

平塚市 地域公共交通網形成計画（素案） たたき台

平 塚 市

目 次

1 . 計画策定の位置づけ	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 本計画の目的	1
1-3 本計画の位置づけ	2
1-4 上位計画・関連計画	3
1-4-1 上位計画	3
1-4-2 関連計画	6
1-5 計画の対象区域	7
1-6 計画期間	7
2 . 平塚市の概況	8
2-1 位置・地勢	8
2-2 土地利用及び主要施設	9
2-2-1 土地利用状況	9
2-2-2 主要施設	11
2-2-3 各地域の概況	13
2-3 人口動向	15
2-3-1 人口・世帯数の現状と推移	15
2-3-2 高齢者人口	17
2-3-3 運転免許保有人口と高齢運転者	18
3 . 地域公共交通の現状把握	20
3-1 鉄道	20
3-2 バス	21
3-3 タクシー	22
3-4 その他移動支援策	23
4 . 移動実態及び公共交通に対するニーズ	24
4-1 移動実態	24

4-1-1	市全体の移動実態	24
4-1-2	市民生活における移動実態	27
4-2	地域公共交通に対する市民のニーズ	28
4-2-1	地域公共交通の利便性に対する評価と潜在的なニーズ	28
4-2-2	路線バスの利用環境に関するニーズ	32
4-2-3	地域公共交通に対する要望	39
4-3	市内企業・市外からの来訪者の視点からみた移動ニーズ	41
5	平塚市の地域公共交通における課題	42
5-1	地区ごとのまとめ	42
5-2	地域の現状・交通環境における課題と留意点	43
6	地域公共交通網形成の基本方針および目標	45
6-1	地域公共交通網形成の基本方針	45
6-2	交通体系の枠組み	46
6-3	目標の設定	46
7	目標を達成するために行う事業および実施主体	46
7-1	実施事業および内容	46
7-2	事業の実施主体・スケジュール	46
8	計画の達成状況の評価・検証	46
8-1	マネジメントの必要性	46
8-2	設定目標に対する評価方法	46
9	参考資料	46
9-1	交通状況	46

1. 計画策定の位置づけ

1-1 計画策定の背景

人々の生活を支える地域公共交通 をとりまく環境は、近年のモーターゼーションの進展や人口減少、少子高齢化に伴い、利用者の減少や事業者の人手不足など、厳しさを増しています。地域公共交通の利用者の減少により路線撤退や便数の減少といったサービス水準の低下がおこり、更なる利用者の減少につながる悪循環となっています。

こうした背景を踏まえて国においては、平成 25 年に交通政策に関する国の基本方針などを定めた「交通政策基本法」が施行され、これを受けて、平成 26 年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

この法改正により、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的とした「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能となりました。

このような背景を踏まえ、平塚市においても、まちづくりと一体となった持続可能な交通体系の実現を目指して「地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 本計画の目的

本市は、JR 東海道本線の平塚駅を中心に市街地が形成され、市域全体として、商業、工業、農業のバランスのとれたまちとして発達してきました。交通に関しては、平塚駅からは横浜や川崎、東京都心部方面へのアクセスがよいほか、平塚駅は市内の各居住区や隣接市の主要鉄道駅を結ぶバスターミナルとしても、高い拠点性を備えています。また、平成 27 年に圏央道（さがみ縦貫道）の海老名～寒川北 IC 間が開通したことで、道路交通についても大幅に利便性が向上しました。

そのような中、近年、地域の交通を取り巻く環境は大きく変化しつつあります。本市でも人口が減少局面に入り、少子高齢化が進展しているほか、公共交通網の発達とは相反して、自家用車利用が比較的高く、路線バス利用者の減少が目立ってきています。また市内には、駅やバス停までが遠く、鉄道やバスが利用しづらい地区もみられます。

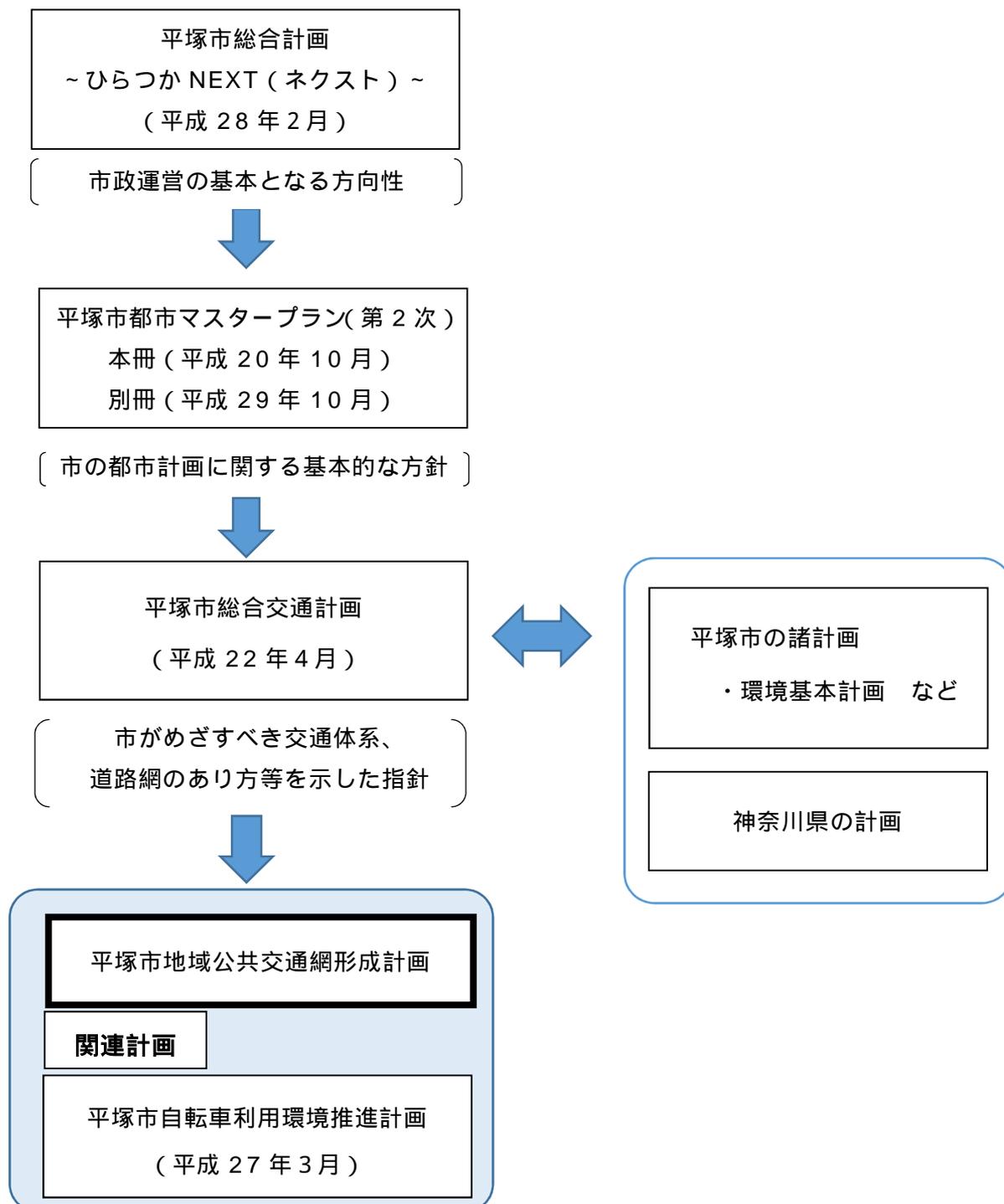
一方、ひらつかの顔づくりとして、平塚駅前のバリアフリー化や見附台周辺地区活性化の取組が進む中心市街地や、「ツインシティ大神地区土地地区画整理事業」が進行中であるツインシティ大神地区、真田・北金目特定土地地区画整理事業が完了し新たな住宅地が形成されている西部地域、ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジを策定している海岸地区など、まちづくりに関する新たな動きもあります。

「平塚市地域公共交通網形成計画」は、地域公共交通を取り巻くこのような環境の変化を踏まえ、市民、交通事業者、行政機関等が連携して、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通を実現することを目的とします。

本計画における「地域公共交通」とは、鉄道や路線バス、タクシーなどの既存の公共交通及び、それらを補完し地域のニーズを満たす公共交通も含めたものです。

1-3 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、本市における各種の上位計画、関連計画との整合を図りながら策定する地域公共交通のマスタープランという位置づけとなります。市政運営の基本となる方向性を示した「平塚市総合計画～ひらつかNEXT(ネクスト)～」や、市の都市計画に関する基本的な方針を示した「平塚市都市マスタープラン(第2次)本冊および別冊」、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となる「平塚市総合交通計画」を上位計画とし、平塚市自転車利用環境推進計画を関連計画とします。



1-4 上位計画・関連計画

1-4-1 上位計画

(1) 平塚市総合計画～ひらつかNEXT(ネクスト)～

「平塚市総合計画～ひらつかNEXT(ネクスト)～」は、平成28年2月に策定され、国の「総合戦略」で重要課題となっている人口減少問題への対応や地方における安定した雇用の創出など、本市としても早急に取り組まなければならない施策を「重点施策」として位置づけ、効率的・効果的に施策展開を図ることを念頭に置き、平成28年度からの8年間の新たな計画として策定しています。

本計画は、分野別施策と重点施策で構成されており、交通環境整備や交通施設を含めた拠点整備に関して、以下の事項が分野別施策として位置づけられています。

また、平成30年度版実施計画では、重点施策の推進のための取組として「ツインシティ整備の推進」が位置付けられています。

POINT

- 「3.自然と人が共生するまちづくり」:「3- 交通の利便性を高める」
 - 路線バスを利用しやすい環境づくり
 - 幹線道路の整備推進
 - 「4.活力とにぎわいのあるまちづくり」:「4- 新たな産業拠点の形成を推進する」
 - ツインシティ整備の推進（新たな拠点に対するアクセス手段の整備）
- 【平成30年度版実施計画】
- 「 - (1) 基幹産業の競争力を強化する」:「ツインシティ整備の推進」

(2) 平塚市都市マスタープラン(第2次)

「平塚市都市マスタープラン(第2次)」(平成20年10月)は、平塚市総合計画をまちづくりの面から具体化するプランで、都市計画やまちづくり施策を効率的かつ効果的に進めるための指針として、策定しています。また、近年の社会情勢の変化を受けて、これまでのまちづくりを振り返り、新たな考え方を追加した「平塚市都市マスタープラン(第2次)別冊」を、平成29年10月に策定しています。

本市の将来の都市構造は、中心市街地を「南の核」、ツインシティを「北の核」、自然豊かな「西部地域」を2核1地域として位置付け、この2つの核をつなぐための都市軸、西部地域と南北2つをつなぐ軸をもって構成されています。また、本計画では、これらの地域と既存の地域生活圏をいかしたまちづくりに関する基本的な考え方を示しています。

POINT

➤ 南の核

- 平塚駅周辺の商業・業務の中心を「南の核」とし、商業・業務、文化と居住との共存を進め、中心市街地の魅力づくり、にぎわいづくりをめざす

➤ 北の核

- 神奈川県土の南のゲートとして計画されているツインシティを本市の「北の核」とし、新幹線新駅や広域自動車道へのアクセス性をいかし、環境との共生を理念とした新たな産業や業務機能の集積をめざす

➤ 西部地域

- 本市の西部に広がる地域は、次世代につなぐ貴重な里山として保全・活性化し、環境や自然をテーマに教育、交流、レクリエーション機能の場づくりなど、自然環境と調和した地域づくりを進める

➤ 暮らし続けられるまちづくりの基本的な考え方

- 「2核1地域」と既存の地域生活圏をいかし、各地域の地域生活圏への機能集積を図ることにより、多極的に諸機能を分散させたコンパクトシティをめざす

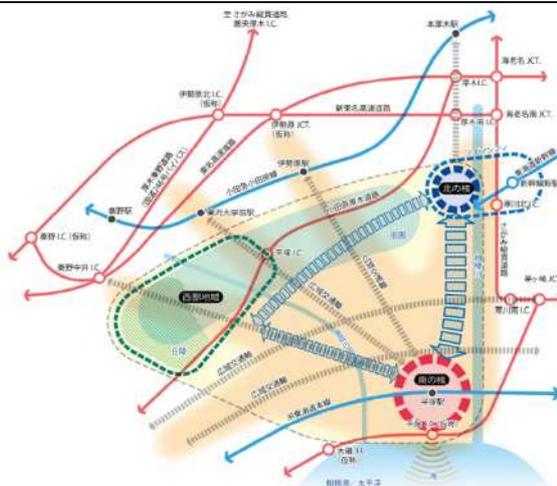


図 1.1 将来の広域的骨格概念図(手のひら構造)

出典:「平塚市都市マスタープラン(第2次)」より抜粋

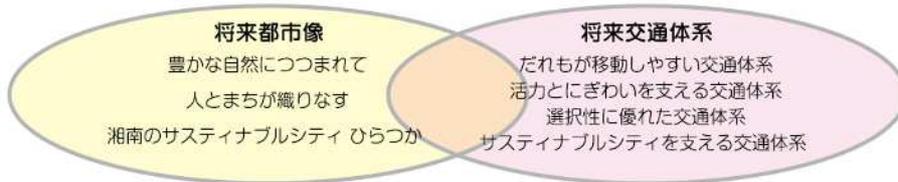
(3) 平塚市総合交通計画

「平塚市総合交通計画」は、平成22年4月に策定され、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、道路網のあり方等の指針を示しています。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。

本計画の基本理念、本市が目指す将来の交通体系について以下の通り示されています。

POINT

- ▶ 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
 - 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に留意して設定
- ▶ 基本理念を実現するための将来交通体系
 - 各交通手段の利用圏域に応じた交通体系を構築及び各交通手段の連携が進むように交通結節点を配置
 - 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
 - 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



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

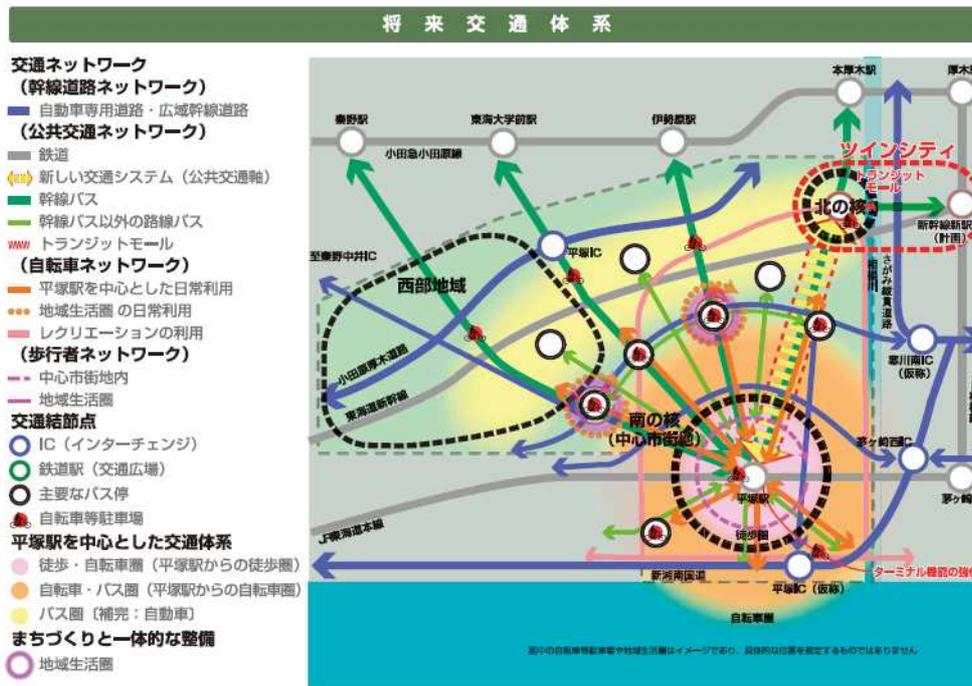


図 1.2 基本理念及び将来の交通体系

出典：「平塚市総合交通計画」より抜粋

1-4-2 関連計画

「自転車利用環境推進計画」は、自転車関連の課題に対して、以前より取り組んでいる自転車諸施策をさらに推進し、自転車の走行環境整備や放置自転車対策、交通ルール・マナー啓発、さらにはまちの活性化につながるような自転車の利用促進策など、ハード、ソフト一体となり、自転車の利用しやすいまちづくりを押し進めていくため、平成27年3月に自転車関連の実施計画として策定されたものです。

本計画においては、地域公共交通との連携や観光振興などに対応するため、比較的平坦な地形を活かし、自転車を活用した交通結節点の強化や市街地の回遊性向上に取り組んでいくこととしています。交通結節点の強化による公共交通機関の利用促進として、バス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）の整備が進められています。

POINT

- 自転車の走行環境の向上
 - 利用ニーズに応じた自転車ネットワークの配置
- 公共交通機関との連携
 - サイクル&バスライドによる公共交通結節点の強化

<利用イメージ>

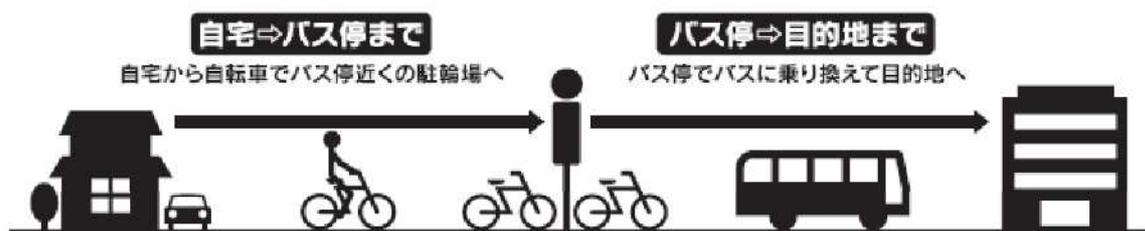


図 1.3 サイクル&バスライドのイメージ

出典：平塚市自転車利用環境推進計画より抜粋

（国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所HP）

1-5 計画の対象区域

本計画の対象区域は平塚市全域としますが、地域の公共交通網の骨格となる軸によって接続される隣接市町の一部についても検討の対象に含めるものとします。



図 1.4 計画の対象区域

1-6 計画期間

本計画の期間は、平塚市総合交通計画の目標年次とあわせ 2019 年度～2027 年度までの 9 年間としていますが、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、見直しを検討します。

2. 平塚市の概況

2-1 位置・地勢

平塚市は、東京から南西方向に約 60km、神奈川県ほぼ中央、相模平野の南部に位置します。市域は約 4.8km の海岸線から西北に広がる扇形で、相模川と金目川の下流域に発達した平野と、それを取り囲む台地と丘陵から形成されています。背後には丹沢・大山山麓が控え、西方には富士・箱根連山を遠望できる四季温かな気候に恵まれたまちです。

POINT

- 市域南部の市街地は概ね平坦な地形である

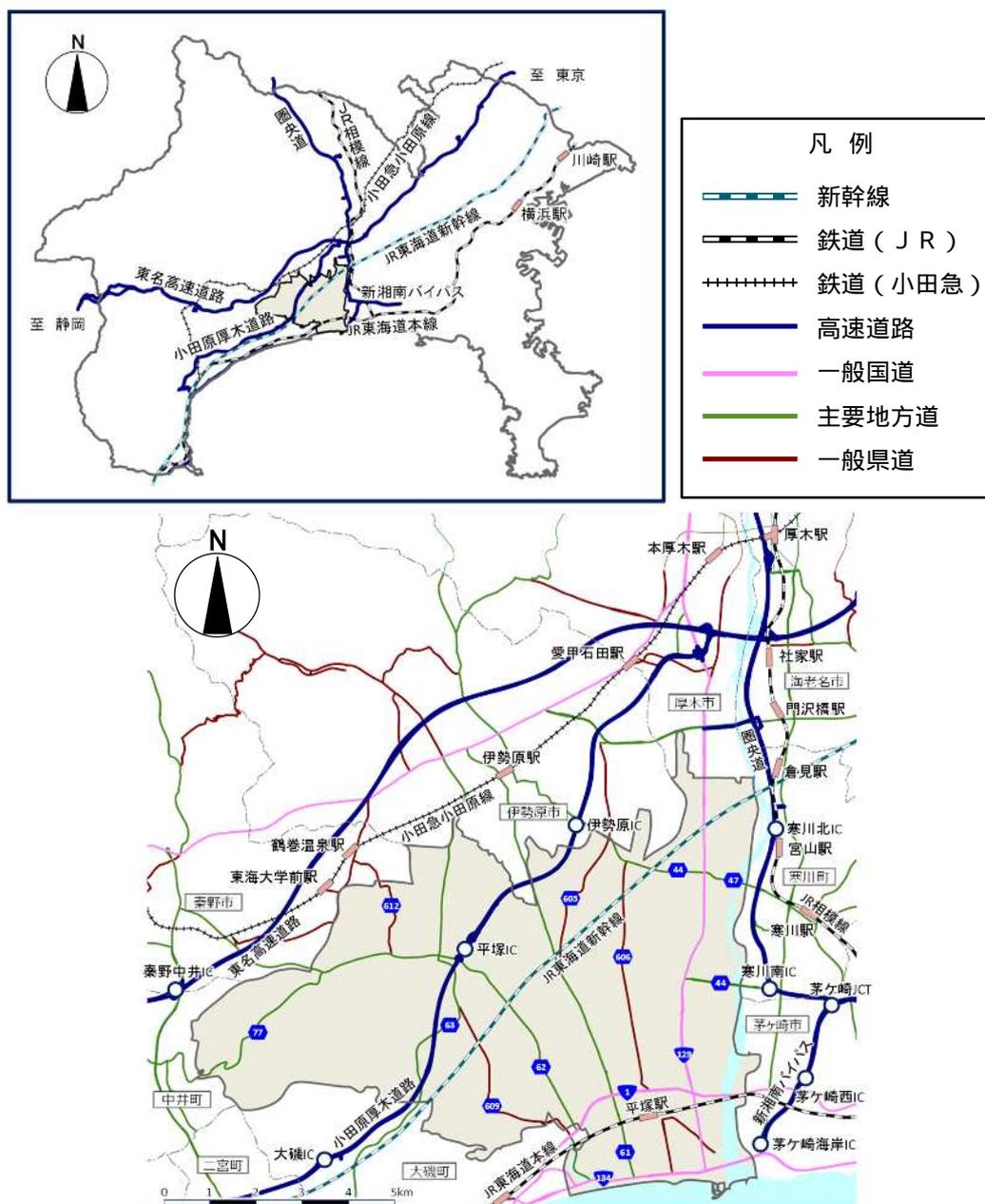


図 2.1 平塚市の位置・地勢

2-2 土地利用及び主要施設

2-2-1 土地利用状況

平成 27 年における土地利用の用途割合についてみると、農地利用が約 28%と最も多く、市北部の郊外を中心に広がっています。次いで、住宅系用地が約 22%で、平塚駅に近い市街地などの地域に多く分布しているほか、北部の郊外においては幹線道路沿いを中心に点在しています。

また土地利用状況の推移をみると、平成 17 年と比較して、道路整備が進展しています。

POINT

- JR 平塚駅を中心に、市街地が形成されている
- 主要な幹線道路の沿道にも、市街地が形成されている
- 道路密度が低い郊外部にも住宅地は点在している
- 平成 17 年と比較して、道路整備は進展している

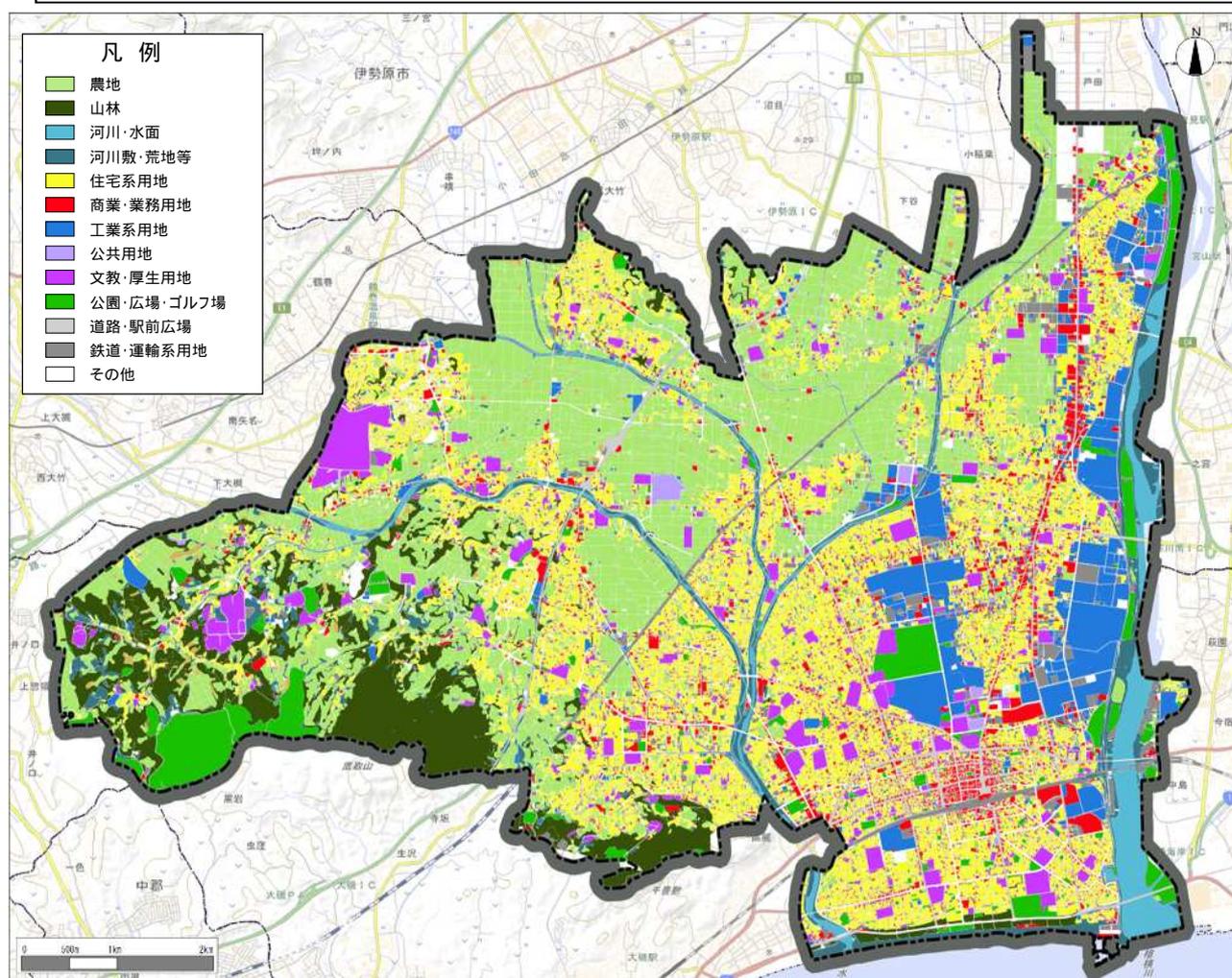


図 2.2 平塚市の土地利用状況図

出典：平塚市 都市計画基礎調査（平成 27 年）

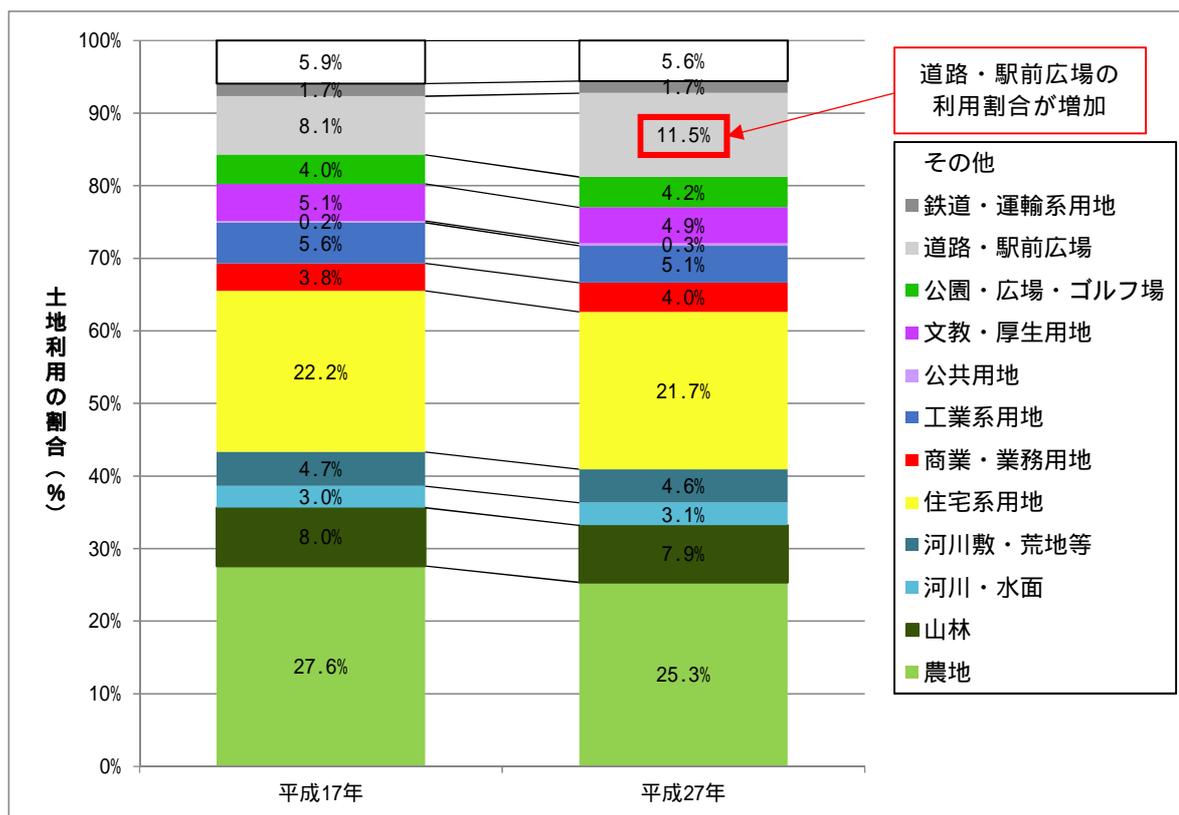


図 2.3 土地利用状況の推移

出典：平塚市 都市計画基礎調査

2-2-2 主要施設

(1) 道路施設

交通関連施設について、平塚市の道路網は、中心市街地で比較的整備が進んでいます。幹線道路は中心市街地から郊外部に向けて放射状に整備されており、東西方向の道路整備については、(仮称)平塚大神軸などの構想路線や広域幹線道路で未整備区間が存在します。

POINT

- 市内の道路網は中心市街地から放射状の幹線道路を中心に形成されており、郊外部や東西方向において幹線道路の間隔が広がっている

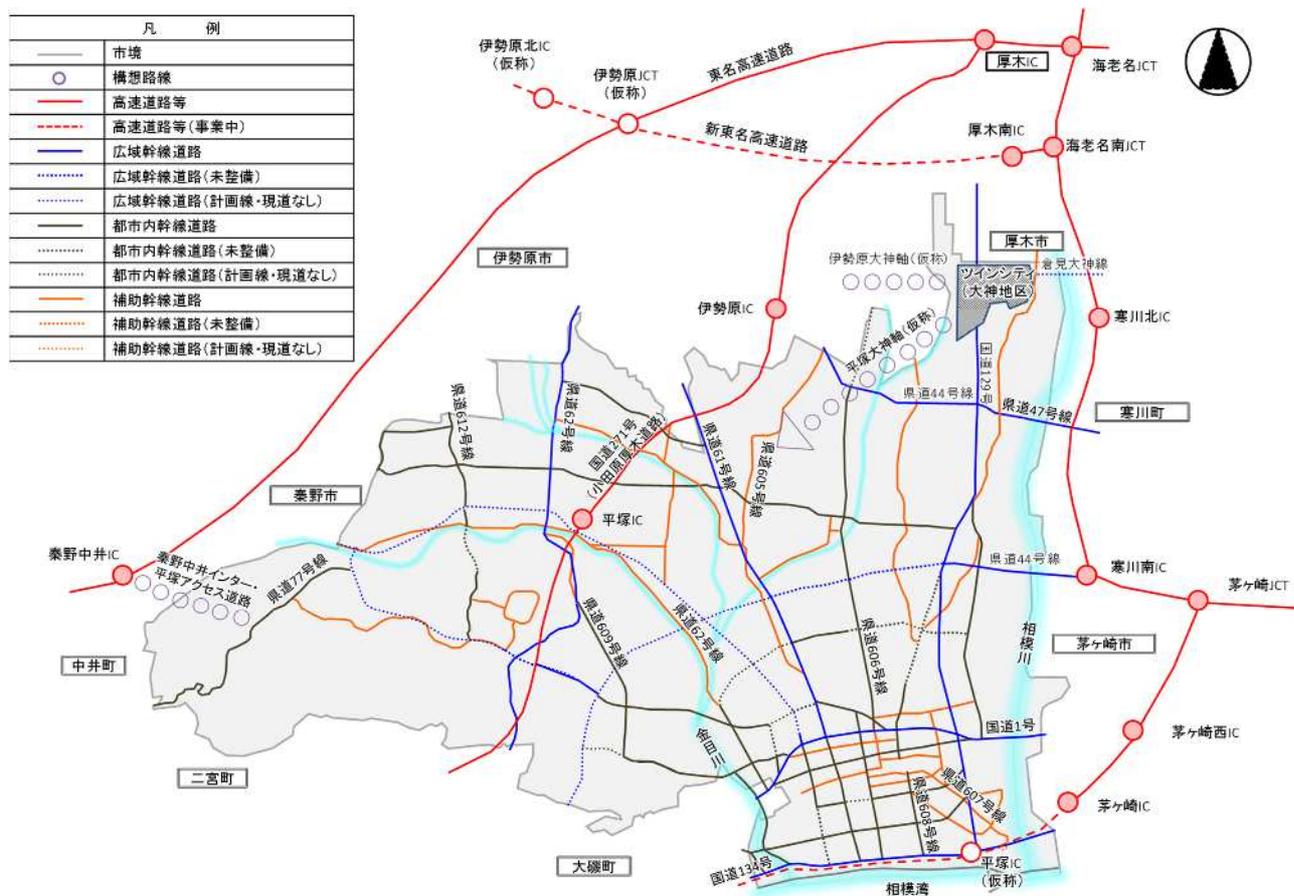


図 2.4 平塚市の道路網

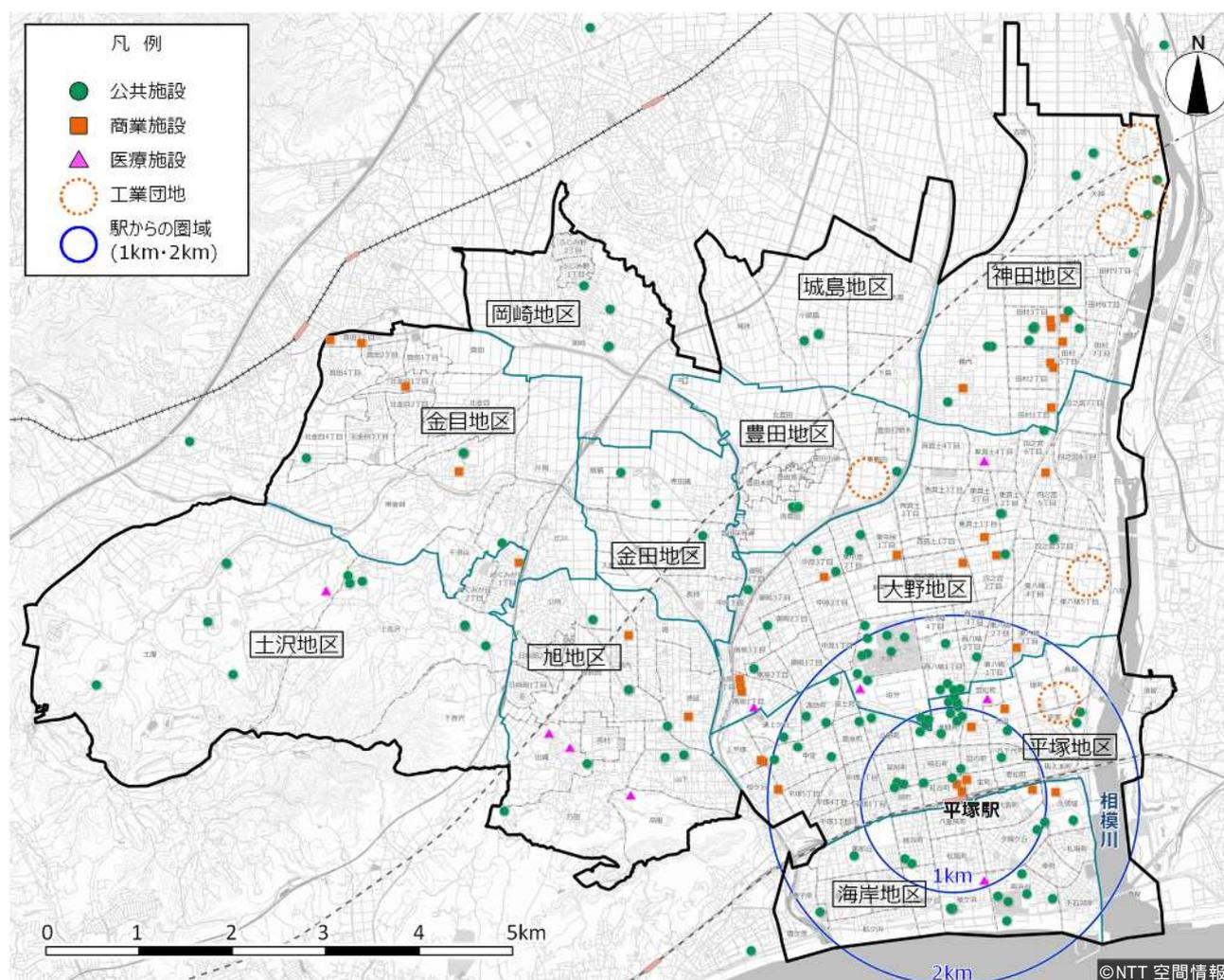
出典：平塚市データ(平成30年7月時点)

(2) 主要な施設の立地状況

市で実施している各種調査の区分をもとに、市域を11地区に区分すると、平塚市内における主要な施設（公共施設、商業施設、医療施設、工業団地）は、平塚地区、海岸地区、大野地区などによく立地しています。

POINT

- 公共施設は駅周辺に多く立地しているが、郊外部においても点在している
- 商業施設は平塚駅周辺や幹線道路沿いに概ね立地している
- 医療施設は市内に点在している
- 工業団地について、東豊田工業団地以外は相模川沿いなどの市内東部に多く立地している
- 大学が2校、市北西部に立地している



公共施設は、神奈川県 HP および平塚市 HP 掲載の公共施設（行政関連施設、消防施設、警察施設、文化施設、福祉施設、スポーツ・公園施設、大学や高等学校などの教育施設）を整理
 商業施設は、平塚市商工会議所 HP 記載の大型小売店舗を基に整理
 医療施設は、平塚市医師会 HP 掲載の病院施設を基に整理
 工業団地は、神奈川県産業立地情報を基に整理

図 2.5 市内の主要施設（公共施設、商業施設、医療施設、工業団地）の立地状況

2-2-3 各地域の概況

地域の成り立ちや生活圏、暮らしなどの特性に応じて区分した都市マスタープランの7地域について、各地域の概況やできごとを以下に示します。各地域では、ひらつかの顔づくりとして、それぞれのまちづくりが進められています。

表 2.1 各地域の概況やできごと(1/2)

地域	地区	概況
南部地域	海岸地区	J R 東海道本線の南側に位置し、平塚海岸と相模川・花水川の2つの河川に囲まれている地域。『ひらつか海岸エリア魅力アップチャレンジ』を策定する等、沿岸部の魅力づくりに取り組み、多くの市民や来街者を受け入れる場づくりを進めている。また、黒部丘では、大規模工場が閉鎖となり、跡地利用が注目されている。
中心地域	平塚地区	J R 東海道本線の北側に位置し、平塚駅北口や駅前大通り線周辺を中心に商業・業務施設等が集積するとともに、市役所本館をはじめ、公共施設や文化施設が集積する地域。中心商店街周辺においては、平塚駅北口駅前広場や西口自由通路などのバリアフリー化が進められていることや、天沼では、近年、大型商業施設や病院が開業するとともに、住宅の建設も進んでいる。また、見附町では、見附台周辺地区土地利用計画-改訂整備方針-が策定され、新たな土地利用への期待が高まっている。
東部地域	大野地区	平塚市総合公園を中心に北方向に広がる地域。駅前通り線(八王子平塚停車線)や国道129号沿道には、店舗や自動車関連施設などが建ち並び、沿道サービス系の土地利用が進むとともに、地域の東側に位置する相模川沿いなどに大規模な工業系施設が集積している。地域内を東西に縦断する湘南新道は、国道129号から県道606号(大島明石)までの区間において事業が進められている。また、地域の南西部には、1日約1,000人以上が訪れる『平塚市民病院』がある。
北部地域	神田地区	本市の東側の最北部に位置し、四之宮・厚木線(旧厚木道)沿いの田村や大神や八幡・愛甲線沿いの横内などに住宅地が広がる地域。地域内を南北に縦断する国道129号や、東西に縦断する県道伊勢原藤沢線の沿道には、流通・自動車関連施設などが立地している。また、計画人口として、居住人口3,300人・従業人口6,000人を目指す『ツインシティ大神地区土地区画整理事業』のまちづくりが進められている。

表 2.2 各地域の概況やできごと(2/2)

地域	地区	概況
中部地域	城島地区 豊田地区 金田地区 岡崎地区	渋田川・鈴川・金目川の3川合流部から北方向に広がる地域。地域の北側は、隣接市に位置する小田急小田原線伊勢原駅に近い。住宅地はそれぞれの地区内の一部にまとまっており、豊田地区には『東豊田工業団地』がある。また、寺田縄には、『神奈川県立花と緑のふれあいセンター(花菜ガーデン)』が開園し、市内・外から多くの来園者が訪れている。
西部地域	金目地区 土沢地区	小田原厚木道路の西側に位置する地域。金目地区は隣接市に位置する小田急小田原線東海大学前駅に近い。南部には、めぐみが丘、北部には計画人口が7,300人の『真田・北金目特定土地区画整理事業』や、計画人口が1,400人の『真田特定土地区画整理事業』が完了するなど、大幅に人口が増加している。また、2大学施設が立地しているが、土沢地区の神奈川大学経営学部と理学部は、今後、移転が予定されている。
旭地域	旭地区	湘南平の北側に位置する地域。湘南平のふもとから地域全体に住宅地が広がるとともに、地域内を東西に縦断する八幡神社土屋線の沿道には、商店街や人口密度の高い住宅地が形成されている。また、地域中心部に位置する高村地区では、UR都市機構により集約型の団地再生事業の検討が進められており、本市でも地域医療福祉拠点整備モデル地区として位置付け、子育て世代や高齢者世帯等多様な世代が生き生きと暮らし続けるまちづくりを目指している。

2-3 人口動向

2-3-1 人口・世帯数の現状と推移

平塚市の人口（平成 30 年 1 月 1 日時点）は、258,381 人となっていますが、平塚市人口ビジョン（平成 28 年）によると、市人口は既に平成 22 年をピークに減少傾向に転じています。年齢 3 区分別の推移をみると、老年人口（65 歳以上）が増加傾向にあり、平成 14 年に年少人口を逆転しています。また、世帯数の増加に伴い、1 世帯当たりの人員は減少傾向にあり、平成 30 年時点で 2.3 人/世帯となっています。

POINT

- 市人口は既に減少局面に入っており、今後も人口減少が進むことが見込まれる
- 老年人口は更に増加している

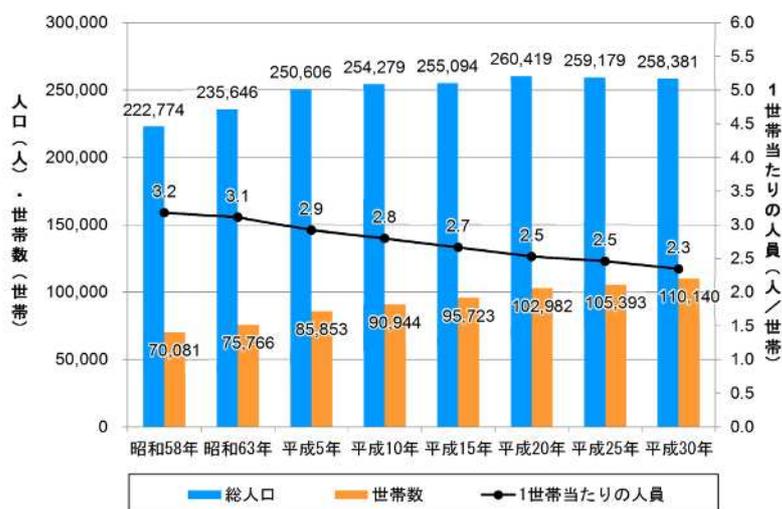
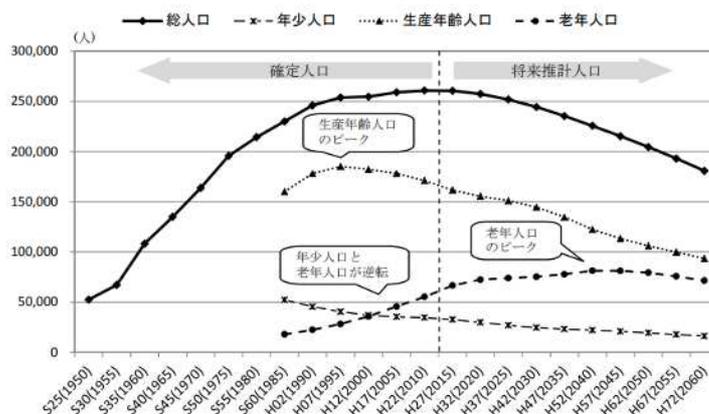


図 2.6 平塚市の人口・世帯数の推移

出典：平成 29 年度平塚市統計



※平成22（2010）年まで：総務省「国勢調査」から作成
 ※平成27（2015）年以降：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」を基に、本市において平成52（2040）年時点の出生・死亡・転入転出などの仮定を平成72（2060）年まで延長して推計したもの

図 2.7 将来人口の推移

出典：平塚市人口ビジョン（平成 28 年）

地区別の人口分布についてみると、大野地区や海岸地区、旭地区、平塚地区に人口が集中しており、特に大野地区の人口が最も多くなっています。

POINT

- 人口密度が高い町丁目は、平塚駅周辺の中心市街地（平塚地区、海岸地区）や大野地区、旭地区に比較的多く分布している

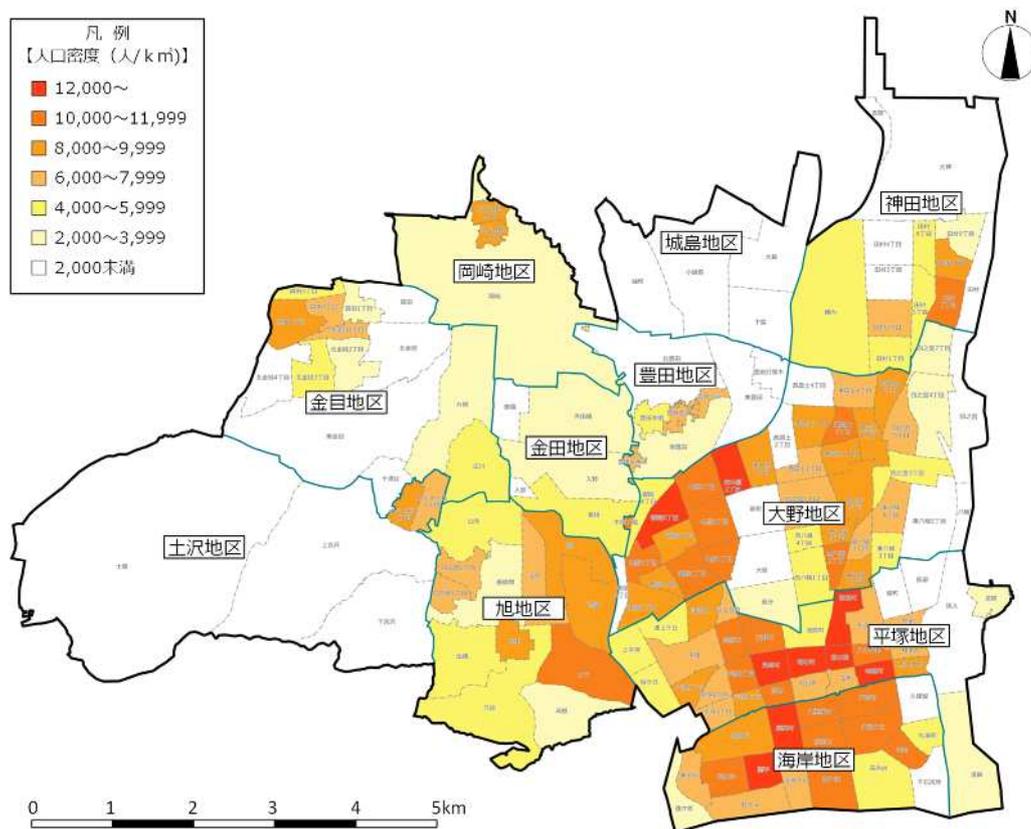


図 2.8 平塚市の町丁目別人口分布

表 2.3 地区別の人口分布

地区名	面積 (k ²)	人口 (人)	人口密度 (人/k ²)
海岸地区	5.63	40,281	7,157
平塚地区	5.82	39,742	6,827
大野地区	10.43	57,955	5,556
豊田地区	3.06	5,323	1,740
神田地区	6.69	23,976	3,584
城島地区	3.99	3,899	976
岡崎地区	3.74	9,184	2,453
金田地区	2.91	10,077	3,469
金目地区	7.24	19,832	2,739
土沢地区	11.93	7,206	604
旭地区	6.58	40,906	6,219
合計	68.02	258,381	3,799

出典：平塚市データ（平成 30 年）

2-3-2 高齢者人口

市全体の高齢化率は27.1%となっていますが、町丁目別にみると高齢化率40%を超える町丁目も存在します。

POINT

- 高齢化率が高い町丁目は、市北部の郊外部に比較的多く分布している
- 市街地にも高齢化率40%を超える町丁目が点在している

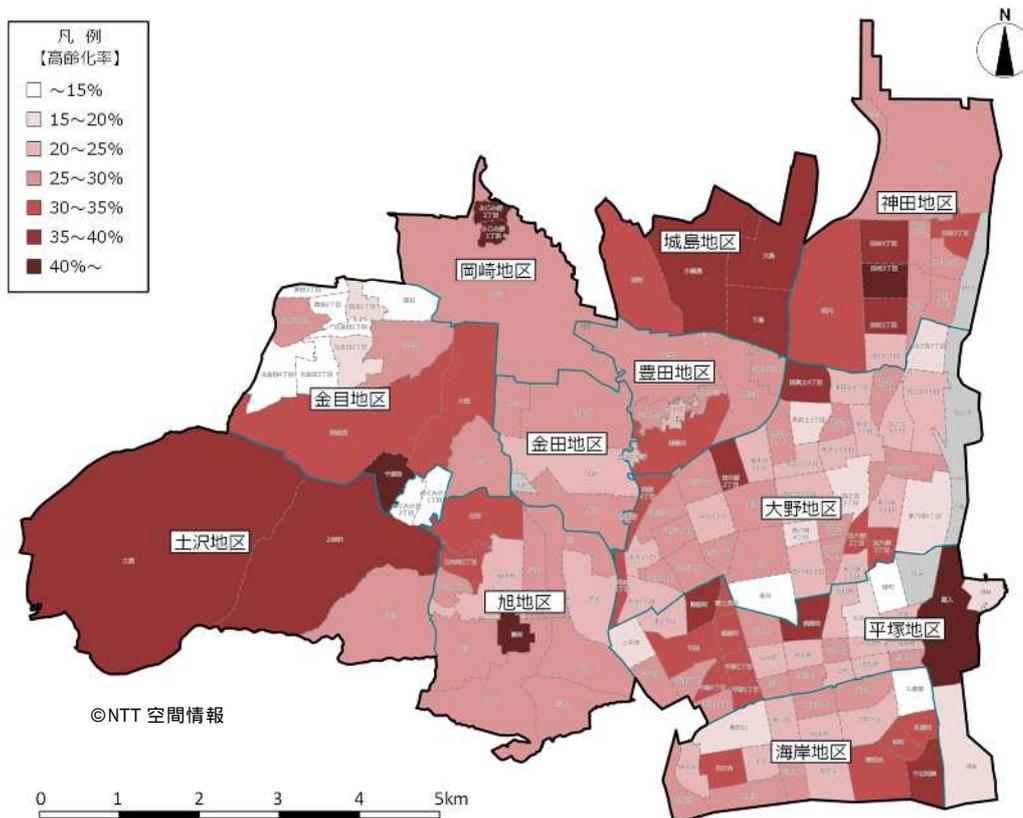


図 2.9 市内の地域別高齢化率（高齢者65歳以上の割合）

表 2.4 地区別の高齢化率

地区名	人口(人)	65歳以上人口(人)	65歳以上人口割合(%)	高齢化率が特に高い地区名(高齢化率)
海岸地区	40,676	10,620	26.1%	
平塚地区	39,809	10,497	26.4%	馬入(42.9%)
大野地区	57,980	14,601	25.2%	
豊田地区	5,423	1,520	28.0%	
神田地区	24,545	7,256	29.6%	田村3丁目(47.6%)、田村2丁目(38.8%)、田村4丁目(37.9%)
城島地区	3,992	1,392	34.9%	
岡崎地区	9,437	3,055	32.4%	ふじみ野1丁目(47.0%)、ふじみ野2丁目(46.0%)
金田地区	10,282	2,815	27.4%	
金目地区	18,170	4,705	25.9%	千須谷(40.5%)、
土沢地区	7,027	1,871	26.6%	上吉沢(39.3%)、土屋(37.9%)
旭地区	40,271	11,553	28.7%	高村(55.2%)、
合計	257,612	69,885	27.1%	

出典：平塚市データ（平成30年）

2-3-3 運転免許保有人口と高齢運転者

運転免許保有人口の推移をみると、高齢化に伴い65歳以上の免許保有者人口の割合が増加しており、平成30年で21.7%（65歳～74歳：15.7%、75歳以上：6.0%）となっています。

POINT

- 高齢者について、今後加齢に伴い運転に支障が生じた場合、移動制約者となる恐れがある
- 高齢化の進展によって、特に75歳以上の後期高齢者が更に増加すると推測されるため、自動車が運転できない移動制約者が増加する可能性が高い
- 近年、高齢者関連の事故発生割合が増加傾向にある。特に自動車乗用中における事故発生割合が72.5%と高い

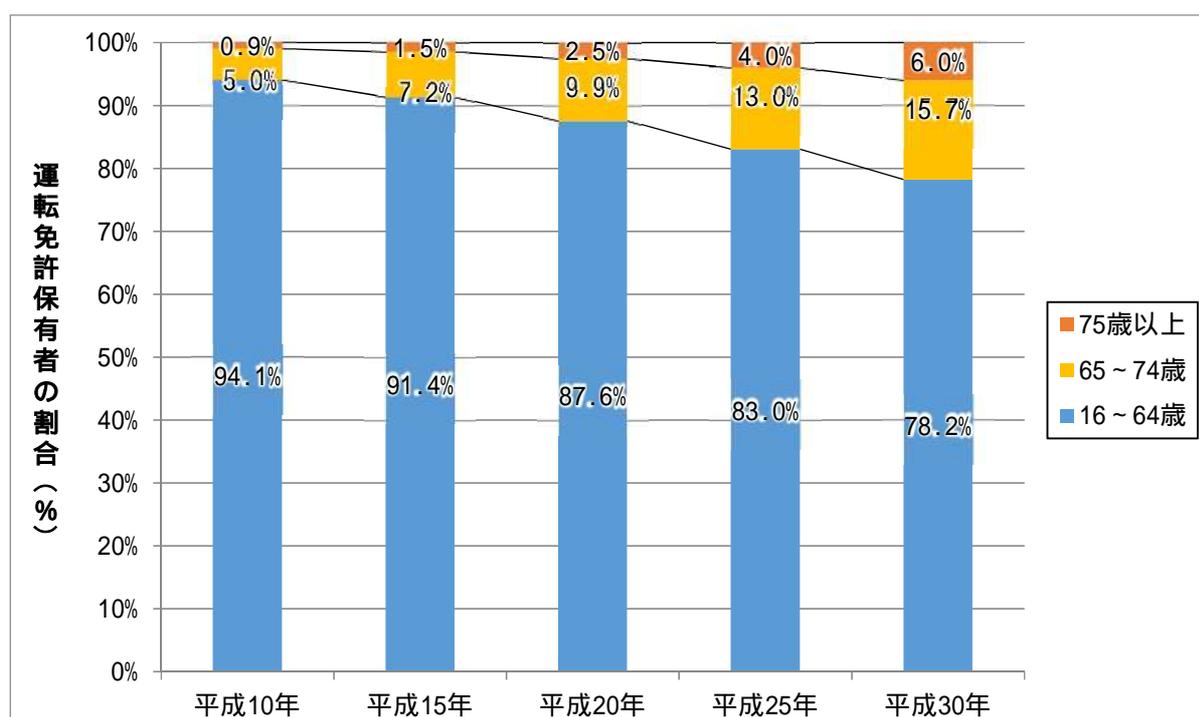


図 2.10 免許保有人口の推移

出典：平塚警察署提供資料

表 2.5 運転免許保有人口と割合（年齢区分別）

時点	年齢別運転免許保有者数（人）				運転免許保有者数の割合（%）			
	16～64歳	65～74歳	75歳以上	合計	16～64歳	65～74歳	75歳以上	合計
平成10年	138,659	7,352	1,360	147,371	94.1%	5.0%	0.9%	100.0%
平成15年	141,904	11,108	2,302	155,314	91.4%	7.2%	1.5%	100.0%
平成20年	142,382	16,153	4,007	162,542	87.6%	9.9%	2.5%	100.0%
平成25年	136,470	21,380	6,496	164,346	83.0%	13.0%	4.0%	100.0%
平成30年	128,682	25,892	9,891	164,465	78.2%	15.7%	6.0%	100.0%

出典：平塚警察署提供資料

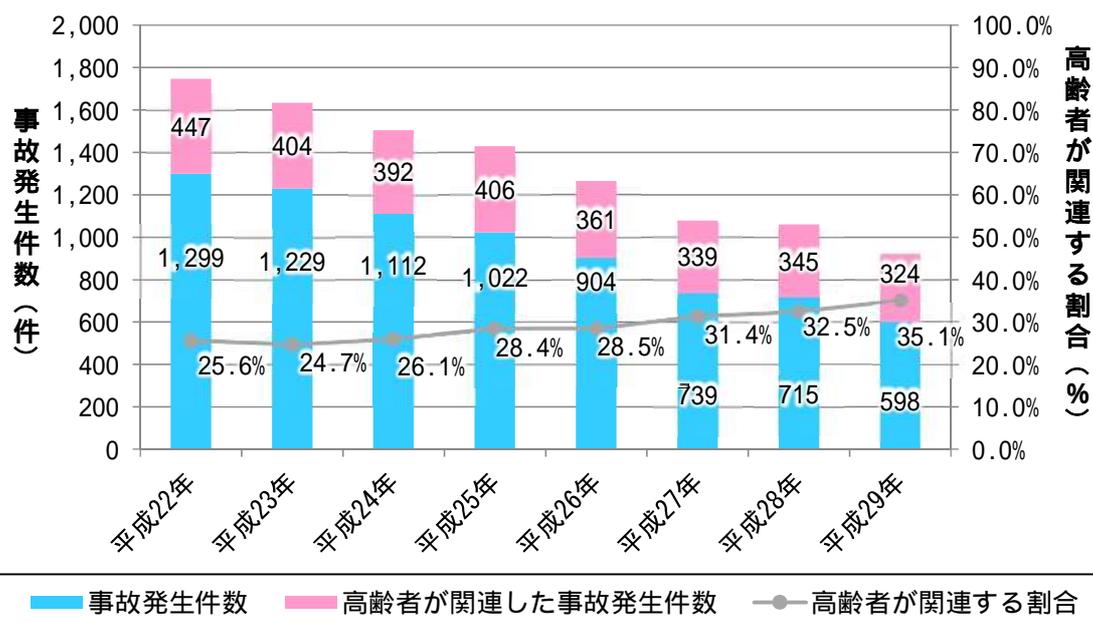


図 2.11 年別交通事故発生件数と高齢者（65歳以上）の関連割合

出典：平塚警察署提供資料

表 2.6 年別交通事故発生状況の推移

時点	全体件数 (件)	高齢者関連事故	
		件数(件)	割合(%)
平成 22 年	1,746	447	25.6%
平成 23 年	1,633	404	24.7%
平成 24 年	1,504	392	26.1%
平成 25 年	1,428	406	28.4%
平成 26 年	1,265	361	28.5%
平成 27 年	1,078	339	31.4%
平成 28 年	1,060	345	32.5%
平成 29 年	922	324	35.1%

出典：平塚警察署提供資料

表 2.7 平成 29 年における高齢者の交通事故発生状況

年齢		歩行中	自転車 乗用中	二輪車 乗用中	自動車 乗用中	合計
高齢者 (65歳以上)	件数(件)	28	39	22	235	324
	割合(%)	8.6%	12.0%	6.8%	72.5%	100.0%

出典：平塚警察署提供資料

3. 地域公共交通の現状把握

3-1 鉄道

平塚市内に位置する鉄道駅は平塚駅 1 駅で、乗車人員は平成 29 年時点で約 62,000 人となっており、過去 10 年間概ね横ばいの状況にあります。

市内の鉄道は、JR 東海道本線の平塚駅が中心に位置する他、JR 東海道新幹線が横断している状況です。近隣市町に位置する鉄道を見ると、小田急小田原線の東海大学前駅の利用や JR 東海道線の茅ヶ崎駅を経由して JR 相模線を利用する等、周辺他市の駅を利用した流出入がみられます。

POINT

- 平塚市内に位置する鉄道駅は平塚駅 1 駅
- 神奈川県を中心に位置し、横浜市、川崎市、東京都心へ 60 分以内で移動が可能である
- 平塚駅の利用者数は近年大きな変化はないが、ツインシティ倉見地区への新幹線新駅の誘致によって JR 相模線経由からの利用者が増加する可能性がある
- JR 茅ヶ崎駅で乗換え（平塚駅利用者のうち 3%）している一定の利用者がみられる
- 東海大学前駅の利用状況から、平塚市内への一定の利用者がみられる



図 3.1 平塚市周辺の鉄道網

出典：各鉄道会社 HP（平成 30 年 7 月時点）、東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会リーフレット（平成 29 年 8 月）

3-2 バス

市内のバス路線網をみると、平塚駅を中心に、市内各地や本厚木駅などの近隣鉄道駅に向けて放射状に整備されています。また、東西方向のバス路線は一部運行されていますが、路線数が少ない状況です。

POINT

- 平塚市のバス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整理されている。また東西方向のバス路線は、比較的少ない状況となっている
- バス停のサービス水準は、市街地や近隣鉄道駅へ向かう路線では運行本数・系統数ともに比較的高いが、一部郊外部では1系統のみや運行本数が少ない状況にある

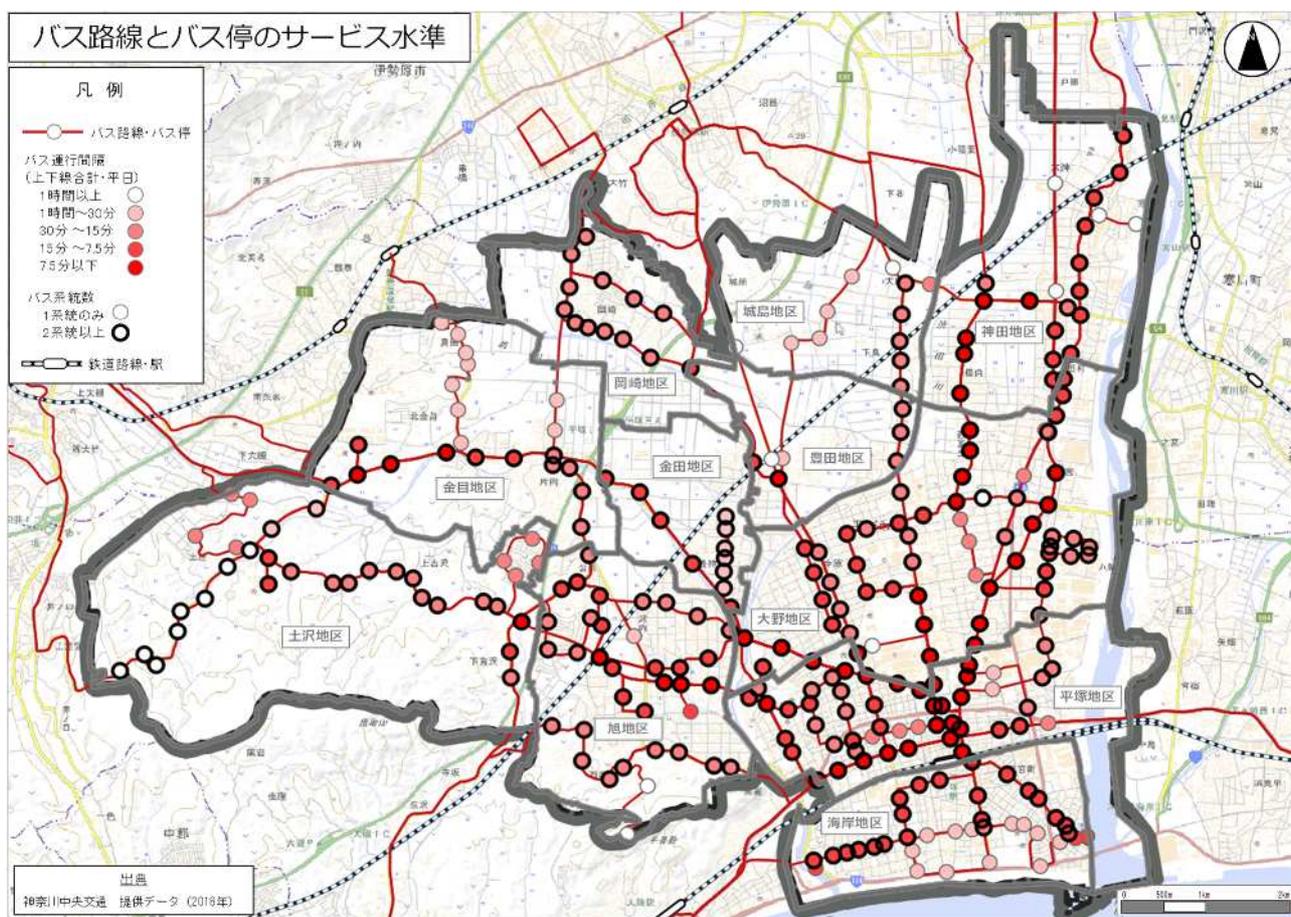


図 3.2 平塚市周辺のバス路線網図 (バス路線およびバス停のサービス水準)

出典：バス会社 HP (平成 30 年 7 月時点)

バス運行間隔は、各バス停の運行便数 (平日における上下線合計) と運行時間 (7 時～22 時の 15 時間想定) を基にして整理

例) バス運行便数が 1 日 30 便 (上下線合計) の場合、片方向で 1 日 15 便/15 時間の運行
バス運行間隔が 1 時間に 1 便として整理

3-3 タクシー

タクシーの輸送状況をみると、平塚市における輸送人員数は、平成 29 年時点で約 222 万人となっており、過去 5 年間では横ばいの傾向を示しています。隣接市におけるタクシーの輸送人員をみると厚木市や海老名市では減少傾向を示していますが、その他の市では、平塚市と同様に横ばい傾向となっています。また、ユニバーサルデザインタクシーの導入台数は、平塚市で全車両 268 台に対し、12 台（平成 29 年時点）となっています。

POINT

- タクシーの輸送人員は、近年横ばい傾向となっている
- 人口あたりのタクシー台数は、近隣市と比較して多い
- 平塚市におけるユニバーサルデザインタクシー導入状況は 4.5% であるが、隣接市と比較して進んでいる

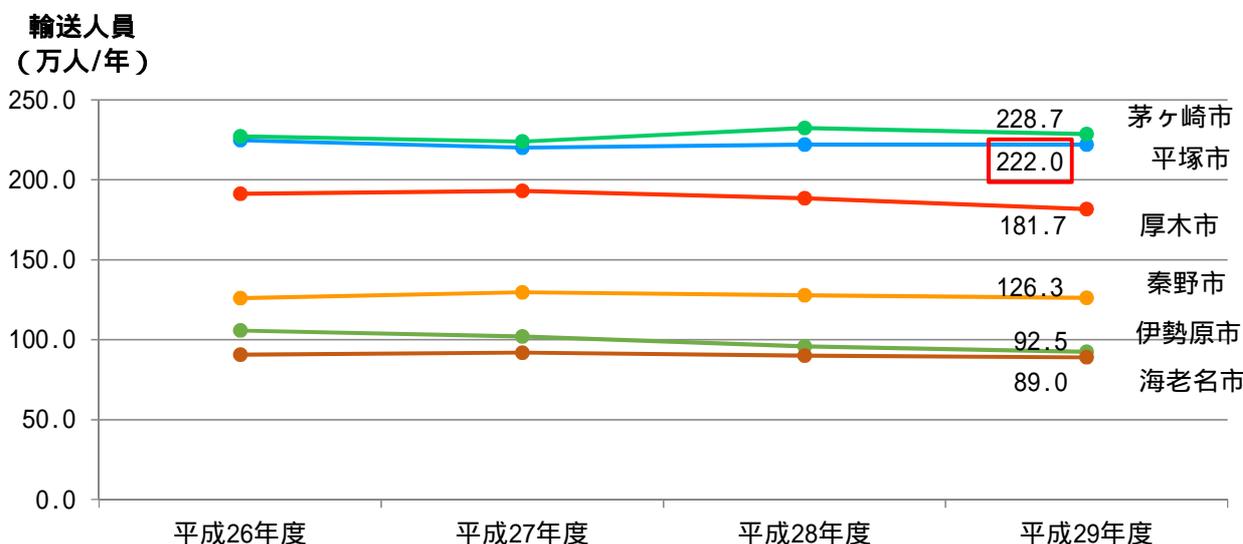


図 3.3 平塚市および隣接市におけるタクシー輸送人員の推移

出典：神奈川県タクシー協会

表 3.1 平塚市および隣接市におけるユニバーサルデザインタクシーの導入台数（平成 29 年時点）

自治体名	タクシー全車両台数（台）	人口あたりのタクシー台数（台/万人）	UD タクシーの導入台数（台）	タクシー全車両台数における UD タクシーの割合
平塚市	268	10.4	12	4.5%
厚木市	199	8.8	9	4.5%
秦野市	105	6.3	3	2.9%
茅ヶ崎市	168	7.0	2	1.2%
伊勢原市	83	8.1	1	1.2%

出典：神奈川県タクシー協会 各市の人口を基に算出

3-4 その他移動支援策

移動支援策としては、福祉有償運送による送迎サービスや重度障がい者タクシー利用助成券の発行、市民病院行きシャトルバスの運行が実施されています。

表 3.2 移動支援策一覧

取組名称	福祉有償運送
取組内容	NPO や社会福祉法人などの非営利法人が、介護を必要とする高齢者や障がい者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方に対して、通院・通所・レジャーなどを目的に有償で送迎サービスを行います。
対象者の事前登録	登録の必要：有
対象交通機関等	福祉有償運送事業者の提供する交通手段
市町村外住民の利用の可否	事業所の登録範囲内によります

取組名称	平塚市在宅重度障がい者タクシー利用助成事業
取組内容	在宅の重度障がい者の積極的な社会参加及び生活圏の拡大を進める一助として、タクシー利用料金の一部を助成することにより重度障がい者の福祉の増進を図ります。
対象者の事前登録	登録の必要：無
対象交通機関等	タクシー・介護タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業及び福祉有償運送事業を営む事業者のうち市長が指定したもの）
市町村外住民の利用の可否	利用不可

取組名称	市民病院行きシャトルバス
取組内容	医療機関のない大神地区から、乗り換えることなく市民病院まで通院できるよう、市が乗合バス事業者に運行を委託し、運転を行うものです。
対象者の事前登録	登録の必要：無
対象交通機関等	市民病院行きシャトルバス
市町村外住民の利用の可否	利用可

出典：神奈川県 HP（平成 30 年 7 月時点）

4. 移動実態及び公共交通に対するニーズ

4-1 移動実態

4-1-1 市全体の移動実態

(1) 国勢調査による流入人口

平成 27 年国勢調査結果によれば、1 日あたりの通勤通学による流入人口は 51,546 人、流出人口は 53,639 人となっています。

主な流入元をみると、茅ヶ崎市、秦野市、伊勢原市、大磯町、厚木市などの隣接市町からが多くなっています。一方、主な流出先は、東京都（20.2%）、横浜市（15.4%）などが多くなっています。

POINT

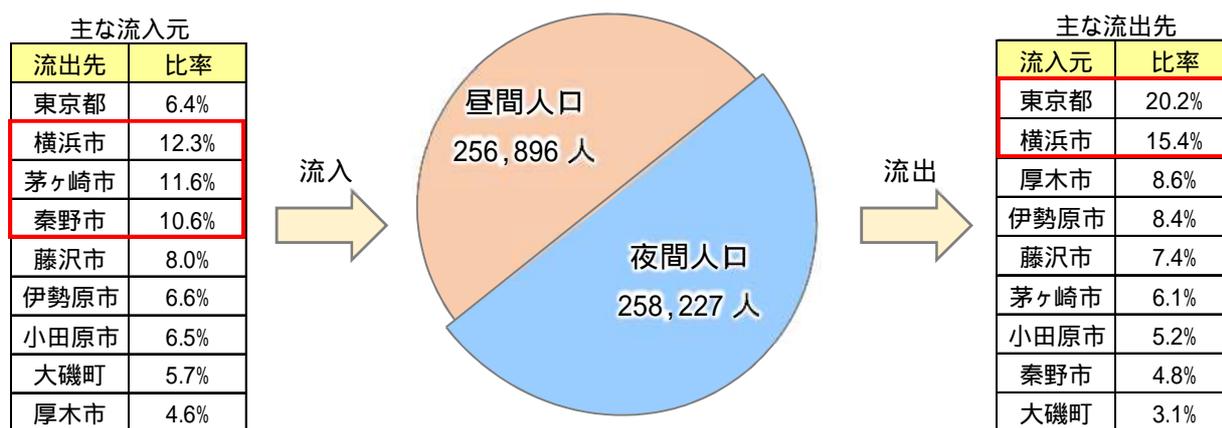
- 平塚市の流入・流出における人口は、概ね同程度である
- 主な流入元では、横浜市、茅ヶ崎市、秦野市からの流入が多い
- 主な流出先では、東京都、横浜市への流出が多い

表 4.1 通勤通学による流入・流出人口

(単位:人)

流入人口			流出人口			夜間人口 (年齢不詳を除く)	昼間人口 (年齢不詳を除く)
計	通勤	通学	計	通勤	通学		
51,546	38,746	12,800	53,639	46,914	6,725	258,227	256,896

平成 27 年国勢調査結果による



平成 27 年国勢調査結果による

図 4.1 平塚市への主な流入元・流出元の内訳

以上出典：平成 29 年度平塚市統計

(2) 東京都市圏パーソントリップ調査からみた移動実態

ア) 移動目的別にみた利用交通手段の状況

東京都市圏交通計画協議会が実施している人の一日の動きを調べる10年に一度の大規模な交通に関する調査である東京都市圏パーソントリップ調査より、平塚市における移動目的別の交通手段分担率についてみると、全目的や通勤、業務、私事では乗用車の割合が最も高く、通学では徒歩の割合が49.5%と高くなっています。

POINT

- 定常的な交通である通勤・通学目的における交通手段について、平塚市では乗用車（通勤）や徒歩（通学）の利用割合が高くなっている。他の目的と比較して通勤でのバス利用が5.6%と比較的高い

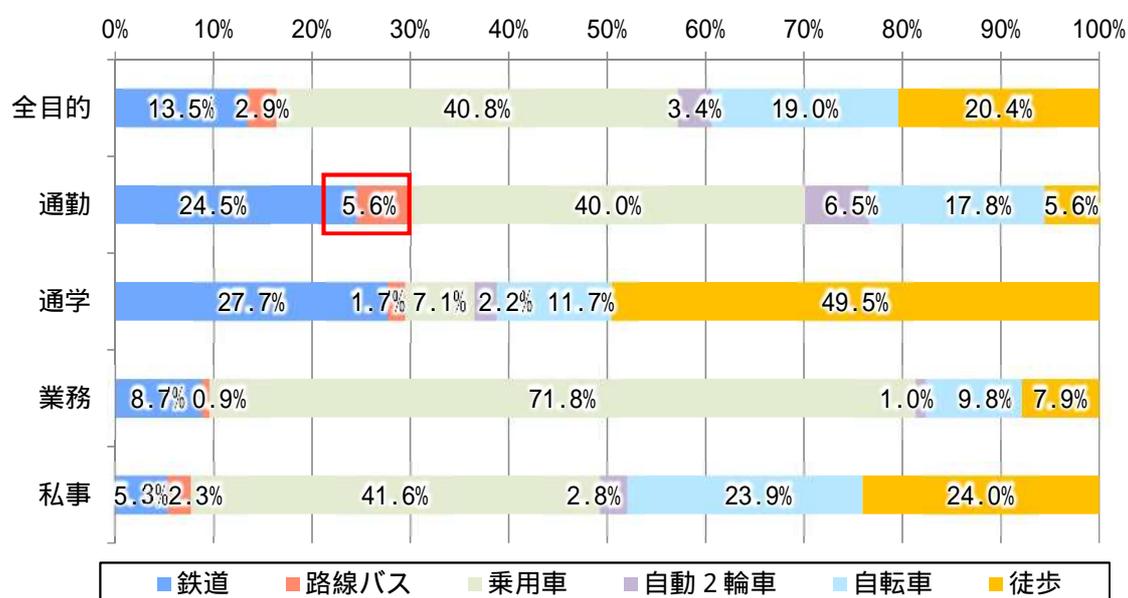


図 4.2 平塚市における移動目的別の交通手段の分担率（代表交通手段）

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

分担率とは、全体のトリップ（人が、出勤や買い物などのある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位）に対するある交通手段を利用したトリップの割合のことです

イ) 平塚市に関連する路線バス利用の状況

平塚駅を中心にバス路線網が広がっていることから、路線バス利用の動きに着目すると、平塚市内の移動が平塚市関連トリップの約60%と最も多く、次いで厚木市への移動が10%以上と多くなっています。

POINT

- 路線バスによる周辺市町との移動状況は、厚木市とのつながりが強い

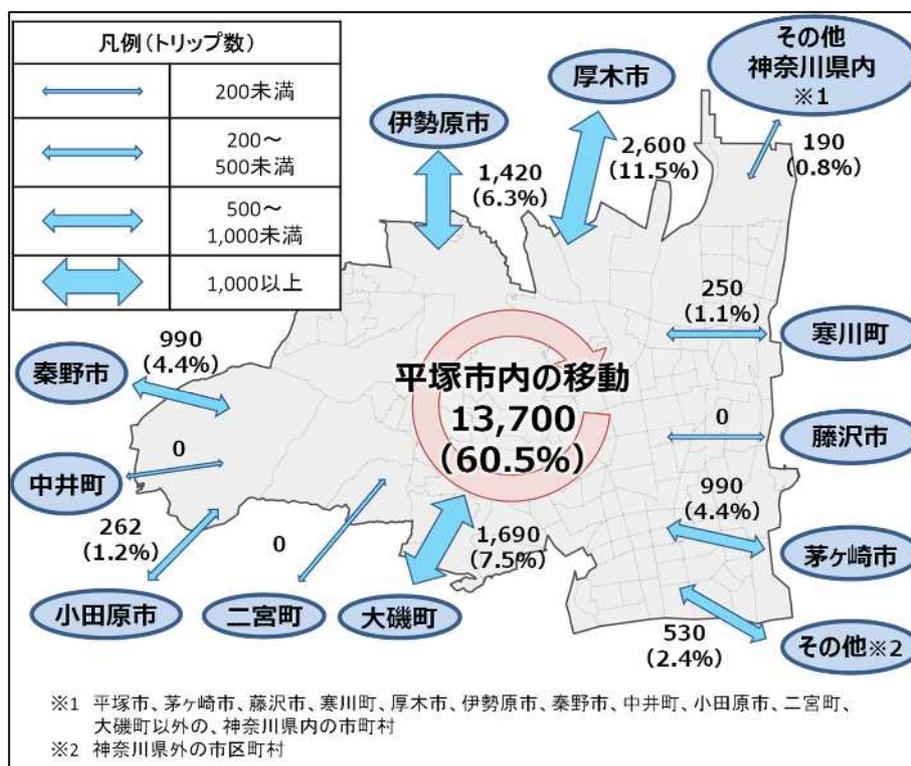


図 4.3 路線バス利用における平塚市および隣接市町との間の流動

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

構成比は、小数点以下第2位以下を四捨五入しているため、合計割合が100%にならない場合があります

トリップとは、人が、出勤や買い物などのある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位のことです

路線バス利用の流動は、目的地までの移動手段の一つとして、路線バスを利用している移動者（鉄道利用の移動者を除く）を対象にしています。そのため、平塚市からの直通バスが無い市町村も流動先・流動元に含まれます。

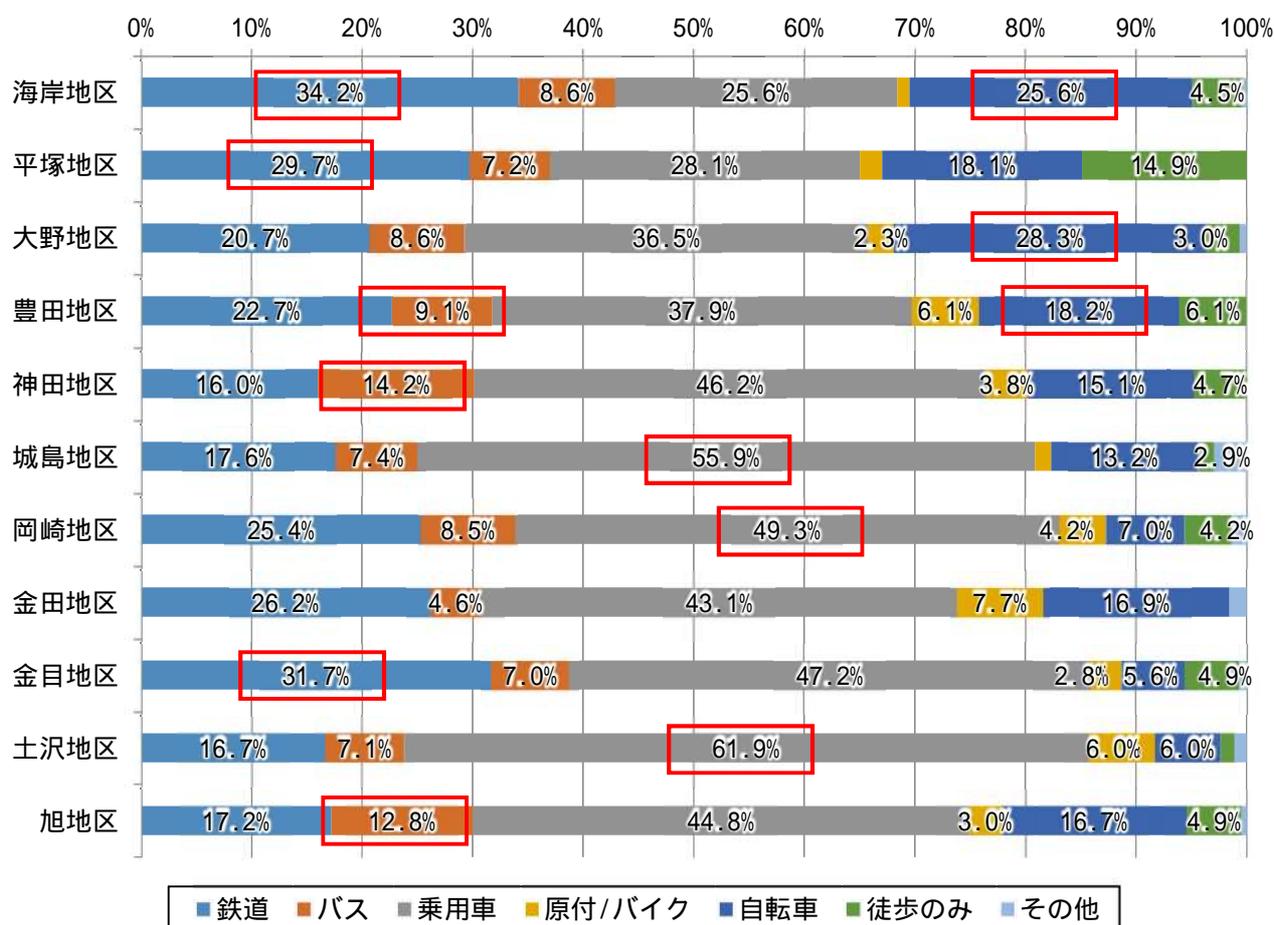
4-1-2 市民生活における移動実態

市民の日常生活における移動について、市民アンケート結果をみると、「鉄道」利用割合が高いのは海岸地区や平塚地区、金目地区となっています。「乗用車」利用割合は土沢地区、城島地区、岡崎地区で高く、「バス」利用割合は、神田地区や旭地区、豊田地区で高く、「自転車」利用割合は大野地区、海岸地区、豊田地区で高くなっています。

POINT

- 地区別の利用交通手段は、平塚駅に隣接する海岸地区と平塚地区における鉄道利用率が高く、また近隣市の駅の利用が想定される金目地区も鉄道利用率が比較的高い。それ以外の地区では、乗用車利用の割合が高い
- バス利用割合は、比較的バス便数の多い神田地区、旭地区で高い。また住宅街の広がる海岸地区、大野地区では自転車利用割合が高い。また、豊田地区はバス、自転車の利用割合が高い

利用する交通手段（代表的手段）は何ですか。



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.4 平塚市における地区別の利用交通手段の割合（代表交通手段）

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-2 地域公共交通に対する市民のニーズ

4-2-1 地域公共交通の利便性に対する評価と潜在的なニーズ

(1) 地区別にみた地域公共交通の評価及び不便な点

地域公共交通に対する利便性の評価をみると、地区別では、城島地区が「とても不便と感じる(46.3%)」と「やや不便と感じる(30.5%)」が約77%を占めています。岡崎地区や土沢地区などでも同様に不便と感じている人の割合が高くなっています。一方で、平塚地区や海岸地区などの、駅周辺の中心市街地では、不便と感じる人の割合が低くなっています。

また、不便と感じる人の割合が高い地区(城島地区、岡崎地区、土沢地区)では、不便と感じる理由として、「運行本数が少ない」とする割合が最も高く、「駅やバス停まで遠い」や「運賃が高い」ことなども挙げられています。

POINT

- 城島地区や岡崎地区、土沢地区など、平塚駅から離れた郊外では、地域公共交通が不便と感じている割合が高い
- 不便と感じている地区では、「運行本数が少ない」や「駅やバス停まで遠い」、「運賃が高い」を理由とする割合が高い

地域公共交通が不便だと感じていますか。

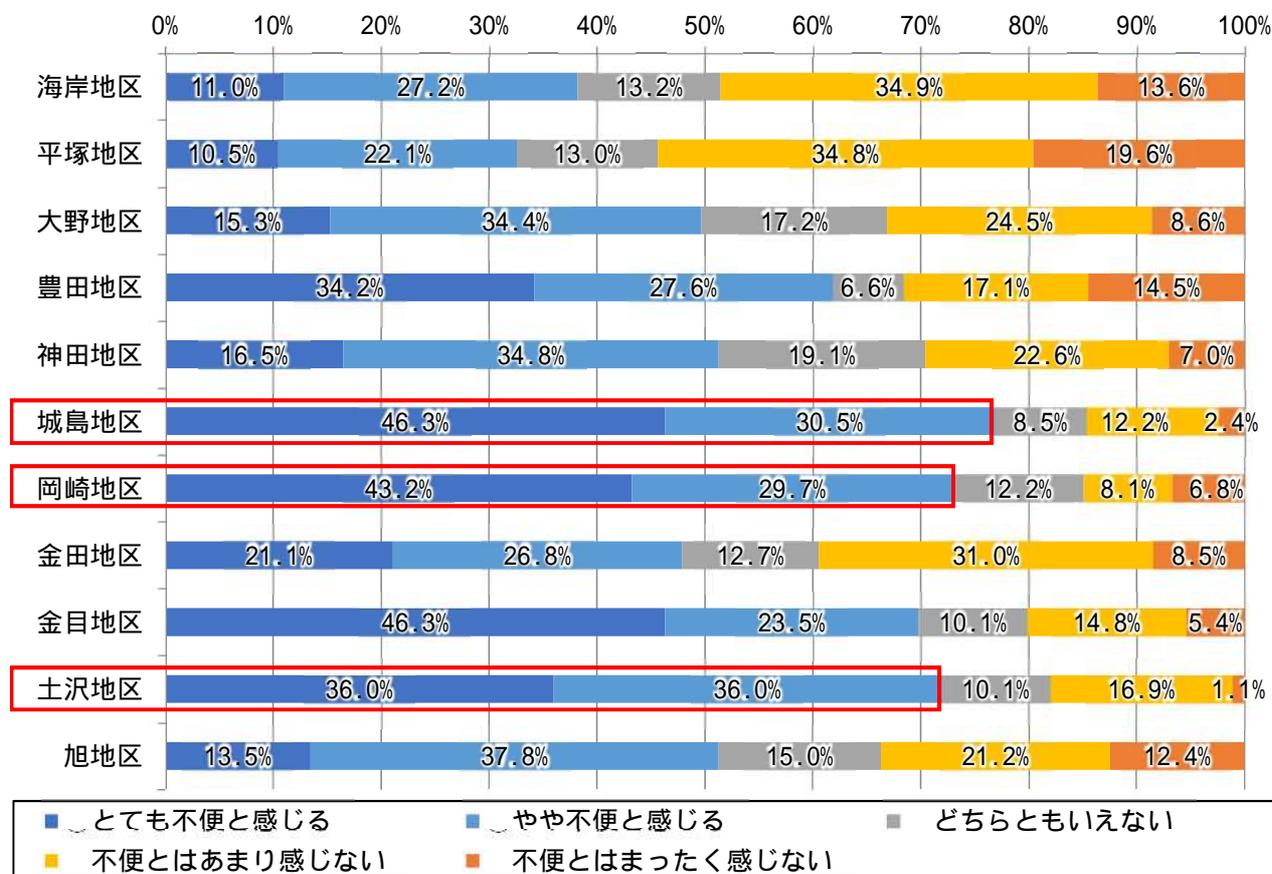
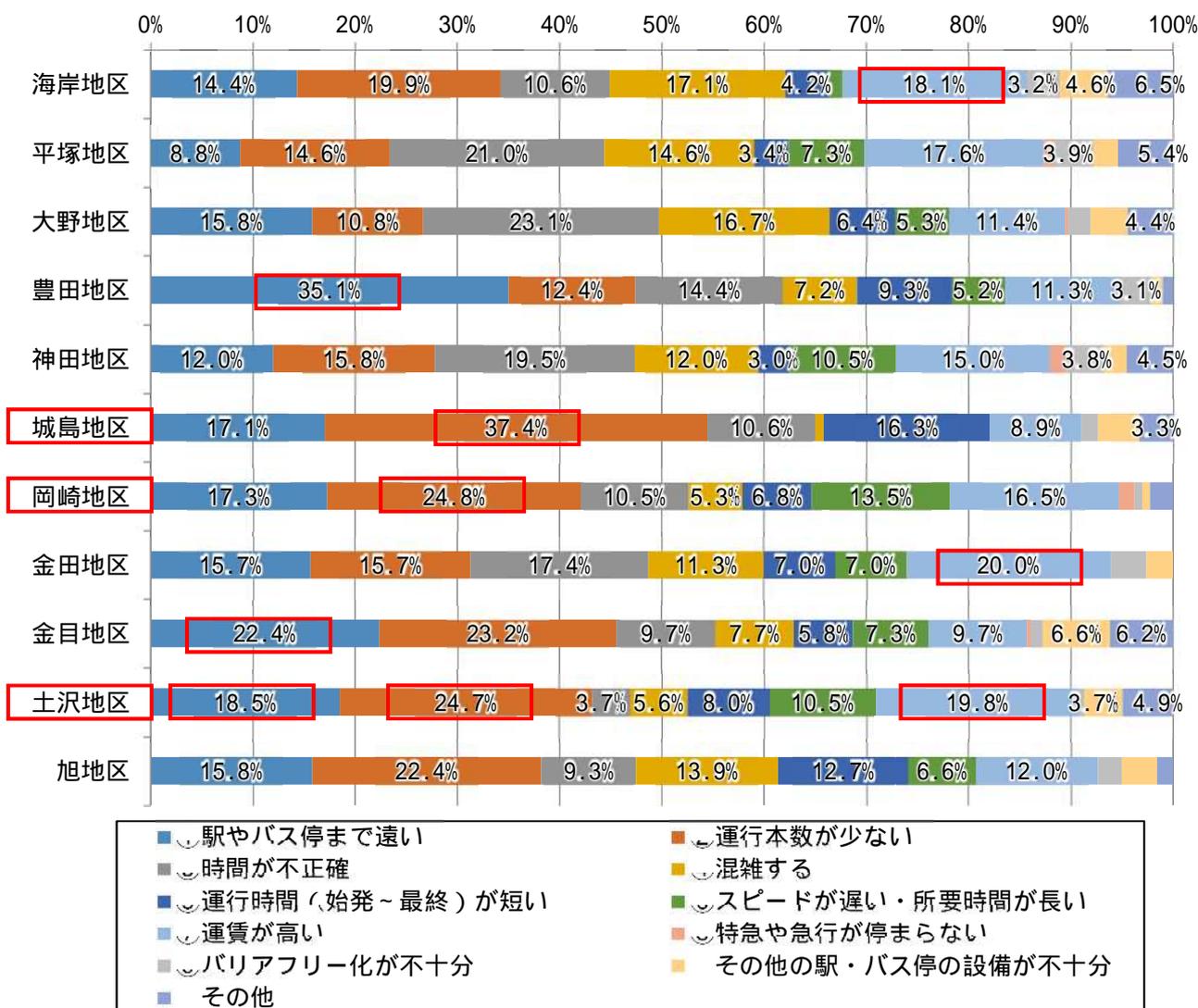


図 4.5 地区別の地域公共交通に対する評価

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

地域公共交通が不便と感じる理由は何ですか。



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.6 地区別の地域公共交通に対する不便な点

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(2) 年代別にみた地域公共交通の評価及び不便な点

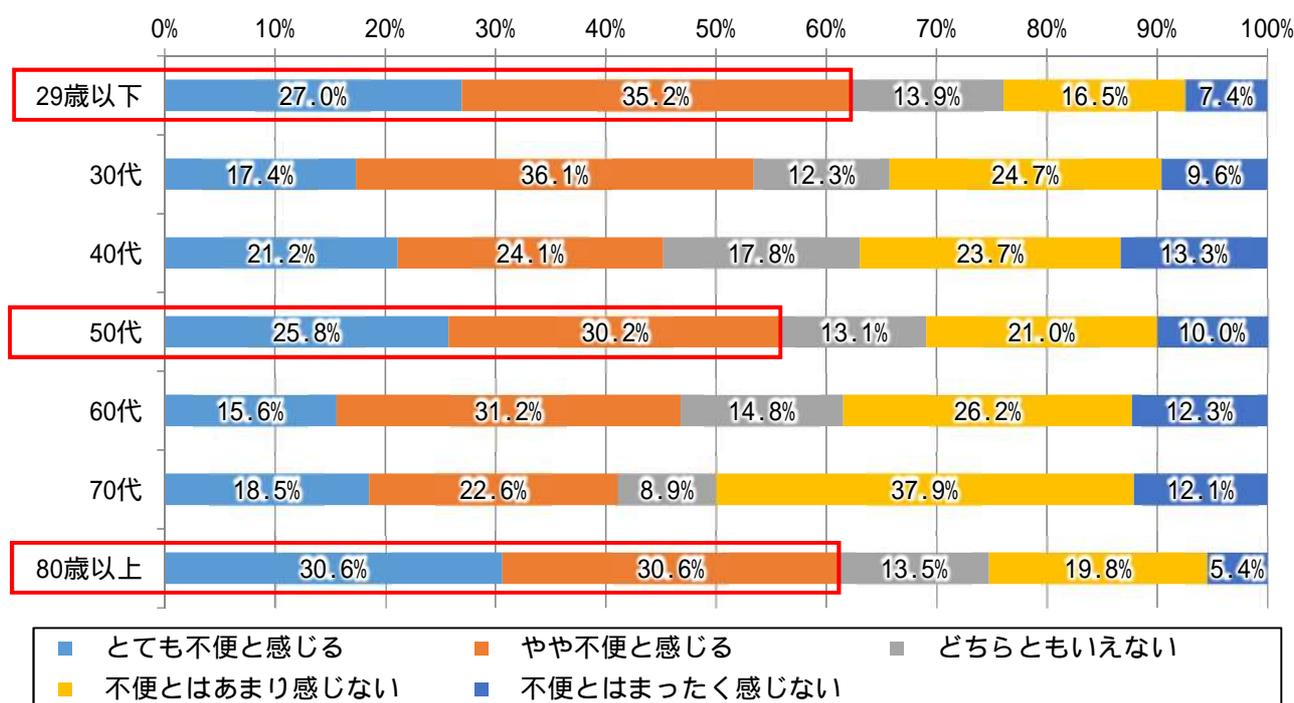
地域公共交通に対する課題は地区別に傾向がみられるが、年代別にも課題がみられることから、年代別にも整理を行った。各年代での地域公共交通に対する評価をみると、29歳以下や50代、80歳以上で、「とても不便と感じる」と「やや不便と感じる」の割合が比較的高くなっています。

地域公共交通が不便な理由を、年代別にみると、「運行本数が少ない」とする割合が全体的に高くなっています。29歳以下や50代、80歳以上では、「駅やバス停まで遠い」や「時間が不正確」を理由とする割合が高くなっています。

POINT

- 地域公共交通が不便と感じている市民は、29歳以下や50代、80歳以上で高い割合を示している
- 地域公共交通を不便と感じる利用としては、「運行本数が少ない」の割合が最も高い。また、29歳以下や50代、80歳以上の市民が地域公共を不便と感じる理由としては、「駅やバス停まで遠い」や「時間が不正確」などの割合が高くなっている80歳以上の「バリアフリー化が不十分」の割合が他と比較して高くなっている

地域公共交通が不便だと感じていますか。

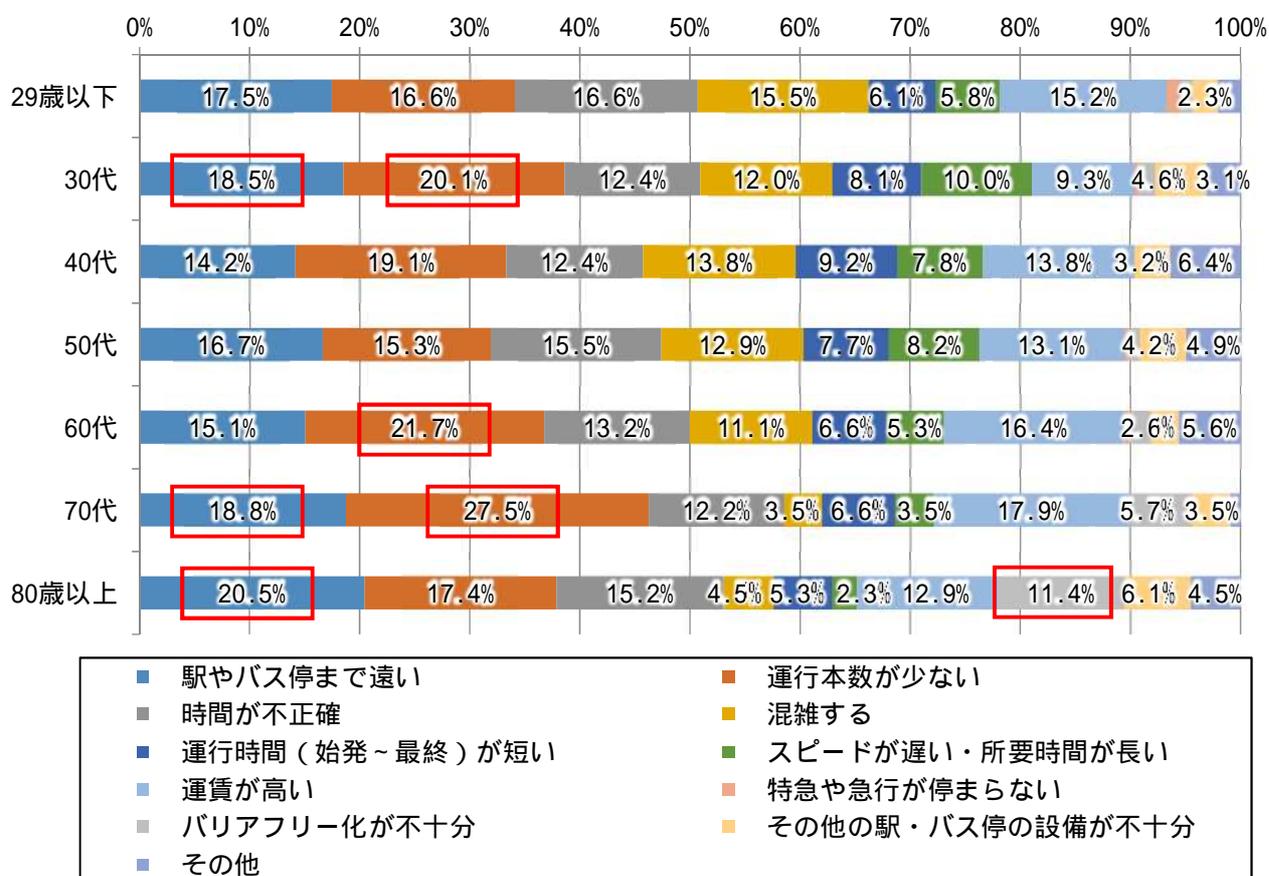


赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.7 年代別の地域公共交通に対する評価

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

地域公共交通が不便と感じる理由は何ですか。



2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.8 年代別の地域公共交通に対する不便な点

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-2-2 路線バスの利用環境に関するニーズ

(1) 自宅からバス停までの歩行時間

自宅からバス停へ無理なく利用できる圏域について、地区別にみると、海岸地区や平塚地区、土沢地区で「徒歩5分以内」の割合が他地区と比較して高くなっています。

POINT

- 鉄道利用が多い海岸地区や平塚地区といった市の中心市街地では、徒歩5分以内を、バス利用圏域とする割合が高くなっている。また、郊外部では、徒歩10分以内とする割合が比較的高いが、乗用車の利用が多い土沢地区では5分以内の割合が高い

自宅からどのくらいの距離にバス停があると、無理なく利用できますか。

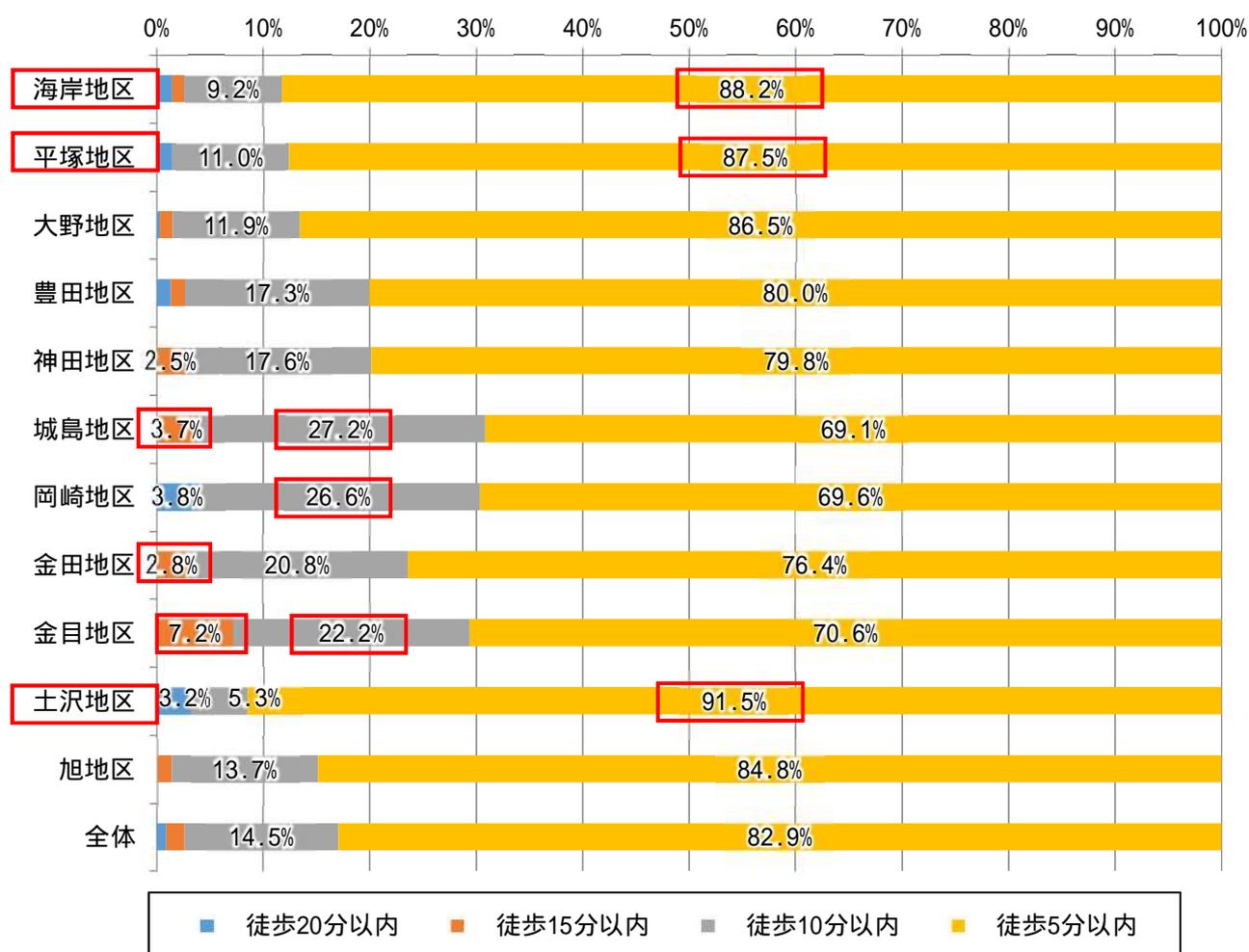


図 4.9 地区別の自宅からバス停までの歩行時間（許容範囲）

2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(2) バスの運行間隔に関するニーズ

バスの運転間隔に対するニーズについて、地区別にみると、海岸地区や大野地区、神田地区では、「10分間隔以下」が最も割合が高くなっており、その他では、郊外部の城島地区や岡崎地区、金田地区や金目地区では「概ね20分間隔」や「概ね30分間隔」の割合が高くなっています。

POINT

- バスの運行間隔は、バス運行本数の多い海岸地区や大野地区、神田地区で10分以下が望まれている
- 一方で、バス運行本数の少ない郊外部の城島地区や岡崎地区、金田地区や金目地区では運行間隔が長くとも許容する傾向にある

どのくらいの運行間隔だと、無理なく利用できますか。

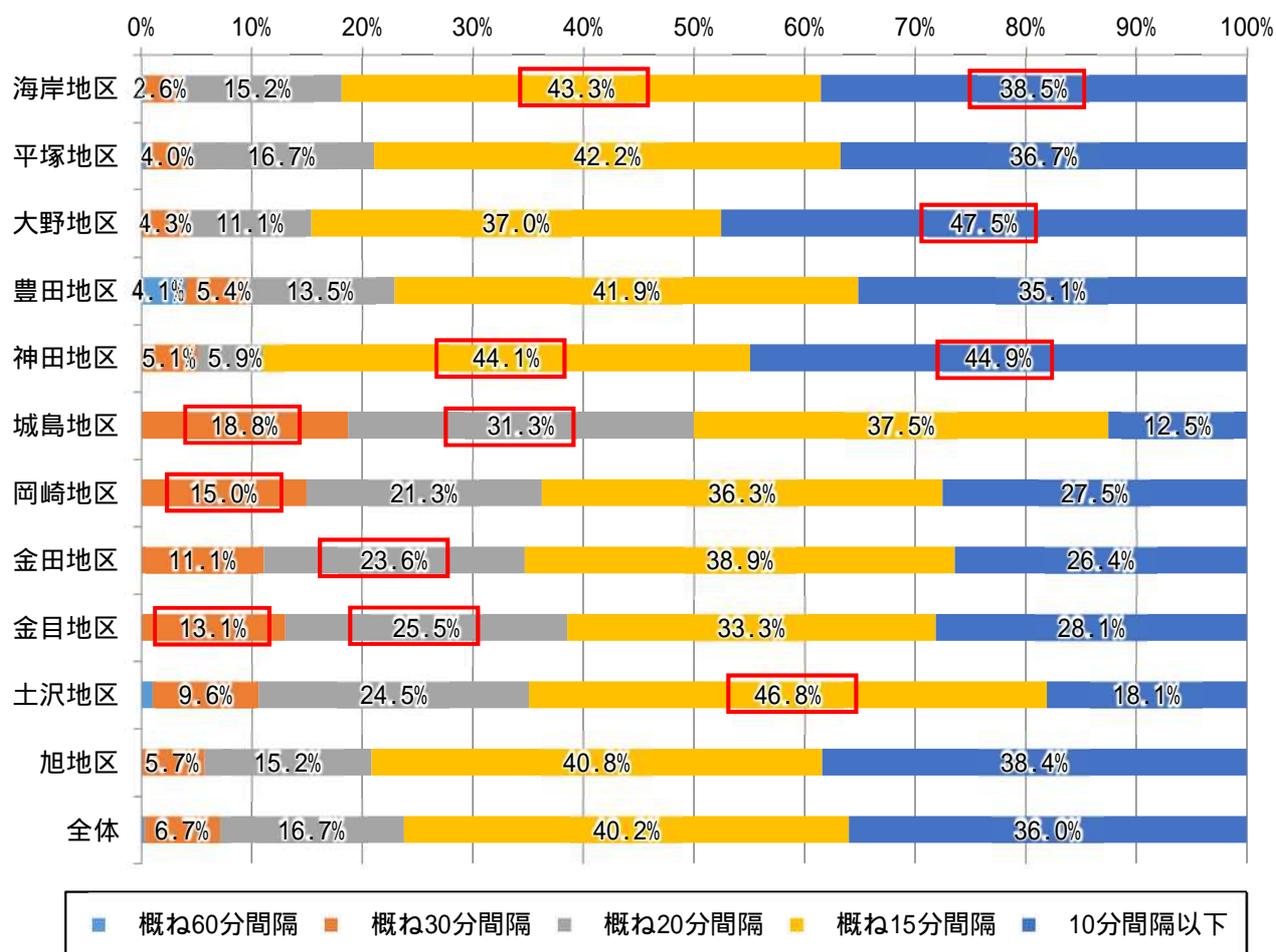


図 4.10 地区別のバスの運行間隔に対するニーズ

2%以下の場合、%表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(3) 交通空白地域および交通不便地域

「(1) 自宅からバス停までの歩行時間」「(2) バスの運行間隔に関するニーズ」のアンケート結果から、駅・バス停の利用圏域から外れている地域を『交通空白地域』(平塚市域のうち、駅・バス停勢圏から外れた範囲)とします。また、駅・バス停は近くにあるが、便数の少ない地域を『交通不便地域』(駅・バス停勢圏内だが、バスの運行間隔がおおむね1時間以上の範囲)とします。

一部郊外部を中心に交通空白地域や交通不便地域がみられます。

設定条件・出典など

人口：簡易 100m メッシュデータ (2010 年国勢調査ベース 東京大学提供)

バス路線・バス停：神奈川中央交通提供 (2018 年)

バス停勢圏：市街化区域 = 325m、市街化調整区域 = 650m

鉄道駅勢圏：1000m

交通空白地域：平塚市域において、平塚駅及びバス停勢圏に含まれない地域

交通不便地域：平塚市域において、平塚駅及びバス停勢圏のうち、バス運行本数が 30 本/日を越えるバス停の勢圏に含まれない地域

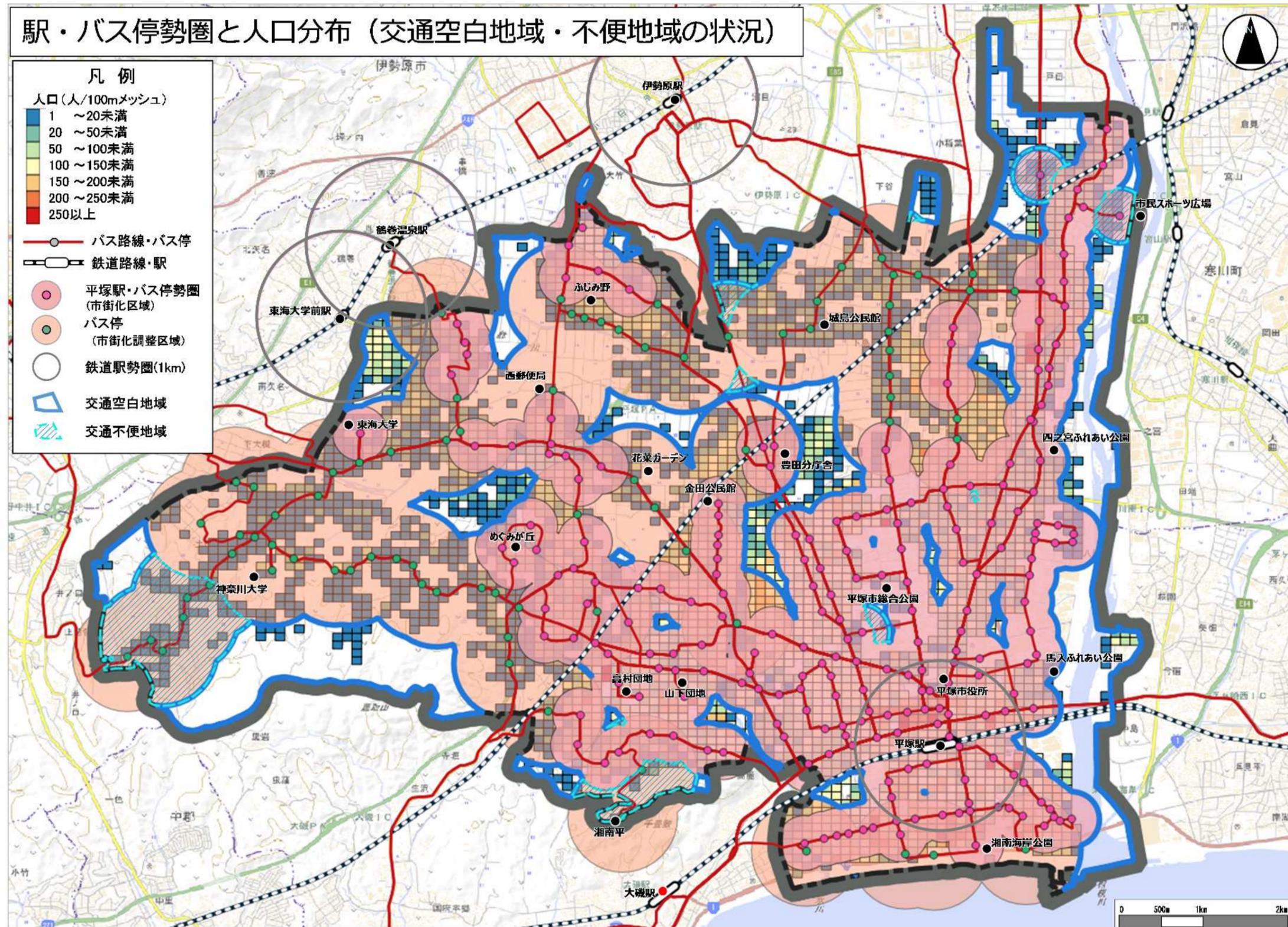


図 4.1.1 駅・バス停の利用圏域からみた交通空白地域・不便地域の状況図

(4) バスの乗り継ぎに対するニーズ

バスの乗り継ぎ状況を見ると、いずれの地区でも一定の乗り継ぎ傾向がみられ、特に豊田地区や神田地区、金目地区などで乗り継ぎ割合が高くなっています。バスの乗り継ぎに対する抵抗感については、乗り継ぎ時間に対する抵抗が最も高くなっています。

POINT

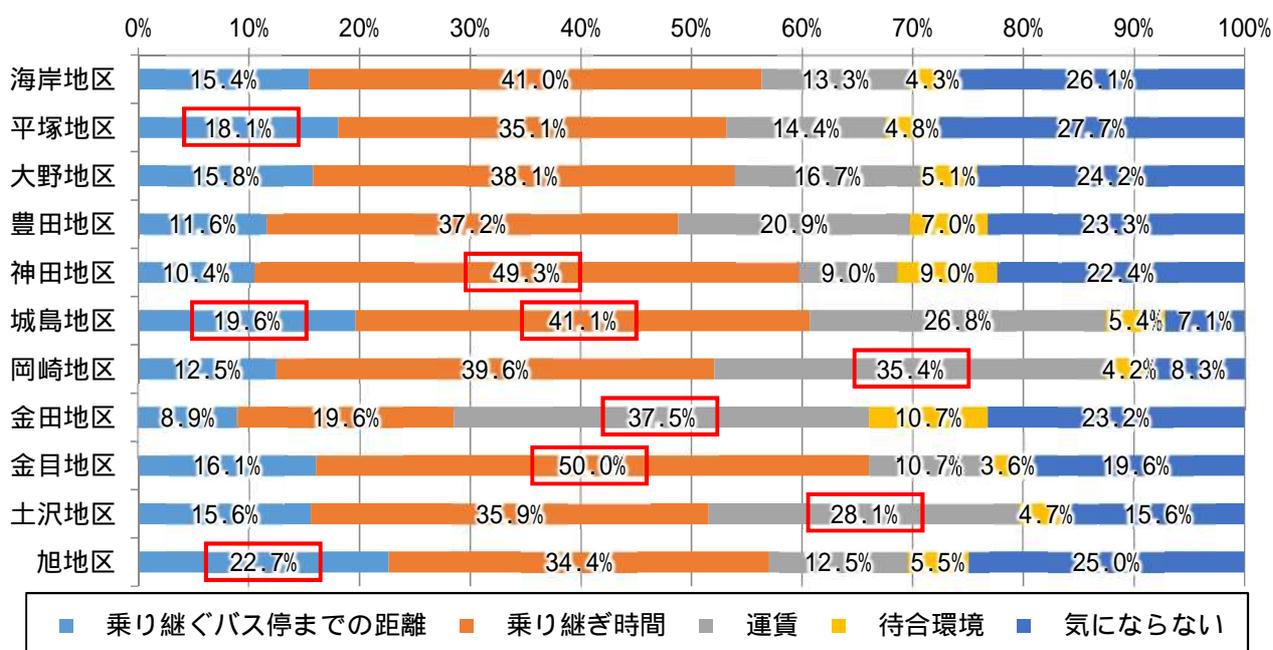
- バス乗り継ぎ状況を見ると、いずれの地区でも一定の乗り継ぎ傾向がみられる
- バスの乗り継ぎに対する抵抗感については、「乗り継ぎ時間」「運賃」「乗り継ぐバスまでの距離」に対する抵抗が高い

バス利用の際に、バスからバスへの乗り継ぎをしていますか。

表 4.2 地区別のバスの乗り継ぎ割合

地区名	している	していない	合計
海岸地区	11.6%	88.4%	100.0%
平塚地区	9.6%	90.4%	100.0%
大野地区	8.3%	91.7%	100.0%
豊田地区	19.4%	80.6%	100.0%
神田地区	20.3%	79.7%	100.0%
城島地区	9.8%	90.2%	100.0%
岡崎地区	12.5%	87.5%	100.0%
金田地区	5.3%	94.7%	100.0%
金目地区	16.3%	83.7%	100.0%
土沢地区	10.6%	89.4%	100.0%
旭地区	10.0%	90.0%	100.0%
合計	11.4%	88.6%	100.0%

バスからバスへの乗り継ぎについて、気になる点はありますか。



赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.12 地区別のバスの乗り継ぎに対する抵抗感
以上出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

(5) バス停施設に対する改善要望

バス停施設に対する改善要望については、年代別にみると、50代以上で、「上屋(日よけ・雨よけ)」の設置が特に望まれています。また、年齢が上がるにつれて「ベンチ」の割合が高くなる傾向となっています。その他に、40代以下では、「駐輪場」「夜間照明」の割合が高くなっています。

POINT

- バス停施設に対しては、50代以上で「上屋(日よけ・雨よけ)」や「ベンチ」など、バス待ちの際に利用する施設の改善が求められている
- 40代以下では、「駐輪場」「夜間照明」の割合が高くなっている

バス停にあると思う施設はありますか。

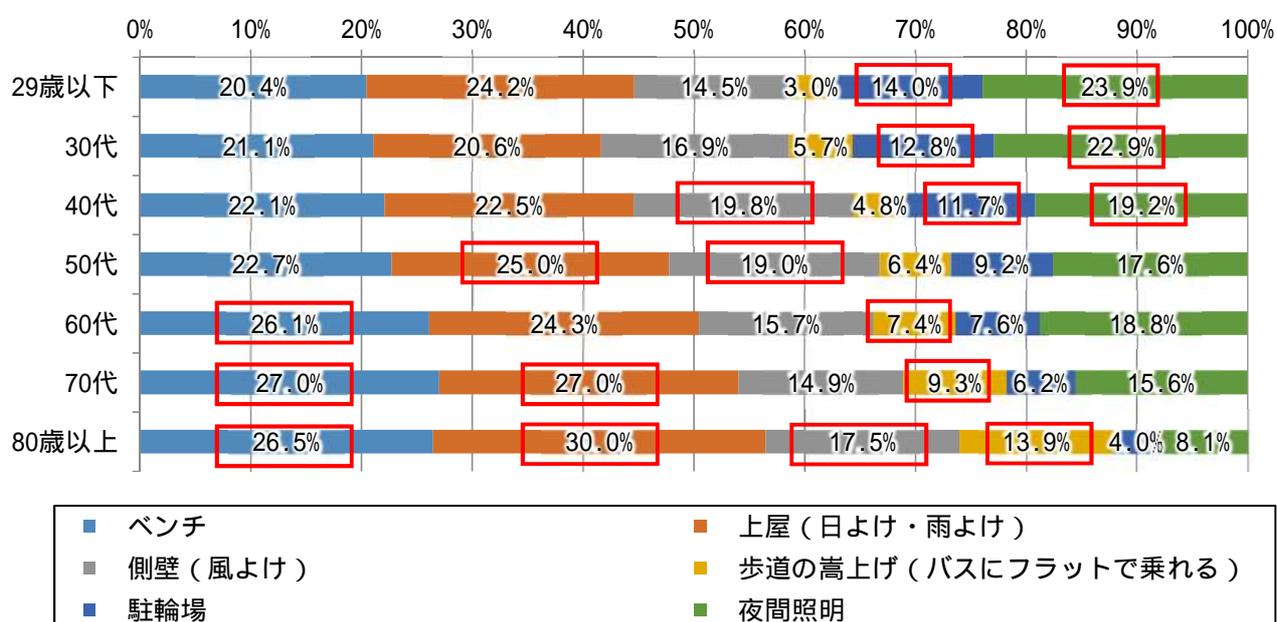
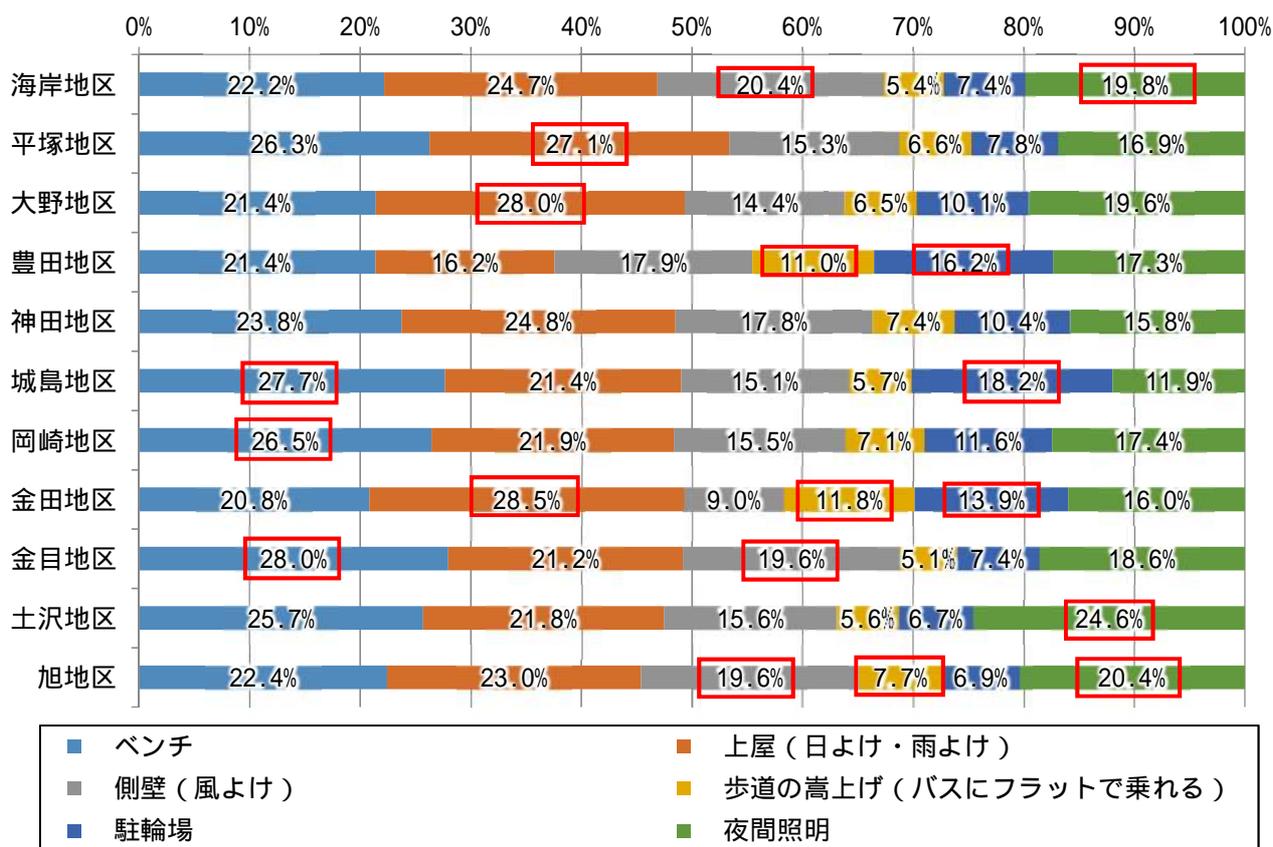


図 4.13 年代別のバス停施設に対する改善要望



赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.1.4 地区別のバス停施設に対する改善要望

以上出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成30年）

4-2-3 地域公共交通に対する要望

地域公共交通に対する要望としては、バス路線沿線の地域は、それぞれのびている路線の「路線バスの拡充・新設」、「新しい公共交通の導入」などの要望が多くなっています。

市街地周辺の住宅街が広がる地区では、「駅前広場の整備」を求めており、鉄道に対しては、平塚地区が「相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ」を求めています。

その他、空白、不便地区が多い郊外部では「公共交通の不便な居住区への支援」が求められています。

POINT

- 神田地区では、現在、ツインシティ大神地区のまちづくりが進められていることから、「平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充」や「平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入」への要望が多い
- 豊田地区や城島地区、岡崎地区、金田地区では、現行の路線バスの運行間隔が比較的に長いことから、「平塚駅から伊勢原駅への路線バスの拡充」への要望が多い
- 金目地区では、移動実態として、小田急小田原線の東海大学前駅や鶴巻温泉駅等への移動ニーズから、「平塚駅から東海大学駅前への路線バスの新規運行」への要望が多い
- 平塚駅南口ロータリーを発着するバス系統が運行する海岸地区や、路線バス系統数や運行本数が比較的多い大野地区では、「駅前広場の整備（駐車場、送迎スペース、バスターミナル）」の割合が高い
- 平塚地区では、「相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ」の割合が高い
- 郊外に位置する土沢地区では、「公共交通の不便な居住区への支援」の要望が多く、移動実態としても乗用車を利用する割合が最も高い
- 旭地区では、移動実態からバス利用の割合が比較的高いことから、「バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）」が多い

平塚市総合交通計画に記載している以下の交通施策について、重要なものを教えてください。

表 4.3 地区別の地域公共交通に対する要望

地区名															合計
海岸地区	3.6%	3.3%	3.9%	3.9%	2.7%	1.8%	5.4%	12.8%	25.3%	10.7%	15.5%	8.0%	3.3%	100.0%	
平塚地区	6.2%	3.1%	4.5%	7.3%	2.5%	0.8%	7.6%	14.0%	15.4%	7.6%	17.4%	12.6%	0.8%	100.0%	
大野地区	11.8%	6.2%	4.0%	12.9%	3.1%	2.0%	8.6%	14.6%	16.0%	8.0%	7.3%	4.2%	1.3%	100.0%	
豊田地区	3.3%	2.5%	1.6%	23.8%	0.8%	0.8%	13.1%	22.1%	12.3%	16.4%	2.5%	0.0%	0.8%	100.0%	
神田地区	16.4%	9.8%	15.8%	3.8%	0.0%	1.1%	13.1%	9.3%	8.2%	8.2%	4.9%	7.1%	2.2%	100.0%	
城島地区	4.4%	5.9%	6.6%	26.5%	0.0%	0.0%	14.0%	16.2%	5.9%	15.4%	2.2%	2.9%	0.0%	100.0%	
岡崎地区	1.7%	6.0%	2.6%	26.7%	2.6%	6.0%	1.7%	13.8%	13.8%	19.0%	0.0%	4.3%	1.7%	100.0%	
金田地区	3.9%	1.9%	0.0%	22.3%	14.6%	1.9%	10.7%	18.4%	14.6%	5.8%	2.9%	1.9%	1.0%	100.0%	
金目地区	2.4%	1.6%	0.8%	10.1%	14.2%	40.1%	2.0%	4.9%	7.7%	7.7%	2.0%	4.0%	2.4%	100.0%	
土沢地区	2.1%	4.1%	0.7%	6.2%	13.1%	11.0%	6.9%	7.6%	13.8%	20.0%	7.6%	4.1%	2.8%	100.0%	
旭地区	5.4%	3.1%	2.3%	9.3%	5.8%	3.1%	5.0%	24.0%	19.8%	8.9%	10.9%	1.6%	0.8%	100.0%	

平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充	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
平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入	
平塚駅から伊勢原駅への路線バスの拡充	平塚駅から秦野駅への路線バスの拡充
平塚駅から東海大学駅前への路線バスの新規運行	東西方向のバスの新規運行
バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）	駅前広場の整備（駐車場、送迎スペース、バスターミナル）
公共交通の不便な居住区への支援	相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ
	相鉄いずみ野線の延伸
	その他

出典：平塚市 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査（平成 30 年）

4-3 市内企業・市外からの来訪者の視点からみた移動ニーズ

市外からの来訪者の移動手段の現状や市内バス利用に関するニーズを把握するために、別途「事業所アンケート」を実施、その結果より、以下の事項を集計整理予定

- ・市内に立地する企業の市外からの通勤手段の現状及びバス利用に関する評価・要望、通勤手段に関する企業の考え方
- ・市外から業務や買物等で来訪する際の利用手段の現状及びバス利用に関する評価・要望

5. 平塚市の地域公共交通における課題

5-1 地区ごとのまとめ

平塚市の地区別における移動実態等から地域公共交通のニーズや課題を整理しました。

海岸地区	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動について、「鉄道」利用割合が特に高い。駅へと接続するバス路線の利用をみると、自宅からのバス停利用許容圏域が、徒歩5分圏内とするニーズが高く、駅前広場の整備に対する要望が多い。
平塚地区	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動について、「鉄道」利用割合が特に高く、自宅からのバス停利用許容圏域が、徒歩5分圏内とするニーズが高い。また、相模線や根岸線への乗り入れ要望が多い。
大野地区	<ul style="list-style-type: none"> 地区内には、公共施設や商業施設が多数立地している。バス路線をみると、路線バス系統や本数が比較的多く、駅前広場の整備に対する要望が多い。
豊田地区	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動について、「バス」利用割合が他地区と比較して高い。また、バス乗り継ぎ割合が比較的高く、路線バス拡充(平塚駅～伊勢原駅)の要望が多い。
神田地区	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化率の特に高い地域(田村3丁目47.6%など)が存在する。 日常生活における移動について、「バス」利用割合が他地区と比較して高い。また、バス乗り継ぎ割合が高い。 ツインシティ大神地区のまちづくりが進み、路線バス拡充や新しい公共交通導入の要望が多い。
城島地区	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利便性としては、他地区と比較して不便と感じる割合が高く、「運行本数が少ない」ことが理由とみられる。バス利用としては、バス運行本数が少ないため、バス運行間隔が長くとも許容する傾向がみられる。 路線バスの運行間隔が比較的長く、路線バス拡充(平塚駅～伊勢原駅)の要望が多い。
岡崎地区	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化率の特に高い地域(ふじみ野1丁目47.0%など)が存在する。 地域公共交通の利便性としては、他地区と比較して不便と感じる割合が高く、「運行本数が少ない」ことが理由とみられる。 バス運行本数が少ないため、バス運行間隔が長くとも許容する傾向がみられる 路線バスの運行間隔が比較的長く、路線バス拡充(平塚駅～伊勢原駅)の要望が多い。
金田地区	<ul style="list-style-type: none"> バス運行本数が少ないため、バス運行間隔が長くとも許容する傾向がみられる。 路線バスの運行間隔が比較的長く、路線バス拡充(平塚駅～伊勢原駅)の要望が多い。
金目地区	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化率の特に高い地域(千須谷40.5%など)が存在する。 日常生活における移動について、近隣市の駅利用が想定されることから「鉄道」利用割合が特に高く、小田急小田原線の東海大学前駅などの利用から、路線バス拡充(平塚駅～東海大学前駅)の要望が多い バス利用としては、バス乗り継ぎ割合が高い。
土沢地区	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化率の特に高い地域(上吉沢39.3%、土屋37.9%)が存在する。 地域公共交通の利便性としては、他地区と比較して不便と感じる割合が高く、「駅やバス停まで遠い」「運行本数が少ない」「運賃が高い」ことが理由とみられる。 乗用車利用が多い地区であり、自宅からのバス停利用許容圏域が、徒歩5分圏内とするニーズが高い。 土沢地区の大学の学部移転が予定されている。
旭地区	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化率の特に高い地域(高村55.2%など)が存在する。 日常生活における移動について、「バス」利用割合が他地区と比較して高い。また、バス停の待合環境、施設整備に対する要望が多い

5-2 地域の現状・交通環境における課題と留意点

第1章から第4章で整理した平塚市の上位計画や地域の特性などを踏まえ、地域公共交通網形成における課題と留意点を整理しました。

上位計画・ 関連計画	<p>将来の都市構造として、平塚駅周辺を中心市街地とツインシティ大神地区をそれぞれ南北の核とし、それらを結ぶ都市軸に新たな公共交通を整備。またコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成をめざす。</p> <p>公共交通と自転車を中心とし、各交通手段の利用圏域に応じた交通体系を構築。路線バスの待合い環境や走行環境の整備などによる公共交通の利便性向上。地域生活圏の形成に向けた地域公共交通を配置。</p>
位置・ 地勢	<p>神奈川県中央に位置し、横浜市、川崎市、東京都心へ通勤通学が可能である。相模川の右岸、相模平野の南に位置し、市域の南部・西部に丘陵地がある以外は概ね平坦地となっている。</p> <p>急な登坂や階段などはほとんどなく、徒歩移動の制約が少ない。自転車も優位。</p>
土地利用・ 施設立地	<p>市域の北部は農地を中心とした土地利用となっており、道路密度が低くバス路線も少ない。これら郊外部の地域にも住宅地が点在している。</p> <p>平塚駅を中心に放射状に幹線道路が伸び、これに沿って商業地や住宅地などが立地し、市街地が形成されている。</p> <p>公共施設等は、平塚駅周辺への立地が多いものの、郊外部においても住宅地などに点在しており、利用にあたっては徒歩以外の交通手段が必要である。</p> <p>工業団地は、相模川沿いなどの市内東部に多く立地しており、関連の交通は国道129号や馬入一号線、四之宮厚木線などが利用されている。</p> <p>大学が2校、市北西部に立地しており、通学者が多い。</p>
人口	<p>2010年をピークに人口が減少局面に。2040年までに30%以上減少する見通し。</p> <p>人口が減少する一方で世帯数は増加しており、世帯員の縮小(単身化)が顕著となっている。</p> <p>少子高齢化の傾向もさらに強まっていく見通しであり、地区による差異も大きい。高齢化についてはとくに市の北部、西部で比率が高くなっており、高齢者の移動に対する配慮が必要。</p>
鉄道	<p>JR東海道本線平塚駅が市内唯一の鉄道駅で、約6.2万人/日が利用。</p> <p>平塚駅の利用者数は近年大きな変化はないが、ツインシティ倉見地区への新幹線新駅の誘致によってJR相模線経由からの利用者が増加する可能性。</p> <p>近隣市町を通過する路線についても、小田急小田原線の利用やJR相模線を利用した動きがみられる。</p>

路線バス	<p>平塚駅を中心に、市内各地や市外の近隣駅に向けて放射状に広がる道路に沿って各方面にバス路線網が張られている。</p> <p>とくに本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅間などを結ぶ路線は、幹線として本数も充実している。各方面から路線が集まる平塚駅から概ね 2km 圏内や本厚木駅へ向かう路線は非常に路線の密度、運行の密度も高い状態となっている。</p> <p>一方、幹線以外の路線については、運行本数が少ない路線もあるほか、市西部などの郊外部にはバス停からの徒歩距離が遠く、交通の不便な地区も存在する。</p> <p>放射状のネットワークが基本となっているため、環状方向の動きに対応できていない。</p>
タクシー	<p>平塚市におけるタクシーの輸送人員は、年間 220 万人程度で、近年、横ばいである。人口あたりのタクシー台数は、近隣市と比較して多い。</p> <p>ユニバーサルデザインタクシーの導入状況は、隣接市と比較して進んでいる。</p>
支援策 移動	<p>その他、市による福祉系の外出支援策として、タクシー利用助成券の発行、NPO 法人等による福祉有償運送事業などが行われている。</p>
交通と移動実態	<p>市在住の従業者、通学者のうち、市民の 22%にあたる約 5.6 万人が市外へ流出している。</p> <p>一方、市内には工場、大学などもあるため流入者も多く、市外から平塚市に従業、通学する流入人口は約 5.3 万人となっている。流入者の居住地としては、秦野市（13%）、横浜市（12%）、茅ヶ崎市（11%）、伊勢原市（8%）の順となっている。</p> <p>市民の移動手段（代表交通手段）としては、「乗用車」が最も多く 40.8%となっている。定常的な交通である通勤では、乗用車利用の割合が高く、自家用車への依存が高いことがうかがえる。</p> <p>路線バス利用における移動では、平塚市は厚木市とのつながりが強い状況となっている。</p> <p>公共交通に依存せざるを得ない交通不便者層は 20 代や 80 歳以上に多い。その他、昨今はマイカー離れが進んでおり、70 代よりも 20 代における不便者比率が高くなっている。高齢者などの徒歩移動の可能距離は短く、85 歳以上については、325m（5 分）程度である。</p> <p>公共交通空白地区・不便地区が点在している。</p>

6. 地域公共交通網形成の基本方針および目標

6-1 地域公共交通網形成の基本方針

平塚市の現状や課題を受けて、平塚市が目指す地域公共交通の基本方針を次のように掲げます。

(1) まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備

- ・市外へ通勤・通学する多くの市民のため、鉄道の利便性向上を目指します。
- ・市内唯一の鉄道駅である南の核である平塚駅と、近隣市に位置するターミナル駅に対して、市内の各地域からの円滑なアクセスとともに、北の核であるツインシティ大神地区と平塚駅を結ぶ強固な公共交通軸の形成を目指します。
- ・ターミナル駅だけでなく、バス同士の乗継箇所などにおける結節性を強化するとともに、充実している放射状のバス路線だけでなく、環状方向の移動に対応する利便性向上策を検討します。

(2) 高齢化社会や移動制約者への対応

- ・高齢者や障がい者をはじめ、自家用車を持たない高校生など移動制約者と呼ばれる層の人たちが無理なく移動できる公共交通手段の整備を検討します。
- ・バリアフリー化やシームレス化など、円滑に公共交通が利用できる環境整備を目指します。

(3) 公共交通の利用が不便な地域への対応

- ・バス停から離れた『公共交通空白地域』や、利用可能な公共交通が少ない『公共交通不便地域』周辺の移動を支える交通手段の整備を検討します。

(4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進

- ・自家用車依存からの脱却が重要です。このために速達性や経済性などにおいて公共交通の優位性が高い仕組みづくりを目指します。
- ・公共交通が十分に利用できるにも関わらず、自家用車を選択している層に対しての意識啓発や公共交通の利用促進策について検討します。



持続可能な公共交通体系の整備

- ・人口減少等を受けて、地域公共交通の利用者数の維持をめざすとともに、事業継続のための利用促進に取り組めます。
- ・評価検証などによる継続検討の仕組みを確立します。

(1) まちづくりと広域連携を支える
公共交通体系の整備

(2) 高齢化社会や移動制約者への対応

(3) 公共交通不便地区への対応

(4) 自家用車依存からの転換と
公共交通の利用促進

6.2 以降は今後整理

6-2 交通体系の枠組み

6-3 目標の設定

7. 目標を達成するために行う事業および実施主体

7-1 実施事業および内容

7-2 事業の実施主体・スケジュール

8. 計画の達成状況の評価・検証

8-1 マネジメントの必要性

8-2 設定目標に対する評価方法

9. 参考資料

9-1 交通状況