

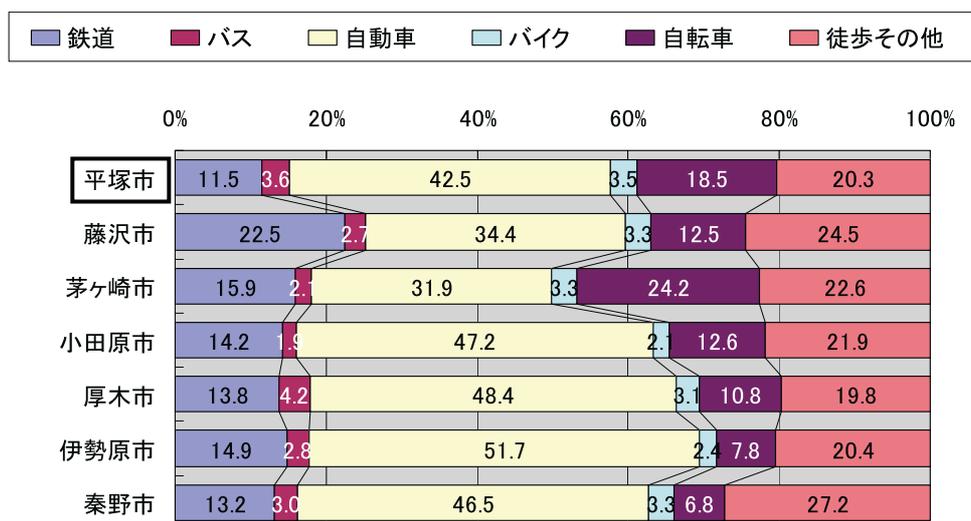
第 I 章・交通の現状

本章は、序章で示した計画策定に際して配慮すべき視点等を踏まえ、既往の資料や路線バス、自動車、自転車、バイクへの利用者アンケート結果等から、交通手段や交通施設、中心市街地、高齢者、交通安全に係る交通の現状や特性を示しています。

1. 交通手段別の現状

- 本市は、全交通手段に占める「自動車」の割合が約4割で最も高く、次に「自転車」の約2割が続きます。隣接都市に比べ、全交通手段に占める「鉄道」や「徒歩その他」の割合がやや低く、「バス」や「自転車」の割合が高くなっています。

平成 10 年 交通手段の割合

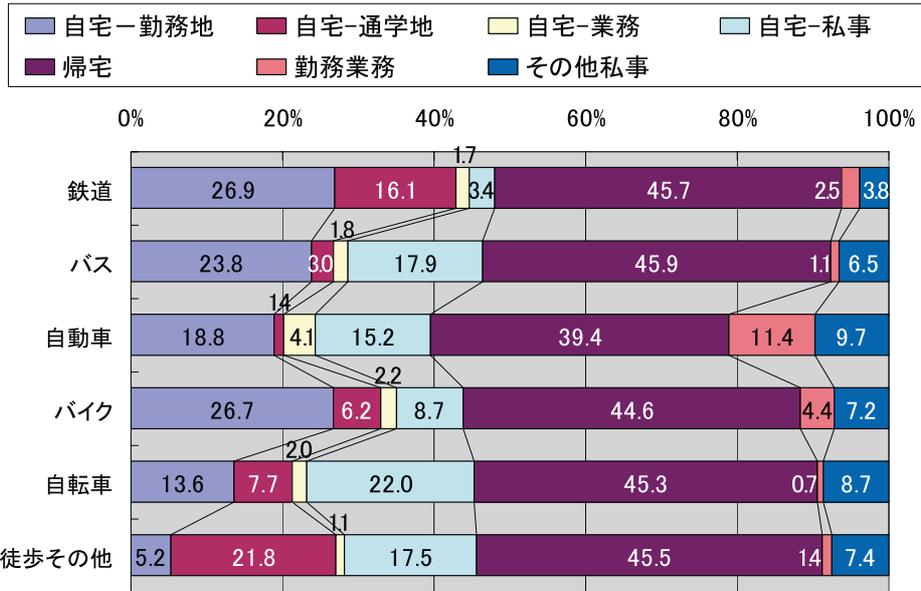


資料：平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査※

鉄道・平塚駅の利用状況

- 「鉄道」の利用は、「通勤」や「通学」目的が主体です。
- 平塚駅は、1日平均で約6万人が利用しています。平塚駅までの交通手段は、近隣の駅に比べ「自転車」の利用が多く、また「自動車による送迎」も非常に多くなっています。朝の通勤時間帯では、平塚駅を中心として交通が混雑します。特に平塚駅西口では、自転車が送迎自動車やタクシー乗場、歩行者と錯綜し、自転車の走行環境が低下しています。平塚駅から市内の通勤地、通学地に向かう交通手段は「自転車」の利用が非常に多くなっています。

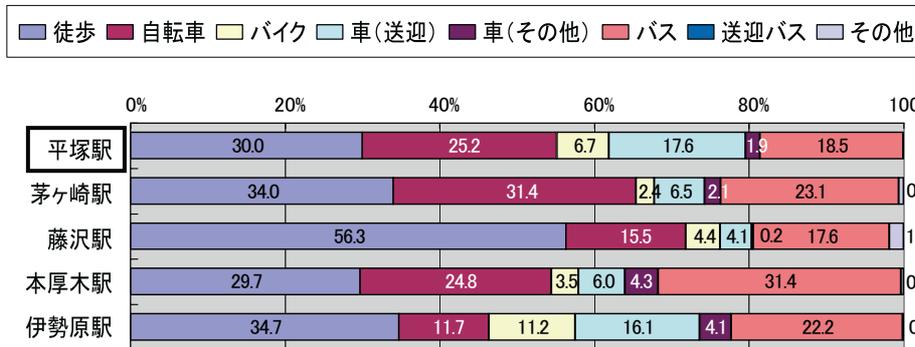
平成 10 年 平塚市交通手段別の目的割合



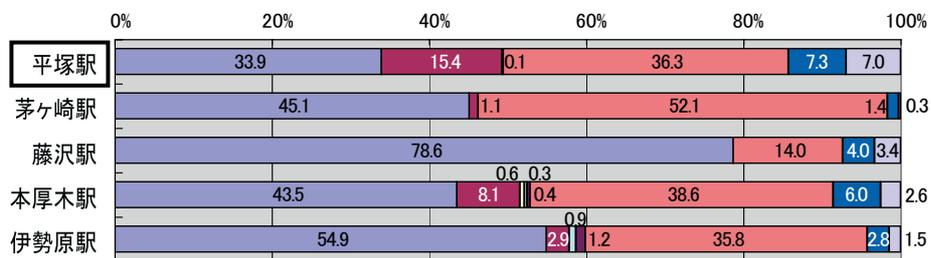
資料：平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査*

平成 17 年 定期券利用者の鉄道駅までの交通手段割合

(居住地から駅まで)



(駅から最終目的地まで)



資料：平成 17 年大都市交通センサス*

路線バスの運行、利用状況

- 「路線バス」の利用は「通勤」や「私事」目的が主体です。
- 「路線バス」は、平塚駅を中心とした放射状に概ね 70 系統が運行されています。市街化区域内の約 8 割は、鉄道駅やバス停からの徒歩圏内にあり、公共交通が利用しやすい状況にあります。路線バス利用者アンケート調査*結果では、約 8 割以上の方が「バス停まで遠く感じない」と回答しています。しかし、一部の地域では、バス停までの距離が徒歩圏から外れるなど路線バスの利用に不便な地域がみられます。
- 平塚駅からやや離れた外縁部の 6 箇所のバス停では、平成 22 年 1 月現在、合計 421 台の自転車等駐車場を整備しており、バス停までの行きやすさを高めています。
- 路線バスの利用は「通勤」や「私事」目的が主体です。
- 本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅などを結ぶ路線バスは、運行距離が比較的長く、道路渋滞の影響を受けやすくなっています。国道 1 号や橋りょう周辺などの渋滞する交差点、平塚駅周辺の路上駐車により、スムーズに走行できない箇所があります。
- 四之宮・厚木線や浅間町・南原線等では道路幅員が狭く、バスが停車すると後続車両が追い越せなくなり、道路混雑を悪化させることもあります。
- バスの定時性に関して、路線バス利用者アンケート調査結果では約 4 割の方が「遅れてきた」と回答しています。
- 主要な路線バスの一部の区間では、午前 7～9 時においてバス優先レーン*が設置されています。しかし、運行速度は概ね 20km/h に満たないのが現状であり、特に、平塚駅と秦野駅を結ぶ路線バスは、東雲橋交差点や吾妻橋交差点などを先頭に道路が渋滞しており、混雑時には片道 1 時間を要することもあります。さらに、路線バスの所要時間をみると、平均的な速度と、最も速度が遅かったものとの差が約 20 分あり、定時性が不安定な状況です。
- 運行本数に関して、路線バス利用者アンケート調査結果では約 7 割の方が、移動に支障をきたさない程度にあると回答しています。



バスが停車すると後続車両が追い越せなくなる状況（向原バス停）

主要な路線バスの運行速度

【運行速度(km/h)】※停止時間等を含む

路線バス名	運行距離	平塚駅に向かう上り方向			平塚駅からの下り方向		
		平均	最低	平均と最低の差	平均	最低	平均と最低の差
平53系統 平塚駅北口～本厚木駅南口	約14km	18.5	16.5	2.0	17.1	13.0	4.1
平71系統 平塚駅北口～秦野駅	約15km	18.4	13.5	4.9	17.2	12.0	5.2
平90系統 平塚駅北口～伊勢原駅	約10km	17.2	14.7	2.5	17.8	15.1	2.7

【所要時間(分)】

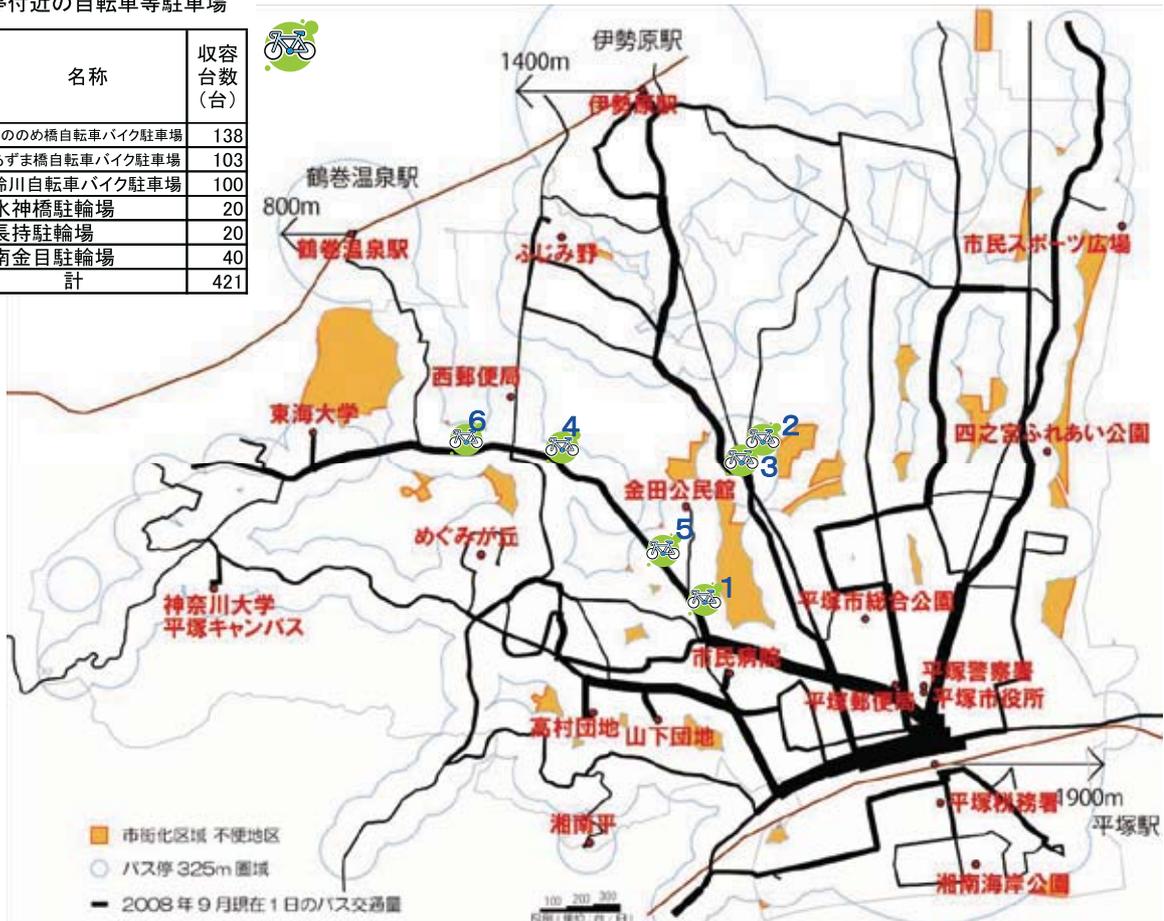
路線バス名	運行距離	平塚駅に向かう上り方向			平塚駅からの下り方向		
		平均	最低	平均と最低の差	平均	最低	平均と最低の差
平53系統 平塚駅北口～本厚木駅南口	約14km	45	50	△ 5	50	64	△ 14
平71系統 平塚駅北口～秦野駅	約15km	49	66	△ 17	55	75	△ 20
平90系統 平塚駅北口～伊勢原駅	約10km	35	41	△ 6	34	40	△ 6

資料：平成 21 年 11 月 20 日（金）バス旅行時間調査

公共交通不便地区と路線バスの運行状況

バス停付近の自転車等駐車場

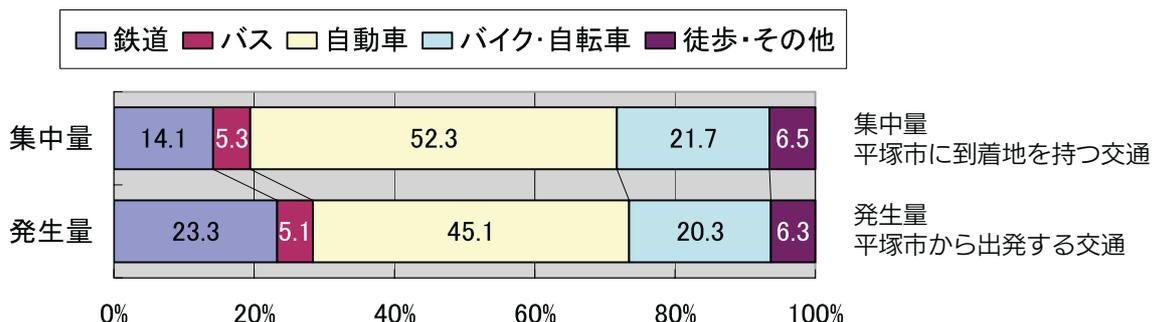
名称	収容台数(台)
1 しのめ橋自転車バイク駐車場	138
2 あずま橋自転車バイク駐車場	103
3 鈴川自転車バイク駐車場	100
4 水神橋駐輪場	20
5 長持駐輪場	20
6 南金目駐輪場	40
計	421



自動車の利用状況

- 交通手段は、「自動車」の利用が最も多く、全交通手段の約4割を占めています。特に、本市に到着地を持つ通勤目的の交通(集中量)は、全手段に占める割合が5割を超し非常に多くなっています。「自動車」の利用は、「通勤」や「私事」目的が主体ですが、他の交通手段に比べ、「業務」目的での利用も多くなっています。
- 平塚駅周辺の駐車場利用者アンケート調査*結果では、自動車を利用する理由として、「手荷物の運搬」、「他の施設への立ち寄りやすさ」、「同乗者がいること」など、他の交通手段では不便であることが上位にランクされています。

平成 10 年 平塚市の通勤目的の交通手段の割合

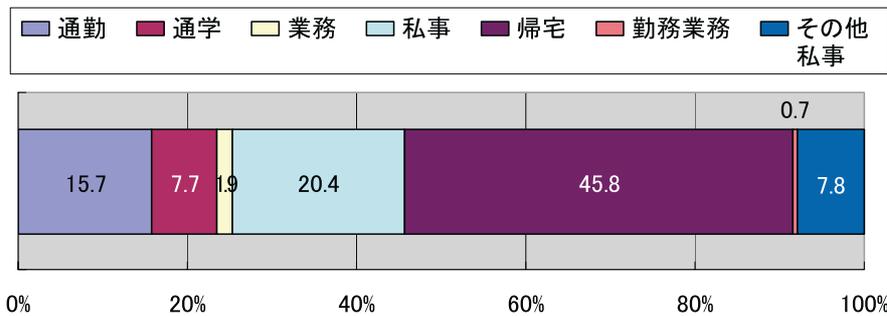


資料：平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査*

自転車の利用状況

- 自転車利用者アンケート調査*結果による自転車利用圏域は平塚駅から約3kmです。
- 「自転車」は、「自動車」、「徒歩」に次ぎ、利用の多い交通手段であり、全交通手段の約2割を占めます。「自転車」の利用は、高齢者においても全交通手段の約2割を占めるなど、幅広い年代の方に利用されています。「自転車」の利用は、「私事」や「通勤」目的が主体です。

平塚市の自転車利用の目的



資料：平成10年東京都市圏パーソナリティ調査*、駐車場利用者アンケート調査*
(代表交通手段*と平塚駅端末交通手段*の合計による値)

- 平塚駅までの「自転車」利用は、近隣駅に比べ非常に多くなっています。また、平塚駅から市内の勤務地や通学地までの「自転車」利用も非常に多い状況です。
- 自転車利用者アンケート調査結果では、自転車を使う理由として、「他の交通手段に比べ所要時間が短い」が最も多く、次に、「他の交通に比べ安価なため」が続きます。雨天時は、約6割の方が「利用しない」と回答しており、その代替交通手段では、約7割が「路線バス」、約2割が「車（家族等の送迎）」と回答しています。

バイクの利用状況

- 「バイク」の利用は、「通勤」目的が主体です。バイク利用者アンケート調査結果では、原付バイクを使う理由として「他の交通手段に比べ所要時間が短い」が回答の約7割を占めています。原付バイクは、自転車に比べ雨天時の利用が高く、約6割の方は「利用する」と回答しています。

徒歩の状況

- 「徒歩」は、「自動車」に次ぎ、その利用が多い交通手段です。
- 平塚駅までの交通手段では、その利用が最も多くなっています。「徒歩」の利用は、「通学」、「私事」目的が主体です。

2. 道路の利用状況と整備状況

自動車交通量

- 現況の1日の交通量は、国道1号、国道134号、国道129号が約3～4万台、その他の主要な道路が約2万台です。混雑の状況を見ると、県道62号（平塚秦野線）、国道1号の馬入橋は、混雑度が「慢性的な混雑状況」を示す1.75以上であり、その他相模川の橋りょうでは、「ピーク時のみの混雑から日中の連続的な混雑への過度状態」を示す1.25以上となっています（道路混雑が発生）。

平成17年 平日12時間の道路の混雑度



出展：平成17年道路交通センサス*

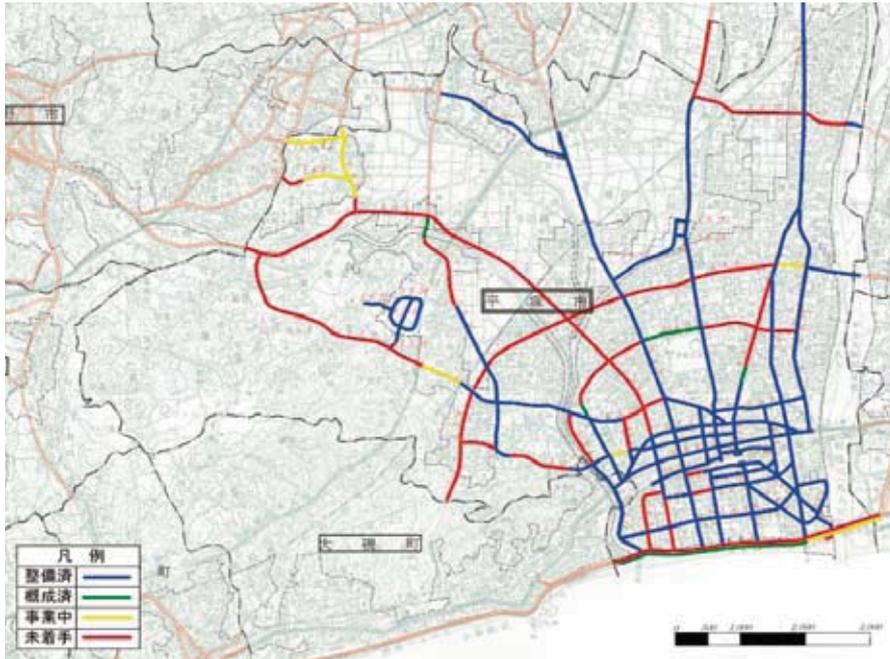
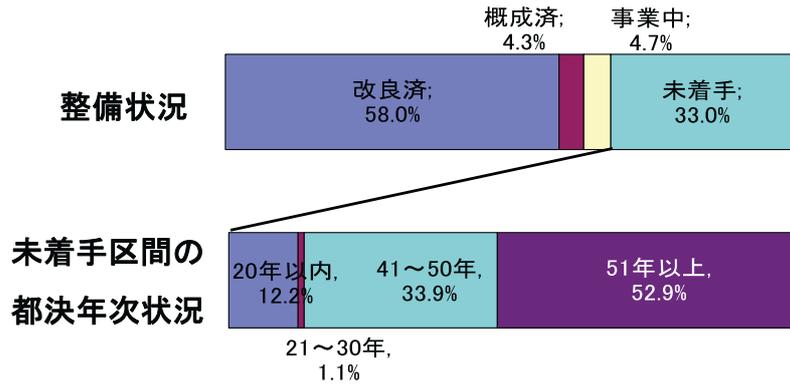
混雑度	交通状況の推定		
	飽和時間	交通量／道路容量	状 況
1.0未満	なし	1以下	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25未満	1～2時間以下	ほとんどの区間で1以下	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75未満	0～12時間	1以上の時間が10～15%	ピーク時間をもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的な混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	ほとんどの時間	1以上の時間が50%を超える	慢性的な混雑状態を呈する。

出展：道路の交通容量（昭和59年9月 社団法人日本道路協会）

都市計画道路の整備状況

- 都市計画道路*は、48路線、延長約115kmが都市計画決定されています。改良済*と概成済*をあわせた整備済延長は約72kmであり、都市計画決定延長全体の約62%です。未着手の路線は3路線、計画延長約8kmです。また、一部の区間が未着手の路線は18路線で、計画延長約65kmのうち未着手延長は約31kmです。
- 平塚駅周辺地区は、「戦災復興土地区画整理事業」（約230ha）等により、広幅員の道路が配置され整備が概ね完了しています。整備が残されているのは、さがみ縦貫道路のインターチェンジに連絡する東西方向の路線や西部地域の路線などです。

平塚市の都市計画道路の整備状況（平成 20 年 3 月）



自転車の走行環境の状況

- 自転車の走行環境の向上に向け、自転車レーン[※]の設置、自転車歩行者道における自転車走行位置の明示[※]などの整備を進めています。



自転車歩行者道における自転車走行位置の明示



自転車レーン

鉄道と交差する高架道路や地下道等の状況

- 本市は、東海地震や神奈川県西部地震、南関東地震等が発生した場合、災害が生じる可能性があり、その被害が懸念されます。鉄道と交差する高架道路や地下道、橋りょうなど整備から長い時間が経過した交通施設があります。

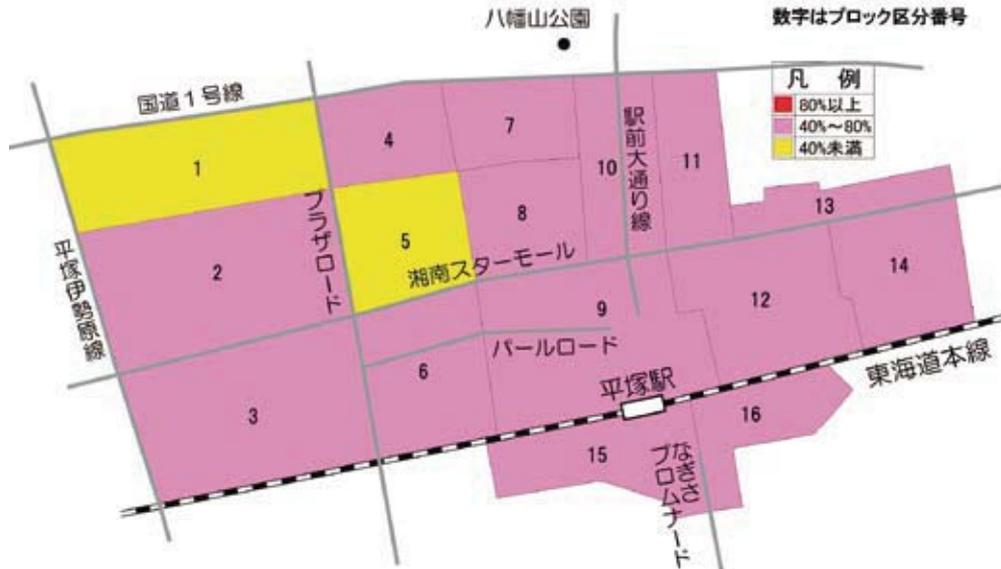
3. 中心市街地の交通の現状

- 平塚駅周辺の中心市街地への交通手段は、「自動車」が約4割で最も多く、次に「自転車」が約3割、「バス」が約2割です。
- 駐車場整備地区*の駐車場の利用率は、平休日ともに約6割であり、その総量は保たれています。また、パーキングメーターの利用は約5割です。

駐車場整備地区内の駐車場の利用状況

(収容台数／(利用台数、路上駐車は平成 20 年 10 月 28 日 (火) 12～16 時に調査した台数)

【平日】



【休日】

(収容台数／(利用台数、路上駐車は平成 20 年 10 月 26 日 (日) 12～16 時に調査した台数)



- 一方、自転車の駐車場（自転車等駐車場）は不足しており、特に紅谷町のパールロードなどを中心に違法路上駐輪が発生し、歩行者の通行の妨げ、まちの景観を損ねています。その不足は、平塚駅北口で約 1,400 台*¹であり、駅前大通りの路上自転車等駐車場を含めると約 2,900 台が不足していることとなります。南口では約 500 台*²が不足しています。



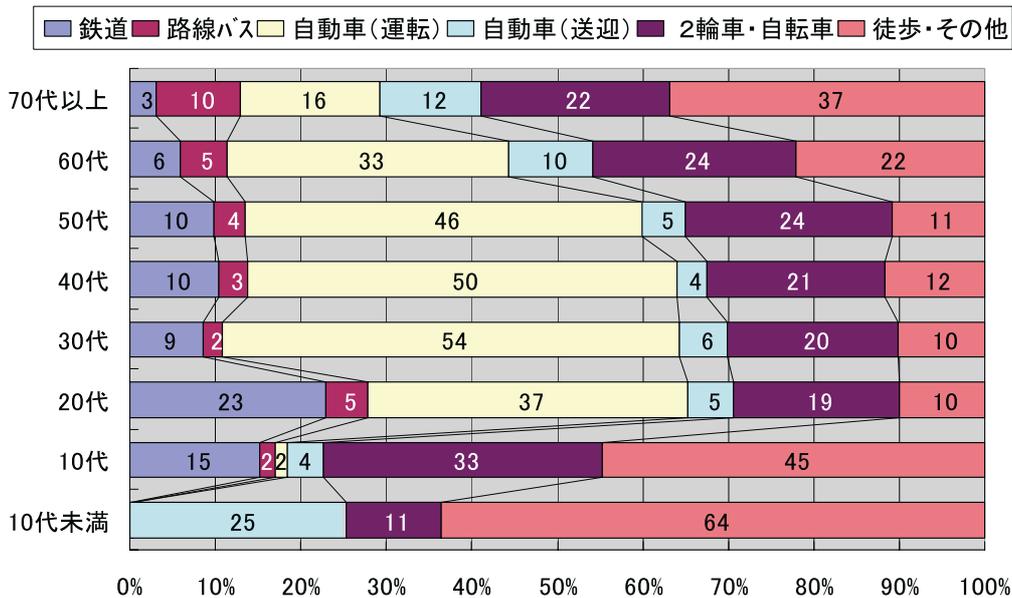
駅前大通り線の路上自転車等駐車場の状況

- * 1) 違法路上駐輪台数
 - * 2) 自転車等駐車場の定期利用待ちの台数
- 出典：平成 20 年 10 月 ぐらし安全課調べ

4. 高齢者の交通手段の現状

- 60 代の方の交通手段は、「自動車の運転」が最も多く、次に「自転車」が続きます。70 代以上の方の交通手段は、「徒歩」が最も多く、次に「自転車」、「自動車の運転」と続きます。
- 他の年代の方に比べ、全手段に占める「路線バス」や「自動車の送迎」の割合が高く、また、自転車の利用は他の年代とほぼ同じ割合です。

平成 10 年 平塚市年代別交通手段割合

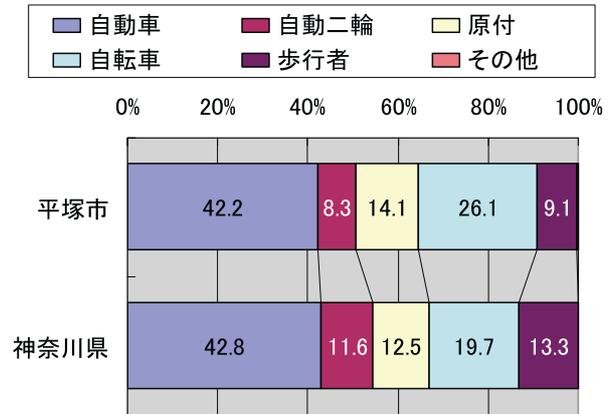


資料：平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査※

5. 交通安全に関して

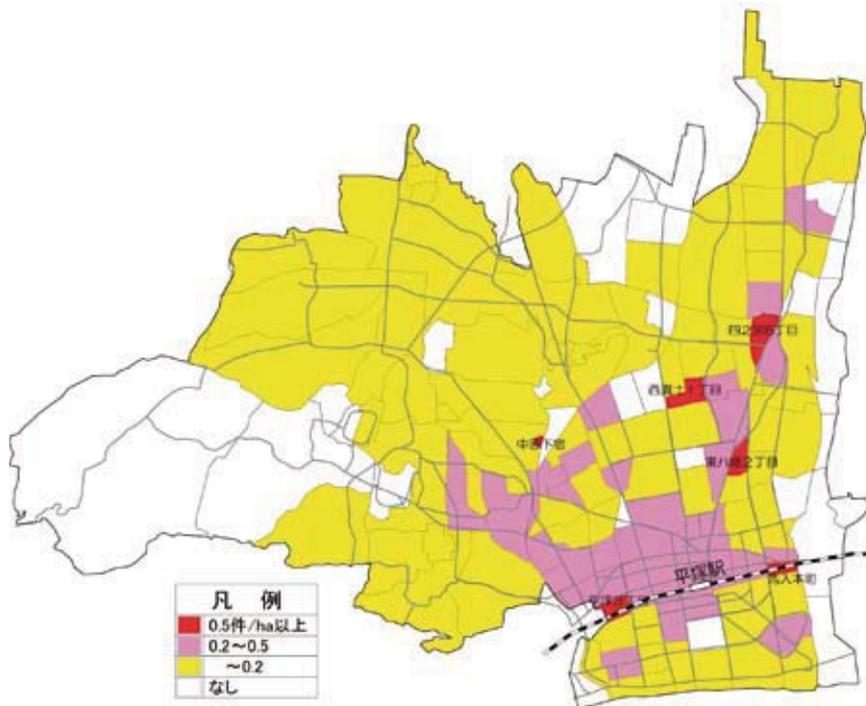
- 平塚市内の交通事故は、自動車に係るものが最も多く、その割合は神奈川県全体とほぼ同数の約4割を占めています。
- 自転車に係る交通事故は約3割であり、神奈川県全体に比べ高い状況です。
- 平成20年人口1人当たりの自転車事故発生件数は、県下の市区町村別には非常に多く、神奈川県交通安全対策協議会より「自転車交通事故多発地域」に位置づけられています。
- 自転車の交通事故の状況は、全体に占める「出会い頭」の割合が約5割で最も高く、「一時不停止」、「左折時」などが続き、交差点での事故がその多くを占めています。その発生場所は、平塚駅周辺や幹線道路で多く発生しています。

平成20年 平塚市の交通事故件数の内訳割合



資料：平塚警察調べ

平成20年 自転車事故の発生地区（大字別の発生件数密度）



- 通学路の調査において、道路標示が損耗し消えかけている箇所があります。