

第1章 計画の策定にあたって

1-1 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、モータリゼーションの変化や人口減少、少子高齢化に伴い、利用者の減少や事業者の人手不足等により、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こり、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等を定めた「交通政策基本法」が施行されるとともに、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。

1-2 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、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、平塚駅は、鉄道で横浜や川崎、東京都心部方面へのアクセスがよいだけでなく、バスで市内の各地域や隣接市の主要鉄道駅を結ぶターミナル駅として高い拠点性を備えています。また、圏央道（さがみ縦貫道路）の海老名JCT.～寒川北I.C.間が平成27年に、新東名高速道路の厚木南I.C.～海老名南JCT.が平成30年にそれぞれ開通したことで、道路交通の利便性も大幅に向上しました。

さらに、ひらつかの顔づくりとして、「平塚駅周辺のバリアフリー化」や「見附台周辺地区土地利用計画」が進む中心市街地、「ツインシティ大神地区土地地区画整理事業」が進行中である神田地区、「真田・北金目特定土地地区画整理事業」や「真田特定土地地区画整理事業」が完了して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」が進行中である海岸地区等、まちづくりに関する新たな動きもあります。

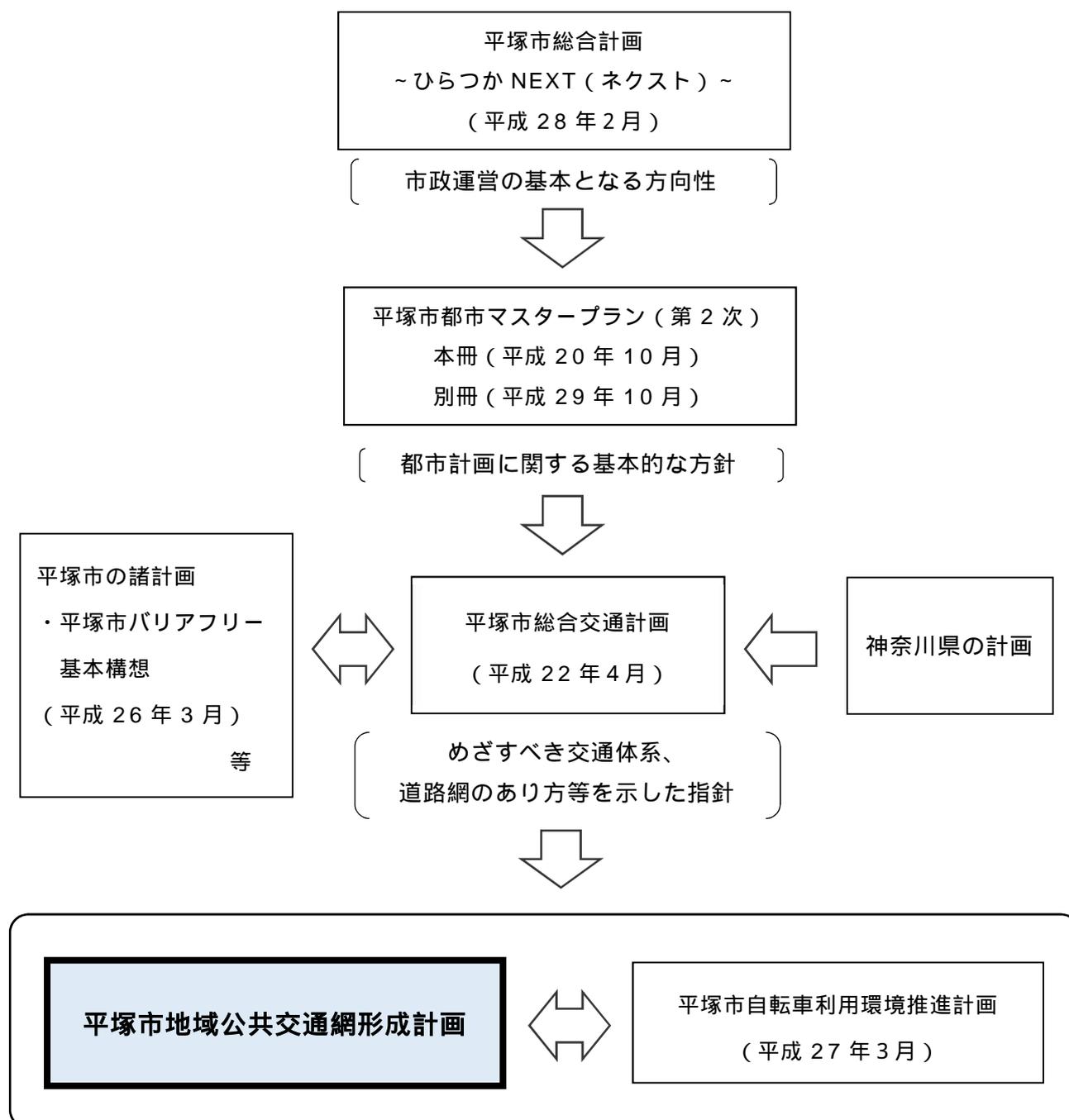
一方、近年、地域の交通を取り巻く環境は大きく変化しつつあります。本市でも人口が減少局面に入り、少子高齢化が進展している中、公共交通網の発達とは相反して、自家用車利用は比較的多く、路線バス利用は少ない状況となっています。また、市内には、鉄道駅やバス停まで遠く、鉄道やバスが利用しづらい地域もみられます。

このような中、地域公共交通を取り巻く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、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通を実現することを目的に、「平塚市地域公共交通網形成計画」を策定します。

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 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、各種の上位計画及び関連計画との整合を図りながら、「平塚市総合交通計画」を支える役割を担う地域公共交通のマスタープランの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）～」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）」及び、めざすべき交通体系や道路網のあり方等を示した「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 上位計画及び関連計画

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)～」(平成28年2月)は、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等、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、以下の事項を施策として位置づけています。

また、平成31年度版実施計画では、「ツインシティ整備の推進」を位置づけています。

POINT

- ▶ 分野別施策3「自然と人が共生するまちづくり」
基本施策3 - 「交通の利便性を高める」
(主な事業)
 - 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
- ▶ 分野別施策4「活力とにぎわいのあるまちづくり」
基本施策4 - 「新たな産業拠点の形成を推進する」
(主な事業)
 - ツインシティ整備の推進

【平成31年度版実施計画】

- ▶ 重点施策I「強みを活かしたしごとづくり」
個別施策I - (1)「基幹産業の競争力を強化する」
(施策推進のための取組)
 - 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)

上位計画及び関連計画等における元号の表記は、計画策定時点の表記としています。

(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。

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が示されています。

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等、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

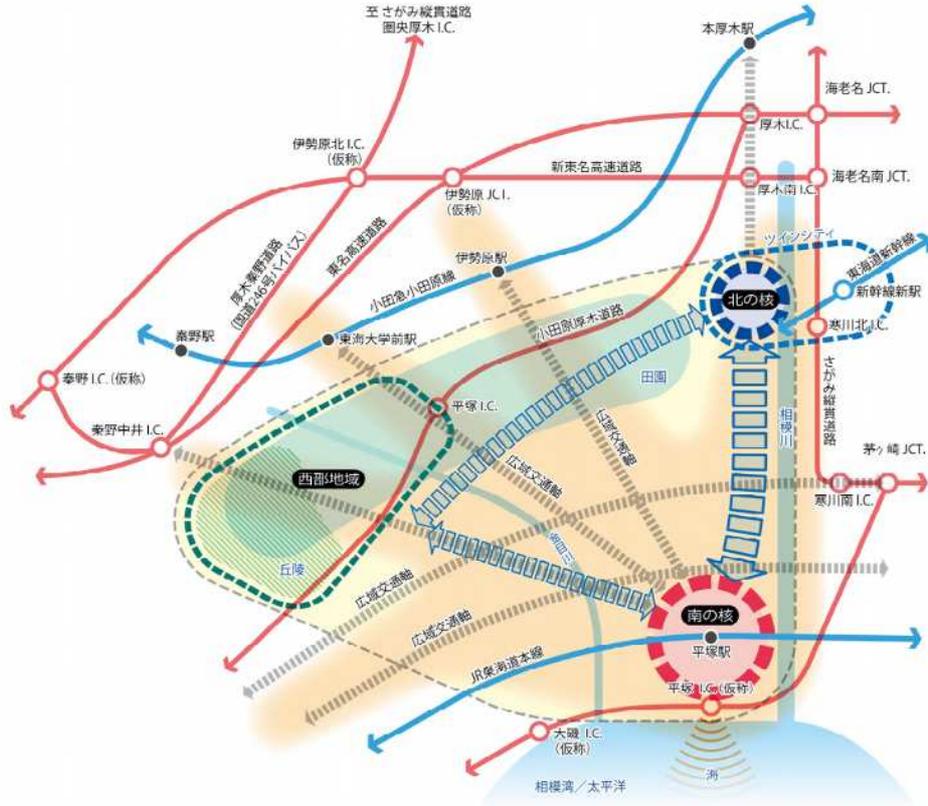


図 1.1 将来の広域的骨格概念図（手のひら構造）

出典：「平塚市都市マスタープラン（第2次）別冊」より抜粋

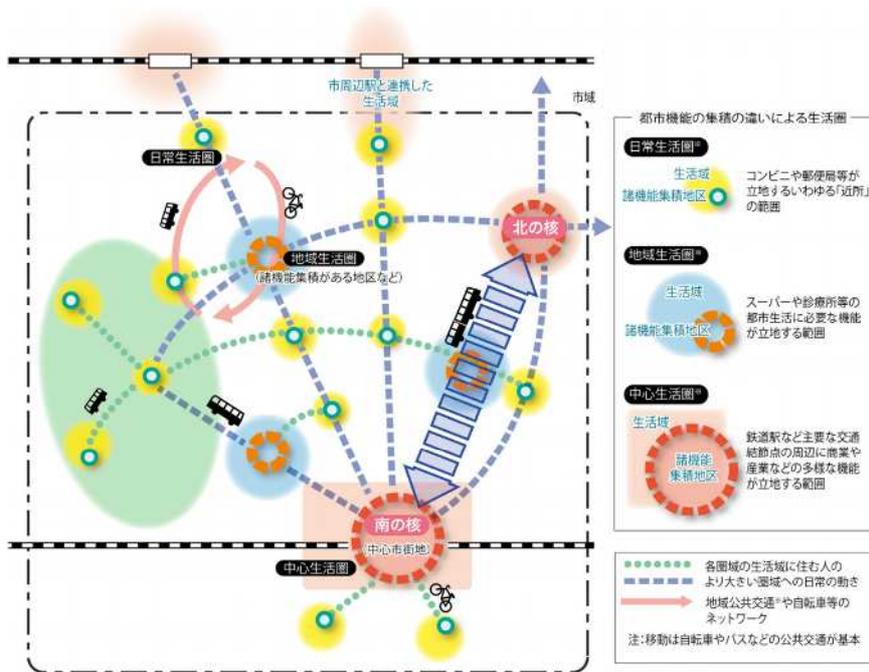


図 1.2 コンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージ

出典：「平塚市都市マスタープラン（第2次）別冊」より抜粋

(3) 平塚市総合交通計画

「平塚市総合交通計画」(平成22年4月)は、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を位置づけ、その実現化を進めるために策定しています。

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等に留意して設定
- 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

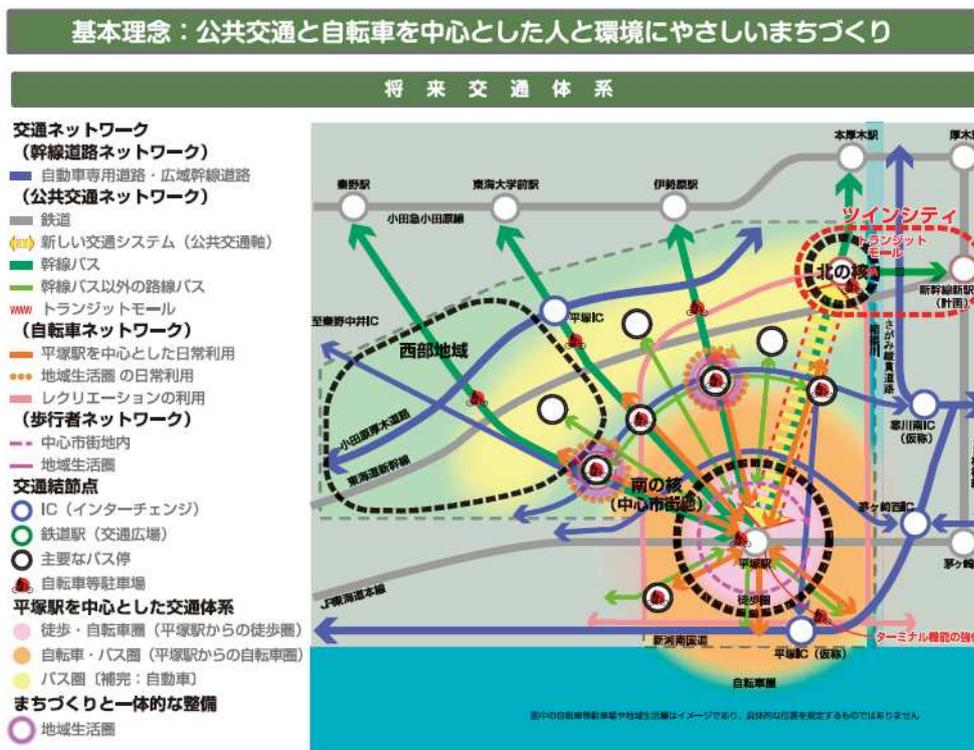
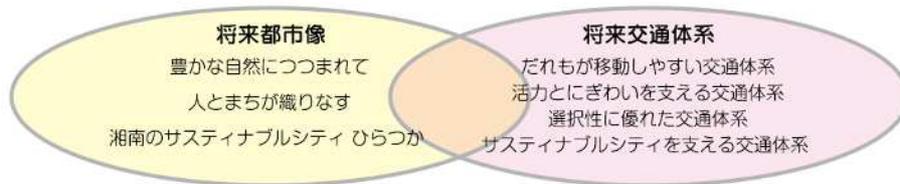


図 1.3 基本理念及び将来の交通体系

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」(平成27年3月)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等、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、自転車関連の実施計画として策定しています。

この計画は、公共交通との連携や観光振興等に対応するため、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むものとしています。現在、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)の整備を進めています。

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

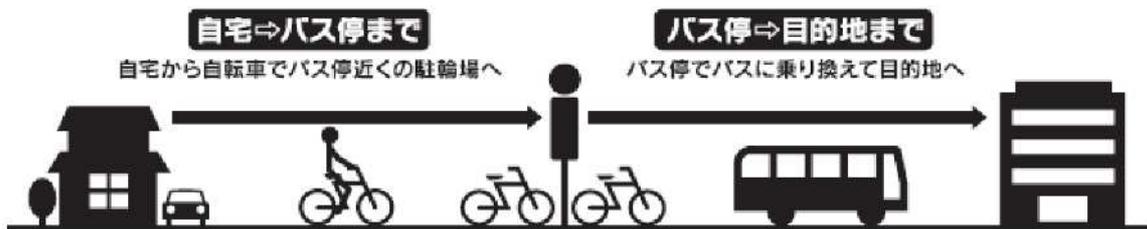


図 1.4 サイクル&バスライドのイメージ

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」(平成26年3月)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、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しています。

この構想は、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けるバリアフリー化の取組を推進するものとしています。本市は、各事業者との連携を強化し、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組を推進しています。

POINT

▶ 公共交通に関連するバリアフリー化の取組

- 鉄道事業者：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：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：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

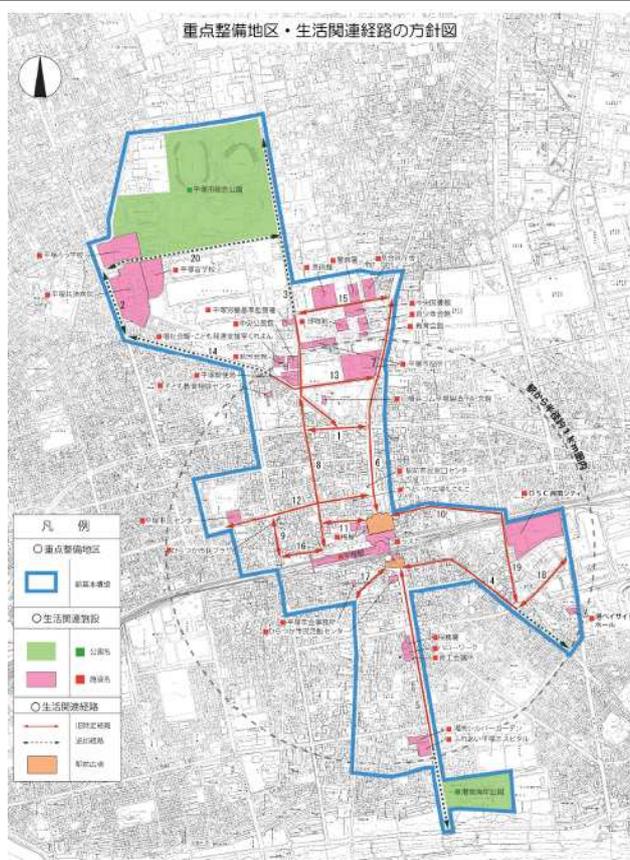


図 1.5 重点整備地区・生活関連経路の方針図

出典：平塚市バリアフリー基本構想より抜粋

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、妊娠中の方等、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

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、公共交通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

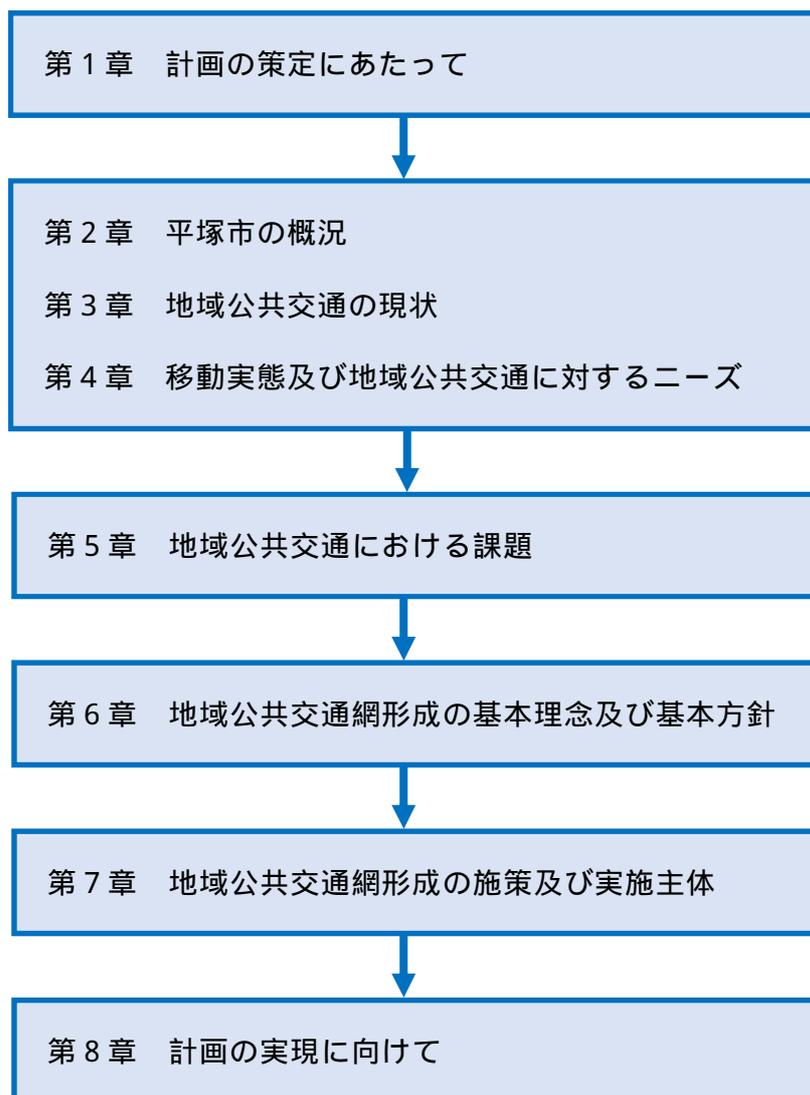
1-6 計画の期間

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令和元年度（2019年度）から令和9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。

年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
上位計画									
平塚市都市マスタープラン（第2次）	計画期間：平成20年度(2008年度)～平成39年度(2027年度)								
平塚市総合交通計画	計画期間：平成22年度(2010年度)～平成39年度(2027年度)								
関連計画									
平塚市自転車利用環境推進計画	計画期間：平成27年度(2015年度)～平成39年度(2027年度)								
平塚市バリアフリー基本構想	計画期間：平成26年度(2014年度)～平成32年度(2020年度) <small>心のバリアフリーの取組は継続</small>								
平塚市地域公共交通網形成計画	計画期間：令和元年度(2019年度)～令和9年度(2027年度)								

1-7 計画の概要

本計画では、第1章で計画の策定にあたり、策定の背景、目的、計画の位置づけ等について示します。次に、第2章から第4章までにおいて、平塚市の概況、鉄道、路線バス、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示します。そして、第5章において、本市の地域公共交通における課題を整理した上で、第6章と第7章で、課題を解決するための基本理念と基本方針、基本方針を実現するための施策を示します。最後に、第8章で、本計画の実現に向けた、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6月実施）

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（公共交通計画の策定に関するアンケート調査、平成30年10月実施）

市内の事業所、商店会、高校及び自治会を対象に、市外から平塚市に通勤・通学される方、買い物等で来訪される方及び地域の意見を把握するために実施