

序章. 総合交通計画策定の趣旨

総合交通計画策定の位置づけや計画策定に際して配慮すべき視点を示します。

総合交通計画とは	<ul style="list-style-type: none"> ● 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り組みの位置づけとその実現化の推進
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
計画の目標年次と将来人口	目標年次は平成39年であり、将来人口はほぼ現況並みを想定
計画策定に際して配慮すべき視点	<ul style="list-style-type: none"> ● 4人に1人が高齢者になると予測 ● 広域交通体系との整合を図ることが必要 ● 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 ● 本市の価値を高めるために中心市街地の活性化が必要 ● 災害に強い都市基盤の整備を図ることが必要 ● 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

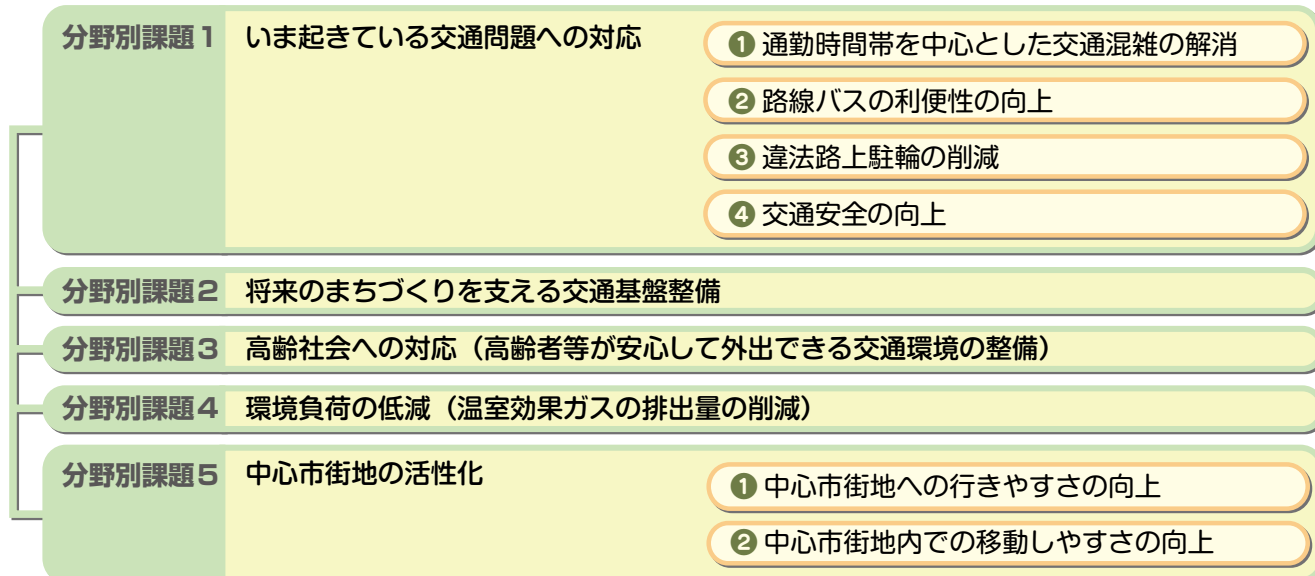
第Ⅰ章. 交通の現状

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ます。

本市は、戦後の「戦災復興土地区画整理事業」等により平塚駅周辺に広幅員の道路を配置し、平塚駅を中心とした交通体系を築いてまいりました。広幅員道路を活かした歩行環境の充実、バス優先レーンの設置、自転車レーンの整備、郊外部においては、バス停付近の自転車等駐車場の整備を進めています。こうした施設整備に支えられ、市街地は路線バスを含めた公共交通の徒歩圏でほぼ覆われ、自転車も活発に利用されています。その一方で、駅周辺では特に朝の通勤時間帯において、自動車、路線バス、自転車が集中し、道路混雑を招くとともに、駅から離れた地域においても、右折レーン等が整備されていない交差点等を中心に、道路混雑が発生し、路線バスの定時性や速達性が低下しています。自転車の利用に関しても、違法放置自転車の発生や市内の全交通事故に占める自転車事故の割合が約3割に達する等の問題が発生しています。

第Ⅱ章. 交通課題の設定

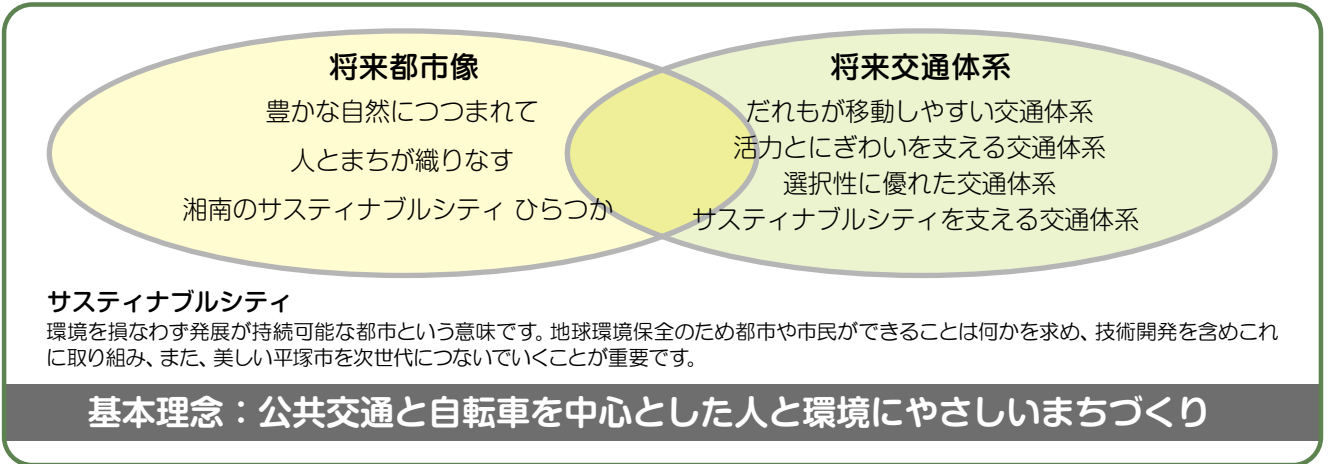
交通問題の対応や高齢社会、地球環境の保全、中心市街地の活性化などに対する交通の課題を示します。



第Ⅲ章. 基本理念と将来交通体系

「基本理念」、「将来交通体系」と、これを実現するための「これからの交通計画の進め方」を示します。

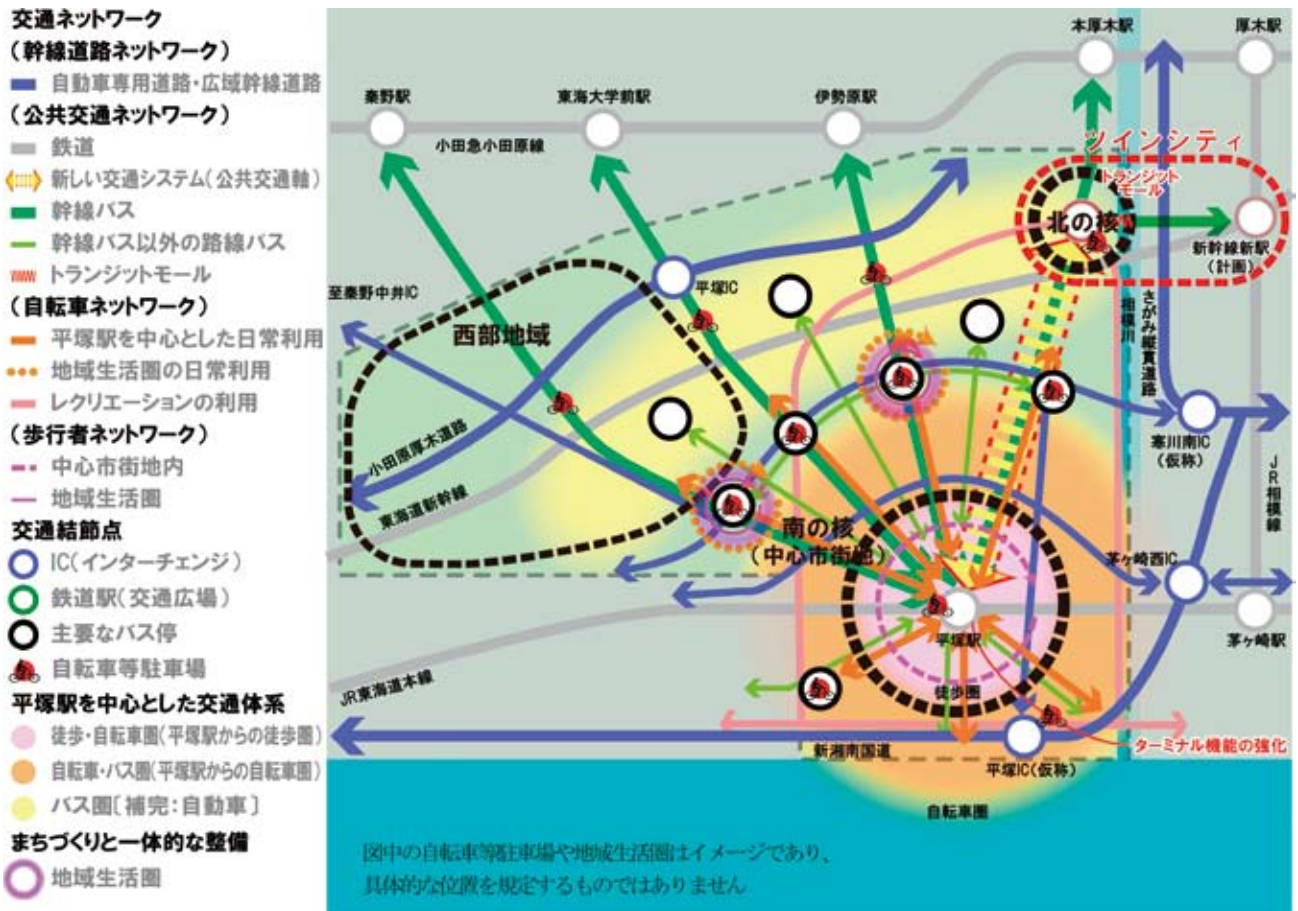
● 基本理念



基本理念は、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。本市の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の向上を基本とします。

● 将来交通体系

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、平塚駅から徒歩圏域（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。



● これからの交通計画の進め方

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。また本市は、これまで道路整備等を進める一方で、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。



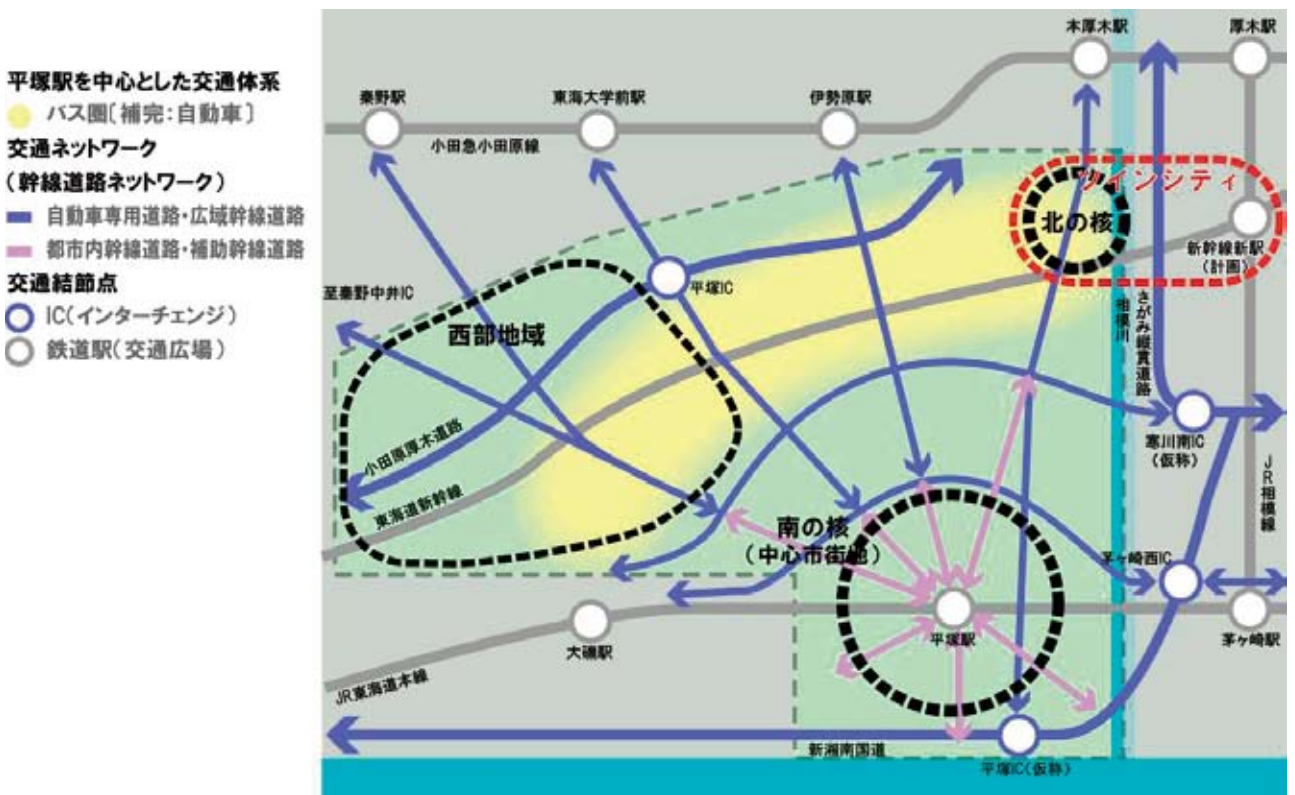
より効果的、効率的な施策の展開を図り適正な対応を段階的に進める

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

今後、継続して整備に努める交通ネットワーク、交通結節点の配置方針を示すとともに、都市計画道路の見直し方針を示します。

● 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。

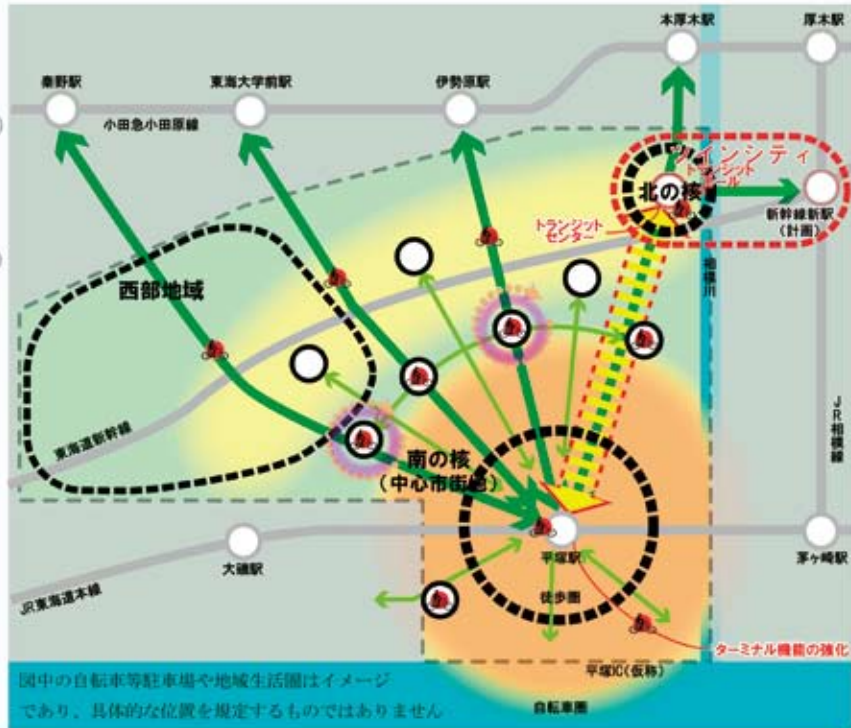


● 公共交通ネットワーク

南北都市軸に公共交通軸を配置し、まちづくりと一体的となり高次の機能を備えた路線バスシステムの導入をめざします。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。

平塚駅を中心とした交通体系

- 自転車・バス圏(平塚駅からの自転車圏)
- バス圏(補完:自動車)
- 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
- トランジットモール
- 地域生活圏の日常利用
- 交通結節点
- 鉄道駅(交通広場)
- トランジットセンター
- 主要なバス停
- 自転車等駐車場
- まちづくりと一体的な整備
- 地域生活圏

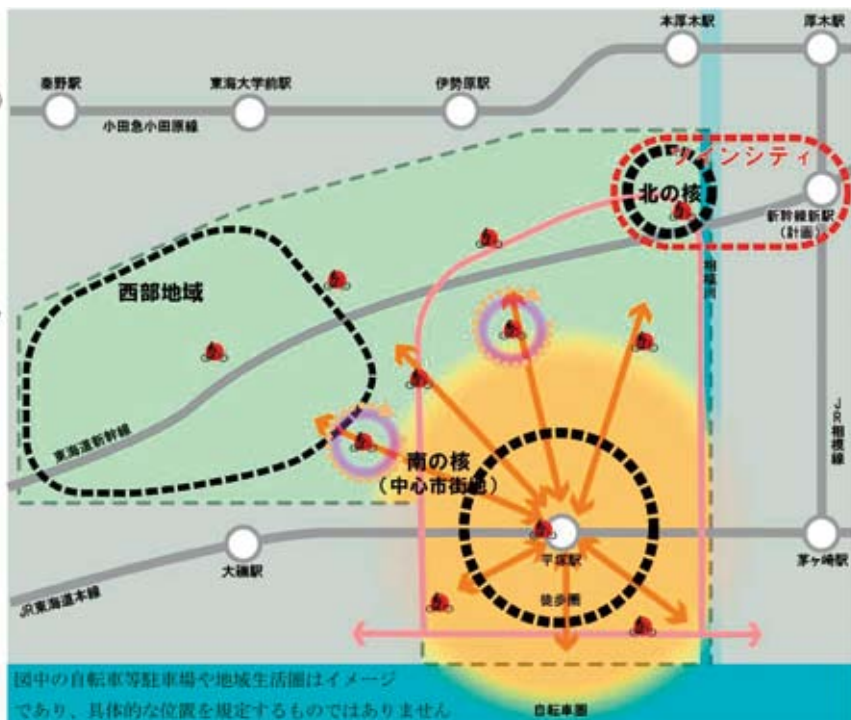


● 自転車ネットワーク

平塚駅を中心とした日常的なネットワークを配置するとともに、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。主要な公共施設、教育施設などへの連絡機能を高めるため、地域生活圏の形成に向けて、地域公共交通等と一体となり、自転車ネットワークの配置を検討します。

平塚駅を中心とした交通体系

- 自転車・バス圏(平塚駅からの自転車圏)
- 交通ネットワーク(公共交通ネットワーク)
- 鉄道
- (自転車ネットワーク)
- 幹線的な自転車ネットワーク(日常)
- 地域生活圏の日常利用
- レクリエーションの自転車ネットワーク
- 交通結節点
- 鉄道駅(交通広場)
- バス停付近の自転車等駐車場
- まちづくりと一体的な整備
- 地域生活圏



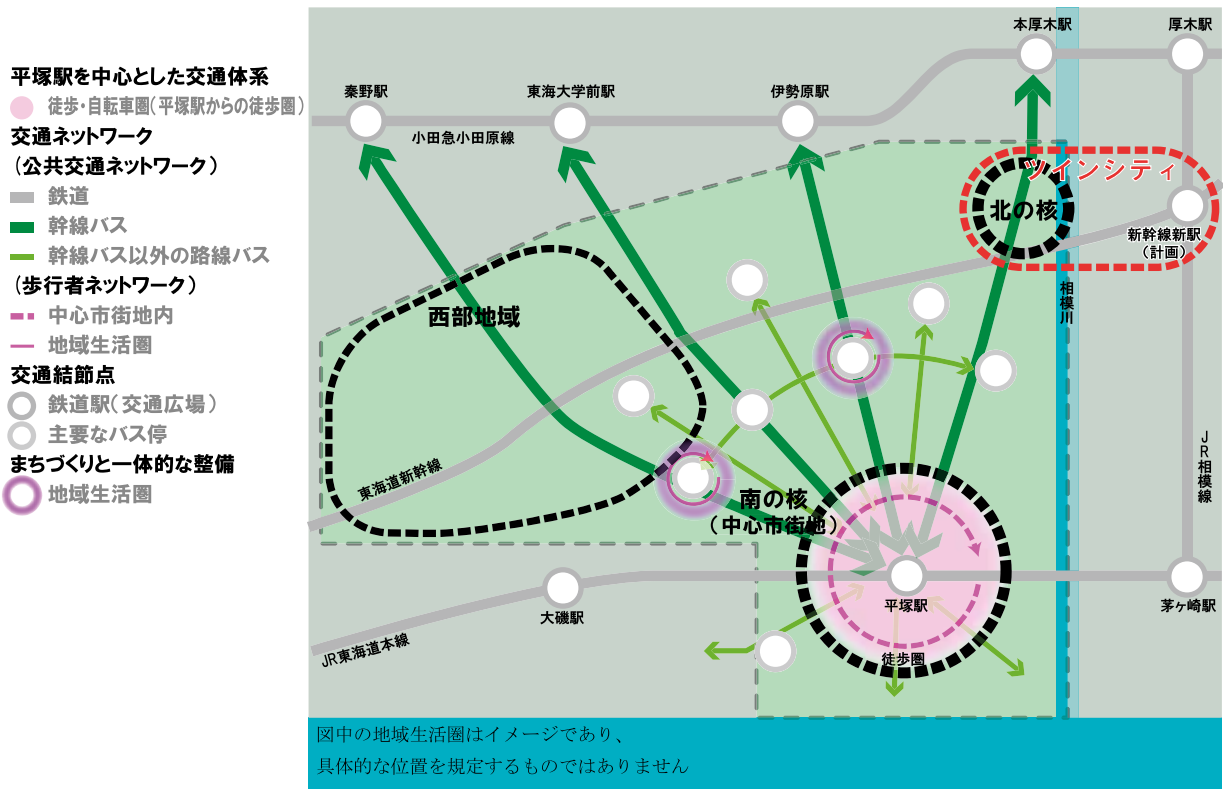
● 歩行者ネットワーク

■ 中心市街地内

中心市街地内の歩行者ネットワークは、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、移動しやすさを高めます。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。

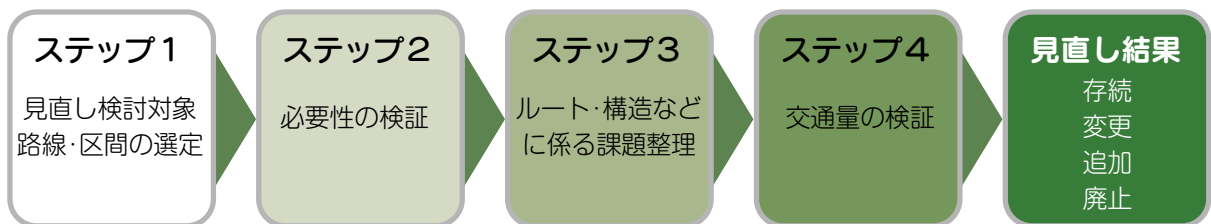
■ 地域生活圏

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。



● 都市計画道路の見直し方針

神奈川県が平成 18 年 3 月に策定した「都市計画道路見直しのガイドライン」をもとに、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、既存ストックの活用も視野に入れた検証を行うことにより、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。



見直し路線の検証に向けては、まちの骨格を形成する幹線道路は、「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。地域サービスを担う道路は、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。

第V章. 将来交通体系の構築に向けた取組み方策

交通ネットワークの配置方針を踏まえ、交通課題に対する取組み方針等を示します。

● 道路等整備

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

課題	取組み方針	主な取組み方策	展開時期の区分		
			短期	中期	長期
効率的、効果的な都市計画道路等の整備推進	「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優先的に整備する道路を定め整備に努めます。	<ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路の見直し ■道路整備プログラムの作成 ■優先整備路線の整備 	○	■	→
ボトルネック交差点の改良推進	道路空間内で可能な整備を先行的に行うなど、対応を段階的に進めます。交通診断を必要に応じて行い効果的に整備を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ■交差点改良計画の作成 ■交差点改良事業の実施 	○	■	→
自動車交通量の多い主要な道路の歩道整備	歩行者ネットワークの形成、あんしん歩行エリア内の歩道整備等を進めます。面的な開発計画との一体的な整備、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。	<ul style="list-style-type: none"> ■あんしん歩行エリアに係る歩道整備 ■歩道設置事業の実施 	→		
老朽化した交通施設の対応	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■改修整備計画の作成、整備の検討 			○
通学路の安全対策	道路の補修、整備等、安全対策を継続的に進めます。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。	<ul style="list-style-type: none"> ■通学路安全対策事業の実施 ■ブロック塀倒壊予防策事業、いけがき設置推奨事業の実施 	→		

● 公共交通

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

課題	取組み方針	主な取組み方策	展開時期の区分		
			短期	中期	長期
鉄道の利便性の向上	ツインシティに係る東海道新幹線の新駅設置などを要望します。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。	<ul style="list-style-type: none"> ■東海道新幹線新駅、ツインシティに係る整備促進 ■鉄道利用者の利便性向上 	→		
路線バスの定時性、速達性の向上	公共交通ネットワークの整備等を進めます。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、必要に応じて折返し場等を検討します。	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス走行環境整備計画の作成、実施 ■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 	○	■	→
路線バスの待合い環境の向上	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。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。建物の整備、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。	<ul style="list-style-type: none"> ■バス停待合い環境整備事業の実施 	○	■	→
路線バスの情報提供の強化	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■バスロケーションシステムの実施 ■バスマップの作成 	○	■	
手荷物の配送サービスの対応等	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。	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者等への配送サービスの検討 	○	■	
交通結節点の強化	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)について、民間活力による整備を検討します。地域生活圏の形成に向け、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。	<ul style="list-style-type: none"> ■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 			→
交通バリアフリー化の推進	「平塚市交通バリアフリー基本構想」に掲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。	<ul style="list-style-type: none"> ■交通バリアフリー促進事業の実施 ■ノンステップバス推進事業の実施 	→		
公共交通のより使いやすいまちづくりの推進	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について、その支援策を検討します。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。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。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。	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通の導入基準の作成・運用 ■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の検討・実施 	○	■	→

● 自転車等

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

課題	取組み方針	主な取組み方策	展開時期の区分		
			短期	中期	長期
自転車等駐車場の整備推進	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。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。	■「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	○■		
中心市街地内の買物客の駐輪対策	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。	■買物客等の一時貸自転車等駐車場の整備 ■駐輪の仕方・走行に関するルールづくりの検討と運用	○■	→	
自転車の走行環境の向上	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。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。	■自転車走行環境整備計画の作成・実施 ■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）	○■		
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	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。	■自転車利用マナーの向上 ■放置自転車の撤去徹底の実施		→	→

● 歩行空間

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

課題	取組み方針	主な取組み方策	展開時期の区分		
			短期	中期	長期
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	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、買物等目的の駐輪対策を進めます。	■買物客等の一時貸自転車等駐車場の整備 ■駐輪の仕方・走行に関するルールづくりの検討と運用	○■	→	→

● 自動車等

○：実施時期 ■：新規 →：継続 □：重点

課題	取組み方針	主な取組み方策	展開時期の区分		
			短期	中期	長期
既存ストックを活かし、駐車場の利便性の向上	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。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。	■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		→	→
環境教育等の啓発活動の充実	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。	■地球温暖化対策地域推進計画の推進 ■公共交通の利用促進の啓発活動の実施	○■	→	→
自動車の利用の仕方の工夫や行動の変化の促進	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。	■モビリティ・マネジメントの検討 ■カーシェアリングの支援策の検討	○■	→	→
ハイブリッド車や電気自動車の利用促進	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の優遇施策、購入に対する優遇施策を検討します。	■電気自動車の普及活動の検討・実施	○■	→	→

第Ⅵ章. 交通戦略プラン

交通ネットワーク、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。

【交通戦略プラン】

平塚駅周辺地区は交通問題の発生や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。取組み方策を戦略的、段階的に進めます。

交通戦略プランとは、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。

全市的な交通戦略プラン

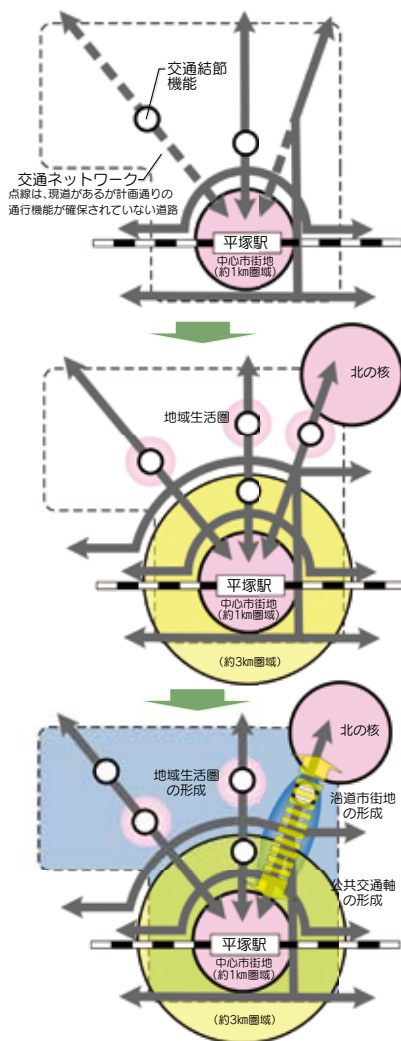
■優先整備路線の整備
環境負荷の低減等に効果的な道路整備、交通ネットワークの整備

■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

平塚駅周辺地区の交通戦略プラン

■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



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。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。

第Ⅶ章. 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、実現に向けた今後の課題を示します。

● 市民・交通事業者・行政の役割

■市民	交通環境の向上に積極的に係っていきます。
■交通事業者	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。
■行政	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、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。

● 総合交通計画の推進

■様々な手法の活用	上位機関等における様々な事業手法、制度を活用します。
■計画の推進	PDC 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。
■計画の見直し	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。
■柔軟な推進体制	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。