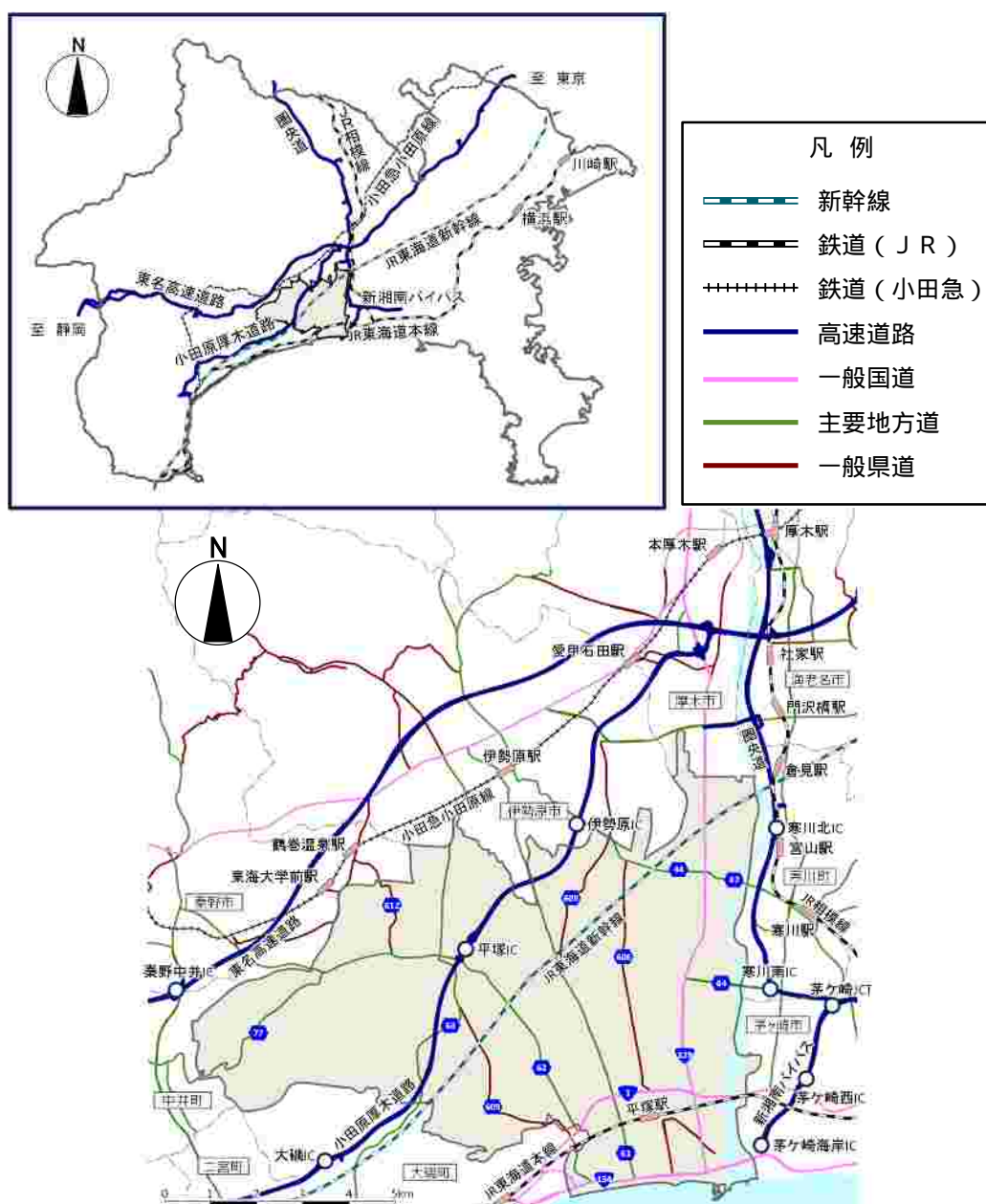


図 2.1 平塚市の位置・地勢

2-2 土地利用及び主要施設

2-2-1 土地利用状況

平成27年における都市計画基礎調査の土地利用の用途割合は、農地利用が約25%となっており、市北西部の郊外を中心に広がっています。次に、住宅系用地が約22%であり、平塚駅に近い市街地などの地域に多く分布しているほか、北部の郊外において幹線道路沿いを中心に点在しています。

POINT

- 平塚駅を中心に、市街地が形成されている
- 幹線道路の沿道周辺にも、市街地が形成されている
- 道路密度が低い郊外部にも住宅地は点在している

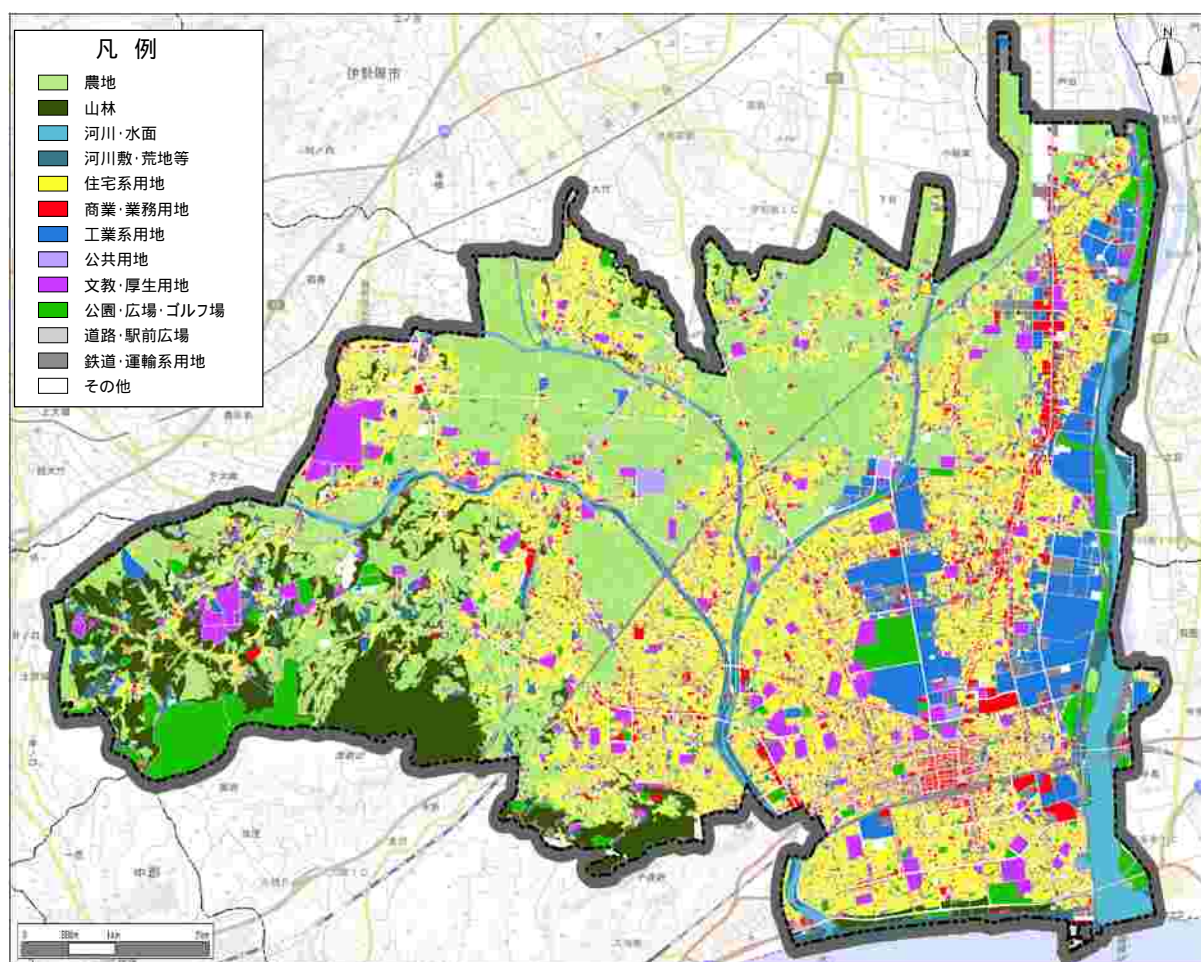


図 2.2 平塚市の土地利用状況図

出典：平塚市 都市計画基礎調査より作製（平成27年）

2-2-2 主要施設

(1) 道路施設

平塚市の道路網は、中心市街地で比較的整備が進んでいます。幹線道路は中心市街地から郊外部に向けて放射状に整備されており、東西方向の道路整備については、(仮称)平塚大神軸などの構想路線や広域幹線道路で未整備区間が存在します。

POINT

- 市内の道路網は、中心市街地から放射状の幹線道路を中心に形成されており、郊外部や東西方向において幹線道路の間隔が広がっている

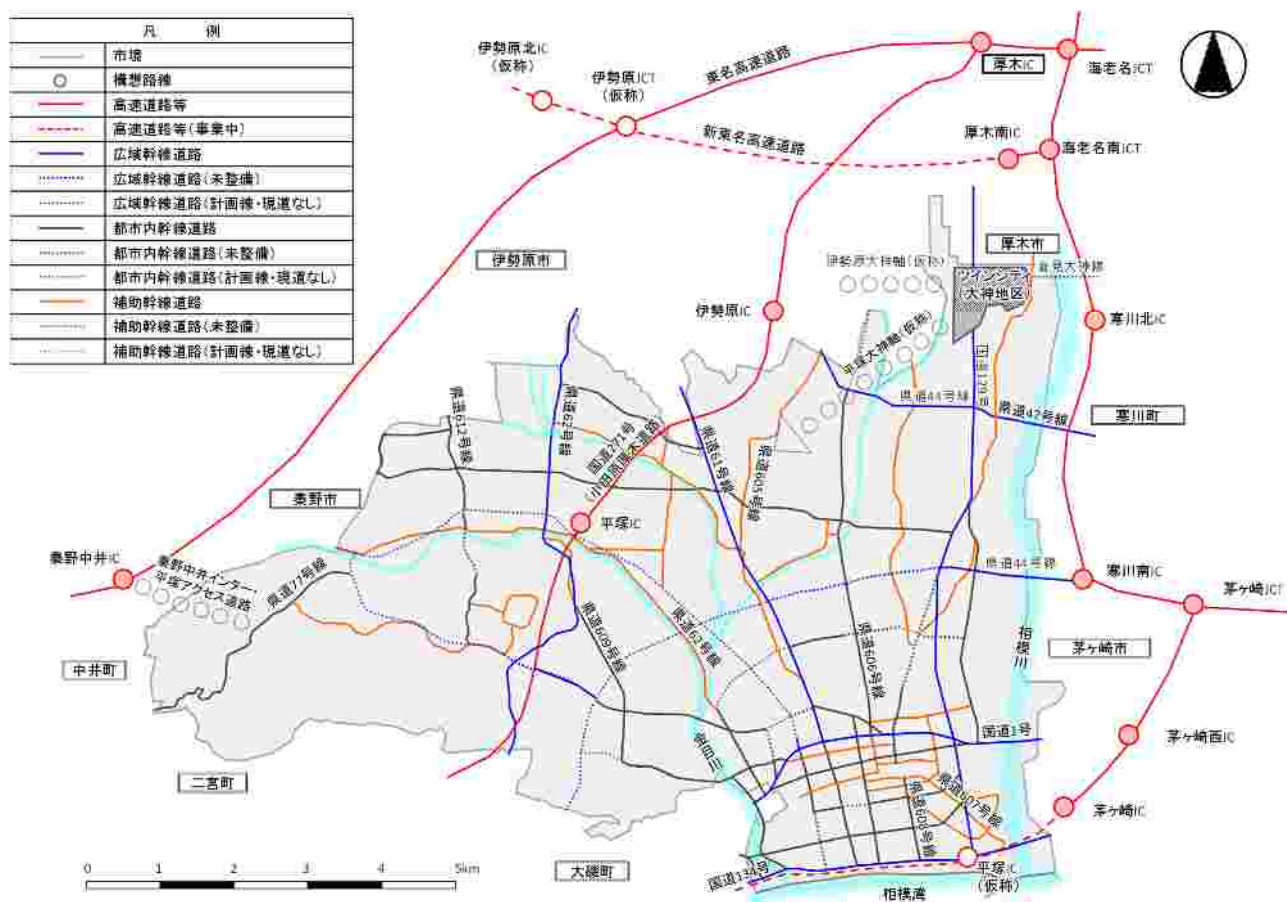


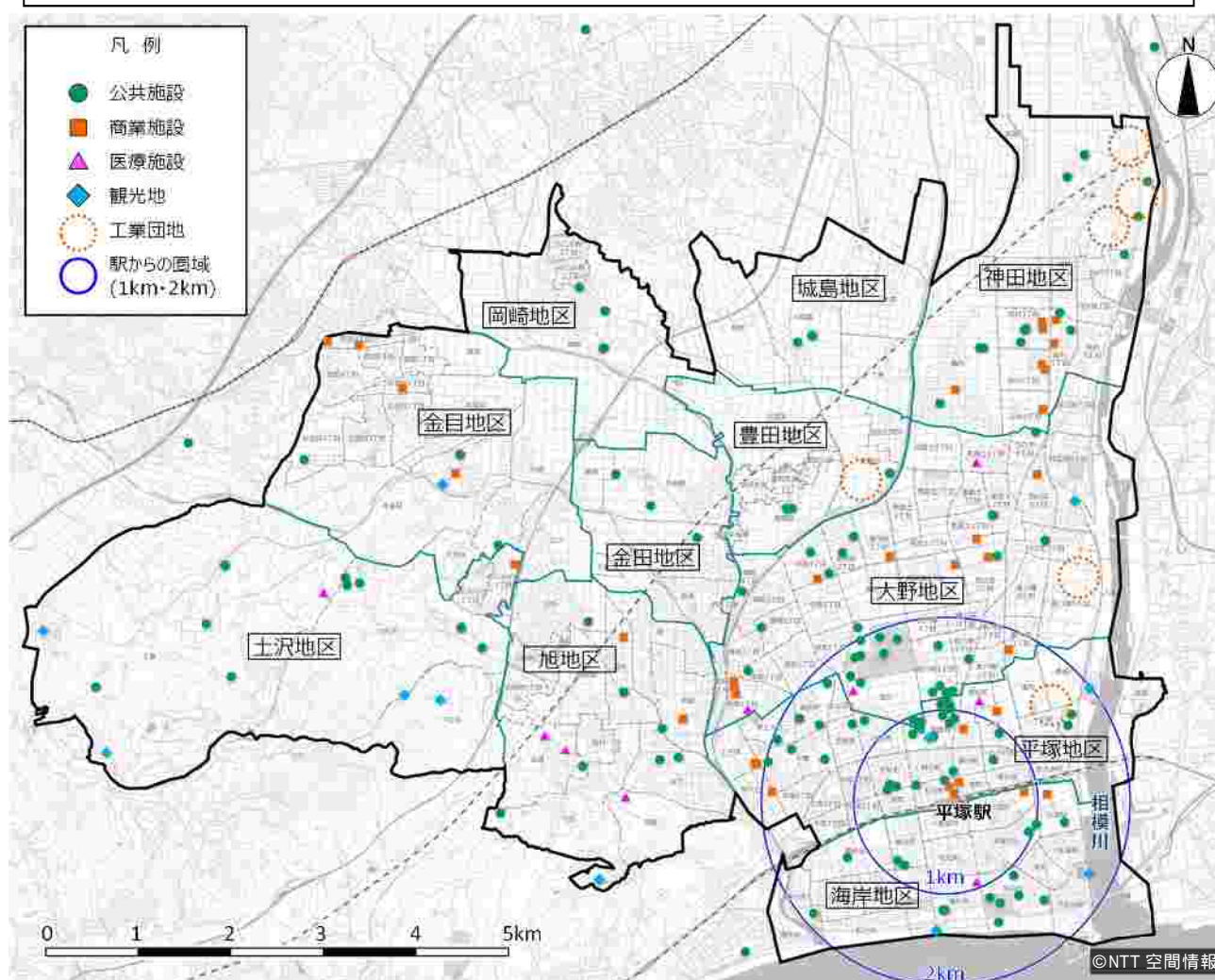
図 2.3 平塚市の道路網

(2) 主要な施設の立地状況

本市で実施している各種調査の区分をもとに、市域を11地区に区分すると、平塚市内における主要な施設等（公共施設、商業施設、医療施設、工業団地、観光地）は、平塚地区、海岸地区、大野地区などに多く立地しています。

POINT

- 公共施設は、駅周辺に多く立地しているが、郊外部においても点在している
- 商業施設は、平塚駅周辺や幹線道路沿いに概ね立地している
- 医療施設は、市内に点在している
- 工業団地は、東豊田工業団地のほか相模川沿いなどに多く立地している
- 観光地は、平塚八景などの名所が市内に点在している
- 大学2校が、市北西部（土沢地区、金目地区）に立地している



公共施設は、神奈川県HP及び平塚市HP掲載の公共施設（行政関連施設、消防施設、警察施設、文化施設、福祉施設、スポーツ・公園施設、大学や高等学校などの教育施設）を整理
 商業施設は、平塚商工会議所HP掲載の大型小売店舗を基に整理
 医療施設は、平塚市医師会HP掲載の病院施設を基に整理
 工業団地は、神奈川県産業立地情報を基に整理
 観光地は、平塚市HP掲載の観光名所・施設（平塚八景など）の情報を基に整理

図 2.4 市内の主要施設等（公共施設、商業施設、医療施設、工業団地、観光地）の立地状況

2-2-3 各地域の概況

地域の成り立ちや生活圏、暮らしなどの特性に応じて区分した平塚市都市マスタープランの7地域について、各地域の概況やできごとを以下に示します。各地域では、ひらつかの顔づくりとして、それぞれのまちづくりが進められています。

表 2.1 各地域の概況やできごと(1/2)

| 地域 | 地区 | 概況 |
|------|------|---|
| 南部地域 | 海岸地区 | J R 東海道本線の南側に位置し、平塚海岸と相模川・花水川の2つの河川に囲まれている地域。『ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジ』を策定する等、沿岸部の魅力づくりに取り組み、多くの市民や来街者を受け入れる場づくりを進めている。また、黒部丘では、大規模工場が閉鎖となり、跡地利用が注目されている。 |
| 中心地域 | 平塚地区 | J R 東海道本線の北側に位置し、平塚駅北口や幹道31号駅前大通り線周辺を中心に商業・業務施設等が集積するとともに、市役所をはじめ、公共施設や文化施設が集積する地域。中心商店街周辺においては、平塚駅北口駅前広場や西口自由通路などのバリアフリー化が進められていることや、天沼では、近年、大型商業施設や病院が開業するとともに、住宅の建設も進んでいる。また、見附町では、見附台周辺地区土地利用計画-改訂整備方針-が策定され、新たな土地利用への期待が高まっている。 |
| 東部地域 | 大野地区 | 平塚市総合公園を中心に北方向に広がる地域。幹道47号駅前通り線や国道129号(八王子平塚停車場線)の沿道には、店舗や自動車関連施設などが建ち並び、沿道サービス系の土地利用が進むとともに、地域の東側に位置する相模川沿いや県道606号(大島明石)の沿線に大規模な工業系施設が集積している。地域内を東西に横断する湘南新道は、国道129号から県道606号(大島明石)までの区間において事業が進められている。また、地域の南西部には、1日約1,000人以上が利用する『平塚市民病院』がある。 |
| 北部地域 | 神田地区 | 本市の東側の最北部に位置し、幹道2号四之宮・厚木線沿いの田村や大神、幹道3号八幡愛甲線沿いの横内などに住宅地が広がる地域。地域内を南北に縦断する国道129号や、東西に横断する県道44号(伊勢原藤沢)の沿道には、流通・自動車関連施設などが立地している。また、大神では、計画人口として、居住人口3,300人・従業員人口6,000人の『ツインシティ大神地区のまちづくり』が進められていて、2020年のまちびらきを目指して、土地区画整理事業が実施されている。 |

表 2.1 各地域の概況やできごと(2/2)

| 地域 | 地区 | 概況 |
|------|------------------------------|--|
| 中部地域 | 城島地区 豊田地区 金田地区 岡崎地区 | 渋田川・鈴川・金目川の3川合流部から北方向に広がる地域。地域の北側は、隣接市に位置する小田急小田原線伊勢原駅に近い。住宅地は岡崎地区のふじみ野などそれぞれの地区内の一部にまとまっていて、工業系施設としては、豊田地区に『東豊田工業団地』がある。また、金田地区の寺田縄には、『神奈川県立花と緑のふれあいセンター(花菜ガーデン)』が開園し、市内・外から多くの来園者が訪れている。 |
| 西部地域 | 金目地区 土沢地区 | 小田原厚木道路の西側に位置する地域。金目地区は隣接市に位置する小田急小田原線東海大学前駅に近い。南部には、めぐみが丘、北部には計画人口が7,300人の『真田・北金目特定土地区画整理事業』や、計画人口が1,400人の『真田特定土地区画整理事業』が完了するなど、大幅に人口が増加している。また、2つの大学施設が立地しているが、土沢地区の『神奈川大学』では、経営学部の移転が2021年に、理学部の移転が2023年に予定されている。 |
| 旭地域 | 旭地区 | 湘南平の北側に位置する地域。地域内を東西に横断する幹道27号八幡神社土屋線の沿道や日向岡などを中心に、商店街や人口密度の高い住宅地が広がるほか、一部、農地が形成されている。地域中心部に位置する高村団地では、UR都市機構により集約型の団地再生事業の検討が進められていて、本市でも地域医療福祉拠点整備モデル地区として位置付け、子育て世代や高齢者世帯等多様な世代が生き生きと暮らし続けるまちづくりを目指している。 |

2-3 人口動向

2-3-1 人口・世帯数の現状と推移

平塚市の人口（平成30年1月1日時点）は、258,381人となっていますが、平塚市人口ビジョン（平成28年）によると、市人口は既に平成22年をピークに減少傾向に転じています。年齢3区分（年少人口、生産年齢人口、老年人口）別の推移をみると、老年人口（65歳以上）が増加傾向にあり、平成14年に年少人口を逆転しています。また、世帯数の増加に伴い、1世帯当たりの人員は減少傾向にあり、平成30年時点で2.3人/世帯となっています。

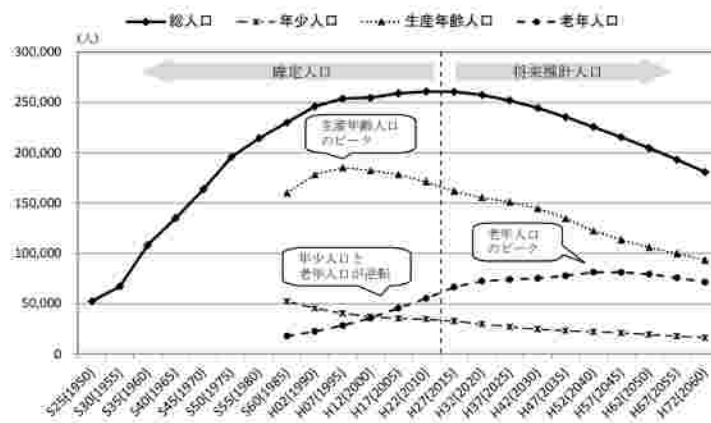
POINT

- 市人口は既に減少局面に入っており、今後も人口減少が進むことが見込まれる
- 老年人口は更に増加している



図 2.5 平塚市の人口・世帯数の推移

出典：平成29年度平塚市統計



※平成22（2010）年まで：総務省「国勢調査」から作成
 ※平成22（2010）年以降：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」を基に、本市において平成22（2010）年時点の出生・死亡・転入転出などの仮定を平成22（2010）年まで延長して推計したもの

図 2.6 将来人口の推移

出典：平塚市人口ビジョン（平成28年）

地区別の人口分布についてみると、大野地区や海岸地区、旭地区、平塚地区に人口が集中しており、特に大野地区の人口が最も多くなっています。

POINT

- 人口密度が高い町丁目は、平塚駅周辺の中心市街地（平塚地区、海岸地区）や大野地区、旭地区に比較的多く分布している

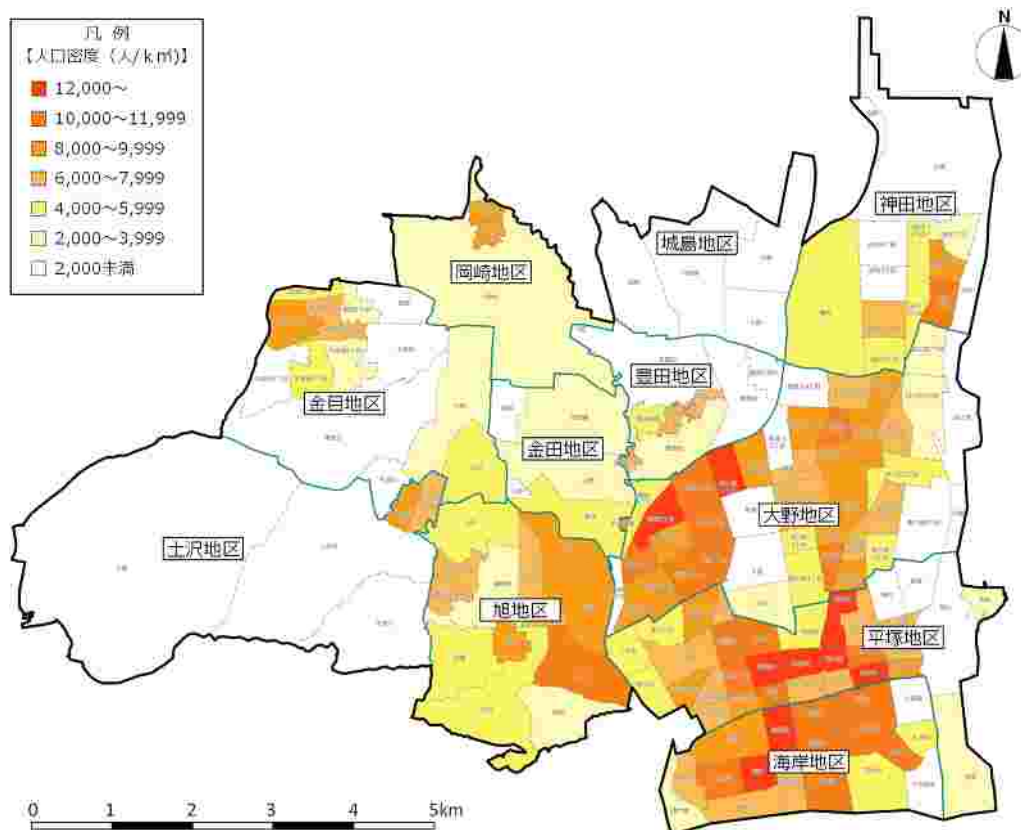


図 2.7 平塚市の町丁目別人口分布

表 2.2 地区別の人口分布

| 地区名 | 面積 (k ²) | 人口 (人) | 人口密度 (人/k ²) |
|------|----------------------|---------|--------------------------|
| 海岸地区 | 5.63 | 40,281 | 7,157 |
| 平塚地区 | 5.82 | 39,742 | 6,827 |
| 大野地区 | 10.43 | 57,955 | 5,556 |
| 豊田地区 | 3.06 | 5,323 | 1,740 |
| 神田地区 | 6.69 | 23,976 | 3,584 |
| 城島地区 | 3.99 | 3,899 | 976 |
| 岡崎地区 | 3.74 | 9,184 | 2,453 |
| 金田地区 | 2.91 | 10,077 | 3,469 |
| 金目地区 | 7.24 | 19,832 | 2,739 |
| 土沢地区 | 11.93 | 7,206 | 604 |
| 旭地区 | 6.58 | 40,906 | 6,219 |
| 合計 | 68.02 | 258,381 | 3,799 |

出典：平塚市HP 町丁目別人口と世帯数（平成30年1月1日時点）、平成27年国勢調査データ

2-3-2 高齢者人口

市全体の高齢化率は27.1%となっていますが、町丁目別にみると高齢化率40%を超える町丁目も存在します。

POINT

- 高齢化率が高い町丁目は、市北西部（神田地区、城島地区、岡崎地区、金目地区、土沢地区）に比較的多く分布している
- 市街地にも高齢化率40%を超える町丁目が点在している

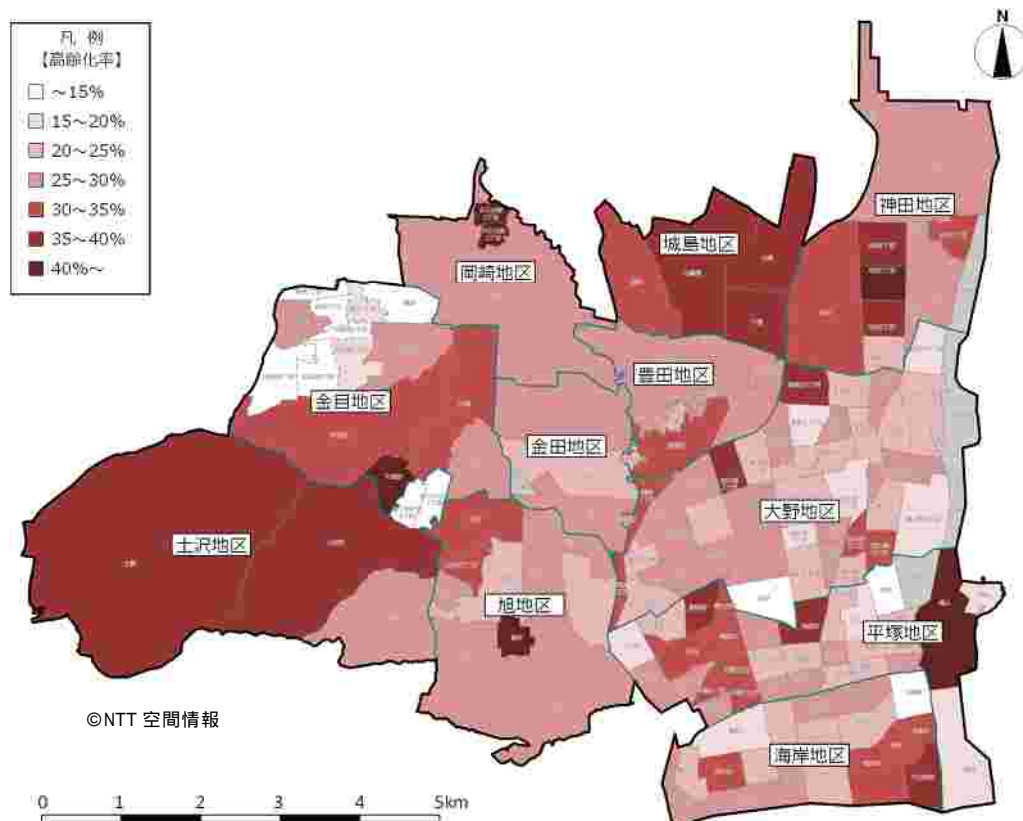


図 2.8 市内の地域別高齢化率（高齢者65歳以上の割合）

表 2.3 地区別の高齢化率

| 地区名 | 人口(人) | 65歳以上人口(人) | 65歳以上人口割合(%) | 高齢化率が特に高い地区名(高齢化率) |
|------|---------|------------|--------------|--|
| 海岸地区 | 40,676 | 10,620 | 26.1% | |
| 平塚地区 | 39,809 | 10,497 | 26.4% | 馬入(42.9%) |
| 大野地区 | 57,980 | 14,601 | 25.2% | |
| 豊田地区 | 5,423 | 1,520 | 28.0% | |
| 神田地区 | 24,545 | 7,256 | 29.6% | 田村3丁目(47.6%)、田村2丁目(38.8%)、田村4丁目(37.9%) |
| 城島地区 | 3,992 | 1,392 | 34.9% | |
| 岡崎地区 | 9,437 | 3,055 | 32.4% | ふじみ野1丁目(47.0%)、ふじみ野2丁目(46.0%) |
| 金田地区 | 10,282 | 2,815 | 27.4% | |
| 金目地区 | 18,170 | 4,705 | 25.9% | 千須谷(40.5%)、 |
| 土沢地区 | 7,027 | 1,871 | 26.6% | 上吉沢(39.3%)、土屋(37.9%) |
| 旭地区 | 40,271 | 11,553 | 28.7% | 高村(55.2%)、 |
| 合計 | 257,612 | 69,885 | 27.1% | |

出典：平塚市HP 町丁目別人口と世帯数（平成30年1月1日時点）

2-3-3 運転免許保有人口と高齢運転者

運転免許保有人口の推移をみると、高齢化に伴い65歳以上の運転免許保有人口の割合が増加しており、平成30年で21.7%（65歳～74歳：15.7%、75歳以上：6.0%）となっています。

POINT

- 高齢者については、今後、加齢に伴い運転に支障が生じた場合、移動が制約される恐れがある
- 高齢化の進展によって、特に75歳以上の後期高齢者が更に増加すると推測されるため、自動車が運転できないなど移動が制約される方が増加する可能性が高い
- 近年、高齢者関連の事故発生割合が増加傾向にあり、特に自動車乗用中における事故発生割合が72.5%と高い

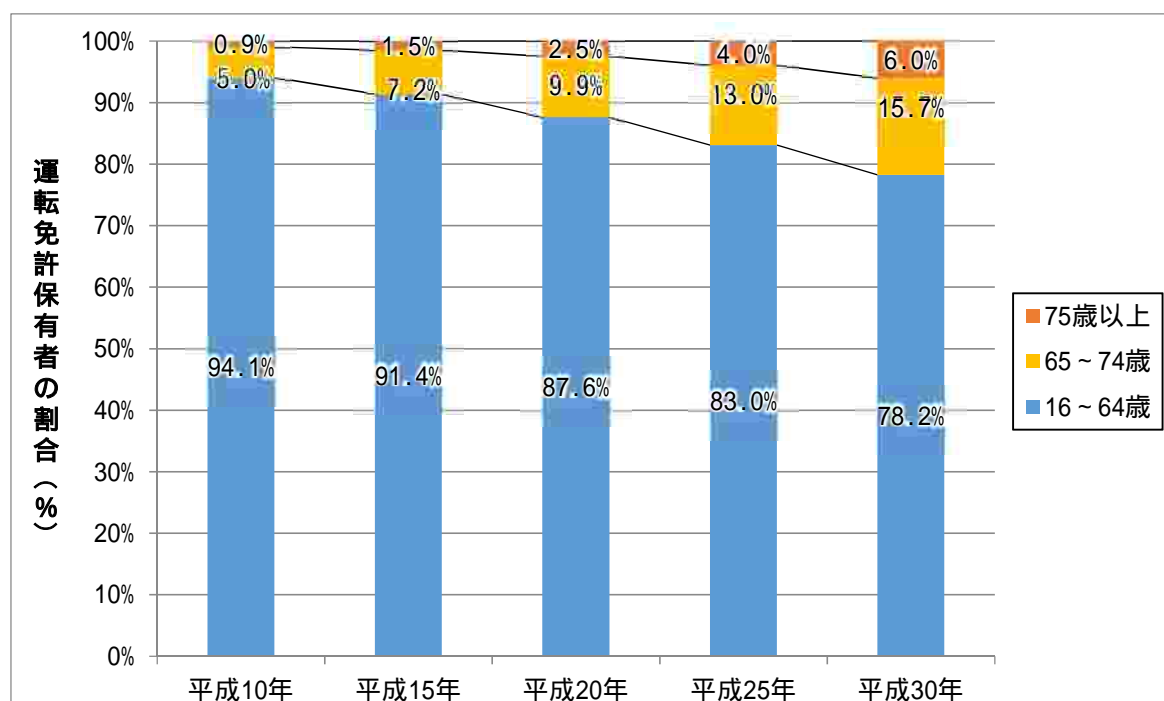


図 2.9 免許保有人口の推移

出典：平塚警察署提供資料

表 2.4 運転免許保有人口と割合（年齢区分別）

| 時点 | 年齢別運転免許保有者数（人） | | | | 運転免許保有者数の割合（%） | | | |
|-------|----------------|--------|-------|---------|----------------|--------|-------|--------|
| | 16～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 | 合計 | 16～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 | 合計 |
| 平成10年 | 138,659 | 7,352 | 1,360 | 147,371 | 94.1% | 5.0% | 0.9% | 100.0% |
| 平成15年 | 141,904 | 11,108 | 2,302 | 155,314 | 91.4% | 7.2% | 1.5% | 100.0% |
| 平成20年 | 142,382 | 16,153 | 4,007 | 162,542 | 87.6% | 9.9% | 2.5% | 100.0% |
| 平成25年 | 136,470 | 21,380 | 6,496 | 164,346 | 83.0% | 13.0% | 4.0% | 100.0% |
| 平成30年 | 128,682 | 25,892 | 9,891 | 164,465 | 78.2% | 15.7% | 6.0% | 100.0% |

出典：平塚警察署提供資料

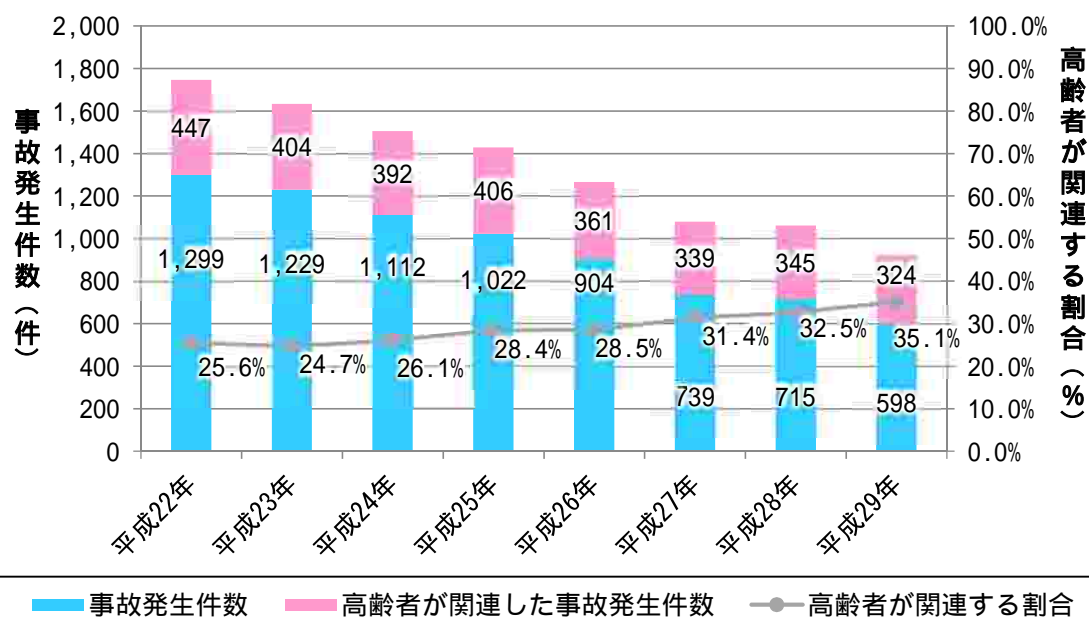


図 2.10 年別交通事故発生件数と高年齢者（65歳以上）の関連割合

出典：平塚警察署提供資料

表 2.5 年別交通事故発生状況の推移

| 時点 | 全体件数 (件) | 高年齢者関連事故 | |
|---------|-------------|----------|-------|
| | | 件数(件) | 割合(%) |
| 平成 22 年 | 1,746 | 447 | 25.6% |
| 平成 23 年 | 1,633 | 404 | 24.7% |
| 平成 24 年 | 1,504 | 392 | 26.1% |
| 平成 25 年 | 1,428 | 406 | 28.4% |
| 平成 26 年 | 1,265 | 361 | 28.5% |
| 平成 27 年 | 1,078 | 339 | 31.4% |
| 平成 28 年 | 1,060 | 345 | 32.5% |
| 平成 29 年 | 922 | 324 | 35.1% |

出典：平塚警察署提供資料

表 2.6 平成 29 年における高年齢者の交通事故発生状況

| 年齢 | | 歩行中 | 自転車 乗用中 | 二輪車 乗用中 | 自動車 乗用中 | 合計 |
|-----------------|-------|------|------------|------------|------------|--------|
| 高年齢者 (65歳以上) | 件数(件) | 28 | 39 | 22 | 235 | 324 |
| | 割合(%) | 8.6% | 12.0% | 6.8% | 72.5% | 100.0% |

出典：平塚警察署提供資料

3. 地域公共交通の現状把握

3-1 鉄道

平塚市内に位置する鉄道駅は平塚駅の1駅であり、乗車人員は約62,000人（平成29年時点）と、過去10年間概ね横ばいの状況にあります。

市内の鉄道は、JR東海道本線の平塚駅が市域の南部に位置する他、JR東海道新幹線が市域の中央を横断している状況です。また、近隣市町に位置する鉄道をみると、小田急小田原線の東海大学前駅の利用やJR東海道本線から茅ヶ崎駅を経由してJR相模線を利用する等、近隣市の駅を利用した流出入がみられます。

POINT

- 平塚市内に位置する鉄道駅は、平塚駅の1駅である
- 神奈川県中央に位置し、横浜市、川崎市、東京都心へ60分以内で移動が可能である
- 平塚駅の乗車人員は近年大きな変化はないが、ツインシティ倉見地区への新幹線新駅の誘致によってJR相模線経由からの利用者が増加する可能性がある
- 茅ヶ崎駅でJR相模線へ乗り換える一定の利用者（平塚駅利用者のうち3%）がみられる
- 小田急小田原線の東海大学前駅の利用者の半数以上が、平塚市を出発地または到着地としている



図 3.1 平塚市周辺の鉄道網

出典：各鉄道会社HP（平成30年7月時点）、東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会リーフレット（平成29年8月）

3-2 バス

市内のバス路線網をみると、平塚駅を中心に、市内各地や近隣市の鉄道駅（本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅）に向けて放射状に整備されています。また、東西方向のバス路線は一部運行されていますが、路線数が少ない状況です。

POINT

- 平塚市のバス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整備されている。
- 東西方向のバス路線は、少ない状況となっている
- 市街地や近隣市の鉄道駅へ向かう路線では運行本数・系統数ともに比較的多いが、一部郊外部の路線では1系統のみや運行本数が少ない状況にある
- 市内の観光地へのバス路線が確保されている

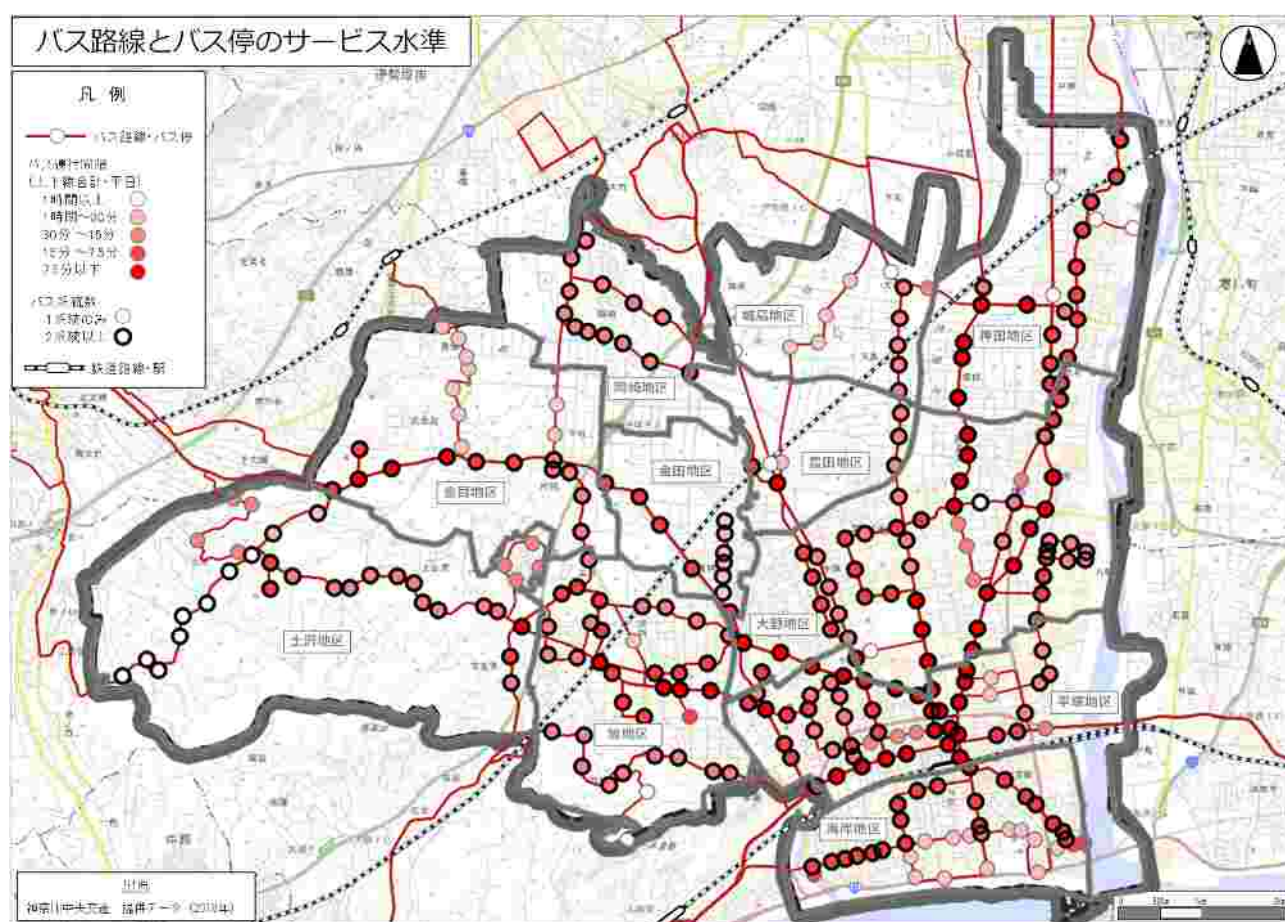


図 3.2 平塚市周辺のバス路線網図（バス路線及びバス停のサービス水準）

出典：バス会社HP（平成30年7月時点）

バス路線とバス停のサービス水準は、バスの運行間隔と系統数を評価指標とする
 バス運行間隔は、各バス停の運行本数（平日における上下線合計）と運行時間（7時～22時の15時間想定）を基にして整理

例）バス運行本数が1日30便（上下線合計）の場合、片方向で1日15便/15時間の運行
 バス運行間隔が1時間に1便として整理

3-3 タクシー

タクシーの輸送状況をみると、平塚市における輸送人員数は、平成29年時点で約222万人であり、過去5年間では横ばいの傾向を示しています。隣接市におけるタクシーの輸送人員をみると厚木市や海老名市では減少傾向を示していますが、その他の市では、平塚市と同様に横ばいの傾向となっています。また、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入台数は、平塚市で全車両268台に対し、12台（平成29年時点）となっています。

POINT

- タクシーの輸送人員は、近年横ばい傾向となっている
- 人口あたりのタクシー台数は、近隣市と比較して多い
- 平塚市におけるUDタクシーの導入状況は4.5%であるが、隣接市と比較して進んでいる

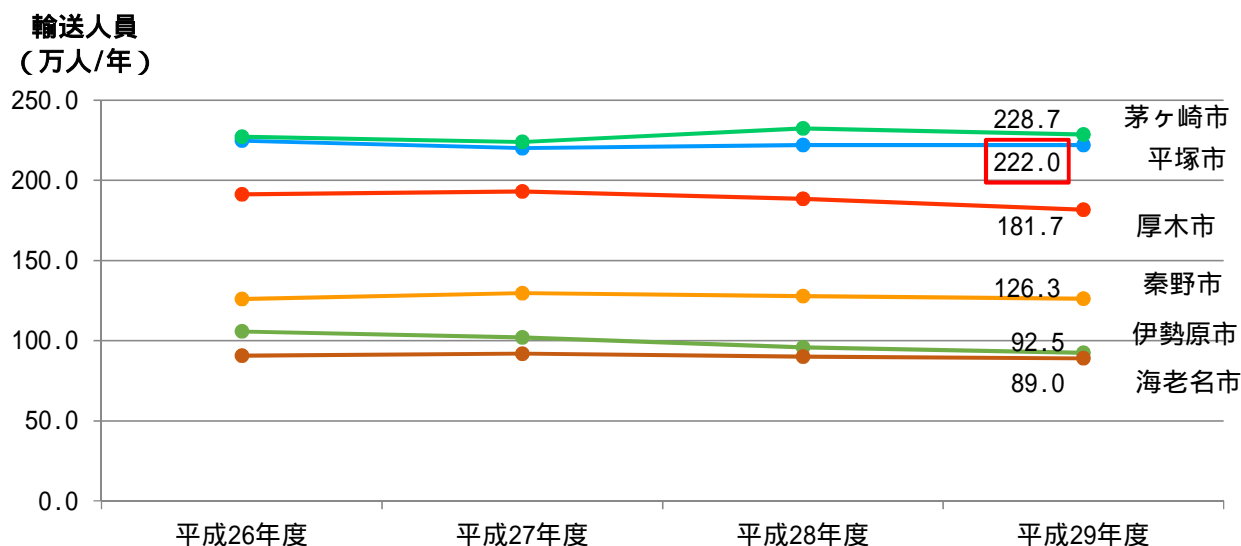


図 3.3 平塚市及び隣接市におけるタクシー輸送人員の推移

出典：神奈川県タクシー協会

表 3.1 平塚市及び隣接市におけるUDタクシーの導入台数（平成29年時点）

| 自治体名 | タクシー全車両台数（台） | 人口あたりのタクシー台数（台/万人） | UDタクシーの導入台数（台） | タクシー全車両台数におけるUDタクシーの割合 |
|------|--------------|--------------------|----------------|------------------------|
| 平塚市 | 268 | 10.4 | 12 | 4.5% |
| 厚木市 | 199 | 8.8 | 9 | 4.5% |
| 秦野市 | 105 | 6.3 | 3 | 2.9% |
| 茅ヶ崎市 | 168 | 7.0 | 2 | 1.2% |
| 伊勢原市 | 83 | 8.1 | 1 | 1.2% |

出典：神奈川県タクシー協会 各市の人口を基に算出

UDタクシーとは、健康な方、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい みんなにやさしい新しいタクシー車両 のことです

3-4 その他移動支援策

移動支援策としては、福祉有償運送による送迎サービスや重度障がい者タクシー利用助成券の発行、市民病院行きシャトルバスの運行が実施されています。また、特別支援学校等の一部でスクールバスの運行がされています。

表 3.2 移動支援策一覧

| | |
|--------------|--|
| 取組名称 | 福祉有償運送 |
| 取組内容 | NPOや社会福祉法人などの非営利法人が、介護を必要とする高齢者や障がい者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方に対して、通院・通所・レジャーなどを目的に有償で送迎サービスを行います。 |
| 対象者の事前登録 | 登録の必要：有 |
| 対象交通機関等 | 福祉有償運送事業者の提供する交通手段 |
| 市町村外住民の利用の可否 | 事業所の登録範囲内による |
| 備考 | 平成29年度実績 6事業者、33台稼働（事業区域に近隣市町も含む） |
| 取組名称 | 平塚市在宅重度障がい者タクシー利用助成事業 |
| 取組内容 | 在宅の重度障がい者の積極的な社会参加及び生活圏の拡大を進める一助として、タクシー利用料金の一部を助成することにより重度障がい者の福祉の増進を図ります。 |
| 対象者の事前登録 | 登録の必要：無 |
| 対象交通機関等 | タクシー・介護タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業及び福祉有償運送事業を営む事業者のうち市長が指定したもの） |
| 市町村外住民の利用の可否 | 利用不可 |
| 備考 | 平成29年度実績 配布人数 約1,000人/年 |
| 取組名称 | 市民病院行きシャトルバス |
| 取組内容 | 医療機関のない大神から、乗り換えることなく市民病院まで通院できるよう、市が乗合バス事業者に運行を委託し、運転を行うものです。 |
| 対象者の事前登録 | 登録の必要：無 |
| 対象交通機関等 | 市民病院行きシャトルバス |
| 市町村外住民の利用の可否 | 利用可 |
| 備考 | 平成29年度実績 往路4便 復路1便 約8,150人/年 |

出典：神奈川県HP（平成30年7月時点）

備考欄の実績値は、平塚市データによる

4. 移動実態及び地域公共交通に対するニーズ

4-1 移動実態

4-1-1 市全体の移動実態

(1) 国勢調査による流入人口

平成27年国勢調査結果によれば、1日あたりの通勤通学による流入人口は51,546人（市民全体の約20%）、流出人口は53,639人（市民全体の約21%）となっています。

主な流入元をみると、横浜市（12.3%）、茅ヶ崎市（11.6%）、秦野市（10.6%）などが多くなっています。一方、主な流出先は、東京都（20.2%）、横浜市（15.4%）などが多くなっています。

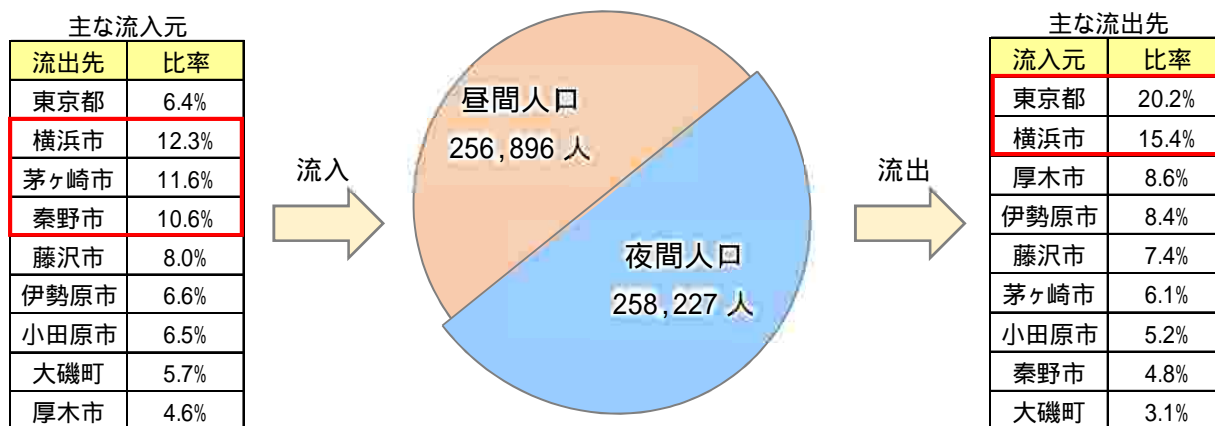
POINT

- 平塚市の流入・流出における人口は、概ね同程度である
- 主な流入元では、横浜市、茅ヶ崎市、秦野市からの流入が多い
- 主な流出先では、東京都、横浜市への流出が多い

表 4.1 通勤通学による流入・流出人口 (単位:人)

| 流入人口 | | | 流出人口 | | | 夜間人口 (年齢不詳を除く) | 昼間人口 (年齢不詳を除く) |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------------------|-------------------|
| 計 | 通勤 | 通学 | 計 | 通勤 | 通学 | | |
| 51,546 | 38,746 | 12,800 | 53,639 | 46,914 | 6,725 | 258,227 | 256,896 |

平成27年国勢調査結果による



平成27年国勢調査結果による

図 4.1 平塚市への主な流入元・流出先の内訳

出典：平成29年度平塚市統計

(2) 東京都市圏パーソントリップ調査からみた移動実態

ア) 移動目的別にみた利用交通手段の状況

東京都市圏交通計画協議会が実施している人の一日の動きを調べる10年に一度の大規模な交通に関する調査である東京都市圏パーソントリップ調査より、平塚市における移動目的別の交通手段分担率についてみると、全目的や通勤、業務、私事では乗用車の割合が最も高く、通学では徒歩の割合が49.5%と高くなっています。

POINT

- 定常的な交通である通勤・通学目的における交通手段について、通勤の乗用車の利用割合と通学の徒歩の利用割合が高くなっている
- 他の移動目的と比較して、通勤でのバス利用が5.6%と比較的高い

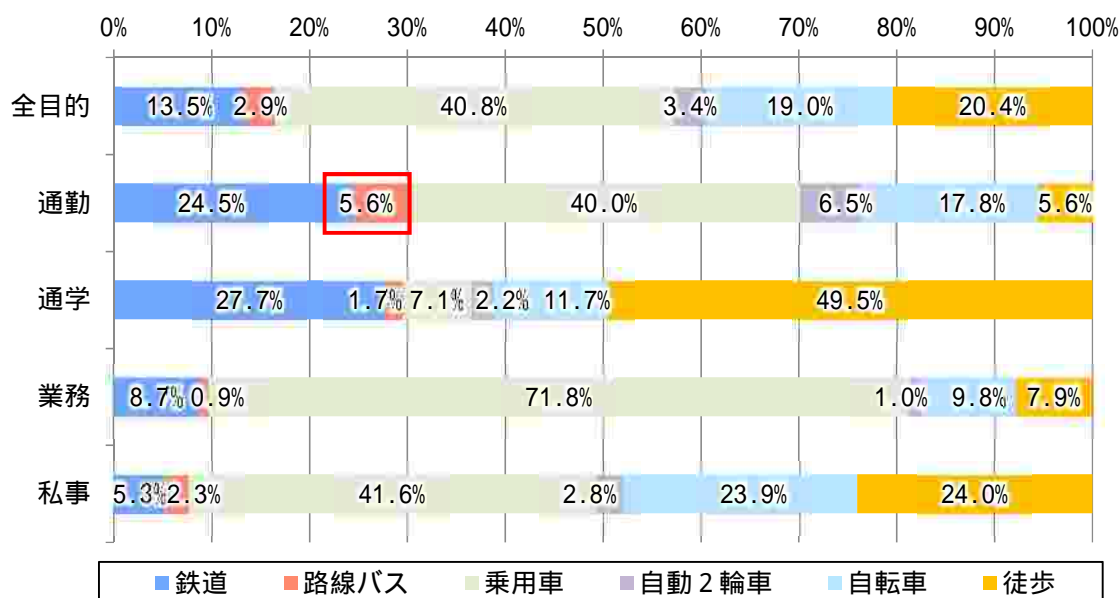


図 4.2 平塚市における移動目的別の交通手段の分担率（代表交通手段）

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

交通手段分担率とは、全体のトリップ（人が、出勤や買い物などの目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位）に対する各交通手段を利用したトリップの割合のことです

イ) 平塚市に関連する路線バス利用の状況

平塚駅を中心にバス路線網が広がっていることから、路線バス利用の動きに着目すると、平塚市内の移動が平塚市関連のトリップの約60%と最も多く、次に厚木市への移動が10%以上と多くなっています。

POINT

- 路線バスによる周辺市町との移動状況は、厚木市との動きが最も多い

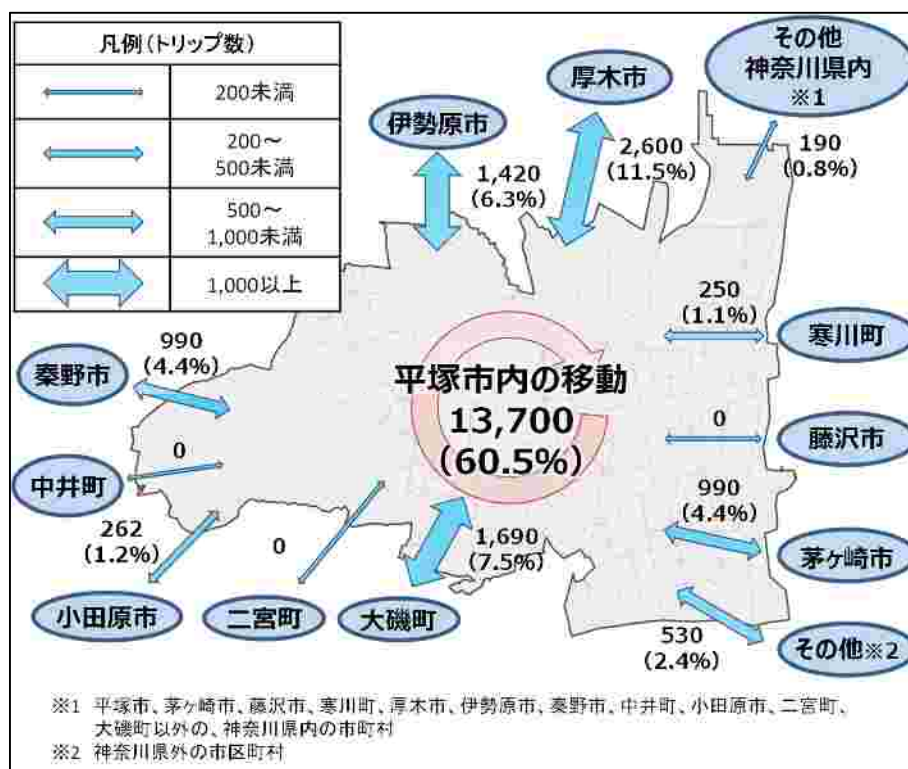


図 4.3 路線バス利用における平塚市及び隣接市町との移動状況

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

構成比は、小数点以下第2位以下を四捨五入しているため、合計割合が100%にならない場合があります

路線バス利用の移動状況は、複数の交通手段（路線バス、乗用車、自動2輪車、自転車、徒歩）のうち、乗り換えを含め、必ず路線バスを利用した移動者を対象にしています（ただし、鉄道を利用した移動者は除きます）

市外に直通する路線バスがない場合でも、路線バスや乗用車など複数の交通手段を組み合わせることで移動ができる市外も移動先・移動元に含まれます

4-1-2 市民生活における移動実態

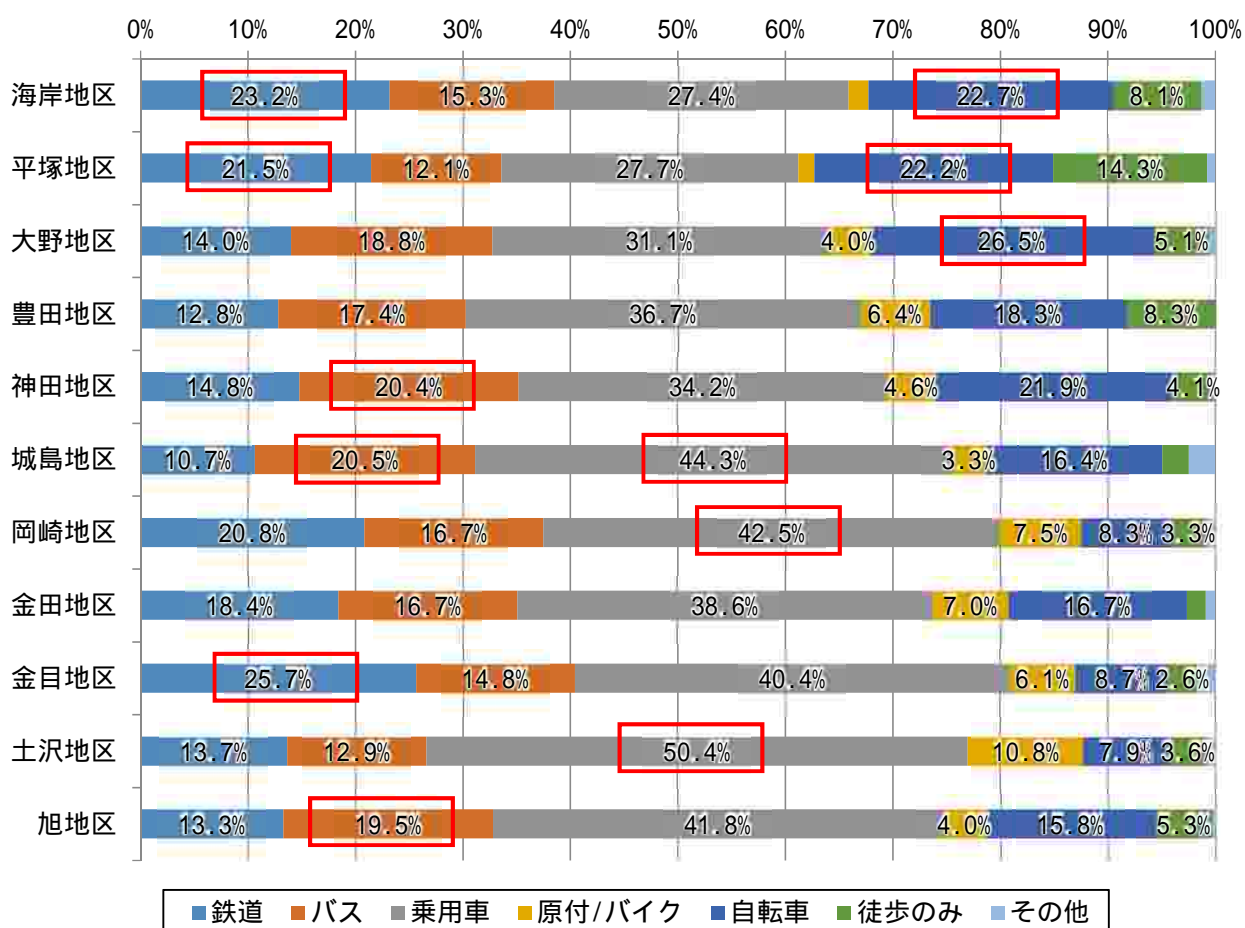
(1) 日常生活における利用交通手段（全交通手段）

市民の日常生活における移動について、全交通手段別の利用割合をみると、「鉄道」の利用割合が高いのは金目地区、海岸地区、平塚地区となっています。また、「バス」の利用割合は、神田地区、城島地区、旭地区で高く、「乗用車」の利用割合は土沢地区、城島地区、岡崎地区で高くなっています。その他に、「自転車」の利用割合は、海岸地区、大野地区、平塚地区で高くなっています。

POINT

- 地区別の全利用交通手段について、鉄道の利用割合は、平塚駅に隣接する海岸地区や平塚地区、または、近隣市の駅の利用が想定される金目地区で比較的高い
- バスの利用割合は、神田地区、城島地区、旭地区で比較的高い
- 自転車の利用割合は、住宅街の広がる海岸地区や平塚地区、大野地区で高い
- 市全体として、乗用車利用の割合が高い

利用する交通手段（全交通手段）は何ですか。



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.4 平塚市における地区別の利用交通手段の割合（全交通手段）

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-1-3 地域公共交通の利便性に対する評価と潜在的なニーズ

(1) 地区別にみた地域公共交通の評価及び不便な点

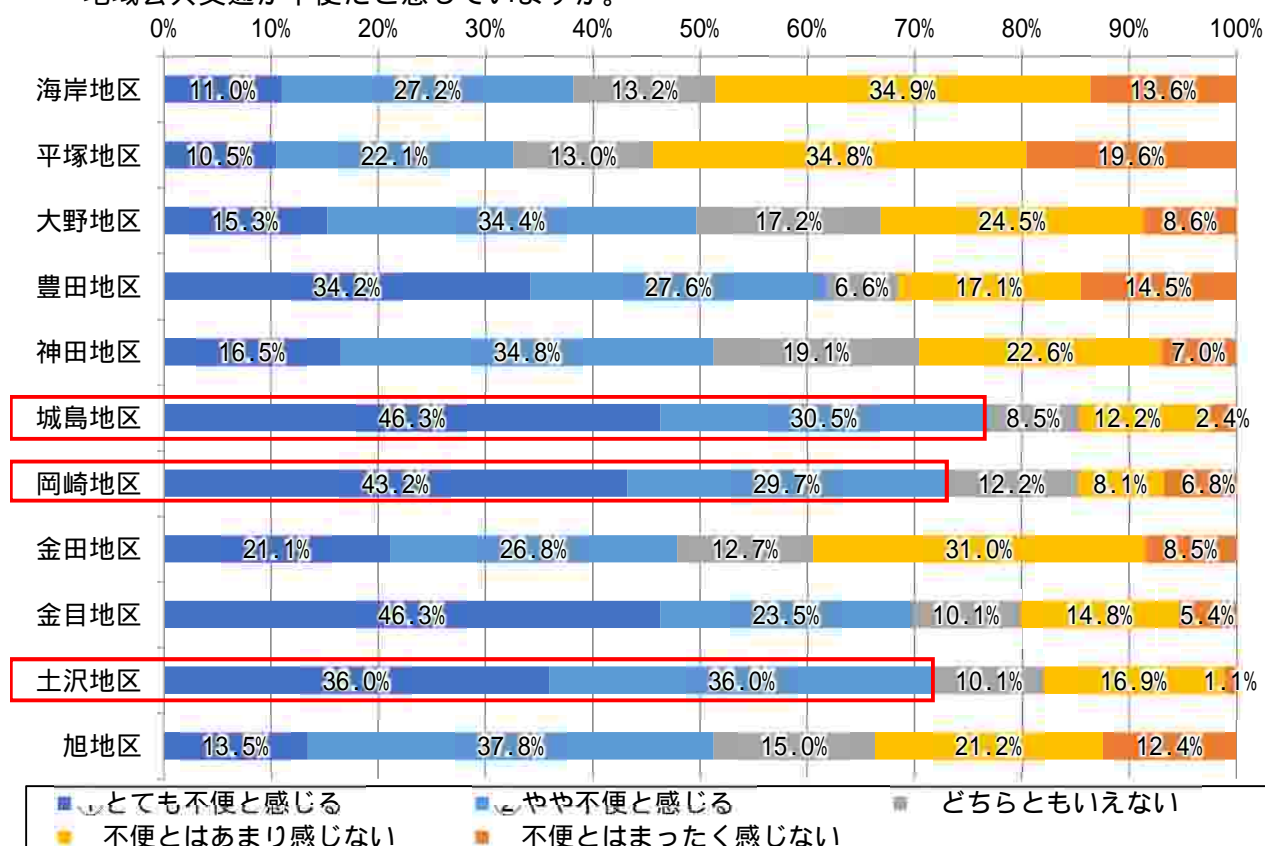
地域住民及び自治会の代表の地域公共交通に対する利便性の評価をみると、地区別では城島地区が「とても不便と感じる(46.3%)」と「やや不便と感じる(30.5%)」が約77%を占めており、岡崎地区や土沢地区などでも同様に不便と感じている人の割合が高くなっています。また、その一方で、平塚地区や海岸地区などの、駅周辺の中心市街地では、不便と感じる人の割合が低くなっています。

また、不便と感じる人の割合が高い地区(城島地区、岡崎地区、土沢地区など)において、不便と感じる理由としては、「運行本数が少ない」とする割合が最も高く、「駅やバス停まで遠い」や「運賃が高い」ことなども挙げられています。また、最近6ヶ月の間での各公共交通機関の利用頻度をみると、これらの地区は、バスなどの公共交通利用の頻度が低い傾向にあります。

POINT

- 城島地区や岡崎地区、土沢地区など、平塚駅から離れた郊外部では、地域公共交通が不便と感じている割合が高い
- 不便と感じている地区では、「運行本数が少ない」や「駅やバス停まで遠い」、「運賃が高い」を理由とする割合が高い
- 不便と感じている地区では、鉄道とバスともに利用頻度が低い傾向にある

地域公共交通が不便だと感じていますか。

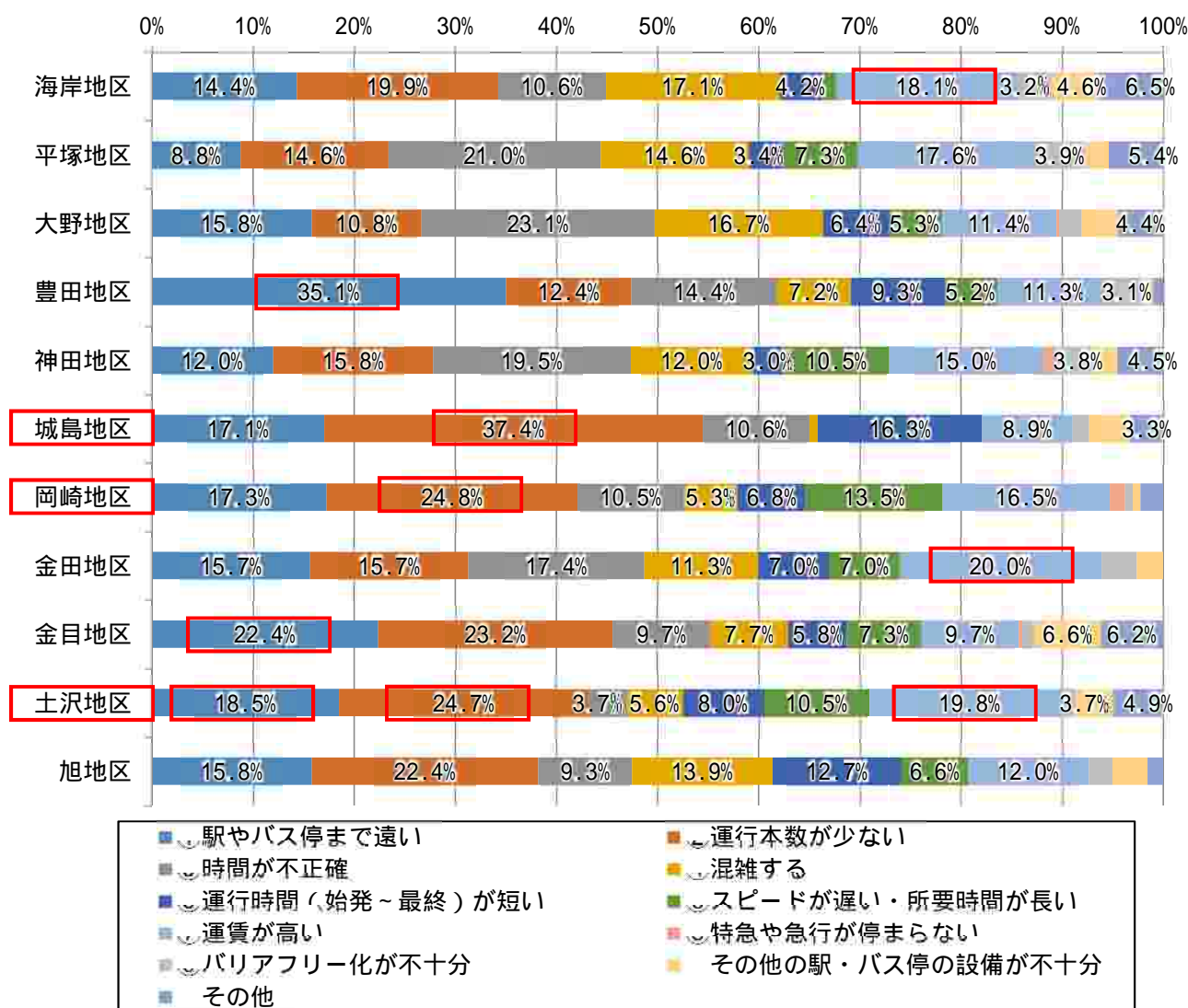


2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.5 地区別の地域公共交通に対する評価

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査(平成30年)

地域公共交通が不便と感じる理由は何ですか。



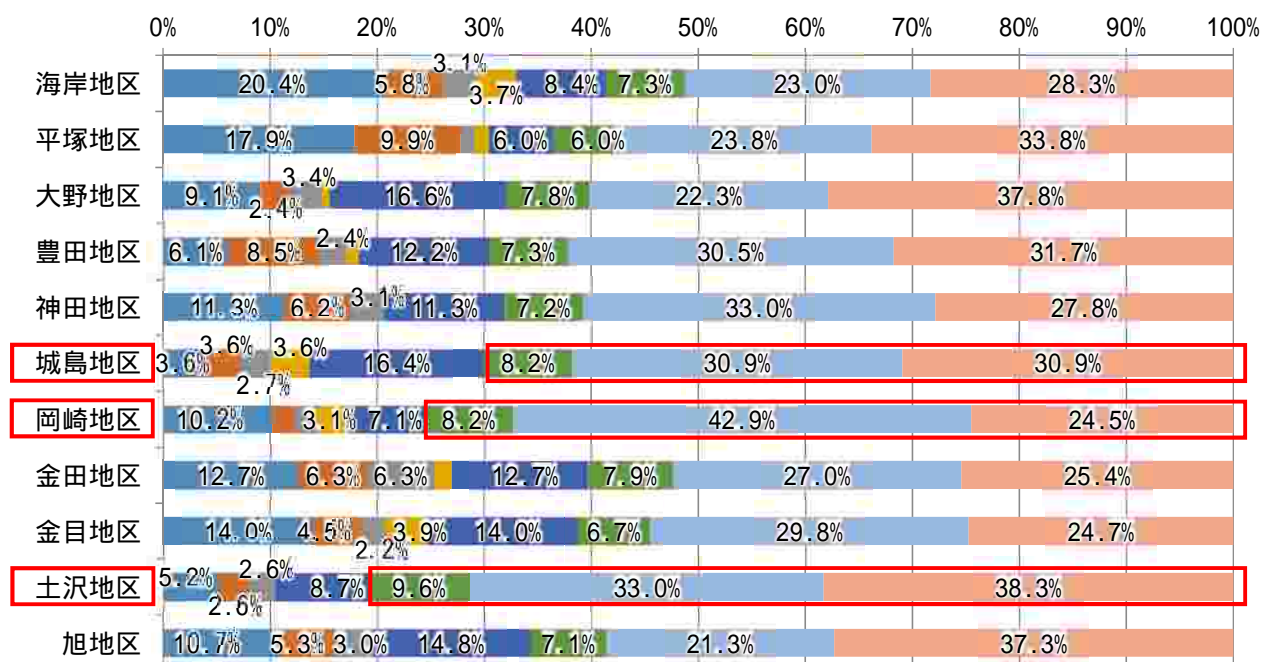
2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.6 地区別の地域公共交通に対する不便な点

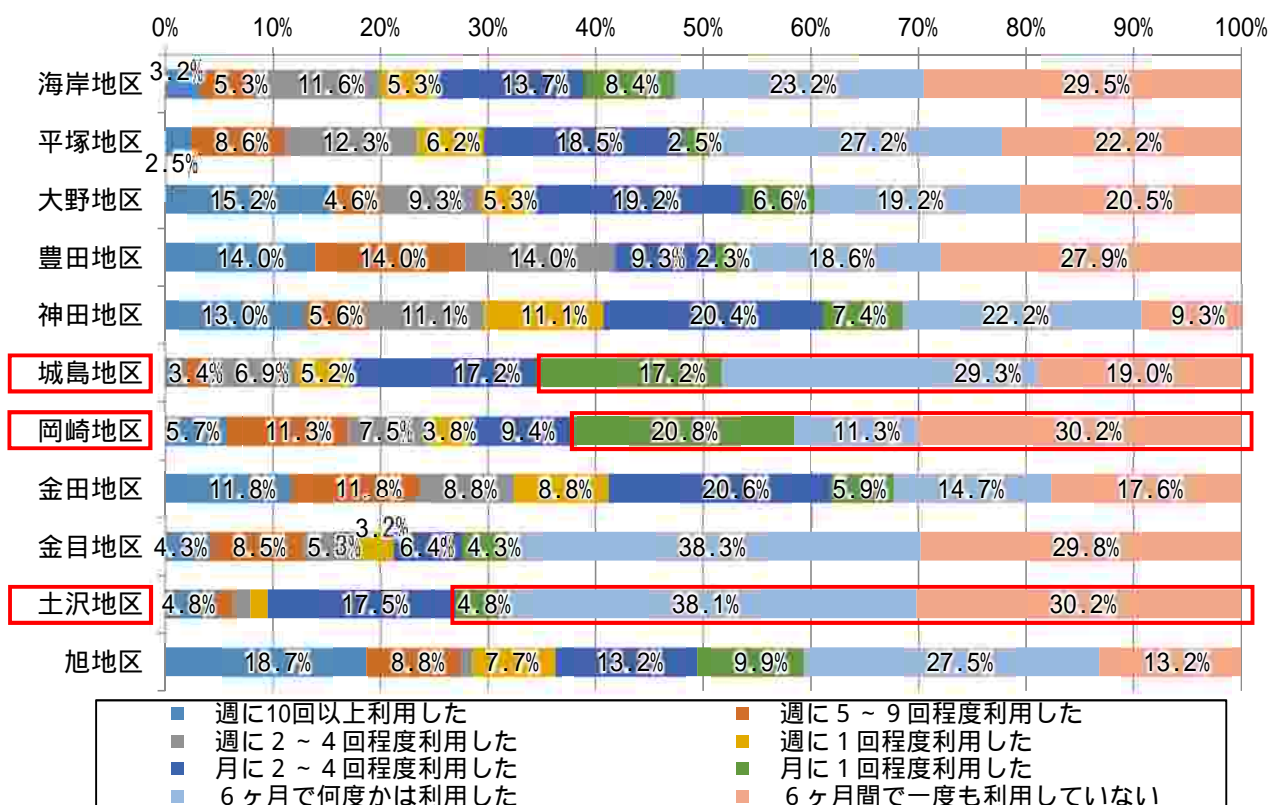
出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

地域公共交通が不便だと感じる人について
最近 6 ヶ月の間で、各公共交通機関を何回利用していますか。

鉄道（JR 東海道本線・小田急小田原線）の利用頻度



バスの利用頻度



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は地域公共交通を不便と感じている上位3位の地区を示す。

図 4.7 地域公共交通を不便と感じる人の公共交通利用頻度

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(2) 年代別にみた地域公共交通の評価及び不便な点

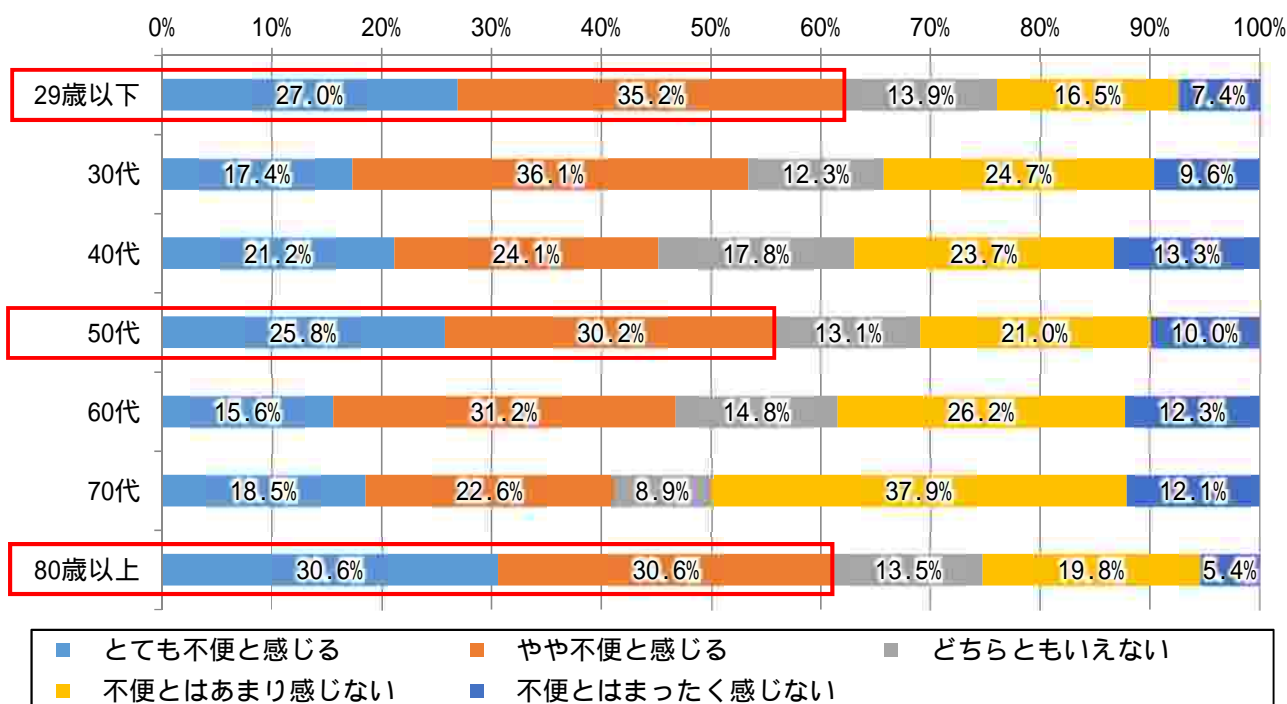
各年代での地域公共交通に対する利便性の評価をみると、29歳以下や50代、80歳以上で、「とても不便と感じる」と「やや不便と感じる」の割合が比較的高くなっています。

また、地域公共交通を不便と感じる理由は、「運行本数が少ない」とする割合が全体的に高く、特に、29歳以下や50代、80歳以上では、「駅やバス停まで遠い」や「時間が不正確」を理由とする割合が高くなっています。また、最近6ヶ月の間での各公共交通機関の利用頻度をみると、鉄道では年齢が高まるにつれて利用頻度が低くなり、バスでは29歳以下を除く年代の過半数以上が月1回以下の利用頻度を示しています。

POINT

- 地域公共交通が不便と感じている年代は、29歳以下や50代、80歳以上で高い割合を示している
- 不便と感じる理由は、「運行本数が少ない」の割合が最も高い
- 29歳以下や50代、80歳以上の年代では、「駅やバス停まで遠い」や「時間が不正確」などの割合が高い
- 80歳以上の年代は、「バリアフリー化が不十分」の割合が高い
- 不便と感じている年代は、鉄道の利用頻度は年齢が上がるにつれて低くなり、また、バスの利用頻度は29歳以下、70代、80歳以上で割合が高い

地域公共交通が不便だと感じていますか。

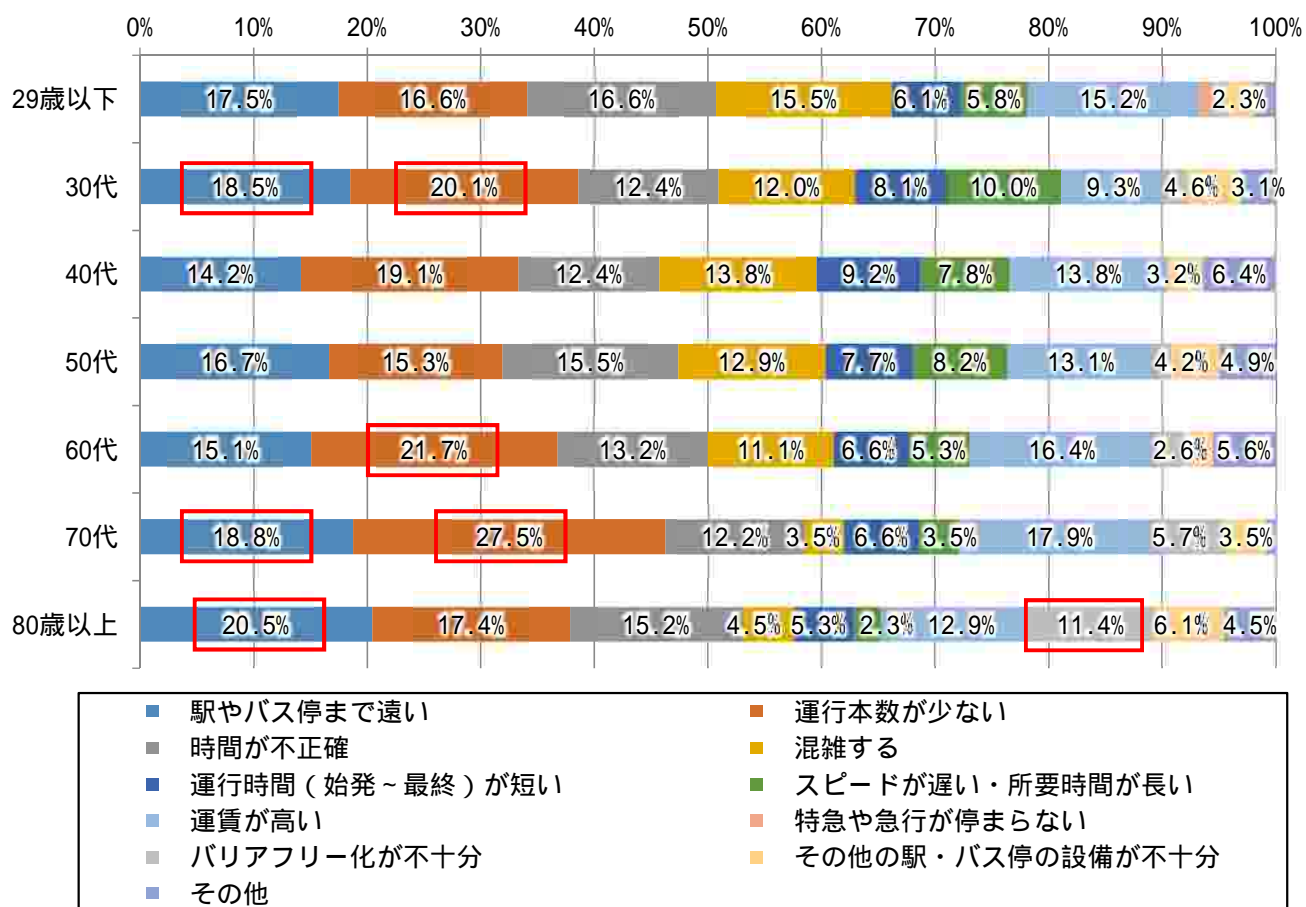


赤枠は上位3位の年代を示す。

図 4.8 年代別の地域公共交通に対する評価

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

地域公共交通が不便と感じる理由は何ですか。



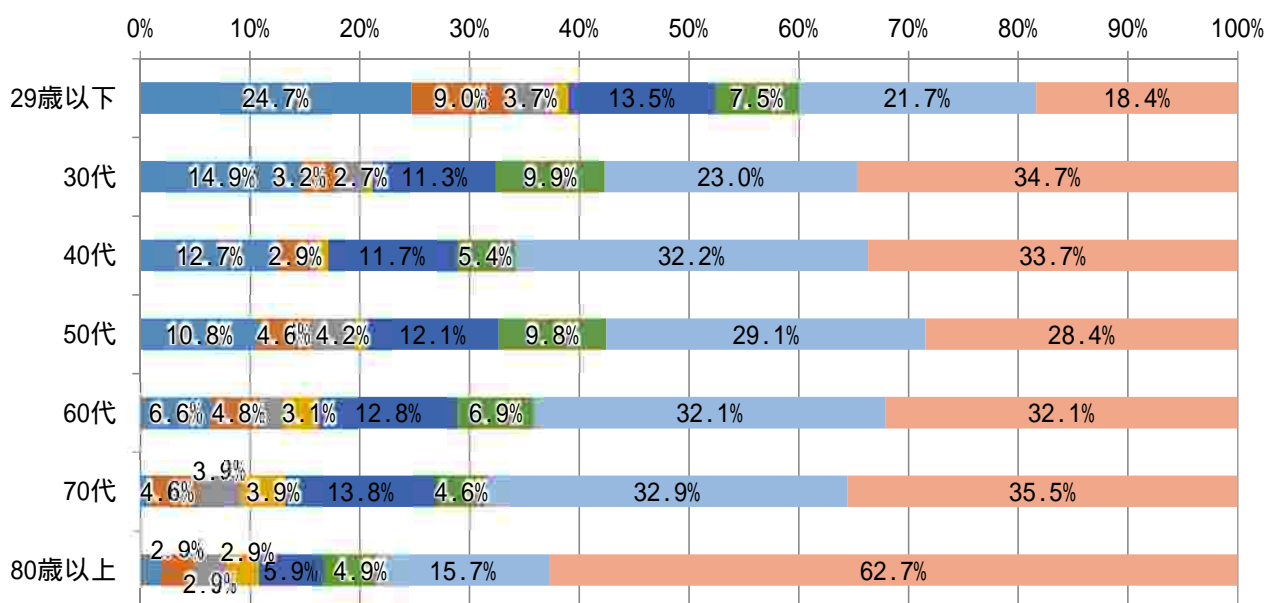
2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の年代を示す。

図 4.9 年代別の地域公共交通に対する不便な点

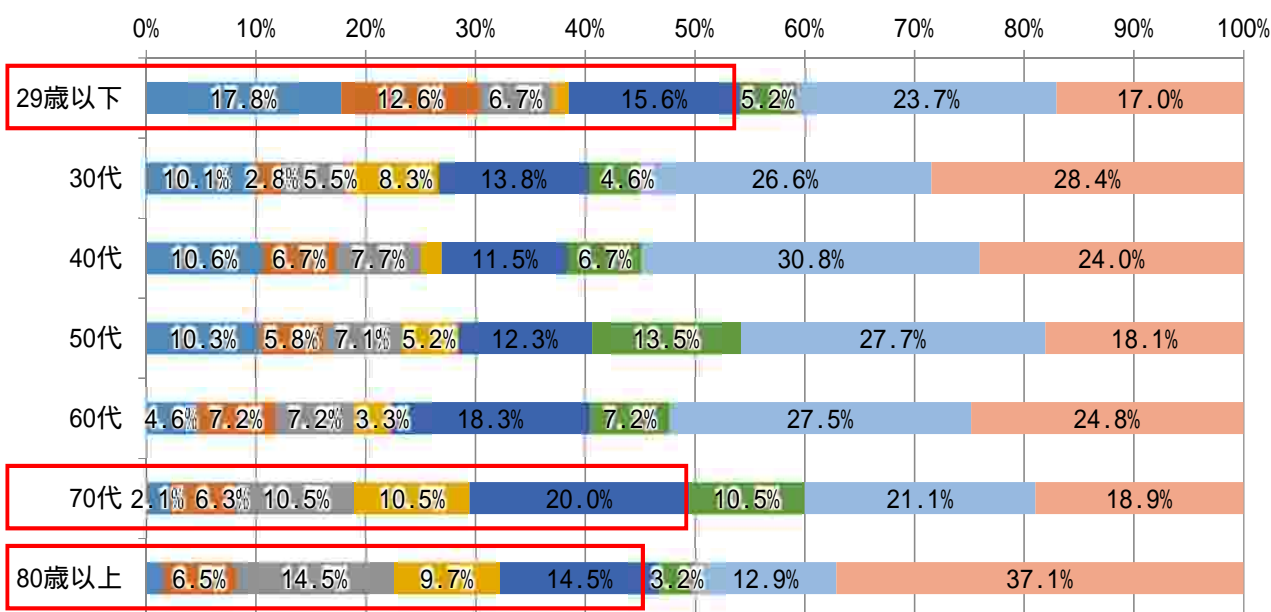
出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

地域公共交通が不便だと感じる人について
最近 6 ヶ月の間で、各公共交通機関を何回利用していますか。

鉄道（JR 東海道本線・小田急小田原線）の利用頻度



バスの利用頻度



- 週に10回以上利用した
- 週に5～9回程度利用した
- 週に2～4回程度利用した
- 週に1回程度利用した
- 月に2～4回程度利用した
- 月に1回程度利用した
- 6ヶ月間で何度かは利用した
- 6ヶ月間で一度も利用していない

2%以下の場合、%表示を省略。

図 4.10 地域公共交通を不便と感じる人の公共交通利用頻度（年代別）

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-1-4 路線バスの利用環境に関するニーズ

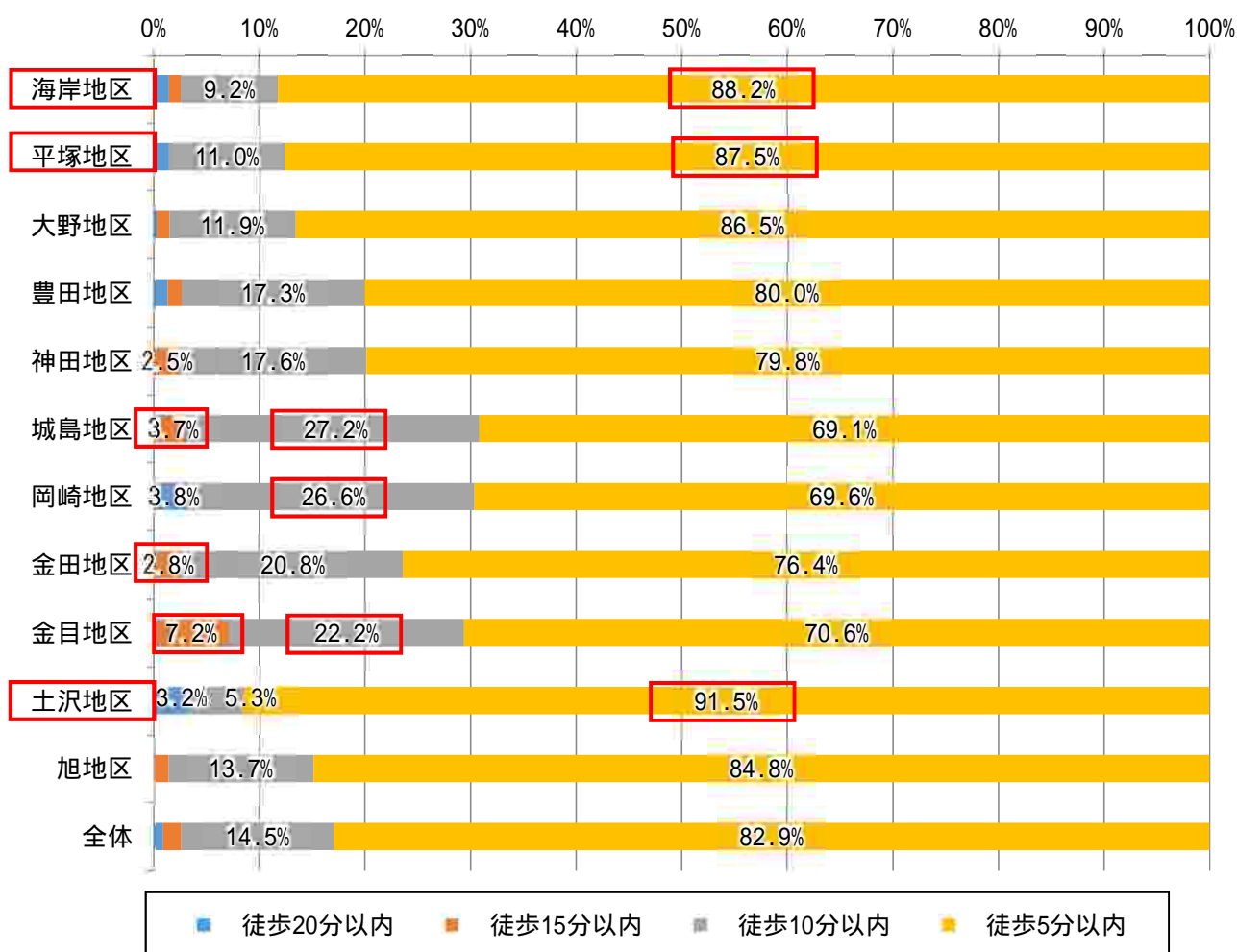
(1) 自宅からバス停までの歩行時間

自宅からバス停へ無理なく利用できる圏域について、地区別にみると、海岸地区や平塚地区、土沢地区で「徒歩5分以内」の割合が他地区と比較して高くなっています。

POINT

- 鉄道利用が多い海岸地区や平塚地区では、徒歩5分以内を、バス利用圏域とする割合が高い
- 郊外部では、徒歩10分以内とする割合が比較的高いが、乗用車の利用が多い土沢地区では5分以内の割合が高い

自宅からどのくらいの距離にバス停があると、無理なく利用できますか。



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.11 地区別の自宅からバス停までの歩行時間（許容範囲）

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

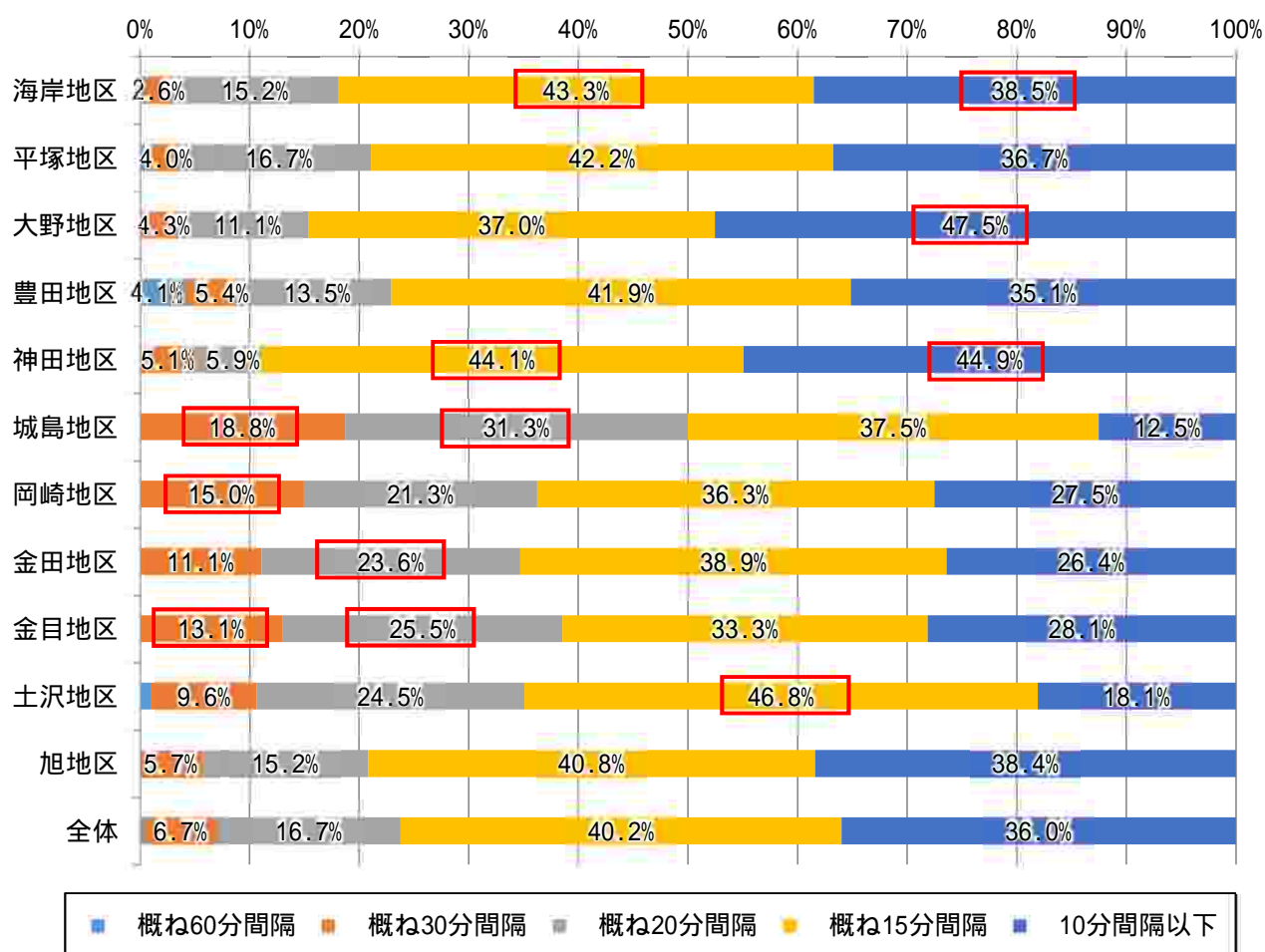
(2) バスの運行間隔に関するニーズ

バスの運転間隔に対するニーズについて、地区別にみると、海岸地区や大野地区、神田地区では、「10分間隔以下」が最も割合が高くなっており、その他では、郊外部の城島地区や岡崎地区、金田地区、金目地区では、「概ね20分間隔」や「概ね30分間隔」の割合が高くなっています。

POINT

- バスの運行間隔は、バス運行本数の多い海岸地区や大野地区、神田地区で10分以下が望まれている
- 一方で、バス運行本数の少ない郊外部の城島地区や岡崎地区、金田地区、金目地区では運行間隔が長くとも許容する傾向にある

どのくらいの運行間隔だと、無理なく利用できますか。



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.12 地区別のバスの運行間隔に対するニーズ

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(3) 交通空白地域及び交通不便地域

本計画の上位計画である平塚市総合交通計画では、自宅からバス停までの利用圏域を325mとして、市街化区域の交通不便地域を設定しています。

また、本計画の策定のために実施したアンケート調査においても、市域全体で自宅からバス停までの歩行時間（許容範囲）が徒歩5分圏内とする割合が最も多かったことから、本計画では、市街化区域及び市街化調整区域ともに、自宅からバス停までの利用圏域（バス停勢圏）について、325mに設定します。なお、バス停の利用圏域から外れている地域を『交通空白地域』（平塚市域のうち、バス停勢圏から外れた範囲）と、バス停は近くにあるが、運行本数の少ない地域を『交通不便地域』（バス停勢圏内だが、バスの運行間隔が概ね1時間以上の範囲）と設定します。なお、自宅から鉄道駅までの利用圏域（鉄道駅勢圏）は、参考とします。

以上から、図4.13にバス停勢圏と人口分布（交通空白地域及び交通不便地域の状況）を示した結果、郊外部などに交通空白地域や交通不便地域が多くみられます。

設定条件・出典など

人口：簡易100mメッシュデータ（2010年国勢調査ベース 東京大学提供）

バス路線・バス停：神奈川中央交通提供（2018年）

バス停勢圏：「平塚市 日常移動と公共交通に関するアンケート調査結果（平成30年）」より、自宅からバス停までの歩行時間（許容範囲）が徒歩5分圏内とする割合が最も高いことから、市街化区域及び市街化調整区域ともに、徒歩1分で約65mを目安として、 $65\text{m}/\text{分} \times 5\text{分} = 325\text{m}$ として設定

交通空白地域：平塚市域において、バス停勢圏に含まれない地域

交通不便地域：平塚市域において、バス停勢圏のうち、バス運行本数が30本/日を越えるバス停の勢圏に含まれない地域

バス停の1日あたりの運行本数の合計（平日7時～22時の15時間、上下線の合計を想定）が30便を、1時間あたりに換算した場合、1時間に1便の運行となります。1時間に1便未満となるバス停の徒歩移動圏域を、交通不便地域に設定します。

鉄道駅勢圏（参考）：「平成27年大都市交通センサス」より、駅ごとの端末交通手段別人員のうち、徒歩および自転車の利用者数と平均所要時間による加重平均から利用距離を算出

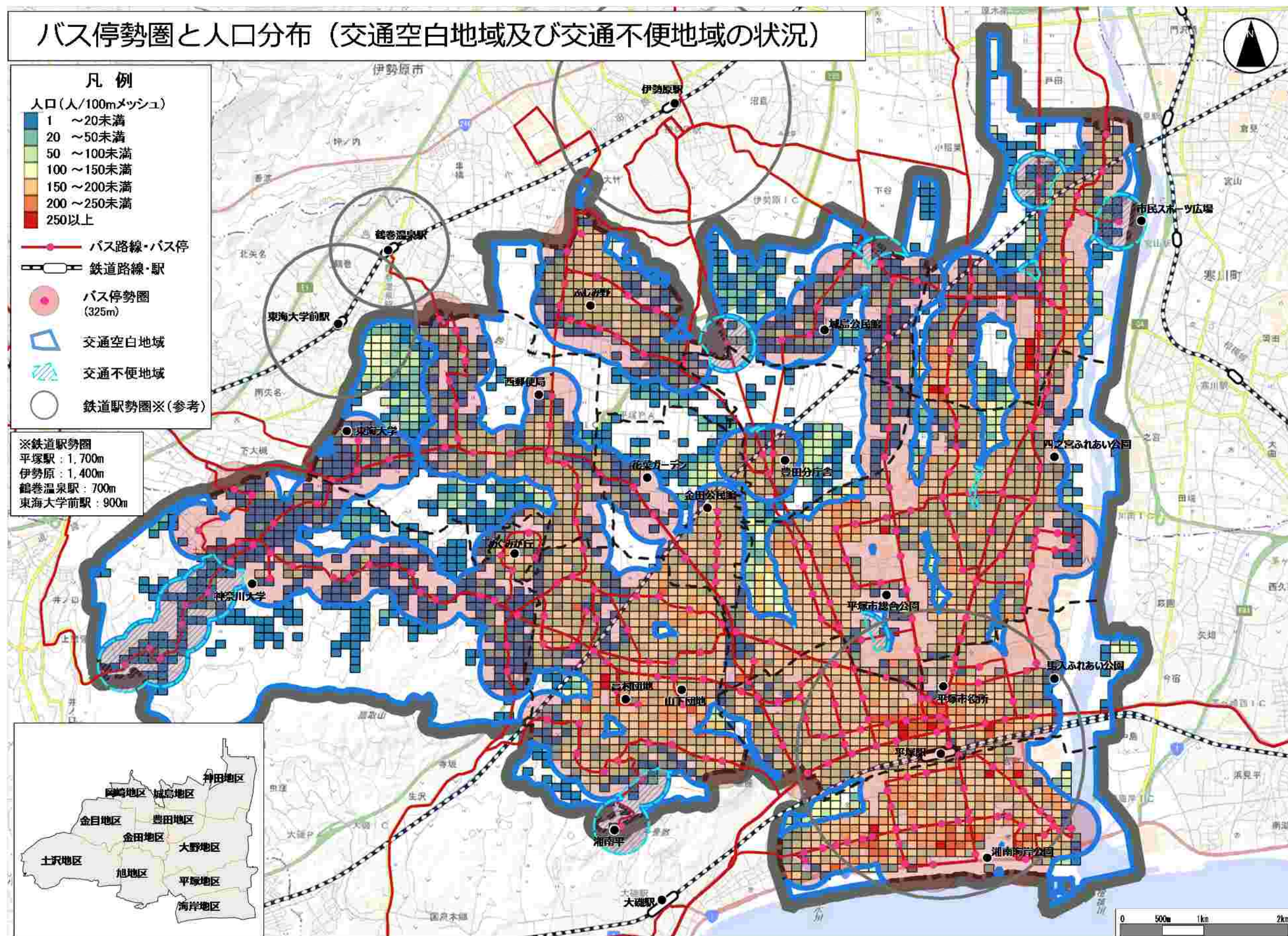


図 4.1.3 バス停の利用圏域からみた交通空白地域及び交通不便地域の状況図

(4) バスの乗り継ぎに対するニーズ

バスの乗り継ぎ状況をみると、いずれの地区でも一定の乗り継ぎ傾向がみられ、特に豊田地区や神田地区、金目地区などで乗り継ぎ割合が高くなっています。バスの乗り継ぎに対する抵抗感については、乗り継ぎ時間に対する抵抗が最も高くなっています。

POINT

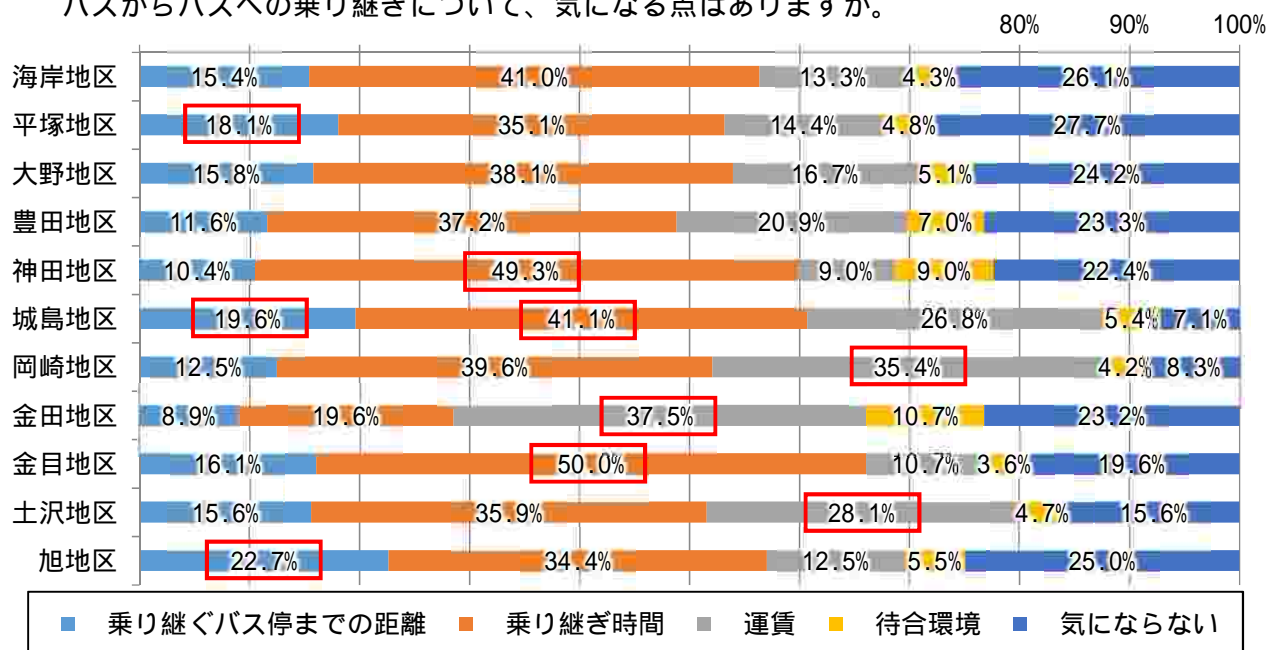
- バス乗り継ぎ状況をみると、いずれの地区でも一定の乗り継ぎ傾向がみられる
- バスの乗り継ぎに対する抵抗感については、「乗り継ぎ時間」、「運賃」、「乗り継ぐバスまでの距離」に対する抵抗が高い

バス利用の際に、バスからバスへの乗り継ぎをしていますか。

表 4.2 地区別のバスの乗り継ぎ割合

| 地区名 | している | していない | 合計 |
|------|-------|-------|--------|
| 海岸地区 | 11.6% | 88.4% | 100.0% |
| 平塚地区 | 9.6% | 90.4% | 100.0% |
| 大野地区 | 8.3% | 91.7% | 100.0% |
| 豊田地区 | 19.4% | 80.6% | 100.0% |
| 神田地区 | 20.3% | 79.7% | 100.0% |
| 城島地区 | 9.8% | 90.2% | 100.0% |
| 岡崎地区 | 12.5% | 87.5% | 100.0% |
| 金田地区 | 5.3% | 94.7% | 100.0% |
| 金目地区 | 16.3% | 83.7% | 100.0% |
| 土沢地区 | 10.6% | 89.4% | 100.0% |
| 旭地区 | 10.0% | 90.0% | 100.0% |
| 合計 | 11.4% | 88.6% | 100.0% |

バスからバスへの乗り継ぎについて、気になる点がありますか。



赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.14 地区別のバスの乗り継ぎに対する抵抗感

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(5) バス停施設に対するニーズ

バス停施設に対するニーズについては、年代別にみると、50代以上で、「上屋（日よけ・雨よけ）」の設置が特に望まれています。また、年齢が上がるにつれて「ベンチ」の割合が高くなる傾向となっています。その他に、40代以下では、「駐輪場」、「夜間照明」の割合が高くなっています。

POINT

- バス停施設に対しては、50代以上で「上屋（日よけ・雨よけ）」や「ベンチ」など、バス待ちの際に利用する施設の改善が求められている
- 40代以下では、「駐輪場」、「夜間照明」の割合が高い
- 豊田地区、城島地区、金田地区では、「駐輪場」の割合が高い

バス停にあるとよいと思う施設はありますか。

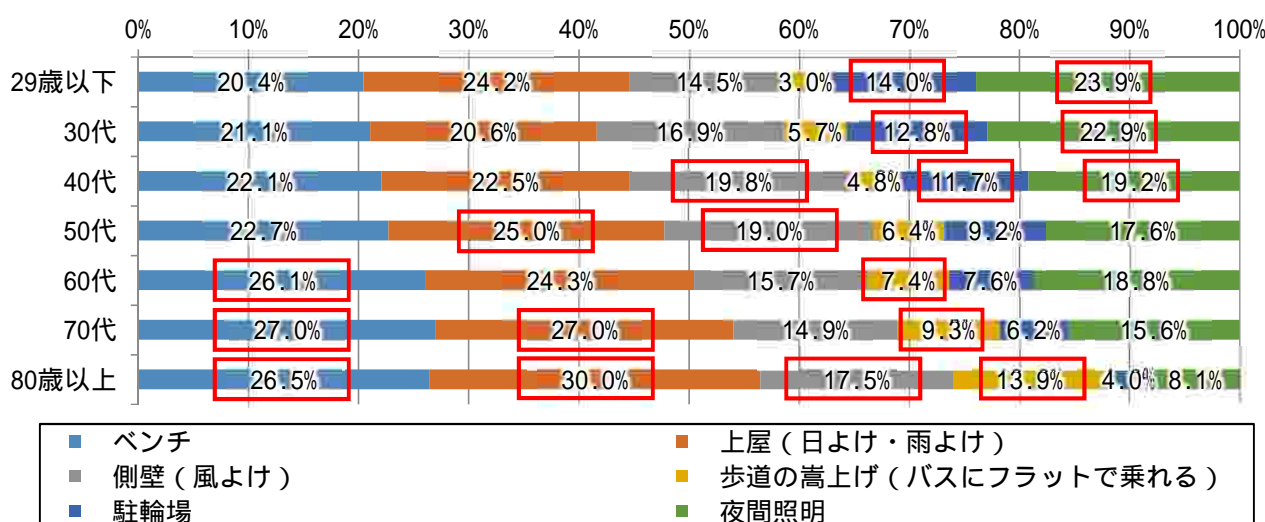
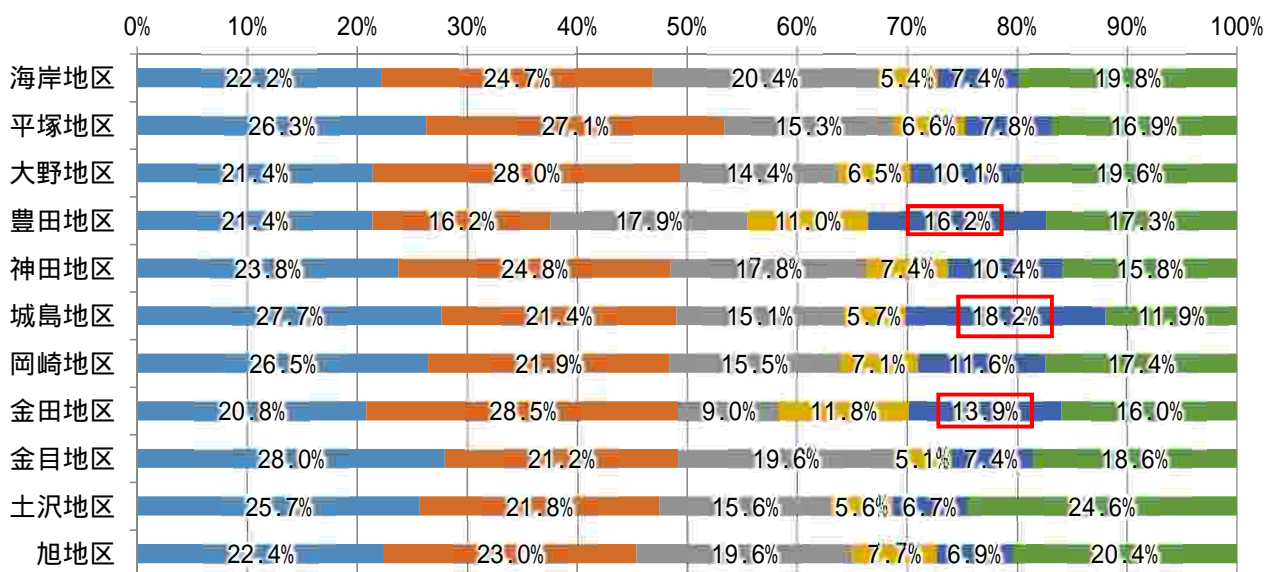


図 4.15 年代別のバス停施設に対する改善要望



赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.16 地区別のバス停施設に対する改善要望

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-1-5 平塚市総合交通計画の施策に対する重要度

平塚市総合交通計画の施策に対する重要度として、バス路線沿線の地域では、「路線バスの拡充・新設」、「新しい公共交通の導入」などの割合が高くなっています。また、市街地周辺の住宅街が広がる地区では、「駅前広場の整備」の重要度が高く、鉄道に対しては、平塚地区が「相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ」の重要度が高くなっています。

その他、交通空白地域や交通不便地域が多い郊外部では「公共交通の不便な居住区への支援」の重要度が高くなっています。

POINT

- 神田地区では、現在、ツインシティ大神地区のまちづくりが進められていることから、「平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充」や「平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入」を重要視する割合が高い
- 豊田地区や城島地区、岡崎地区、金田地区では、現行の路線バスの運行間隔が比較的長いことから、「平塚駅から伊勢原駅への路線バスの拡充」の割合が高い
- 金目地区では、移動実態として、小田急小田原線の東海大学前駅や鶴巻温泉駅等への移動ニーズから、「平塚駅から東海大学前駅への路線バスの新規運行」の割合が高い
- 平塚駅南口ロータリーを発着するバス系統が運行する海岸地区や、路線バス系統数や運行本数が比較的多い大野地区では、「駅前広場の整備（駐車場、送迎スペース、バスターミナル）」の割合が高い
- 平塚地区では、「相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ」の割合が高い
- 郊外に位置する土沢地区では、「公共交通の不便な居住区への支援」の割合が高く、移動実態としても乗用車を利用する割合が最も高い
- 旭地区では、移動実態としてバス利用の割合が比較的高いことから、「バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）」が多い

平塚市総合交通計画に記載している以下の交通施策について、重要なものを教えてください。

表 4.3 地区別の地域公共交通の施策に対する重要度

| 地区名 | | | | | | | | | | | | | | | 合計 |
|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|--------|----|
| 海岸地区 | 3.6% | 3.3% | 3.9% | 3.9% | 2.7% | 1.8% | 5.4% | 12.8% | 25.3% | 10.7% | 15.5% | 8.0% | 3.3% | 100.0% | |
| 平塚地区 | 6.2% | 3.1% | 4.5% | 7.3% | 2.5% | 0.8% | 7.6% | 14.0% | 15.4% | 7.6% | 17.4% | 12.6% | 0.8% | 100.0% | |
| 大野地区 | 11.8% | 6.2% | 4.0% | 12.9% | 3.1% | 2.0% | 8.6% | 14.6% | 16.0% | 8.0% | 7.3% | 4.2% | 1.3% | 100.0% | |
| 豊田地区 | 3.3% | 2.5% | 1.6% | 23.8% | 0.8% | 0.8% | 13.1% | 22.1% | 12.3% | 16.4% | 2.5% | 0.0% | 0.8% | 100.0% | |
| 神田地区 | 16.4% | 9.8% | 15.8% | 3.8% | 0.0% | 1.1% | 13.1% | 9.3% | 8.2% | 8.2% | 4.9% | 7.1% | 2.2% | 100.0% | |
| 城島地区 | 4.4% | 5.9% | 6.6% | 26.5% | 0.0% | 0.0% | 14.0% | 16.2% | 5.9% | 15.4% | 2.2% | 2.9% | 0.0% | 100.0% | |
| 岡崎地区 | 1.7% | 6.0% | 2.6% | 26.7% | 2.6% | 6.0% | 1.7% | 13.8% | 13.8% | 19.0% | 0.0% | 4.3% | 1.7% | 100.0% | |
| 金田地区 | 3.9% | 1.9% | 0.0% | 22.3% | 14.6% | 1.9% | 10.7% | 18.4% | 14.6% | 5.8% | 2.9% | 1.9% | 1.0% | 100.0% | |
| 金目地区 | 2.4% | 1.6% | 0.8% | 10.1% | 14.2% | 40.1% | 2.0% | 4.9% | 7.7% | 7.7% | 2.0% | 4.0% | 2.4% | 100.0% | |
| 土沢地区 | 2.1% | 4.1% | 0.7% | 6.2% | 13.1% | 11.0% | 6.9% | 7.6% | 13.8% | 20.0% | 7.6% | 4.1% | 2.8% | 100.0% | |
| 旭地区 | 5.4% | 3.1% | 2.3% | 9.3% | 5.8% | 3.1% | 5.0% | 24.0% | 19.8% | 8.9% | 10.9% | 1.6% | 0.8% | 100.0% | |

平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充
 新横浜駅と小田原駅間の寒川町倉見地区への新幹線新駅の設置
 平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入
 平塚駅から伊勢原駅への路線バスの拡充
 平塚駅から秦野駅への路線バスの拡充
 平塚駅から東海大学前駅への路線バスの新規運行
 東西方向のバスの新規運行
 バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）
 駅前広場の整備（駐車場、送迎スペース、バスターミナル）
 公共交通の不便な居住区への支援
 相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ
 相鉄いずみ野線の延伸
 その他

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-2 市内企業及び市外からの来訪者の視点からみた移動ニーズ

4-2-1 市内企業における通勤状況

(1) 通勤時における公共交通の利用のしやすさ

市内事業所へ通勤する際の公共交通の利用のしやすさをみると、「とても利用しやすい」、「ある程度利用しやすい」が38.6%となっています。一方、「やや困難」(25.9%)や「非常に困難」(6.7%)とする理由としては、「最寄バス停が遠い」、「平塚駅～会社までにちょうど良いバス路線がない」、「バス本数が少なく、遅延が多いため時間が読めない」が挙げられます。

POINT

- 市内企業の通勤における公共交通の利用のしやすさをみると、「とても利用しやすい」、「ある程度利用しやすい」の割合が高い
- 利用の困難な理由としては、「最寄バス停が遠い」、「バス路線がない」、「バス本数が少なく、遅延が多いため時間が読めない」がある

公共交通（鉄道・バス）による通勤がしやすいですか。

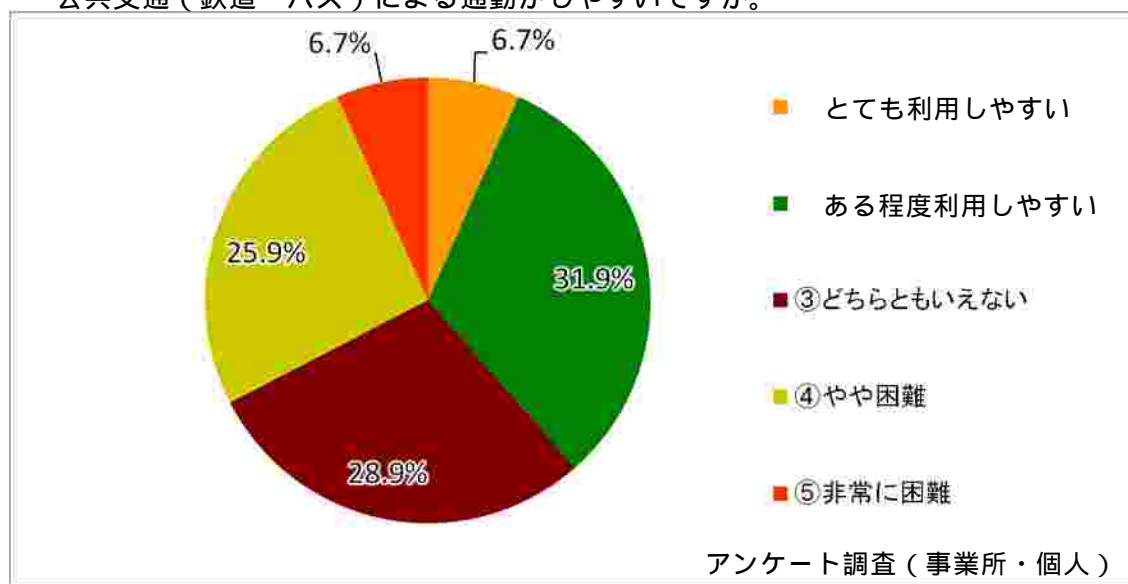


図 4.17 通勤時における公共交通の利用のしやすさ

出典：平塚市の公共交通計画の策定に関するアンケート調査（平成30年）

(2) 通勤時における公共交通の利用推奨の状況

市内企業における公共交通（鉄道、バス）を利用した通勤の推奨状況をみると、「推奨していない」が75.0%となっています。一方、「推奨している」(25.0%)場合の理由としては、「安全面、交通事故のリスク回避」、「交通渋滞緩和の観点」、「従業員用駐車場の確保に限りがあること」、「バス停が近い」などが挙げられています。

POINT

- 市内企業における公共交通を利用した通勤の推奨は行っていない割合が高い
- 推奨している理由としては、「安全面、交通事故のリスク回避」、「交通渋滞緩和の観点」、「従業員用駐車場の確保に限りがあること」、「バス停が近い」がある

公共交通（鉄道、バス）を利用した通勤を推奨していますか。

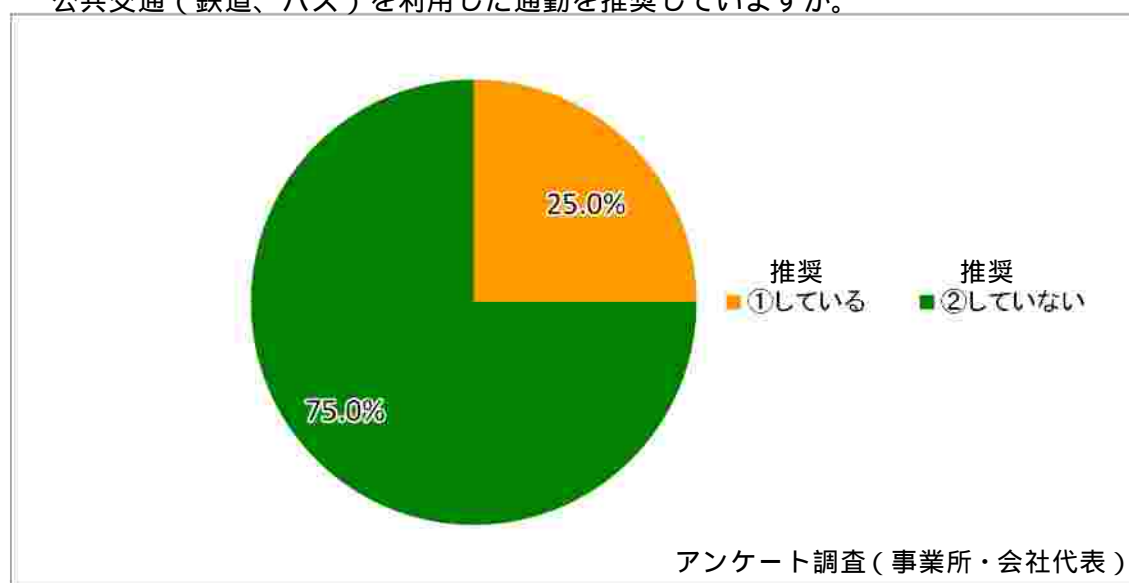


図 4.18 通勤時における公共交通の利用推奨の状況

出典：平塚市の公共交通計画の策定に関するアンケート調査（平成30年）

4-2-2 商店会における公共交通の必要性

商店会活性化のための公共交通（鉄道、バス、タクシー）の必要性をみると、「必要だと感じている」が63.2%となっています。主な理由としては、「現在、買い物客が鉄道、バス、タクシーを利用している」、「都市間競争が激しいため、複数線の鉄道乗り入れが望まれる」、「中心街に人々が集まる手段として必要」などが挙げられます。

POINT

- 商店会活性化のため、公共交通を必要と感じている割合が高い

商店会活性化のために公共交通（鉄道、バス、タクシー）は必要だと感じますか。

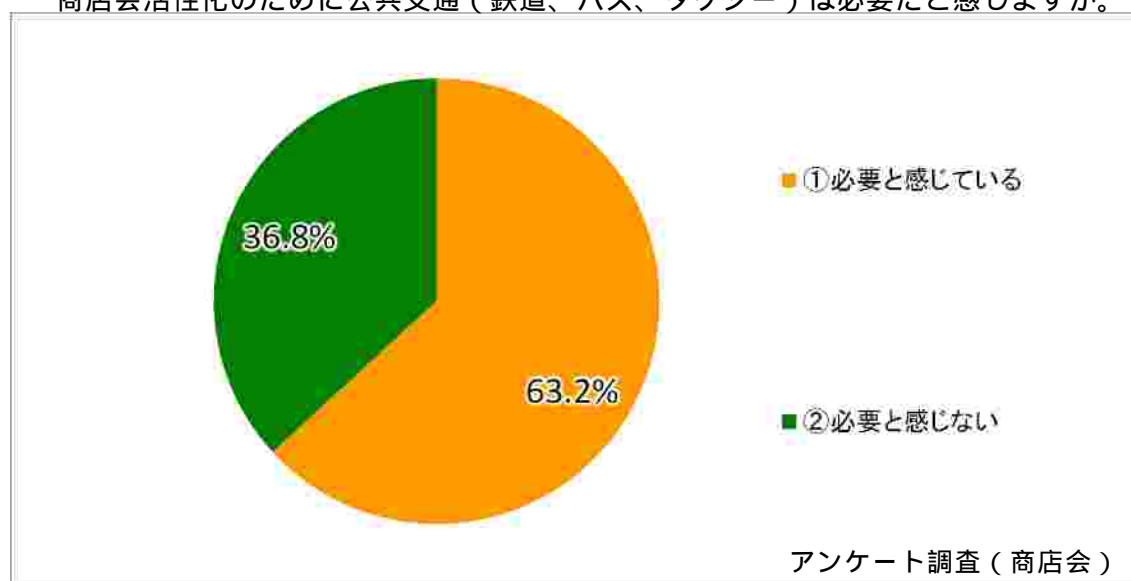


図 4.19 商店会活性化のための公共交通（鉄道、バス、タクシー）の必要性

出典：平塚市の公共交通計画の策定に関するアンケート調査（平成30年）

5. 地域公共交通における課題

5-1 平塚市全体の現況整理と課題のまとめ

第1章から第4章で整理した平塚市の上位計画や地域の特性などを踏まえ、平塚市全体の現況整理と公共交通における課題をまとめました。なお、地区別の現況整理や課題については、巻末の資料編に整理しました。

(1) 平塚市全体の現況整理

| | |
|---------------|---|
| 上位計画・ 関連計画 | <p>平塚市総合計画～ひらつかNEXT(ネクスト)～において、基本施策に「交通の利便性を高める」及び「新たな産業拠点の形成を推進する」を位置づけている。</p> <p>平塚市都市マスタープラン(第2次)において、本市の将来の都市構造として、平塚駅周辺を中心市街地を「南の核」、ツインシティを「北の核」、自然環境が豊かな「西部地域」を2核1地域とし、この2つの核をつなぐ都市軸、西部地域と南北の2つの核をつなぐ軸を位置づけている。また、公共交通の利用の促進等により、生活圏間の移動環境を向上させることで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成をめざすものとしている。</p> <p>平塚市総合交通計画において、基本理念に公共交通と自転車を中心とした人と環境にやさしいまちづくりを掲げている。基本理念を実現するために、各交通手段の利用圏域に応じた交通体系の構築及び各交通手段の連携が進むように交通結節点を配置するものとしている。</p> <p>平塚市自転車利用環境推進計画において、自転車を活用した交通結節点の強化に取り組むものとしている。</p> <p>平塚市バリアフリー基本構想において、「重点整備地区」を位置づけるとともに、交通事業者等によるバリアフリー化の取り組みを推進している。</p> |
| 位置・ 地勢 | <p>南西に約60km、神奈川県ほぼ中央、相模平野の南部に位置する。</p> <p>市域の大部分が平坦な地形であり、市域の北西部に一部丘陵地がある。</p> |
| 土地利用・ 施設立地 | <p>土地利用の状況として、平塚駅を中心に市街地が形成されている。幹線道路の沿道周辺にも市街地が形成されているほか、道路密度が低い郊外部に住宅地が点在している。市内の道路網は、中心市街地から放射状の幹線道路を中心に形成されており、郊外部や東西方向において幹線道路の間隔が広がっている。</p> <p>主要な施設は、平塚駅周辺への立地が多いものの、郊外部においても点在している。</p> <p>主な地域の概況としては、神田地区の「ツインシティ大神地区のまちづくり」、金目地区の「真田、北金目のまちづくり」、土沢地区の「神奈川大学の学部移転」、旭地区の「高村団地の団地再生事業」等が挙げられる。</p> |
| 人口 | <p>平塚市の人口は既に減少局面に入っていて、今後も減少が見込まれる。</p> <p>老年人口(65歳以上)は更に増加している。</p> |

| | |
|-----------|--|
| 鉄道 | <p>平塚駅が市内唯一の鉄道駅であり、約6.2万人/日が利用している。</p> <p>神奈川県中央に位置し、横浜、川崎、東京都心へ60分以内で移動が可能である。</p> <p>平塚駅の利用者数は近年大きな変化はないが、ツインシティ倉見地区への新幹線新駅の誘致によってJR相模線経由からの利用者が増加する可能性がある。</p> <p>市内から近隣市を通過する小田急小田原線やJR相模線の一定の利用がある。</p> |
| 路線バス | <p>バス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整備されている。</p> <p>市街地や近隣市の鉄道駅（本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅）へ向かう路線上では、運行本数及び系統数ともに比較的多いが、一部郊外部では、1系統のみや運行本数が少ない状況であり、また、東西方向のバス路線も少ない。</p> <p>市内の観光地へのバス路線は確保されている。</p> |
| タクシー | <p>平塚市のタクシーの輸送人員数は、年間約22.2万人であり、近年、横ばいである。</p> <p>人口あたりのタクシー台数は、近隣市と比較して多い。</p> <p>平塚市のUDタクシーの導入は、隣接市と比較して進んでいるが、市内のタクシー全車両のうちの4.5%の導入状況となっている。</p> |
| 支援策 移動 | <p>既存の外出支援策として、NPO法人等による福祉有償運送、タクシー利用助成、市民病院行きシャトルバスなどの事業が行われている。</p> |
| 交通と移動実態 | <p>平成27年国勢調査結果では、市民全体の約21%にあたる5.4万人が通勤・通学等で市外へ流出し、市外から市内に流入する人口も5.2万人と同程度である。</p> <p>パーソントリップ調査において、バスの利用割合は、他の移動目的（通勤、通学、業務、私事）と比較して、通勤での利用が最も高い。また、路線バスによる周辺市町との移動状況については、厚木市との動きが最も多い。</p> <p>市民アンケート調査では、市全体として乗用車の利用割合が高い。平塚駅に隣接する海岸地区や平塚地区、近隣市の駅の利用が想定される金目地区での鉄道の利用割合が高い。平塚駅から離れた郊外部では、地域公共交通を不便と感じている割合が高い。</p> <p>自宅からバス停までの歩行時間のニーズは、大半が5分程度である。バス停施設のニーズは、市全体として上屋とベンチの改善を求める割合が高く、駅から離れた郊外部では、駐輪場の改善を求める割合が高い。</p> <p>市域の各地に、交通空白地域や交通不便地域が点在している。</p> |

(2) 平塚市全体の課題のまとめ

| | |
|------------|--|
| 公共交通における課題 | <p>市内唯一の鉄道駅である平塚駅における鉄道の利便性をさらに向上させる必要がある。</p> <p>主要なバス路線（南北都市軸を含む）の整備・強化及び、その他の既存バス路線の確保・維持・改善を図る必要がある。</p> <p>交通空白地域及び交通不便地域における移動手段を確保する必要がある。</p> <p>交通施設のバリアフリー化を推進する必要がある。</p> <p>主要なバス停などにおける交通結節点の機能を向上させる必要がある。</p> <p>地域公共交通の利用促進を図る必要がある。</p> |
|------------|--|

(3) 平塚市全体の現況整理と課題のまとめ (イメージ図)

< 全体的な課題 >

- 市内唯一の鉄道駅である平塚駅における鉄道の利便性をさらに向上させる必要がある
- 主要なバス路線 (南北都市軸を含む) の整備・強化及び
- その他の既存バス路線の確保・維持・改善を図る必要がある
- 交通空白地域及び交通不便地域における移動手段を確保する必要がある
- 交通施設のバリアフリー化を推進する必要がある
- 主要なバス停などにおける交通結節点の機能を向上させる必要がある
- 地域公共交通の利用促進を図る必要がある



図 5.1 平塚市の地区別の現況及び課題の状況図

6. 地域公共交通網形成の基本理念及び基本方針

第5章の地域公共交通における課題を受け、平塚市が目指す地域公共交通網形成の基本理念及び基本方針を位置づけます。

6-1 地域公共交通網形成の基本理念

本計画の基本理念を次のとおりとします。

地域をつなぐ誰もが利用しやすい
持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

- ・市民が生活する上で重要な移動手段である鉄道やバス等の公共交通の利便性を高めるとともに、身近で利用しやすい自転車を活用することで、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。
- ・自立的な地域生活圏の形成のために、地域特性に応じた公共交通のサービスレベルの維持・強化を図るとともに、バリアフリーの視点を踏まえた誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を目指すことで、地域公共交通の利用促進を図ります。

6-2 地域公共交通網形成の基本方針

地域公共交通網形成の4つの基本方針を掲げます。

基本方針（1） まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備

- ・市外へ通勤・通学する多くの市民や、市外からの来訪者（交流人口）をさらに増加させるため、広域の移動を担う鉄道の利便性向上を目指す活動を継続します。
- ・市内唯一の鉄道駅である平塚駅（南の核）と、近隣市に位置する複数のターミナル駅とを結ぶ充実したバス路線について、一部の開設されていない路線を新規に開設する準備・検討を進めるとともに、ツインシティ大神地区（北の核）とを結ぶ南北都市軸における強固な公共交通軸の形成を進めます。併せて、定時性・速達性を高める施策に取り組むことで、さらなる利便性の向上を目指します。

基本方針（2） 公共交通の利用が不便な地域への対応

- ・市内の公共交通の根幹である既存バス路線について、路線の確保・維持・改善を図ることで、東西方向や観光地の湘南平への路線なども含む地域内の必要な移動手段を確保します。
- ・バス停から離れた『公共交通空白地域』や、利用可能なバス便が少ない『公共交通不便地域』、及びその周辺における移動手段の確保に努めます。

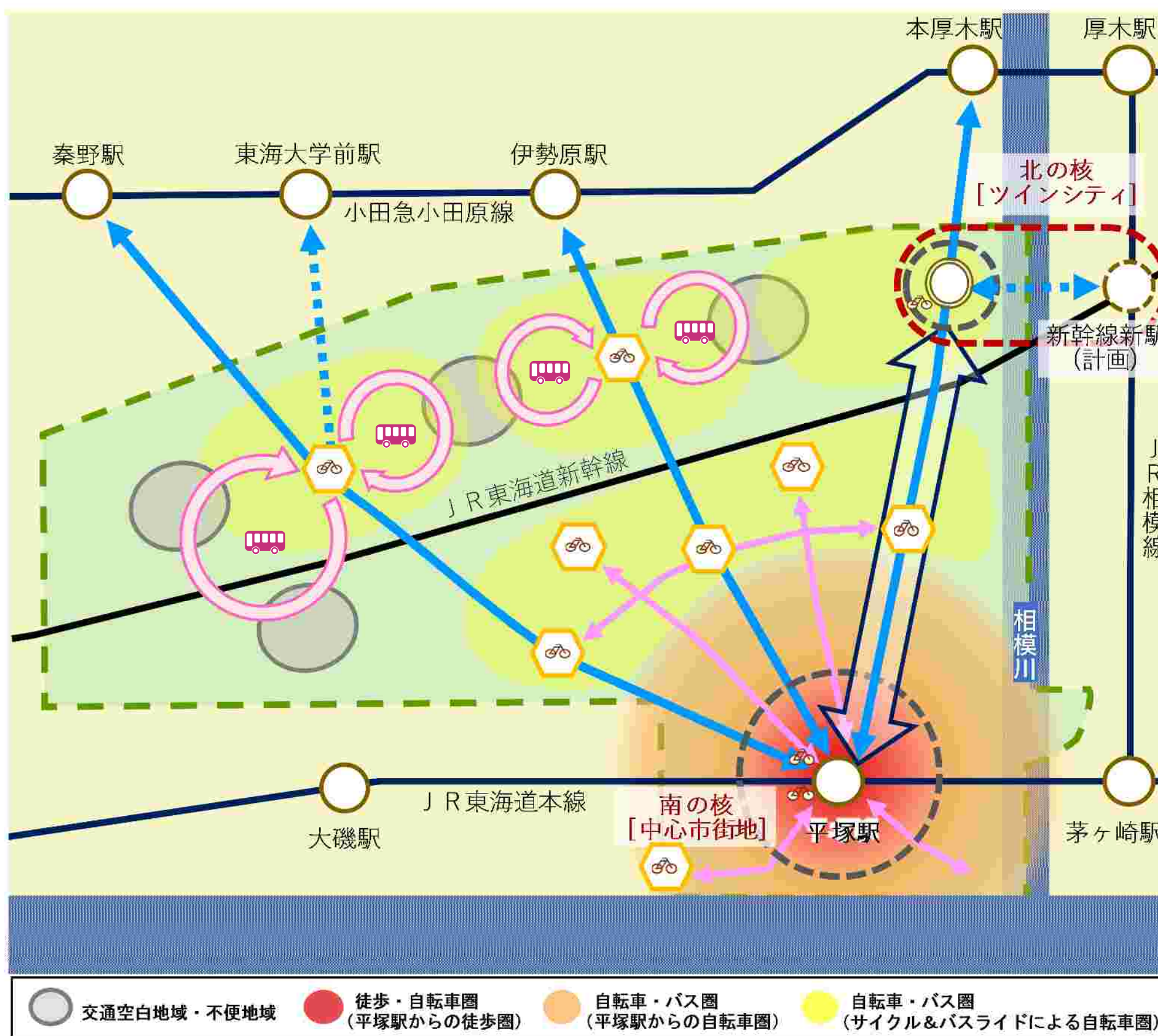
基本方針（3） 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- ・高齢者や障がい者をはじめ、誰もが無理なく移動できるようにするため、公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、円滑に公共交通が利用できる環境整備に取り組めます。
- ・ターミナル駅以外の主要なバス停等について、交通結節点としての機能を向上させるための施策に取り組めます。

基本方針（4） 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進

- ・基本方針（1）・（2）・（3）に掲げる公共交通の利便性を向上させるハード施策を着実に推進するとともに、公共交通の利用促進につながるソフト施策も併せて実施することで、高齢者や自家用車を持たない児童生徒など移動が制約される方々の交通の利便性の向上とともに、自家用車依存からの転換を図ります。

地域をつなぐ誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のイメージ



図はイメージであり、具体的な路線や施設の配置を規定するものではありません

基本方針（1）
まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備

- 鉄道の利便性向上
- 鉄道
- バスの公共交通軸の整備・強化
- 路線バス（幹線）
- 路線バス（新設幹線）
- 新しい交通システム

基本方針（2）
公共交通の利用が不便な地域への対応

- 地域内交通の維持・改善
- 路線バス（幹線以外）
- 地域内交通（交通空白地域及び交通不便地域を支援する交通手段）

基本方針（3）
誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- バリアフリー化の推進
- 交通結節点の機能向上
- 鉄道駅
- 主要バス停
- トランジットセンター
- 自転車駐車場

基本方針（4）
自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進

- 利用促進事業

7. 地域公共交通網形成の施策及び実施主体

7-1 施策の体系一覧

第6章の基本方針に基づき実施する施策の体系一覧について、以下の表に示します。
また、次頁以降には、各施策の詳細について示します。

| 地域公共交通網形成の基本方針 | 施策体系 | 施策メニュー | 具体の施策内容 | 施策番号 |
|--------------------------------|----------------|-------------------------------------|---|----------------|
| (1) まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 | 鉄道の利便性向上 | ・既存路線の利便性向上 ・鉄道駅の新設・延伸の促進 | ・JR東海道貨物線の旅客化、JR根岸線、JR相模線の平塚駅までの乗り入れ、快速アクティ어의増発等の要望 ・ツインシティへの新幹線新駅設置、相鉄いずみ野線の延伸の要望 | (1) - |
| | バスの公共交通軸の整備・強化 | ・幹線バスの整備・強化 | ・平塚駅～厚木方面、伊勢原方面、秦野方面への幹線バスの整備・強化 | (1) - -1 |
| | | ・南北都市軸の新公共交通システムの整備 | ・幹線バス(連節バス)導入の検討 | (1) - -2 |
| | | ・バス優先・専用レーンの整備 ・公共交通優先信号の整備 | ・バス優先・専用レーンの整備 ・公共交通優先信号の整備 | (1) - -3 |
| (2) 公共交通の利用が不便な地域への対応 | 地域内交通の整備 | ・既存路線バスの維持・強化 ・路線バス以外の地域内移動手段の確保 | ・市内70系統の運行の維持・強化 ・バス停の新設 ・環状路線の新規運行の検討 ・新規コミュニティ交通の導入 ・地域内移送の推進 <参考> ・自動運転車両の導入検討 <参考> | (2) - |
| (3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 | バリアフリー化の推進 | ・交通施設等のバリアフリー化 ・新規車両の導入 | ・重点整備地区の交通施設整備 ・移動等円滑化基準に応じた施設整備・更新 ・心のバリアフリー等の実施 ・ノンステップバスの導入 ・UDタクシーの導入等 | (3) - |
| | 交通結節点の整備 | ・バス停の待合い環境改善 | ・バス停上屋等の設置 | (3) - -1 |
| | | ・サイクル&ライド施設の整備 | ・平塚駅周辺の駐輪場の整備 ・サイクル&バスライド施設の整備 | (3) - -2 |
| (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 | 利用促進事業 | ・情報提供の強化 | ・バスロケーションシステムの利用促進・強化・改善 ・バスマップの配布 ・タクシー配車アプリの利用促進 ・情報案内板の設置 ・鉄道とバス等の接続利便性の向上 | (4) - -1 |
| | | ・地域内移動の利便性向上 | ・バスの乗継割引の検討 ・タクシーの初乗り距離短縮運賃の検討 | (4) - -2 |
| | | ・利用者インセンティブの付与 | ・路線バス利用者へのポイント付与 | (4) - -3 |
| | | ・公共交通利用への意識啓発 | ・モビリティ・マネジメント事業 ・バス乗り方教室 ・高齢者の免許返納促進 | (4) - -4 |

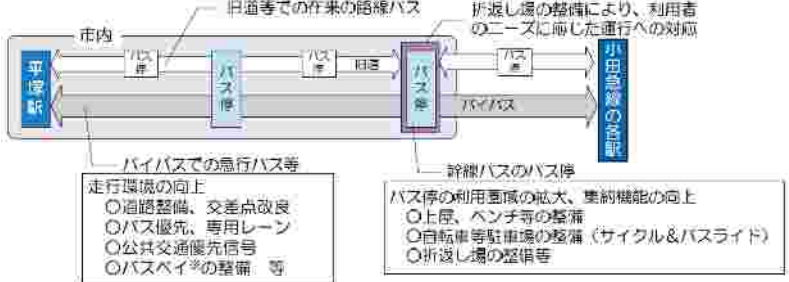
7-2 施策及び実施主体

| | |
|---------------------|---|
| (1)- 施策体系・施策メニュー | (1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 鉄道の利便性向上 既存路線の利便性向上 鉄道駅の新設・延伸の促進 |
| 対象地域・箇所 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅 ・ツインシティ |
| 施策のねらい | <p>【取り組みの背景】 平塚市唯一の鉄道駅であるJR東海道本線の平塚駅は、横浜市、川崎市、東京都心へ60分以内で移動が可能であるなどアクセス性の良さを持っています。また、市内を通過するJR東海道新幹線においては、隣接する寒川町倉見地区への新幹線新駅の誘致活動が行われており、その周辺の基盤整備としては、平塚市のツインシティ大神地区のまちづくりが進められているとともに、新東名高速自動車道や圏央道などの広域自動車道の整備、相鉄いずみ野線の延伸に向けた取り組み等が各事業者により進められています。</p> <p>【調査結果の状況】 平成27年国勢調査結果では、市民全体の約21%にあたる5.4万人が通勤・通学等で市外へ流出し、その流出先としては、東京都と横浜市が全体の約36%を占めています。また、市外から市内に流入する人口も5.2万人と同程度であり、その流入元は、東京都と横浜市が全体の約19%を占めています。以上のことから、平塚市では鉄道を利用した広域的な移動が多いことがわかります。</p> <p>【取り組みの方針】 東京、横浜方面への通勤・通学需要が高い平塚駅においては、既存路線として、平塚駅におけるJR東海道本線の利便性を高めるための要望をしていきます。また、ツインシティにおいては、交通結節拠点としての位置づけをより強いものとするため、鉄道駅の新設について要望していきます。</p> <p>以上の取り組みにより、広域連携を支える鉄道の利便性向上を図ります。</p> |
| 施策内容 | <p>< 既存路線の利便性向上 > 次の施策に関する要望を継続的に申し入れていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道貨物線の旅客化 ・JR根岸線の平塚駅までの乗り入れ ・JR相模線の平塚駅までの乗り入れ ・快速アクティーの増発 ・特急踊り子号の平塚駅への停車  <p>快速アクティー (出典: JR 東日本ホームページ)</p> <p>< 鉄道駅の新設・延伸の促進 > ツインシティや平塚駅への鉄道駅の新設や路線の延伸に向けた要望を継続的に申し入れていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道新幹線の新横浜・小田原間の寒川町倉見への新駅設置 ・相鉄いずみ野線の延伸の要望  <p>ツインシティの整備イメージ (出典: 平塚市ホームページ)</p> |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------|--------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|---|--------|
| 役割 実施主体と | 実施主体 | ・ 鉄道事業者 実施可能性検討 | | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | ・ 平塚市 平塚市に関する要望をとりまとめ、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議へ提出 ・ 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 神奈川県全体としての要望をとりまとめ、鉄道事業者へ提出 | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | |
| | 既存路線の利便性向上 | 要望 | | | | | | | | | | 継続的に実施 |
| | | | | | | | | | | | | → |
| | 鉄道駅の新設・延伸の促進 | 要望 | | | | | | | | | | 継続的に実施 |
| | | | | | | | | | | | → | |

(1)- -1 施策体系・施策メニュー (1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備
バスの公共交通軸の整備・強化
幹線バスの整備・強化

| | |
|------------------------------|---|
| <p>対象地域・箇所</p> <p>施策のねらい</p> | <p>・平塚駅から市外の主要な鉄道駅を結ぶ公共交通軸（下記施策内容を参照）</p> <p>【取り組みの背景】 市内のバス路線網は、主に平塚駅を中心に放射状に整備されていて、バスのサービス水準は、市街地や近隣市の鉄道駅（平塚駅から本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅）へ向かう路線上では運行本数・系統数ともに比較的多くなっています。近隣市の鉄道駅へ向かう路線を公共交通軸として位置づけていますが、その沿線のまちづくりについて、平塚駅から本厚木駅間で、神田地区の『ツインシティ大神地区のまちづくり（居住人口3,300人・従業員人口6,000人）』が進められています。また、平塚駅から伊勢原駅間の沿線には、『平塚市総合公園』など市外も含めて多くの方が利用する施設が配置されています。平塚駅から秦野駅間では、金目地区の『真田・北金目特定土地区画整理事業（計画人口7,300人）』及び『真田特定土地区画整理事業（計画人口1,400人）』が完了し、居住人口が増加しています。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果から、路線バスによる移動状況は、近隣市の鉄道駅への移動が全体の約40%となっています。また、市民アンケート調査の結果においては、公共交通に関する施策の重要度として、公共交通軸の沿線地区において、「平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充」、「平塚駅から伊勢原駅の路線バスの拡充」、「平塚駅から秦野駅への路線バスの拡充」を、金目地区では「平塚駅から東海大学前駅への路線バスの新規運行」を重要視する割合が高くなっています。その他には、公共交通が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が一般的に上位に挙げられているほか、「スピードが遅い・所要時間が長い」という回答から、バス運行の定時性・速達性が求められていることがわかります。</p> <p>【取り組みの方針】 平塚駅と市外にある近隣市の鉄道駅へ向かう路線である公共交通軸（厚木方面、伊勢原方面、秦野方面）の移動を支える路線バスを「幹線バス」と位置づけ、機能強化を図るとともに、市内に起終点を持つよう路線バスの再編について検討していきます。</p> <div data-bbox="542 1433 1356 1904"> </div> <p>図中の自転車等駐輪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 公共交通ネットワークの基本パターン (出典：平塚市総合交通計画)</p> |
|------------------------------|---|

| |  <p style="text-align: center;">幹線バスの構築イメージ (出典：平塚市総合交通計画)</p> <p>併せて、定時性、速達性の確保を重視するため、バス優先・専用レーン、公共交通優先信号の導入も視野に検討を進めていきます。[(1)- -3 参照] また、バス停の待合い環境改善やサイクル&ライドの施設整備 [(3)- -1,2 参照] など交通結節点の強化についても一体的に検討していきます。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>施策内容</p> | <p>< 幹線バスの整備・強化 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～厚木方面 平塚駅北口から本厚木駅南口間を結ぶ現行の路線バスは、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、ツインシティのトランジットセンターを拠点として、[(1)- -2 参照]に位置づけた新しい公共交通システムとも連動した幹線バスの配置について検討していきます。 ・平塚駅～伊勢原方面 平塚駅北口から伊勢原駅を結ぶ現行の路線バスは、駅間を結ぶ移動があるなど、広域的な利用がなされています。将来的には、利用者ニーズに応じて路線バスを選択できるよう幹線バス路線として位置づけ、市内で折返し運行するバスの再編について検討していきます。 ・平塚駅～秦野方面 平塚駅北口から秦野駅を結ぶ現行の路線バスは中間に位置する東海大学付近を境に利用が分かれています。将来的には、利用者ニーズに応じて路線バスを選択できるよう幹線バス路線として位置づけます。 また、金目地区へのアクセス機能の向上が図られるよう、平塚市域に隣接する東海大学前駅を幹線バスの拠点として、運行ルートについて検討し、既存の平塚駅～秦野方面のバス網の再編について検討していきます。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>実施主体と役割</p> | <p>実施主体</p> <p>協力協議・調整</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 事業実施（既存路線継続・調整、新規路線認可申請） ・平塚市 事業者及び地域調整 ・道路管理者 道路協議（バス停の占用許可等） ・交通管理者 交通協議 ・運輸局・運輸支局 申請書審査、許認可 ・地域 合意形成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>スケジュール</p> | <p>施策</p> <p>幹線バスの整備・強化</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適宜検討 運行継続</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 適宜検討 運行継続 | | | | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | | | | | | | | |
| 適宜検討 運行継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| | |
|--------------------------------|---|
| <p>(1)- -2 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 バスの公共交通軸の整備・強化 南北都市軸の新公共交通システムの整備</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> | <p>・国道129号、駅前大通り線 等</p> |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取り組みの背景】 神田地区では、平塚市の北の核として、居住人口3,300人、従業人口6,000人の『ツインシティ大神地区のまちづくり』が進められ、2020年のまちびらきを目指して、土地区画整理事業が実施されています。 大神周辺の現行の公共交通としては、平塚市の幹線道路において、平塚駅から本厚木駅間の路線バスが運行していますが、将来的には、ツインシティ大神地区内の立地企業の開業や居住人口の定着、さらには、バス路線沿線の地域の発展によって、今後増加が想定される公共交通の輸送需要への対策が必要となります。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果から、路線バスによる周辺市町への移動状況として、厚木市への動きが最も多いことがわかっています。 また、市民アンケート調査の結果においては、公共交通に関する施策の重要度として、沿線地区を中心に「平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充」や「平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入」を重要視する割合が高くなっています。なお、その他に、公共交通が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が全般的に上位に挙げられているほか、「スピードが遅い・所要時間が長い」という回答から、バス運行の定時性・速達性が求められていることがわかります。</p> <p>【取り組みの方針】 平塚市では、南の核（平塚駅周辺の中心市街地）と北の核（ツインシティ大神地区）とを結ぶ南北都市軸を公共交通軸として位置づけ、定時性、速達性を保ちながら、新しい交通需要に対応するために、大量輸送が可能な新しい公共交通システムの導入を目指します。</p> |
| <p>施策内容</p> | <p><南北都市軸の新公共交通システムの整備> ・幹線バス（連節バス）導入の検討 新しい公共交通システムとして、まちづくりに伴う交通需要の増加に対応するために、路線バスの拡充や大量輸送力が可能な連節バスの導入等について検討していきます。 併せて、定時性、速達性の確保を重視するため、バス優先・専用レーン、公共交通優先信号の導入も視野に検討を進めていきます。[(1)- -3 参照] なお、ツインシティのまちびらきを見据えて、効果的な運行ができるように運行立案を行い、関係者と十分に調整したうえで、実証運行などを経て、本格運行に移行していきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>連節バス (出典:神奈川中央交通ホームページ)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>南北軸のイメージ (出典:平塚市総合交通計画)</p> </div> </div> |

| | | | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------|--|---|------|------|------|-----------|------|------|------|--|
| | | | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・バス事業者 | 運行計画検討、許認可申請、実証運行、事業実施 | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | ・平塚市 ・道路管理者 ・交通管理者 ・運輸局・運輸支局 ・地域 | 事業者及び地域調整 道路協議(バス停占用許可) 交通協議 申請書審査、許認可 合意形成 | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| | 南北都市軸の 新公共交通システムの 整備 | | | | | | 協議・調整・許認可 | 実証運行 | 本格運行 | | |

| | |
|------------------------|--|
| (1)- -3 施策体系・施策メニュー | (1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 バスの公共交通軸の整備・強化 バス優先・専用レーンの整備 公共交通優先信号の整備 |
|------------------------|--|

| | |
|---------|--|
| 対象地域・箇所 | ・国道129号、駅前大通り線 等 (南北都市軸の新公共交通システムの整備と連動、その他幹線バスの路線) |
|---------|--|

| | |
|--------|--|
| 施策のねらい | <p>【取り組みの背景】 市内のバス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整備されています。主に平塚駅と近隣市の鉄道駅とを結ぶ路線では、路線バスの運行本数・系統数ともに比較的多く、交通が集中することから、バスの運行に影響を及ぼし、定時性、速達性が確保しづらい状況となっています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果において、公共交通の利用が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が全般的に上位に挙げられているほか、「スピードが遅い・所要時間が長い」という回答から、路線バスの定時性や速達性が求められています。</p> <p>【取り組みの方針】 バス優先・専用レーンや公共交通優先信号の整備については、南北都市軸を形成する幹線バスの運行区間などで、定時性・速達性を高めるための有効な施策となります。また、バスの利便性が高まることにより、自家用車からの利用転換にも大きな効果が期待できます。このことから、幹線バスの強化に併せて、バスが優先的に走行できる仕組みを検討していきます。</p> |
|--------|--|

| | |
|------|--|
| 施策内容 | <p><バス優先・専用レーンの整備> バスの円滑な走行を確保するために、片側2車線以上の道路の左側の車線において、道路の特性やバス運行の実情に応じて、バス優先レーン、または、バス専用レーンの整備を検討していきます。</p> <div style="text-align: right;">  <p>バス優先レーンの整備状況 (事例: 県道61号(平塚伊勢原))</p> </div> <p><公共交通優先信号の整備> バス車両に設置した光ビーコンと信号機側に設置した感知器とが双方向通信を行うことにより、交通管理者の交通管制システムと連動してバスが通過する際の青信号を延長するなどして、バスの定時走行の確保について検討していきます。</p> <div style="text-align: right;">  <p>公共交通優先信号のイメージ (出典: 警察庁ホームページ)</p> </div> |
|------|--|

| | | |
|----|---------|--|
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者(バス優先・専用レーン整備の事業主体) 事業実施 ・交通管理者(公共交通優先信号の事業主体) 事業実施 |
| | 協力協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 詳細調査、事業調整 ・バス事業者 区間の提案 |

| | | | | | | | | | | |
|--------|------------------------------|-------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | バス優先・専用レーンの整備 公共交通優先信号の整備 | 区間の提案 | | | 調査・調整 | | | 施策実施 | | |

| | |
|---------------------|--|
| (2)- 施策体系・施策メニュー | (2) 公共交通の利用が不便な地域への対応 地域内交通の整備 既存路線バスの維持・強化 路線バス以外の地域内移動手段の確保 |
| 対象地域・箇所 | <ul style="list-style-type: none"> ・その他の路線バスの沿線地域 ・公共交通の交通空白地域及び交通不便地域 など |
| 施策のねらい | <p>【取り組みの背景】 市内のバス路線網について、市街地や近隣市の鉄道駅(平塚駅から本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅)へ向かう路線は運行本数・系統数ともに比較的多く、サービス水準が高くなっていますが、これらの主要路線から外れる郊外部の路線や観光地の湘南平などへの路線、東西方向の路線などは、運行本数・系統数ともに少ない状況となっています。土沢地区では、神奈川大学において、2021年に経営学部、2023年に理学部の移転が予定されていることから、将来的には、「神奈川大学校舎前行」のバス利用者の減少が想定されます。</p> <p>また、バス停勢圏を市内一律325mに設定したことにより、既存の路線バスのバス停勢圏から外れている交通空白地域やバスの運行本数の少ない交通不便地域が郊外部などに点在しています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果では、バス路線の密度が低い城島地区、岡崎地区、土沢地区などで公共交通の利用が不便と感じる人の割合が高くなっています。その理由として、「運行本数が少ない」とする割合が最も高く、「駅やバス停まで遠い」ことなども挙げられています。</p> <p>また、郊外部の放射道路の間隔が広がっている地域で、各公共交通軸のバス停勢圏から交通空白地域が点在している、豊田地区、神田地区、城島地区では、「東西方向のバスの新規運行」を重要視する割合が比較的高くなっています。</p> <p>【取り組みの方針】 既存路線バスの運行地域に対しては、まずは、路線の確保、維持、改善による対応を図っていきます。</p> <p>次に、それが難しい交通空白地域や交通不便地域については、住民の自助、共助及び公助の視点から、地域の実情や利用ニーズに合った地域内の移動手段の確保に取り組んでいきます。ただし、地域内の公共交通の導入にあたっては、既存のバス路線との連携により、既存のバス路線と競合しないルート(例：地域と主要なバス停や地域内の商業施設等を結ぶルート)とすることや、将来に渡って継続運行させるため、一定レベルの採算性を確保する必要があることが重要なポイントとしてあります。</p> <p>一方、ITなどによる新技術の開発が急速に進む中で、自動運転車両の導入可能性についても検討していきます。</p> |
| 施策内容 | <p>< 既存路線バスの維持・強化 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内70系統の運行の維持・強化 <p>市内には約70のバス系統がありますが、利用者が減少している路線もあります。バス路線は地域のニーズに応じた運行が重要であるため、利用動向等を把握しながら、経路やダイヤの変更を適宜行うとともに、居住地区内を運行できる小型車の導入によるバス路線の新設・再編なども検討していきます。</p> <p>なお、神奈川大学経営学部・理学部移転後の土沢地区のバス路線については、再編を視野に市、交通事業者、地域とともに検討していきます。</p> |

・バス停の新設

既存路線バスの運行ルートに沿線において、バス停間隔が広い、交通空白地域に対しては、利用実態等を踏まえながら、バス停の新設について検討していきます。

・環状路線の新規運行の検討

市内の環状路線については、利用者ニーズ、東西方向の幹線道路の整備、土地利用の状況等を踏まえて、導入可能性を検討していきます。

< 路線バス以外の地域内移動手段の確保 >

・新規コミュニティ交通の導入

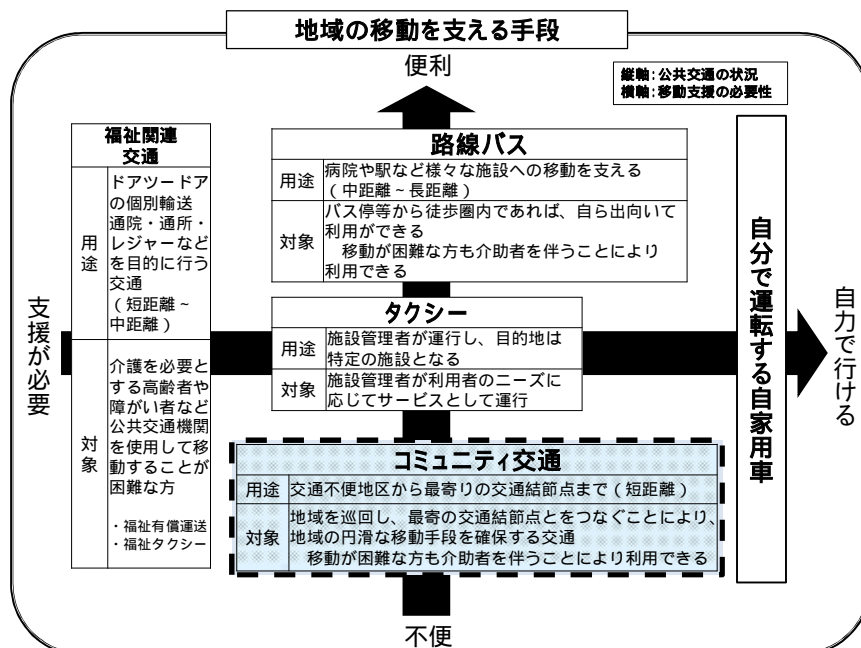
コミュニティ交通の導入については、幹線バス・路線バスのフィーダー的な位置づけで、既存バス路線までのアクセスを前提として、「住民主体の地域内移送の推進<参考1>」との調整を図りながら、住民ニーズに沿った移動手段を地域住民自らが運営できるような仕組みを整え、行政としても法制度面等の専門的な検討事項などについてサポートすることで地域内移動手段を確保する環境整備を行います。

なお、地域住民が主体となって運行しているバスなどの全国の事例についても、検討の材料として紹介、提供していきます。



コミュニティ交通のイメージ
(出典：平塚市総合交通計画)



また、地域の移動を支える手段として、コミュニティ交通やその他の移動手段との関係性については、以下にイメージを示します。



地域の移動を支える手段のイメージ

| | | | | | | | | | | | | | |
|--------|-------------|---|----------|------|------|------|------|--------------|------|------|------|-------------|--|
| | | <p>< 参考 1 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民主体の地域内移送の推進（第4期地域福祉計画から引用） <p>（取組の方針） 高齢者や障がい者を中心として移動困難者の外出機会拡大を目指し、住民が主体となって実施する地域内移送を支援します。</p> <p>（事業の概要） 地域内の移動困難者移送支援については新たな課題となることから、地域住民と十分に意見交換を重ねて必要な支援策を推進します。</p> <p>< 参考 2 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転車両の導入検討 <p>バス事業者のドライバー不足も深刻化するなか、急速な進展を続ける自動運転車両の導入は地域内の移動手段の確保に大きく寄与することが期待されています。</p> <p>平塚市でも実証実験を行うなど、導入を検討していきます。</p> | | | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者（既存路線バスの維持・強化等） ・平塚市（地域内移動手段の確保） | | 事業実施 | | | | | | | | 関係者調整、その他支援 | |
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 ・交通管理者 ・運輸局・運輸支局 ・地域 | | 道路協議 | | 交通協議 | | 申請に応じて審査、許認可 | | | | 事業協力 | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | |
| | | 既存路線バスの維持・強化 | 運行継続 | | | | | | | | | | |
| | | 路線バス以外の地域内移動手段の確保 | 関係者調整・検討 | | 実証 | | 本格実施 | | | | | | |

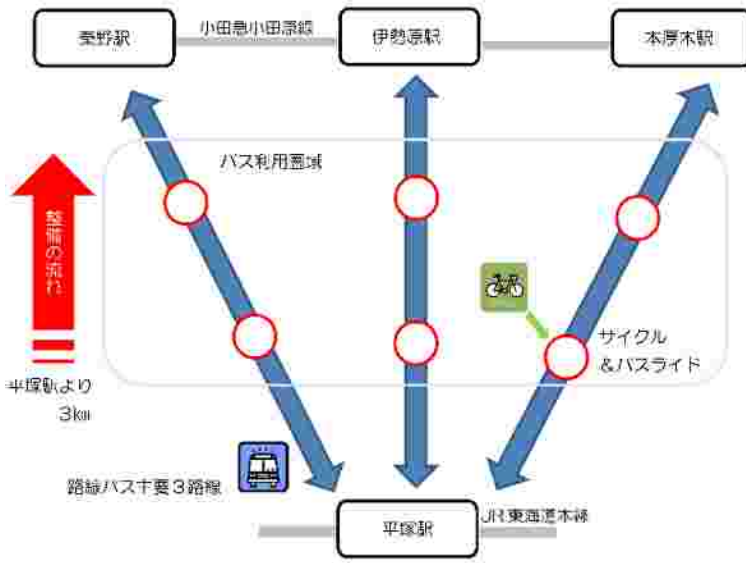
| | |
|-----------------------------|--|
| <p>(3)- 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 バリアフリー化の推進 交通施設等のバリアフリー化 新規車両の導入</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・交通施設：平塚駅ロータリー、その周辺道路 ・旅客施設：平塚駅、主要なバス停 ・車両：バス車両、タクシー車両 |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取り組みの背景】 高齡化の進行、障がい者数も増加し、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催なども受けて、バリアフリー化・ユニバーサル社会の実現を取り巻く環境は大きく変化しています。バリアフリーは、高齡者や障がい者の方に限らず、ベビーカーを押しての移動や旅行カバンを持つての移動など、全ての人の移動において重要なものとなっています。</p> <p>平成18年に「高齡者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー新法）」が施行され、特定区域や旅客施設などについては移動等円滑化基準への適合が必要となり、平塚市においても、平成26年に「平塚市バリアフリー基本構想」を策定し、平塚駅を中心に「重点整備地区」を設定するとともに、各事業者によりバリアフリー化の取り組みが進めてられています。</p> <p>【調査結果の状況】 平塚市全体の高齡化率は27%ですが、町丁目別にみると高齡化率が40%を超えるところもあり、一部の地域で高齡化が進んでいます。</p> <p>市民アンケート調査の結果では、公共交通の利用が不便と感じる理由として、70歳以上から80歳以上の方を中心に、公共交通に対するバリアフリー化が不十分と感じている割合が高くなっています。</p> <p>【取り組みの方針】 平塚駅のロータリー等の交通施設、平塚駅等の旅客施設、バスやタクシーの車両のバリアフリー化について、国で示された移動等円滑化基準やガイドラインに適合できるよう整備や導入を進めていきます。</p> |
| <p>施策内容</p> | <p><交通施設等のバリアフリー化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点整備地区の交通施設整備 交通事業者（鉄道、バス、タクシー）におけるバリアフリー化の取り組みとともに、平塚駅のロータリー等の交通施設や平塚駅構内の施設等、さらに質の高いものとなるようにバリアフリー化の取り組みを推進していきます。 ・移動等円滑化基準に応じた施設整備・更新 重点整備地区以外にも、道路等の交通施設や主要なバス停などの旅客施設の更新時には、移動等円滑化基準に応じた整備を行うことや、既設の施設をできるだけ基準に沿ったものとなるよう努めていくことが必要となります。 <div data-bbox="975 1379 1406 1899" data-label="Image"> </div> <p>平塚市における重点整備地区 (出典：平塚市バリアフリー基本構想)</p> |


| | | | | | | | | | | | | |
|--------|---------|--|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | | <p>・心のバリアフリー、安全対策、公共サインの実施の推進</p> <p>バリアフリーは、施設整備（ハード事業）だけでなく、バリアフリーの理解促進や手助けなど（ソフト事業）も重要となります。平塚市バリアフリー基本構想では、心のバリアフリーの基本的な考えとして、「高齢者、障がい者等に対する理解促進」、「高齢者、障がい者等の移動や施設利用を妨げないこと」、「高齢者、障がい者等の移動や施設の利用の手助け」としていることから、公共交通の各事業者や商店等に対し、職員教育や広報活動等を通じた心のバリアフリーの推進について協力を求めます。</p> <p>また、安全な歩行空間の創出に努めることや、公共サインについては、必要な情報を多様な手段（文字、音声、点字、記号等）によって提供できるよう、関係者間の連携のもと、わかりやすい案内表示等の設置を推進します。</p> <p><新規車両の導入></p> <p>・ノンステップバスの導入</p> <p>ノンステップバスは、平成32年度末までに導入率を70%以上とすることが国の目標値として掲げられおり、目標を達成できるよう導入を進めるとともに、目標達成後はさらなる導入を進めます。また、貸切バスについてもバリアフリー化を推進するよう、バス事業者に要望していきます。</p>  <p>車椅子用のスロープの設置 (出典:神奈川中央交通提供)</p> <p>・UDタクシーの導入</p> <p>全国では約24万台のタクシー車両が運行していますが、平成32年度末までにUDタクシーを28,000台に増やす（導入率は約11.7%）ことが国の目標値として掲げられております。市内では、約270台のタクシー車両のうち、UDタクシーは12台（導入率は約4.4%）にとどまっていることから、目標達成に向けて導入を進めます。</p>  <p>ユニバーサルデザインタクシー (出典:国土交通省ホームページ)</p> | | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者 施設整備、車両導入 ・道路管理者 事業実施（段差解消、誘導ブロック設置等） ・公園管理者 事業実施（段差解消、多機能トイレの改善等） ・施設設置管理者（公共施設、商業施設等） 施設整備 ・交通管理者 事業実施（違法駐車対策、継続的なマナー啓発等） ・その他関係者 心のバリアフリー等の推進 | | | | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 関係者調整、その他支援 ・平塚市バリアフリー推進協議会 事業推進 | | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| | | 交通施設等のバリアフリー化 | 施設更新時 適宜整備 | | | | | | | | | |
| | | 新規車両の導入 | 車両更新時 適宜導入 | | | | | | | | | |



| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| (3)- -1 施策体系・施策メニュー | | (3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 交通結節点の整備 バス停の待合い環境改善 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の多い主要なバス停 ・複数路線が合流するバス停 ・バスの起終点又は折返し場のある主要バス停 など | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取り組みの背景】 市内におけるバス停のほとんどが、支柱と掲示面が一体となったバス停標識のみという状況となっており、雨風や日射が凌げないほか、バスの到着、遅延などの情報も得られない状況にあることから、快適に安心してバスを待てる環境整備が求められています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果において、公共交通の利用が不便だと感じる理由の1つに「バス停の設備が不十分」という回答が目立つ地区もあります。具体的な施設としては、高齢者層ではベンチと上屋の整備、若年層では夜間照明を整備する声が多く挙げられています。</p> <p>【取り組みの方針】 交通結節点をはじめとして、高齢者を含む多くの方が利用する公共施設の最寄りバス停等に対して、バス停の待合い環境改善を図るべくバス停の上屋等の整備を進めます。整備にあたっては、十分な歩道幅員がある道路にバス停が設置されている場合は道路用地内に設置しますが、それ以外の場所については、沿道施設との連携や住民等の協力を求めながらバス停の待合い環境改善を進めます。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p><バス停の待合い環境改善></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停上屋等の設置 <p>バスの待合い環境を改善するために、交通結節点をはじめとして、高齢者を含む多くの方が利用する公共施設の最寄りバス停等に対し、バス停上屋等の設置を進めます。</p> <p>また、歩道が狭く、道路用地内に空間が確保できない箇所も多いため、沿道施設と連携する等、民間の協力も得ながら、バス停の待合い環境の向上を進めます。</p> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 事業実施・管理運用 | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 調整、その他支援 ・道路管理者 道路協議（占用許可） ・交通管理者 交通協議（使用許可） ・地域 用地提供・地貸 | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| バス停の待合い環境改善 | | <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">条件・候補地等検討</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">用地確保・整備・運用</div> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 2px solid blue; position: relative;"> <div style="position: absolute; right: -10px; top: -5px; font-size: 2em;">➔</div> </div> </div> | | | | | | | | | |





埼玉県で推進しているバスまちスポット
(出典:国交省ホームページ)


| | |
|--------------------------------|--|
| <p>(3)- -2 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 交通結節点の整備 サイクル&ライド施設の整備</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅周辺 路線バス主要3路線（平塚駅から厚木方面、伊勢原方面、秦野方面）の平塚駅より3km以遠のバス停、利用者の多い主要なバス停、複数路線が合流するバス停、バスの起終点又は折返し場のある主要バス停 |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取り組みの背景】 平塚市は、市域の大部分が平坦な地形であり、自転車利用が多いことから、平塚市総合交通計画や平塚市自転車利用環境推進計画において、自転車利用をさらに推進していくとしています。平塚駅周辺では、自転車利用において問題となっている放置自転車を解消する方策の一つとして、駐輪場の整備が進められています。一方、郊外部では、平塚駅まで直接自転車でアクセスすることは困難であることから、平塚駅からの自転車の利用圏域を超える地域の主なバス停付近に駐輪場を配置することにより、バスと自転車を組み合わせた移動方法が有効と考えられます。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果から、公共交通に関する施策の重要度として、平塚駅周辺の地区では、駅前広場の整備を重要視する割合が高く、平塚駅から3km以遠の地区を中心に「バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）」を重要視する割合が高くなっています。</p> <p>【取り組みの方針】 駅まで自転車でアクセスして電車に乗り換える、または、拠点となるバス停まで自転車でアクセスしてバスに乗り換える「サイクル&ライド」の整備を進めていきます。平塚駅周辺の駐輪場の整備については、駐輪ニーズに基づき、民間事業者との適正な役割分担のもと駐輪場の整備を推進します。また、バス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）は、比較的用户の多い路線バス主要3路線（平塚駅と本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅の各駅を結ぶ路線）の平塚駅より3km以遠のバス停や複数路線が合流するバス停、バスの起終点又は折返し場のあるバス停を対象に、優先順位を付けたうえで平塚駅3km圏から以遠に向けて段階的な整備を検討していきます。これにより、バス停の利用圏域が広がることで、交通空白地域や交通不便地域の解消に寄与します。</p>  <p>公共交通との連携～サイクル&バスライド～整備方針のイメージ (出典:平塚市自転車利用環境推進計画)</p> |

| 施策内容 | <p>< サイクル&ライド施設の整備 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅周辺の駐輪場の整備 平塚市自転車利用環境推進計画に基づき、平塚駅北口周辺と南口周辺の駐輪場の整備については、駐輪需要を把握し、居住エリアに見合った整備を進めていきます。なお、駐輪場がないことから現在は利用を控えている潜在需要や、将来的に考えられる既存施設の改修等も勘案し、拡張性を備えた施設の整備を検討します。 ・サイクル&バスライド施設の整備 施設の整備においては、整備効果が高いと想定される条件として、平塚市自転車利用環境推進計画に掲げられている「 地域生活圏の形成が想定される 」、「 公共交通不便地区を背後に抱えている 」、「 バスの運行本数の多いバス停である 」等を踏まえて、整備箇所の検討をしていきます。 また、事業着手する際には、公共用地の有効活用を検討していきますが、民地の活用が必要になる場合も見込まれるため、用地の取得や借用など、地域と連携した施設整備を検討していきます。また、店舗駐車場の一部活用なども視野に入れ、その支援策など店舗への働きかけを含めて、検討していきます。 そして、整備を円滑に進めることや管理運用については、簡易ラックや案内看板の設置で利用しやすく放置されにくいようにするなど、地域やバス事業者等と連携し、適正な管理・運用の検討をしていきます。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|--|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--|--|------------|--|--|--|--|--|
| | <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> 東橋バス停(平塚市豊田本郷)付近のサイクル&バスライド施設 田村車庫前バス停(平塚市田村4丁目)に隣接するサイクル&バスライド施設 </p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 役割 実施主体と | 実施主体 | ・平塚市 調整、借地、整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | ・バス事業者 事業協力(看板設置の協力) ・地域 用地提供・地貸 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th></tr> <tr> <td colspan="3">条件・候補地等検討</td> <td colspan="6">用地確保・整備・運用</td> </tr> </table> | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 条件・候補地等検討 | | | 用地確保・整備・運用 | | | | | |
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | | | | | | | |
| 条件・候補地等検討 | | | 用地確保・整備・運用 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| サイクル&ライド施設の整備 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| (4)- 1 施策体系・施策メニュー | (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 情報提供の強化 | |
|-----------------------|--|--|
| 対象地域・箇所 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市全域（携帯端末向けの情報発信） ・平塚駅等（情報案内板の設置） | |
| 施策のねらい | <p>【取り組みの背景】 市内のバス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整備されていて、主に平塚駅と近隣市の鉄道駅とを結ぶ幹線道路では、交通が集中し、道路が混雑しています。また、高齢者や障がい者などの自動車の利用が制限される方々は、高齢化の進展により、さらに増加する可能性があるとともに、高齢者が関係する自動車事故の発生割合も増加傾向にあります。</p> <p>以上のことから、過度な自家用車利用から路線バス等への交通手段の転換が重要であるため、公共交通の利用促進を図っていく必要があります。</p> <p>バスやタクシーの運行情報については、スマートフォンの普及により、情報入手が容易になってきているという社会環境の変化から、これらも活用しながら、情報発信を図っていくことが求められています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果では、公共交通が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が全般的に上位に挙げられています。</p> <p>また、パーソントリップ調査の結果では、平塚市における移動交通手段の状況として、自動車の利用が最も多く、交通手段分担率では全移動のうち約41%を占めています。</p> <p>【取り組みの方針】 公共交通の利用促進のために、バスやタクシーの位置情報などリアルタイムな運行情報について、強化・改善を検討していきます。</p> <p>一方、高齢者など携帯端末を持たない利用者も多いため、バスマップの配布など紙媒体による情報発信も行っていくほか、平塚駅等には液晶モニターの大画面による情報案内板を設置するなど総合的な情報発信について検討していきます。</p> | |
| 施策内容 | <p>< 情報提供の強化 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの利用促進・強化・改善 バスに搭載したGPS端末によりバスの現在位置情報を取得し、到着見込みなどを利用者に知らせるシステムとして、適宜、サービスの更新・改善をしていきます。 ・バスマップの配布 適宜、マップの更新・改善をして、利用者に配布していきます。 ・タクシー配車アプリの利用促進 市内事業者各社が連携し、配車アプリの導入を推進していきます。 ・情報案内板の設置 市内に位置する唯一の鉄道駅である「平塚駅」に路線バスの各方面別の乗り場案内や発車時刻、市の総合案内などを含めた情報案内板の設置を検討していきます。 |  <p>バスロケーションシステム (出典: 神奈川中央交通)</p>  <p>鉄道駅の情報案内板イメージ (出典: 神奈川中央交通)</p> |

| | | | | | | | | | | | |
|--------|-------------|--|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス等の接続利便性の向上 バスは駅端末交通手段として利用される場合が多いため、鉄道への乗継情報等とセットの情報案内について検討していきます。 | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者 事業実施（システム更新、マップ更新、案内板設置） | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 事業調整、事業実施（交通モードを連携する総合案内等） ・道路管理者 事業協力（道路情報の提供、道路内への施設設置） | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | | 情報提供の強化 | 現行情報の継続・強化・改善 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| (4) - 2 施策体系・施策メニュー | | (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 地域内移動の利便性向上 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | ・平塚市全域 | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取り組みの背景】 市内のバス路線は、主に平塚駅を中心とした放射状のネットワークであるため、市内の東西方向の移動などにおいては平塚駅や複数のバス路線が合流する主要なバス停等での乗り換えが必要となります。しかし、バスは同一事業者の路線同士でも、乗り換えるたびに初乗り運賃が必要となっています。 タクシーにおいては、全国ハイヤー・タクシー連合会の取り組み方針を受けて、神奈川県内においても一部地域で、初乗り距離短縮運賃の導入が進められています。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果では、平塚市に関連する路線バス利用の移動のうち、市内から市内を移動するものが約60%を占めています。 市民アンケート調査の結果では、郊外部の放射道路の間隔が広がっている地域では、「東西方向のバスの新規運行」を重要視する割合が比較的高くなっていることや、利用実態として、バスからバスへの乗り継ぎ割合も比較的高くなっています。また、郊外部の複数路線の沿線にある公共施設への移動に対し、地区によっては一旦平塚駅で乗り換える必要性があります。</p> <p>【取り組みの方針】 市内のバス利用を促進するために、バスの乗継割引の導入について検討します。また、タクシー利用の促進のために、初乗り距離短縮運賃の導入について検討します。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p>< 地域内移動の利便性向上 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗継割引の検討 特定路線を対象として交通ICカードを利用した割引サービスについて導入を検討します。 (事例)「ICカード乗り継ぎ割引」 「紅葉橋」バス停で、90分以内にバスを乗り継いだ場合のみ、乗り継ぎ後の運賃が割り引きされるサービス (神奈川中央交通(株)横浜営業所にて実施) ・タクシーの初乗り距離短縮運賃の検討 初乗り距離短縮運賃の導入を検討します。 併せて、わかりやすい運賃や初乗りを短縮し乗りやすい環境の提供について検討します。 <div style="text-align: right;">  <p>一部路線で実施中の 乗り継ぎ割引 (出典：神奈川中央交通)</p> </div> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・交通事業者 事業実施（対象区間設定、システム調整、運用） | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | ・平塚市 事業調整、その他支援 | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| 地域内移動の利便性 向上 | | <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">具体策検討</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">事業者調整</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">事業実施</div> </div>  | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---------------|--|------|----------------------|--------|------|------|------|------|------|--|
| (4)- -3 施策体系・施策メニュー | | (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 利用者インセンティブの付与 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | ・平塚市全域 | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取り組みの背景】 公共交通の確保、維持のためには、自家用車の利便性を認めつつも、できる限り公共交通を利用してもらえるような働きかけが必要となります。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果から、平塚市における移動交通手段の状況は、自動車の利用が最も多く、交通手段分担率では全移動のうち約41%を占めています。なお、鉄道は約14%、路線バスは約3%にとどまります。</p> <p>【取り組みの方針】 バスの利用促進にあたっては、利用者への直接的なメリットを提供することも有効となります。具体的には利用頻度の高い利用者へのポイントの付与や、そのポイントによるバス運賃の割引、商業施設でのポイントの利用などがあります。バス事業者や商業施設と連携しながら、効果的な方策を検討し、導入を進めていきます。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p><利用者インセンティブの付与> ・路線バス利用者へのポイント付与 交通ICカードを利用してバスに乗車すると、利用金額に応じて、ポイントが加算され、その後運賃支払いに利用できる「バス利用特典サービス」の実施について検討していきます。 なお、バス利用でたまったポイントを、提携した商業施設で利用するほか、商業施設側でバスの乗車割引券などを発行し、利用者の運賃負担を軽減するなど、地域の特性にあわせた効果的な仕組みを検討し、導入を目指します。</p> <div style="text-align: right;">  <p>バス利用特典サービスの案内表示 (出典：神奈川中央交通)</p> </div> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・バス事業者 | | 事業実施（制度検討、システム構築、運用） | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | ・商業施設等 | | 事業実施（割引実施、ポイント付与） | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| | 利用者インセンティブの付与 | | | 具体策検討 | 関係機関調整 | 事業実施 | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------|--|-----------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| (4)- - 4 施策体系・施策メニュー | | (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 公共交通利用への意識啓発 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | ・平塚市全域 | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取り組みの背景】 自家用車を多く利用する人は、外出時の交通手段として自家用車が固定化してしまい、公共交通の利用に意識が向かない場合が多くあります。 子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでおくことにより、学生や社会人になったあとの公共交通の利用が進みやすくなります。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果では、平塚市における移動は、自動車の利用が最も多く、交通手段分担率では全移動のうち41%を占めています。</p> <p>【取り組みの方針】 職場や学校、地域などが一体となった運動や催しなどによって、公共交通利用への意識づけを行います。また、高齢者に対しては、公共交通の利用サービスを充実させることで、免許返納を促進していきます。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p><公共交通利用への意識啓発> ・モビリティ・マネジメント事業 地域の移動について「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを指すもので、沿道の企業や学校などと連携しながら、ひとり一人の行動の転換を促していくものです。平塚市はバスで通勤・通学が可能な企業や大学が多いため、連携しながら積極的に取り組んでいきます。</p> <p>・バス乗り方教室 バスは前乗り・後乗り、前払い・後払い、均一運賃・距離制運賃など事業者ごとに方式が異なるため、慣れないと利用がしづらい交通機関でもあります。地域や学校と連携し、乗り方教室などの取り組みを進めていきます。</p> <p>・高齢者の免許返納促進 情報提供の強化、利用者インセンティブの付与、乗り継ぎ割引等の施策の展開により、公共交通の利用サービスを充実させることで、免許返納を促進していきます。</p> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・平塚市 | 事業企画、事業実施 | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | ・交通事業者 | 事業実施 | | | | | | | | |
| | | ・交通管理者 | 事業協力 | | | | | | | | |
| | | ・地域・企業・学校 | 事業協力 | | | | | | | | |
| | | ・運輸局・運輸支局 | 事業支援 | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | | 公共交通利用への意識啓発 | 具体策検討 | | 事業者調整 | | | 事業実施 | | | |



モビリティ・マネジメントの動機づけ冊子
(出典：国交省パンフレット)



バスの乗り方教室の様相
(出典：国交省四国運輸局)

8. 計画の実現に向けて

8-1 評価指標の設定

第7章で示した実施施策の効果を検証するため、評価指標を次のとおり設定します。

本計画に位置づけた様々な施策を総合的に実施していくことで、目標を達成していきます。

| 施策体系・施策メニュー | 評価指標 | 現状 (調査時点) | 目標 |
|---|--|---|----------------|
| (1) 鉄道の利便性向上 ・既存路線の利便性向上 ・鉄道駅の新設・延伸の促進 | J R 平塚駅の利用の促進 J R 東日本 H P (各駅の乗車人員) 将来の人口減少の比率を考慮する | 約 62,000 人 (H29) | 現状維持 |
| (1) バスの公共交通軸の整備・強化 ・幹線バスの利用の促進 ・南北都市軸の公共交通システムの導入 | 路線バスの利用割合の増加 P T 調査 (交通手段分担率) 平塚市におけるバスの移動が対象 | 約 2.9 % (H20) | 現状から増加 |
| (1) バスの公共交通軸の整備・強化 ・バス優先・専用レーンの整備 ・公共交通優先信号の整備 | 路線バスの旅行時間の短縮 路線バスの旅行時間調査 主な路線バスの例：厚木方面 (平 53)、 伊勢原方面 (平 90)、秦野方面 (平 71) | 平塚駅着 (7時, 17時) ・平 53 (約 48 分, 約 45 分) ・平 90 (約 37 分, 約 30 分) ・平 71 (約 62 分, 約 66 分) 平塚駅発 (7時, 17時) ・平 53 (約 54 分, 約 61 分) ・平 90 (約 40 分, 約 26 分) ・平 71 (約 53 分, 約 68 分) (H21) | 現状から短縮 |
| (2) 地域内交通の整備 ・既存路線バスの維持・強化 ・路線バス以外の地域内移動手段の確保 | 交通の利便性の向上に対する満足度の向上 平塚市市民意識調査 | -0.02 % (H30) | 現状から向上 |
| (3) バリアフリー化の推進 ・新規車両の導入 | ノンステップバスの導入台数の増加 平塚市バリアフリー基本構想の実施事業 | 96 両 (H29) | 115 両 (H32) |
| | U D タクシーの導入台数の増加 平塚市バリアフリー基本構想の実施事業 | 13 台 (H29) | 29 台 (H32) |
| (3) 交通結節点の整備 ・バス停の待合環境改善 ・サイクル & ライド施設の整備 | 主要バス停上屋の設置箇所数の増加 平塚市バリアフリー基本構想の実施事業 | 84 箇所 (H29) | 86 箇所 (H32) |
| | 平塚駅周辺駐輪場の収容台数の増加 平塚市行政概要 | 11,714 台 (H29) | 現状から増加 |
| | バス停付近駐輪場の設置箇所数の増加 平塚市行政概要 | 8 箇所 (H29) | 現状から増加 |
| (4) 利用促進事業 ・情報提供の強化 ・地域内移動の利便性向上 ・利用者インセンティブの付与 ・公共交通利用への意識啓発 | 公共交通の利用割合の増加 P T 調査 (交通手段分担率) 平塚市における鉄道、バスの移動が対象 | 約 16.4 % (H20) | 現状から増加 |
| | 交通の利便性の向上に対する満足度の向上 平塚市市民意識調査 (2) と同様 | -0.02 % (H30) | 現状から向上 |

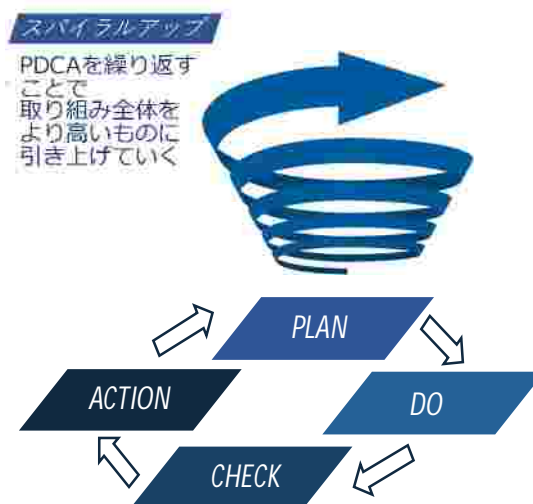
8-2 計画の進め方

本計画の進め方は、PDCAサイクルによりスパイラルアップをさせながら、効果的、効率的に施策を実施するとともに、社会情勢の変化や上位関連計画の見直し等、本計画を取り巻く環境の変化に応じて必要に応じて計画の見直しを検討します。

本計画に位置づけられた施策を着実に実行するためには、交通に関わる様々な主体が、それぞれの役割を果たしつつ連携することが必要です。行政が主体となり関係機関と一体となって検討・整備を進めるものや、地域住民が主体となり行政の協力のもと検討を進めるもの等、適切な推進体制を整え、本計画の実現化を図ります。また、本計画の進行管理については、各主体との協議や調整状況によって、施策の実施と評価の時期が異なるため、適宜、本計画に関係する各主体で構成された会議において、情報共有を図り、計画を推進していきます。

地域公共交通に関するPDCAサイクル

| | | |
|---------------|-------|---|
| [P] Plan | 計画 | 現状分析や課題の抽出 利用者ニーズ 市民意識の把握 基本方針や計画の策定 目標や評価基準の設定 |
| [D] Do | 実施・運行 | 各種施策の実施 利用実績データの収集 |
| [C] Check | 評価・検証 | 取得したデータや定期的な アンケート調査結果による 目標の達成状況の確認 |
| [A] Action | 改善 | 評価結果に基づく課題の抽出 改善方策の検討 |



PDCAにおける各主体の役割

| 主 体 | 役 割 |
|-------------|---------------------------|
| 交通事業者 | 運送事業等の実施、データ取得・提供 |
| その他各事業者 | 関連事業等の実施、データ取得・提供 |
| 地域・事業所・学校等 | 目標に対する理解、事業協力、利用促進等の働きかけ |
| 平塚市（協議会事務局） | 調査実施、データとりまとめ、改善策検討、計画見直し |
| 協議会（構成員） | 事業進捗等の管理、事業内容の評価、協議 |

資料編

< 資料 1 > 地区ごとの現況整理と課題のまとめ

第5章では、平塚市全体の現況整理と課題としてのまとめとしていますが、本編では地区ごとの現況整理と公共交通における課題を整理しました。



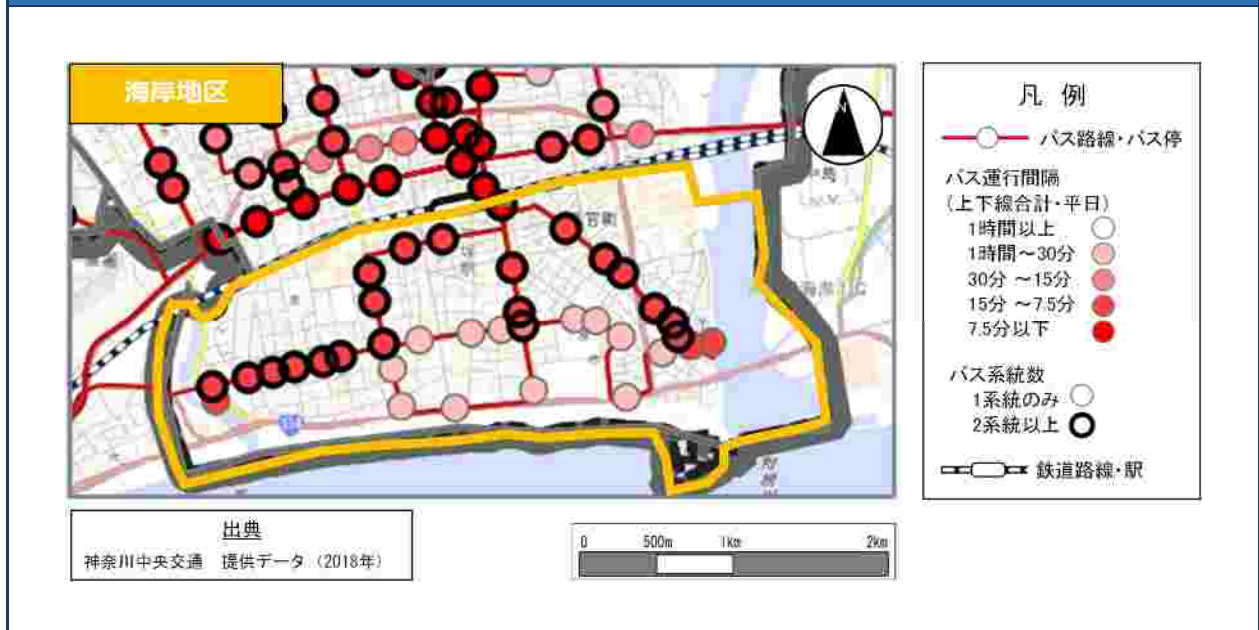
図 平塚市の地区区分

海岸地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >

| | |
|-----------------------------------|--|
| 上位計画・ 関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅周辺の商業・業務の中心を「南の核」とし、商業・業務、文化と居住との共存を進め、中心市街地の魅力づくり、にぎわいづくりをめざす。 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1kmの圏域を「徒歩・自転車圏」、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」に位置付けている。 平塚駅を中心とした半径1kmの範囲に、平塚市バリアフリー基本構想の「重点整備地区」が位置付けられている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市南部に位置し、平坦な地形となっている。 南に相模湾（平塚海岸）、東に相模川、西には花水川で囲まれている。 北にJR東海道本線があり、平塚地区とは鉄道の軌道を境に隣接している。 |
| 土地利用 及び 施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅周辺の中心市街地には、商業・業務用地や公共施設が集積し、地区全体には、住宅系用地が広がっている。 平塚駅の周辺では、バリアフリー化が進んでいる。 道路網は、東西方向に国道134号が整備されているなど、地区内の道路網は密に整備されている。 「ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジ」を策定する等、沿岸部の魅力づくりが進められている。 黒部丘では、大規模工場が閉鎖となり、跡地利用が注目されている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約4.0万人（人口密度：7,157人/km²）である。 65歳以上の高齢化率が、26.1%となっている。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚市唯一の鉄道駅として、平塚駅が配置されている。 バス路線は、平塚駅発着の循環バスが運行しているほか、平塚駅～大磯駅のバス路線も運行している。 |
| 移動実態 及び 公共交通 に対する ニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 日常生活の移動において、鉄道の利用割合が特に高い。 バス停勢圏は地区内のほぼ全域をカバーしているが、地区西部の一部の地域に、交通空白地域が存在する。 バスの利用では、自宅からバス停の徒歩での移動を許容する圏域が、徒歩5分圏内とするニーズが高い。 駅前広場の整備を重要とする割合が高い。 |

< 地区別課題 >

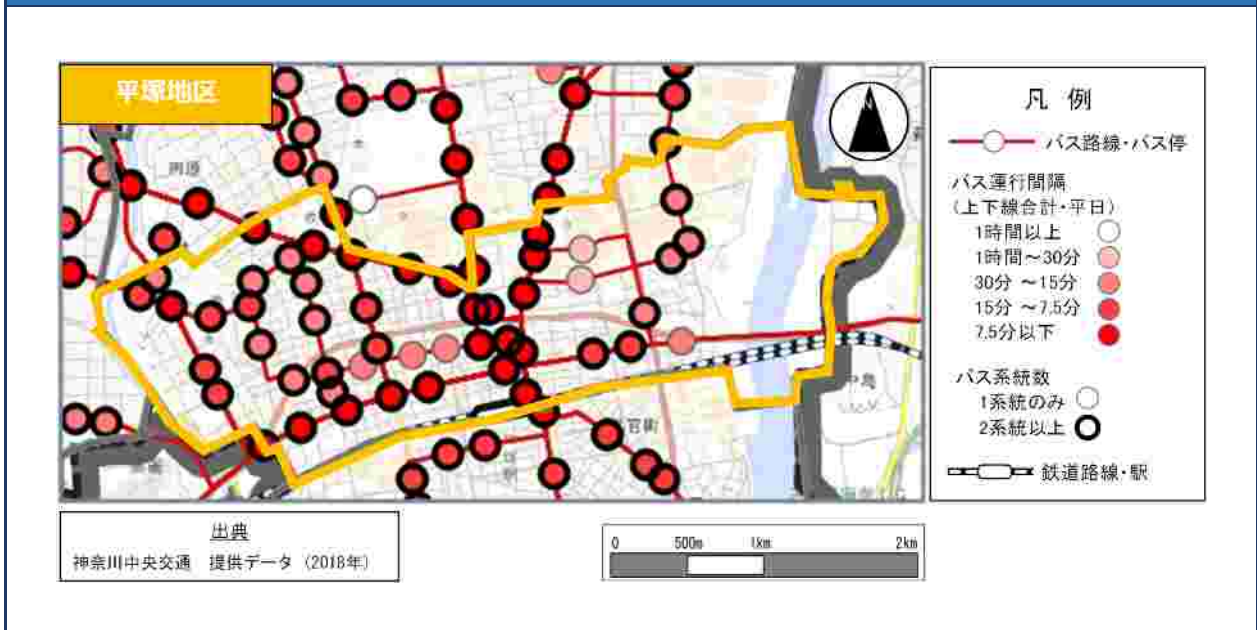
| | |
|----------------|--|
| 公共交通に おける課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅に近接する地区であり、鉄道の利用割合が特に高いことから、鉄道の利便性を高める必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 平塚駅やバス停などの利用環境における、バリアフリー化を推進する必要がある。 交通結節点（平塚駅周辺の駐輪場）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |
|----------------|--|

平塚地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-----------------------------------|---|
| 上位計画・ 関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅周辺の商業・業務の中心を「南の核」とし、商業・業務、文化と居住との共存を進め、中心市街地の魅力づくり、にぎわいづくりをめざす。 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1kmの圏域を「徒歩・自転車圏」、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」に位置付けている。 平塚駅を中心とした半径1kmの範囲に、平塚市バリアフリー基本構想の「重点整備地区」が位置付けられている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市南部に位置し、平坦な地形となっている。 東に相模川、西には金目川で囲まれている。 南にJR東海道本線があり、海岸地区とは鉄道の軌道を境に隣接している。 |
| 土地利用 及び 施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅周辺の中心市街地には、商業・業務用地や公共施設が集積し、地区東部（相模川付近）には、工業系用地が配置されているほか、地区全体として、住宅系用地が広がっている。 平塚駅の周辺では、バリアフリー化が進んでいる。 道路網は、東西方向に国道1号が、南北方向に国道129号や県道61号（平塚伊勢原）、県道606号（大島明石）が整備されている。 地区内の天沼では、大型商業施設や病院の開業、住宅の建設が進んでいる。 見附町では、見附台周辺地区土地利用計画-改定整備方針-が策定され、新たな土地利用への期待が高まっている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約4.0万人（人口密度：6,827人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、26.4%となっている。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚市唯一の鉄道駅として、平塚駅が配置されている。 バス路線は、平塚駅発着の複数路線が運行していて、運行本数、バス系統数ともに多い。 |
| 移動実態 及び 公共交通 に対する ニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 日常生活の移動において、鉄道の利用割合が特に高い。 相模線や根岸線への乗り入れを重要とする割合が高い。 バス停勢圏は地区内のほぼ全域をカバーしているが、相模川左岸の一部の地域に、交通空白地域が存在する。 バスの利用では、自宅からバス停の徒歩での移動を許容する圏域が、徒歩5分圏内とするニーズが高い。 |



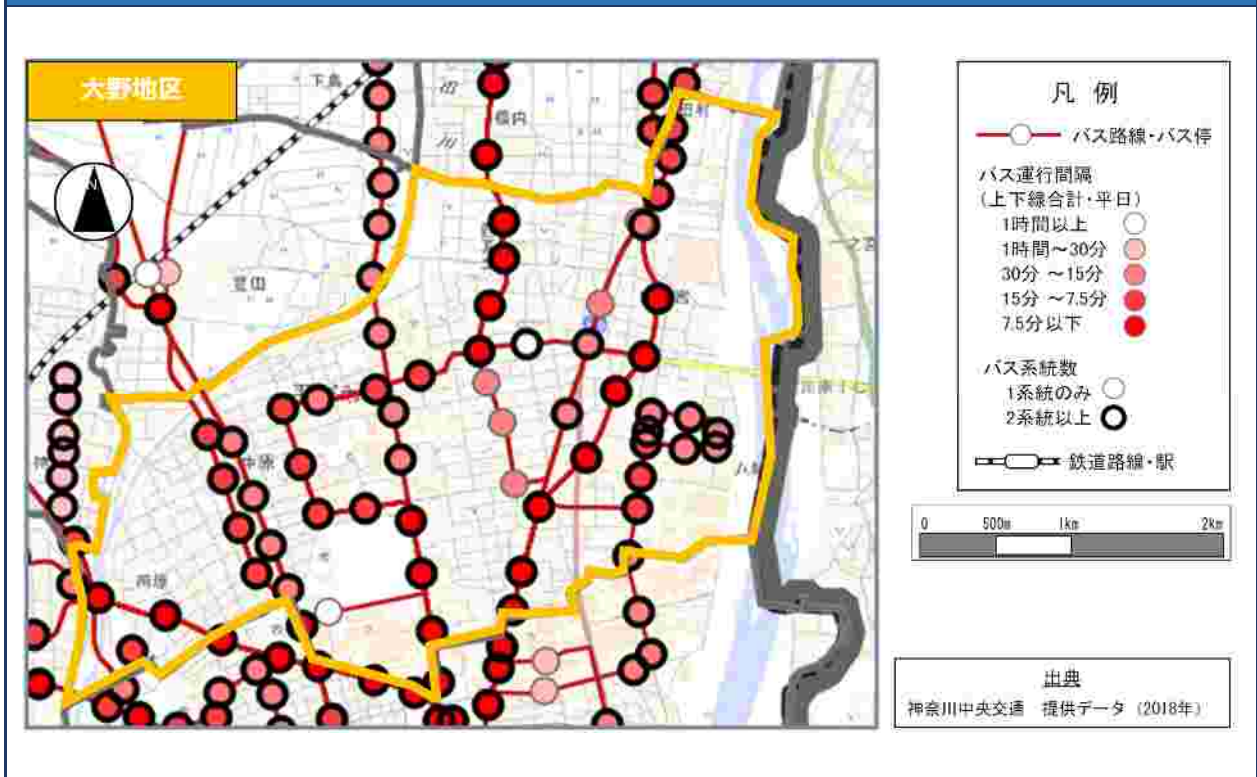
| < 地区別課題 > | |
|----------------|---|
| 公共交通に おける課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅に近接する地区であり、鉄道の利用割合が特に高いことから、鉄道の利便性を高める必要がある。 平塚駅～各近隣市の駅を結ぶバス路線が運行されていることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 南北都市軸の形成に向けて、公共交通体系（新公共交通システムや公共交通の走行空間）の整備について検討する必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 平塚駅やバス停などの利用環境における、バリアフリー化を推進する必要がある。 交通結節点（平塚駅周辺の駐輪場）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

大野地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|---|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市東部に位置し、平坦な地形となっている。 東に相模川が面している。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 地区全体として住宅系用地が広がり、相模川沿いや県道606号(大島明石)の沿線に工業系用地が配置されている。 地区の中央には、平塚市総合公園が配置されている。 国道129号や駅前通り線の沿道には、商業・業務用地が配置されている。 地区南西部には、平塚市民病院が立地している。 地域内を東西に横断する湘南新道(国道129号から県道606号(大島明石)の区間)の整備が進められている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約5.8万人(人口密度:5,556人/km²)である。 65歳以上の高齢者割合が、25.2%となっている。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> バス路線は、主に南北方向で移動するバス路線が多く運行していて、東西方向でのバス路線は少ない。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の整備を重要とする割合が高い。 バス停勢圏は地区内のほぼ全域をカバーしているが、相模川沿いや地区北部、西部の一部の地域で交通空白地域が存在する。 |



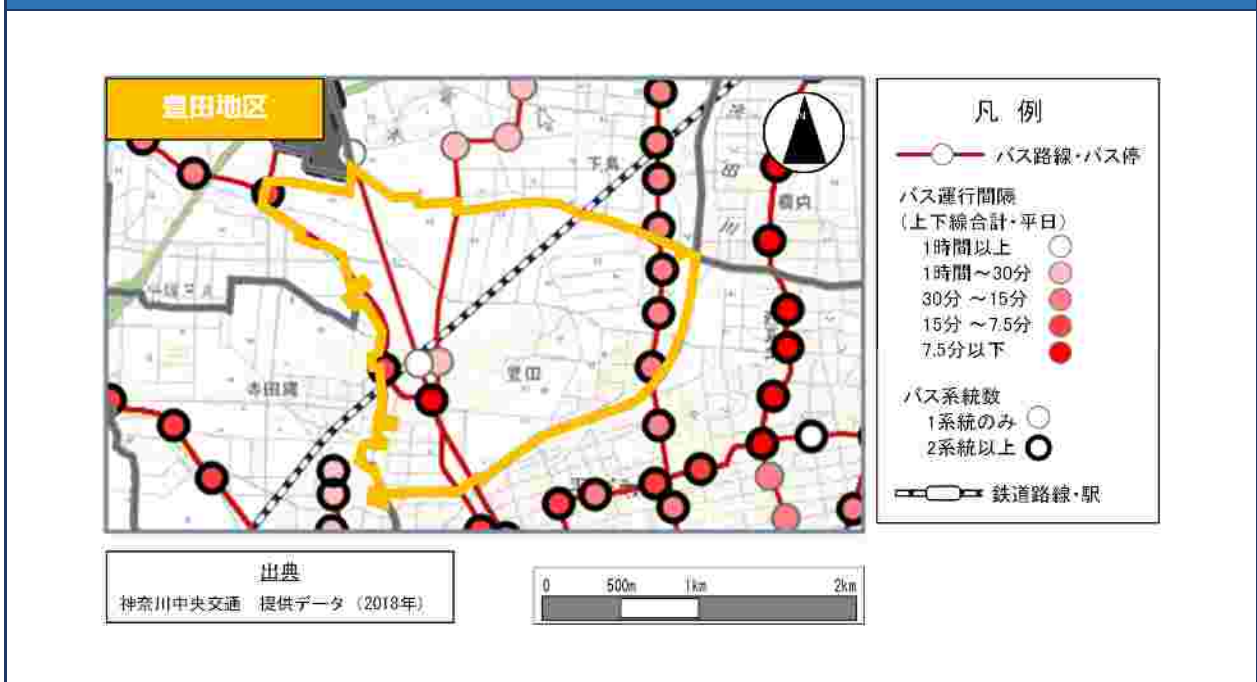
| < 地区別課題 > | |
|------------|---|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～各近隣市の駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 平塚駅やバス停などの利用環境における、バリアフリー化を推進する必要がある。 交通結節点(主要なバス停)の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

豊田地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|--|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市中部に位置し、平坦な地形となっている。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 住宅系用地や農地等の土地利用のほか、一部、工業系用地「東豊田工業団地」が配置されている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約0.5万人（人口密度：1,740人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、28.0%となっている。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> バス路線は、南北方向に移動するバス路線が運行しているが、バス停の数や運行間隔、バス系統数は他地区と比べて少ない状況にある。 地区内を東西方向に移動するバス路線は運行していない。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 住宅系用地以外の一部の地域に、交通空白地域が存在する。 日常生活の移動において、バスの利用割合が他地区と比較して高い。また、バス乗り継ぎ割合が比較的高く、路線バス拡充（平塚駅～伊勢原駅）を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要視する割合が比較的高い。 |



| < 地区別課題 > | |
|------------|--|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～伊勢原駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持・改善を図る必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

神田地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|--|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県土の南のゲートとして計画されているツインシティを「北の核」とし、新幹線新駅や広域自動車道へのアクセス性をいかし、環境との共生を理念とした新たな産業や業務機能の集積をめざす。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> ・市東側の最北部に位置し、平坦な地形となっている。 ・東を相模川に面している。 ・JR 東海道新幹線が地区内を横断している。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道129号や県道44号（伊勢原藤沢）の沿道に商業・業務用地、相模川沿いには工業系用地が配置されている。また、国道129号を境に東側に住宅系用地、西側に農地や住宅系用地が配置されている。 ・道路施設として、東西方向に伊勢原大神軸（仮称）や平塚大神軸（仮称）などの構想路線がある。 ・神田地区では、居住人口3,300人・従業人口6,000人の『ツインシティ大神地区のまちづくり』が進められていて、2020年のまちびらきを目指して、土地区画整理事業が実施されている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約2.4万人（人口密度：3,584人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合が、29.6%となっている。 ・高齢化率の特に高い地域（田村の一部に47.6%）が存在する。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線は平塚駅～本厚木駅を結ぶ路線が地区を南北に運行している。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動において、バスの利用割合が他地区と比較して高い。 ・バス停勢圏は南北方向の幹線道路沿いをカバーしているが、地区北部や東部において、農地や相模川沿いの一部で交通空白地域が存在する。また、地区北部の一部のバス停付近には、交通不便地域が存在する。 ・バスを乗り継ぐ割合が高く、乗り継ぎの時間に対する抵抗感が高い。 ・公共交通の施策に対しては、平塚駅～本厚木駅の路線バス拡充が重要とする割合が高い。また、ツインシティ大神地区のまちづくりに関連して、平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通導入に対する重要視する割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要視する割合が比較的高い。 |

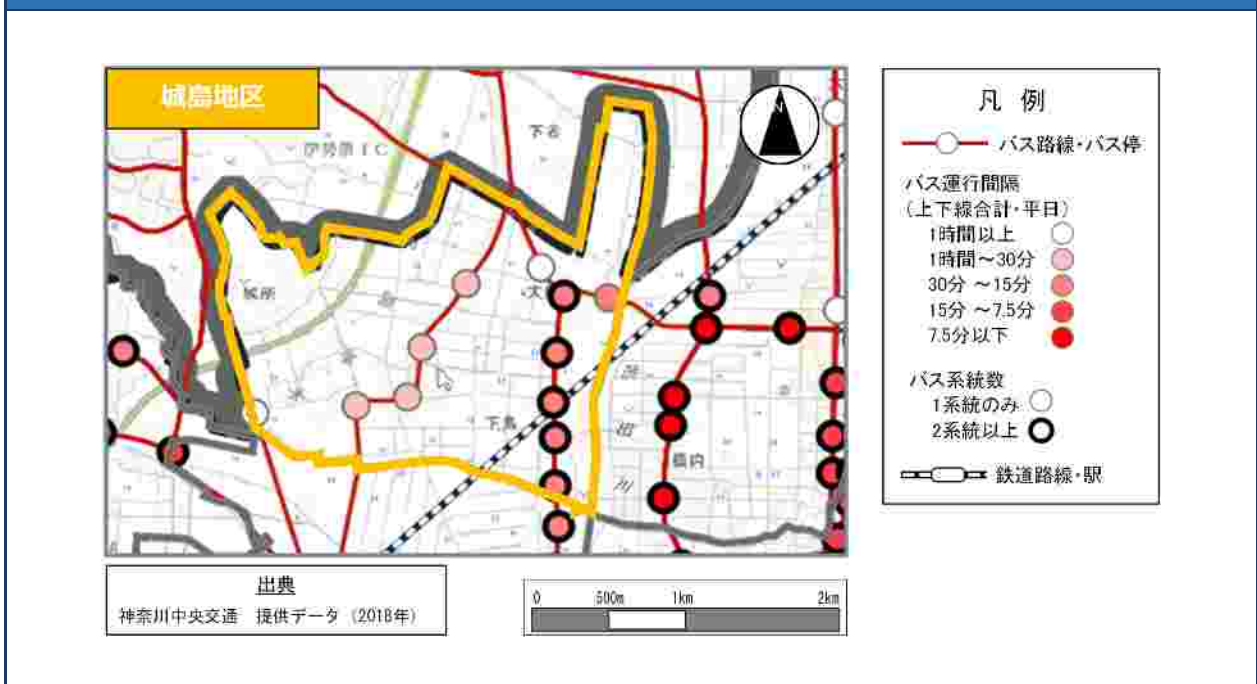
| < 地区別課題 > | |
|------------|---|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～本厚木駅を結ぶバスの路線としての公共交通軸の整備、強化については、ツインシティ大神地区のまちびらきを見据えて公共交通体系（新公共交通システムや公共交通の走行空間）の整備を検討する必要がある。 ・その他の既存バス路線の確保・維持・改善を図る必要がある。 ・一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 ・交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

城島地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|--|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市の中部地域に位置し、平坦な地形や一部丘陵地となっている。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 住宅系用地は地域の一部であり、概ね農地が広がっている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約0.4万人（人口密度：976人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、34.9%となっている。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> バス路線は、南北方向で移動するバス路線が運行しているが、バス停の数や運行間隔、バス系統数は他地区と比べて少ない。 地区内を東西方向に移動するバス路線は運行していない。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 地区内の西側、北側、中央の一部の地域において、交通空白地域や交通不便地域が存在する。 公共交通の利便性としては、他地区と比較して不便と感じる割合が高い。 バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 路線バスの運行間隔が比較的長く、路線バス拡充（平塚駅～伊勢原駅）を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要視する割合が比較的高い。 |



| < 地区別課題 > | |
|------------|--|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～伊勢原駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持・改善を図る必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

岡崎地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|--|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市中部に位置し、丘陵地と、一部平坦な地形となっている。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 地区の北側や中央には住宅系用地が配置されているほか、その他は農地が広がっている。 道路網は、南北方向に県道63号（相模原大磯）が整備されており、広域自動車道である国道271号（小田原厚木道路）が地区内を東西方向に横断している。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約0.9万人（人口密度：2,453人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、32.4%となっている。 高齢化率の特に高い地域（ふじみ野46.0～47.0%）が存在する。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> バス路線は、南北方向と東西方向に移動するバス路線が運行していて、運行間隔が比較的長い。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 地区内の南側や西側の一部の地域に、交通空白地域が存在する。ただし、西側の交通空白地域の大半が農地となっている。 公共交通の利便性としては、他地区と比較して不便と感じる割合が高く、「運行本数が少ない」ことが理由とみられる。 バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 路線バスの運行間隔、路線バス拡充（平塚駅～伊勢原駅）を重要とする割合が高い。 |



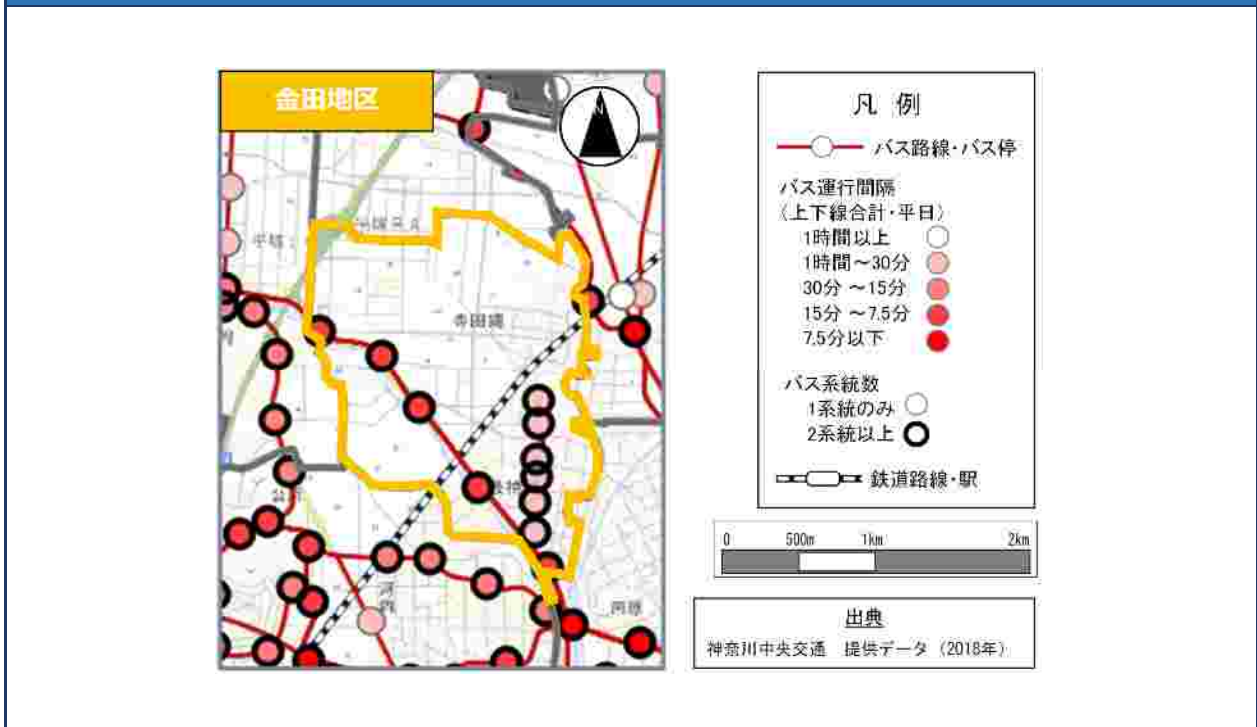
| < 地区別課題 > | |
|------------|---|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～秦野駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

金田地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >

| | |
|-------------------|---|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市中部に位置し、平坦な地形となっている。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 東海道新幹線の軌道を境に、南に住宅系用地、北に農地が広がっている。 道路網は、金目川に沿って県道62号（平塚秦野）が整備されている。 地区内の寺田縄には、「神奈川県立花と緑のふれあいセンター（花菜ガーデン）」が配置されている。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約1.0万人（人口密度：3,469人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、27.4%となっている。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> 県道62号（平塚秦野）に沿って運行するバス路線と、金田公民館まで運行するバス路線がある。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> 地区内の北側の一部の地域に、交通空白地域が存在する。 バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 路線バスの運行間隔、路線バス拡充（平塚駅～伊勢原駅）を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要視する割合が比較的高い。 |



< 地区別課題 >

| | |
|------------|--|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～伊勢原駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持・改善を図る必要がある。 一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |
|------------|--|

金目地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >

| | |
|-------------------|--|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・「西部地域」に位置付けられ、自然環境と調和した地域づくりを進める。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> ・市西部に位置し、平坦な地形や一部丘陵地となっている。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・小田急小田原線東海大学前駅（秦野市内）が地区の北西方向に位置する。 ・地区の西側に東海大学が立地し、東海大学前駅や主要幹線道路の周辺に住宅系用地が配置されているほか、北東部と南部には一部、農地がある。 ・「真田・北金目特定土地区画整理事業」（計画人口7,300人）や「真田特定土地区画整理事業」（計画人口1,400人）が完了し、大幅に人口が増加している。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約2.0万人（人口密度：2,739人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合が、25.9%となっている。 ・高齢化率の特に高い地域（千須谷40.5%など）が存在する。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～秦野駅を運行するバス路線を主に、一部、鶴巻温泉駅まで運行するバス路線がある。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の北東部、南部、西部の一部の地域に、交通空白地域が存在する。 ・日常生活の移動において、近隣市の駅利用が想定されることから、鉄道の利用割合が特に高く、小田急小田原線の東海大学前駅などの利用から、路線バス拡充（平塚駅～東海大学前駅）を重要とする割合が高い。 ・バス利用としては、バスを乗り継ぐ割合が高い。 |



< 地区別課題 >

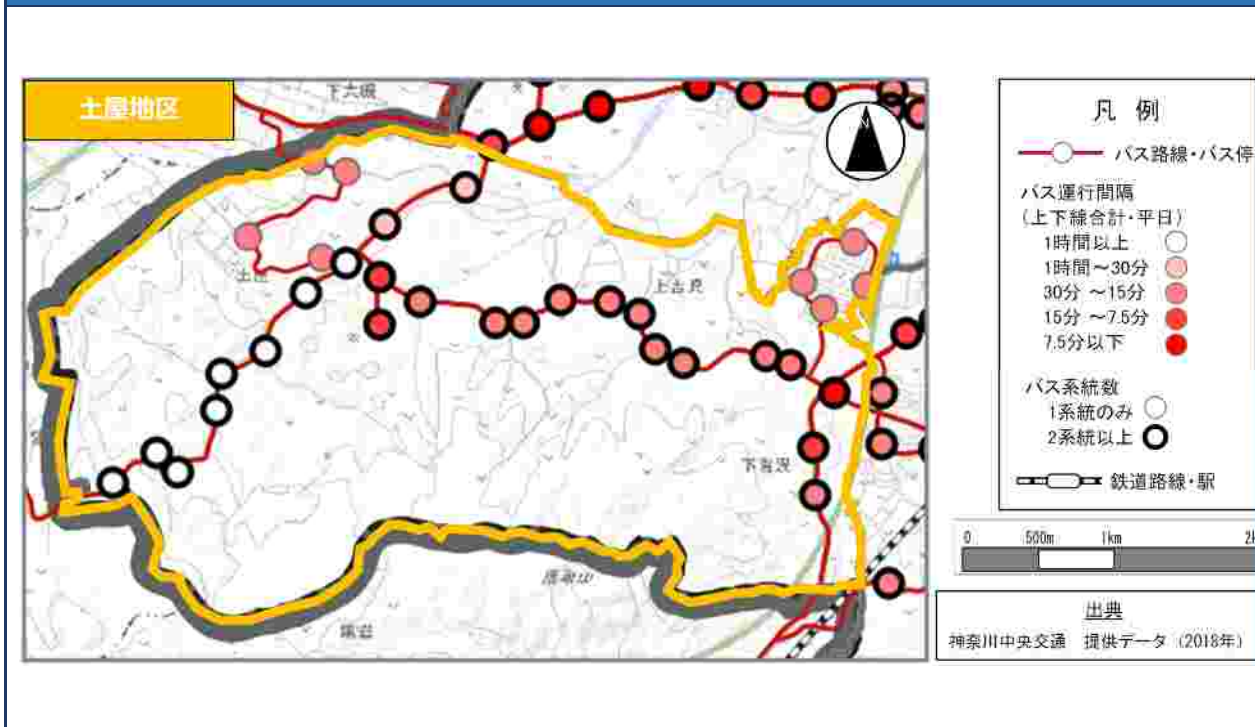
| | |
|------------|---|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・真田、北金目の土地区画整理事業の完了に伴う人口増加や、平塚駅～東海大学前駅を結ぶバス路線拡充が重要視されていることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 ・一部の地域で交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 ・交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |
|------------|---|

土沢地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|---|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・「西部地域」に位置付けられ、自然環境と調和した地域づくりを進める。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> ・市西部に位置し、丘陵地となっている。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区西側に神奈川大学が立地し、地区内を東西に横断する幹線道路の周辺に住宅系用地が配置されているほか、農地や山林が広がっている。 ・神奈川大学経営学部と理学部は、今後移転が予定されている。 ・めぐみが丘では大幅に人口が増加している。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約0.7万人（人口密度：604人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合が、26.6%となっている。 ・高齢化率の特に高い地域（上吉沢39.3%、土屋37.9%）が存在する。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線は、平塚駅～秦野駅や神奈川大学まで移動するバス路線が運行している。また、めぐみが丘まで運行するバス路線がある。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の南部や北東部、北西部の地域において、交通空白地域が存在する。 ・南西部を運行するバス路線はバス運行間隔が少なく、その周辺では交通不便地域となっている。 ・公共交通の利便性としては、他地区と比較して不便と感じる割合が高く、「駅やバス停まで遠い」、「運行本数が少ない」、「運賃が高い」ことが理由とみられる。 ・乗用車の利用が多い地区であり、自宅からバス停の徒歩での移動を許容する圏域が、徒歩5分圏内とするニーズが高い。 |



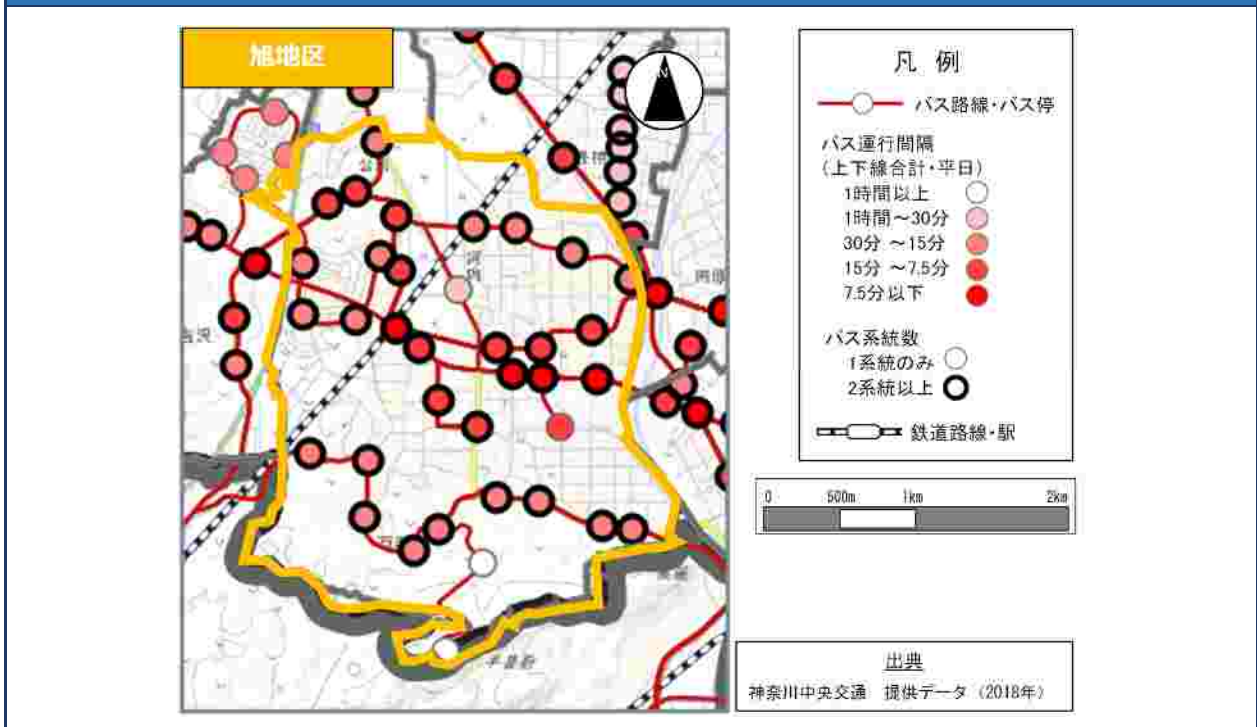
| < 地区別課題 > | |
|------------|--|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～秦野駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 ・神奈川大学経営学部と理学部の移転が今後予定されていることから、将来的にバス利用状況が変化することも踏まえて、交通空白地域、交通不便地域への対策について検討する必要がある。 ・交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |

旭地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



| < 現況整理 > | |
|-------------------|---|
| 上位計画・関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置付けている。 |
| 位置・地勢 | <ul style="list-style-type: none"> 市の旭地域に位置し、平坦な地域と一部丘陵地となっている。 地区の南側には、観光地の湘南平が位置する。 |
| 土地利用及び施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> 地域内を東西に横断する幹線道路の沿道には、商業・業務用地が集積し、日向岡などを中心に住宅系用地が広がるほか、一部農地が配置されている。 地区の中央部に位置する高村団地では、UR都市機構により、集約型の団地再生事業の検討が進められていて、本市では地域医療福祉拠点整備モデル地区として位置付け、子育て世代や高齢者世帯など多様な世代が生き生きと暮らし続けるまちづくりを目指している。 |
| 人口動向 | <ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約4.1万人（人口密度：6,219人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、28.7%となっている。 高齢化率の特に高い地域（高村55.2%など）が存在する。 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> バス路線は、地区内を移動するバス路線が多く運行しており、バス運行間隔やバス系統数は比較的多くなっている。 平塚駅から湘南平までを結ぶバス路線が運行している。 |
| 移動実態及び公共交通に対するニーズ | <ul style="list-style-type: none"> バス停勢圏として、地区内の西部及び東部の一部の地域に、交通空白地域が存在する。ただし、南部の交通空白地域及び交通不便地域は、大半が山林となっている。 日常生活の移動において、他地区と比較して、バスの利用割合が高く、また、バス停の待合環境、施設整備を重要とする割合が高い。 |



| < 地区別課題 > | |
|------------|--|
| 公共交通における課題 | <ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～秦野駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備、強化について検討する必要がある。 一部の地域で交通空白地域、交通不便地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停）の整備・改善を検討する必要がある。 公共交通を確保、維持するため、利用促進を働きかける必要がある。 |