

第5章 地域公共交通における課題

5-1 現況整理と課題のまとめ

第1章から第4章までで整理した上位計画や地域の特性等を踏まえ、本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、地区ごと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

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">上位計画・ 関連計画</p>	<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組を推進している。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">位置・ 地勢</p>	<p>東京から南西に約60km、神奈川県南部の中央、相模平野の南部に位置する。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>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">土地利用・ 施設立地</p>	<p>土地利用の状況として、平塚駅に近い地域や幹線道路の沿道周辺を中心に市街地が形成されているほか、道路密度が低い郊外部にも住宅地が点在している。</p> <p>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>主要な施設等(公共施設、商業施設、医療施設、工業団地、観光地)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>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">人口</p>	<p>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)は増加傾向にある。</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>横浜、川崎及び東京都心へ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>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>観光地へのバス路線は確保されている。</p>
タクシー	<p>タクシーの輸送人員数は、年間約222万人であり、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>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>移動支援策として、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等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%にあたる約5.4万人が通勤・通学等で市外へ流出し、市内に流入する人口も約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、乗用車の利用割合が全地区で高い。平塚駅に隣接する海岸地区及び平塚地区、並びに、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。自宅からバス停までの歩行時間は、大半が5分以内を望んでいる。バス停施設のニーズは、上屋とベンチを求める割合が高く、駅から離れた郊外部では、駐輪場を求める割合が高い。</p> <p>各地区に、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>主要なバス停等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
 ○主要なバス停等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