

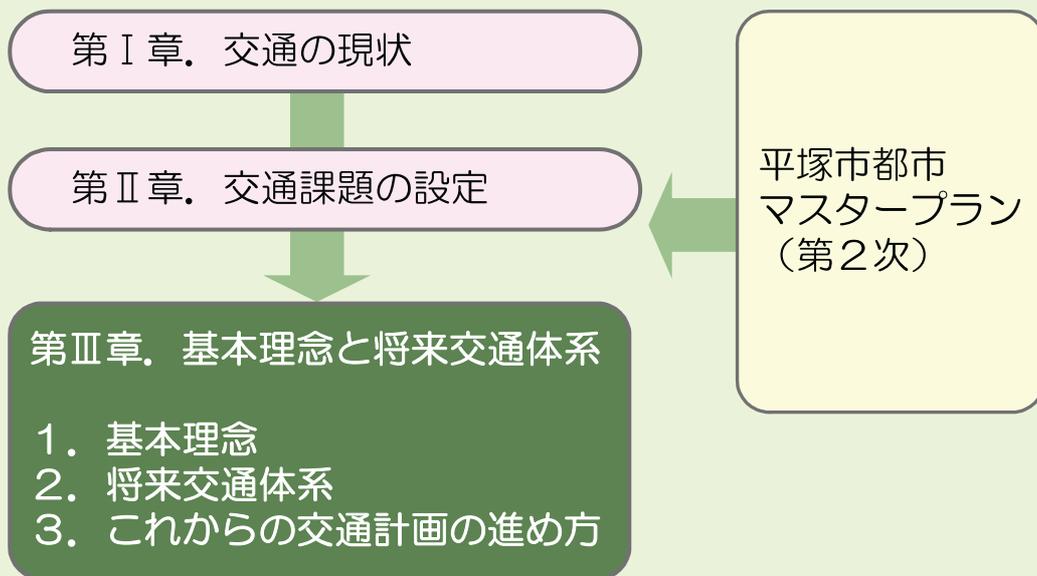
第Ⅲ章・基本理念と将来交通体系

本章では、本計画の「基本理念」、「将来交通体系」、「これからの交通計画の進め方」を示します。

基本理念は、「平塚市都市マスタープラン（第2次）」（以下、「都市マスタープラン」）の将来都市像の実現と第Ⅱ章で設定した交通課題への対応に向け、本計画を進める上での将来にわたる基本的な方針と位置づけます。

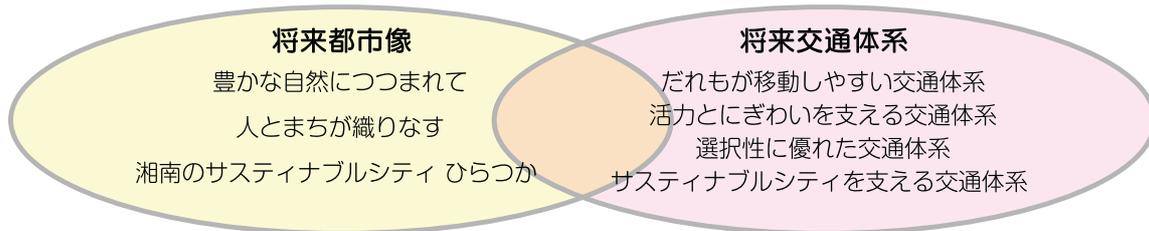
将来交通体系は、移動のしやすさを高めるために、交通手段の利用特性を踏まえた交通ネットワークの構成やこれを有機的に結びつける交通結節点の基本方針として位置づけます。

これからの交通計画の進め方は、将来交通体系の実現に向けた進め方の基本方針として位置づけます



1. 基本理念

- 「都市マスタープラン」の将来都市像『豊かな自然に囲まれて 人とまちが織りなす 湘南のサステナブルシティ ひらつか』を展望し、平塚市の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から定めた将来交通体系を踏まえ、平塚市総合交通計画の基本理念を次のとおりとします。



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

- これは、これまでの自動車に過度に依存した交通体系を見直し、まちづくりと一体となり将来にわたって誰もが安全・円滑に移動でき選択性に優れた交通体系のめざす方向を示したものです。平坦な地形や唯一の鉄道駅に集中している交通体系、東西、放射方向の幹線道路網を十分に活かし、自動車を使わなくても不便を感じさせないよう公共交通の利用促進と歩行者や自転車利用の安全性向上を基本に、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めざすものです。

2. 将来交通体系

- 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実現するため、各交通手段の利用圏域に応じた交通体系の構築をめざします。平塚駅から徒歩圏内（中心市街地）では徒歩と自転車、自転車の利用圏域では路線バスと自転車、これを超える地域は路線バスを基本とした交通体系の整備に向け、走行環境の向上を図るための交通ネットワーク、各交通手段の連携が進むよう交通結節点^{*}を配置します。
- 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します。また、東西方向に広域幹線道路を配置することにより、中心市街地や放射方向の目的交通以外の通過交通を適切に処理し、路線バス、自転車、徒歩の交通環境の保全、向上を図ります。
- 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し、移動のしやすさをより高めるため、まちづくりと一体的な交通環境の強化をめざします。
- 地域生活圏^{*}の形成に向けてはバス停などを拠点としたまちづくりを一体的に進め、歩行環境の向上、地域公共交通^{*}、交通結節点の強化をめざします。

将来交通体系を構成する将来交通ネットワークの配置の方向

| ネットワーク | めざす方向 |
|------------|---|
| 幹線道路ネットワーク | 自動車専用道路との有機的なネットワークを形成し交通渋滞の緩和を進めるとともに、中心市街地や放射方向の目的交通以外の通過交通を適切に処理し、路線バス、自転車、徒歩の交通環境の保全、向上を図るために、東西方向の広域幹線道路を配置します。 |
| 公共交通ネットワーク | 市内の公共交通の主体である路線バスは、定時性や速達性の向上を図るため、バイパス道路 [*] 等を活用して市外とを結ぶ幹線バス [*] と市内を運行する路線バスなどを配置します。路線バスの利便性を高めるため、バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）を配置します。 |
| 自転車ネットワーク | 平塚駅を中心とした放射方向の道路に日常的なネットワークを配置します。また、これを囲む広域自転車道路やサイクリングロードを配置し、レクリエーション機能の強化を図ります。 |
| 歩行者ネットワーク | 中心市街地内の移動のしやすさ、地域生活圏の形成を図るネットワークを配置します。 |

将来交通体系

交通ネットワーク

(幹線道路ネットワーク)

■ 自動車専用道路・広域幹線道路

(公共交通ネットワーク)

■ 鉄道

▨ 新しい交通システム (公共交通軸)

■ 幹線バス

■ 幹線バス以外の路線バス

WWW トランジットモール

(自転車ネットワーク)

■ 平塚駅を中心とした日常利用

●● 地域生活圏の日常利用

■ レクリエーションの利用

(歩行者ネットワーク)

■ 中心市街地内

■ 地域生活圏

交通結節点

○ IC (インターチェンジ)

○ 鉄道駅 (交通広場)

○ 主要なバス停

🚲 自転車等駐車場

平塚駅を中心とした交通体系

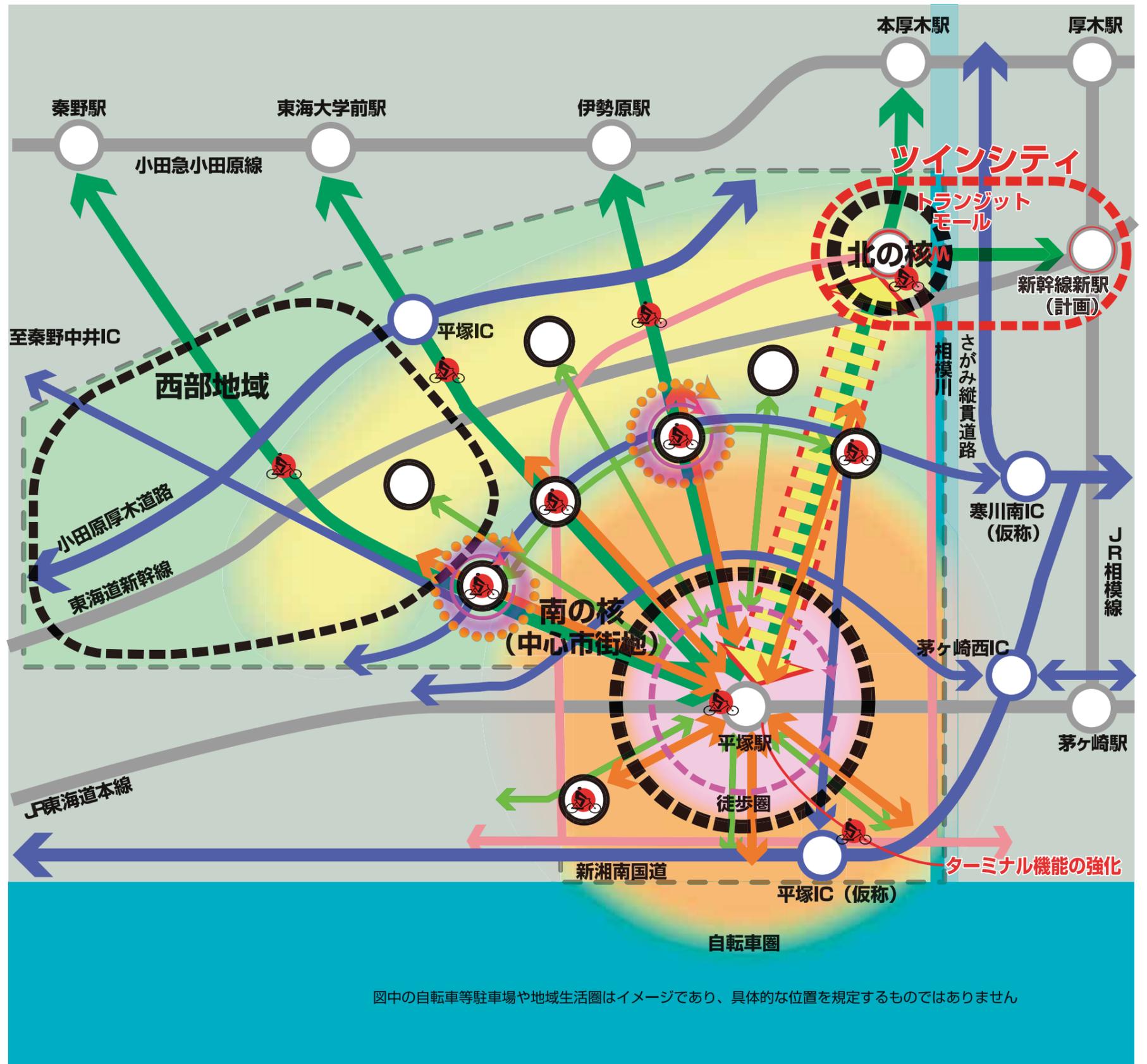
● 徒歩・自転車圏 (平塚駅からの徒歩圏)

● 自転車・バス圏 (平塚駅からの自転車圏)

● バス圏 (補完: 自動車)

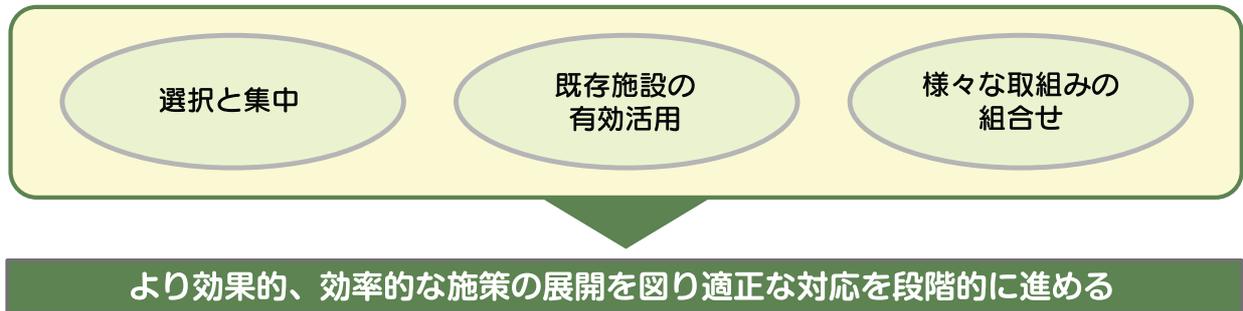
まちづくりと一体的な整備

○ 地域生活圏



図中の自転車等駐車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

3. これからの交通計画の進め方



- これからの交通計画の進め方は、「選択と集中」、「既存施設の有効活用」、「様々な取組みの組合せ」の考え方を基本として、より効果的、効率的な施策の展開を図り適正な対応を段階的に進めます。
- 将来人口の減少が予測される中で、交通の利便性を高めることは、定住化をより促進する政策的な課題でありその対応が必要です。そのためには、長期的な達成目標を見据え、直ぐに“100%”の対応に至らなくても段階的に、交通の利便性を高めることをめざします。
- 今後もさらに厳しい財政状況が続いていくことが予測されます。限られた財政状況の中、より効果的、効率的に将来交通体系の実現化を図るためには、交通問題が集中する地区や公共交通や自転車の利便性の向上など、特に重要な取組みを選んで集中的に進めます。
- 本市は、これまで道路整備等を進める一方で、バス停付近の自転車等駐車場の整備、路線バスの優先レーン、歩道や車道における自転車の走行位置の明示など、路線バスや自転車の交通環境の整備を進めてきました。今後はこうした既にある交通施設等を十分に活かしながら必要に応じて新たな取組みを検討します。
- 路線バスの利便性の向上を図るため、道路整備やバス専用レーン、公共交通優先信号、情報提供など、様々な取組みの組合せにより対策を進めます。