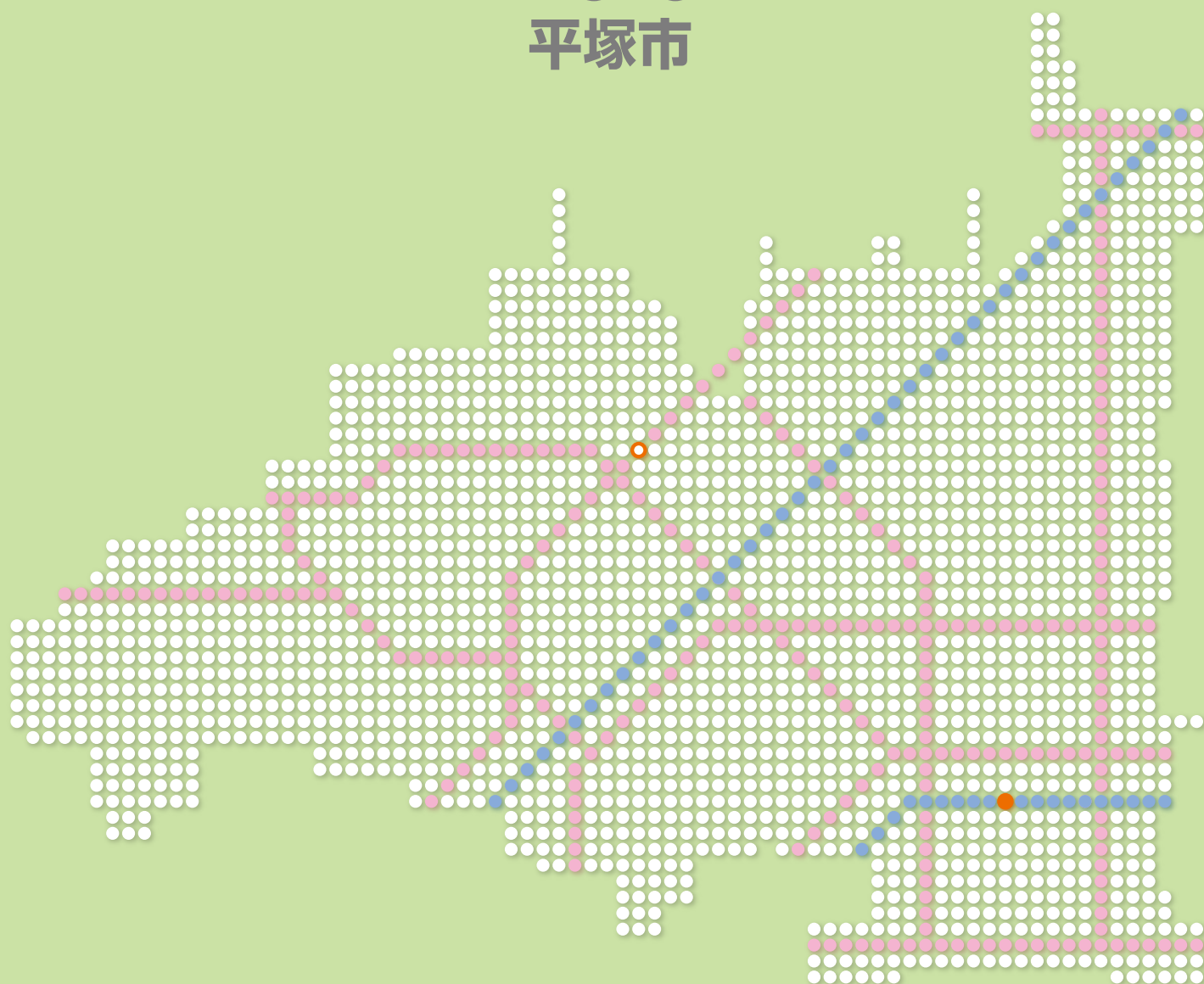


平塚市総合交通計画



2010
平塚市



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に向けて

平塚市は、戦災の復興を基に道路基盤が築かれ、唯一の鉄道駅であるJR東海道線平塚駅を交通の拠点として、道路網や路線バス網が形成されています。また、市域の大部分が平坦な地形であることから、通勤や通学、レクリエーションなどの移動手段として、多くの市民が自転車を利用しております。

そのような中で、社会経済を取り巻く環境は大きく変化し、高齢社会への対応、中心市街地の活性化、環境負荷の低減をはじめ、交通混雑の解消や路線バスの利便性向上、さらにさがみ縦貫道路等の広域交通への対応など、交通機能に関する課題も多岐にわたり生じています。

このような都市の特性や交通課題を踏まえ、本市が21世紀に持続可能な都市として、魅力高め、活力を持続していくためには、まちづくりの骨格をなす総合的な交通政策を早急に定める必要がありました。

平成20年に策定した本市まちづくりの根幹となる平塚市都市マスタープラン（第2次）の中で、本市の目指すべき将来都市像を「豊かな自然につつまれて 人とまちが織りなす 湘南のサステナブルシティ」と掲げています。このプランを基に、平塚市総合交通計画では、これまでの交通体系から方向転換を図り、「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」を基本理念として、様々な交通施策を戦略的、一体的に進めてまいります。

平塚市総合交通計画を着実に実現し、より効果的、効率的な交通施策の展開を図るためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を担い、また、これまで以上に連携を強め、協働して取り組んでいく必要がありますので、皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、本計画の策定にあたり、熱心にご議論いただきました検討会議の委員の皆様をはじめアンケート調査やパブリックコメントなどを通じて貴重なご意見をお寄せいただきました多くの皆様に心からお礼申し上げます。

平成22年（2010年）4月

平塚市長 大藏 律子



目次

序章 ● 総合交通計画策定の趣旨 1

1. 総合交通計画とは 1
2. 計画の位置づけ 1
3. 計画の目標年次 3
4. 将来人口フレーム 3
5. 将来交通量の見通し 3
6. 計画策定に際して配慮すべき視点 3
7. 計画の構成 6

第Ⅰ章 ● 交通の現状 7

1. 交通手段別の現状 7
2. 道路の利用状況と整備状況 12
3. 中心市街地の交通の現状 14
4. 高齢者の交通手段の現状 15
5. 交通安全に関して 16

第Ⅱ章 ● 交通課題の設定 17

1. いま起きている交通問題への対応 18
2. 将来のまちづくりを支える交通基盤整備 23
3. 高齢社会への対応（高齢者等が安心して外出できる交通環境の整備） 24
4. 環境負荷の低減（温室効果ガスの排出量の削減） 26
5. 中心市街地の活性化 29

第Ⅲ章 ● 基本理念と将来交通体系 31

1. 基本理念 32
2. 将来交通体系 33
3. これからの交通計画の進め方 37

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 38

1. 交通ネットワークの配置方針 39
 - 1-1. 幹線道路ネットワークの配置方針 39
 - 1-2. 公共交通ネットワークの配置方針 42
 - 1-3. 自転車ネットワークの配置方針 50
 - 1-4. 歩行者ネットワークの配置方針 58
2. 都市計画道路の見直し方針 61

第Ⅴ章 ● 将来交通体系の構築に向けた取組み方策 73

1. 道路等整備 74
2. 公共交通 79
3. 自転車等 88
4. 歩行空間 92
5. 自動車等 93

第Ⅵ章 ● 交通戦略プラン 97

1. 交通戦略プランの設定方針 98
2. 全市的な交通戦略プラン 100
3. 平塚駅周辺地区の交通戦略プラン 112

第Ⅶ章 ● 実現に向けて 122

1. 市民・交通事業者・行政の役割 123
2. 総合交通計画の推進 124

資料編 126

用語解説 131

■方針内容の文章表現（語尾の記述）について

「めざします」：目標や方向性に向けて、取組む場合につかいます。

「進めます」：取組みを優先的に推進する場合につかいます。

注：「○○を進めます」とするよりも、「○○します」の方が自然な場合や、その用語自体が意味を持つ場合には「○○します」と表現しますが、内容としては「○○を進めます」に該当します。

「努めます」：目標達成に時間がかかるが、継続して取組む場合につかいます。

「検討します」：取組みを進めるため、今後内容を検討する場合につかいます。

■用語

本計画の中で、「※」がついている用語は、巻末の「用語解説」で取り上げていますので、ご参照ください。なお、1つのページ内で用語を複数回用いている場合は、最初に記載している用語のみに「※」をつけています。

「*」がついている用語は、数字の根拠などを文中の巻末に示しています。

序章・総合交通計画策定の趣旨

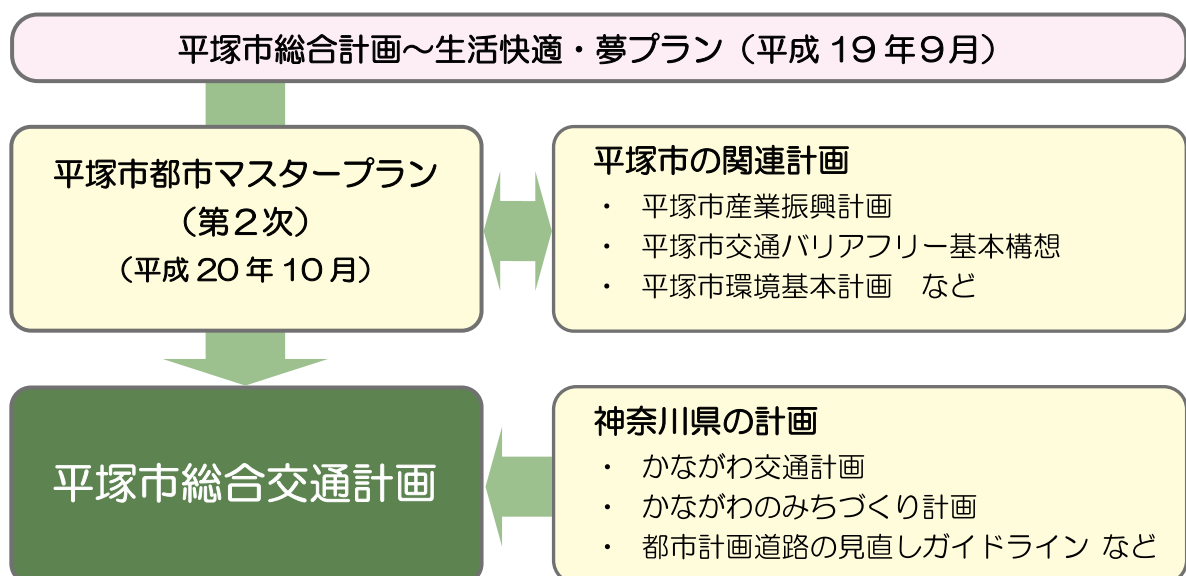
1. 総合交通計画とは

- 本市がめざすべき交通体系、道路網のあり方等を示した指針
- 戦略的に進めるべき取組みの位置づけとその実現化の推進

- 本市は、商・工・農業の均衡のとれた産業基盤を築き発展してきました。その中で、平塚駅を中心とする交通体系が大きな役割を担ってきました。
- しかし、自動車主体の生活行動の定着に伴い、平塚駅周辺での路線バス、自動車、自転車等の交通混雑の発生など、都市としての利便性と活力維持の向上において課題を抱えています。一方、人口減少社会の到来、高齢化の進展、地球環境の保全など、交通を取り巻く環境が変化しており、これまで以上に各交通機関が連携し、“環境にやさしい、より安全で円滑な交通体系”の実現を図ることが必要です。
- 総合交通計画は、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、道路網のあり方等を示した指針です。取組みを効果的、効率的に進めるため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みを位置づけ、その実現化を進めます。

2. 計画の位置づけ

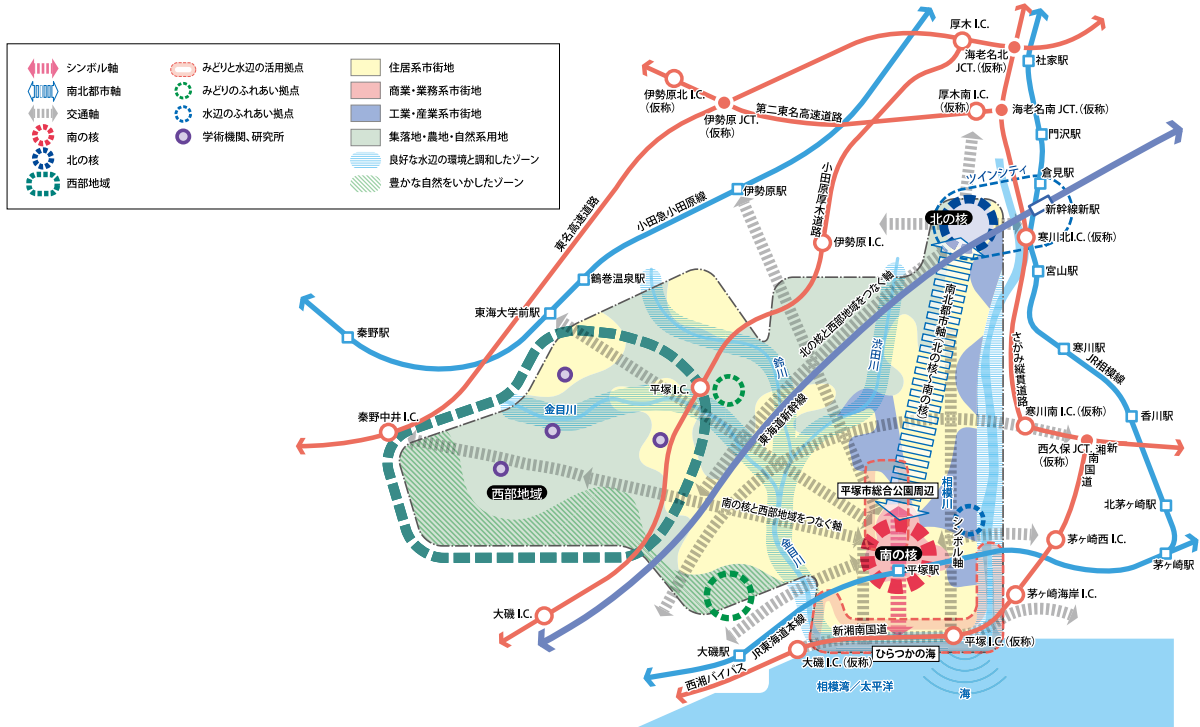
「平塚市総合計画～生活快適・夢プラン」(平成19年9月)を上位計画とし、平成20年10月に策定した「平塚市都市マスタープラン(第2次)」の交通部門計画



平塚市都市マスタープラン(第2次)の将来都市構造

- 平塚駅周辺の中心市街地（南の核）とツインシティ（北の核）をつなぐための南北都市軸や、西部地域と南北2つの核をつなぐ軸、南の核と市外の駅等を結ぶ交通軸の形成に向け、交通ネットワーク機能の強化を図ります。

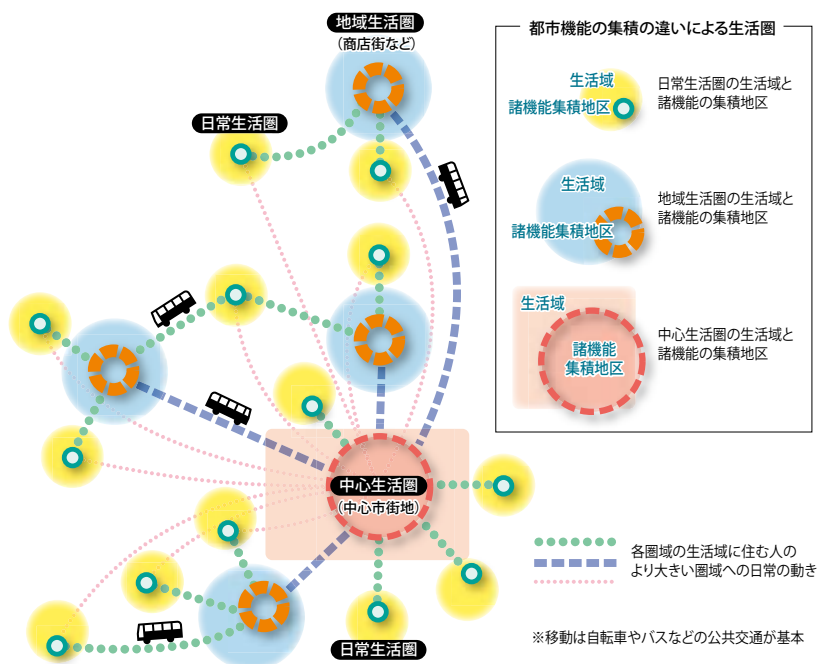
将来都市構造図



出典：平塚市都市マスタープラン（第2次）

- 地域生活圏^{*}の形成に向けた交通ネットワーク機能の強化を図ります。

地域生活圏の形成イメージ



出典：平塚市都市マスタープラン（第2次）

3. 計画の目標年次

平塚市都市マスタープラン（第2次）の目標年次にあわせ平成39年

4. 将来人口フレーム

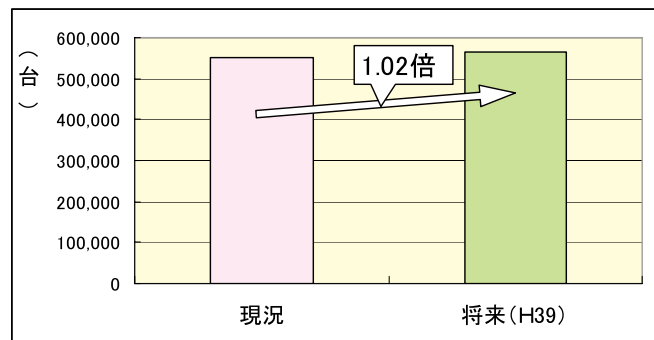
計画の目標年次における将来人口は、ほぼ現況並みの約26万人

5. 将来交通量の見通し

計画の目標年次における自動車交通量は、ほぼ現況並であることを予測

- 平成10年東京都市圏パーソントリップ調査*の平成32年自動車交通量推計結果を基礎資料とした目標年次（平成39年）での将来交通量は、ほぼ現況並であることが予測されます。

将来自動車交通量の見通し

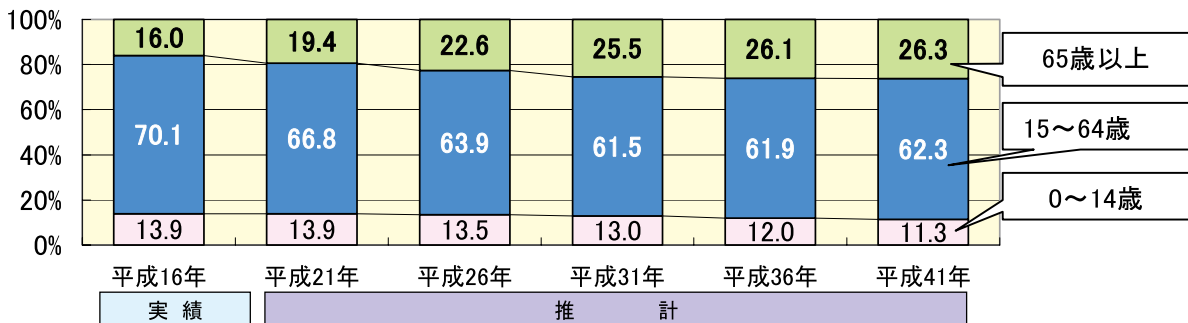


6. 計画策定に際して配慮すべき視点

計画の目標年次における将来人口はほぼ現況並、4人に1人が高齢者になると予測

- 人口は、今後、計画的な市街地の形成などにより一時的には増加しますが、一定の時期から減少に転じ、本計画の目標年次（平成39年）にはほぼ現況並になります。
- 概ね20年後は、4人に1人が65歳以上の高齢者になることが予測されます。

将来人口の見通し



資料：次期平塚市総合計画策定に関する将来推計人口（平成17年）

広域交通体系との整合を図ることが必要

- さがみ縦貫道路（圏央道）、新東名高速道路（第二東名）等の広域道路網や、新幹線新駅等が計画されており、こうした広域交通体系との整合を図り、本市のポテンシャルを活かすことが望まれます。



出典：平塚市都市マスタープラン（第2次）

二酸化炭素の排出量の削減に向け、過度な自動車利用の抑制とともに、公共交通機関の利便性の向上が必要

- 二酸化炭素の排出量の2割を、運輸部門が占める中で、自動車利用が、これまでどおり推移すると、将来的には二酸化炭素が増加することが予測されます。
- 地球温暖化対策地域推進計画（平成19年3月策定）では、「公共交通機関の利便性の向上」、「市民、事業者に対し、公共交通機関等の利用についての普及啓発の推進」などを進め、平成23年度の二酸化炭素の排出量を平成2年度の水準まで削減することをめざしています。

本市の価値を高めるために中心市街地の活性化が必要

- 市民意識調査では、本市の価値を高めるために重要なものとして平塚駅周辺の商店街が人で賑わっていることが上位にランクされています。
- 中心市街地の活性化に向けては、個性、魅力にあふれた店舗の充実に対する要望が高くなっていますが、自転車等駐車場の整備などの交通環境の整備も上位にランクされています。

災害に強い都市基盤の整備を図ることが必要

- 災害に強いまちづくりをめざし、災害による被害を軽減させるために、災害時の避難、救援、消防活動、火災の延焼防止等の都市防災機能の向上を図る交通施設等の整備を進めることが必要です。

都市を取り巻く社会経済状況の変化にあわせた都市計画道路の見直しが必要

- 都市計画道路*は、戦災復興期及び高度経済成長期に人口増加や経済成長に伴う交通量の増大などに対応するため、その多くを定め、平塚駅周辺の土地区画整理事業などにより、これまで着実に整備を進めてきましたが、整備状況は約6割に留まっています。
- 将来の人口減少や少子高齢化の進展など、都市を取り巻く社会経済状況の変化にあわせた都市計画道路の見直しが必要です。

7. 計画の構成

序章●総合交通計画策定の趣旨

- 総合交通計画の策定に向け、計画の位置づけや目標年次を示すとともに、計画策定に際して配慮すべき視点を示します。

第Ⅰ章●交通の現状

- 交通手段の特性、道路の利用状況等を示すとともに、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による利用状況等を示します。

第Ⅱ章●交通課題の設定

- いま起きている交通問題や高齢社会、地球環境の保全などの計画策定に際して配慮すべき視点から設定した交通課題を示します。

第Ⅲ章●基本理念と将来交通体系

- 都市マスタープラン（第2次）の将来都市像と交通課題への対応に向け、その枠組みとなる基本理念と将来交通体系を示します。

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

- 広域交通体系との整合を図り、交通ネットワークの配置方針を示します。
- 都市計画道路*の見直し方針を示します。

第Ⅴ章●将来交通体系の構築に向けた取組み方策

- 交通課題に対する取組み方針、方策や進め方を示します。
- 取組み方策の展開時期の区分（短期、中期、長期）を示します。

第Ⅵ章●交通戦略プラン

- 本計画全体の戦略的な進め方を示すとともに、その戦略に沿って優先的に整備する都市計画道路、平塚駅周辺地区の具体的な取組み方策の展開を示します。

第Ⅶ章●実現に向けて

- 取組み方策を確実に進めるための推進体制等を示します。

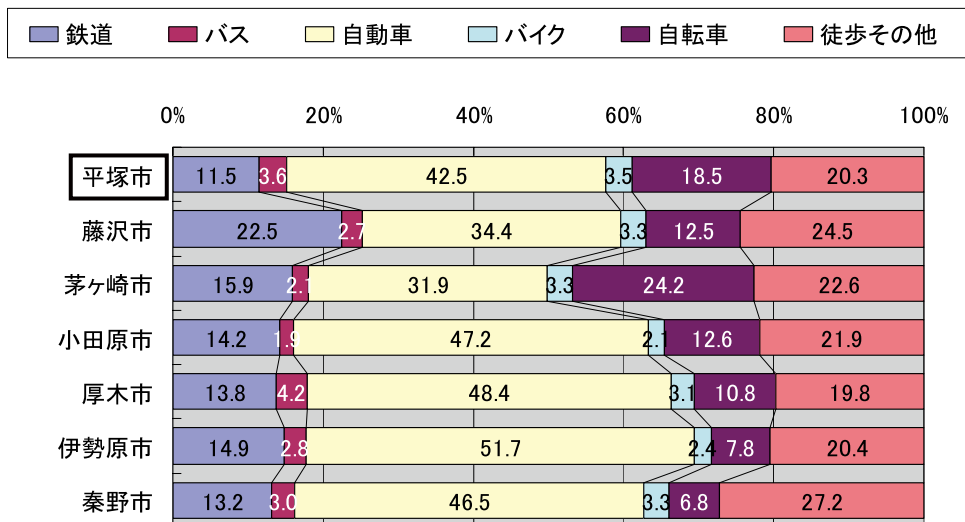
第 I 章・交通の現状

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

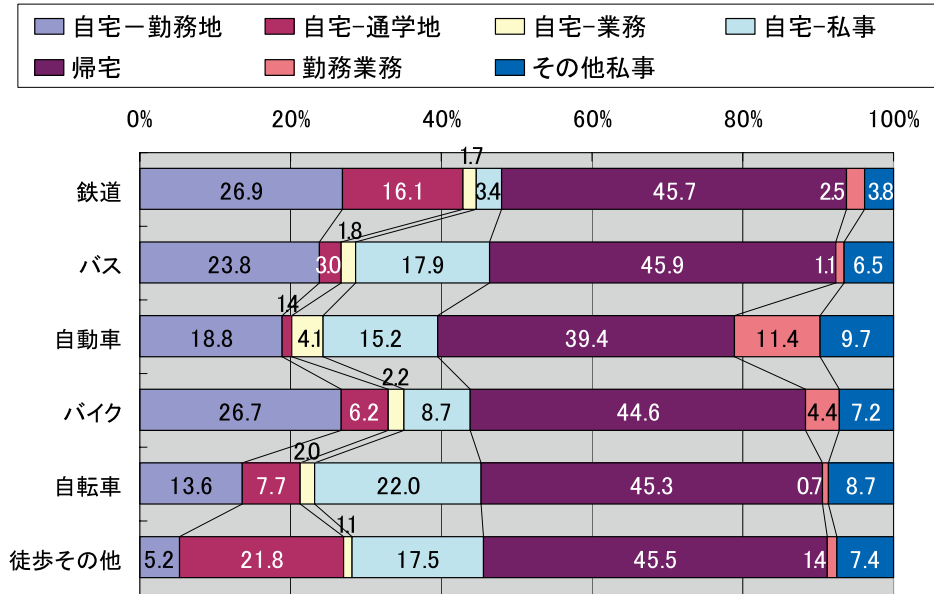


資料：平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査*

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。

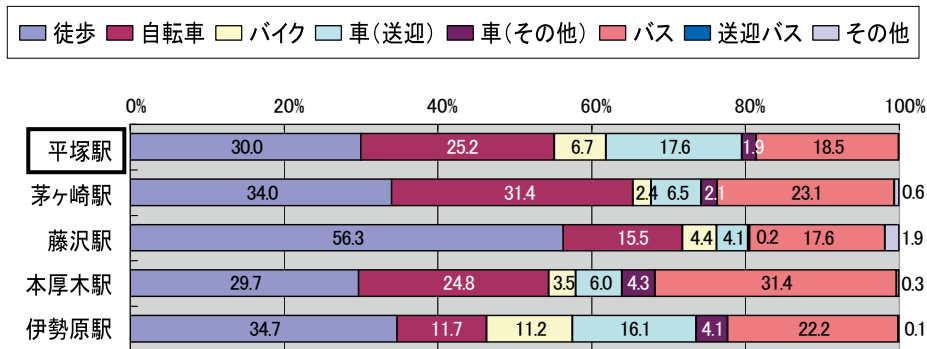
平成 10 年 平塚市交通手段別の目的割合



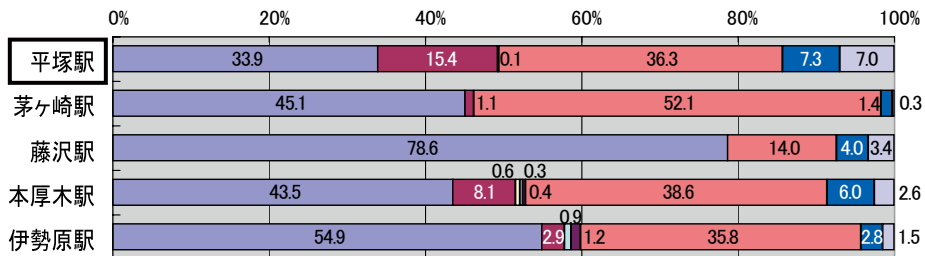
資料：平成 10 年東京都市圏パーソントリップ調査※

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)】

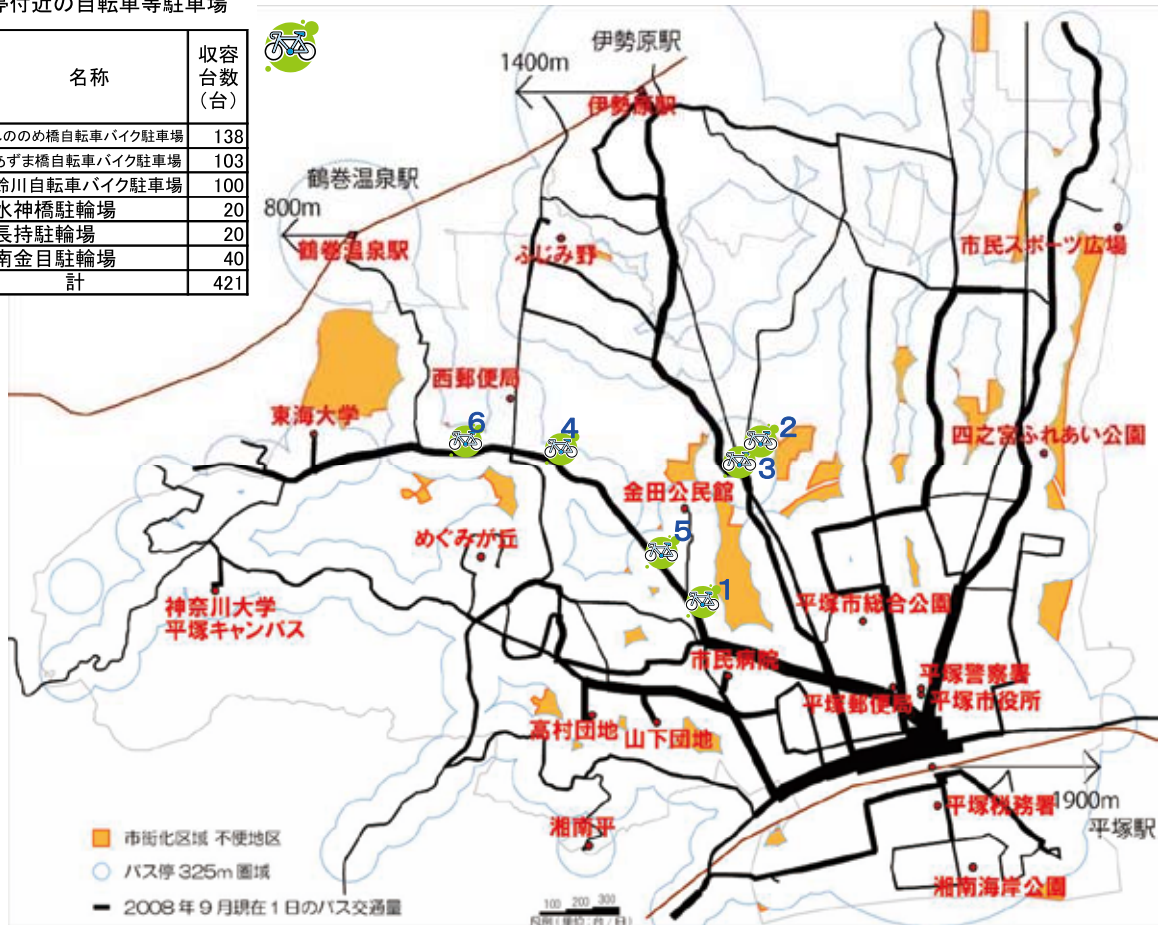
路線バス名	運行距離	平塚駅に向かう上り方向			平塚駅からの下り方向		
		平均	最低	平均と最低の差	平均	最低	平均と最低の差
平53系統 平塚駅北口～本厚木駅南口	約14km	45	50	△ 5	50	64	△ 14
平71系統 平塚駅北口～秦野駅	約15km	49	66	△ 17	55	75	△ 20
平90系統 平塚駅北口～伊勢原駅	約10km	35	41	△ 6	34	40	△ 6

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

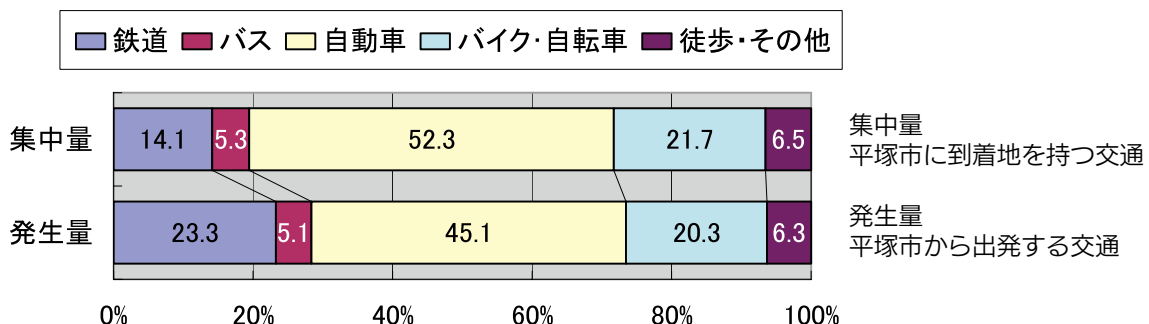
名称	収容台数(台)
1 しのめ橋自転車バイク駐車場	138
2 あずま橋自転車バイク駐車場	103
3 鈴川自転車バイク駐車場	100
4 水神橋駐輪場	20
5 長持駐輪場	20
6 南金目駐輪場	40
計	421



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

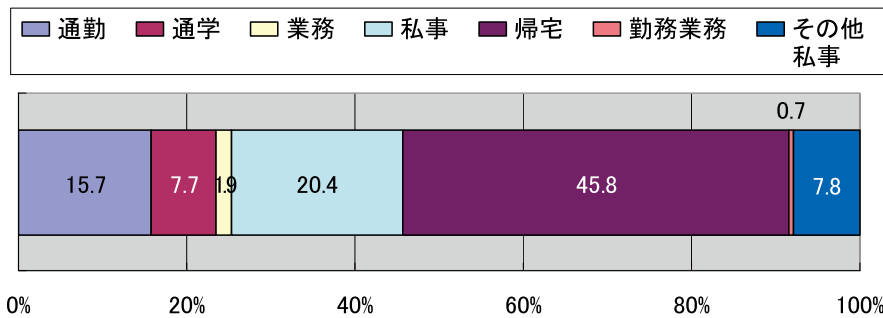


資料：平成10年東京都市圏パーソントリップ調査※

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

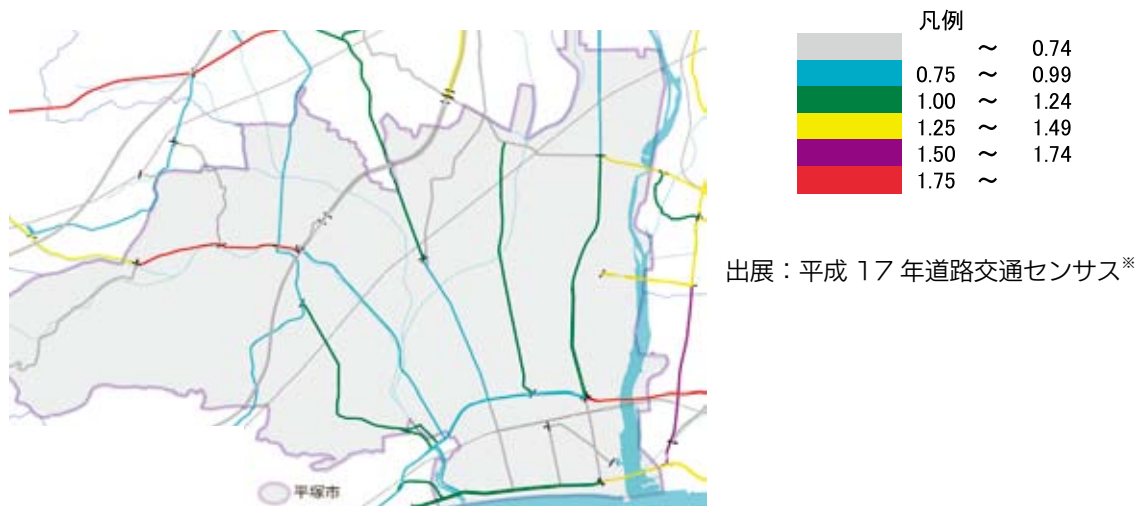
- 「徒歩」は、「自動車」に次ぎ、その利用が多い交通手段です。
- 平塚駅までの交通手段では、その利用が最も多くなっています。「徒歩」の利用は、「通学」、「私事」目的が主体です。

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



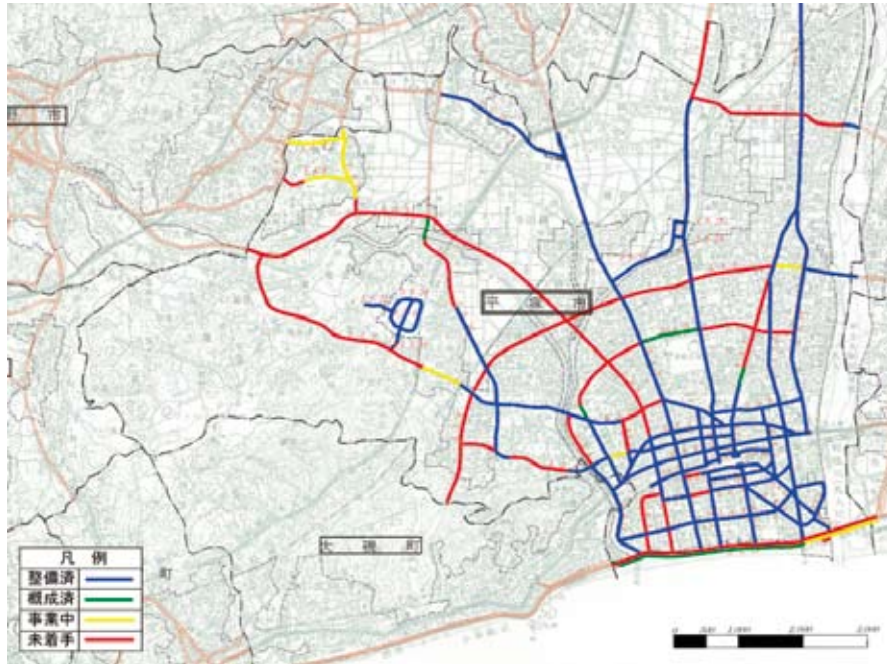
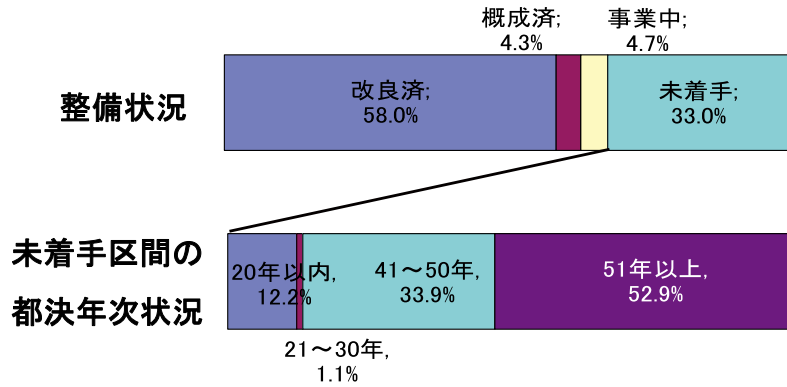
混雑度	交通状況の推定		
	飽和時間	交通量／道路容量	状 況
1.0未満	なし	1以下	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25未満	1～2時間以下	ほとんどの区間で1以下	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75未満	0～12時間	1以上の時間が10～15%	ピーク時間をもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的な混雑へ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

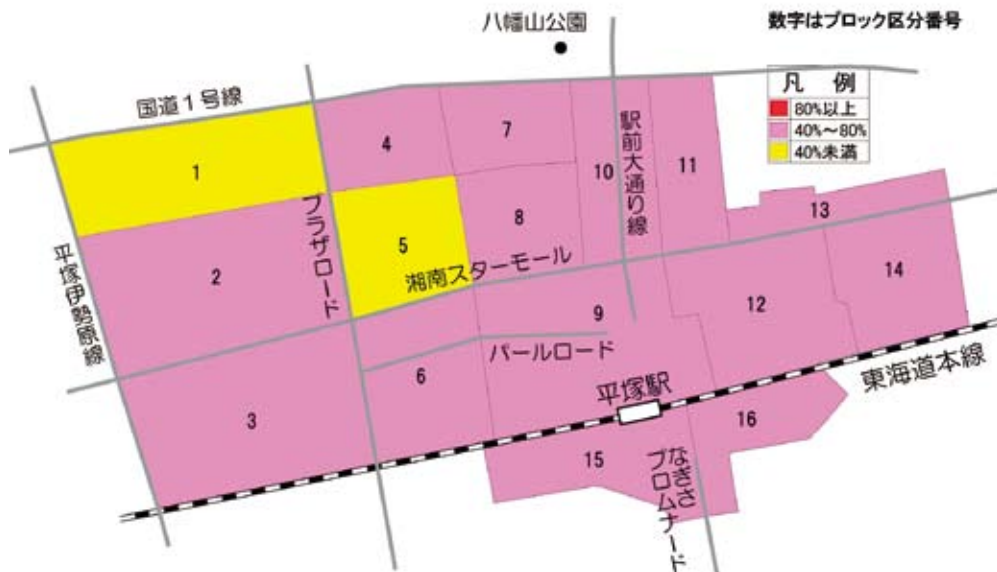
3. 中心市街地の交通の現状

- 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

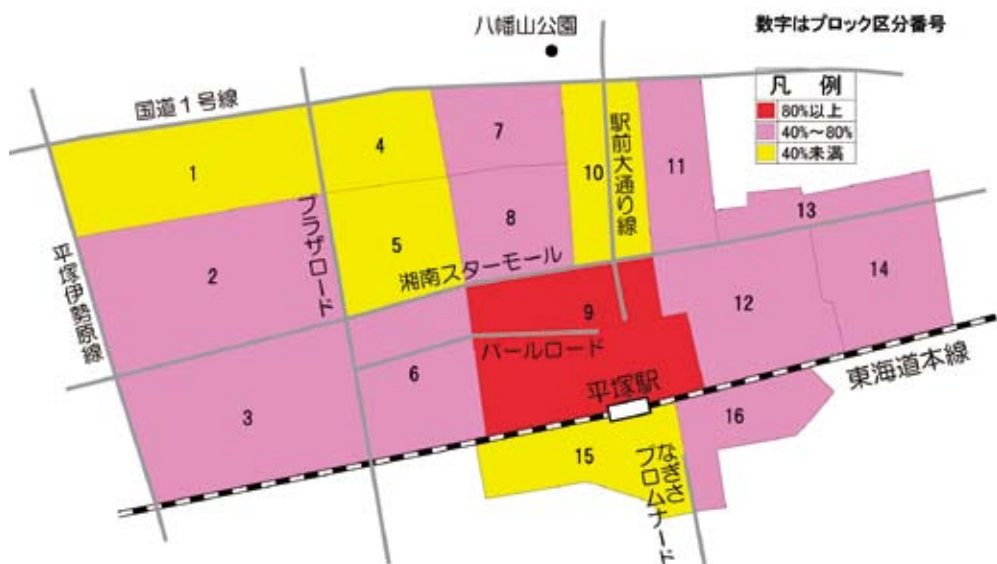
(収容台数／(利用台数、路上駐車は平成 20 年 10 月 28 日 (火) 12～16 時に調査した台数)

【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。



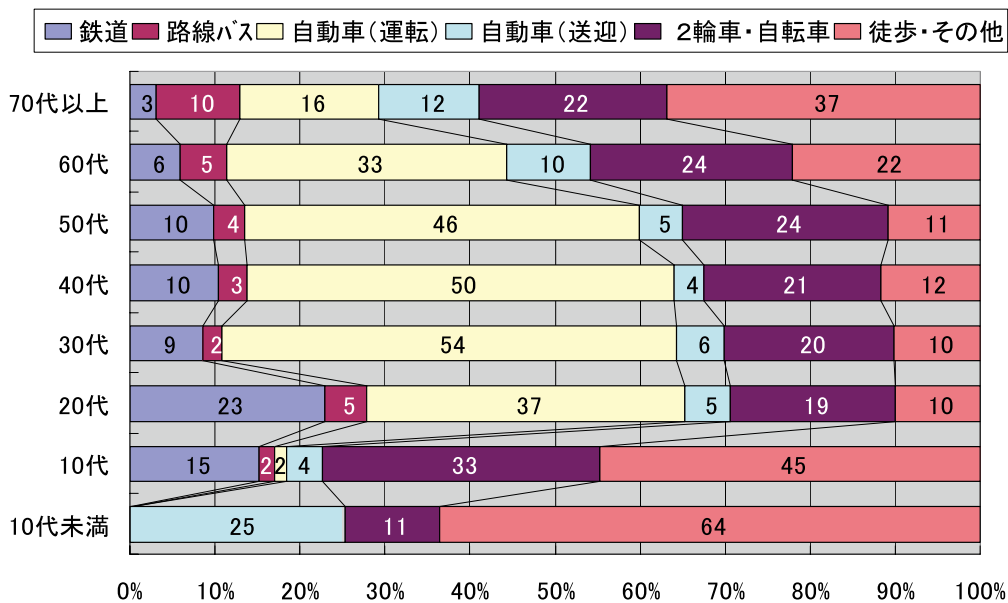
駅前大通り線の路上自転車等駐車場の状況

- * 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

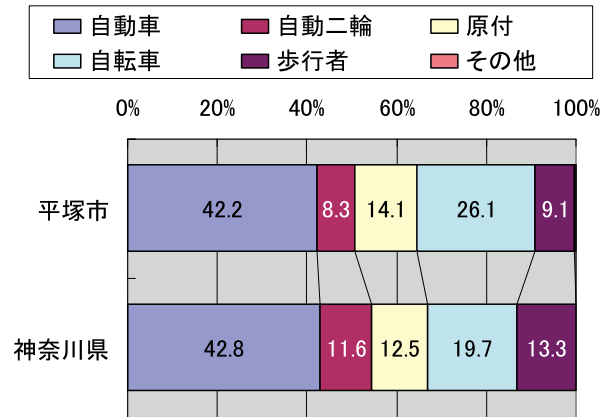


資料：平成10年東京都市圏パーソントリップ調査*

5. 交通安全に関して

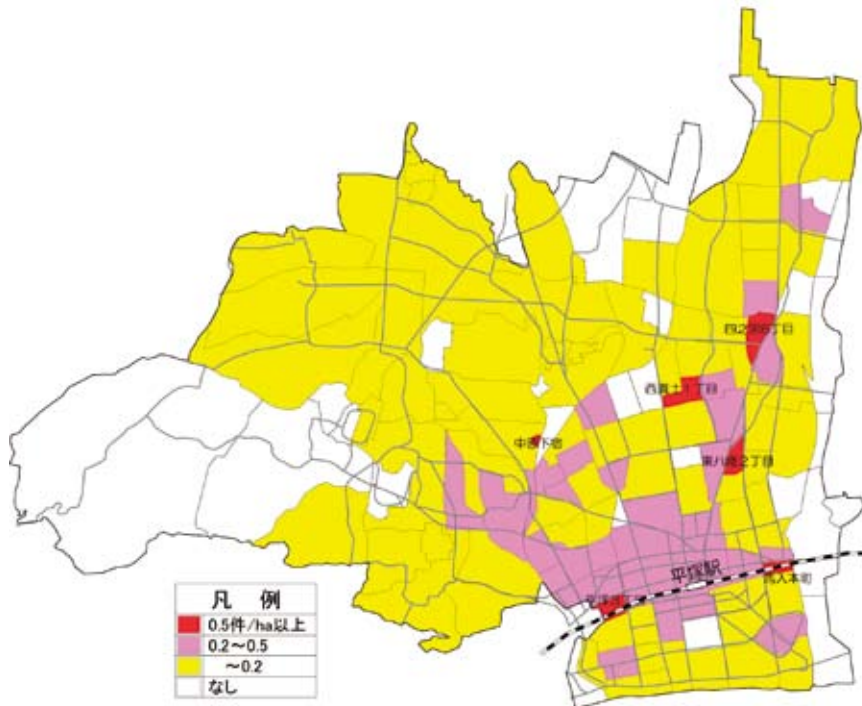
- 平塚市内の交通事故は、自動車に係るものが最も多く、その割合は神奈川県全体とほぼ同数の約4割を占めています。
- 自転車に係る交通事故は約3割であり、神奈川県全体に比べ高い状況です。
- 平成20年人口1人当たりの自転車事故発生件数は、県下の市区町村別と比べ非常に多く、神奈川県交通安全対策協議会より「自転車交通事故多発地域」に位置づけられています。
- 自転車の交通事故の状況は、全体に占める「出会い頭」の割合が約5割で最も高く、「一時不停止」、「左折時」などが続き、交差点での事故がその多くを占めています。その発生場所は、平塚駅周辺や幹線道路で多く発生しています。

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。

第Ⅱ章・交通課題の設定

本章は、現在、日常生活や産業等に支障をきたしている交通問題への対応や高齢社会、地球環境の保全、中心市街地の活性化などの計画策定に際して配慮すべき視点から、分野別に課題を設定し、その中の個別の課題を示します。

分野別課題

分野別課題 1 いま起きている交通問題への対応

- (1) 通勤時間帯を中心とした交通混雑の解消
- (2) 路線バスの利便性の向上
- (3) 違法路上駐輪の削減
- (4) 交通安全の向上

分野別課題 2 将来のまちづくりを支える交通基盤整備

分野別課題 3 高齢社会への対応（高齢者等が安心して外出できる交通環境の整備）

分野別課題 4 環境負荷の低減（温室効果ガスの排出量の削減）

分野別課題 5 中心市街地の活性化

- (1) 中心市街地への行きやすさの向上
- (2) 中心市街地内での移動しやすさの向上

1. いま起きている交通問題への対応

(1) 通勤時間帯を中心とした交通混雑の解消

分野別課題1 いま起きている交通問題への対応 通勤時間帯を中心とした交通混雑の解消

- ① 道路混雑の解消を図るための道路等の整備が必要です
- ② 過度な自動車利用の転換を促すとともに、平塚駅周辺の交通円滑化が必要です

● 朝の通勤時間帯では、平塚駅を中心として交通が混雑するとともに、放射状に配置された道路を主体に渋滞が発生しています。特に平塚駅西口では、送迎自動車やタクシー乗場、歩行者との錯綜により、自転車の走行環境が低下しており、その対策が必要です。



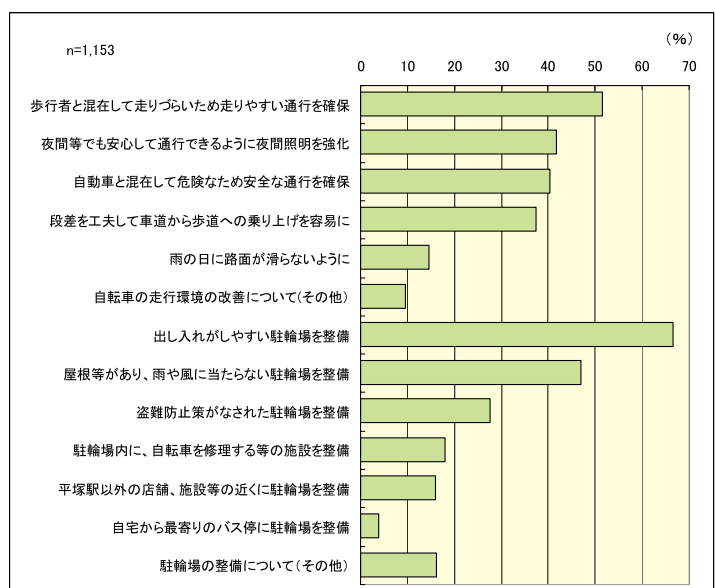
朝の通勤時間帯における平塚駅西口の交通混雑の状況

● 道路渋滞の解消を図るため、道路整備等の推進を図るとともに、過度な自動車利用から他の交通手段への転換を促し、鉄道、路線バス、自転車の利用しやすさの向上を図ることが必要です。

● 都市計画道路[※]の整備率は約6割に留まっています。財政状況はさらに厳しくなることが予測されている中、今ある道路を有効に活用するとともに、未着手路線の必要性を検証し、「選択と集中」により効率的、効果的にその整備推進を図ることが必要です。また、新たな道路整備に比べ、短期間での対応が可能なボトルネック交差点[※]の改良推進を図ることが課題です。

● 平塚駅周辺では、道路整備が概ね完了していることから、交通処理能力にあった円滑化対策が必要であり、平塚駅への自動車の送迎利用や通勤自動車に対し、他の交通への転換を促していきます。そのため、路線バスの定時性、速達性等の向上、自転車の走行環境の向上や自転車等駐車場の整備推進を図るとともに、自動車利用の仕方の工夫や行動の変化の促進を図ることが課題です。

自転車の利用者が望む改善点



資料：自転車利用者アンケート調査[※]

通勤時間帯を中心とした交通混雑の解消に向けた主な個別課題

① 道路混雑の解消を図るための道路等の整備

- 効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進

- ボトルネック交差点*の改良推進

② 過度な自動車利用の転換促進と、平塚駅周辺の交通円滑化

- 鉄道の利便性の向上

- 路線バスの定時性、速達性等の向上を図るための運行の効率化や走行環境の向上

- 自動車利用の仕方の工夫や行動の変化の促進

- 自転車の走行環境の向上

- 自転車等駐車場の整備推進

(2) 路線バスの利便性の向上

分野別課題 1 いま起きている交通問題への対応 路線バスの利便性の向上

- ① 道路渋滞の解消を図るための道路等の整備が必要です
- ② バスのネットワークの強化、利用しやすさの向上が必要です

- 道路渋滞に伴い、路線バスの定時性、速達性が低下しています。路線バス利用者アンケート調査[※]結果では約4割の方が、自宅から最寄りのバス停で時刻表どおりバスが来ないと回答しており、その対策が必要です。
- 運行距離が長い路線では、道路渋滞の影響を受けやすくなっています。都市計画道路[※]等の整備推進、ボトルネック交差点[※]の改良推進により道路渋滞の解消を進めるとともに、道路渋滞の影響を受けないよう運行の効率化や走行環境の向上を図ることが課題です。
- バス利用者アンケートでは、路線バスをより利用しやすくするための改善点として、「バス停でバスの実際の到着時間を提供する」が上位にランクされているなど、バス停での待合い環境の向上やリアルタイムの運行情報の提供が課題です。

路線バスの利便性の向上に向けた主な個別課題

① 道路渋滞の解消を図るための道路等の整備

- 効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進
- ボトルネック交差点の改良推進

② バスのネットワークの強化、利用しやすさの向上

- 路線バスの定時性、速達性の向上を図るための運行の効率化や走行環境の向上
- 路線バスの待合い環境の向上
- 路線バスの情報提供の強化

(3) 違法路上駐輪の削減

分野別課題 1 いま起きている交通問題への対応 違法路上駐輪の削減

① 路上駐輪対策が必要です

- 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、歩行者通行の妨げになるとともにまちの景観を低下させています。自転車等駐車場の不足に加え、買い物客の路上駐輪、利用者の交通規則違反、マナーの低下などが原因であり、その対策が必要です。自転車や原付バイクの違法路上駐輪に対しては、自転車等駐車場の整備推進を図るとともに、買い物客の駐輪対策、交通ルールの遵守やマナーの向上に向けた啓発活動の強化が課題です。また、特に平塚駅西口では、自転車の走行環境が低下しており、自転車等駐車場の整備とあわせた走行環境の向上が課題です。

違法路上駐輪の削減に向けた主な個別課題

① 違法路上駐輪対策

- 自転車の走行環境の向上
- 自転車等駐車場の整備推進
- 中心市街地内の買い物客の駐輪対策
- 交通ルールの遵守、マナーの向上に向けた啓発活動の強化

(4) 交通安全の向上

分野別課題1 いま起きている交通問題への対応 交通安全の向上

- ① 自転車、歩行者の安全性の向上が必要です
- ② 通学路の安全性の向上が必要です

- 自転車に関する交通事故は、県下の市町村に比べ、その発生は非常に高い状況です。事故の主な原因は交差点での不十分な安全確認、一時不停止などであり、その対策が必要です。
- 自転車等の交通事故を防止し、走行環境の向上を図るとともに、歩行者の安全性を高めるため、交通ルールの遵守、マナーの向上に向けた啓発活動の強化が課題です。
- 高齢社会への対応等に向け、歩行者や今後利用の増加が予測されているシニアカー等による身近な移動を支えるため、自動車交通量の多い主要な道路の歩道整備などが課題です。
- あんしん歩行エリア*の地域や、旧道など歩道が整備されていない道路においても比較的多くの路線バスが運行されている地域があり、安全な通行空間の確保が課題です。
- 通学路においては、道路標示が損耗し消えかけている箇所の補修などの安全対策が課題です。



シニアカーの通行状況（萩原八幡線）

交通安全の向上に向けた主な個別課題

① 自転車、歩行者の交通安全の向上

- 自転車の走行環境の向上
- 自動車交通量の多い主要な道路の歩道整備
- 交通ルールの遵守、マナーの向上に向けた啓発活動の強化

② 通学路の安全性の向上

- 通学路の安全対策

2. 将来のまちづくりを支える交通基盤整備

分野別課題 2 将来のまちづくりを支える交通基盤整備

- ① 将来のまちづくりを支える道路等の整備が必要です
- ② 交通ネットワークの整備が必要です

- 将来のまちづくりは、平塚駅周辺の中心市街地を南の核に、ツインシティを北の核に位置づけ、この2つの核をつなぐための南北都市軸、西部地域と南北2つの核をつなぐ軸の形成をめざしています。
- 現況では市内の自動車交通の約65%が市内に目的を持たない通過交通や市外との行き来の交通です。まちづくりを支え、都市力を高めていくためには、広域交通体系との連携、産業機能の拡充を図る交通網の強化が必要です。
- ツインシティ等、新たなまちづくりや開発計画で、公共交通のより使いやすいまちづくりの推進が課題です。また、広域交通体系との連携に向け、鉄道の利便性の向上とインターチェンジや市外とを結ぶ都市計画道路^{*}等の整備推進が課題です。
- 交通軸の形成や産業機能の拡充を図るため、自動車専用道路インターチェンジへの連絡や道路渋滞を緩和させる都市計画道路等の整備推進、路線バスの定時性、速達性等の向上、交通相互のスムーズな連絡を図るため交通結節点^{*}の強化が課題です。
- 災害時の避難、救援、消防活動、火災の延焼防止などの都市防災機能の向上を図るため、都市計画道路等の整備推進や老朽化した交通施設への対応が課題です。

将来のまちづくりを支える交通基盤整備に向けた主な個別課題

① 将来のまちづくりを支える道路等の整備

- 効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進

- 老朽化した交通施設の対応

② 交通ネットワークの整備

- 公共交通のより使いやすいまちづくりの推進

- 鉄道の利便性の向上

- 路線バスの定時性、速達性等の向上を図るための運行の効率化や走行環境の向上

- 交通結節点の強化

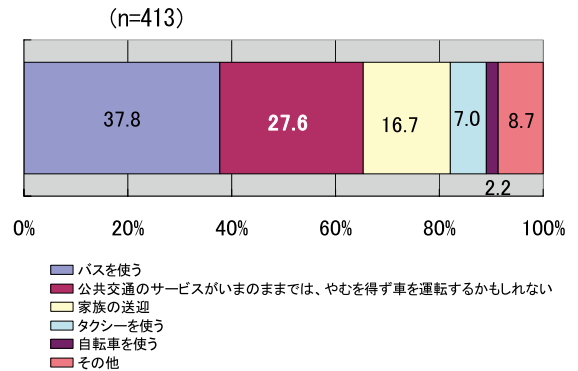
3. 高齢社会への対応(高齢者等が安心して外出できる交通環境の整備)

分野別課題 3 高齢社会への対応(高齢者等が安心して外出できる交通環境の整備)

- ① 歩行者や自転車の安全な通行空間の確保が必要です
- ② 無理のない交通手段の選択性の向上が必要です

- 本市では、概ね10年後には4人に1人が高齢者となることが予測されています。高齢者の健康増進を図るとともに、地域生活圏[※]の形成に向け、地域コミュニティや都市の経済活動を維持、向上させていくため、高齢者が安心して外出できる交通環境の整備が必要です。
- 高齢者の交通手段は、徒歩や自転車などが主体であり、今後シニアカー等の利用が増えることも予測されます。地域生活圏を支え安全でゆとりある通行空間の整備が必要であり、中心市街地での歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保、自動車交通量の多い主要な道路での自転車の走行環境の向上が課題です。
- より大きな圏域への日常の動きを支える交通は現在、路線バスや自動車が利用されています。駐車場利用者アンケート調査[※]結果では、自動車を安全に運転できるのは、平均で約70歳までと回答しています。それ以降頼りにする交通手段は、「路線バス」が最も多いものの、約3割の方は、「公共交通のサービスが今のままでは、やむを得ず車を運転するかもしれない」と回答しています。高齢者が無理なく交通手段を選択できるように、路線バスやタクシー等の利用しやすさを高めることが課題です。

車を運転できなくなった後 頼りにする交通手段

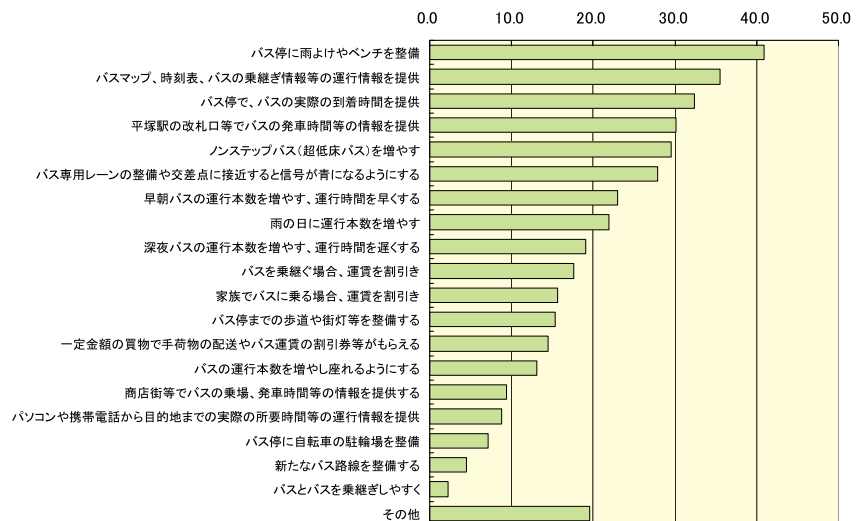


資料：駐車場利用者アンケート調査

- 高齢者の方が望む路線バスをより利用しやすくする

ための改善点は、「バス停に雨よけやベンチを整備」、「バスマップ、時刻表、バスの乗継ぎ情報等の運行情報の提供」、「バス停でバスの実際の到着時間を提供」、「ノンステップバス[※]を増やす」などが上位にランクされています。現在市内には約300箇所のバス停がありますが、ベンチや上屋などの待合い環境が整備されたバス停は1割にも満たな

60歳以上の方が望むバスを利用しやすくするための改善点



資料：路線バス利用者アンケート調査[※]

い状況です。

- 現在、自動車を利用されている方が望む路線バスをより利用しやすくするための改善点は、路線バスを利用されている方が望む改善点に加え「手荷物の配送サービス等」が上位にランクされており、その対応が課題です。
- 高齢化の進展に伴い、バス停まで移動しづらくなることが予測され、全市的に公共交通の不便地区が拡大する恐れがあります。現在の路線バス網を活用し、公共交通のより使いやすいまちづくりの推進が課題です。

高齢社会への対応に向けた主な個別課題

① 歩行者や自転車の安全な通行空間の確保

- 効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進
- 中心市街地での歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保
- 自動車交通量の多い主要な道路の歩道整備
- 自転車の走行環境の向上

② 無理のない交通手段の選択性の向上

- 交通バリアフリー化の推進
- 路線バスの待合い環境の向上
- 路線バスの情報提供の強化
- 手荷物の配送サービスの対応等
- 交通結節点の強化
- 公共交通のより使いやすいまちづくりの推進

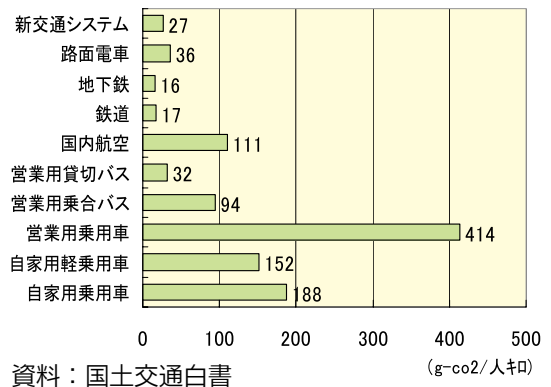
4. 環境負荷の低減（温室効果ガスの排出量の削減）

分野別課題 4 環境負荷の低減（温室効果ガスの排出量の削減）

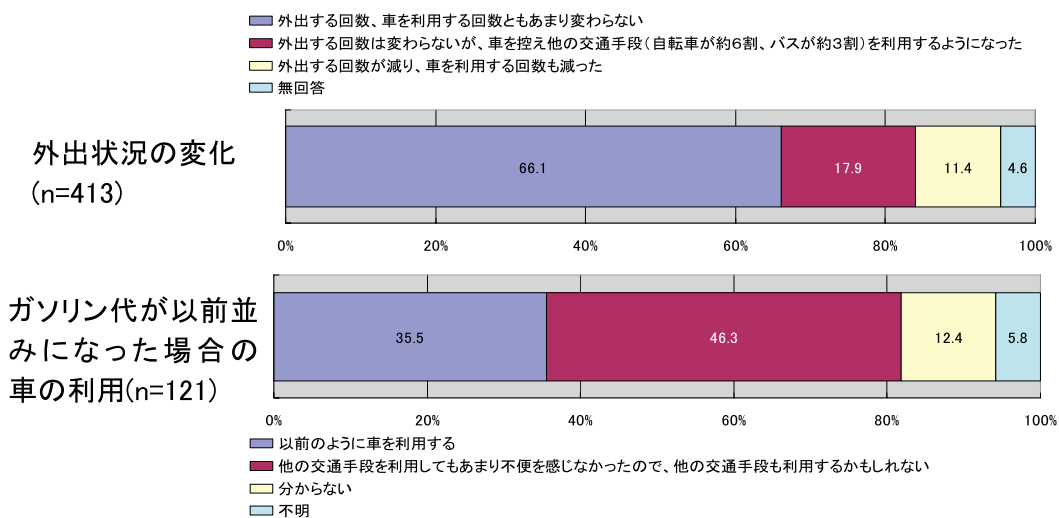
- ① 道路渋滞の解消を図るため道路等の整備が必要です
- ② 過度な自動車利用の転換を促すことが必要です
- ③ 低公害車の利用を促すことが必要です

- 地球温暖化の防止に向け、二酸化炭素等の温室効果ガス[※]の排出量を削減するため、道路渋滞の解消を図るとともに、環境にやさしい交通体系の実現が不可欠です。
- 道路渋滞の解消を図るため、現在計画されている都市計画道路[※]の整備推進やボトルネック交差点[※]の改良推進を図ることが課題です。
- 駐車場利用者アンケート調査[※]結果では、回答者の約3割の方が、ガソリン代が高くなったことにより、車の利用を控え、自転車や路線バスなどの他の交通手段を利用したと回答しています。このうち、約5割の方は、ガソリン代が元に戻っても他の交通手段を選択する可能性があるかと回答しており、自動車利用者の約2割の方は、他の交通手段への転換の可能性があると分かりました。

1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の比較（平成12年度）



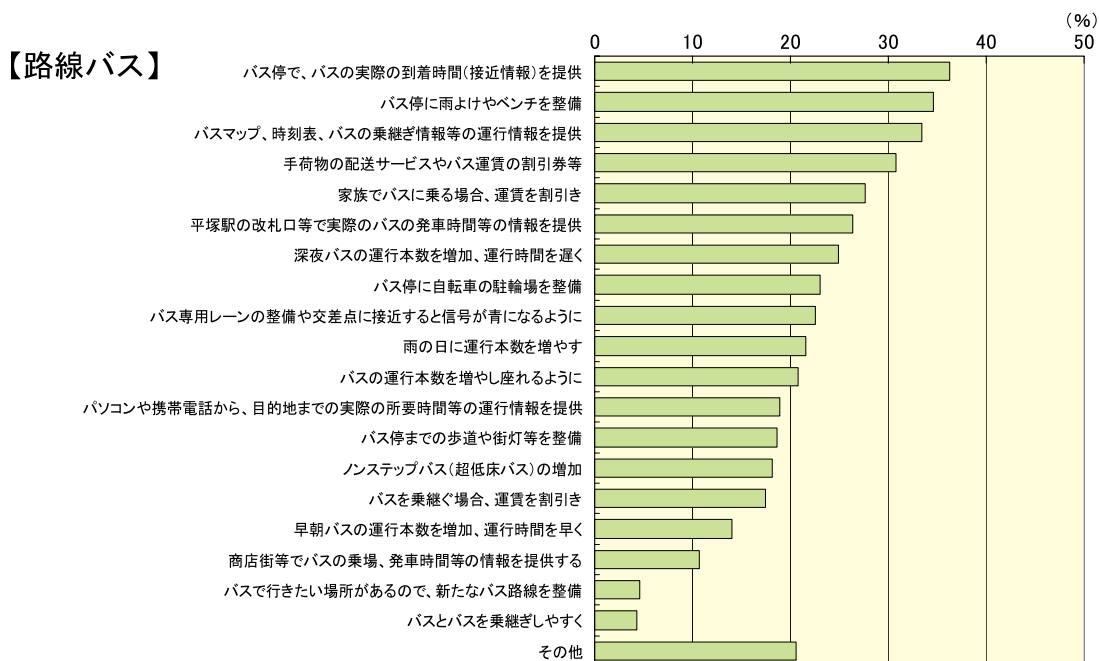
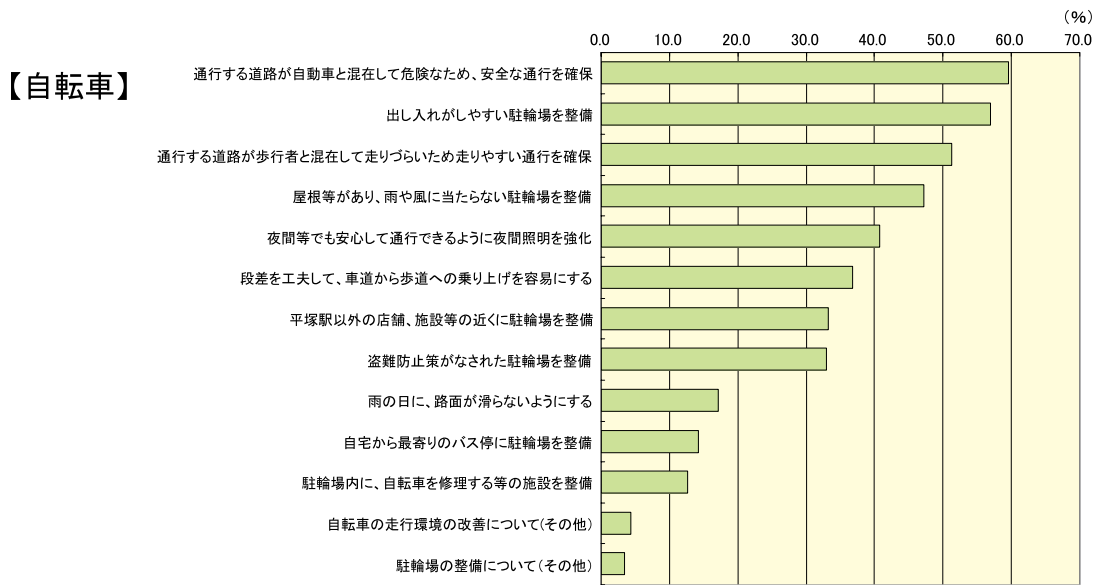
自動車利用者のガソリン代が高くなったことによる外出状況の変化と、ガソリン代が以前並みになった場合の車の利用に関して



資料：駐車場利用者アンケート調査

- こうした結果から、自動車利用を控える行動を促すことが必要であり、公共交通のより使いやすいまちづくりの推進、交通結節点の強化、環境教育等の啓発活動、自動車利用の仕方の工夫や行動意識の変化の促進を図ることが課題です。
- 駐車場利用者アンケート調査※結果では、自転車を利用しやすくするための改善点として、「通行する道路が自動車と混在して危険なため、安全な通行空間の確保」や「出し入れしやすい自転車等駐車場の整備」が上位にランクされており、その対応が課題です。
- 同様に、路線バスをより利用しやすくするための改善点では、「バス停でバスの実際の到着時間を提供」が最も多く、次に「バス停に雨よけやベンチを整備」、「バスマップ、時刻表、バスの乗継ぎ情報等の運行情報の提供」、「手荷物の配送サービスやバス運賃等の割引」などが上位にランクされており、その対応が課題です。
- 低公害型自動車の導入促進を図るため、ハイブリッド車や電気自動車の利用促進が課題です。

自動車利用者が望む他の交通の改善点



資料：駐車場利用者アンケート調査

環境負荷の低減（温室効果ガスの排出量の削減）に向けた主な個別課題

① 道路渋滞の解消を図るための道路等の整備

● 効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進

● ボトルネック交差点の改良推進

② 過度な自動車利用の転換促進

● 公共交通のより使いやすいまちづくりの推進

● 環境教育等の啓発活動の充実

● 自動車の利用の仕方の工夫や行動の変化の促進

● 自転車の走行環境の向上

● 自転車等駐車場の整備推進

● 鉄道の利便性の向上

● 路線バスの定時性、速達性の向上を図るための運行の効率化や走行環境の向上

● 交通結節点の強化

● 路線バスの待合い環境の向上

● 路線バスの情報提供の強化

● 手荷物の配送サービスの対応等

③ 低公害車の利用促進

● ハイブリッド車や電気自動車の利用促進

5. 中心市街地の活性化

(1) 中心市街地への行きやすさの向上

分野別課題 5 中心市街地の活性化 中心市街地への行きやすさの向上

① 路線バス ② 自転車 ③ 自動車の利用しやすさの向上が必要です

- 路線バス利用者アンケート調査^{*}結果や駐車場利用者アンケート調査結果では、買物目的での路線バスをより利用しやすくする改善点として、「バス停に雨よけやベンチを整備」、「バスマップ、時刻表、バスの乗継ぎ情報等の運行情報の提供」、「バス停でバスの実際の到着時間を提供」、「手荷物の配送サービスやバス運賃等の割引」などが上位にランクされていることから、その対応が課題です。
- 自転車利用者アンケート調査^{*}や駐車場利用者アンケート調査^{*}結果では、買物目的での自転車を利用しやすくする改善点として、「自転車等駐車場の整備」が最も多く、「安全な通行空間の確保」などが上位にランクされていることから、その対応が課題です。
- 平塚市商業アンケート調査^{*}結果では、駐車場の利用に関して「駐車料金が高い」、「駐車場がいつも満車で、すぐに駐車できない」などが上位にランクされています。平塚駅周辺の駐車場は、総量的には足りていますが、特定の駐車場への集中が生じています。そこで、既存の駐車場を活かし、駐車場の利便性の向上を図ることが課題です。

中心市街地への行きやすさの向上に向けた主な個別課題

① 路線バスの利用しやすさの向上

- 公共交通のより使いやすいまちづくりの推進
- 路線バスの定時性、速達性等の向上を図るための運行の効率化や走行環境の向上
- 路線バスの待合い環境の向上
- 路線バスの情報提供の強化
- 手荷物の配送サービスの対応等

② 自転車の利用しやすさの向上

- 中心市街地内の買物客の駐輪対策
- 自転車の走行環境の向上

③ 自動車の利用しやすさの向上

- 自動車は既存ストックを活かし、駐車場の利便性の向上

(2) 中心市街地内での移動しやすさの向上

分野別課題 5 中心市街地の活性化 中心市街地内での移動しやすさの向上

① 歩行者と自転車の安全な通行空間の確保

- 平塚市商業アンケート調査^{*}結果による中心市街地を歩いた感想では、「快適とはいえない」が約4割を占めています。その原因は、違法路上駐輪や自転車の走行などの混在が考えられ、歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保が課題です。
- 違法路上駐輪に対しては、自転車等駐車場の整備推進を図るとともに、買物客の駐輪対策が課題です。
- 歩行者と自転車の混在に対しては、交通ルールの遵守、マナーの向上に向けた啓発活動の強化が課題です。



紅谷町のパールロードの状況

中心市街地内での移動しやすさの向上に向けた主な個別課題

① 歩行者と自転車の安全な通行空間の確保

- 中心市街地内の買物客の駐輪対策
- 中心市街地内の歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保
- 交通ルールの遵守、マナーの向上に向けた啓発活動の強化

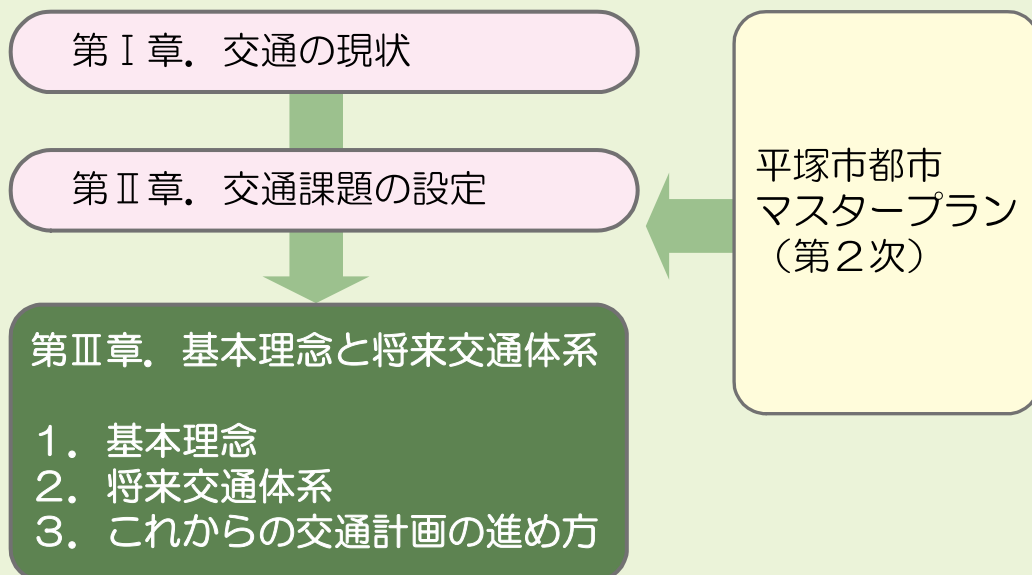
第Ⅲ章・基本理念と将来交通体系

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。

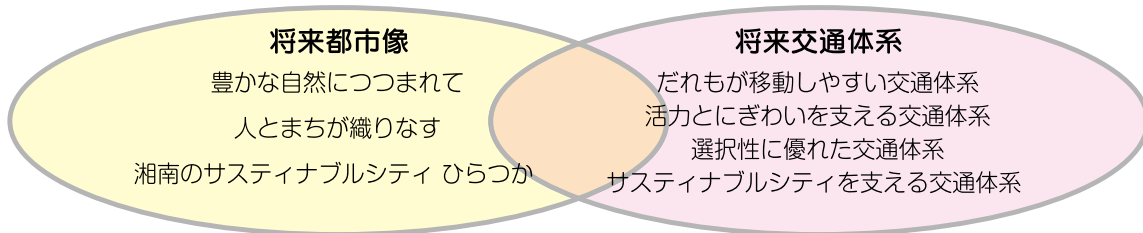
将来交通体系は、移動のしやすさを高めるために、交通手段の利用特性を踏まえた交通ネットワークの構成やこれを有機的に結びつける交通結節点の基本方針として位置づけます。

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

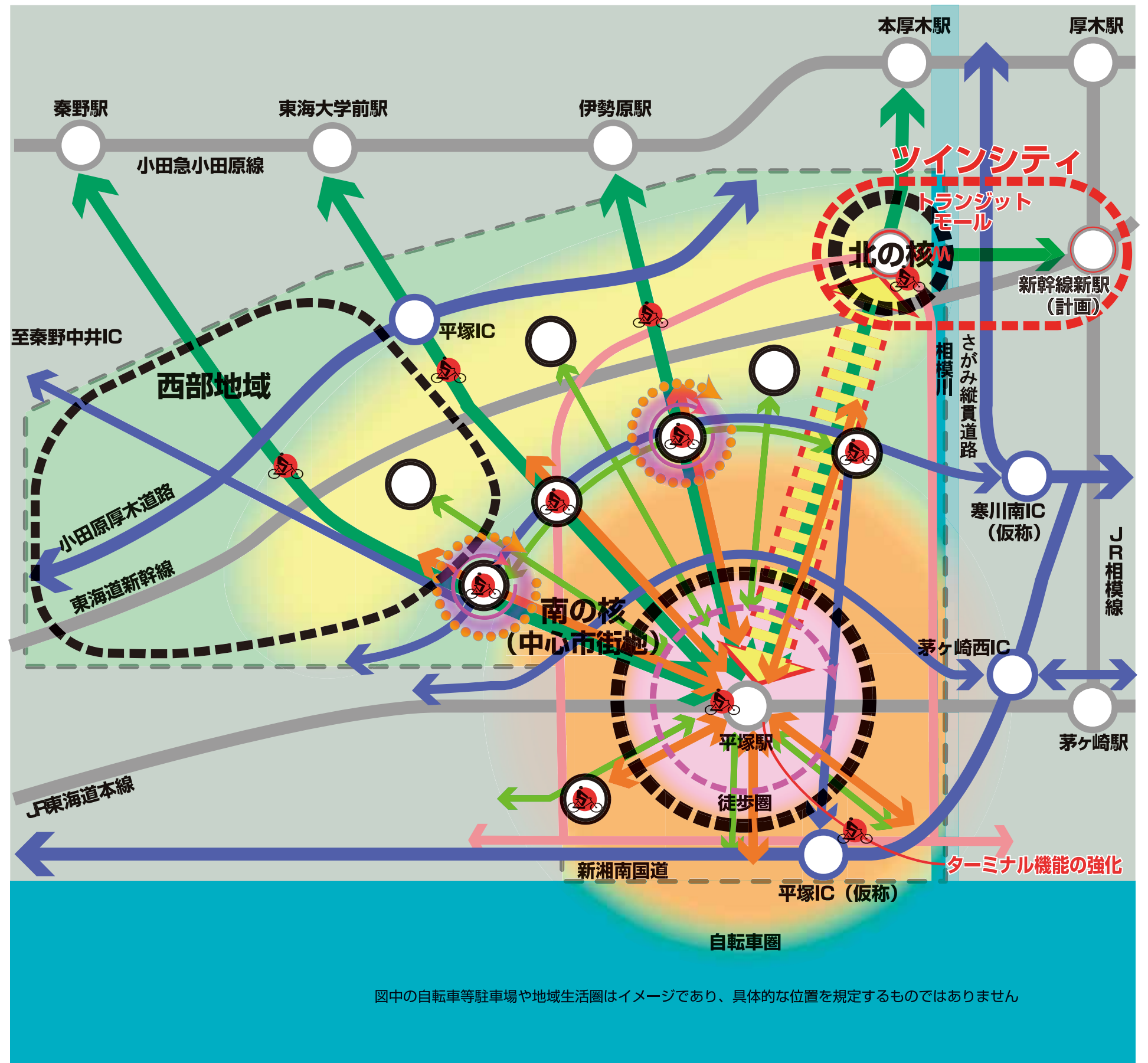
● 徒歩・自転車圏 (平塚駅からの徒歩圏)

● 自転車・バス圏 (平塚駅からの自転車圏)

● バス圏 (補完: 自動車)

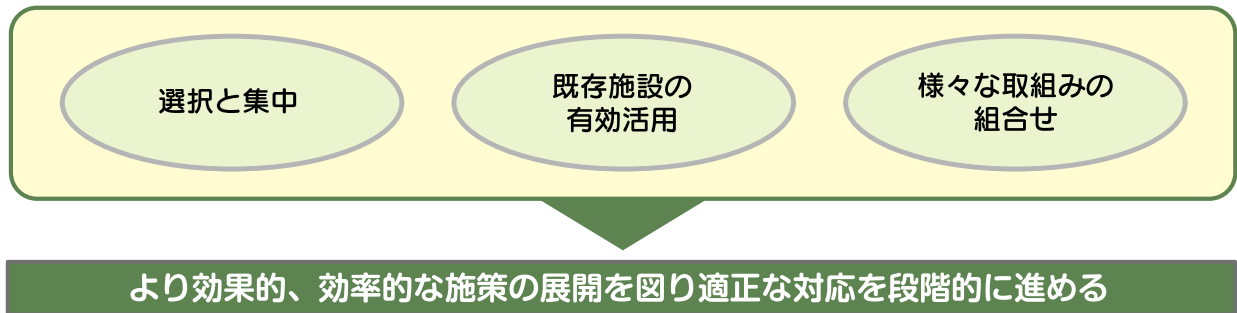
まちづくりと一体的な整備

○ 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。

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

本章は、Ⅲ章、基本理念と将来交通体系の実現に向け、継続して整備に努める各交通手段のネットワークの配置方針を示すとともに、自転車と路線バスなど、交通相互のスムーズな連携を図るための交通結節点の配置方針を示します。

交通ネットワークや、Ⅱ章、交通課題の設定を踏まえ、「神奈川県都市計画道路見直しのガイドライン」に基づく都市計画道路の見直し方針を示します。

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

平塚市都市
マスタープラン
(第2次)

1.交通ネットワークの配置方針

1-1. 幹線道路ネットワークの配置方針

将来のまちづくりの基盤を支え、環境負荷の低減等、交通課題の対応を図るための幹線道路ネットワークを示します

1-2. 公共交通ネットワークの配置方針

新幹線新駅をはじめとした将来の鉄道網、それを補完し、定時性、速達性に優れた新たな公共交通システムや路線バス網の将来像を示し、それを支える幹線道路ネットワークを示します

1-3. 自転車ネットワークの配置方針

今後の自転車等駐車場の整備等を踏まえ、より安全で快適な走行空間の確保に向け、その骨格を形成する幹線的な道路を示します

1-4. 歩行者ネットワークの配置方針

平塚駅周辺の歩行者ネットワークを示すとともに、通学路やバス路線等の安全性を高める歩道の配置方針を示します

将来
交通
体系

2.都市計画道路の見直し方針

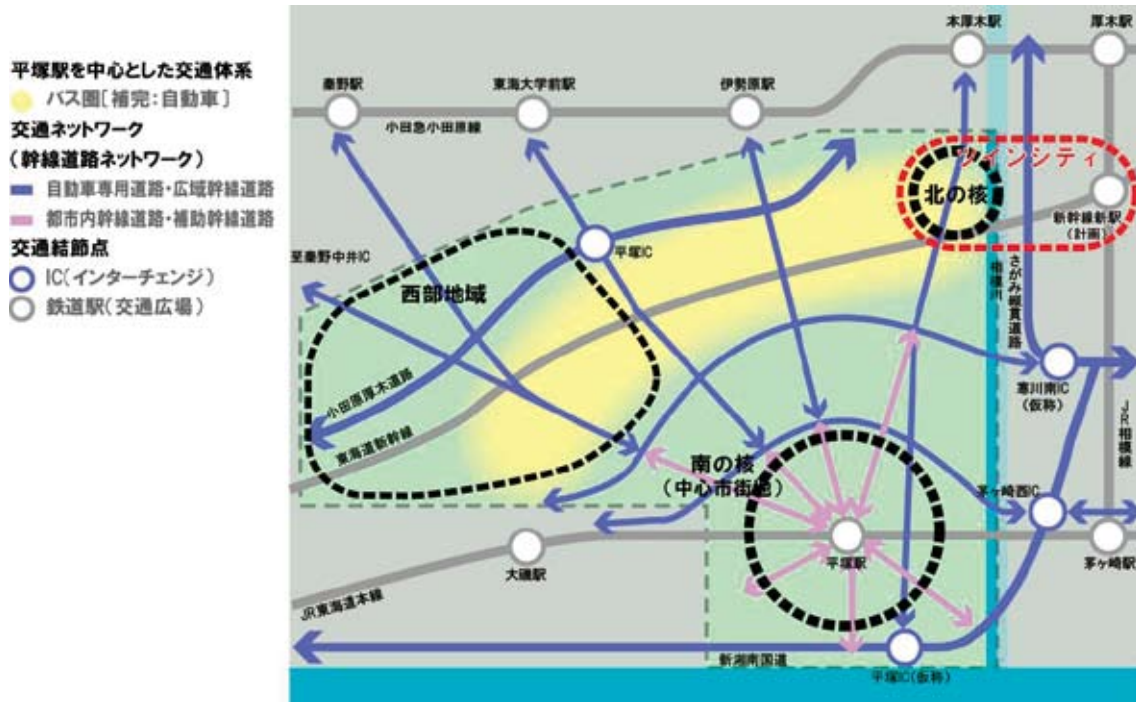
1. 交通ネットワークの配置方針

1-1. 幹線道路ネットワークの配置方針

(1) 幹線道路ネットワークの基本パターン

- 自動車専用道路との有機的なネットワークの形成による交通渋滞の緩和
- 東西方向の広域幹線道路により放射方向の交通の適切な処理と、バス、自転車、徒歩の交通環境の保全・向上

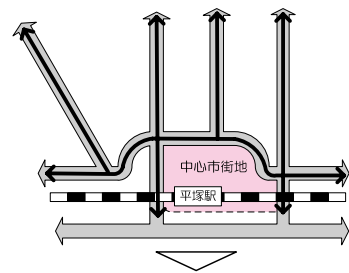
幹線道路ネットワークの基本パターン



- 幹線道路ネットワークは、道路機能に応じ段階的に位置づけられます。長い距離の交通や通過交通などに対応し、自動車専用道路とともに広域的な交通軸を形成する道路として、『広域幹線道路』を位置づけます。現在、放射方向の道路に対し東西方向の道路が不足していることから、中心市街地周辺に目的交通以外の通過交通を呼び込み交通負荷が高まっています。東西方向の道路整備により、中心市街地周辺の交通負荷が軽減するとともに、工業・産業系市街地の活性化が期待されます。
- 交通を安全かつ円滑に処理するために、『都市内幹線道路』と『補助幹線道路』を位置づけます。都市内幹線道路は、広域幹線道路を補完し市内の主要な拠点を結ぶ道路であり、補助幹線道路は地域のサービスを担う道路です。

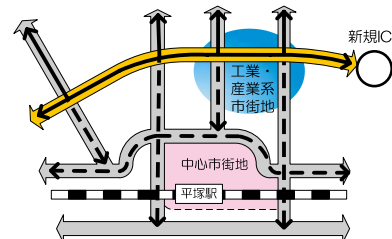
【現況】

中心市街地周辺は、目的交通以外の通過交通等の進入



【東西方向の広域幹線道路の主な効果】

- ・ 中心市街地周辺の交通負荷の軽減
- ・ 工業・産業系市街地の活性化
- ・ インターチェンジへの行きやすさの向上など



(2) 広域的な交通軸を担う自動車専用道路・広域幹線道路

- 広域的な交通軸を担う幹線道路ネットワークは、「かながわ交通計画」の一般幹線道路網の位置づけがある道路等で構成される次の自動車専用道路、広域幹線道路です。

ネットワークを構成する要素

分類	名称 (◎：整備済み、○：一部を含む未整備)
自動車専用道路	◎小田原厚木道路 (平塚IC) ○新湘南国道〔平塚IC (仮称)〕 ◎東名高速道路〔秦野中井IC<市外>〕 ○さがみ縦貫道路 (圏央道)〔寒川北IC (仮称)等<市外>〕 ○新東名高速道路 (第二東名)〔厚木南IC (仮称)等<市外>〕
東西方向の 広域幹線道路	◎国道1号 ◎国道134号 ○湘南新道 ○伊勢原藤沢線 ○(仮称)倉見大神線 ○(仮称)伊勢原大神軸 (構想)
放射方向の 広域幹線道路	◎国道129号 ◎平塚伊勢原線 ○相模原大磯線 ○平塚海岸秦野線 ○八幡神社土屋線 ○秦野中井インターチェンジアクセス道路 (構想)

- 広域的な交通軸を形成する道路として、自動車専用道路と東西、放射方向の広域幹線道路を配置します。未整備の路線は、関係機関と調整し整備に努めます。

自動車専用道路・広域幹線道路網図



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

(3) 都市内の交通を担う幹線道路

- 都市内の交通を担う幹線道路ネットワークは、次の都市内幹線道路、補助幹線道路から構成されます。

ネットワークを構成する要素

分類	主な路線（◎：整備済み、○：一部を含む未整備）
広域幹線道路を補完し市内の主要な拠点を結ぶ都市内幹線道路	◎平塚大磯海岸線 ○須賀久領平塚中学校線 ◎東海道本通り線 ○平塚山下線 ○東浅間大島線 ○八王子平塚停車場線 ◎馬入一号線 ◎大匂丸島線 ○上粕屋南金目線 ○旭伊勢原線 ◎真土金目線 ○（仮称）平塚大神軸（構想） など
地域のサービスを担う補助幹線道路	広域幹線道路や都市内幹線道路で囲まれた地域内の道路、上記以外で、主要な施設に連絡する道路、バス網を形成する道路等

- 都市内の交通を担う道路として、都市計画道路*やこれ以外の主要な幹線道路により、都市内幹線道路と補助幹線道路を配置します。都市計画道路は見直しの検証を行い、存続する路線について関係機関と調整し整備に努めます。

幹線道路ネットワーク図



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

公共交通ネットワークを構成する要素

分類		名称（◎：在来、整備済み、○：新規検討）	
広域的な交通軸	鉄道網	◎JR東海道本線 ○JR相模線（乗り入れ） ○相鉄いずみ野線（延伸） ○JR根岸線（乗り入れ）	
	新しい公共交通システム※ (公共交通軸)	○南の核～北の核 (南北都市軸)	
	路線バス 幹線バス※	○南の核～北の核～本厚木駅 ○南の核～伊勢原駅 ○南の核～西部地域～東海大学前駅 ○南の核～西部地域～秦野駅	
都市内の交通	幹線バス以外の その他の路線バス	◎現在約70系統 ○再編検討	
	トランジットモール※	○ツインシティ内	
	地域公共交通※	○地域公共交通	
	タクシー	◎既存車両	
交通結節点※	鉄道駅(駅前広場)	◎平塚駅北口、○南口駅前広場(改良)	
	トランジットセンター※	○ツインシティ内	
	バス停	主要なバス停 (折返し場等)	◎14箇所 ○一部新規検討
		バス停付近の自 転車等駐車場 (サイクル&バ スライド)	◎平塚市整備6箇所 約420台 (その他民間整備あり) ○増設検討
一般	◎約300箇所		

(2) 広域的な交通軸を担う公共交通ネットワーク

① 鉄道網

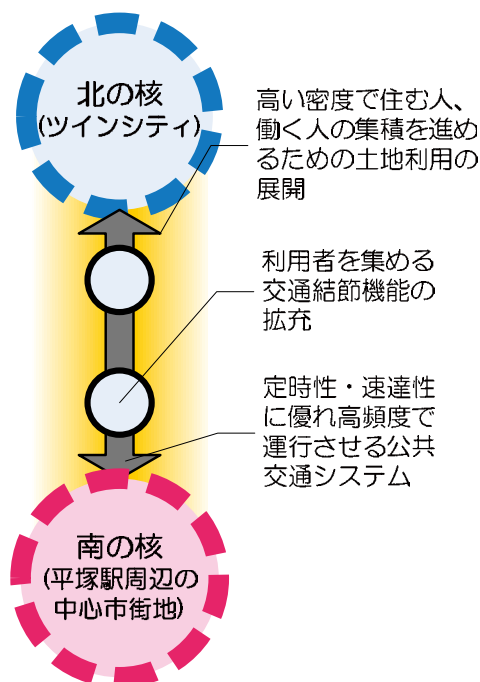
- 鉄道網は、通勤通学などの平塚駅からの利用しやすさ等の向上を図るため、相鉄いずみ野線の平塚方面への延伸や在来線の平塚駅乗り入れ、東海道貨物線の旅客線化の実現に向けた諸施策を展開し、平塚駅のターミナル化をめざします。

② 新しい公共交通システム（公共交通軸）

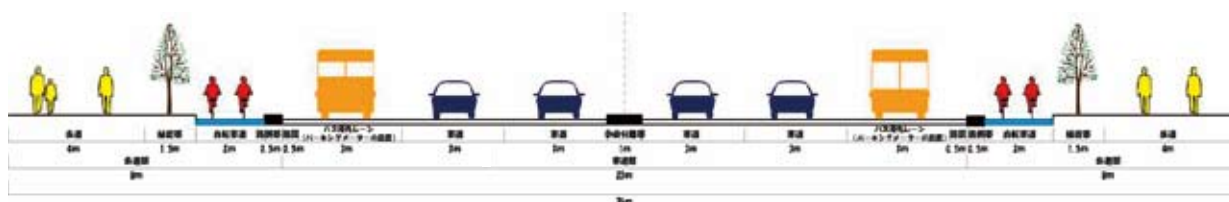
（公共交通軸）

- 南北都市軸（南の核～北の核）は、南の核（平塚駅周辺の中心市街地）と北の核（ツインシティ）の活発な交流を促し、都市活動の根幹を成すものです。そこで、この南北都市軸を「公共交通軸」に位置づけ、環境にやさしく本市のシンボルとして市民が誇れるだれもが利用しやすい公共交通システムを配置します。公共交通軸は、確実な定時性、速達性に優れ、高頻度で運行する公共交通の整備をめざします。そのため、交通結節点*の機能強化を進める一方、これまで蓄積されてきた産業集積の維持発展を基本に、積極的な土地利用や施設立地など、沿道周辺に高い密度で人口が集約されるようまちづくりと一体で公共交通軸の形成を進めます。
- 将来的には、駅前大通り線（フェスタロード）は、公共交通と自転車を中心としたまちづくりのシンボルとしての整備を進めます。

公共交通軸の形成に向けて



駅前大通り線（フェスタロード）の公共交通軸の整備イメージ



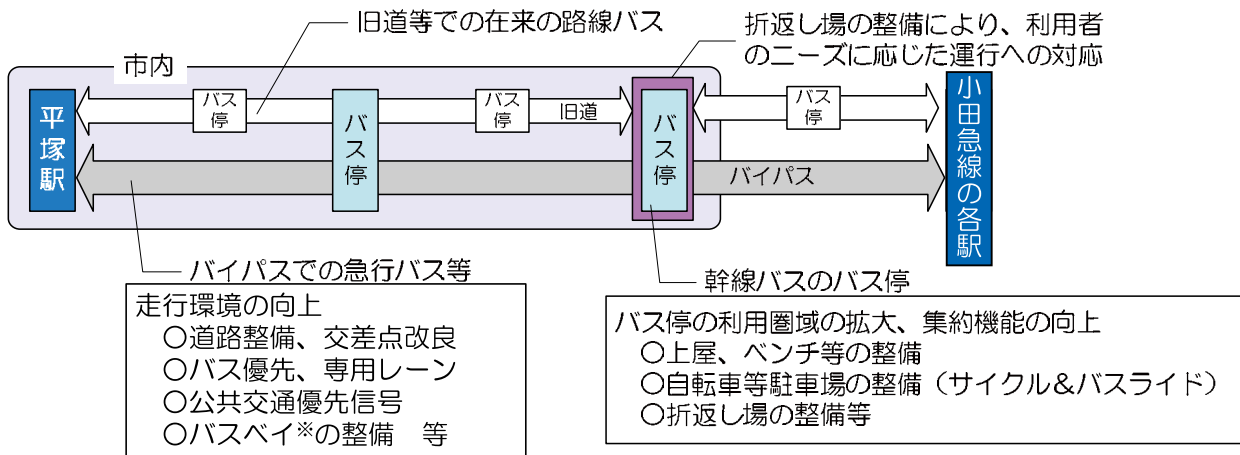
（新しい公共交通システム）

- 公共交通軸の形成に向けては、モノレール、AGT*、LRT*など、環境面に優れ、まちのシンボルとしての効果が高い軌道系交通があります。
- 公共交通軸に位置づけられている八王子平塚停車場線等は、計画幅員が22 m（4車線）であることから、軌道系交通の空間としては導入が可能です。しかし、想定される公共交通軸に必要な輸送力に対し建設費用が高く、費用対効果の確保が難しいことが予測されます。そこで、路線バスの確実な定時性、速達性の向上を図り、環境に配慮した高次の機能を備えた路線バスシステム（バス専用レーン*、公共交通優先信号*、連節バス*等）の整備をめざします。また、ツインシティや南北都市軸の沿線がより大きく発展した場合には、それに合わせた輸送力の確保を検討します。

③ 幹線バス

- 平塚駅と市外にある最寄りの小田急線の各駅への移動を支える路線バスを幹線バス*として配置します。基本的には、バイパス道路*が幹線バスとして市外との運行を受け持ち、現在運行している旧道等には、市内に起終点を持つよう路線バスの再編を進めます。
- 幹線バスは、バス優先・専用レーン等の走行環境の整備、バス停での待合環境やバス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）などの整備による交通結節点*の強化を一体的に進め、概ね10分間隔での運行をめざします。利用状況に応じて、連節バス*等の導入を検討します。

路線バスの再編イメージ（めざす方向）



ア 南の核～北の核～本厚木駅方面（公共交通軸を含む）

- 南の核と北の核を結ぶ公共交通軸上を運行している平塚駅北口から本厚木駅南口間を結ぶ路線バスは、現在の利用をみると、大神工業団地付近を境に、本厚木駅方面と平塚駅方面に分かれた利用が主体です。沿道には、工業団地等の就業施設が立地している一方で、歩道のない旧道を一部運行しています。将来的には、沿道土地利用と一体となりツインシティや新幹線新駅へのアクセス機能の向上に向け、トランジットセンター*を拠点に、幹線バスの配置を検討します。
- 駅前通り線においては、道路整備にあわせてバス専用レーン*の整備をめざします。

イ 南の核～西部地域方面

- 南の核～西部地域方面の広域交通軸上を運行している平塚駅北口から秦野駅を結ぶ路線バスは、現在の利用をみると、駅間を移動する利用はほとんどなく、中間的に位置する東海大学付近を境に分かれた利用が主体です。運行距離が長い上に、一部旧道を運行していることや橋りょう等の交差点がボトルネックになり、定時性、速達性が低下しています。
- 将来的には、バイパス道路*の整備により、道路混雑の緩和が期待されます。そこで、利用者がニーズに応じて路線バスを選択できるよう走行環境の優れたバイパス道路に幹線バス*を配置し、旧道等は市内で折返し運行するバス網の再編を進めます。幹線バスは、秦野駅と真田地区へのアクセス機能の向上を図るため東海大学前駅への配置を検討します。

ウ 南の核～伊勢原駅

- 南の核～伊勢原駅方面の広域交通軸上を運行している平塚駅北口から伊勢原駅を結ぶ路線バスは、現在の利用をみると、駅間を結ぶ移動があるなど、既に広域的な利用がなされています。
- 路線バスは、一部旧道等を運行していますが、既にバイパスする道路は整備されています。そこで、利用者がニーズに応じて路線バスを選択できるよう走行環境の優れたバイパス道路に幹線バスを配置し、旧道等は市内で折返し運行するバス網の再編を進めます。

(3) 都市内の交通を担う公共交通ネットワーク

① 幹線バス以外の路線バス

- 幹線バス以外のその他の路線バスは、基本的に市内の移動を支えます。路線バスの起点と終点が、市内にあるよう必要に応じて路線バスの再編を検討します。

② トランジットモール

- ツインシティ（大神地区）では、「環境共生型」「公共交通指向型」「地域生活圏形成型」のまちづくりをめざしています。その実現化に向け、路線バス等の公共交通のみ通行でき一般の自動車は通行できないトランジットモール^{*}の配置を検討します。

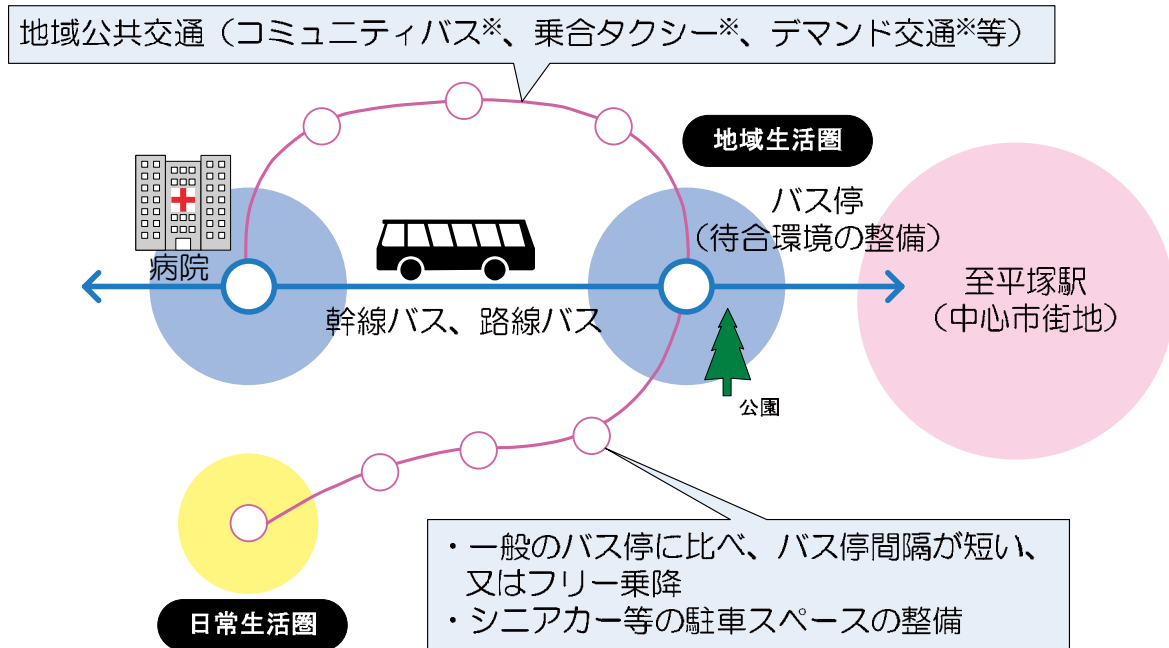
③ 地域公共交通

- 公共交通が不便な地域に対し、路線バスを補完し地域のニーズを満たす公共交通を地域公共交通とします。地域公共交通は、地域生活の形成に向け、無理のない交通手段の選択ができるよう地域のニーズを満たす交通です。将来にわたって持続可能な交通にしていくためには地域が主体となり、タクシー等を含めた様々な事業主体と連携して進めていくことが重要であり、その支援を検討します。なお、基本的には「道路運送法第4条一般旅客自動車運送事業」の許可による乗合事業を対象とします。

④ タクシー

- タクシーは、ドア・ツー・ドアの輸送として高齢者等の移動や、路線バス等の運行時間外の移動等を支える乗合交通を補完する公共交通です。公共交通ネットワークの強化を図るための機能を検討します。

地域公共交通のイメージ



(4) 交通結節点

① 鉄道駅（駅前広場）

- 市内に鉄道駅が1つしかない本市において、平塚駅前広場は鉄道と他の交通手段との乗継ぎ機能をもつ交通の要衝だけではなく、人々が集い、憩うまちの玄関としての機能を備えています。そのため、円滑で快適な乗継ぎ機能の向上に加え、シンボル軸としての景観に配慮した空間づくりが必要です。
- 平塚駅北口広場は、公共交通の整備にあわせて、より円滑で快適な乗換えができるよう、シームレス化に向けた見直しを検討します。
- 平塚駅南口広場は海に向かう玄関口にふさわしい広場整備を検討します。

② トランジットセンター

- ツインシティ（大神地区）において、スムーズな乗換えや歩行者・自転車を優先する交通システムの形成を図るために、公共交通への円滑な乗換えを支えるトランジットセンター※の配置を検討します。

③ 主要なバス停

● 幹線バスのバス停等は、既存の路線バスの起終点となる折返し場の活用や、地域生活圏*の形成と一体的な交通結節点*の整備により、機能集約に優れたバス停の配置を検討します。地域生活圏の形成に向け、店舗等の立地誘導や、たまり空間の創出などを検討するとともに、自転車等駐車場の整備、地域公共交通*やタクシー等の乗降場などの公共交通の交通結節点の強化を検討します。

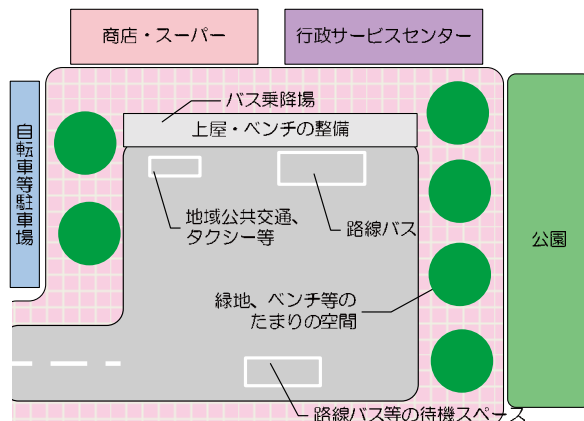
④ バス停付近の自転車等駐車場 (サイクル&バスライド)

- 平塚駅から自転車の利用圏域は約3kmです。これを超える地域の主なバス停に、自転車等駐車場を配置し、路線バスの使いやすさを向上させます。
- 本市は、これまでバス停付近の自転車等駐車場を6箇所整備しており、これ以外にも、田村車庫内など、バス事業者が整備した箇所があります。今後は、バス利用者アンケート調査*結果において、他のバス停に比べ利用圏域が広いバス停などを主体として、自転車等駐車場の配置を検討します。
- 幹線バスの構築に向けては、バス停を集約し速達性を高めることで、その機能が高まります。バス停の利用圏域を広げるために、幹線バスのバス停には、自転車等駐車場の配置を進めます。

⑤ 一般のバス停

- 一般のバス停は、バス路線の再編などにあわせ必要に応じて新設等を検討します。

地域生活圏の形成と一体的に整備する 主要なバス停のイメージ



長持バス停の自転車等駐車場
(本市の整備)



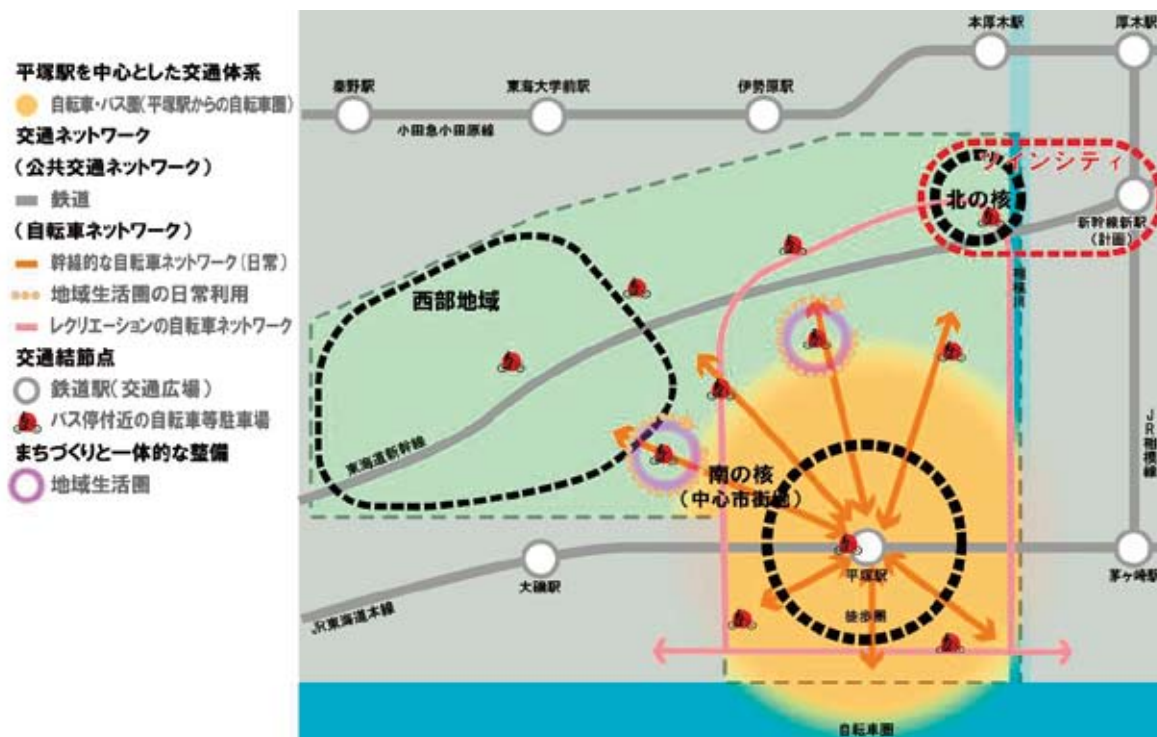
田村車庫バス停の自転車等駐車場
(神奈川中央交通㈱の整備)

1-3. 自転車ネットワークの配置方針

(1) 自転車ネットワークの基本パターン

より安全で快適な通行環境の向上と連続性の確保

自転車ネットワークの基本パターン



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

- 自転車ネットワークは、日常的な移動に加え、観光やレクリエーションのため、より安全で快適な通行環境の向上と、その連続性の確保をめざし、日常の自転車ネットワーク、レクリエーションの自転車ネットワーク、自転車等駐車場で構成されます。
- 日常の自転車ネットワークは、平塚駅を中心とした幹線的なもの、地域生活圏を形成するものがあります。平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワークは、自転車の利用圏域の約3km*を中心に配置します。3kmを超える地域を中心に、バス停付近の自転車等駐車場を設置するサイクル&バスライドなどを配置します。地域生活圏*の形成を図るための公共公益施設、バス停までの道路等は、地域生活圏の整備と一体となって、自転車ネットワークの形成を個別に検討します。
- レクリエーションの自転車ネットワークは、広域自転車道路やサイクリングロードで構成されます。サイクリングコースと日常的なネットワークの接続を図り、観光やレクリエーション機能の強化を進めます。

* 「自転車利用者アンケート」の自転車等駐車場までの平均所要時間(16.7分)から、自転車走行速度10.5km/hより計算

ネットワークを構成する要素

分類		名称（◎：整備済み、○：未整備）	
自転車ネットワーク	日常	平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワーク	◎○自転車レーン* ◎○自転車歩行者道における自転車走行位置の明示* ◎○自転車歩行者道*
		地域生活圏*の自転車ネットワーク	◎○自転車歩行者道*
	レクリエーションの自転車ネットワーク	（広域自転車道路） ◎○さがみグリーンライン自転車道 ◎○太平洋岸自転車道 （サイクリングロード） ◎金目川サイクリングコース ○その他河川堤防道路等	
自転車等駐車場	自転車等駐車場 ・通勤通学目的 ・買物目的	◎平塚駅前周辺地区 約 12,400台 ○増設検討	
	バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）	◎平塚市整備 6箇所 約 420台（その他民間整備あり） ○増設検討	

(2) 日常の自転車ネットワーク

① 平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワーク

- 平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワークは、既存の自転車走行環境の整備状況、自転車利用者アンケート調査*結果における自転車等駐車場までの主な経路、「都市マスタープラン」の関連計画に位置づけがある道路を踏まえ、放射方向の道路に配置します。

平塚駅を中心とした幹線的な自転車ネットワークの整備方針

圏域	整備方針	
平塚駅から約 1 kmの圏域（中心市街地）	自転車、歩行者、自動車が集中することから、時間帯に応じて各々の専用通行空間の確保をめざします	
約 1～3 km	自転車交通量が多い道路	自転車の専用通行空間の確保をめざします
	その他の道路	他の交通と通行空間を共有します

- 平塚駅を中心として放射状に幹線道路が配置されている本市において、平塚駅から概ね 1～3 km圏は、自転車の幹線的なネットワークと幹線バス*ネットワークが基本的に重複します。
- 幹線バスネットワークに位置つけた道路は、複数系統の路線バスが、現在 2～4 分に 1 本の高頻度で運行されています。路線バスと自転車の走行速度は異なり、また、自転車の利用目的によっても異なります。自転車の通勤通学目的は速達性のニーズから車道の通行、買物目的は安全性から歩道を通行する傾向にあります。各ニーズに応じた通行帯を確保することが理想ですが、限られた道路空間に

おいては、バスの運行本数や自転車交通量からみて、自転車の通行を車道に集めると、路線バス、自転車ともに、その通行機能が低下する可能性があります。このため、自転車の幹線的なネットワークと幹線バス網が重なる道路は、自転車と路線バスの走行空間の分離を基本とします。

- しかし、自転車の幹線的なネットワークに位置づけた道路において、計画どおり整備しても、歩道が3 m以上確保できない道路（計画幅員 12 m以下の道路）があります。こうした道路は、車道における自転車走行位置の明示、道路空間の再配分※等によりその対応を図ります。

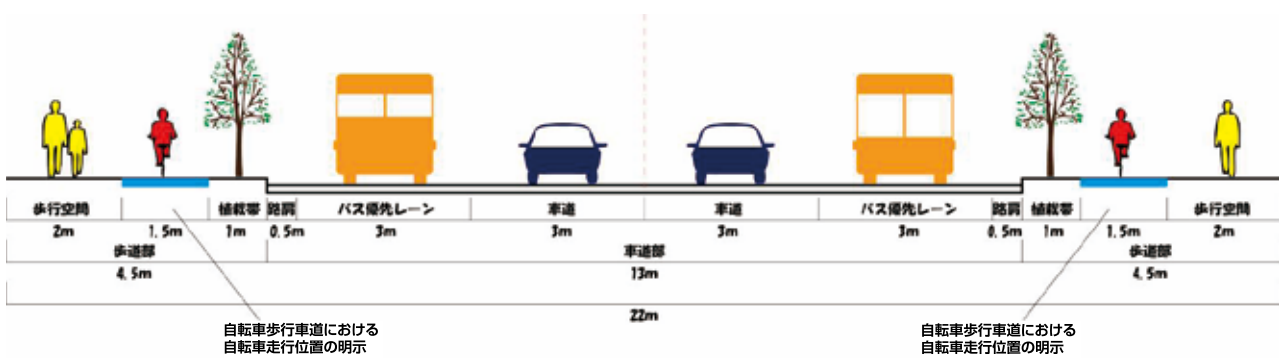


東浅間大島線の平塚市総合公園以北の現状
歩道幅員 2.5 mの内、有効幅員は 1.5 m

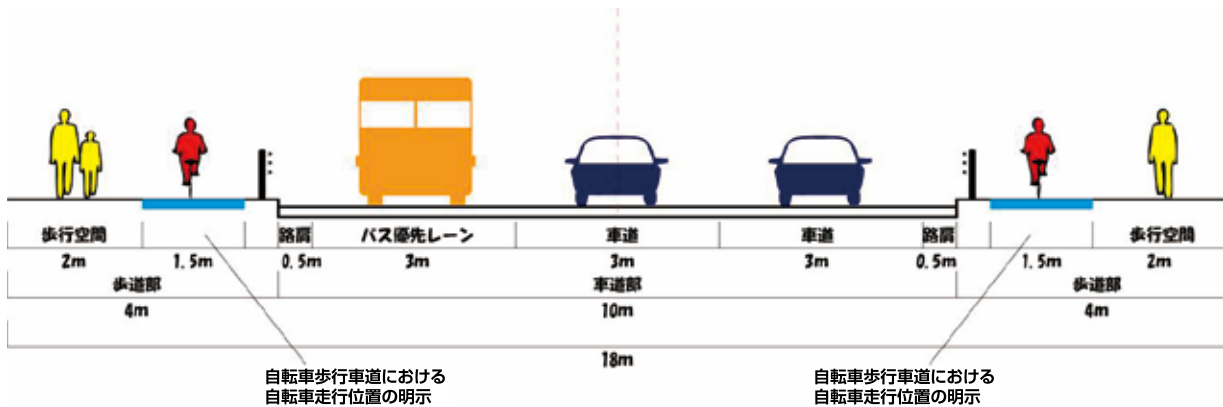


世田谷区三軒茶屋付近の車道における自転車走行位置の明示

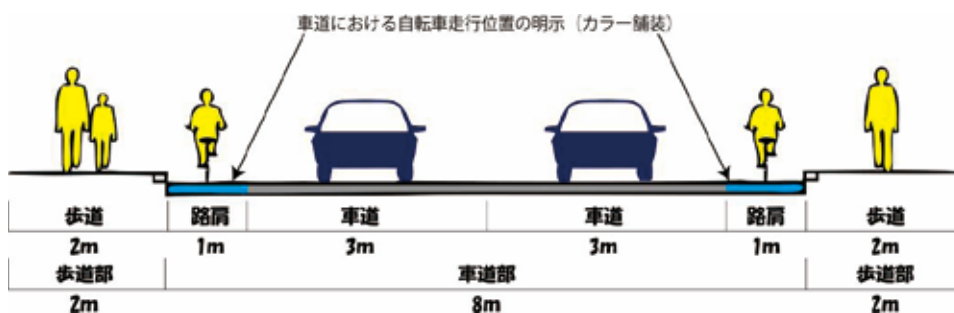
自転車の幹線的なネットワークと幹線バスが重なる4車線道路の整備イメージ (自転車歩行者道における自転車走行位置の明示)



現行の2車線を有効活用したバス優先レーンを含む3車線道路の整備イメージ (自転車歩行者道における自転車走行位置の明示)



歩道部 3.0 m未満の道路の整備イメージ (車道における自転車走行位置の明示)



② 地域生活圏の自転車ネットワーク

- 主要な公共施設、教育施設など市民が多く集まる施設等への連絡機能を高めるため、平塚駅から離れた地域での地域生活圏の形成に向けて、地域公共交通^{*}などと一体となり、自転車ネットワークの配置を検討します。
- 自転車の通行環境の向上に向けては、自転車歩行車道や自転車走行位置の明示等の整備をめざします。

(3) レクリエーションの自転車ネットワーク

- サイクリングロードは、河川との親水や港湾緑地との連携を図るため、広域自転車道路や既存の金目川サイクリングコース、その他河川の堤防道路等により、回廊線のネットワーク形成を図ります。通行帯としては、自転車道の整備をめざします。
- ネットワーク機能をより高めるため、日常の幹線ネットワークとの接続はもとより、平塚駅や総合公園などの中心市街地、バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）におけるレンタサイクル、ツインシティとの連絡等を検討します。
- 実現化に向けて、国が推進するサイクルツアー推進事業等の活用を検討します。

サイクルツアーの概要

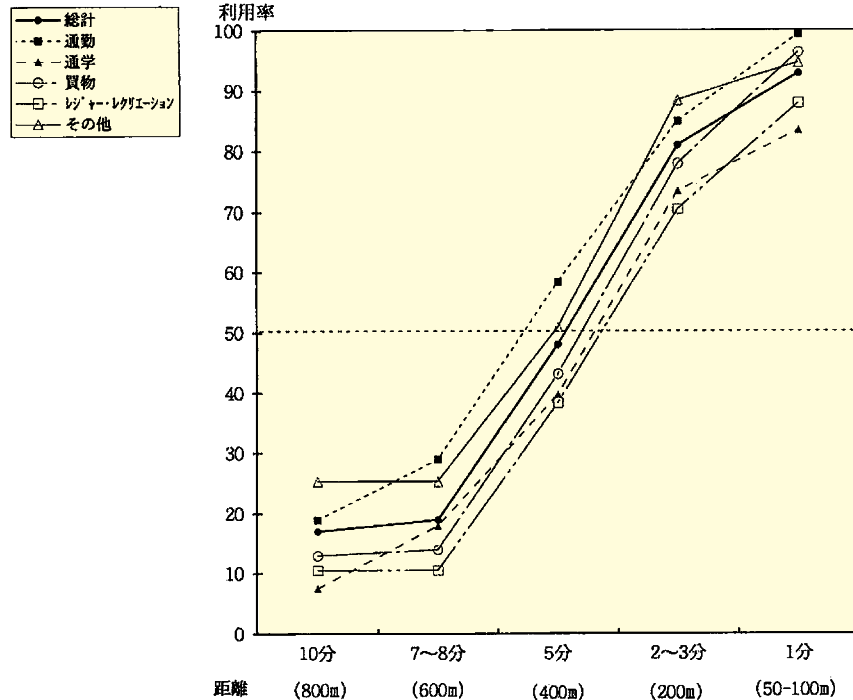


出典：国土交通省 「サイクルツアー」のパンフレット

(4) 自転車等駐車場の配置

- 自転車は、目的地と自転車等駐車場までの徒歩距離により、利用率が変化します。違法路上駐輪の削減を図っていくため、目的地から概ね 200m 以内に自転車等駐車場を配置することが効果的です。

目的地と自転車等駐車場までの徒歩距離による利用率の変化

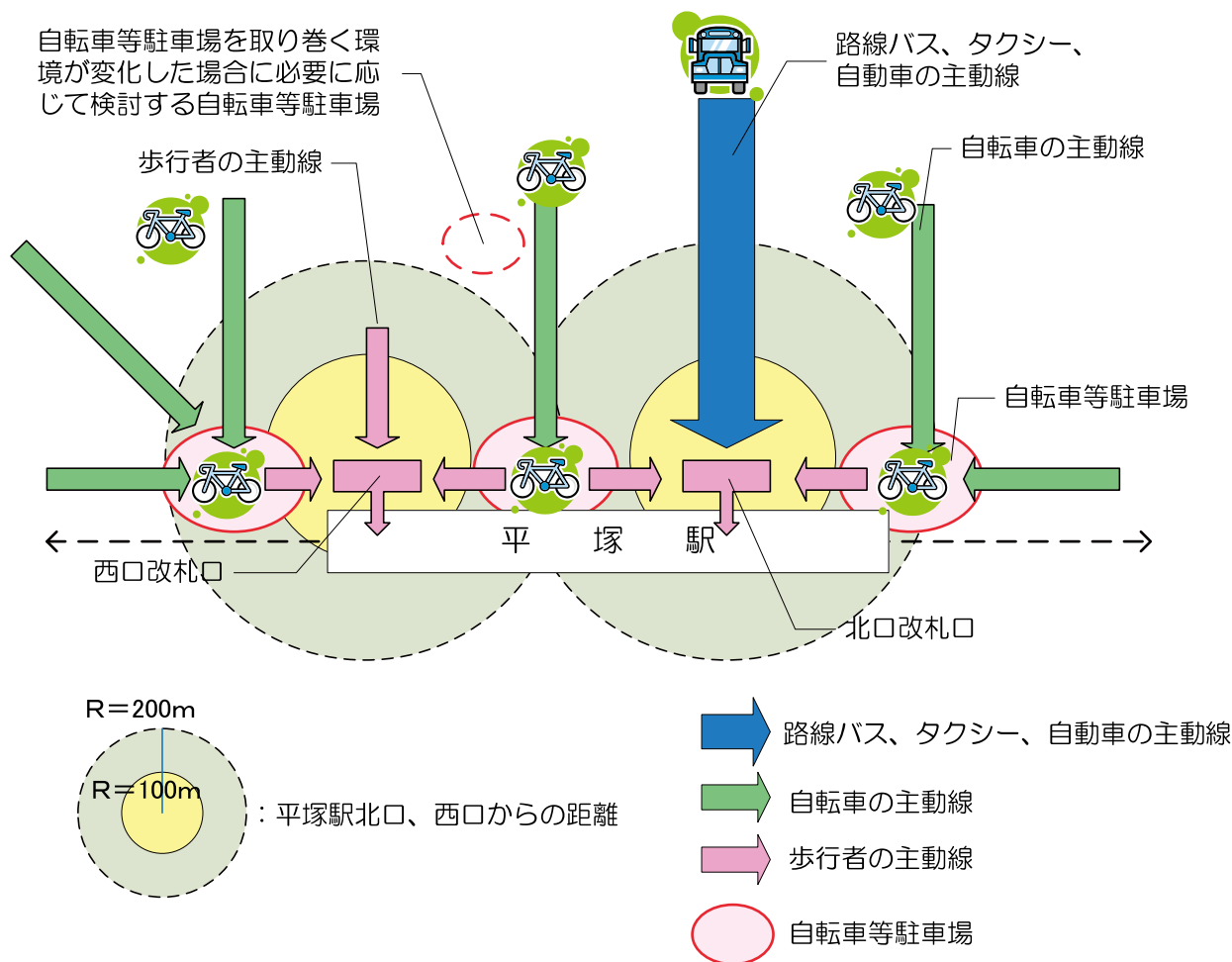


出典：自転車駐車場整備マニュアル
(監修／建設省都市局 編著／自転車駐車場研究会)

① 通勤通学目的の自転車等駐車場

- 通勤通学目的の駐輪時間は長く、違法路上駐輪が発生すると歩行者等への影響が非常に大きくなります。このため、自転車等駐車場は、集中する他の交通と錯綜しないよう配慮しながら、目的地にできるだけ近い位置に配置することが効果的です。現在計画を進めている平塚駅西口地区周辺は、駅周辺の比較的まとまった用地として、中心市街地の活性化を図る上でも重要な用地です。再開発計画の実施など、自転車等駐車場整備を取り巻く環境が変化した場合には、民地を含めた自転車等駐車場の代替地等の検討が必要です。

平塚駅北側の通勤通学目的の望ましい自転車等駐車場配置パターン



② 買物目的の自転車等駐車場

- 買物目的の自転車は手荷物等の運搬機能を有しており、その利便性を損なわないため中心市街地内に一時貸しの自転車等駐車場を配置することが必要です。自転車等駐車場の配置に際しては、中心市街地内の道路が七夕まつりなどのイベント空間であることも十分に配慮し、歩行者動線と錯綜させないよう道路法の規定に沿った自転車等駐車場の設置や民地等の活用（例えば商店街近くの自動車駐車場の転用など）等の整備を進めます。

③ バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）

- バス停近くの自転車等駐車場は、幹線バス*のバス停や平塚駅から3kmを超える地域での整備を進めます。

自転車ネットワーク図



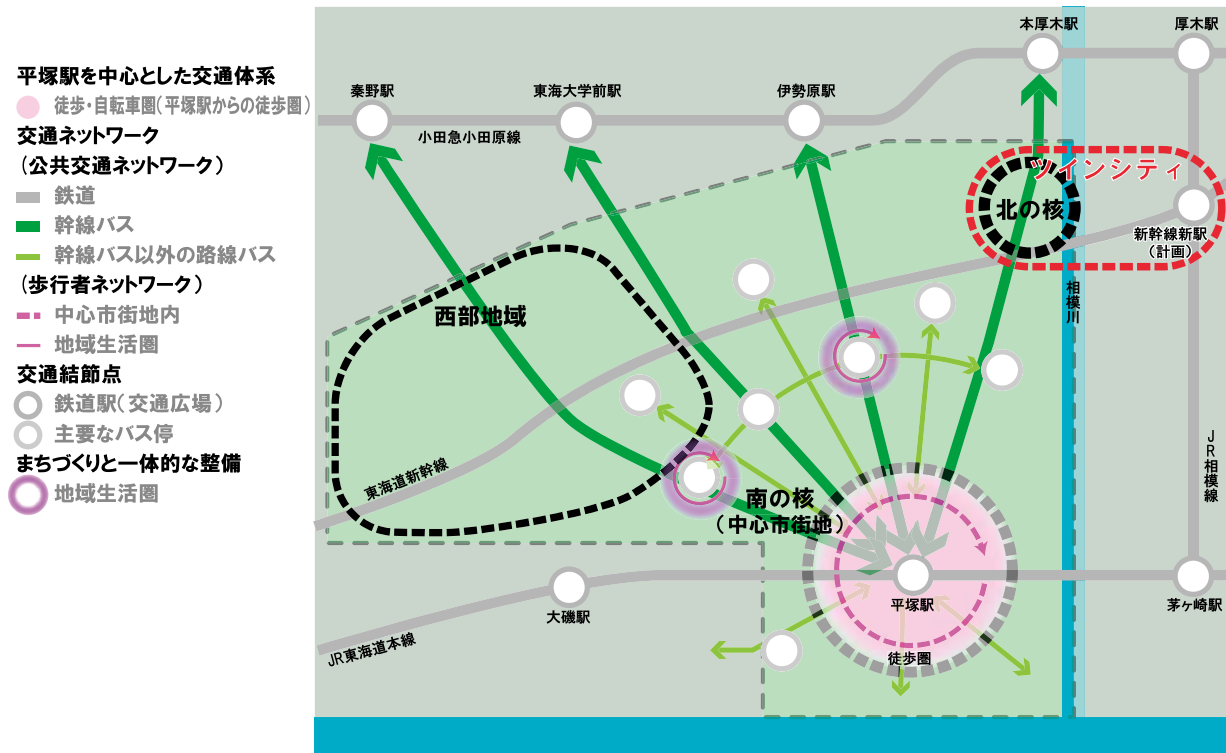
- 自転車利用の拠点は、ひらつかセントラルパーク、ひらつかなぎさステージ等におけるネットワークの目的地
- 図中の破線は計画幅員通りの整備が完了していない道路であり、現道があっても計画幅員どおりの整備が完了していない道路も含む

1-4. 歩行者ネットワークの配置方針

(1) 歩行者ネットワークの基本パターン

より安全で快適な通行環境の向上と連続性の確保

歩行者ネットワークの基本パターン



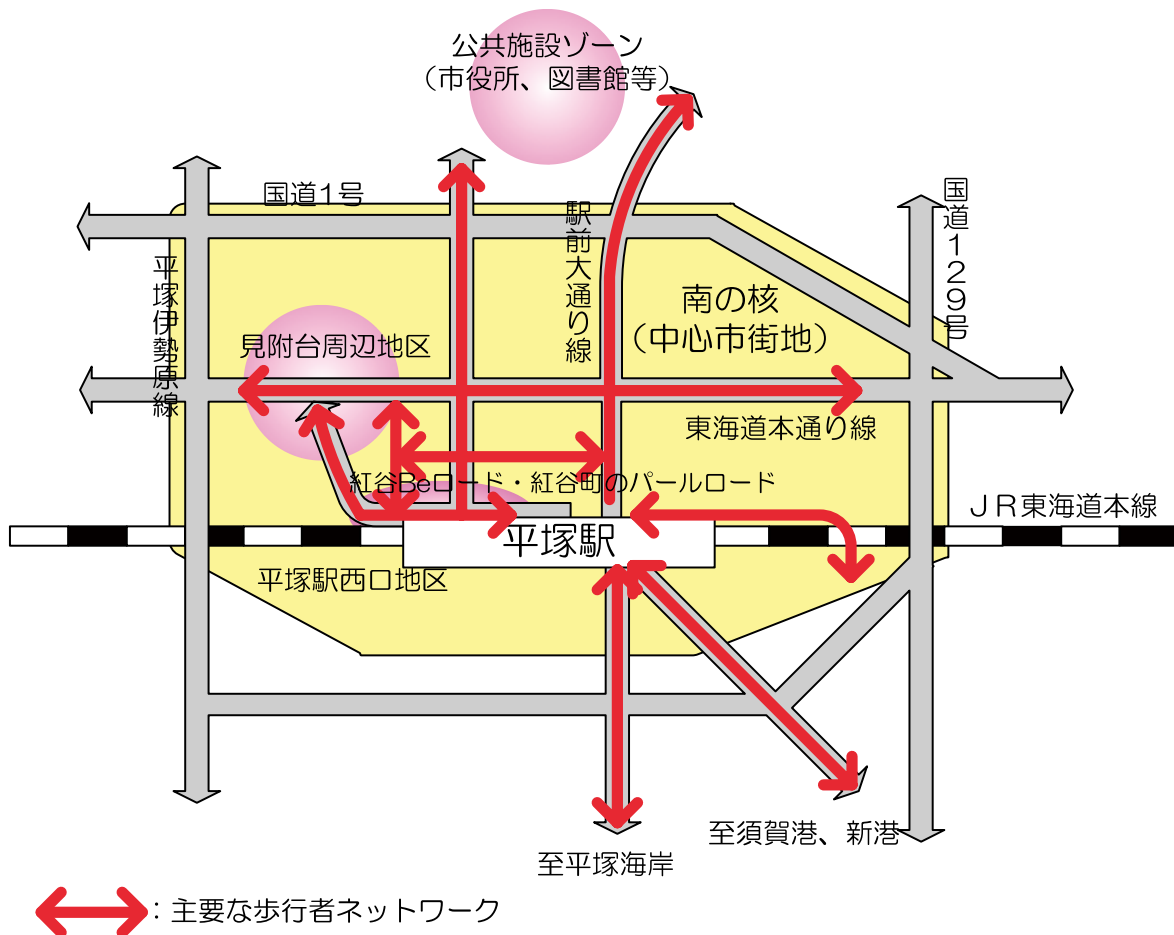
図中の地域生活圏はイメージであり、具体的な位置を規定するものではありません

- 歩行者ネットワークは、中心市街地でのより安全で快適な移動しやすさを優先的に高めることをめざします。中心市街地から離れた地域では、地域生活圏*の形成をめざし、より安全で快適な通行空間を確保します。

(2) 中心市街地内

- 中心市街地内は、歩行者と自転車のより安全で快適な通行空間の確保をめざします。
- 中心市街地内の歩行者ネットワークは、「都市マスタープラン」、「平塚市中心市街地活性化基本計画」等の上位、関連計画に基づき、平塚駅、商店街、市役所周辺地区、見附台周辺地区などを結ぶ道路を基本として配置します。
- 中心市街地内は、都市計画道路*の整備、交通バリアフリー*の整備により、歩道は概ね整備されていますが、自転車の通行や違法路上駐輪等により、安全性や快適性が低下しています。このため、一定の道路幅員を有する道路空間の再配分*、買物客の駐輪対策、交通ルール、マナーの啓発活動により、通行空間や人がたまる空間の創出を検討します。歩行者と自転車のネットワークは、重複させないことを基本としますが、重複する場合には、時間帯等に応じて適切に分離した通行空間の確保をめざします。

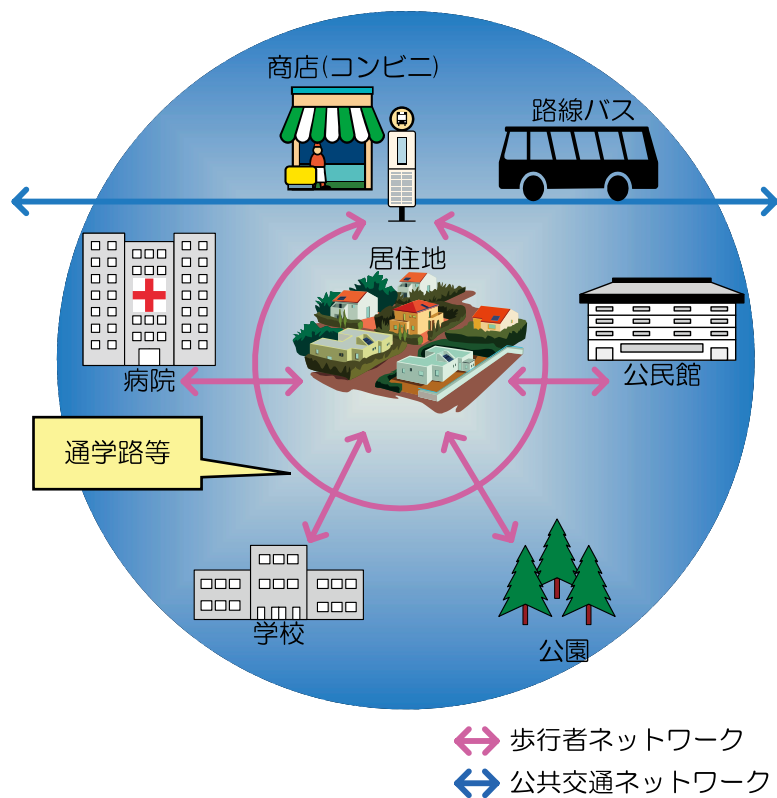
主要な歩行者ネットワーク図



(3) 地域生活圏

- 中心市街地から離れた地域では、地域コミュニティの中心となる場所や近隣の商業地などの要所に、日常必要な諸機能を配置し、歩いて暮らせる地域生活圏^{*}の形成をめざします。その形成に向け、公共公益施設、バス停に連絡する道路、通学路等の歩行者ネットワークの配置をまちづくりと一体で検討します。広域幹線道路、都市内幹線道路、バス通りになっている市外を結ぶ補助幹線道路といった歩行者ネットワークに位置づけられる道路で、歩行者や自動車の交通量が多い道路は、歩道の整備に努めます。
- あしん歩行エリア^{*}に指定されている地区の歩道整備を進めます。

地域生活圏の歩行者ネットワークのイメージ



2. 都市計画道路の見直し方針

(1) 見直しの基本的な考え方

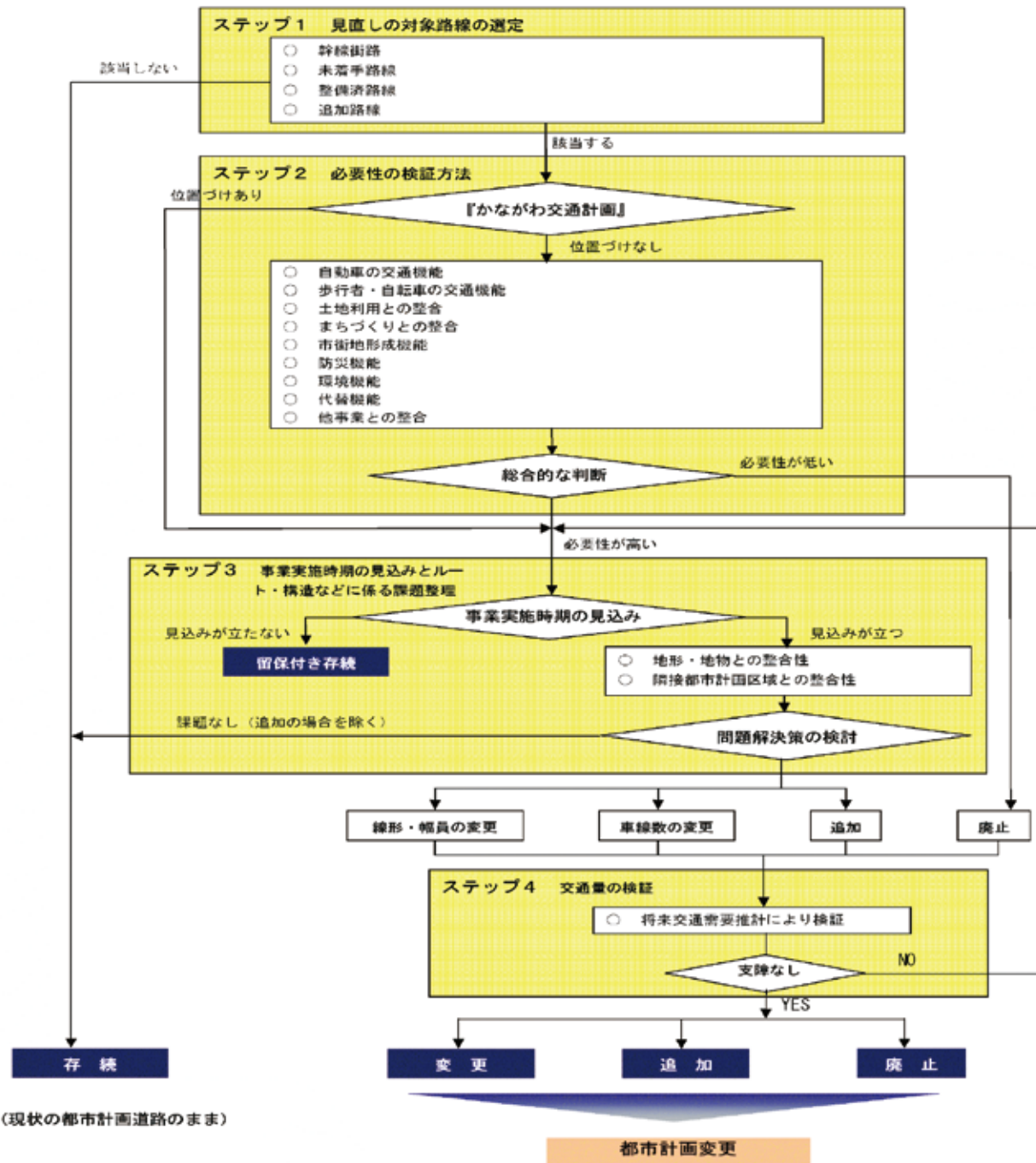
① 基本的な考え方

- 都市計画道路*の見直しは、長期未着手となっている路線・区間について道路の機能を明確化し、地域の実情を加味し、既存ストックの活用も視野に入れた検証を行い、必要に応じて計画を見直すことにより、より一層重点化を図りながら、「存続させるべき」路線・区間を明らかにします。
- 見直しにあたっては、神奈川県交通施策の基本的な方向が示されている「かながわ交通計画」や本市の将来都市像を示した「都市マスタープラン」等の上位計画との整合性を確認しながら、平成18年3月に神奈川県が策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」（以下「県ガイドライン」という）をもとに、交通ネットワークの配置方針や本市の地域の実情等を踏まえた基本的な考え方を定めます。

② 将来の進め方

- 「県ガイドライン」では、「目標年次をおおむね10～20年後の都市の姿を展望したうえで行う」ことが示されていますので、本市の都市計画道路の見直しは、総合交通計画にあわせ平成39年とします。
- 将来、都市を取り巻く環境の変化や、上位関連計画となる「かながわ交通計画」や「都市マスタープラン」などが見直され、都市計画道路に係る新たな対応の必要が生じた場合には、見直すものとします。

「神奈川県都市計画道路見直しのガイドライン」フロー図



(2) 見直しの検証方法

① 見直しの対象路線の選定（ステップ1）

（検討対象路線の選定）

ア 幹線街路

見直しは、幹線街路を対象とし、自動車専用道路・特殊街路は対象としません。

イ 未着手路線

市の見直し開始時点で、都市計画決定後 20 年以上経過して未着手の路線や区間はすべて対象とします。

なお、都市計画決定後（変更）後 5 年を経過しても工事に着手していない路線や区間については、何らかの理由や課題が想定されるため、必要に応じて対象とします。

ウ 整備済路線

概成済^{*}を含む整備済みや、事業中の路線区間であっても、社会経済状況やめざすべき将来の都市像を実現するために、再整備や事業計画の変更など見直しが必要となる場合には対象とします。

エ 追加路線

「都市マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線は、必要に応じて追加の検討を行うこととします。

（検証の結果）

- 本市の都市計画道路^{*}の見直しの対象路線は、幹線街路 46 路線のうち、都市計画決定後（当初）20 年以上経過した未着手路線区間、概成済区間を含む 17 路線を対象とします。
- 見直しの対象路線は、道路機能が異なることや、一部整備済みの区間があることから、路線全体で評価するのではなく、道路機能や整備状況等を踏まえた路線区間ごとに行います。

見直し検討対象路線の選定結果

区分	路線数	区間数
既決定路線数（幹線街路）	46	—

既決定路線	見直し対象外	29	—
	イ. 都市計画決定後 20 年以上経過して未着手路線（昭和 62 年以前の路線）	17	35
	ウ. 整備済み路線の再整備	該当なし	該当なし
	既決定路線計	17	35
エ. 追加路線	該当なし	該当なし	

見直し対象路線計	17	35
----------	----	----

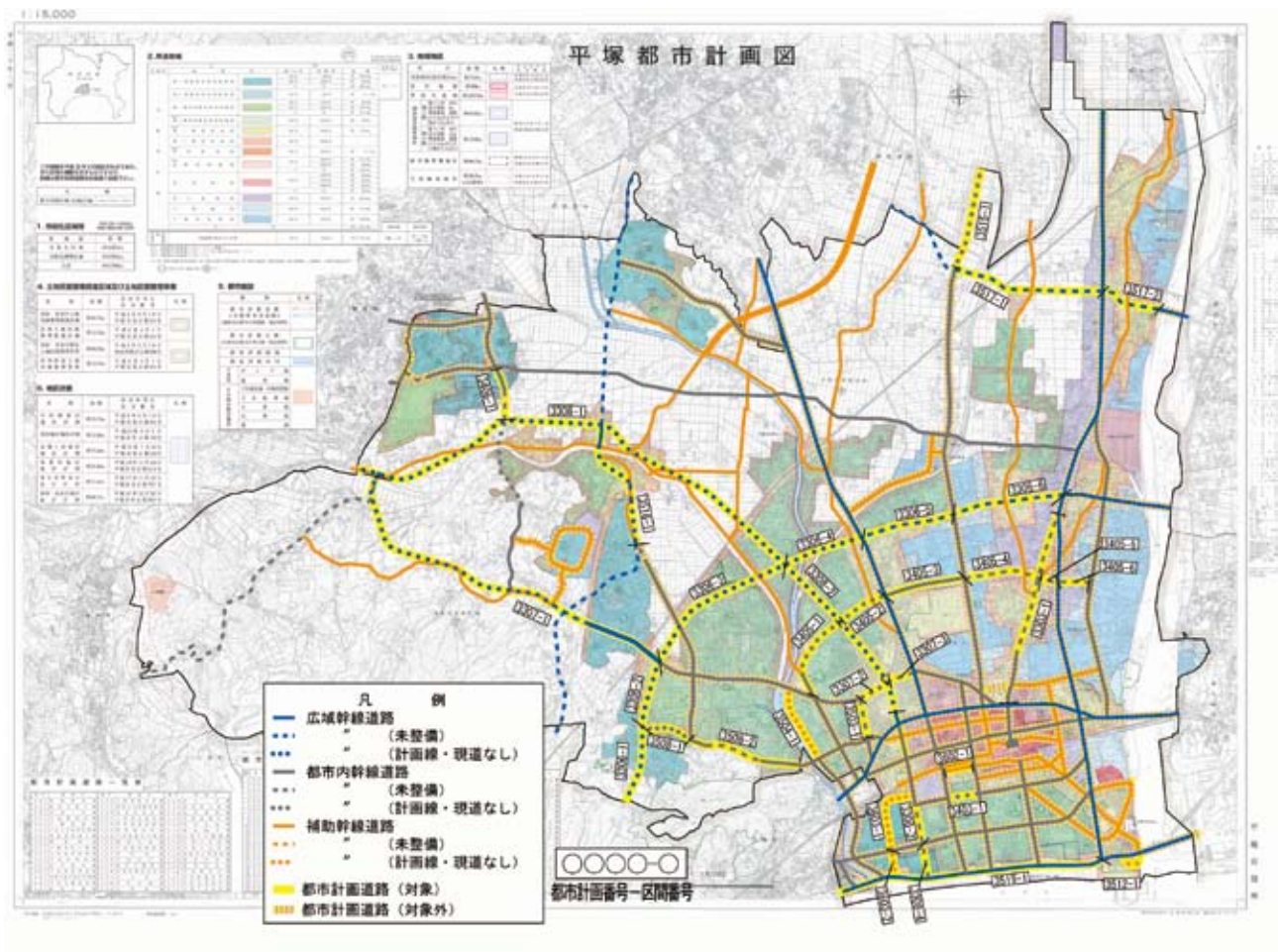
平塚市都市計画道路見直しの対象路線（水色の網掛け路線）

都市計画道路の整備状況(H22.3.31)

番 号	名 称	代表幅員(m)	当初決定	計画延長(m)	整備状況(m)				見直し検討対象路線			
					改良済	概成済	事業中	未着手	都市計画決定当初以降20年以上経過※	未着手路線(概成済み、一部未着手を含む)	見直し検討対象路線	
1	3.2.1	駅前大通り線	36	S21.8.27	400	400	0	0	0	○		
2	3.2.2	国道一号線	30	S21.8.27	3,500	3,500	0	0	0	○		
3	3.3.1	平塚駅海岸線	25	S21.8.27	1,180	1,180	0	0	0	○		
4	3.3.2	八幡須賀線	22	S21.8.27	3,810	3,810	0	0	0	○		
5	3.3.3	八王子平塚停車場線	22	S21.8.27	5,800	4,250	360	0	1,190	○	○	○
6	3.3.4	東海道本通り線	22	S21.8.27	2,560	2,560	0	0	0	○		
7	3.3.6	湘南新道	25	S36.8.21	7,700	769	0	467	6,464	○	○	○
8	3.3.7	八幡神社土屋線	22	S21.8.27	8,430	3,750	0	1,000	3,680	○	○	○
9	3.3.8	平塚海岸秦野線	22	S21.8.27	9,880	1,050	0	0	8,830	○	○	○
10	3.3.9	平塚伊勢原線	22	S21.8.27	6,900	6,900	0	0	0	○		
11	3.4.1	海岸南中線	18	S21.8.27	2,100	2,100	0	0	0	○		
12	3.4.2	平塚駅稻荷山線	18	S21.8.27	1,020	1,020	0	0	0	○		
13	3.4.3	須賀久領平塚中学校線	18	S21.8.27	1,960	1,610	0	0	350	○	○	○
14	3.4.4	平塚大磯海岸線	18	S21.8.27	3,160	3,160	0	0	0	○		
15	3.4.5	萩原八幡線	16	S21.8.27	5,120	1,100	1,220	0	2,800	○	○	○
16	3.4.6	上粕屋南金目線	16	S58.8.26	1,410	0	0	1,010	400	○	○	○
17	3.4.7	東海大学前駅真田線	16	S58.8.26	880	0	0	880	0	○		
18	3.4.8	北金目真田線	16	H5.3.19	1,080	0	0	660	420		○	
19	3.5.1	三島神社後谷線	15	S21.8.27	1,000	1,000	0	0	0	○		
20	3.5.2	南町通東浅間線	15	S21.8.27	630	630	0	0	0	○		
21	3.5.3	柳町諏訪町線	15	S21.8.27	690	200	0	0	490	○	○	○
22	3.5.4	上平塚花水川橋線	13	S21.8.27	1,370	471	0	0	899	○	○	○
23	3.5.5	蔵邸川端線	15	S21.8.27	630	630	0	0	0	○		
24	3.5.6	平塚駅須賀港線	15	S21.8.27	1,340	1,340	0	0	0	○		
25	3.5.7	南町通線	15	S21.8.27	150	150	0	0	0	○		
26	3.5.8	平塚山下線	15	S21.8.27	4,370	2,875	0	0	1,495	○	○	○
27	3.5.9	後谷八幡裏線	15	S21.8.27	1,240	1,240	0	0	0	○		
28	3.5.10	須賀打越羽衣町線	15	S21.8.27	960	960	0	0	0	○		
29	3.5.11	中川尻線	13	S21.8.27	1,130	1,130	0	0	0	○		
30	3.5.12	寺町川端線	15	S23.4.13	350	250	0	0	100	○	○	○
31	3.5.13	宝町通線	15	S21.8.27	400	400	0	0	0	○		
32	3.5.14	馬入一号線	15	S35.3.11	3,400	3,400	0	0	0	○		
33	3.5.15	東浅間大島線	12	S36.8.21	6,170	4,940	0	0	1,230	○	○	○
34	3.5.16	旭伊勢原線	12	S36.8.21	3,920	2,315	350	0	1,255	○	○	○
35	3.5.17	伊勢原藤沢線	12	S36.8.21	2,750	470	0	0	2,280	○	○	○
36	3.5.18	大句丸島線	12	S49.9.2	1,880	1,880	0	0	0	○		
37	3.5.19	国道134号線	14.5	S21.8.27	4,130	0	3,030	1,100	0	○	○	○
38	3.5.20	五領ヶ台循環線	14	H6.4.1	1,520	1,520	0	0	0			
39	3.5.21	五領ヶ台南線	14	H6.4.1	460	385	0	0	75		○	
40	3.5.22	五領ヶ台西線	14	H6.4.1	470	470	0	0	0			
41	3.5.23	東豊田工業団地線	15	H7.3.24	1,490	1,490	0	0	0			
42	3.5.24	東豊田南線	15	H7.3.24	140	140	0	0	0			
43	3.5.25	東豊田北線	13	H7.3.24	170	170	0	0	0			
44	3.6.1	平塚駅花水線	11	S21.8.27	1,060	1,060	0	0	0	○		
45	3.6.2	平塚駅桃浜町線	11	S21.8.27	810	540	0	0	270	○	○	○
46	3.6.3	平塚高校海岸線	11	S41.9.14	1,170	0	0	0	1,170	○	○	○
合 計					110,690	67,215	4,960	5,117	33,398	—	—	—

※平成2年以前

都市計画道路見直し検討対象路線及び区間設定



② 必要性の検証（ステップ2）

（検証方法）

■「かながわ交通計画」との関係

「かながわ交通計画」に一般幹線道路として位置づけられている路線は、幹線道路ネットワークの観点から整備が望まれる路線とされるため、必要性が高い路線と判断し、それ以外の路線については各々必要性の検証を行います。

■検討項目

- ア) 自動車の交通機能、イ) 路線バス（公共交通）の交通機能、
- ウ) 歩行者・自転車の交通機能、エ) 土地利用との整合、オ) まちづくりとの整合、
- カ) 市街地形成機能、キ) 防災機能、ク) 環境機能、ケ) 代替機能、
- コ) 他事業との整合

（本市の考え方）

- 必要性の検証は、「必要性が認められる評価」に1つでも該当する路線のうち、「歴史的・文化的・自然的資産に影響する道路」、「代替機能を有する現道がある道路」の有無を検証し、最終的な必要性を評価します。
- なお、本市の将来交通体系の実現に向け、上記評価項目（イ）路線バス（公共交通）の交通機能を本市独自に追加します。

平塚市都市計画道路の必要性の評価項目（1/2）

必要性の評価項目 (網掛けは本市独自に追加した評価項目)		評価方法	必要性 が認め られる	必要性 が低下
①かながわ交通計画の一般幹線道路 網に位置づけがある道路		同計画に位置づけがある道路	○	
(ア)自動車の 交通機能	②幹線道路網に位置づけ がある道路 「都市内幹線道路」	将来の都市構造を支える基盤整備 として、都市の骨格を形成する幹 線道路網を評価 「都市マスタープラン」の道路の 整備方針図に位置づけがある道路	○	
	③渋滞を緩和させる道路	道路容量に対し、一定の交通量が ある道路で、周辺道路網の道路混 雑を緩和させる道路	○	
	④沿道アクセス機能があ る道路	沿道アクセスを必要とする商業系 及び工業系用途地域内にある道路	○	
(イ)路線バス (公共交通) の交通機能	⑤公共交通の利便性を高 める道路	公共交通ネットワークを形成する 道路	○	
(ウ)歩行者・ 自転車の交 通機能	⑥自転車ネットワークを 形成する道路	自転車ネットワークに位置づけが ある道路	○	
	⑦歩行者ネットワークを 形成する道路	歩行者ネットワークに位置づけら れている道路や、地域生活圏の形 成に向け公共公益施設、バス停に 連絡する道路	○	
(I)土地利用 との整合	⑧土地利用の改善に寄与 する道路	「都市マスタープラン」の土地利 用の配置方針図の商業・業務内の 道路、近隣商業地、沿道市街地の 位置づけがある道路	○	
(オ)まちづく りとの整合	⑨歴史的・文化的・自然 的資産に影響する道路	計画当初に比べ、歴史的・文化的・ 自然的資産に対する価値観が変化 し、その価値が高まっている中で、 「都市マスタープラン」の緑の拠 点や史跡等を通過する道路		○
(カ)市街地形 成機能	⑩交通軸を形成する道路	「都市マスタープラン」の将来都 市構造図の交通軸を形成する道路	○	
	⑪中心市街地の活性化等 を図る道路	中心市街地活性化基本計画に関連 する道路	○	

平塚市都市計画道路の必要性の評価項目（2/2）

必要性の評価項目		評価方法	必要性が認められる	必要性が低下								
(キ) 防災機能	⑫緊急輸送路	神奈川県及び平塚市地域防災計画の緊急輸送路等に位置づけがある道路（重複又は並行する現道が位置づけられている道路を含む）	○									
	⑬避難路	広域避難場所への指定避難道路に位置づけがある道路	○									
	⑭延焼遅延効果がある道路	道路幅員 15m以上の道路	○									
	⑮密集市街地の改善を図る道路	「平塚市都市計画都市再開発の方針」の一号市街地、二項再開発促進地区、要整備地区に関連する道路	○									
(ク) 環境機能	⑯景観ネットワークを形成する道路	「都市マスタープラン」のうるおいのまちづくり方針図のうるおいのネットワーク（景観面を重視）に位置づけがある道路	○									
	⑰居住環境区※の外かくを形成する道路	居住環境区内の交通量を 1 万台以下に抑える地区の外かくを形成する道路	○									
(ケ) 代替機能	⑱代替機能を有する現道がある道路	当該路線を廃止しても、その機能を満たす現道又は将来の整備が見込まれる道路（代替機能を有する道路幅員の考え方）										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>道路機能</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要幹線道路</td> <td>代替路線なし</td> </tr> <tr> <td>都市内幹線道路（2車線）</td> <td>全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路</td> </tr> <tr> <td>補助幹線道路（2車線）</td> <td>全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路</td> </tr> </tbody> </table>	道路機能	考え方	主要幹線道路	代替路線なし	都市内幹線道路（2車線）	全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路	補助幹線道路（2車線）	全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路		○
		道路機能	考え方									
		主要幹線道路	代替路線なし									
都市内幹線道路（2車線）	全幅員 13m以上 ・ 代替路線は計画道路に重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 3.0m以上を有する道路											
補助幹線道路（2車線）	全幅員 11m以上 ・ 最低限の機能を有する道路として、重複又は並行する現道で、車道部 7.0m以上、歩道部片側 2.0m以上を有する道路											
(コ) 他事業との整合	⑲開発関連道路	土地区画整理事業等の関連道路、開発計画への連絡機能がある道路	○									

③ ルート・構造などに係る課題整理（ステップ3）

（ルート・構造などに係る課題整理）

必要性が高いと判断された路線や区間又は、他事業関連で都市計画手続きを行う必要がある路線や区間は、ルート・構造などに係る課題整理を行います。

ア 地形・地物との整合性

河川や鉄道などの地形・地物との制約内容やその程度などを整理します。

イ 隣接都市計画区域との整合性

隣接市町村にまたがる都市計画道路^{*}については、「不存在」、「幅員不整合」、「線形不整合」、「不連続」、「重複」といった不整合があるかどうかを精査します。

（課題解決策の検討）

課題のない路線区間は存続とします。課題を有する路線や区間については、必要性の検証結果から路線や区間の役割を明確にし、その機能が十分に確保されるように、線形・幅員や車線数などの変更、新規路線の追加など、課題解決を図る変更案を検討します。

（本市の考え方）

- 「県ガイドライン」では、「必要性が高いと判断されたが、事業実施の見込みが立たない路線や区間は、留保付き存続とする。」となっていますが、事業化の見通しについては、今後、経済状況を踏まえ道路整備プログラム等を作成し明らかにしていきます。
- 必要性が高いと判断される道路においては、事業化の課題を整理し、全て次のステップ（交通量の検証）に進むものとしします。

④ 交通量の検証（ステップ4）

（交通量の検証）

- 車線数の変更、路線や区間の追加や廃止にあたっては、将来交通需要推計を行います。この結果、混雑度などに支障があると判断された場合については、再度、課題解決案の検討を行い、将来交通需要推計を行います。

（本市の考え方）

- 必要性が認められない路線を廃止した場合、その代替経路となる道路の混雑度が 1.5 を超えない路線は、廃止しても影響ないとし「廃止」を検討します。
- 道路混雑度 1.5 以上の基準は、①道路を整備する際の国庫からの補助を受けるための採択基準、② 将来の交通量予測において計画されている道路が整備されれば市内の約 8 割の道路で混雑度 1.5 以内であることを踏まえ設定します。

（3）見直しのフロー

- 本市の見直しは次項のフロー図により実施します。
- また、見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間すべてについて評価・検証し、以下の4つのパターンで整理して、「見直しの計画（素案）」として今後公表します。

存 続

：現都市計画道路のまま変更なし。

変 更

：現都市計画道路の線形や幅員を変更する。

追 加

：新たに都市計画道路として追加する。

廃 止

：現都市計画道路を廃止する。

本市の見直しフロー

ステップ1：見直し検討対象路線・区間の選定

- 都市計画決定後 20 年以上経過した未着手及び概成済の路線・区間

ステップ2：必要性の検証

- 「かながわ交通計画」による位置づけの有無
- 必要性の検証項目
 - (ア) 自動車の交通機能 (イ) 路線バスの交通機能 (ウ) 歩行者・自転車の交通機能
 - (エ) 土地利用との整合 (オ) まちづくりとの整合 (カ) 市街地形成機能
 - (キ) 防災機能 (ク) 環境機能 (ケ) 代替機能 (コ) 他事業との整合

ステップ3：ルート・構造などに係る課題整理

- 地形・地物との整合性
- 隣接都市計画区域との整合性
- 課題解決策の検討

ステップ4：交通量の検証

- 「廃止」、「変更」、「追加」に伴う支障の検証

見直しの結果

存続

変更

追加

廃止

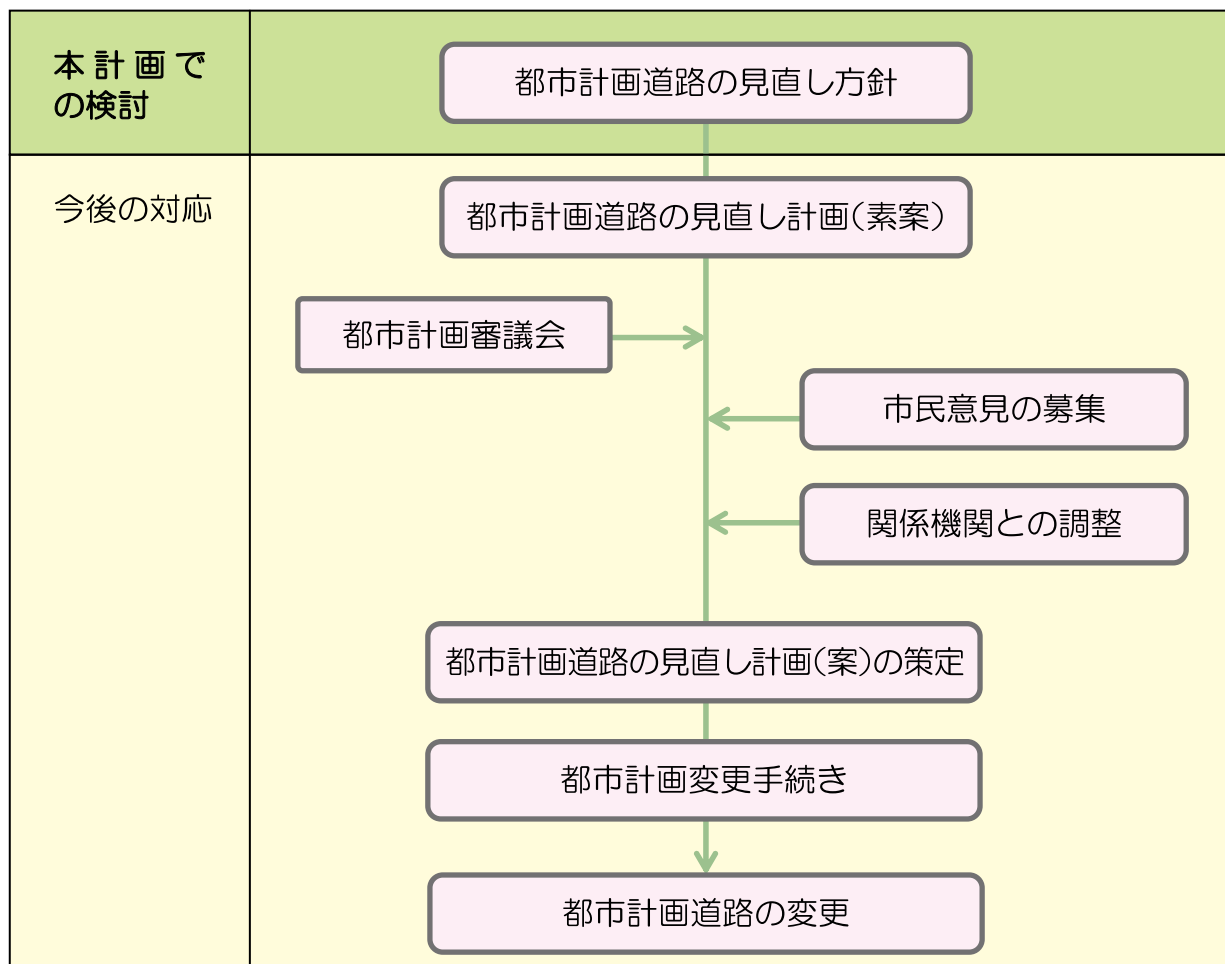
(4) 見直し路線の検証に向けた基本的な考え方

- まちの骨格を形成する広域幹線道路や都市内幹線道路は、「存続」を基本とします。こうした道路は、本市の骨格を形成するとともに、その担うサービス圏域が広範囲であることから、神奈川県や隣接する市町との整合を図り、より広域的な視点で評価します。
- 補助幹線道路は、必要性が低下し代替路線や改良済^{*}の都市計画道路等で、その機能が充足されれば「廃止」も視野に入れ検証します。
- 「都市マスタープラン」などで構想的な位置づけの路線の「追加」は、別途個別に検討します。

(5) 都市計画道路の見直しの手続き

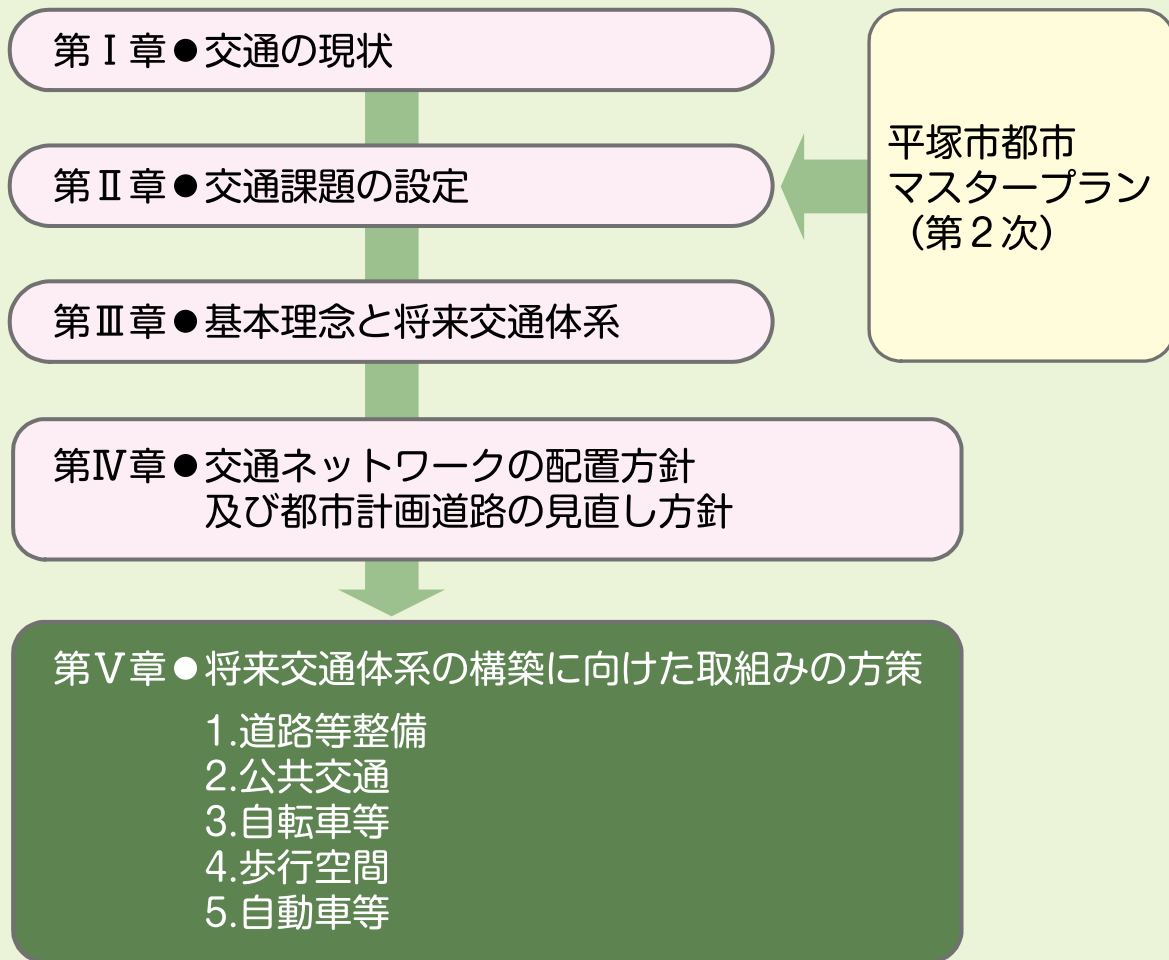
- 本計画で示した都市計画道路の見直し方針に基づき「都市計画道路の見直し計画」(素案)を作成し、今後市民意見の募集や、関係機関との調整を進め「都市計画道路の見直し計画」(案)策定します。

都市計画道路の見直しの手続き



第V章・将来交通体系の構築に向けた 取組み方策

本章は、「第Ⅲ章. 基本理念と将来交通体系」と第Ⅳ章で示した交通ネットワークの配置方針を踏まえ、第Ⅱ章で定めた交通課題に対する取組み方針とその方策を示します。取組み方策に示す文章表現は次のとおりです。なお、整備完了までに長い期間を要する道路整備等の施設整備は、計画の作成等の準備が整い次第、順次整備に努めます。



【取組み方策の展開時期の区分】

「短期」：概ね5年を目途に、取組みに着手するものにつかいます。

「中期」：6～10年を目途に、取組みに着手するものにつかいます。

「長期」：11年以降を目途に、取組みに着手するものにつかいます。

欄に網掛けをしている取組み方策は、特に重点的に取組むものにつかいます。

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

(○がなく→のみの場合は現行方策を継続するものにつかいます。)

1. 道路等整備

(1) 効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●	●			●	●	●		

(取組み方針)

●「存続」させる都市計画道路[※]は、交通ネットワークの強化を図るよう客観的な評価指標に基づく整備の優先性を検討し、優先的に整備する道路（優先整備路線）を定め整備に努めます。

(取組み方策)

○：実施時期 ：新規 ：継続 ：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■都市計画道路の見直し	見直し方針を公表し、市民意見を踏まえ法定手続きを進めます	○		
■道路整備プログラムの作成	「かながわのみちづくり計画」(平成19年度～平成28年度)等の上位計画との整合を図り、平成39年度までのより効率的な道路整備を進める段階整備計画を作成します	○		
■都市計画道路等の優先整備路線 ^(103頁参照) の整備	関係機関と連携して整備に努めます			

(2) ボトルネック交差点の改良推進

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●	●					●		

〔取組み方針〕

- 交差点の改良は、新たな道路整備に比べ、短い期間で改良が可能であり、道路混雑の緩和や交通安全の向上が期待できることから、その対応を順次進めます。
- 道路渋滞の解消に向けては、右折レーン等の付加車線の整備が効果的ですが、右折ポケット等の信号待ち車両が1～2台程度のスペースがあるだけでも効果が期待できることから、今の道路空間内で可能な整備を先行的に行うなど、適切な対応を段階的に進めます。改良に向けて、交差点の交通流動、交差点構造、交通渋滞の原因、将来の道路整備による交通流動変化の見通し等の交通診断を必要に応じて行い、効果的に整備を進めます。
- 右左折車による横断歩行者の巻き込み事故を防ぐため、歩行者と車の通行を分離した信号方式（歩車分離信号）が有効です。交通量の多い交差点では、歩車分離信号により、自動車の通行がスムーズになり、渋滞が緩和された例もあります。特に歩行者が多い交差点では、その効果を検証し対応を進めます。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ：新規 ：継続 ：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
<p>■ 『交差点改良計画』の作成</p> <p>これまで把握されているボトルネック交差点※を基本とし必要に応じて次の手順で進めます</p> <p>①交差点診断 ②原因分析 ③対策案の検討 ④評価</p>	<p>道路整備プログラムとの整合を図り交差点改良計画を作成します</p>	○		
<p>■ 交差点改良事業の実施 (対策例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 信号制御運用の変更（歩車分離信号等を含む） ・ 停止線位置の変更 ・ 広幅員車線、右折ポケットの整備 ・ 右折レーン、左折レーンの整備 ・ 道路の取付け位置の変更等の大規模な交差点改良 など 	<p>関係機関と連携して交差点改良事業を継続して進めます</p>			

(3) 自動車交通量の多い主要な道路の歩道整備

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
			●		●			

(取組み方針)

- 歩行者ネットワークの形成に努めます。
- あんしん歩行エリア[※]では、地区内の安全性を高めるため歩道の整備を関係機関と調整し進めます。自動車中心の道路構造の見直しを検討します。
- 都市計画道路[※]以外の主要な道路は、面的な開発計画との一体的な整備や、建物の建て替え時のセットバック[※]の要請等、地域の協力や理解を得ながら通行空間の確保に努めます。
- 今後はシニアカーなどの利用が増えることが予測されますが、植樹帯や電柱などにより十分な有効幅員が確保されていない歩道や、歩道が切り下げられているところがあります。当該道路が担う機能を検証し、有効幅員の確保や歩道のフラット化に努めます。



幹道3号八幡・愛甲線
部分的に歩道を確保

(取組み方針)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方針		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ あんしん歩行エリアに係る歩道整備	あんしん歩行エリアに位置づけられている地区の歩道整備を関係機関と調整し進めます			
■ 歩道設置事業の実施 ・ 歩道整備 ・ 建物の建て替えにおけるセットバックによる歩行空間の確保 ・ 路肩のカラー舗装	歩道設置事業を継続して進めます			→

(4) 老朽化した交通施設の対応

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐車削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
				●				

(取組み方針)

- 交通施設の安全確保や都市防災機能の向上等を図るため改修整備計画を定め、段階的にその整備に努めます。

(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
<p>■ 『改修整備計画』の作成、整備の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 老朽化した橋りょう ・ 鉄道との跨線橋等 	<p>関連機関と調整して計画を作成し、段階的な整備に努めます</p>			○→

(5) 通学路の安全対策

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
			●					

(取組み方針)

- 安全な通学路を確保するため、道路の補修、整備等、安全対策を継続的に進めます。特に、自動車交通の多い道路、交通事故が発生した道路等では、地域と協働で安全点検を行い、その対応策を進めます。地域に不要な通過交通の進入や自動車の通行速度の抑制などの静穏化方策を検討します。
- 通学路などはブロック塀の生け垣化など防災上危険度の低いものへの転換等を進めます。

(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 定期的な通学路点検の実施、対策案の検討	地域、学校と連携し、継続して進めます			→
■ 通学路（標示）補修事業の実施（公安関係）	地域、学校と連携し、補修・新設を継続して進めます			→
■ 通学路（標示）補修事業の実施（前記以外のその他）	地域、学校と連携し、補修・新設を継続して進めます			→
■ 『通学路安全対策事業』の実施	実施団体への助成を継続して進めます			→
■ 『ブロック塀倒壊予防策事業』、『いけがき設置奨励事業』の実施	実施者への助成を継続して進めます			→

2. 公共交通

(1) 鉄道の利便性の向上

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●				●		●		

〔取組み方針〕

- ツインシティに係る東海道新幹線の新駅設置や相模鉄道いずみ野線のツインシティ方面への延伸を要望します。
- 通勤通学など、平塚駅からの利用しやすさ等の向上を図るための新線の乗り入れ等を要望します。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■東海道新幹線新駅、ツインシティに係る整備促進 (JR東海) ・ 新横浜駅と小田原駅間の寒川町倉見地区への新幹線新駅の設置 (相模鉄道) ・ いずみ野線のツインシティ方面への延伸	神奈川県鉄道輸送力増強促進会議で要望します	→		
■鉄道利用者の利便性向上 (JR東日本) ・ 東海道貨物線の旅客線化の実現 ・ 根岸線の平塚駅までの乗り入れ ・ 相模線の平塚駅方面の乗り入れ ・ 快速アクティーの1時間あたりの本数の増発と朝夕の時間帯における増発 ・ 特急踊り子号等の特急電車の平塚駅への停車 ・ 施設の改善 ・ 券売機、運賃機の改善 ・ 自転車駐車場用地の提供等放置自転車対策の推進 (相模鉄道) ・ いずみ野線の平塚への延伸	神奈川県鉄道輸送力増強促進会議で要望します	→		

(2) 路線バスの定時性、速達性の向上を図るための運行効率化や走行環境の向上

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●	●			●		●	●	

〔取組み方針〕

- 公共交通ネットワークの整備等を進めます。
- 幹線バスの整備*や路線バスの再編に向けて、交通渋滞等の影響を検証し、既存のバス優先レーンの延長や専用レーン化、公共交通優先信号*の整備を進めるとともに、必要に応じて折返し場等を検討します。
- バスが停車すると後続車が追い越せなくなり道路混雑を悪化させる道路は、バスベイ*の整備を検討します。また、新たな道路整備では、バスベイ等の整備を基本とします。



平塚伊勢原線のバス優先レーン



駅前通り線のバスベイ

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策	展開時期の区分	短期	中期	長期	
		■ 幹線バスや路線バスの再編に向けた「路線バス走行環境整備事業計画」の作成 (取組み方策の例) ・折返し場の整備 ・バスベイ*の整備 ・バス優先・専用レーン* ・公共交通優先信号* ・連節バス* 等	バス事業者等の関係機関と連携して計画を作成します	○	→
■ 路線バス走行環境整備事業の実施	バス事業者等の関係機関と連携して進めます		○	→	
■ バス優先レーンの朝の通勤時間帯の専用レーン化の検討・実施 (社会実験等)	バス事業者等の関係機関(近隣市を含む)と連携して進めます	○			

(3) 路線バスの待合い環境の向上

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
	●				●	●	●	

(取組み方針)

- 歩道が狭くバス待ち環境が低下しているバス停は、バス停での待合い環境の向上を民地の活用を含め検討します。
- 路線バスを待つ機会が多い平塚駅方面に対し、地域の協力が得られるバス停の待合い環境の整備や管理を進めます。
- 広告付きバス停の整備などは民間活力を検討します。
- 公共公益施設の整備や住宅団地の整備、建て替えなどにあわせ、バス停の待合い環境の整備を進めます。
- 郊外店舗等の人が集まる施設における建て替えなどにあわせ、バス停の待合い環境の整備や管理を検討します。
- 新たに整備されるバス停や道路整備では、待合い環境を整備することを基本とします。



広告付きバス停



民間による建物との一体整備
(稲荷前バス停)



民地を活用したバス停、自転車等駐車場
(金目駅バス停)

(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策	展開時期の区分		
	短期	中期	長期
■バス停待合い環境整備事業の実施 ○(仮称)バス停待合い環境整備事業要綱の作成・運用 ・建物との一体整備 ・広告付上屋 ・民地の活用 等			● →

(4) 路線バスの情報提供の強化

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
	●				●	●	●	

(取組み方針)

- 路線バスの利便性を高めるため、誰にでも使いやすい、多様な情報提供を進めます。
- 路線バスの利用者は、路線バスのバス停への到着時間の情報を事前に入手していれば、その時間にあわせ行動することが可能になります。交通手段の決定に影響を与えるよう、路線バスの情報案内や路線バスの利便性を高めるため、リアルタイムの運行情報等の提供を進めます。



鉄道駅に設置されたバス情報案内

(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 携帯電話、パソコン等からのリアルタイムの運行情報提供（バスロケーションシステム）の実施	バス事業者と連携して進めます	○■		
■ 平塚駅でリアルタイムのバス情報案内提供の検討	バス事業者と連携して検討します		○■→	
■ バスマップの作成（民間企業の広告付等の検討）	バス事業者等と連携して作成します	○■		

(5) 手荷物の配送サービスの対応等

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
					●	●	●	●

〔取組み方針〕

- 中心市街地では、自動車の利用抑制を促すとともに、自転車等駐車場の利用促進や特定の駐車場利用の分散化を図るため、手荷物による移動の制約を受けないようその対応を検討します。
- 中心市街地内の移動や、中心市街地とバス停、駐車場等までの手荷物を運ぶ負担の軽減策等を検討します。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 高齢者等を対象とした配送サービスの検討	商店街等と連携して検討します	○■		
■ 商店街での買物カート利用の支援の検討 (商店街とバス停や自転車等駐車場を買物カートで連絡など)	商店街等と連携して検討します		○■→	

(6) 交通結節点の強化

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
				●	●	●		

(取組み方針)

- 公共交通の利便性を高めるため、交通結節点[※]のシームレス化[※]を進めます。
- バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）の整備について、公共公益施設や郊外の店舗等では、比較的広い駐車場があり店舗側にも活性化が期待されることから、駐車場の一部活用等を含め、民間活力を取り入れた自転車等駐車場の整備を検討します。
- 平塚駅の交通広場等は、関連計画等との整合を図り、その整備を検討します。
- 地域生活圏[※]の形成に向け、幹線バス[※]のバス停、路線バスの起終点となるバス停などは、地域と連携してまちづくりと一体となった交通結節点の拡充等を検討します。必要に応じて、モデル地区を定め検討します。
- 南北都市軸（公共交通軸）の強化を図るため、ツインシティの交通結節点の強化を検討します。







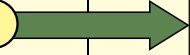

シームレス化のイメージ図



出典：国土交通白書

(取組み方策)

○：実施時期 ：新規 ：継続 ：重点

取組み方策			展開時期の区分		
			短期	中期	長期
■バス停付近の自転車等駐車場（サイクル&バスライド）	平塚市整備	バス事業者と連携して整備します			
	バス停付近の店舗等の自転車等駐車場や駐車場等の一部活用の検討・実施	商店等に対する支援策を検討し、設置に向けた働きかけを行います			
■平塚駅南口広場の改修計画の検討		関係機関と連携して整備を検討します			
■平塚駅西口の再開発計画等での自転車等駐車場等の整備の検討 ・タクシー乗場 ・自転車等駐車場 ・歩行空間等の整備		関係機関と連携して整備を検討します			
■地域生活圏*の形成に向けたまちづくりと一体的な交通結節点*強化の検討（モデル地区の検討）		地域と連携して整備を検討します			
■ツインシティのトランジットセンター*、トランジットモール*の検討		関係機関と連携して検討します			

(7) 交通バリアフリー化の推進

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
					●			

〔取組み方針〕

- 高齢者や身体障害者等の移動のしやすい環境を整備するため「平塚市交通バリアフリー基本構想」[※]に揚げた取組みの実現化を進めます。
- ノンステップバス[※]の増設等の公共交通のバリアフリー化を進めます。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
交通バリアフリー促進事業の実施	平塚市交通バリアフリー基本構想に基づき、関係機関と連携して整備します	■		
ノンステップバス推進事業の実施（導入補助）	バス事業者と連携してノンステップバスの導入を進めます	→		

(8) 公共交通のより使いやすいまちづくりの推進

(該当する分野別課題)








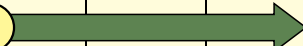

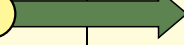
交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
				●	●	●	●	

(取組み方針)

- 市内の一部には、公共交通が不便な地域があり、こうした地域の路線バスを補完する手段として、様々な交通主体と連携し地域に密着した交通（コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通等）について、その支援策を検討します。
- タクシーの利用しやすさの向上を図るため、タクシー新法^{*}に基づく県央交通圏の地域計画にあわせた取組みを検討します。
- 中心市街地の活性化等に向け、自動車利用からの転換を促すため、路線バスの利用促進を検討します。
- 路線バスや自転車利用の多様なニーズへの対応を図るための取組みを検討します。
- 南北都市軸（公共交通軸）の整備に向けて、沿道のまちづくりと一体的に新しい公共交通システム^{*}の導入を検討します。

(取組み方策)

○：実施時期 ：新規 ：継続 ：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
地域公共交通 [*] の導入基準（ルールづくり）の作成・運用	関係機関と連携して基準を作成し、地域公共交通の整備を支援します			
県央交通圏のタクシー事業の適正化・活性化に係る地域計画に合わせた取組みの検討	交通事業者と協議し取組みを検討します			
路線バス利用者に対するICカードを活用したサービスポイント等（買物バス券等）の検討・実施	商店街等の関係機関と連携して進めます			
自転車ラックバス [*] の導入検討	関係機関と協議し取組みを検討します			
まちづくりと一体となった公共交通軸形成の検討 ・中心市街地 ・沿道市街地 ・ツインシティ	関係機関と連携して計画を検討します			

3. 自転車等

(1) 自転車等駐車場の整備推進

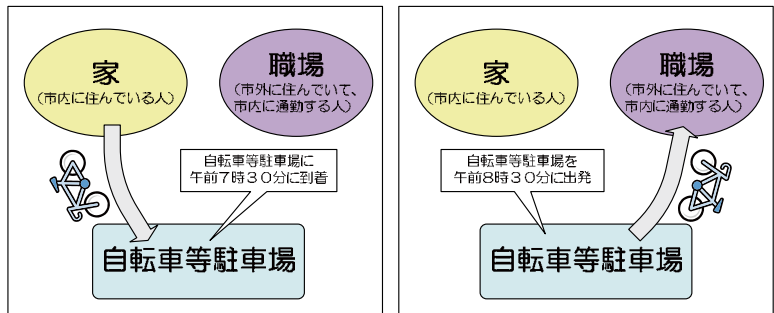
〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●		●				●		

(取組み方針)

- 自転車の利用しやすいまちづくりを進めるため、中心市街地の活性化等のまちづくりとの整合を図りながら、自転車等駐車場の整備を段階的に進めます。当面は、「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づき整備を進めます。
- 限られた空間の収容効率を高めるため、立体化や自転車ラック等の整備を進めるとともに、まちづくりの状況の変化にあわせた対応ができるようにします。
- 自転車等駐車場と目的地までの距離に応じて、使用料金を変えるなどの管理方法をあわせて検討します。
- 自転車等駐車場は、市内への通学や通勤にも利用されています。効率的な収容を図るため、自転車のより効率的な使い方などを検討します。

自転車のより効率的な使い方のイメージ (1台の自転車を複数人で利用)



(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づく自転車等駐車場の整備 ・ 自転車等駐車場の新設 ・ 既設自転車等駐車場の立体化 ・ 既存施設の活用 ・ 自転車等駐車場整備費補助金の新設（民間支援） ・ レンタサイクルの検討（自転車の共同利用）	民間自転車 駐車場への 補助も含め、自転車 等駐車場を 整備します	○■		
■ 平塚駅西口の再開発計画等での自転車等駐車場等の整備の検討（再掲） ・ タクシー乗場 ・ 自転車等駐車場 ・ 歩行空間等の整備	関係機関と 連携して整備 を検討します			○→

(2) 中心市街地内の買物客の駐輪対策

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
		●						●

〔取組み方針〕

- 違法路上駐輪の削減や中心市街地の歩きやすさを高めるため、短時間に複数の店舗などを利用する買物等目的の駐輪対策を進めます。当面は、「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づき整備を進めます。
- 利用者のニーズに応じて、自転車等の駐輪が進むよう自転車等駐車場の利用促進を図ります。
- 買い物等の利便性を高めるため、一定時間を無料にするなど、その運用を含め検討します。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づく買物客等の一時貸し自転車等駐車場の整備	商店街等の関係機関と連携して整備します	○■		
■ 買物客等の駐輪の仕方や走行に関するルールづくりの検討と運用	商店街等の関係機関と連携して、ルールづくりを検討し、運用します	○■	→	

(3) 自転車の走行環境の向上

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●		●	●		●	●	●	

(取組み方針)

- 自転車の幹線ネットワークの確立に向け、既存の自転車専用レーン*や自転車歩行者道における自転車走行位置の明示*などを活用した整備を進めます。
- 交差点での交通事故対策として、交差点注意の喚起等を検討します。
- 都市計画道路*等の比較的道路幅員が広い道路、歩道幅にゆとりがある道路など、道路状況に応じた通行空間の整備を進めます。自動車中心の道路構造の見直しを検討します。



自転車歩行者道における自転車走行位置の明示

(取組み方針)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方針		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■自転車走行環境整備計画の作成 (幹線ネットワーク等) ・ 自転車歩行者道、車道における自転車走行位置の明示 ・ 歩道部の車両乗り入れのための切り下げの解消 ・ 道路空間の再配分* (その他) ・ 注意を喚起する路面表示	関係機関と連携して計画を作成します	○■		
■自転車走行環境整備の実施	関係機関と連携して進めます		○■→	
■サイクリングロード等の検討	関係機関と連携して整備を検討します		○■→	
■平塚駅西口地区を中心とした走行空間の確保の検討・実施(社会実験等)	関係機関、学識経験者等による協議会を立上げ進めます	○■		

(4) 交通ルールの遵守、マナーの向上に向けた啓発活動の強化

(該当する分野別課題)

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
		●	●					

(取組み方針)

- 自転車は、原則として歩道の通行が認められていない道路では、歩道での押し歩き又は車道を通行をすることになります*。平塚駅周辺での交通動線の錯綜が生じないように、交通規則の徹底化を図るため周知を進めます。
- 違法路上駐輪の削減や歩行者、自転車の安全性を図るため、取締り強化や交通規則遵守の啓発を継続的に進めるとともに、交通安全教育等を広く普及させるよう継続的に進めます。当面は、「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づき取組みます。

*）平成19年6月14日に成立した「道路交通法の一部を改正する法律」（平成20年6月1日施行）では、自転車に関する通行ルール等の規定が改正され、改めて、自転車は原則として車道の左端を走行することが確認されました。その上で特例として、歩道普通自転車の運転者が児童、幼児、70歳以上の者、身体障害者であるとき又は、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するため歩道を通行することがやむを得ないと認められるときは歩道の通行が認められています。

(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づく自転車利用マナーの向上 ・ 放置自転車等クリーンキャンペーンの実施 ・ 交通安全教室の実施 ・ 市内中・高校生への周知徹底	関係機関と連携して進めます	□	□	□
		→		
■ 「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づく放置自転車の撤去徹底の実施 ・ 自転車放置禁止区域の周知 ・ 自転車放置禁止区域内の放置自転車の撤去徹底 ・ 放置自転車保管料の徴収	関係機関と連携して進めます	□	□	□
		→		

4. 歩行空間

(1) 中心市街地内での歩行者と自転車の安全で快適な通行空間の確保 〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
					●			●

(取組み方針)

- 歩行者ネットワークの確立に向け、再開発事業などとの一体的な歩行環境の整備に努め、人がたまる空間の創出を検討します。
- 違法路上駐輪の削減や中心市街地の歩きやすさを高めるため、短時間に複数の店舗等を利用する買物等目的の駐輪対策を進めます。当面は、「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づき取組みます。
- 違法路上駐輪の削減に向け、休憩施設やにぎわいの創出など、道路を活用した地域活動を検討します。

(取組み方策)

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
平塚駅西口の再開発計画等での自転車等駐車場の整備の検討（再掲） ・ タクシー乗場 ・ 自転車等駐車場 ・ 歩行空間等の整備	関係機関と連携して整備を検討します			○→
「平塚駅周辺の駐輪対策について」に基づく買物客等の一時貸し自転車等駐車場の整備（再掲）	商店街等の関係機関と連携して、自転車等駐車場を整備します	○→		
買物客等の駐輪の仕方や走行に関するルールづくりと運用の検討・実施（再掲）	商店街等の関係機関と連携して、ルールづくりを進めます	○→		
自転車等駐車場利用に対するICカード等によるサービスポイント等の検討	商店街等の関係機関と連携して検討します		○→	
中心市街地における休憩施設やにぎわいの創出等の検討	商店街等の関係機関と連携して検討します		○→	

5. 自動車等

(1) 既存ストックを活かし、駐車場の利便性の向上

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
							●	

〔取組み方針〕

- 本市は、駐車施設の整備を重点的に推進する地区として、昭和57年8月に商業地域と重複する面積約80.7haの区域を駐車場整備地区*として都市計画決定しています。駐車施設の整備は目的施設での対応を原則とし、公共と民間の役割分担のもとに進めてきました。現在、駐車場の総量は足りており、将来的な自動車交通量も現況並になることが予測され新たな駐車場整備の必要性は低いと考えます。しかし、民間コインパーキング等は、今後土地利用の転換が進むことも想定されます。こうした状況の変化に応じて、その対策を講じる必要があるため、駐車場整備地区の指定を今後も継続していきます。公共駐車場は、見附台周辺地区等のまちづくりや特定の駐車場の分散化の役割等を総合的に判断し、今後のあり方を検討します。
- 当面は、中心市街地への行きやすさを高めるため、Pコイン制度*等の既存制度の活用や特定の駐車場への利用の分散化を進めます。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ Pコイン制度の改善・普及活動の強化	商店街等の関係機関と連携して改善、普及活動を行います			→
■ 駐車場空き情報提供の支援	商工会議所等の関係機関と連携して改善、普及活動を行います		→	
■ 公共駐車場の今後のあり方の検討	公共駐車場周辺のまちづくり等の変化に応じて、検討します		○→	

(2) 環境教育等の啓発活動の充実

〔該当する分野別課題〕

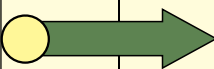
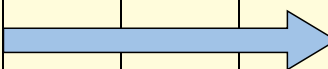
交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐輪の削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
						●		

〔取組み方針〕

- 地球環境の保全に向け、市民、企業等の協力は不可欠であり、環境に配慮した交通手段の選択が進む地域社会の形成をめざします。
- 地球温暖化対策地域推進計画（平成19年策定）に沿って、啓発活動を進めます。啓発活動は、関連するイベントの継続や生涯学習の充実等を進めるとともに、学校や企業と連携して、幅広い普及活動を進めます。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ：新規 ：継続 ：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 地球温暖化対策地域推進計画の推進	関係機関と連携して活動を進めます		○ 	
■ 公共交通の利用促進の啓発活動の実施 ・ ひらつか環境フェアの継続・充実等	関係機関と連携して活動を進めます			

(3) 自動車の利用の仕方の工夫や行動の変化の促進

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐車削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●						●		

〔取組み方針〕

- 車を使わなくても不便を感じないように、交通ネットワークの充実に努めます。
- 環境に配慮した交通手段の選択ができるよう、交通情報の提供を検討します。
- 自動車利用から他の交通機関への転換を促すため、市民、市内企業等による環境に配慮した交通手段の選択が自主的に進むような方策を検討します。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

取組み方策		展開時期の区分		
		短期	中期	長期
■ 交通手段の選択に係る交通情報の提供の検討 ・ バスマップ、時刻表（パンフレット、ホームページ等） ・ 渋滞情報等（ホームページ、CATV等）	関係機関と連携して検討します		○	■ →
■ モビリティ・マネジメント[*]の検討 ・ マイカーの過度な利用を抑制するため比較的規模の大きな工場に対し（職場） ・ これから車を利用する児童に対し（学校教育） ・ 路線バスの育成に向けた沿道住民に対し（市民） など	関係機関と連携して検討します		○	■ →
■ カーシェアリングの支援策の検討	関係機関と連携して検討します		○	■ →

(4) ハイブリッド車や電気自動車の利用促進

〔該当する分野別課題〕

交通問題への対応				将来のまちづくりを支える交通基盤整備	高齢社会への対応	環境負荷の低減	中心市街地の活性化	
通勤時間帯を主体とした交通混雑の解消	路線バスの利便性の向上	違法路上駐車削減	交通安全の向上				中心市街地への行きやすさの向上	中心市街地内の移動しやすさへの向上
●						●		

〔取組み方針〕

- 二酸化炭素等の温室効果ガス[※]の排出量を削減するため、環境にやさしい電気自動車等の低公害車の普及を進めるとともに、普及が進むような基盤整備を検討します。
- 低公害車の駐車場で優遇施策、購入に対する優遇施策を検討します。

〔取組み方策〕

○：実施時期 ：新規 ：継続 ：重点

取組み方策		展開時期の区分			
		短期	中期	長期	
■ 電気自動車の普及活動の検討・実施 ・ 公用車の電気自動車の率先導入 ・ 電気自動車急速充電器の設置 ・ 購入補助 など	普及活動を進めます	○			
■ 優先駐車場、料金割引きの導入検討、税制優遇等の検討	関係機関と連携して検討します		○		

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)

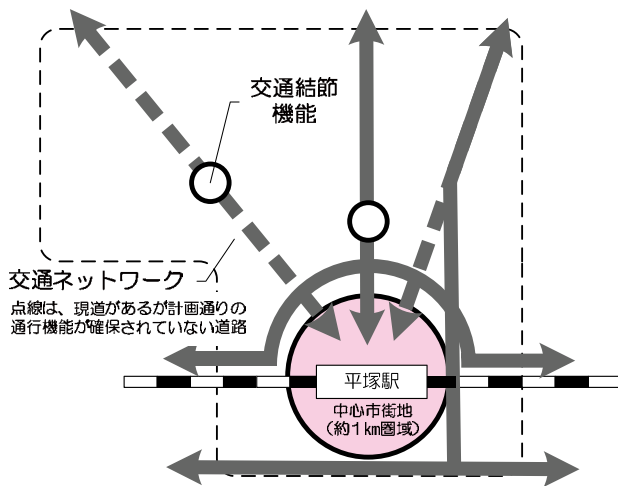
1. 交通戦略プランの設定方針

- 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

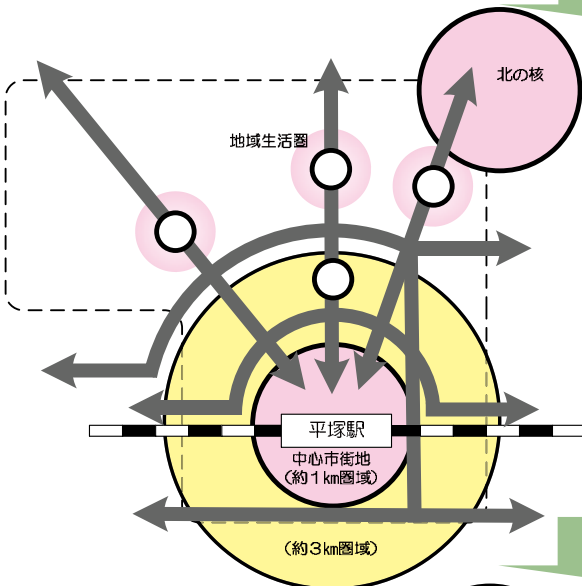
地域	交通戦略プラン	交通ネットワークの強化の方向			
		幹線道路ネットワーク	公共交通ネットワーク	自転車ネットワーク	歩行者ネットワーク
全市的	(1) 幹線道路ネットワークの優先整備路線	広域幹線道路	幹線バス	中心市街地内	あんしん歩行エリア
	(2) 朝の通勤時間帯のバス優先レーンの専用レーン化を主体とした取組み方策		幹線バス		
平塚駅周辺地区	(1) 平塚駅西口地区を中心とした自転車の走行空間の確保を図る取組み方策			中心市街地内	
	(2) 中心市街地への行きやすさ、中心市街地内の移動しやすさ（回遊性）の向上を図る取組み方策			中心市街地内	中心市街地内

まちづくりと一体となった本計画全体の展開



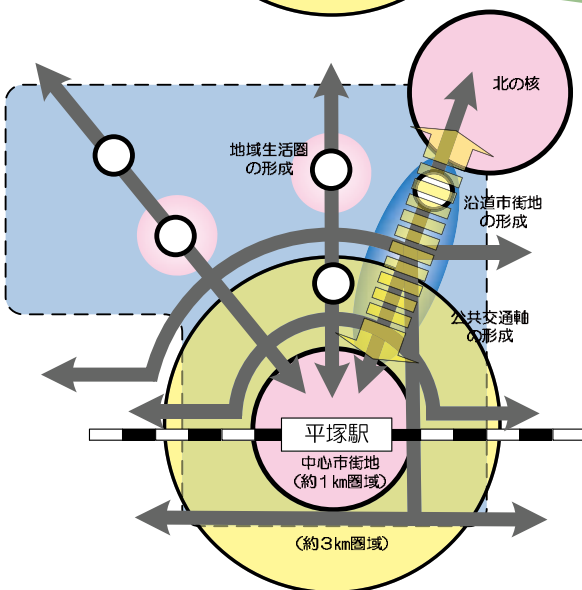
ステージ1

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。

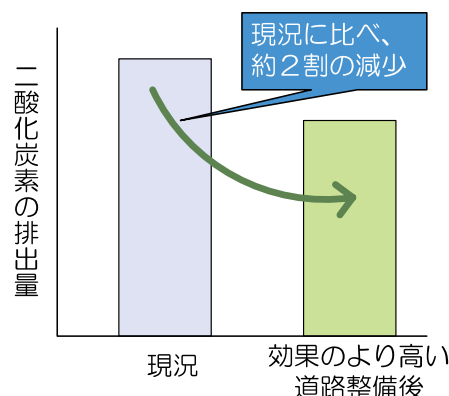
【優先整備路線の整備方針と整備効果】

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。

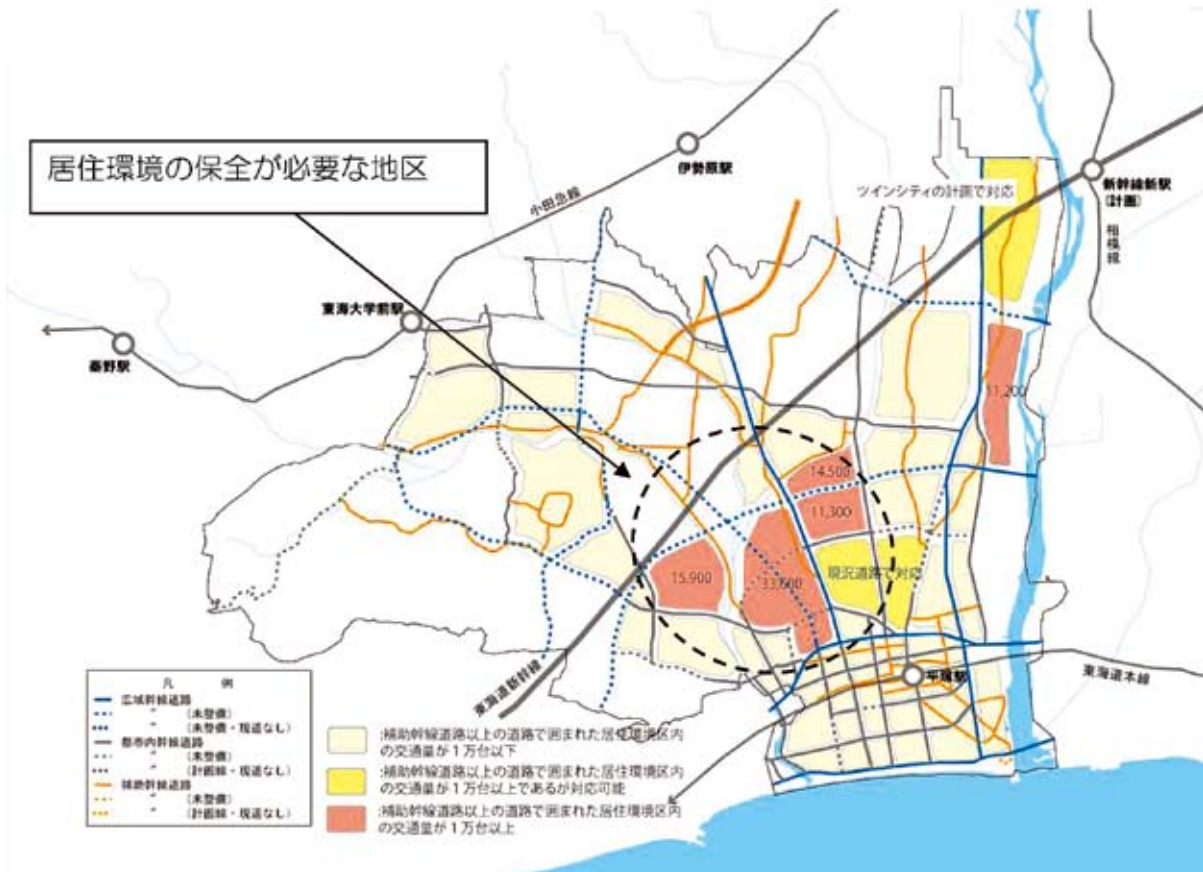


*）算定は 2005（平成 17 年度）道路政策評価通達集（道路広報センター発行）における「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」（平成 15 年 11 月）に準ずる
 二酸化炭素の排出量＝交通量×道路距離×排出原単位× 365

② 居住環境区の保全国を巡る道路整備

● 居住環境区*の保全国を巡っていくためには、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巡るため、平塚海岸秦野線を居住環境の保全国を巡る道路として優先整備路線に位置づけます。

居住環境の保全国が必要な地区



*） 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、居住環境の保全国を巡るためには、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。

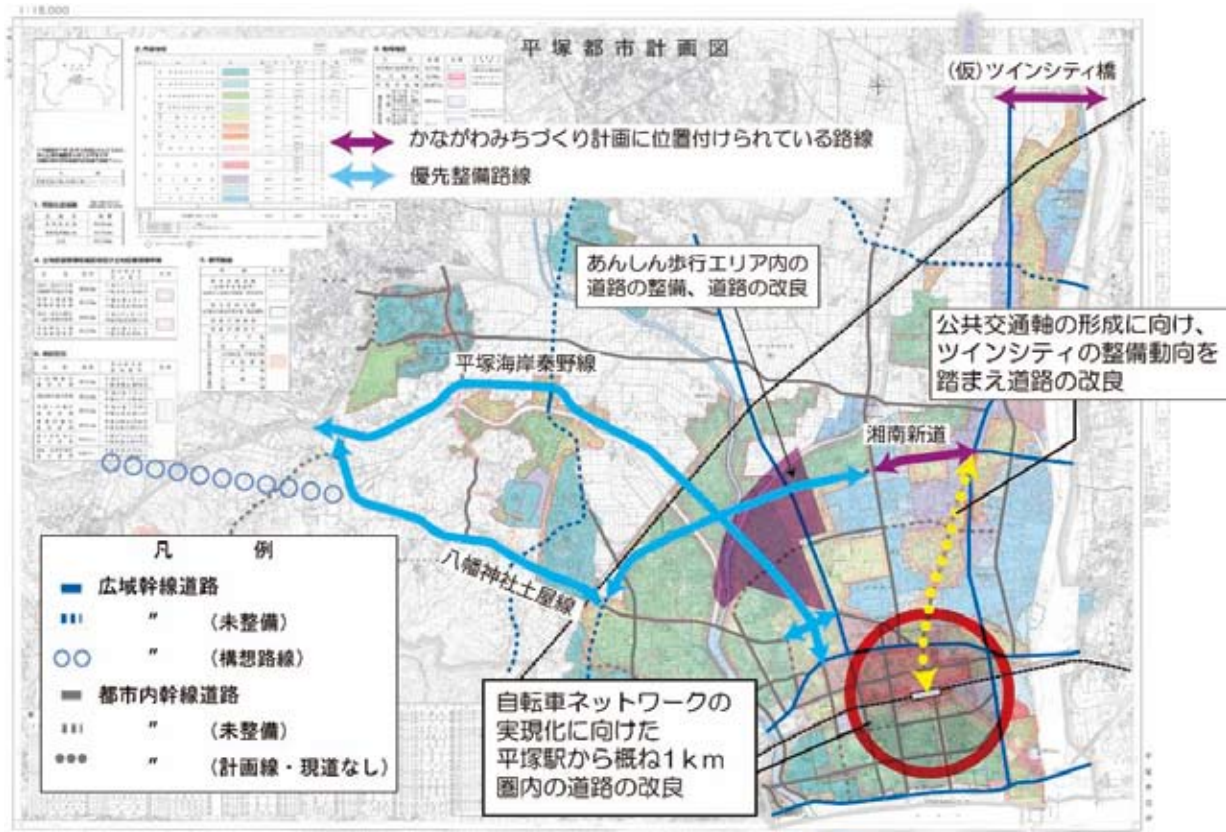
④ 自転車ネットワークの実現化に向けた平塚駅から概ね1 km圏内の道路改良

- 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

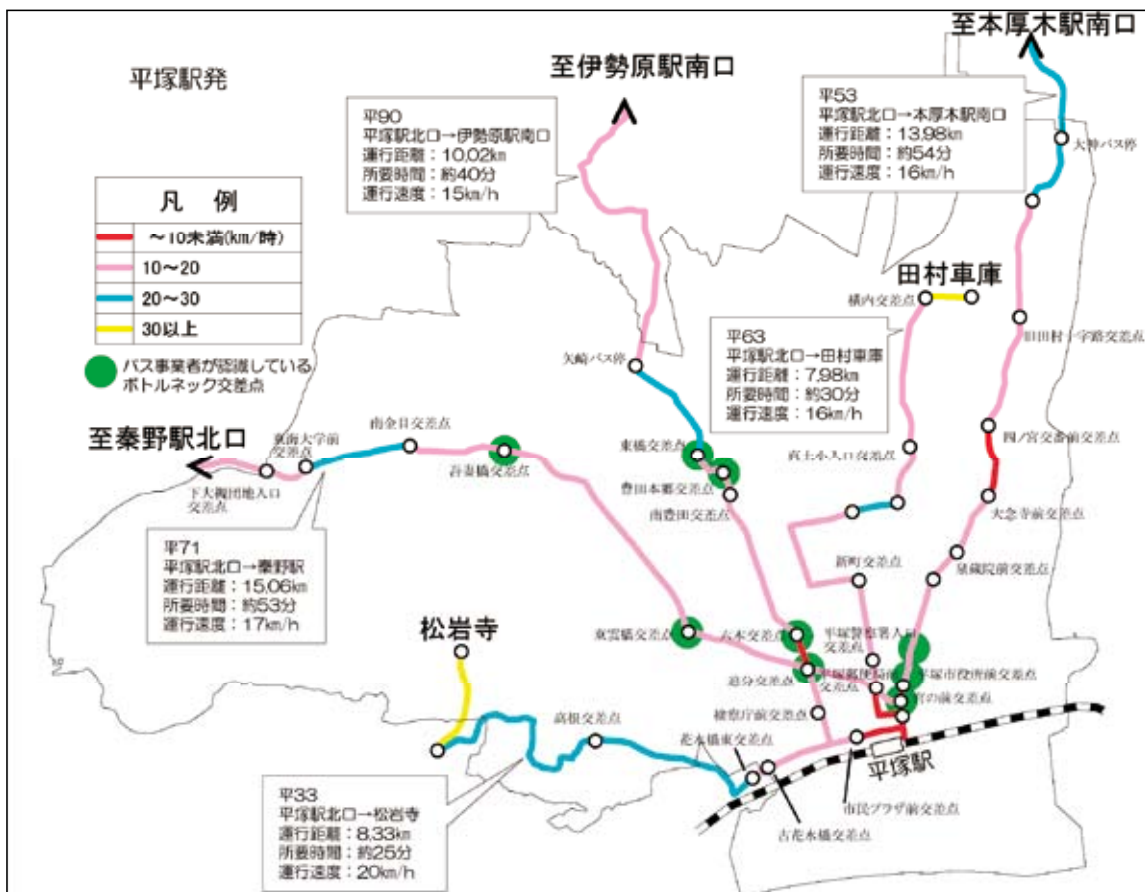
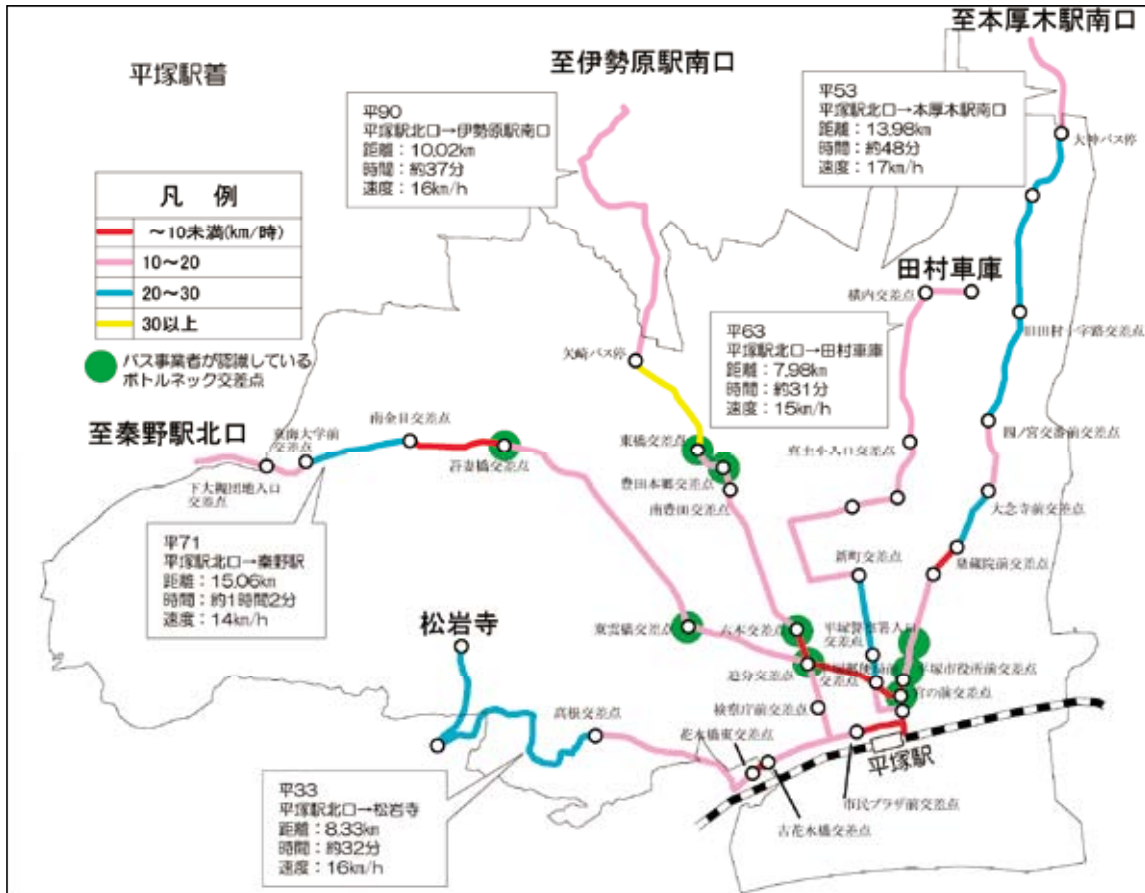
① 交通の現状

- 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

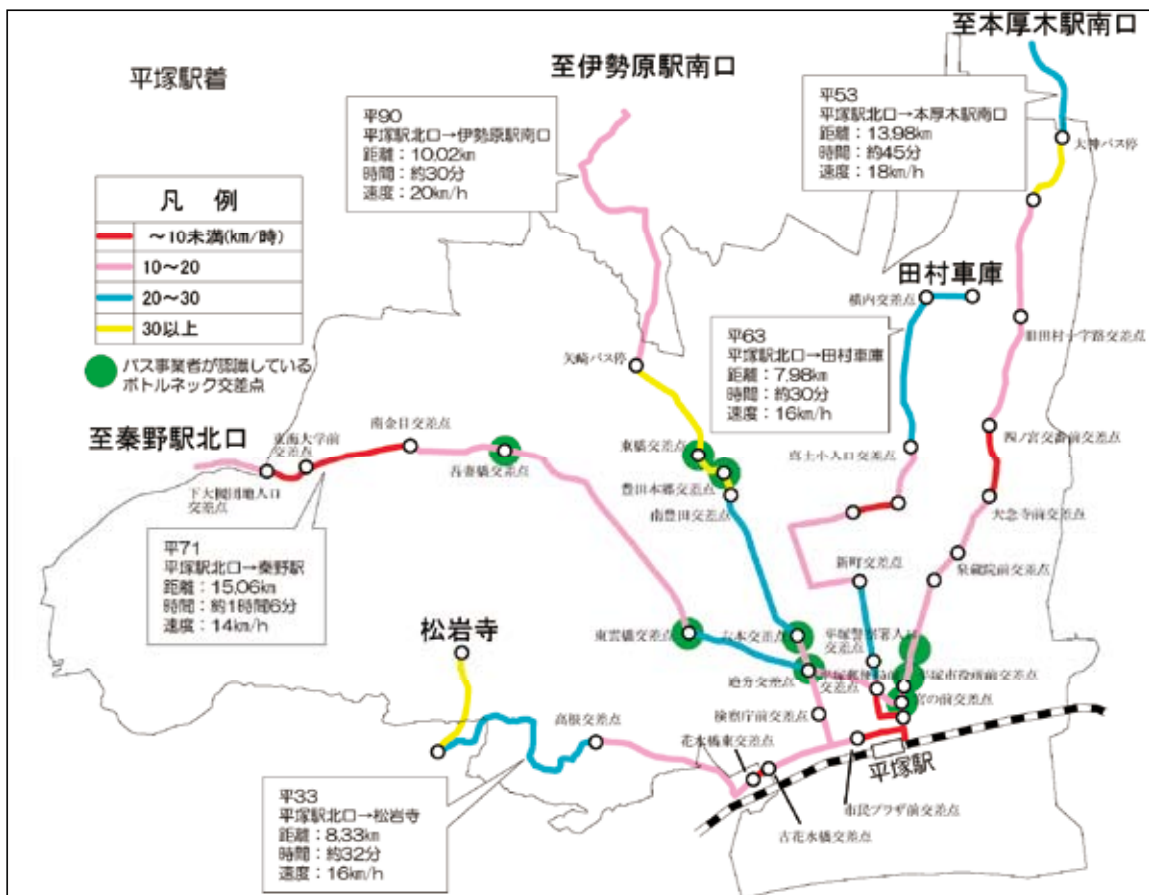
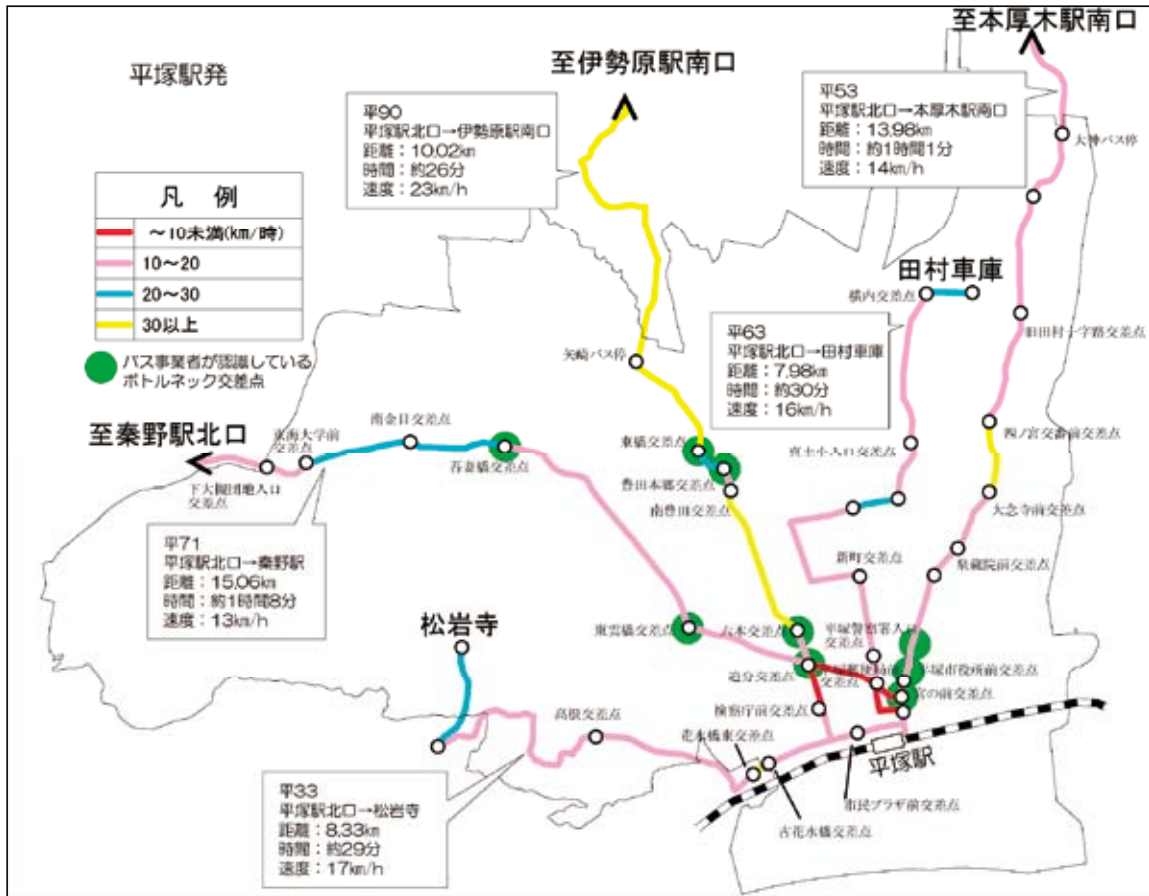


【午前7時台】の主要な路線バスの走行速度



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5 km/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、自動車が増加します。

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かざる以外、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。

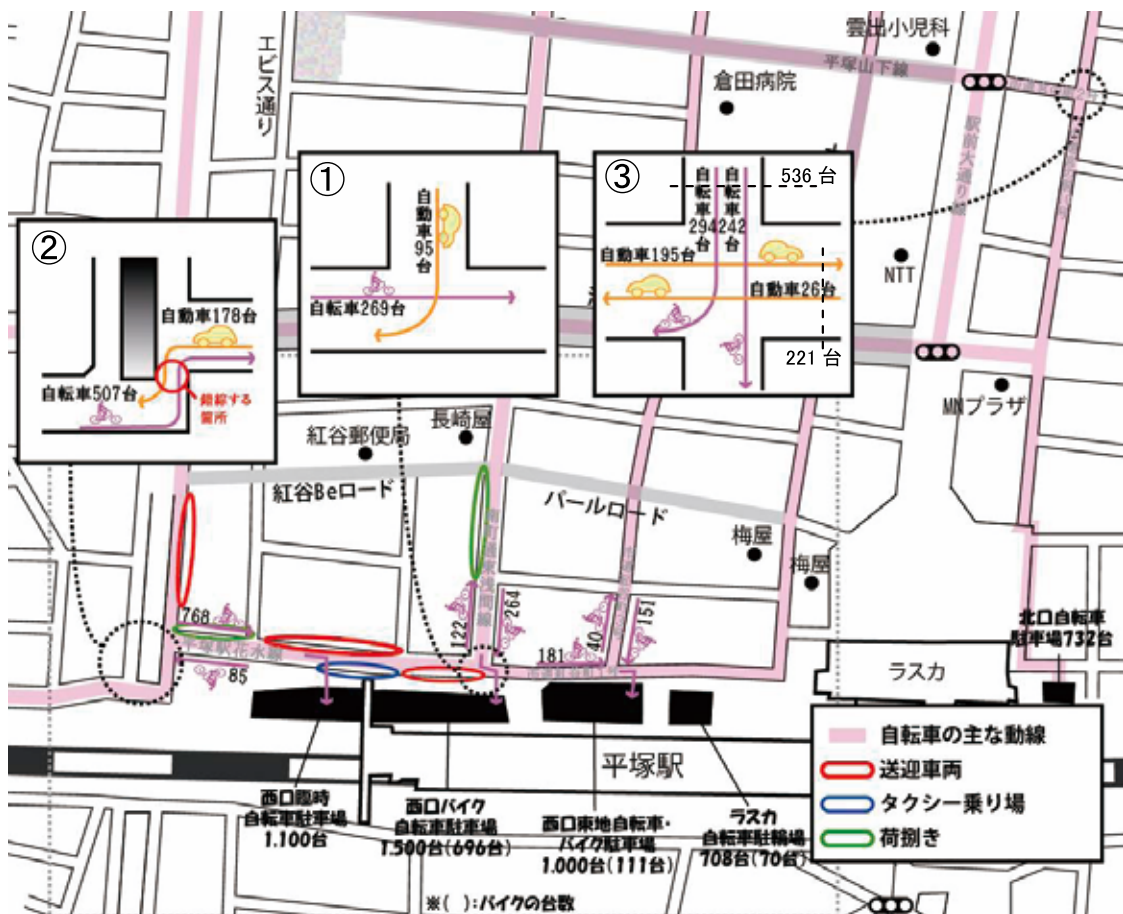
- 朝のピーク時となる7～8時の自転車交通量（往復）は、平塚駅花水線で約850台、南町通東浅間線で約390台であり、道路構造令における他の交通と分離が必要な1時間80台以上を大きく上回ります*。
- 平塚駅花水線は、駅への送迎車両が約150台（両側合計）、タクシーや荷捌き車両等により、本来自転車が通行すべき車道の歩道側は通行できない状況です。
- 平塚駅花水線と南町通東浅間線との交差点（下図①）では、南町通東浅間線からの右折車と、西口東地暫定自転車駐車場方面に向かう自転車が交錯します。各々の交通量は、右折する自動車95台、直進する自転車が269台であり、自転車の約4割は右折車と交錯します。
-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

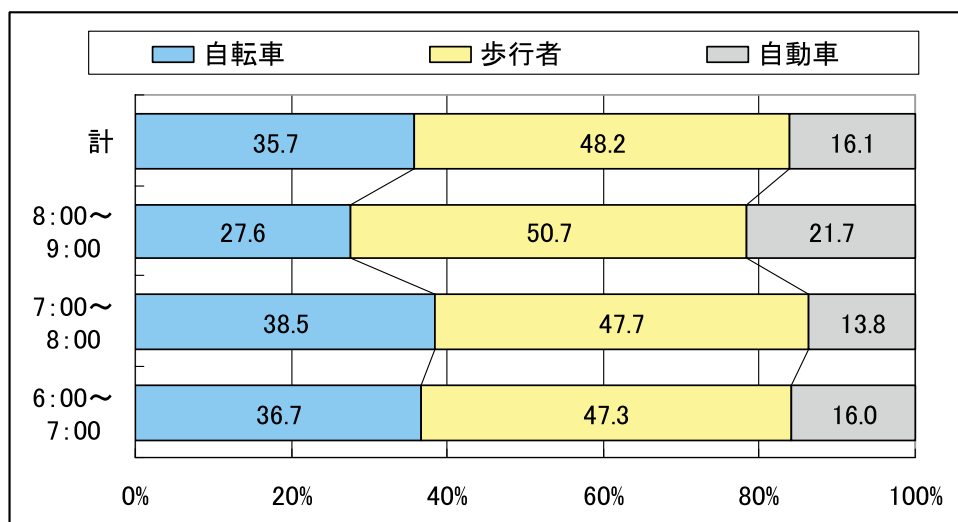
(課題)

- 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。

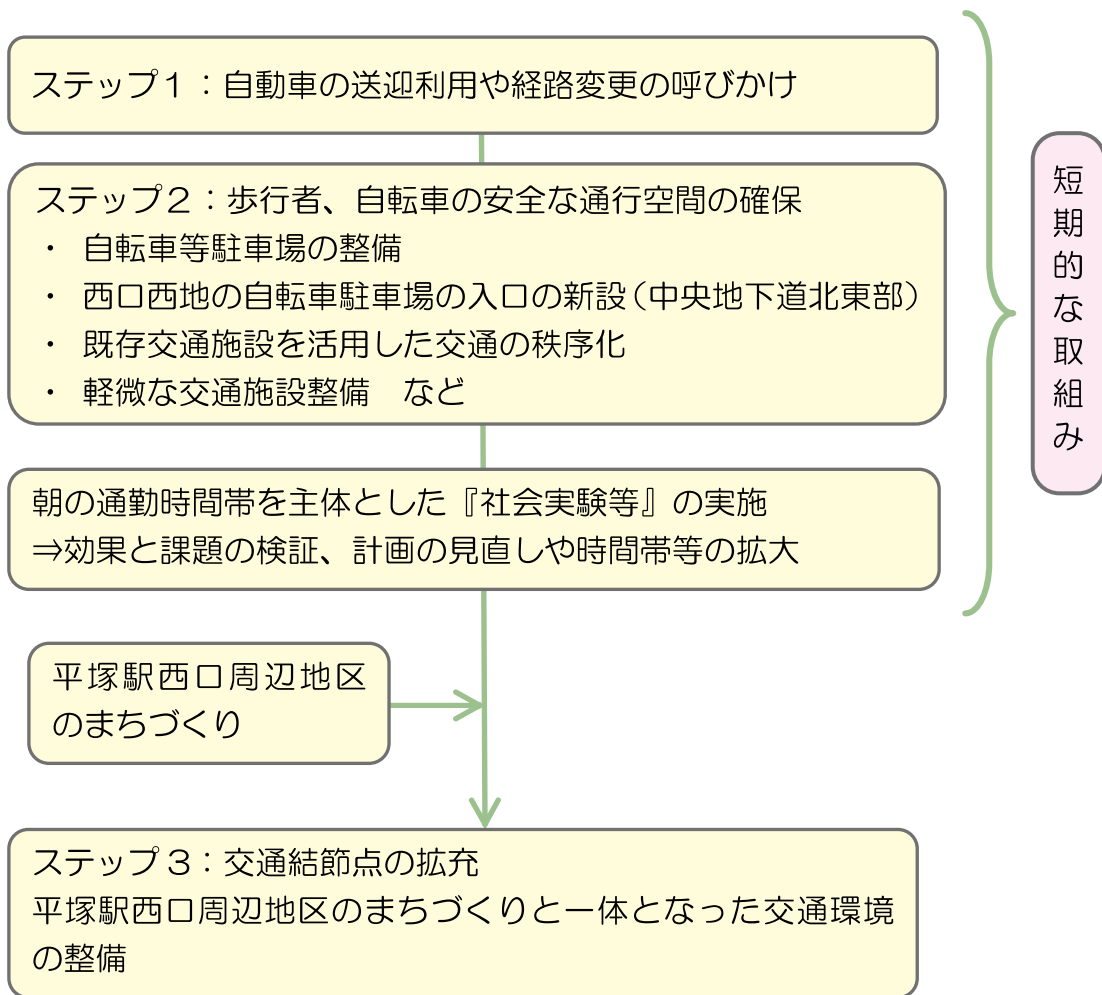
海岸南中線から平塚駅花水線に流入し平塚駅方面に向かう交通の内訳



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

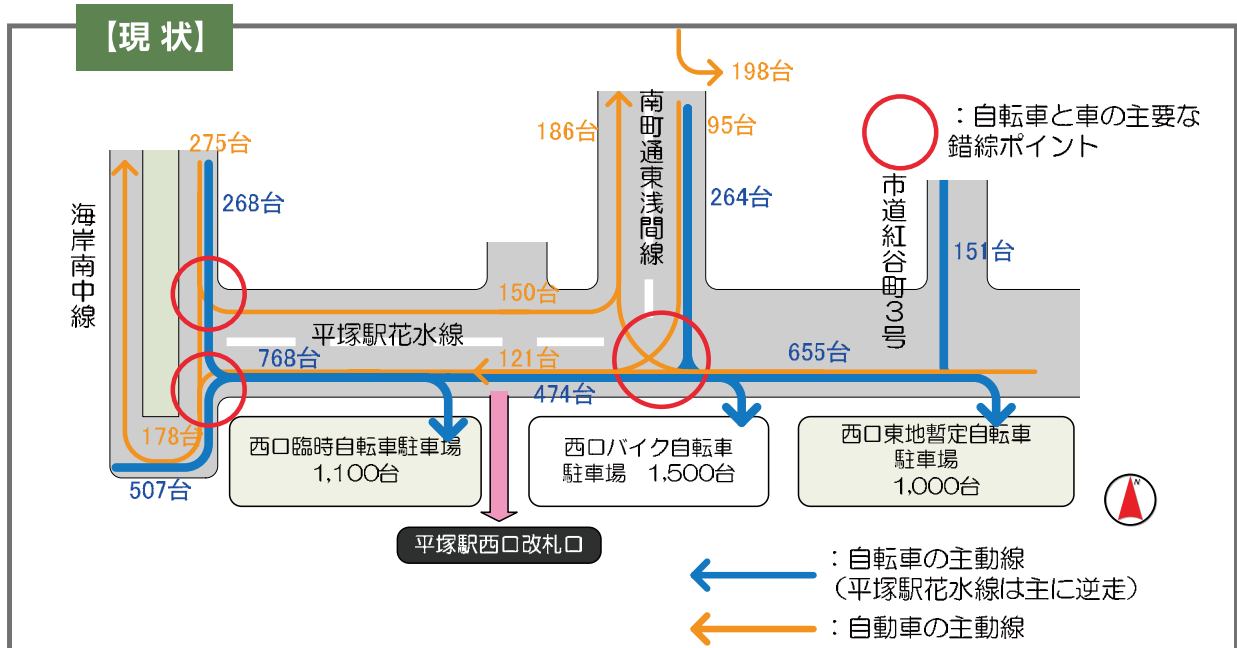


③ 円滑な交通動線の考え方

- 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。

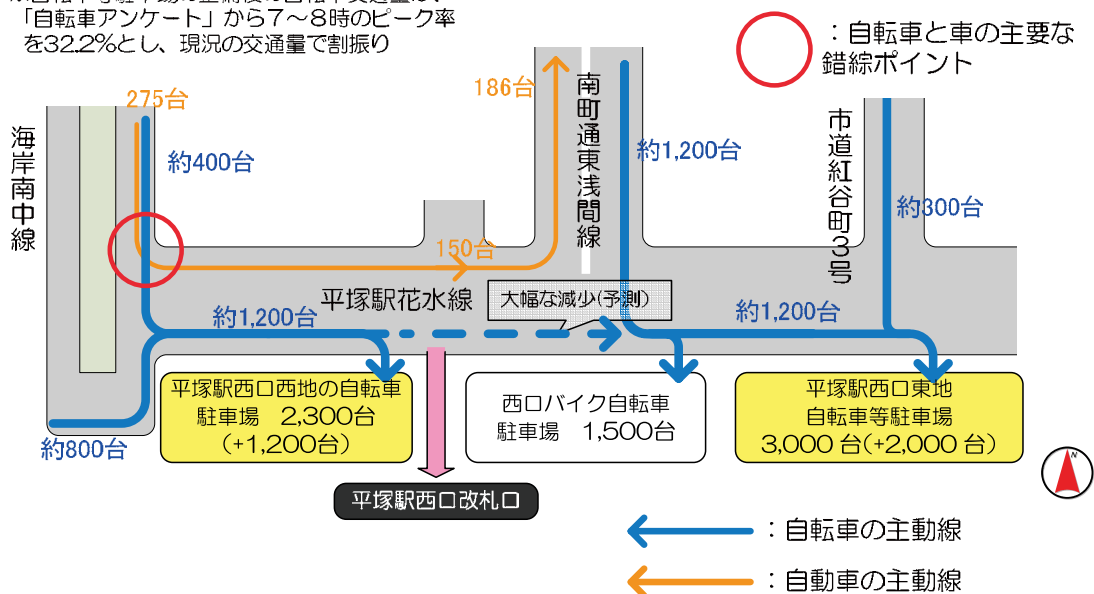
短期的な自転車と車を錯綜させないための交通処理の考え方（その1）

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】

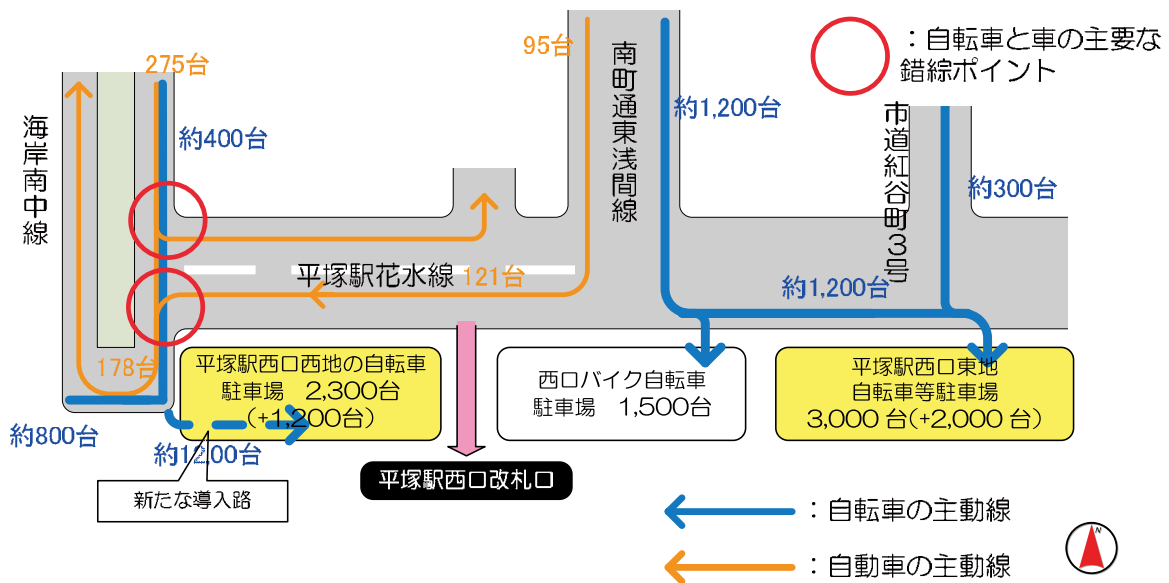
※自転車等駐車場の整備後の自転車交通量は、「自転車アンケート」から7～8時のピーク率を32.2%とし、現況の交通量で割振り



- 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。

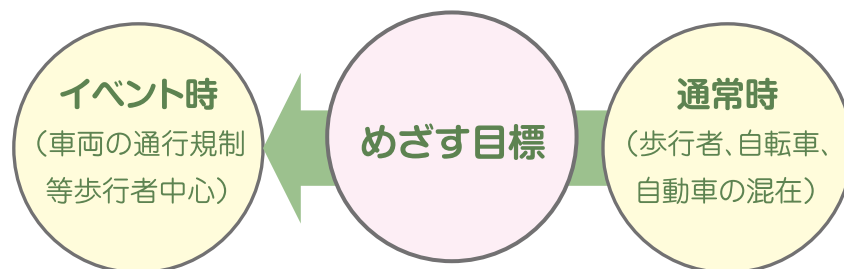
(基本的な考え方)

- 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。

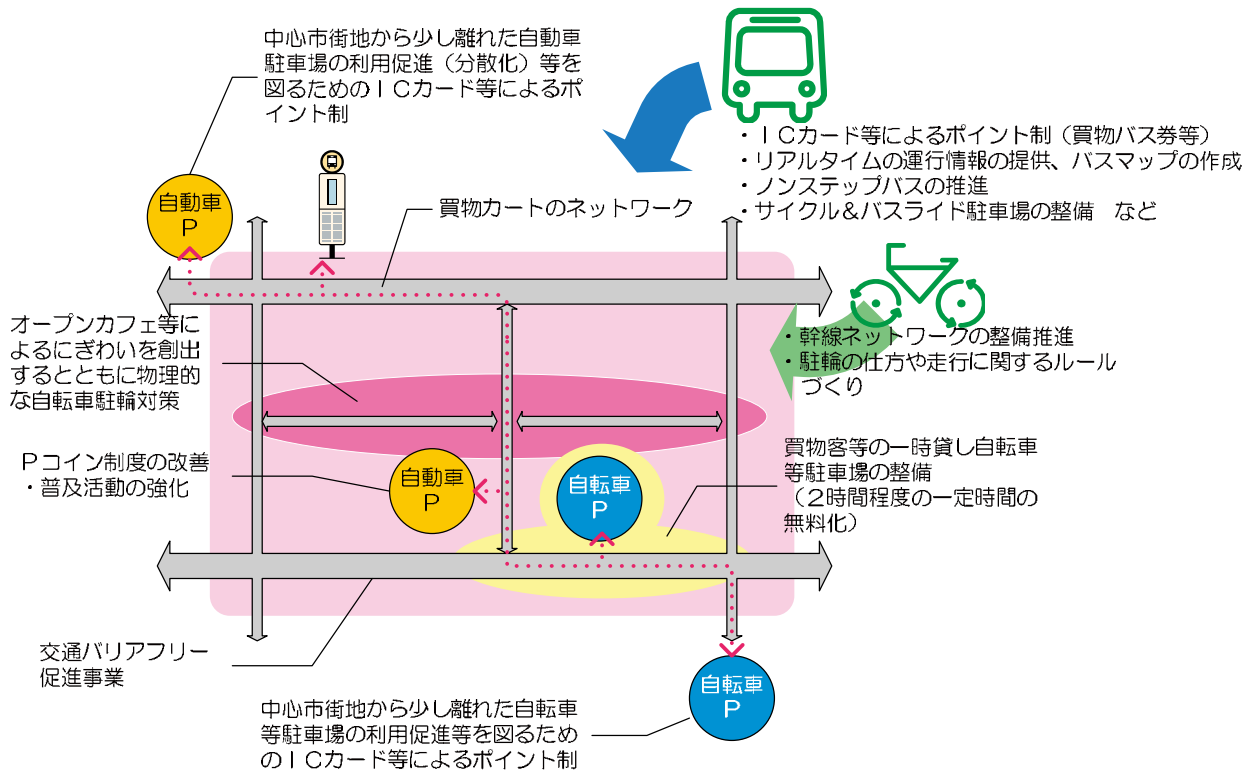
【中心市街地への行きやすさの向上】取組み方策

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。

第Ⅶ章・実現に向けて

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方策、第Ⅵ章の交通戦略プランの実現に向けて、市民・交通事業者・行政のそれぞれの役割や推進体制を掲げ、総合交通計画の実現に向けた今後の課題を示します。

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

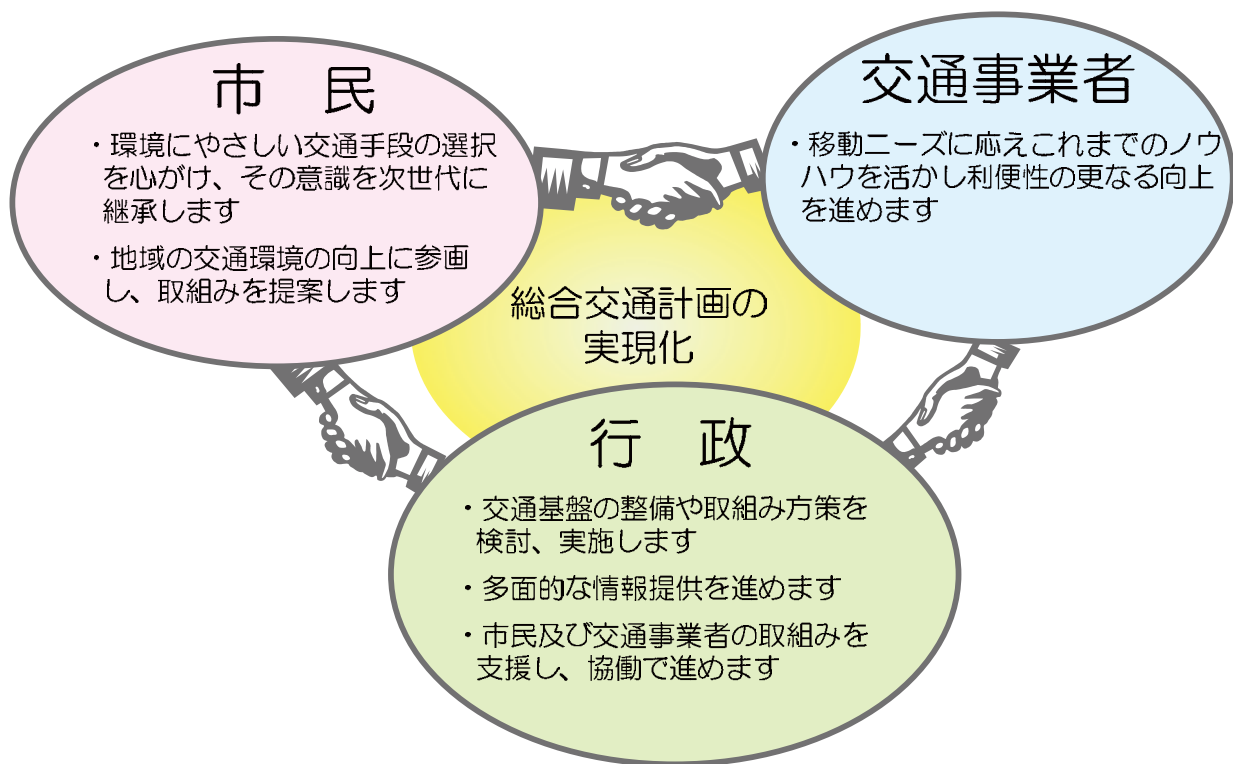
第Ⅵ章●交通戦略プラン

第Ⅶ章●実現に向けて

1. 市民・交通事業者・行政の役割

- 計画の実現に向けては、市民、交通事業者、行政それぞれの役割を担い、これまで以上に連携を強め、協働で進めることが必要です。
- 市は交通基盤の整備等のもとより、取組み方策を進めるにあたり、自治会、地元商店街、商工会議所等、市内の企業、交通事業者、NPO 法人^{*}等、様々な主体に対し、協議会や勉強会を立ち上げるなどのコーディネーターとしての役割を担います。
- 市民は、交通の当事者として、また地域の実情を把握しているものとして、交通環境の向上に積極的に係っていきます。
- 交通事業者は、行政と協働して公共交通としての役割を果たしていきます。

市民・交通事業者・行政の役割



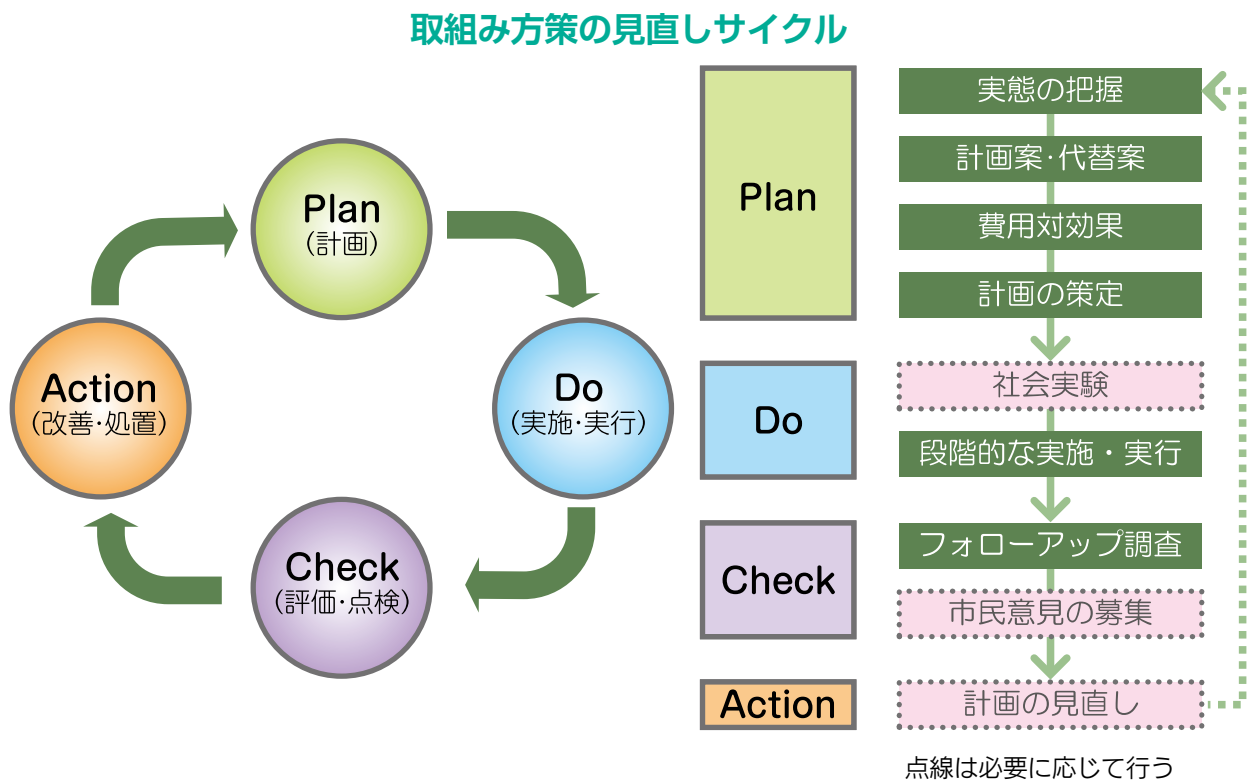
2. 総合交通計画の推進

(1) 様々な手法の活用

- 交通ネットワークの整備や将来交通体系の構築に向けた方策の実現に向けては、上位機関等における様々な事業手法、制度を活用するとともに、取組み方策を戦略的に進めます。

(2) 計画の推進

- 計画の実現に向けては、様々な手法を活用し適切な実施体制を整えるとともに、P D C Aのサイクルでスパイラルアップ（継続的改善）させながら取組み方策を進めます。取組み方策の評価は、総合計画の進行管理に基づき行います。



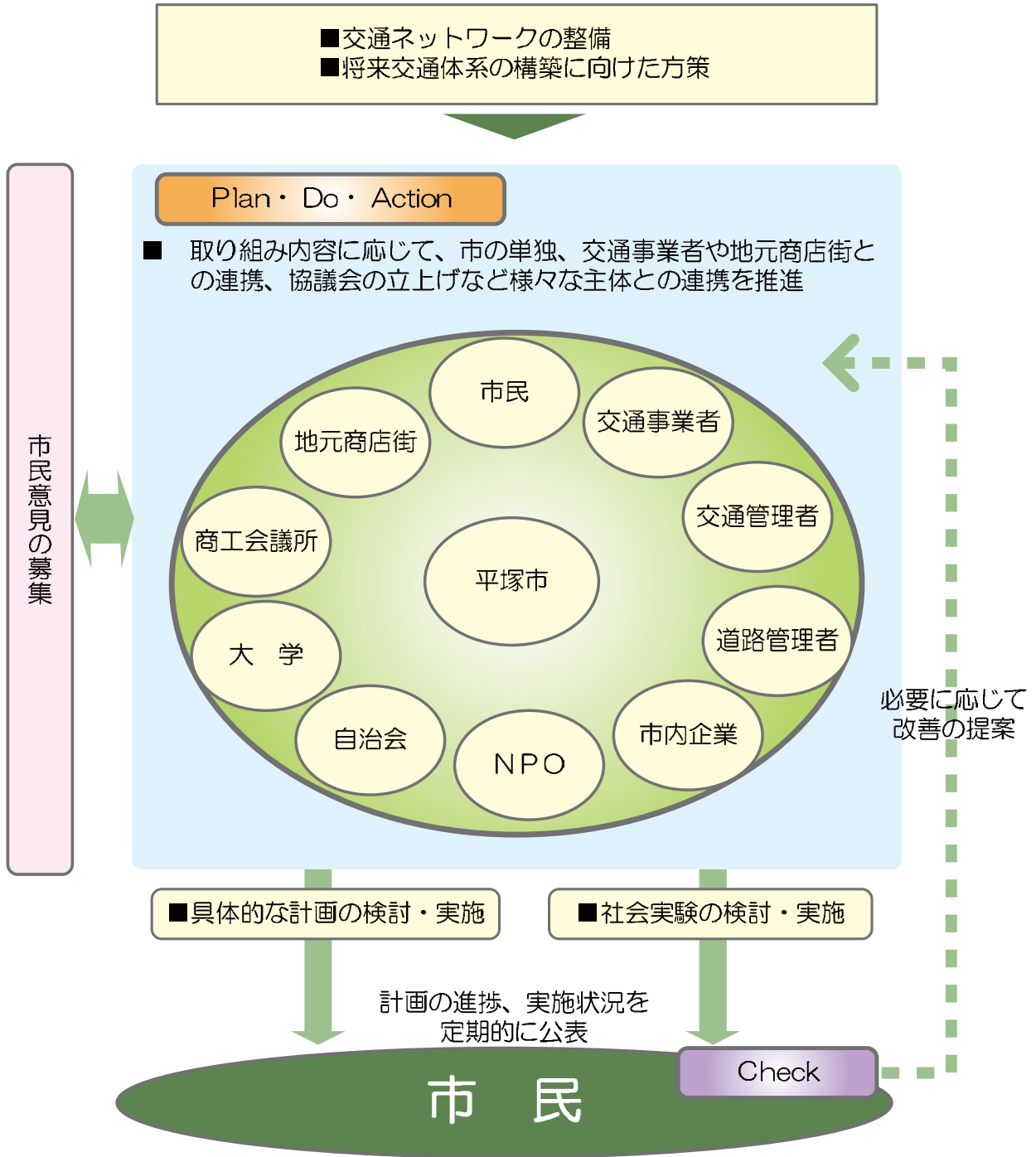
(3) 計画の見直し

- 本計画は、平成 39 年を目標としていますが、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、計画を見直していきます。

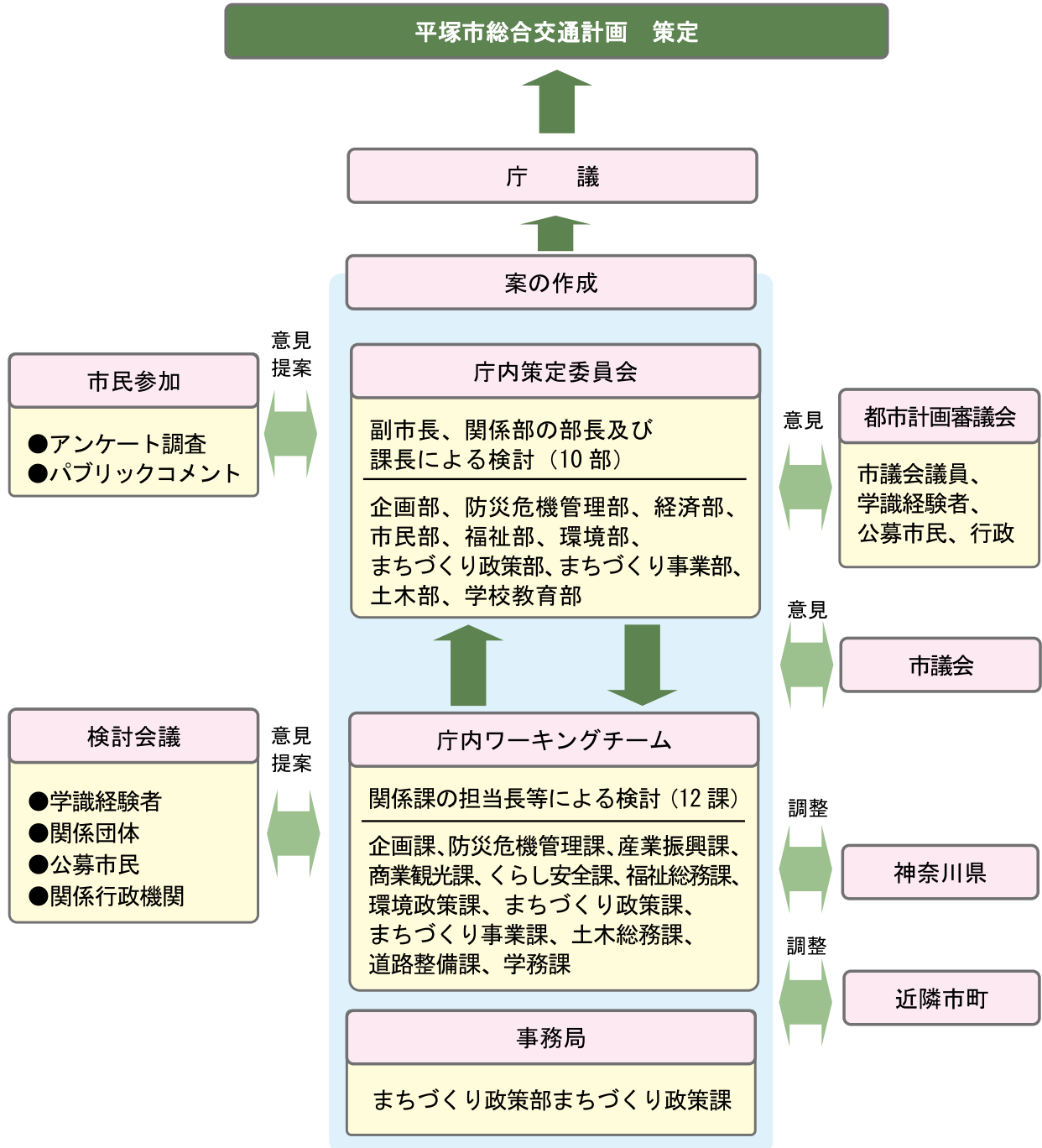
(4) 柔軟な推進体制

- 総合交通計画の取組み方策においては、地域公共交通^{*}等市民が主体となって検討するものや、幹線道路ネットワークの整備のように、行政が主体となり関係機関と一体となって総合的に検討・整備を進めるもの等、その実施体制が異なります。取組み方策がより円滑に進むよう適宜様々な主体と連携して、計画の実現化を図ります。
- 計画を円滑に進め、計画の進捗状況や実施状況が評価できるよう定期的に広く市民に公表していきます。

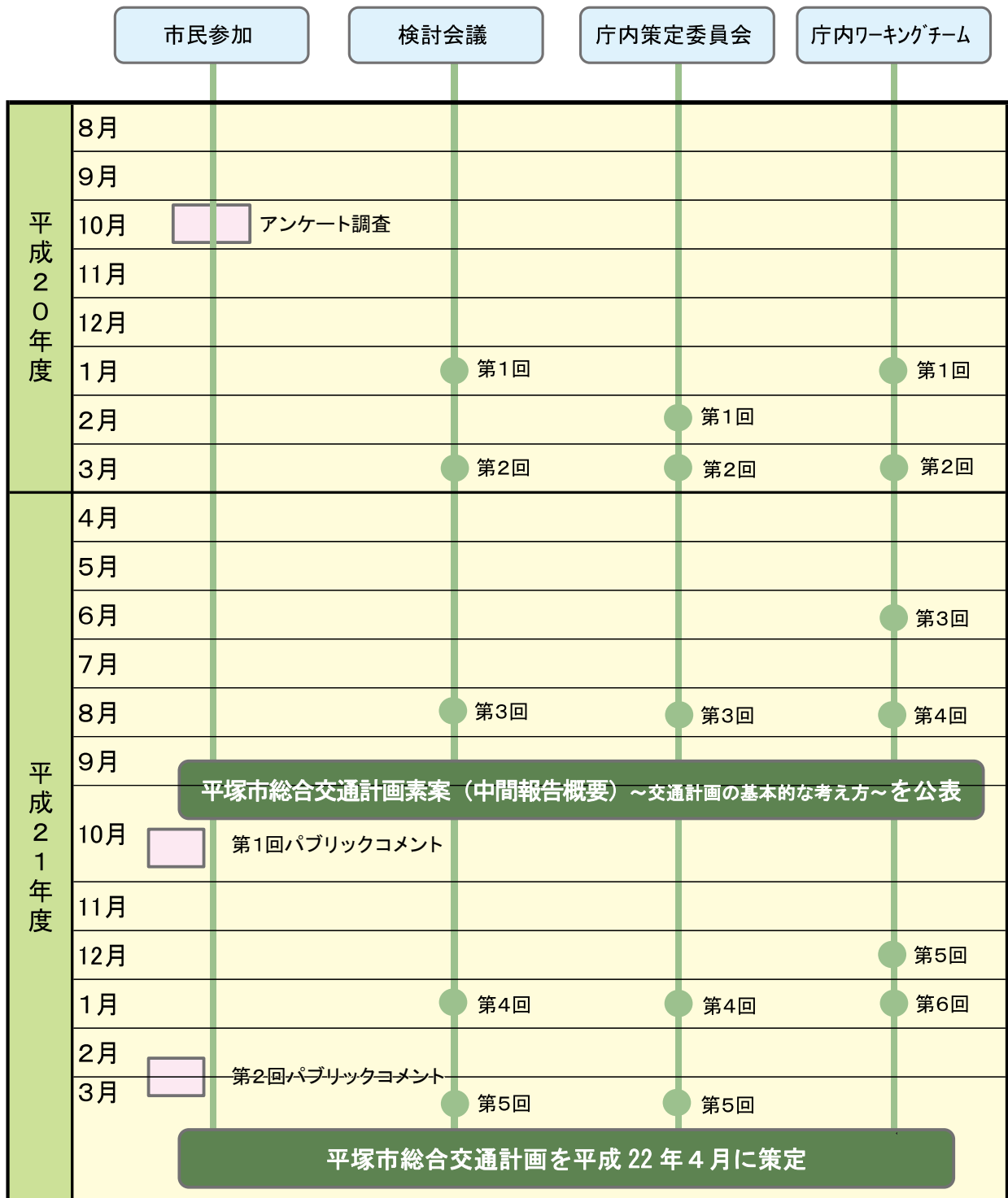
推進体制の整備



(1) 策定体制



(2) 平塚市総合交通計画検討経緯



① 市民参加の経緯

項 目	概 要
アンケート調査	<p>《路線バス利用者アンケート調査》 路線バスの利用者にアンケート用紙を手渡し郵送で回収 ・ 配布日：平成20年10月26日(日)、28日(火) ・ 回収期間：配布から概ね2週間 ・ 回収数：1,053票</p> <p>《駐車場利用者アンケート調査》 2箇所の駐車場の利用者にアンケート用紙を手渡し郵送で回収 ・ 配布日：平成20年10月26日(日)、28日(火) ・ 回収期間：配布から概ね2週間 ・ 回収数：411票</p> <p>《自転車利用者アンケート調査》 所定の自転車等駐車場等の利用者にアンケート調査を実施、回収のみ郵送 ・ 配布日：平成20年10月26日(日)、28日(火) ・ 回収期間：配布から概ね2週間 ・ 回収数：1,253票</p> <p>《バイク利用者アンケート調査》 所定の自転車等駐車場等の利用者にアンケート調査を実施、回収のみ郵送 ・ 配布日：平成20年10月26日(日)、28日(火) ・ 回収期間：配布から概ね2週間 ・ 回収数：298票</p>
第1回パブリックコメント	<p>本計画の素案(中間報告概要)について市民意見を募集 ・ 募集期間：平成21年10月1日(木)～10月31日(土) ・ 提出者数：2名 ・ 意見総数：7件</p>
第2回パブリックコメント	<p>本計画の案について市民意見を募集 ・ 募集期間：平成22年2月15日(月)～3月16日(火) ・ 提出者数：13名 ・ 意見総数：37件</p>

② 検討会議開催の経緯

項目	概要	開催日
第1回	計画の策定概要、交通の現状や問題、交通の課題	平成21年1月21日
第2回	交通計画の基本的な考え方	平成21年3月18日
第3回	平塚市総合交通計画(中間報告概要)、戦略的に取り組む課題の具体化の検討	平成21年8月18日
第4回	平塚市総合交通計画(案)について	平成22年1月15日
第5回	平塚市総合交通計画(案)について	平成22年3月16日

③ 庁内策定委員会開催の経緯

項目	概要	開催日
第1回	計画の策定概要、交通の現状や問題、交通の課題	平成21年2月24日
第2回	交通計画の基本的な考え方	平成21年3月26日
第3回	平塚市総合交通計画(中間報告概要)、戦略的に取り組む課題の具体化の検討	平成21年8月26日
第4回	平塚市総合交通計画(案)について	平成22年1月21日
第5回	平塚市総合交通計画(案)について	平成22年3月23日

④ 庁内ワーキングチーム開催の経緯

項目	概要	開催日
第1回	計画の策定概要、交通の現状や問題、交通の課題	平成21年1月9日
第2回	交通計画の基本的な考え方	平成21年3月16日
第3回	平成21年度平塚市総合交通計画の進め方	平成21年6月22日
第4回	交通計画の基本的な考え方(骨子)、戦略的に取り組む課題の具体化の検討	平成21年8月6日
第5回	交通ネットワークの整備方針	平成21年12月17日
第6回	平塚市総合交通計画(案)について	平成22年1月13日

平塚市総合交通計画検討会議 委員名簿 (順不同)

所 属		氏 名
学 識 経 験 者	東京海洋大学海洋工学部教授	兵藤哲朗〔座長〕
	横浜国立大学大学院工学研究院准教授	岡村敏之〔副座長〕
関 係 行 政 機 関	神奈川県県土整備部交通企画担当課長	坂井 信治
交 通 事 業 者	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長	末広 保
	神奈川中央交通株式会社運輸計画部計画課長	三木 健明
	社団法人神奈川県タクシー協会相模支部平塚地区会会長	鳥海 衡一
道 路 管 理 者	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所計画課長	平岩 洋三 (外川 和彦)
	神奈川県平塚土木事務所工務部長	具嶋 久光
公 安 委 員 会	神奈川県警察本部交通規制課都市交通対策室長	向谷 晃 (大越 紳二)
	平塚警察署交通第一課長	湯川 邦木 (枝崎 信也)
関 係 団 体	平塚商工会議所事務理事	伊澤 繁雄
	平塚市交通安全協会副会長	野島 和夫
	平塚市自治会連絡協議会会長	長谷川 芳久
平 塚 市	市民部長	関本 耕司 (池谷 好秀)
	土木部長	菅谷 学 (府川 行男)
公 募 市 民	市民	加藤 徹也
	市民	鈴木 奏到
	市民	山田 照夫

※ () 前任者

【あ行】

新しい公共交通システム

路線バスの確実な定時性、速達性の向上を図るため、高次な機能を備えた路線バスシステム（バス専用レーン、公共交通優先信号、連節バス等）

あんしん歩行エリア

歩行者と自転車利用者の安全な通行を確保するため、地域と道路管理者、警察が協力して交通安全施設の整備等の総合的対策の推進を図り交通事故を抑止する地区

AGT

Automated Guideway Transit の略であり、専用軌道をゴムタイヤで走行する中量輸送機関。ゆりかもめや金沢シーサイドライン等

エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み（出典：エリアマネジメント推進マニュアル）

特徴1：「つくること」だけでなく「育てること」

特徴2：行政主導ではなく、住民・事業主・地権者が主体的に進める

特徴3：多くの住民・事業主・地権者等が関わりあいながら進める

特徴4：一定のエリアを対象にしていること

NPO法人

特定非営利活動促進法に基づき法人格が付与された法人。NPOとは、Non Profit Organization の略であり、継続的・自発的に、まちづくり、環境保全、福祉の増進等の社会貢献活動を行う営利を目的としない民間団体の総称

LRT

Light Rail Transit の略であり、日本では「次世代型路面電車」の意味合いが強く、富山ライトレールが有名

温室効果ガス

太陽から地球に降り注ぐ光は素通りさせるが、暖まった地球から宇宙に逃げる熱を吸収する性質をもつガスのこと。京都議定書においては、6種類のガス（二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六フッ化硫黄）が削減対象

【か行】

改良済

道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路

概成済

概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路

金沢エコポイント

ICカードを使って買物金額に応じてポイントが貯まり、貯まったポイントを活用できるシステムであり、平成19年2月に本格導入として実施。事業主体は、北陸鉄道(株)と(株)金沢商業活性化センターであり、金沢市は、システム整備費等の一部の補助や、利用促進策としての広報PR活動を支援

幹線バス

広域的な交通軸の形成に向け、速達性、定時性に優れた路線バス

居住環境区

幹線道路で外かくを形成し、人と車が共存できるようその内部から発生する自動車の交通量を一定基準以下に抑えた地区

公共交通優先信号(PTPS)

信号機等のコントロールによりバスの運行を円滑にさせるシステムで、バスが交差点に近づくと車両感知器がバスの接近を感知して、赤信号の短縮や青信号の延長を行ってバスを優先的に走行させるシステム

交通結節点

異なる交通手段の接続が行われる場所であり、人や物の乗り換え等が行われる鉄道駅やバス停等

交通シミュレーション

交通流動の事象やシステムを定式化して模擬的に行うこと

交通バリアフリー

高齢者や障がい者等、誰もが楽に電車やバスの乗り降りができ、また、駅から周辺の目的地まで安全に行き来ができ、自立した日常生活を送ることができるよう、電車やバスを利用した移動の利便性および安全性の促進を図り、移動しやすい環境の整備を行うこと

交通バリアフリー基本構想

平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促

進に関する法律」に基づき、鉄道駅やその周辺地区におけるバリアフリー化を重点的、一体的に推進するための指針

コミュニティバス

市街地等の交通空白地帯において、道路運送法第4条等の許可を受け、自治体（市区町村）、NPOや商工団体等が中心に導入し、従来の乗合バスを補う地域住民の足となる主に小型バスを用いた乗合型の公共交通

【さ行】

市街化区域

都市計画法に基づき指定された既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的、計画的に市街化を図るべき区域

自転車利用者アンケート調査

市内の自転車利用者の実態や意向把握を目的として、平成20年10月に実施したアンケート調査。所定の自転車等駐車場等の自転車にアンケート用紙を添えつけ、郵送で回収した。回収数は1,253票、回収率は29.8%

自転車レーン

車道の歩道側において、自転車のみが通行できる通行帯

自転車歩行者道

普通自転車の通行が認められている歩道

自転車歩行者道における自転車走行位置の明示

自転車の通行が認められている歩道において、カラー舗装等により自転車の走行する位置が明示されている通行帯

自転車ラックバス

バス車両前面に自転車積載ラックを設置したバスであり、茅ヶ崎市で平成21年9月より本格導入。

シームレス化

乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行、乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してあらゆる「継ぎ目」をハード、ソフトの両面にわたって解消すること

セットバック

敷地を後退させることにより公共空地等を生み出すこと

【た行】

代表交通手段

パーソントリップ調査の集計単位の1つ。1つの移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合の集計上の優先順位であり、順位は鉄道、バス、自動車、バイク、徒歩

大都市交通センサス

首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における、鉄道、乗合バス、路面電車等の利用実態を明らかにすることを目的として、昭和35年から5年毎（国勢調査と同じ年）に実施してきた交通統計調査

タクシー新法

平成21年6月26日に公布された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」のこと。タクシーは、鉄道・バス等とともに、重要な公共交通機関であり、地域における交通の健全な発達に寄与することを目的に定められたものであり、国土交通大臣に指定された特定地域において、地域計画を定め、タクシーの機能を維持、活性化するための対策を実施するものである。

端末交通手段

出発地から鉄道駅に行くときに利用する交通手段、又は鉄道駅から目的地まで行く交通手段

地域公共交通

地域の移動に供する公共交通であり、基本的には「道路運送法第4条一般旅客自動車運送事業」の許可による乗合事業を対象にしたもの

地域生活圏

日常生活や都市での活動に必要な諸機能がコンパクトにまとまった生活圏

駐車場利用者アンケート調査

市内の駐車場利用者の実態や意向把握を目的として、平成20年10月に実施したアンケート調査。2箇所の駐車場の利用者にアンケート用紙を手渡し、郵送で回収した。回収数は411票、回収率は33.1%

駐車場整備地区

駐車場法第3条に定められた道路効用を保持し、円滑な道路交通を確保するために駐車施設の整備を重点的に推進する地区であり、主に商業地域や近隣商業地域に市町村が指定する地区

デマンド交通

利用者の要求に応じてワゴンタクシー等を運行させるシステム、「デマンド」= demand = 要求する。メリットとしては、利用者は乗車時間の予約を行うことで固定ダイヤにみられるバス待ちから

解放されるとともに、事業者も利用者の予約状況に応じた最適な配車設定による運行で運行コストを引き下げられる。通常の路線バスのように定期運行していないことから、利用は電話等での予約が必要

東京都市圏パーソントリップ調査

1都4県4政令指定都市（東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県、茨城県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市）にて共同で行う交通に関する調査で、10年に一度実施

道路空間の再配分

道路を構成する車道、歩道、植樹帯等について、全体の幅は変更せず、利用の仕方にあわせ必要な幅を検討し、各断面幅を再配分すること

道路交通センサス

国土交通省が関係機関と連携して、自動車の使われ方や道路の交通量等を概ね5年ごとに調べる調査

都市計画道路

都市交通施設として都市計画法に基づく都市計画決定による道路

トランジットモール

一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、公共交通機関だけが通行できるようにした街路

トランジットセンター

公共交通への乗換え拠点であり、自動車や自転車等からの乗換えを円滑に行うための交通施設

【な行】

ノンステップバス

出入口の段差をなくし乗降を容易にしたバス

乗合タクシー

交通空白地帯において、道路運送法第4条等の許可を受け、自治体（市区町村）、NPOや商工団体等が中心に導入される従来の乗合バスを補う地域住民の足となる乗合型の公共交通であり、小型バスの乗車人員ほどの需要が見込めない場合等に、9人乗りのジャンボタクシー等を用いて運行するもの

【は行】

発生集中量

ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計

バイク利用者アンケート調査

市内のバイク利用者の実態や意向把握を目的として、平成 20 年 10 月に実施したアンケート調査。所定のバイク駐車場のバイクにアンケート用紙を添えつけ、郵送で回収した。回収数は 298 票、回収率は 37.3%

バイパス道路

市街地等の混雑区間や狭あい区間を迂回するための道路であり、本市の場合は、旧道等に並列して配置された都市計画道路

バス優先レーン

道路交通法第 20 条の 2 で定められた路線バス等のための優先通行帯であり、路線バスが接近した時は、速やかに優先レーンより出て道を譲らなければならないが、バス専用レーンと異なり、路線バス以外の車両も走行することができる

バス専用レーン

路線バス専用の車線であり、一般車の通行は禁止されている。ただし交差点での左折、道路外に出るための左折、道路工事等による車線規制時、また緊急走行中の緊急車両に道を譲る場合はこの限りでない

バスベイ

バス乗客の乗降のために、本線車道から側方に切り込んだバス専用の停車スペース

平塚市商業アンケート調査

消費者の買物行動やニーズを把握し、買物意識や消費行動の変化を調査することにより今後の商業施策に資することを目的として、平成 18 年 2 月に実施したアンケート調査。市民の中から女性を対象に 2,000 名を無作為に抽出し、郵送で配布し、回収した。回収数は 1,274 票、回収率は 63.7%

Pコイン制度

中心市街地の商店街と契約している一部の駐車場では 3,000 円の買物で 60 分間駐車料金が無料になる制度

便益費用

便利になった事象や有益を、費用換算すること

ボトルネック交差点

道路ネットワークにおいて、他の区間よりも交通容量が小さく、そこを流れる交通の妨げとなっている地点、もしくは区間

【ま行】

モビリティ・マネジメント

個人のモビリティ（移動）が望ましい方向へ変化することを期待するものであり、コミュニケーションの中で公共交通等への行動転換意識を高めていくもの

【ら行】

連節バス

大量輸送のために車体が2連以上につながっているバス。国内では、千葉県のみ幕張市（京成バス）、厚木市、藤沢市（神奈川中央交通）で運行



路線バス利用者アンケート調査

市内の路線バス利用者の実態や意向把握を目的として、平成20年10月に実施したアンケート調査。路線バスの利用者にアンケート用紙を手渡し、郵送で回収した。回収数は1,053票、回収率は40.2%

平塚市総合交通計画

平成22年(2010年)4月

編集・発行 平塚市まちづくり政策部まちづくり政策課
〒254-8686
神奈川県平塚市浅間町9-1
電話 0463-23-1111 (代表)
FAX 0463-23-9467
ホームページ <http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp/>

印刷・製本 神奈川印刷株式会社
〒254-0042
神奈川県平塚市明石町3-6
電話 0463-22-3344
FAX 0463-21-0234

平塚市

