

第Ⅵ章・交通戦略プラン

本章は、第Ⅳ章の交通ネットワーク、第Ⅴ章の将来交通体系の構築に向けた取組み方策の実現に向け、より効果的、効率的に進める方策としての交通戦略を示します。その交通戦略プランとしては、全市的な交通戦略プランと平塚駅周辺地区の交通戦略プランの具体的な取組みの考え方を示します。

第Ⅰ章●交通の現状

第Ⅱ章●交通課題の設定

第Ⅲ章●基本理念と将来交通体系

第Ⅳ章●交通ネットワークの配置方針
及び都市計画道路の見直し方針

第Ⅴ章●将来交通体系の構築に向けた取組み方策

第Ⅵ章●交通戦略プラン

- 1.交通戦略プラン設定方針
- 2.全市的な交通戦略プラン
- 3.平塚駅周辺地区の交通戦略プラン

平塚市都市
マスタープラン
(第2次)

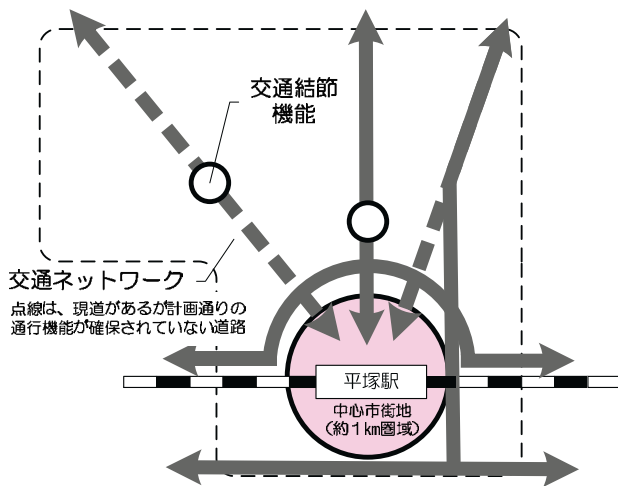
1. 交通戦略プランの設定方針

- 平塚駅周辺地区から放射状に道路網が配置されている本市において、平塚駅周辺地区は、交通渋滞の解消や交通の錯綜の対策、中心市街地の活性化の対応等の交通課題が集中しています。そこで、本計画では、既存交通施設の活用等による交通問題の解決や交通ネットワークの強化をめざす「ステージ1」、都市計画道路^{*}等の交通施設の整備を進め交通ネットワークの基盤（骨格）整備をめざす「ステージ2」、まちづくりと一体となり、将来交通体系の構築をめざす「ステージ3」による3段階の施策展開を図ります。
- 取組み方策は、展開時期の区分（短期・中期・長期）に従い進めていきます。その中で、特に交通ネットワークの構築等に係るものは、交通問題の対応やまちづくりと一体で、戦略的に進めていきます。
- 交通戦略プランは、ステージ1に係る取組み方策の中で、交通の現状から優先度が高いものや、取組み方策を一体的に進めることでより効果的なもの、ステージ2の交通ネットワークの基盤づくりに向け優先的に整備を進める幹線道路等を位置づけます。
- 平塚駅周辺地区は、交通の要衝として特有な問題が生じていることから、全市的な交通戦略プランと、平塚駅周辺地区の交通戦略プランを分けて検討します。

交通戦略プランにおける交通ネットワーク強化の方向

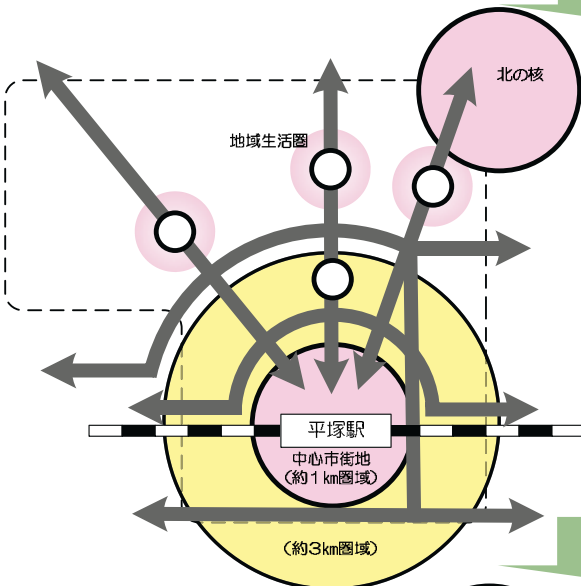
地域	交通戦略プラン	交通ネットワークの強化の方向			
		幹線道路ネットワーク	公共交通ネットワーク	自転車ネットワーク	歩行者ネットワーク
全市的	(1) 幹線道路ネットワークの優先整備路線	広域幹線道路	幹線バス	中心市街地内	あんしん歩行エリア
	(2) 朝の通勤時間帯のバス優先レーンの専用レーン化を主体とした取組み方策		幹線バス		
平塚駅周辺地区	(1) 平塚駅西口地区を中心とした自転車の走行空間の確保を図る取組み方策			中心市街地内	
	(2) 中心市街地への行きやすさ、中心市街地内の移動しやすさ（回遊性）の向上を図る取組み方策			中心市街地内	中心市街地内

まちづくりと一体となった本計画全体の展開



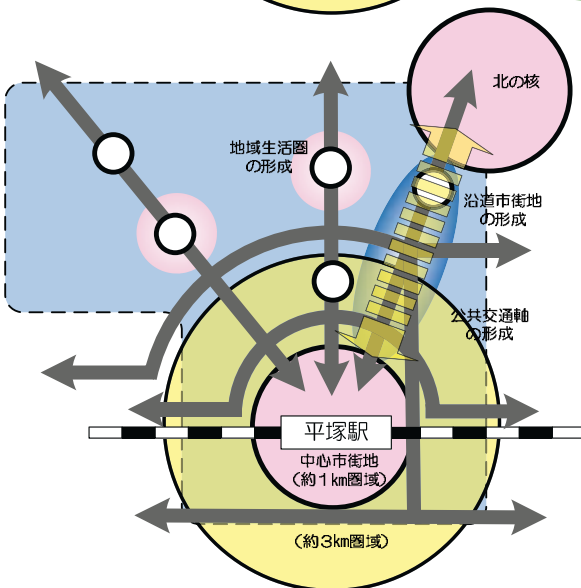
ステージ1

既にある交通施設の有効活用等を図りながら、平塚駅周辺地区（中心市街地）のいま起きている交通問題の解消や、全市的な交通ネットワークの強化、自動車を使わなくても不便を感じないまちづくり等を進めます。交通問題は、100%の解決に至らないまでも、少しでも緩和が進むようめざします。



ステージ2

平塚駅から概ね3km内（日常的な自転車の利用圏）の交通環境の整備をめざします。継続して上記の取組みの展開を図るとともに、都市計画道路等の交通施設の整備により、自転車や幹線バス等の交通ネットワーク体系の基盤（骨格）を整備し、環境負荷の低減や居住環境の向上をめざします。



ステージ3

まちづくりと一体となり、平塚駅から概ね3kmを超える地域の交通環境の整備をめざします。土地利用の展開や地域生活圏の形成と一体となり、より安全で快適な利便性の優れた交通ネットワークを確立します。

2. 全市的な交通戦略プラン

(1) 幹線道路ネットワークの優先整備路線

- 全体の交通戦略プランに基づき、交通ネットワークの構築に向け、優先的に整備を進める道路（以下「優先整備路線」）を位置づけます。

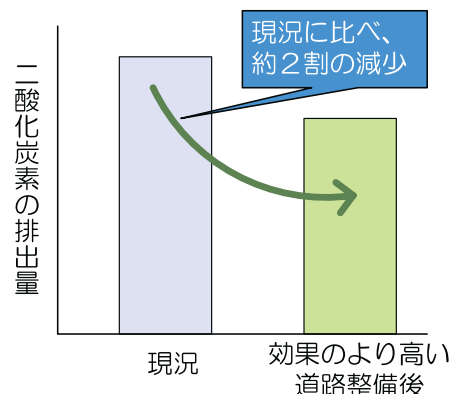
【優先整備路線の整備方針と整備効果】

交通ネットワーク	整備方針	整備効果	
幹線道路ネットワーク	①環境負荷の低減等を図るための道路渋滞の解消に効果的な道路整備 ②居住環境区*の保全を図る道路整備	二酸化炭素の排出量を対現況比 2割以上の削減	居住環境区の保全
公共交通ネットワーク	③幹線バスの実現化に向けた道路整備		幹線バスの運行速度の向上
自転車ネットワーク	④自転車ネットワークの実現化に向けた平塚駅から概ね1 km圏内の道路改良		平塚駅から概ね1 km圏内の幹線的な自転車ネットワークの確保
歩行者ネットワーク	⑤あんしん歩行エリア*内の道路、通学路の整備	交通事故の減少	

① 環境負荷の低減等を図るための道路渋滞の解消に効果的な道路整備

- 「かながわのみちづくり計画」（平成 19 年 10 月）では、平成 28 年度までに供用又は整備着手する道路として、新湘南バイパス、さがみ縦貫道路等の自動車専用道路や、都市計画道路 3・3・6 湘南新道の部分供用等が位置づけられており、本市を取り巻く広域交通網の強化が進められます。優先整備路線は、整備が予定されている広域交通網を活かし、市内の交通渋滞の緩和を効率的に進めるための幹線道路を位置づけます。

- 優先整備路線は、「どの道路から整備すると整備効果が高いか」を定量的に計算した結果から、走行速度の向上と迂回距離の短縮による二酸化炭素の排出量の削減効果が高い平塚海岸秦野線、八幡神社土屋線、湘南新道を優先整備路線とします。これらの道路整備により、二酸化炭素の排出量は現況に比べ概ね 2 割*の削減効果が予測されます。

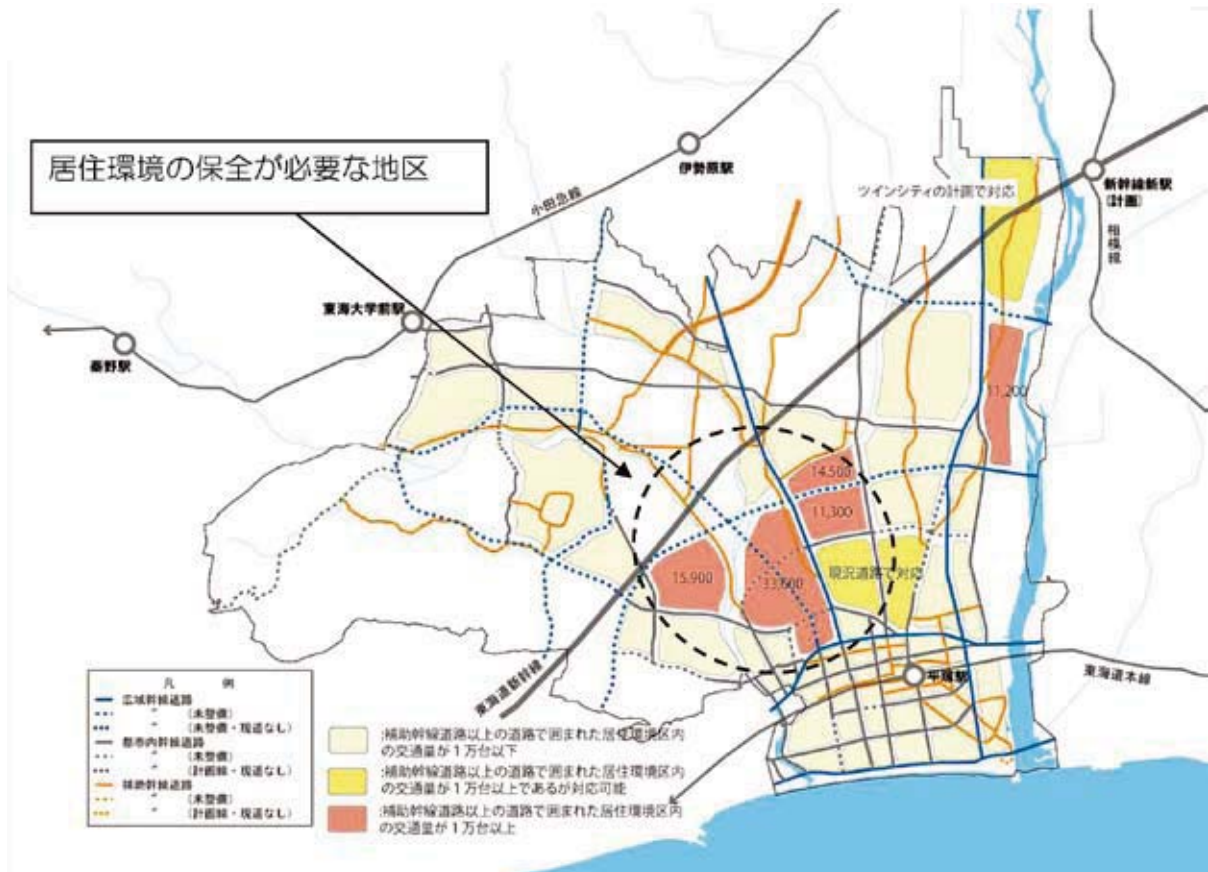


*）算定は 2005（平成 17 年度）道路政策評価通達集（道路広報センター発行）における「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」（平成 15 年 11 月）に準ずる
 二酸化炭素の排出量＝交通量×道路距離×排出原単位× 365

② 居住環境区の保全を図る道路整備

● 居住環境区*の保全を図っていくためには、幹線道路網によって地区の外かくを形成し、通過交通を排除するとともに、その区域内から発生する自動車交通を一定量以下に抑制することが必要です。神奈川県都市計画道路網再検討要綱（案）では、居住環境の向上が必要な地区として、幹線道路網で囲まれた居住環境区内の1日の交通量が10,000台*を超える地区としています。市内には、こうした地区が数箇所ありますが、特に、他の地区に比べ、幹線道路が不足し地区内の交通量が多い地区の改善を図るため、平塚海岸秦野線を居住環境の保全を図る道路として優先整備路線に位置づけます。

居住環境の保全が必要な地区



* 幹線道路網で囲まれた地区内に配置される6～7mの生活道路において、一般に全歩行者の平均待ち時間が2秒を越えると、危険を承知で無理な横断をする歩行者が発生しやすく、道路の交通量を250台/時以下に抑制する必要がある。この時、ピーク率を10%と考えると1日の交通量は約2,500台/日となる。幹線道路網で囲まれた地区内に十字に交差した生活道路が2本配置されている状況で計算すると、居住環境の保全を図るためには、生活道路の沿道から発生する交通量を10,000台以下に抑えることが必要になる。

③ 幹線バスの実現化に向けた道路整備

- 公共交通ネットワークは、公共交通軸の形成や幹線バス^{*}の実現化に向け、優先、専用レーンの整備を進め、在来の路線バスの再編を図っていきます。
- 南の核～西部地域～東海大学前駅、秦野駅を結ぶ幹線バスは、旧道をバイパスする道路が未整備であることから、その機能を有する平塚海岸秦野線、八幡神社土屋線を優先整備路線に位置づけます。
- 公共交通軸は、ツインシティの整備にあわせ、その整備を進めます。

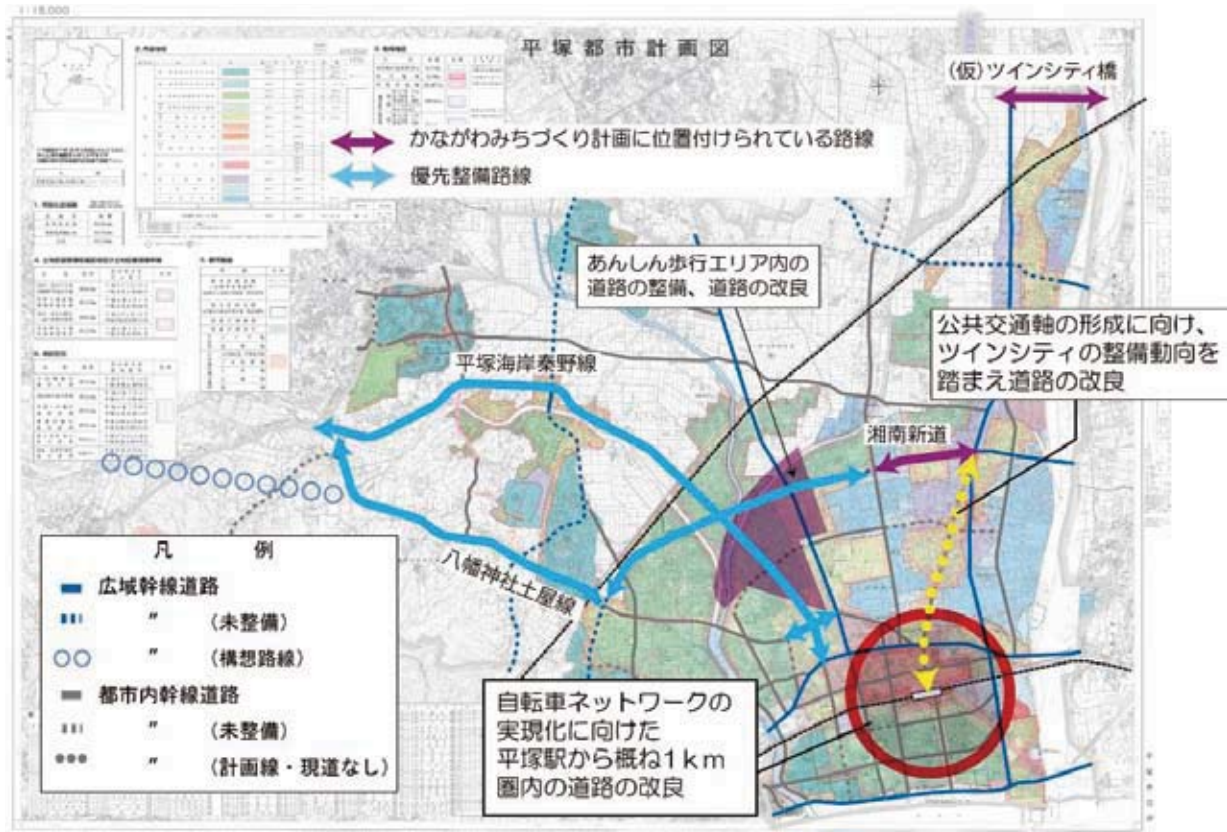
④ 自転車ネットワークの実現化に向けた平塚駅から概ね1 km圏内の道路改良

- 自転車の幹線的なネットワークは、交通が最も集中する平塚駅周辺の中心部から外側に向けて、その通行空間の確保を図ります。
- 平塚駅から概ね1 km圏内は、他の交通と分離した通行空間の確保をめざす地域です。この地域内の道路は、計画幅員どおりに整備が完了している道路でも、自転車の通行に必要な空間が十分に確保されていない道路が一部あります。こうした道路は、沿道施設へのアクセス（荷捌き等を含む）や歩行空間等に配慮し、車道部を含めた道路空間の再配分^{*}や歩道部を中心とした道路改良を優先整備路線に位置づけます。

⑤ あんしん歩行エリア内の道路の整備、通学路の改良

- あんしん歩行エリア内^{*}の道路（都市計画道路^{*}以外の幹道等を含む）、通学路を優先整備路線に位置づけます。

優先整備路線構想図



構想路線については、概ねのネットワークを表示したもので、位置を示したものではありません

(優先整備路線の進め方)

- かながわのみちづくり計画や、県道のバイパス機能を有する道路として位置づけられている優先整備路線は、国や県の道路管理者に対し整備の要望を積極的に働きかけていきます。
- 現時点で事業主体が明確でない路線については、これまでの計画の経緯や関係機関との調整を進め事業主体を明確にするとともに、優先整備路線の担う交通機能を考慮し、より円滑に事業化が進むよう戦略的な整備に努めます。

(2) 朝の通勤時間帯のバス優先レーンの専用レーン化を主体とした取組み方策

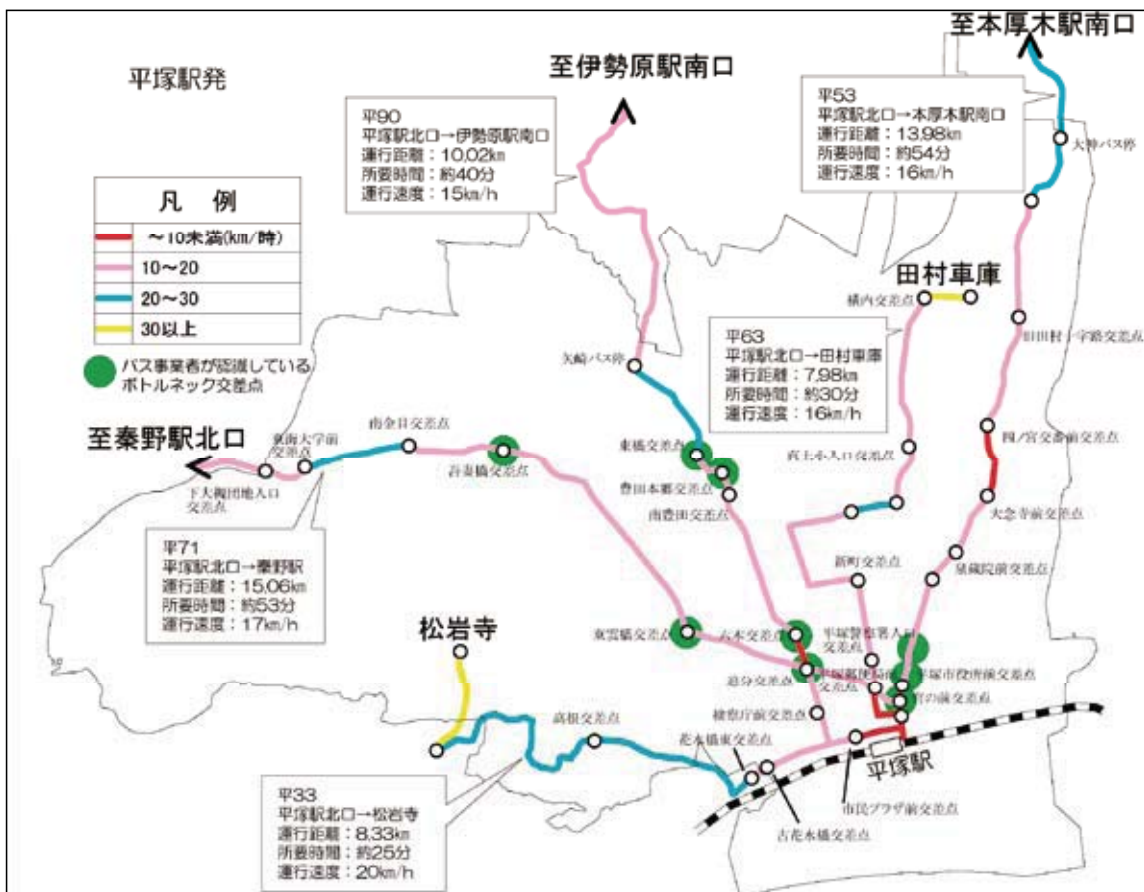
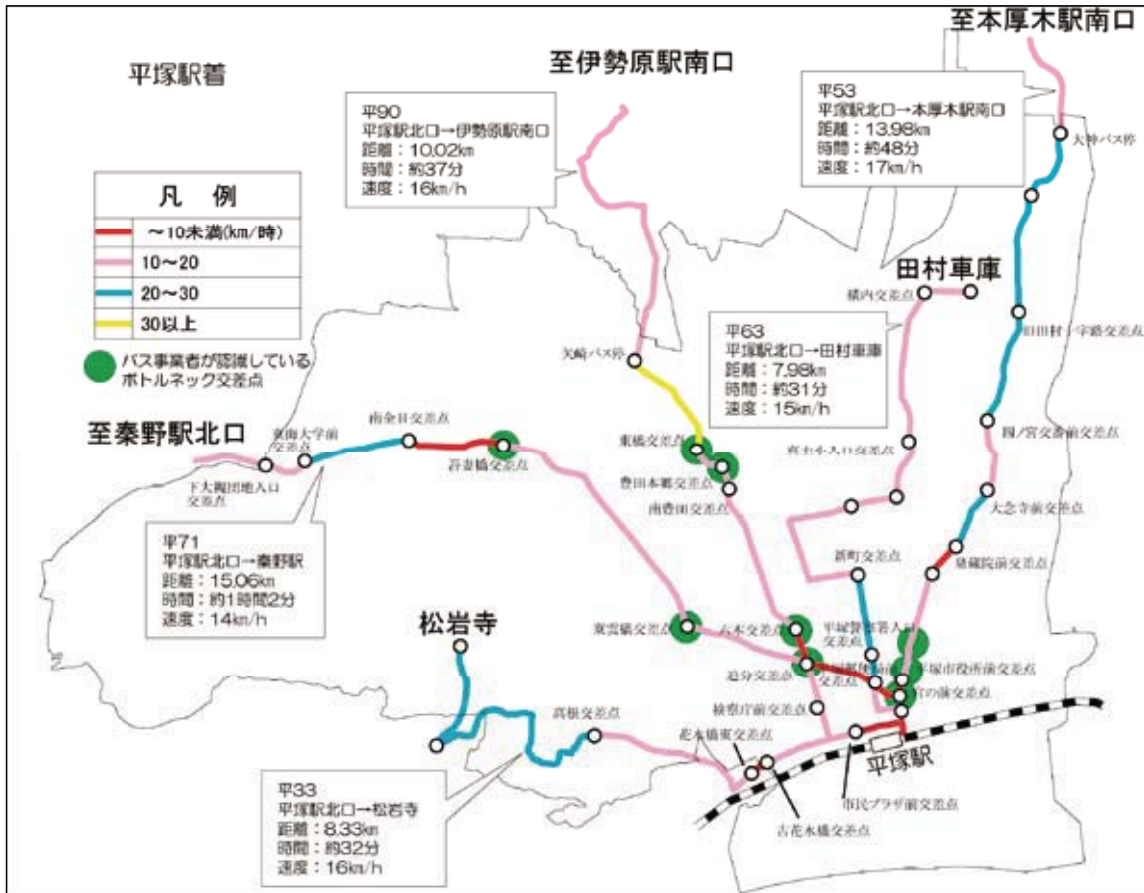
① 交通の現状

- 主要な路線バスの現在の走行環境をみると、午前7時台、午後5時台ともに、停止時間を含む運行速度の大半が20km/hを下回っており、特に平塚駅北口～本厚木駅線、平塚駅北口～秦野駅線では所要時間が1時間を超えるなど、定時性、速達性が低下しています。
- 路線バスが停止する時間の中には、バスの乗降時間も含まれますが、その多くは信号待ちや道路渋滞によるものです。運行速度が特に低下している区間は、バス事業者へのヒアリングで確認したボトルネック交差点*の付近を中心に生じており、特に平塚駅周辺は10km/hを下回っているのが現状です。

バス事業者へのヒアリングによる路線バスの走行環境の状況

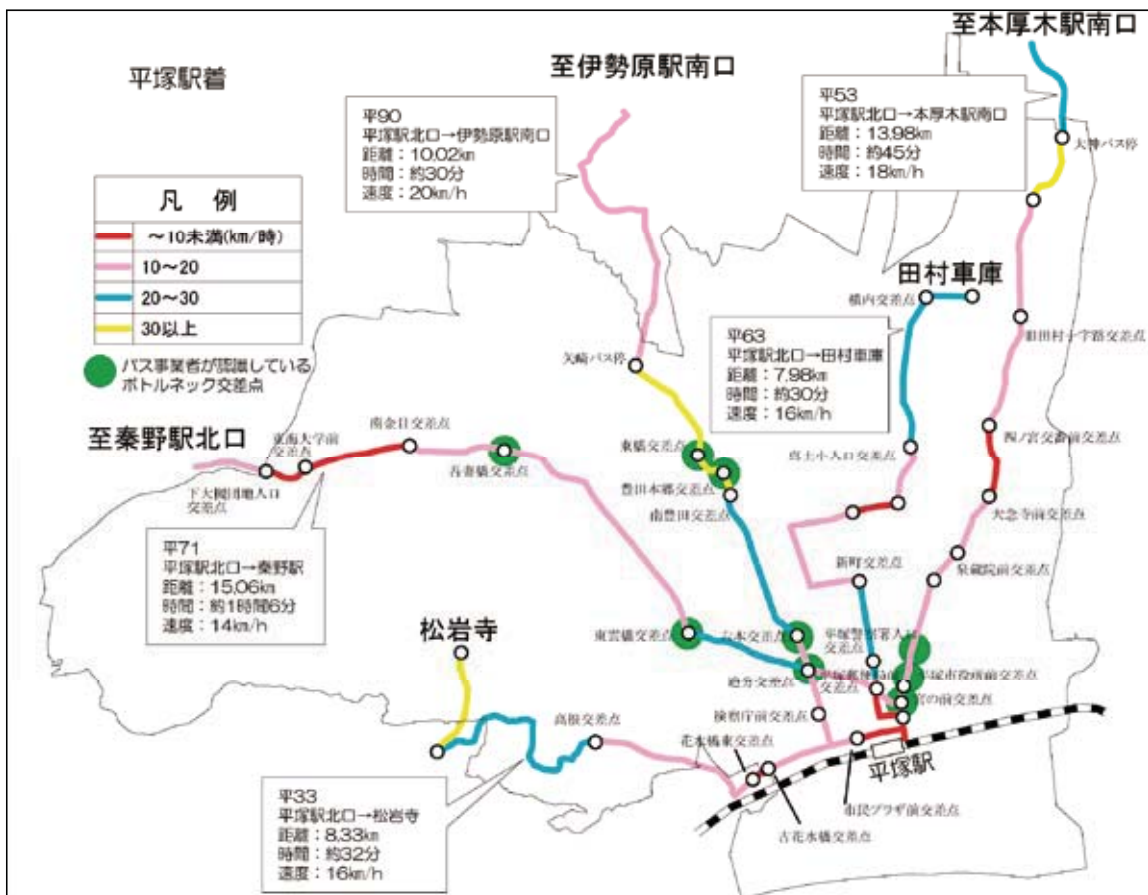


【午前7時台】の主要な路線バスの走行速度



平成 21 年 11 月 20 日 (金) バス旅行時間調査

【午後5時台】の主要な路線バスの走行速度



平成21年11月20日(金)バス旅行時間調査

② 解決に向けた基本的な考え方

(課題)

- 広域的な交通軸上を運行している路線バスの一部の区間では、通勤・通学時間帯（午前7～9時）に、バス優先レーン*を設置しています。しかし、信号待ちやバスの乗降等による停止時間を除く、午前7時台の平塚駅に向かう上り方向の走行速度は概ね 20km/h を下回り、バス優先レーンの十分な効果が得られておらず、走行速度の向上が課題です。

朝7～9時のバスレーンの位置図（実線：専用レーン、点線：優先レーン）



主要な路線バスの午前7時、午後5時の走行速度（停止時間を除く）

路線バス	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	
		午前7時台	午後5時台	午前7時台	午後5時台
平53系統 平塚駅北口～本厚木駅南口	約14km	19.0	26.4	25.5	14.4
平71系統 平塚駅北口～秦野駅	約15km	19.7	20.3	25.3	20.7
平90系統 平塚駅北口～伊勢原駅南口	約10km	16.7	21.6	15.7	25.6

平成 21 年 11 月 20 日 (金) バス旅行時間調査

(基本的な考え方)

- 路線バスの走行速度を高めるため道路整備やボトルネック交差点[※]の改良を進めることが必要です。
- バスの走行速度を向上させるよう既存のバス優先レーン[※]を活用し、専用レーン化を検討します。
- 幹線バス[※]の整備に向け、バス事業者等の関係機関と一体となり、走行環境の整備や交通結節点[※]の強化等、様々な取組みを検討します。

③ 短期的な取組み方策

- 幹線バスの整備に向け、バス優先レーンの専用レーン化の社会実験を検討します。
- バス専用レーン[※]等の実験の検討に際しては、実態調査や交通シミュレーション[※]等による効果と影響を検討し、その妥当性を判断します。
- 特に、平塚駅から伊勢原駅を結ぶ路線バスは、既に駅間を結ぶ広域的な交通軸としての機能を有しており、他の路線に先駆けて幹線バスの整備に向けた取組みをあわせて進めます。検討を進める中で、幹線バス整備のノウハウを蓄積し、他の幹線バスの整備に努めます。
- バス優先レーンの連続性が一部欠けている区間では、新規バスレーンの検討を進めるとともに、速達性の向上を図るため、旧道からバイパス道路[※]（平塚伊勢原線）への一部ルートの変更を検討します。
- 豊田本郷駅バス停は、平塚駅に向かう方向で、自転車等の駐輪がみられます。「都市マスタープラン」の地域別方針において、バス停の周辺地区は、地域生活に密着した店舗や事務所等の誘致が位置づけられており、沿道の建物の新設や改築にあわせて交通結節点の拡充を検討します。バスの沿道住民や企業に対しては、情報提供等を行う等、モビリティ・マネジメント[※]をあわせて検討します。



豊田本郷駅バス停（平塚駅に向かう方向）

【幹線バスの整備に向け、定時性・速達性の向上を主体とした取組み案】

目的		取組み
定時性・速達性の向上		幹線バス*上のボトルネック交差点*の短期的な取組みの検討、実施
		バス専用レーン*の社会実験の検討・実施 (午前7～9時)
平塚駅北口～伊勢原駅南口を結ぶ幹線バスの整備に向けて	走行環境の整備	バス優先レーン*の延伸
		一部ルートの変更
	交通結節点*の拡充	一部バス停の移設検討
		バス停の待合い環境の整備
		バス停付近の自転車等駐車場(サイクル&バスライド)
	情報提供の強化	沿道住民等、駅等での時刻表配布
		バスロケーションシステム等を活用した到着時刻予測情報の提供の検討 (例えば、平塚駅の到着時間：旧道経由のバス〇分、平塚伊勢原線経由のバス〇分)
	まちづくりとの一体整備	沿道の建物の新設や改築にあわせた交通結節点の拡充
バス停周辺における地域生活圏*育成の検討		
車利用の仕方の工夫や行動の変化を促進	モビリティ・マネジメント*の検討 バス沿道の職場、沿道住民等	

- 計画の検討や社会実験等は、バス事業者等の関係機関と調整し、その実現化を進めます。

幹線バスの整備に向け定時性・速達性の向上を主体とした短期的な取組み（案）



④ 期待される効果

- 定時性、速達性の向上による通勤目的の自動車利用の転換、走行速度の向上による二酸化炭素排出量の削減等の効果があります。試算では、路線バスの運行速度が5km/h速くなると、所要時間は5～10分短縮され、二酸化炭素の排出量が約8%削減されます*。

*）算出根拠は、2005（平成17年度）道路政策評価通達集（道路広報センター発行）における「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」（平成15年11月）における一般道路の大型車の二酸化炭素原単位

3. 平塚駅周辺地区の交通戦略プラン

(1) 平塚駅西口地区を中心とした自転車の走行空間の確保を図る取組み方策

①交通の現状

(平塚駅西口周辺)

- 平塚駅西口周辺地区は、朝の通勤時間帯において、歩行者、自転車、自動車が錯綜します。

平塚駅周辺の自転車の走行で危険を感じる箇所の状況



資料：自転車利用者アンケート調査*

- 平塚駅花水線の自転車の走行空間は、交通規制により歩道上を押し歩いて歩く以外、車道になります。車道は、タクシー乗場、送迎車両、荷捌き車両により、自転車の走行空間が確保されていないのが現状です。自転車等駐車場の出入口は、朝の通勤時間帯において、自転車の主動線に対し反対車線に面しているため、自転車は歩道の通行や、車道を逆走しやすい状況にあります。
- 平塚駅西口周辺や駅前大通り線東側の宮の前の市道等では、自転車と自動車、歩行者が錯綜する道路や交差点があり、その改善が求められています。

- 朝のピーク時となる7～8時の自転車交通量（往復）は、平塚駅花水線で約850台、南町通東浅間線で約390台であり、道路構造令における他の交通と分離が必要な1時間80台以上を大きく上回ります*。
- 平塚駅花水線は、駅への送迎車両が約150台（両側合計）、タクシーや荷捌き車両等により、本来自転車が通行すべき車道の歩道側は通行できない状況です。
- 平塚駅花水線と南町通東浅間線との交差点（下図①）では、南町通東浅間線からの右折車と、西口東地暫定自転車駐車場方面に向かう自転車が交錯します。各々の交通量は、右折する自動車が95台、直進する自転車が269台であり、自転車の約4割は右折車と交錯します。
- 平塚駅花水線と海岸南中線の側道との交差点（下図②）では、側道の自動車と平塚駅方面に向かう自転車が交錯します。各々の交通量は、側道の自動車が178台、自転車が507台であり、自転車の約4割は自動車と交錯します。

（駅前大通り線東側の宮の前の市道等）

- 駅前大通り線東側の宮の前の市道等は、国道1号以北の地区と平塚駅を結ぶ自転車や歩行者の主動線として利用されています。
- 朝のピーク時となる午前7～8時の自転車交通量は536台です。市道宮の前2号線との交差点（下図③）では、一時停止の信号表示があるものの、自動車交通量往復は221台であり、自転車交通量の約4割は自動車と交差します。

*）交通量は平成21年10月29日（木）に実施した実態調査結果 以下同様

午前7～8時の交通流動状況



② 解決に向けた基本的な考え方

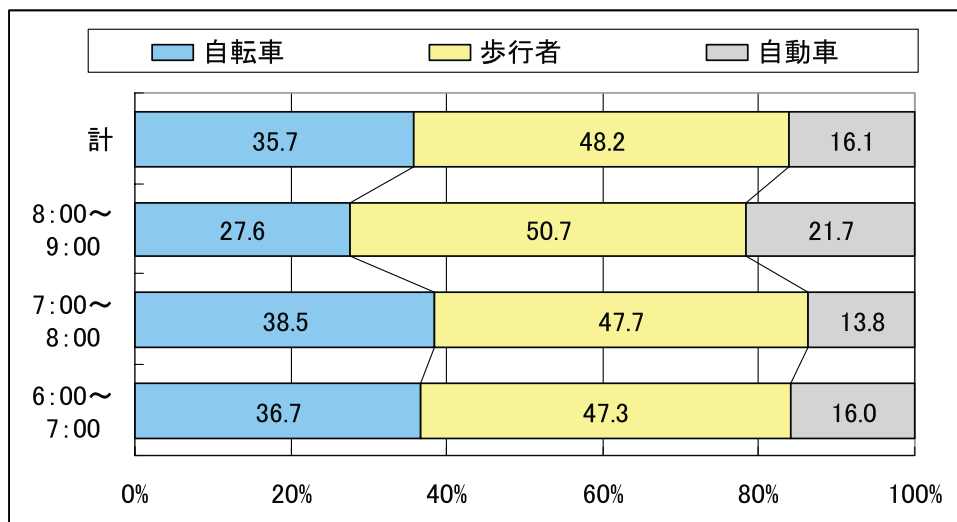
(課題)

- 歩行者、自転車、自動車の交通動線の錯綜の解消が課題です。
- 平塚駅西口西地、平塚駅西口東地の自転車等駐車場の整備にあわせた、安全で快適な通行空間の確保が課題です。

(基本的な考え方)

- 平塚駅花水線は、平塚駅へのアクセス以外にも、駅に目的を持たない自動車の通行（通過交通）があります。午前7時から8時の1時間の海岸南中線から平塚駅花水線に流入し平塚駅方面に向かう自動車は275台、このうち、送迎や荷捌き車両等の目的交通は131台であり、約5割は通過交通です。同時間帯の平塚駅に向かう平塚駅花水線の断面交通量は、約5割が歩行者、約4割が自転車です。その割合から歩行者、自転車の快適性、安全性を第一に考えます。

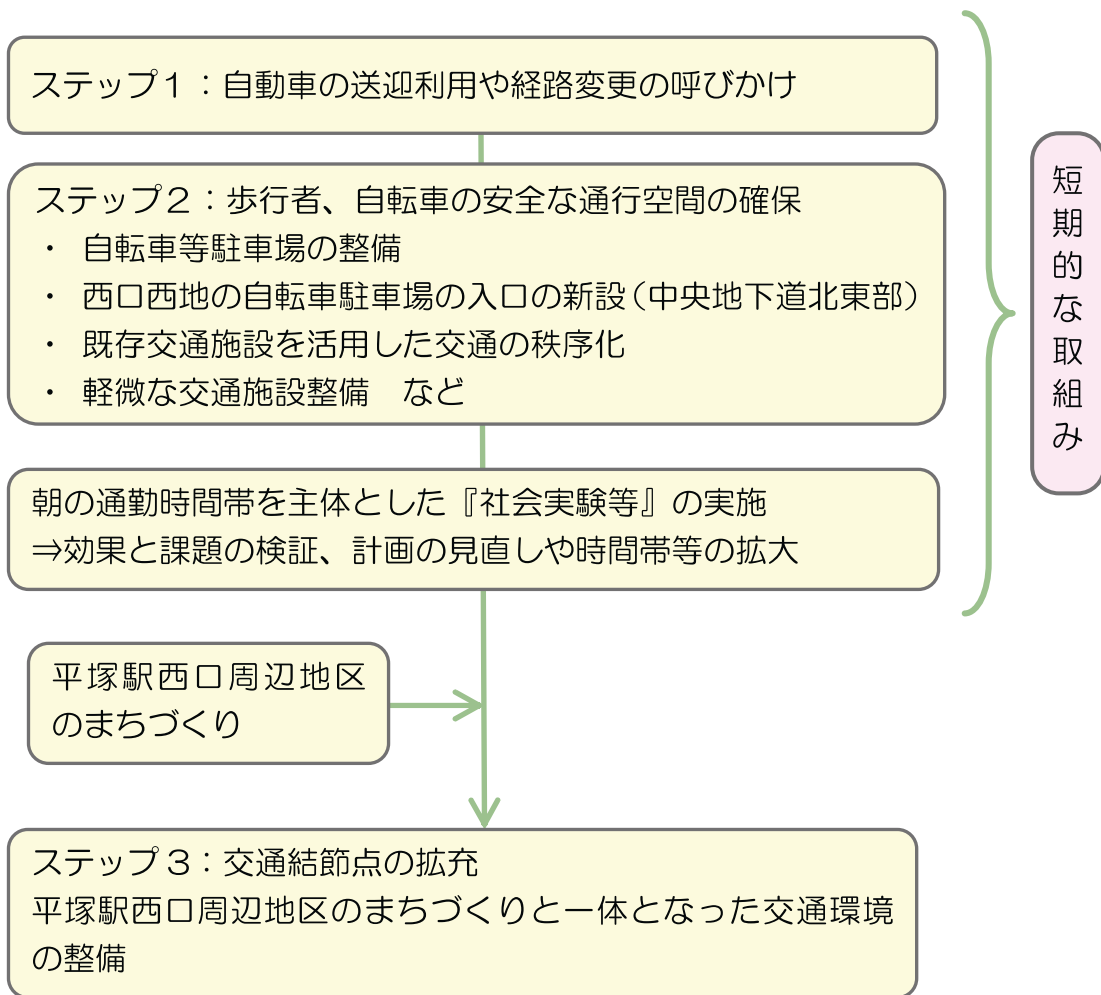
海岸南中線から平塚駅花水線に流入し平塚駅方面に向かう交通の内訳



資料：平成21年10月29日（木）実態調査結果

- 将来的には、平塚駅西口周辺地区のまちづくりと一体となった交通環境の整備を進め、その対応を図ります。
- 当面は、車道での自転車の通行空間の向上を図るため、自動車の送迎（北口広場の利用等）や経路変更を呼びかけ、既存交通施設を活用した交通の秩序化を進めます。特に平塚駅花水線は、朝の通勤時間帯以外も、基本的には自転車の通行空間の確保が必要になることから、自転車等駐車場への新たな入口の確保や朝の通勤時間帯における自転車等駐車場への通行確保等の社会実験を行い、効果と課題を検証し、時間帯の拡大や交通施設整備を進めます。

平塚駅西口周辺地区における交通環境の向上に向けた段階方針

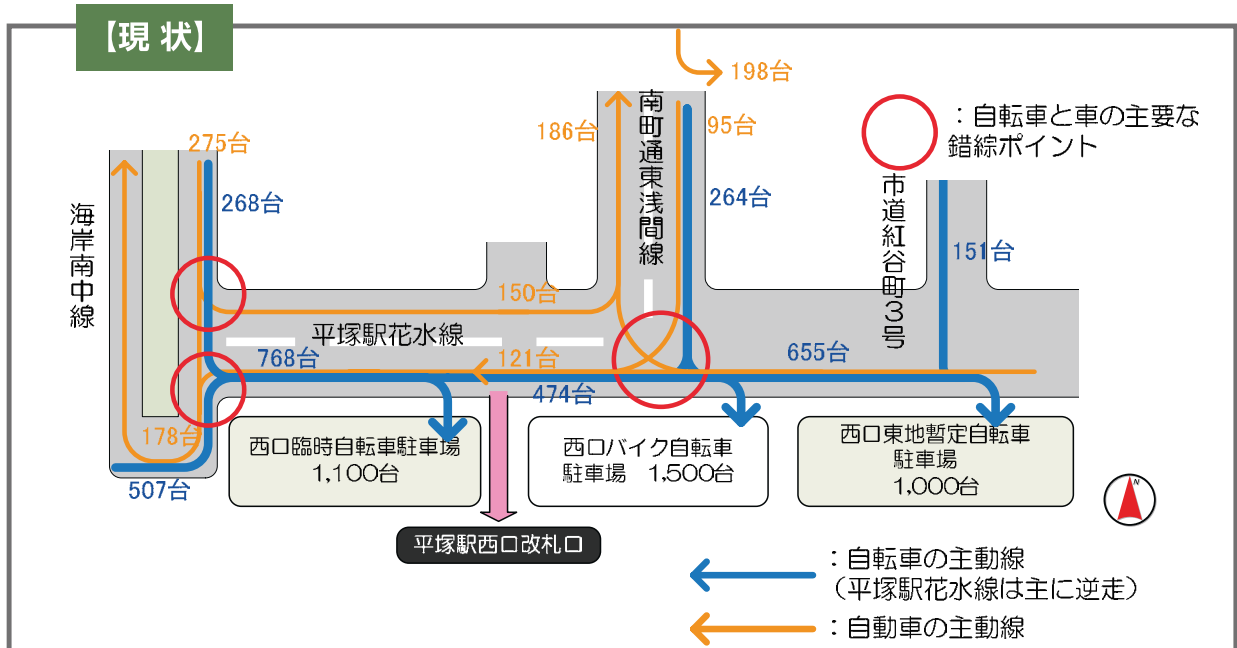


③ 円滑な交通動線の考え方

- 取組みを進めるにあたり、関係機関との協議会を立ち上げます。
- 平塚駅花水線は、自転車の安全で快適な通行空間の確保をめざします。
- 自転車等駐車場の整備により、交通流動の変化が予測されます。平塚駅西口西地の自転車駐車場の整備に平塚駅の西側方面からの自転車を駐輪させ、平塚駅西口東地の自転車等駐車場に駅前大通り線に現在路上駐輪している自転車を含まれ北側方面からの自転車を駐輪させるよう誘導します。
- 交通動線の処理は、こうした自転車流動に即し、交通動線の錯綜を緩和させるよう努めます。

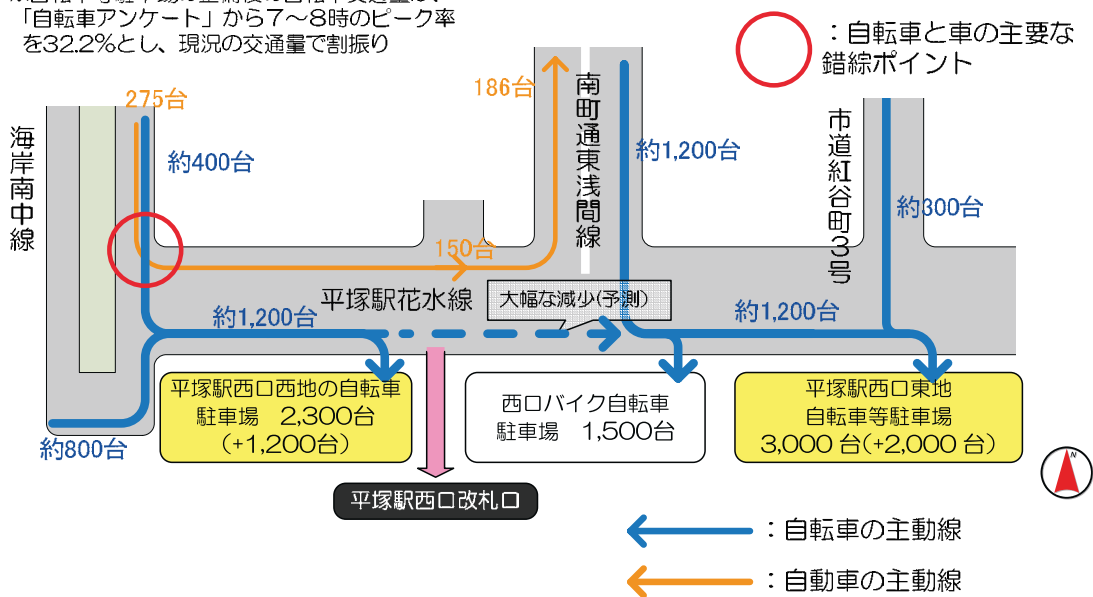
短期的な自転車と車を錯綜させないための交通処理の考え方（その1）

台数は午前7～8時の交通量



【①自転車動線を尊重し車の錯綜を緩和させるための交通処理】

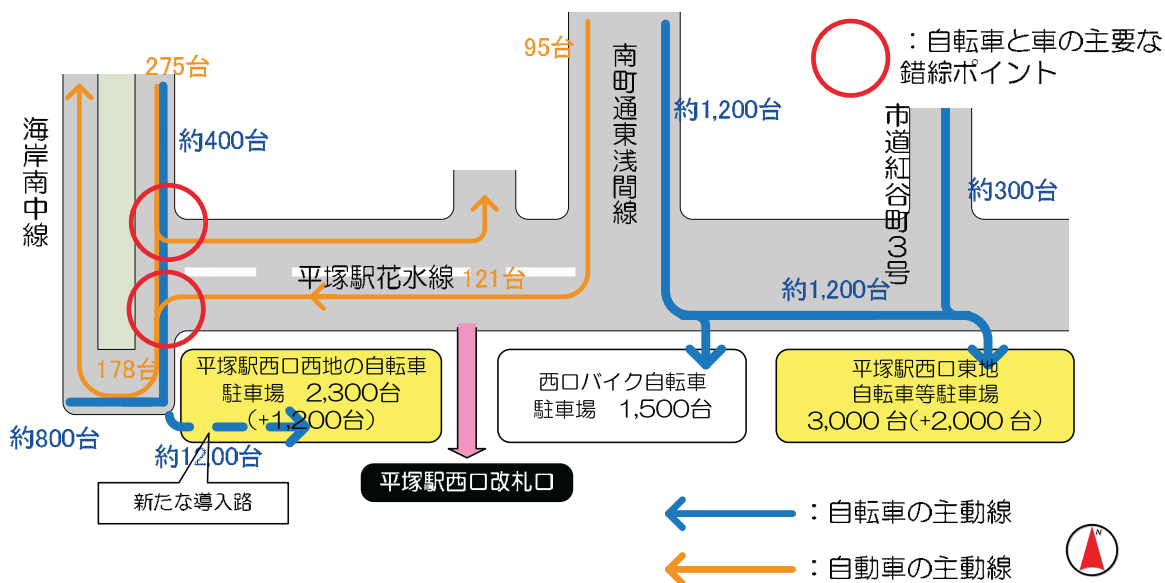
※自転車等駐車場の整備後の自転車交通量は、「自転車アンケート」から7～8時のピーク率を32.2%とし、現況の交通量で割振り



- 平塚駅西口西地の自転車駐車場の整備に伴い、新たな導入路を検討し、導入路を整備することにより、平塚駅花水線の自転車交通量の負荷は大幅に減少し、自動車との交通の錯綜が軽減することが予測されます。その場合、原則的に南町通東浅間線の通行空間の向上のみが必要になり、平塚駅花水線の自動車通行は、ほぼ現況並みの通行環境が保てると考えています。取組みは、円滑な交通動線の確保に加え、荷捌き車両スペースの確保、タクシー乗場の移設、ラスカ駐車場のアクセス路の変更等をあわせて検討します。

短期的な自転車と車を錯綜させないための交通処理の考え方（その2）

【②自転車等駐車場への新たな導入路が整備された場合の交通処理】



④ 期待される効果

- 平塚駅西口周辺地区の自転車等駐車場の利用者が日常的に感じている交通事故等への危険性の低下、歩行者の安全性の向上等の効果があります。また、自動車の利用者が望む自転車の改善点*として「通行する道路が自動車と混在して危険なため、安全な通行を確保」が最も多いことから、自動車利用からの転換の効果があります。

）駐車場利用者アンケート調査

(2) 中心市街地への行きやすさ、中心市街地内の移動しやすさ(回遊性)の向上を図る取組み方策

① 交通の現状

- 現在、中心市街地を訪れる人の交通手段は、自動車が最も多く、次に自転車、路線バスとなっています。
- 中心市街地での自動車駐車場は足りていますが、買物客等の一時貸し自転車等駐車場は、不足しています。紅谷町のパールロード等を中心に、道路上に自転車やバイクが駐輪しており、歩行者の安全で快適な歩行空間を阻害しているとともに、まちの景観を低下させています。

② 解決に向けた基本的な考え方

(課題)

- 地元商店街と協力して、店舗の魅力を高めるとともに、交通環境の改善を図ることにより、中心市街地により多くの人を呼び込むことが課題です。
- 平塚駅周辺の駐車場は、総量的には足りており、空いている駐車場への誘導等を進めることが課題です。
- 中心市街地への行きやすさの向上を図るため、路線バスは、バス停での待合い環境の向上や運行情報の提供等に加え、手荷物の配送サービスの対応等が課題です。
- 中心市街地内の回遊性を高めるため、一時貸し自転車等駐車場の整備促進を図るとともに、特に自転車の走行や止め方に関するルールづくりが課題です。

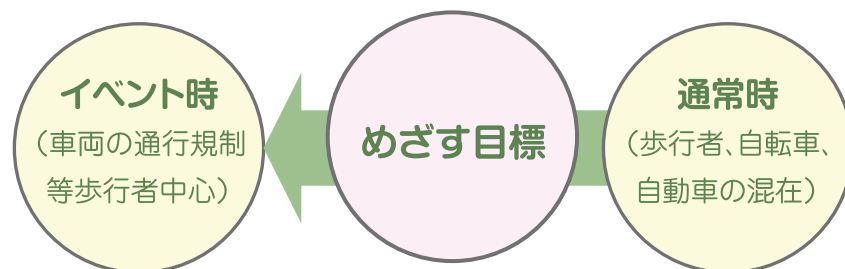
(基本的な考え方)

- 公共交通の利用促進と中心市街地の活性化を図るため、付加価値サービス等による買物と交通の一体的なサービスの向上を進めます。
- 回遊性(移動のしやすさ)の向上は、車両規制を伴う歩行者中心のイベントにおける“にぎわい”の創出に近づけるよう、その取組みを進めます。



イベント時のにぎわい

中心市街地の回遊性を高める交通環境整備の方向性



③ 短期的な取組み方策

- 交通施設等の整備は基本的に市が進めますが、その他の取組み方策については、地元商店街、交通事業者等が主体的に行うことができるよう交通エリアマネジメント^{*}などの手法を用います。市は、計画のアドバイスや関係機関との調整等に対して支援を行います。関係機関との検討については、協議会を立ち上げ進めます。
- 取組み方策は、調整が整ったものから、順次進めていきます。また、社会実験等が必要なものについては、より多くの人が集まる七夕まつりなどのイベントにあわせて行い、その効果を検証します。

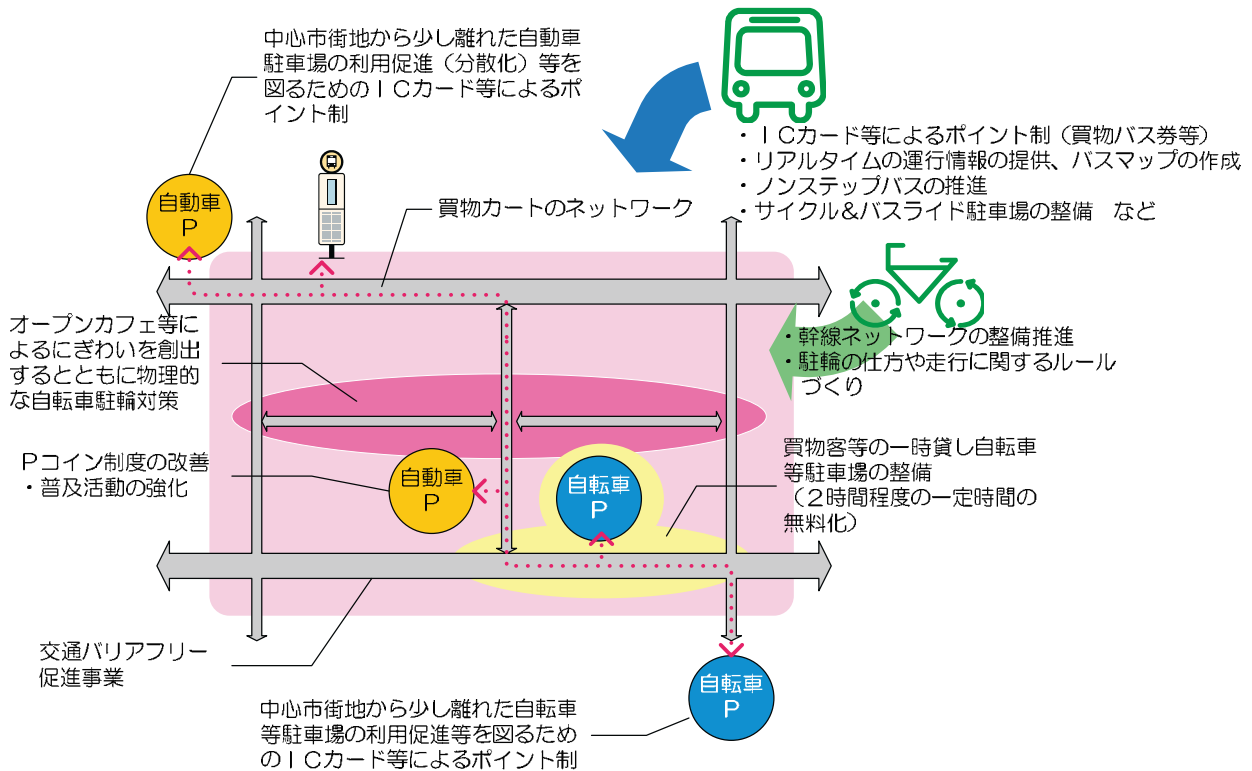
【中心市街地への行きやすさの向上】取組み方策

取組み方策		
路線バス	付加価値サービスによる利用促進	ICカードを活用したサービスポイント等（お買物バス券）の検討・実施 （例：金沢市エコポイント [*] 、衣笠サービスポイント）
	手荷物の配送サービスの対応等	商店街の買物カート利用の検討 （商店街と主要なバス停、自転車等駐車場等を買物カートとで連絡）
	交通結節点 [*] の強化	バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）の整備（平塚駅から概ね3kmを超える地区）
	情報提供の強化	携帯電話、パソコン等からのリアルタイムの運行情報の提供の実施
		バスマップの作成（民間企業、店舗等の広告付き等の検討）
交通バリアフリー化 [*]	ノンステップバス [*] 推進事業の実施	
自転車	走行環境の向上	自転車走行環境整備計画の作成・実施（幹線ネットワークの整備推進）
自動車	駐車しやすさの向上	Pコイン制度の改善・普及活動の強化
		駐車場空き情報提供の支援

【中心市街地内の移動のしやすさ（回遊性）の向上】 取組み方策

取組み方策	
交通バリアフリー化*	交通バリアフリー促進事業の実施
中心市街地の買物客の駐輪対策	買物客等の一時貸し自転車等駐車場の整備（2 時間程度の無料化の検討）
	自転車等駐車場整備補助金の創設による自転車もしくはバイク（自動二輪を含む）駐車場の整備
	買物客等の駐輪の仕方、走行に関するルールづくりと運用の検討
	自転車等駐車場利用の促進を進めるための IC カード等によるサービスポイント等の検討
	オープンカフェ等の検討
休憩、にぎわいの創出	
手荷物の配送サービスの対応等	商店街の買物カート利用の検討 （商店街と主要なバス停、自転車等駐車場等を買物カートとで連絡）

中心市街地の活性化に向けた交通環境整備のイメージ



★実施主体、時期等については、今後、地元商店街等の関係機関と調整します。

④ 期待される効果

- 中心市街地に訪れる人が増えることにより、経済効果や交通課題への対応が図られる効果があります。取組み方策の展開により、路線バスの利用者が増え、それに応じて昼間のバスの運行本数が増えるなど、路線バスの利便性が向上します。中心市街地への移動は自動車の利用が最も多く、特定の駐車場では入庫待ちが発生している中で、路線バスの利便性の向上により、自動車からの転換が促され、環境負荷の軽減や高齢者等においては安全性が向上します。
- 紅谷町のパールロード等を中心とした違法路上駐輪の削減により、交通バリアフリー化^{*}や都市防災の向上などの効果があります。