

第7章 地域公共交通網形成の施策及び実施主体

7-1 施策の体系一覧

第6章の基本方針に基づき実施する施策の体系一覧について、以下の表に示します。
また、次頁以降には、各施策の詳細について示します。

| 地域公共交通網形成の基本方針 | 施策体系 | 施策メニュー | 具体の施策内容 | 施策番号 |
|--------------------------------|----------------|--|---|----------------|
| (1) まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 | 鉄道の利便性向上の促進 | ・既存路線の利便性向上の促進 ・鉄道駅の新設・延伸の促進 | ・JR東海道貨物線の旅客線化 ・JR根岸線の平塚駅までの乗り入れ ・JR相模線の平塚駅までの乗り入れ ・快速アクティーの増発 ・特急踊り子号の平塚駅への停車 ・寒川町倉見地区への新幹線新駅の設置 ・いずみ野線の延伸 | (1) - |
| | バスの公共交通軸の整備・強化 | ・幹線バスの整備・強化 | ・平塚駅～厚木方面、伊勢原方面、秦野方面への幹線バスの整備・強化 | (1) - -1 |
| | | ・南北都市軸の新公共交通システムの整備 | ・幹線バス（連節バス）の導入 | (1) - -2 |
| | | ・走行環境の向上 | ・バス優先・専用レーンの整備 ・公共交通優先信号の整備 ・バスベ이의整備 | (1) - -3 |
| (2) 公共交通の利用が不便な地域への対応 | 地域内交通の整備 | ・既存路線バスの確保・維持・改善 ・路線バス以外の地域内移動手段の確保 | ・市内70系統の確保・維持・改善 ・バス停の新設 ・環状路線の新規運行 ・新規コミュニティ交通の導入 ・住民主体の地域内移送の推進 <参考> ・自動運転車両の導入 <参考> | (2) - |
| (3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 | バリアフリー化の推進 | ・交通施設等のバリアフリー化 ・新規車両の導入 | ・重点整備地区の交通施設整備 ・心のバリアフリー等の実施 ・ノンステップバスの導入 ・UDタクシーの導入 等 | (3) - |
| | 交通結節点の整備 | ・バス停の待合い環境改善 | ・バス停上屋等の整備 | (3) - -1 |
| | | ・サイクル&ライド施設の整備 | ・平塚駅周辺の駐輪場の整備 ・サイクル&バスライド施設の整備 | (3) - -2 |
| (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 | 利用促進事業 | ・情報提供の強化 | ・バスロケーションシステムの利用促進、改善 ・バスマップの配布 ・タクシー配車アプリの利用促進 ・情報案内板の設置 ・鉄道とバス等の接続利便性の向上 | (4) - -1 |
| | | ・地域内移動の利便性向上 | ・バスの乗継割引の導入 ・タクシーの初乗り距離短縮運賃の導入 | (4) - -2 |
| | | ・利用者インセンティブの付与 | ・路線バス利用者へのポイント付与 | (4) - -3 |
| | | ・公共交通利用への意識啓発 | ・モビリティ・マネジメント事業の実施 ・バス乗り方教室の開催 ・高齢者の免許返納促進 | (4) - -4 |

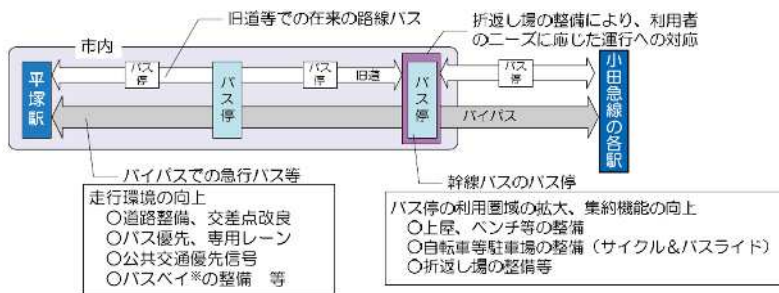
7-2 施策及び実施主体


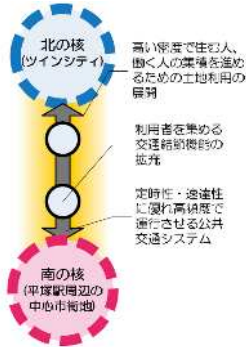
| | |
|-----------------------------|--|
| <p>(1)- 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 鉄道の利便性向上の促進 既存路線の利便性向上の促進 鉄道駅の新設・延伸の促進</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅 ・ツインシティ |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取組の背景】 市内唯一の鉄道駅であるJR東海道本線の平塚駅は、横浜市、川崎市及び東京都心へ60分以内で移動が可能である等、アクセス性の良さを持っています。また、市内を通過するJR東海道新幹線については、隣接する寒川町倉見地区への新幹線新駅の誘致活動が行われており、その周辺の基盤整備としては、神田地区のツインシティ大神地区のまちづくりが進められているとともに、新東名高速道路や圏央道等の広域自動車道の整備、相鉄いずみ野線の延伸に向けた取組等が各事業者により進められています。</p> <p>【調査結果の状況】 平成27年国勢調査結果では、市民全体の約21%にあたる約5.4万人が通勤・通学等で市外へ流出し、その流出先としては、東京都と横浜市が全体の約36%を占めています。また、市外から市内に流入する人口も約5.2万人と同程度であり、その流入元は、東京都と横浜市が全体の約19%を占めています。以上のことから、本市では鉄道を利用した広域的な移動が多いことがわかります。</p> <p>【取組の方針】 東京、横浜方面への通勤・通学需要が高い平塚駅においては、既存路線として、平塚駅におけるJR東海道本線の利便性をさらに高める必要があります。</p> <p>また、ツインシティにおいては、鉄道駅を新設することによって、交通結節拠点としての位置づけをより強いものとします。</p> <p>これらのまちづくりと広域連携を支える鉄道の利便性の向上を目指す活動に取り組みます。</p> |
| <p>施策内容</p> | <p>< 既存路線の利便性向上の促進 > 平塚駅における鉄道路線の利便性をより向上させるため、次の施策に関する要望について、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、継続的に申し入れていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR東海道貨物線の旅客線化 ・ JR根岸線の平塚駅までの乗り入れ ・ JR相模線の平塚駅までの乗り入れ ・ 快速アクティーの増発 ・ 特急踊り子号の平塚駅への停車 <div data-bbox="954 1536 1377 1832" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">快速アクティー (出典: JR 東日本ホームページ)</p> |

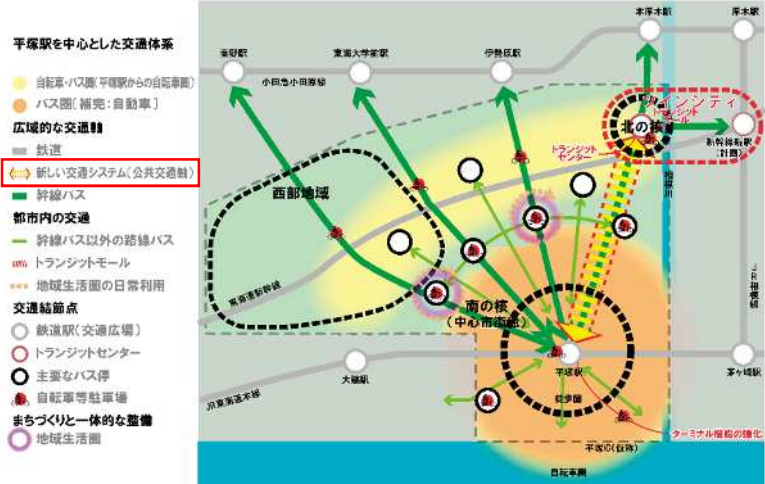
| | | | | | | | | | | | | |
|--------|---------|---|------|------|------|------------|------|------|------|------|------|--|
| | | <p>< 鉄道駅の新設・延伸の促進 ></p> <p>ツインシティにおいて、寒川町倉見地区への東海道新幹線新駅の誘致については、神奈川県及び平塚市を含む県内関係市町、県内経済団体等で構成された神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会において、鉄道事業者への要望活動を継続的に進めています。</p> <p>また、JR東海道新幹線の新横浜と小田原間の寒川町倉見地区への新駅設置、相模鉄道のいずみ野線の延伸（ツインシティ方面への延伸、平塚への延伸）について、鉄道事業者に提出する要望内容として、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議の関連部会を通じて継続的に申し入れていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・寒川町倉見地区への新幹線新駅の設置 ・いずみ野線の延伸（ツインシティ方面への延伸、平塚への延伸） <p>ツインシティ大神地区土地利用イメージ (出典：平塚市都市マスタープラン(第2次)別冊)</p> | | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 平塚市の鉄道に関する要望事項を神奈川県鉄道輸送力増強促進会議へ提出 | | | | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 鉄道事業者への要望活動等を実施 ・神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会 ツインシティへの東海道新幹線の新駅設置に関する要望活動を実施 ・鉄道事業者 実施可能性の検討 | | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| | | 既存路線の利便性向上 | | | | 要望（継続的に実施） | | | | | | |
| スケジュール | | 鉄道駅の新設・延伸の促進 | | | | 要望（継続的に実施） | | | | | | |

(1)- 1 施策体系・施策メニュー (1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備
 バスの公共交通軸の整備・強化
 1 幹線バスの整備・強化

| | |
|------------------------------|---|
| <p>対象地域・箇所</p> <p>施策のねらい</p> | <p>・平塚駅から近隣市の主要な鉄道駅を結ぶ公共交通軸（下記施策内容を参照）</p> <p>【取組の背景】 市内のバス路線網は、主に平塚駅を中心に放射状に整備されていて、バスのサービス水準は、市街地や近隣市の鉄道駅（平塚駅から本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅）へ向かう路線は、運行本数・系統数ともに比較的多くなっています。 近隣市の鉄道駅へ向かう路線を公共交通軸として位置づけていますが、その沿線のまちづくりについて、平塚駅と本厚木駅の間に位置する神田地区の「ツインシティ大神地区のまちづくり（居住人口3,300人・従業員6,000人）」が進められています。また、平塚駅から伊勢原駅間の沿線には、「平塚市総合公園」等、多くの方が利用する施設が配置されています。平塚駅と秦野駅間に位置する金目地区の「真田・北金目特定土地区画整理事業（計画人口7,300人）」及び「真田特定土地区画整理事業（計画人口1,400人）」が完了し、居住人口が増加しています。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果から、路線バスによる移動状況は、近隣市の鉄道駅への移動が全体の約40%となっています。また、市民アンケート調査の結果においては、公共交通に関する施策の重要度として、公共交通軸の沿線地区において、「平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充」、「平塚駅から伊勢原駅の路線バスの拡充」、「平塚駅から秦野駅への路線バスの拡充」を、金目地区では「平塚駅から東海大学前駅への路線バスの新規運行」を重要視する割合が高くなっています。その他には、公共交通が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が全般的に上位に挙げられているほか、「スピードが遅い・所要時間が長い」という回答から、バス運行の定時性、速達性が求められていることがわかります。</p> <p>【取組の方針】 平塚駅と近隣市の鉄道駅へ向かう路線である公共交通軸（厚木方面、伊勢原方面、秦野方面）の移動を支える路線バスを「幹線バス」と位置づけ、機能強化を図るとともに、市内に起終点を持つよう路線バスの再編に取り組みます。</p> <div data-bbox="539 1417 1305 1899"> </div> <p>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 公共交通ネットワークの基本パターン (出典:平塚市総合交通計画)</p> |
|------------------------------|---|

| |  <p style="text-align: center;">幹線バスの構築イメージ (出典:平塚市総合交通計画)</p> <p>併せて、定時性、速達性の確保を重視するため、バス優先・専用レーン、公共交通優先信号、バスベイスの導入に取り組みます。[(1)- -3 参照] また、バス停の待合い環境改善やサイクル&ライドの施設整備 [(3)- -1,2 参照] 等、交通結節点の強化についても一体的に取り組みます。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|--|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|-----------|--|--|--|--|--|
| <p>施策内容</p> | <p>< 幹線バスの整備・強化 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～厚木方面 平塚駅と本厚木駅を結ぶ現行の路線バスは、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、ツインシティのトランジットセンターを拠点として、南北都市軸の新公共交通システム [(1)- -2 参照] と連動した幹線バスの配置について、関係機関と連携して検討を進めます。 ・平塚駅～伊勢原方面 平塚駅と伊勢原駅を結ぶ現行の路線バスは、駅間を結ぶ移動がある等、広域的な利用がなされています。将来的には、利用者ニーズに応じて路線バスを選択できるよう幹線バス路線として位置づけ、市内で折返し運行するバスの再編について、関係機関と連携して検討を進めます。 ・平塚駅～秦野方面 平塚駅と秦野駅を結ぶ現行の路線バスは中間に位置する東海大学付近を境に利用が分かれています。将来的には、利用者ニーズに応じて路線バスを選択できるよう幹線バス路線として位置づけます。 また、金目地区へのアクセス機能の向上が図られるよう、近隣市に位置する東海大学前駅を幹線バスの拠点として、運行ルートについて検討し、既存の平塚駅～秦野方面のバス網の再編について、関係機関と連携して検討を進めます。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>役割</p> | <p>実施主体</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 事業実施（既存路線の継続・調整、新規路線の導入検討） ・平塚市 事業者、関係機関及び地域との調整 ・道路管理者 道路協議（バス停の占用許可等） ・交通管理者 交通協議 ・運輸局・運輸支局 申請書審査、許認可 ・地域 合意形成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>スケジュール</p> | <p>施策</p> <p>幹線バスの整備・強化</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">適宜検討・運行継続</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | 適宜検討・運行継続 | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | | | | | | | | |
| | | | 適宜検討・運行継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--|--|
| <p>(1)- -2 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 バスの公共交通軸の整備・強化 2 南北都市軸の新公共交通システムの整備</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> <p>・国道129号、駅前大通り線 等</p> <p>施策のねらい</p> | <p>【取組の背景】 神田地区では、本市の北の核として、居住人口3,300人、従業員6,000人の「ツインシティ大神地区のまちづくり」が進められ、2020年のまちびらきを目指して、土地区画整理事業が実施されています。 大神周辺の現行の公共交通としては、平塚駅と本厚木駅を結ぶ路線バスが運行していますが、将来的には、ツインシティ大神地区内の立地企業の開業や居住人口の定着、さらには、バス路線沿線の地域の発展によって、今後増加が想定される公共交通の輸送需要への対策が必要となります。 【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果から、路線バスによる周辺市町への移動状況として、厚木市への動きが最も多いことがわかっています。 また、市民アンケート調査の結果においては、公共交通に関する施策の重要度として、沿線地区を中心に「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」を重要視する割合が高くなっています。なお、その他に、公共交通が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が全般的に上位に挙げられているほか、「スピードが遅い・所要時間が長い」という回答から、バス運行の定時性、速達性が求められていることがわかります。 【取組の方針】 南の核（平塚駅周辺の中心市街地）と北の核（ツインシティ大神地区）とを結ぶ南北都市軸を公共交通軸として位置づけ、定時性、速達性を保ちながら、新しい交通需要に対応するために、大量輸送が可能な新しい公共交通システムの導入を目指します。</p> |
| <p>施策内容</p> | <p><南北都市軸の新公共交通システムの整備> ・幹線バス（連節バス）の導入 新しい公共交通システムとして、まちづくりに伴う交通需要の増加に対応するために、路線バスの拡充や大量輸送力が可能な連節バスの導入等について関係機関と連携して検討を進めます。 併せて、定時性、速達性の確保を重視するため、バス優先・専用レーン、公共交通優先信号の導入も視野に検討を進めます。[(1)- -3 参照] なお、ツインシティのまちびらきを見据えて、効果的な運行ができるように運行立案を行い、関係機関と十分に調整したうえで、実証運行等を経て、本格運行に移行していきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>連節バス (出典：神奈川中央交通ホームページ)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>南北軸のイメージ (出典：平塚市総合交通計画)</p> </div> </div> |

| |  <p>平塚駅を中心とした交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車(バス専用) 平塚駅からの自転車専用 ● バス(補完:自動車) ● 広域的な交通軸 ● 鉄道 ● 新たな交通システム(公共交通) ● 幹線バス ● 都市内の交通 ● 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 <p>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</p> <p>公共交通ネットワークの基本パターン(再掲) (出典:平塚市総合交通計画)</p> <p>南北都市軸における中間停留所は、主要な幹線道路との交通結節点や既存の産業集積箇所、今後さらなる人口集積が見込まれる箇所を設定することを想定しています。また、地域生活圏の諸機能集積地区を結ぶ公共交通ネットワークの形成を視野に入れながら、交通状況等を踏まえて検討します。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 運行計画検討、許認可申請、実証運行、事業実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 事業者、関係機関及び地域との調整 ・道路管理者 道路協議(バス停占用許可) ・交通管理者 交通協議 ・運輸局・運輸支局 申請書審査、許認可 ・地域 合意形成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | <table border="1"> <tr> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | | | | | |
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 南北都市軸の新公共交通システムの整備 | <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>協議・調整・許認可</td> <td></td> <td>実証運行</td> <td></td> <td>本格運行</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | 協議・調整・許認可 | | 実証運行 | | 本格運行 | | | | | | | | | | | | |
| | | 協議・調整・許認可 | | 実証運行 | | 本格運行 | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|---|----------|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| (1)- -3 施策体系・施策メニュー | | (1)まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備 バスの公共交通軸の整備・強化 3 走行環境の向上 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | <ul style="list-style-type: none"> ・国道129号、駅前大通り線 等 (南北都市軸の新公共交通システムの整備と連動、その他幹線バスの路線) | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取組の背景】 市内のバス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整備されています。主に平塚駅と近隣市の鉄道駅とを結ぶ路線では、路線バスの運行本数・系統数ともに比較的多く、交通が集中することから、バスの運行に影響を及ぼし、定時性、速達性が確保しづらい状況となっています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果において、公共交通の利用が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答が全般的に上位に挙げられているほか、「スピードが遅い・所要時間が長い」という回答から、路線バスの定時性や速達性が求められています。</p> <p>【取組の方針】 バス優先・専用レーンや公共交通優先信号、バスベイの整備については、南北都市軸を形成する幹線バスの運行区間等で、定時性、速達性を高めるための有効な施策となることから、「幹線バスの整備・強化」の施策と併せて走行環境の向上を図ります。 バス乗降のため、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</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p>< 走行環境の向上 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス優先・専用レーンの整備 バスの円滑な走行を確保するために、片側2車線以上の道路の左側の車線において、道路の特性やバス運行の実情に応じて、バス優先レーン、または、バス専用レーンの整備について、関係機関と連携して検討を進めます。  <p style="text-align: center;">バス優先レーンの整備状況 (事例: 県道61号(平塚伊勢原))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通優先信号の整備 バス車両に設置した光ビーコンと信号機側に設置した感知器が双方向通信を行うことにより、交通管理者の交通管制システムと連動し、バスが通過する際の青信号を延長する等、バスの定時走行の確保について、関係機関と連携して検討を進めます。  <p style="text-align: center;">公共交通優先信号のイメージ (出典: 警察庁ホームページ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスベイの整備 バスの停車で後続車が追い越せないことで道路混雑を悪化させる道路においては、バスベイの整備について、関係機関と連携して検討を進めます。 | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 (バス優先・専用レーン、バスベイの事業主体) 事業実施 ・交通管理者 (公共交通優先信号の事業主体) 事業実施 | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 詳細調査、事業調整 ・バス事業者 区間の提案 | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| 走行環境の向上 | | | 区間・箇所の提案 | | | 調査・調整 | | | 施策実施 | | |
| | | ➔ | | | | | | | | | |

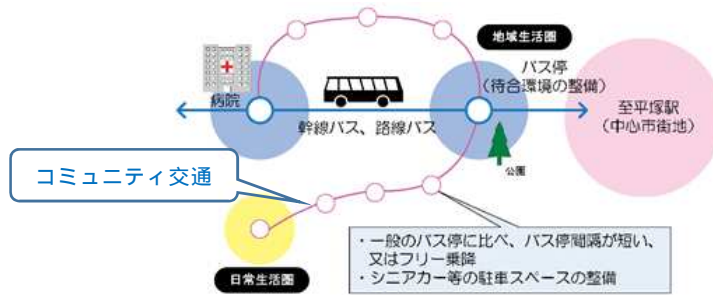
| | |
|-----------------------------|---|
| <p>(2)- 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(2) 公共交通の利用が不便な地域への対応 地域内交通の整備 既存路線バスの確保・維持、改善 路線バス以外の地域内移動手段の確保</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・その他の路線バスの沿線地域 ・公共交通の交通空白地域及び交通不便地域 等 |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取組の背景】 市内のバス路線網について、市街地や近隣市の鉄道駅(平塚駅から本厚木駅、伊勢原駅、秦野駅)へ向かう路線は運行本数・系統数ともに比較的多く、サービス水準が高くなっていますが、これらの主要路線から外れる郊外部の路線や観光地の湘南平等への路線、東西方向の路線等は、運行本数・系統数ともに少ない状況となっています。土沢地区では、神奈川大学において、2021年に経営学部、2023年に理学部の移転が予定されていることから、将来的には、「神奈川大学校舎前行」のバス利用者の減少が想定されます。</p> <p>また、バス停勢圏を325mに設定したことにより、既存の路線バスのバス停勢圏から外れている交通空白地域やバスの運行本数の少ない交通不便地域が郊外部等に点在しています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果では、バス路線の密度が低い城島地区、岡崎地区、土沢地区等で公共交通の利用が不便と感じる人の割合が高くなっています。その理由として、「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」こと等も挙げられています。</p> <p>また、郊外部の放射道路の間隔が広がっている地域で、各公共交通軸のバス停勢圏から交通空白地域が点在している、豊田地区、神田地区、城島地区では、「東西方向のバスの新規運行」を重要視する割合が比較的高くなっています。</p> <p>【取組の方針】 主要路線から外れる郊外部や観光地の湘南平等の運行本数・系統数ともに少ないバス路線への対応について、まずは、既存路線バスの運行地域では、路線の確保・維持、改善による対応を図ります。</p> <p>次に、それが難しい交通空白地域や交通不便地域については、住民の自助、共助及び公助の視点から、地域の実情や利用ニーズに合った地域内の移動手段の確保に取り組みます。ただし、地域内の公共交通の導入にあたっては、既存のバス路線との連携により、既存のバス路線と競合しないルート(例：地域と主要なバス停や地域内の商業施設等を結ぶルート)とすることや、将来に渡って継続運行させるため、一定レベルの採算性を確保する必要があることが重要なポイントとしてあります。</p> <p>また、IT等による新技術の開発が急速に進む中で、自動運転車両の導入可能性についても検討します。</p> |
| <p>施策内容</p> | <p>< 既存路線バスの確保・維持、改善 > ・市内70系統の確保・維持、改善</p> <p>市内には約70のバス系統がありますが、利用者が減少している路線もあります。バス路線は地域のニーズに応じた運行が重要であるため、利用動向等を把握しながら、経路やダイヤの変更を適宜行うとともに、居住区内を運行できる小型車の導入によるバス路線の新設・再編等について、関係機関と連携して検討を進めます。</p> <p>なお、神奈川大学経営学部及び理学部移転後の土沢地区のバス路線については、再編を視野に市、交通事業者、地域とともに検討します。</p> |

・バス停の新設
 既存路線バスの運行ルートに沿線において、バス停間隔が広い、交通空白地域に対しては、利用実態等を踏まえながら、バス停の新設について検討します。

・環状路線の新規運行
 市内の環状路線については、利用者ニーズ、東西方向の幹線道路の整備、土地利用の状況等を踏まえて、導入可能性を検討します。

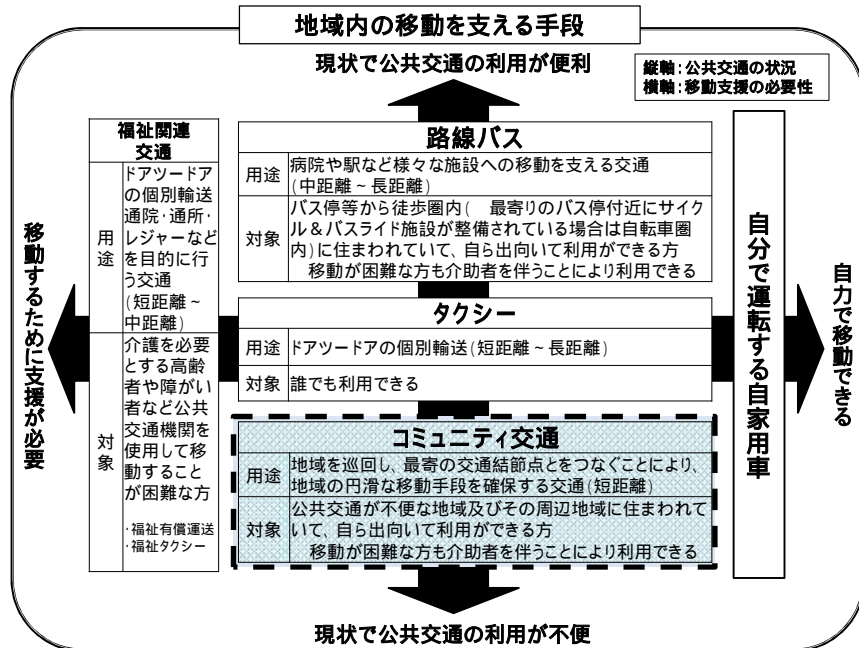
< 路線バス以外の地域内移動手段の確保 >

・新規コミュニティ交通の導入
 コミュニティ交通の導入については、幹線バスや路線バスのフィーダー的な位置づけで、既存バス路線までのアクセスを前提として、「住民主体の地域内移送の推進<参考1>」との調整を図りながら、住民ニーズに沿った移動手段を地域住民自らが運営できるような仕組みを整え、行政としても法制度面等の専門的な検討事項等についてサポートする等、地域内移動手段の確保に努めます。



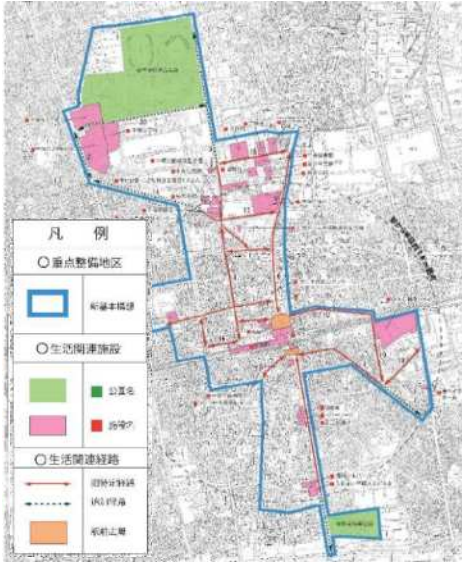
コミュニティ交通のイメージ
 (出典：平塚市総合交通計画)

また、地域の移動を支える手段として、コミュニティ交通やその他の移動手段との関係性については、以下にイメージを示します。



地域の移動を支える手段のイメージ

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | <p>< 参考 1 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民主体の地域内移送の推進（ 第 4 期地域福祉計画から引用） <p>（取組の方向性） 高齢者や障がい者を中心とした自力移動困難者の外出機会拡大を目指し、住民が主体となって実施する地域内移送を支援します。</p> <p>（事業の概要） 地域内の自力移動困難者移送支援については新たな課題となることから、地域住民と十分に意見交換を重ねて必要な支援策を推進します。</p> <p>< 参考 2 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転車両の導入 <p>交通事業者のドライバー不足も深刻化するなか、急速な進展を続ける自動運転車両の導入は地域内の移動手段の確保に大きく寄与することが期待されていることから、実証実験を行う等、導入を検討します。</p> | | | | | | | | | |
| 実施主体と役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者（既存路線バスの確保・維持、改善等） 事業実施 ・平塚市（地域内移動手段の確保） 関係機関との調整、その他支援 | | | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 道路協議 ・交通管理者 交通協議 ・運輸局・運輸支局 申請に応じて審査、許認可 ・地域 事業協力 | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | | 既存路線バスの確保・維持、改善 | 適宜検討・運行継続 | | | | | | | | |
| | | 路線バス以外の地域内移動手段の確保 | 関係者調整・検討 実証 本格実施 | | | | | | | | |

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| <p>(3)- 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 バリアフリー化の推進 交通施設等のバリアフリー化 新規車両の導入</p> | |
| <p>対象地域・箇所</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・交通施設：平塚駅ロータリー、その周辺道路 ・旅客施設：平塚駅、主要なバス停 ・車両：バス車両、タクシー車両 | |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取組の背景】 高齢化の進行や障がい者数の増加、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催等、バリアフリー化・ユニバーサル社会の実現を取り巻く環境は大きく変化しています。バリアフリーは、高齢者や障がい者に限らず、ベビーカーを押しての移動や旅行カバンを持つての移動等、全ての人の移動において重要なものとなっています。</p> <p>平成18年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー新法）」が施行され、特定区域や旅客施設等については移動等円滑化基準への適合が必要となり、本市においても、平成26年に「平塚市バリアフリー基本構想」を策定し、平塚駅を中心に「重点整備地区」を設定するとともに、各事業者によりバリアフリー化の取組を進めています。</p> <p>【調査結果の状況】 本市全体の高齢化率は約27%ですが、町丁目別にみると高齢化率が40%を超えるところもあり、一部の地域で高齢化が進んでいます。</p> <p>市民アンケート調査の結果では、公共交通の利用が不便と感じる理由として、70歳以上から80歳以上の方を中心に、公共交通に対するバリアフリー化が不十分と感じている割合が高くなっています。</p> <p>【取組の方針】 平塚駅のロータリー等の交通施設、平塚駅等の旅客施設、バスやタクシーの車両のバリアフリー化について、国で示された移動等円滑化基準やガイドラインに適合できるよう整備や導入を進めます。</p> | |
| <p>施策内容</p> | <p><交通施設等のバリアフリー化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点整備地区の交通施設整備 交通事業者（鉄道、バス、タクシー）におけるバリアフリー化の取組とともに、平塚駅ロータリー等の交通施設や平塚駅構内の施設等、さらに質の高いものとなるようバリアフリー化の取組を推進します。 <p>なお、重点整備地区以外にも、道路等の交通施設や主要なバス停等の旅客施設の更新時には、移動等円滑化基準に応じた整備を行うことや、既設の施設をできるだけ基準に沿ったものとなるよう努めていくことが必要となります。</p> |  <p>平塚市における重点整備地区 (出典：平塚市バリアフリー基本構想)</p> |

| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・心のバリアフリー等の実施 バリアフリーは、施設整備（ハード事業）だけでなく、バリアフリーの理解促進や手助け等（ソフト事業）も重要となります。平塚市バリアフリー基本構想では、心のバリアフリーの基本的な考えとして、「高齢者、障がい者等に対する理解促進」、「高齢者、障がい者等の移動や施設利用を妨げないこと」、「高齢者、障がい者等の移動や施設の利用の手助け」としていることから、公共交通の各事業者や商店等に対し、職員教育や広報活動等を通じた心のバリアフリーの推進について協力を求めます。 また、安全な歩行空間の創出に努めることや、公共サインについては、必要な情報を多用な手段（文字、音声、点字、記号等）によって提供できるように、関係者間の連携のもと、わかりやすい案内表示等の設置を推進します。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|-------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|---|--|--|--|--|--|------|--|--|--|---|--|--|--|--|--|
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 ・平塚市バリアフリー推進協議会 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">施設整備</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">車両導入</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table> | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 施設整備 | | | | → | | | | | | 車両導入 | | | | → | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施設整備 | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両導入 | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

<新規車両の導入>

・ノンステップバスの導入

ノンステップバスは、平成32年度末までに導入率を70%以上とすることが国の目標値として掲げられおり、目標を達成できるよう導入を促進します。また、目標達成後はさらなる導入の推進とともに、貸切バスのバリアフリー化についても、バス事業者に要望していきます。



車椅子用のスロープの設置
(出典:神奈川中央交通提供)

・UDタクシーの導入

全国では約24万台のタクシー車両が運行していますが、平成32年度末までにUDタクシーを44,000台(導入率は約18.3%)に増やすことが国の目標値として掲げられていることから、目標達成に向けて導入を促進します。



ユニバーサルデザインタクシー
(出典:国土交通省ホームページ)

平塚市バリアフリー基本構想(平成26年3月策定)に基づく事業計画の目標年次:平成32年度末(2020年度末)

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---------|---|-----------|------|------|------------|------|------|------|------|------|
| (3)- -1 施策体系・施策メニュー | | (3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 交通結節点の整備 1 バス停の待合い環境改善 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の多い主要なバス停 ・複数路線が合流するバス停 ・バスの起終点又は折返し場のある主要バス停 等 | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取組の背景】 市内におけるバス停のほとんどが、支柱と掲示面が一体となったバス停標識のみという状況となっており、雨風や日射が凌げないほか、バスの到着、遅延等の情報も得られない状況にあることから、快適に安心してバスを待つことができる環境整備が求められています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果において、公共交通の利用が不便だと感じる理由の1つに「バス停の設備が不十分」という回答の割合が高い地区もあります。バス停施設のニーズとしては、高齢者層ではベンチと上屋の整備、若年層では夜間照明の整備を望む割合が高くなっています。</p> <p>【取組の方針】 交通結節点をはじめとして、高齢者を含む多くの方が利用する公共施設の最寄りバス停等に対して、バス停の待合い環境の改善を図ります。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p>< バス停の待合い環境改善 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停上屋等の整備 <p>バスの待合い環境を改善するために、交通結節点をはじめとして、高齢者を含む多くの方が利用する公共施設の最寄りバス停等に対し、バス事業者と連携して、バス停上屋等の整備を進めます。歩道が狭く、道路用地内に空間が確保できない箇所も多いため、沿道施設と連携する等、民間の協力も得ながら、事業を進めます。</p> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 事業実施、管理運用 ・平塚市 事業実施、調整、その他支援 | | | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 道路協議（占有許可） ・交通管理者 交通協議（使用許可） ・地域 用地提供・地賃 | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | | バス停の待合い環境改善 | 条件・候補地等検討 | | | 用地確保・整備・運用 | | | | | |
| | |  <p>埼玉県で推進しているバスまちスポット (出典:国交省ホームページ)</p> | | | | | | | | | |

(3)- 2

施策体系・施策メニュー

(3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

交通結節点の整備

2 サイクル&ライド施設の整備

対象地域・箇所

- ・平塚駅周辺
- ・路線バス主要3路線（平塚駅から厚木方面、伊勢原方面、秦野方面）の平塚駅より3 km以遠のバス停、利用者の多い主要なバス停、複数路線が合流するバス停、バスの起終点又は折返し場のある主要バス停 等

施策のねらい

【取組の背景】

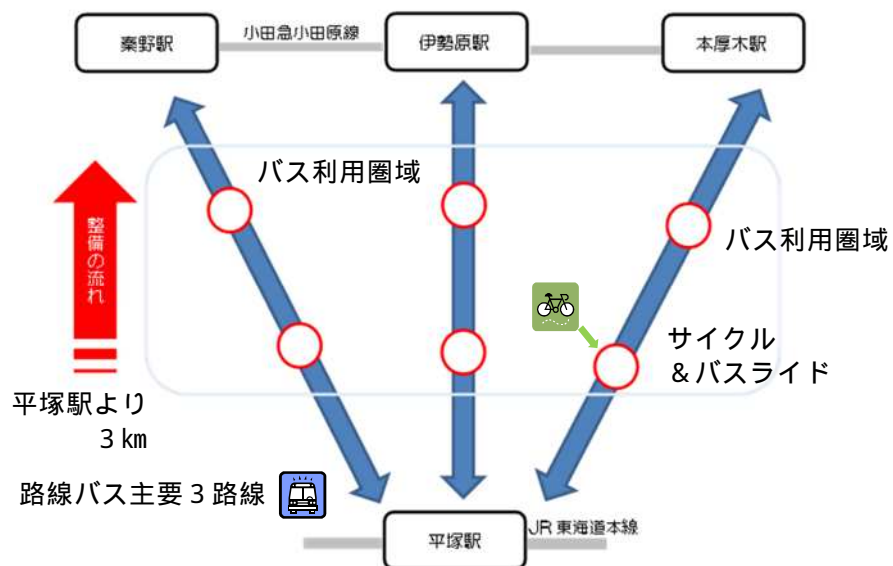
本市は、市域の大部分が平坦な地形であり、自転車利用が多いことから、平塚市総合交通計画や平塚市自転車利用環境推進計画において、自転車利用をさらに推進していくとしています。平塚駅周辺では、自転車利用において問題となっている放置自転車を解消する方策の一つとして、駐輪場の整備が進めています。一方、郊外部では、平塚駅まで直接自転車でアクセスすることは困難であることから、平塚駅からの自転車の利用圏域を超える地域の主なバス停付近に駐輪場を配置することにより、バスと自転車を組み合わせた移動方法が有効と考えられます。

【調査結果の状況】



市民アンケート調査の結果から、公共交通に関する施策の重要度として、平塚駅周辺の地区では、駅前広場の整備を重要視する割合が高く、平塚駅から3 km以遠の地区を中心に「バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）」を重要視する割合が高くなっています。

【取組の方針】



駅まで自転車でアクセスして電車に乗り換える、または、拠点となるバス停まで自転車でアクセスしてバスに乗り換える「サイクル&ライド」の整備を進めます。平塚駅周辺の駐輪場の整備については、駐輪ニーズに基づき、民間事業者との適正な役割分担のもと駐輪場の整備を進めます。また、バス停付近の駐輪場（サイクル&バスライド）は、比較的利用者の多い路線バス主要3路線の平塚駅より3 km以遠のバス停や複数路線が合流するバス停、バスの起終点又は折返し場のあるバス停を対象に、優先順位を付けたうえで段階的な整備を進めます。これにより、バス停の利用圏域が広がることで、交通空白地域や交通不便地域の解消に寄与します。




公共交通との連携～サイクル&バスライド～ 整備方針のイメージ
(出典：平塚市自転車利用環境推進計画)


| | | | | | | | | | | |
|---------|--|---|------|------|------|------------|------|------|------|------|
| 施策内容 | <p>< サイクル&ライド施設の整備 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅周辺の駐輪場の整備 <p>平塚市自転車利用環境推進計画に基づき、平塚駅北口周辺と南口周辺の駐輪場については、駐輪需要を把握し、居住エリアに見合った整備を進めます。なお、駐輪場がないことから現在は利用を控えている潜在需要や、将来的に考えられる既存施設の改修等も勘案し、拡張性を備えた施設の整備を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクル&バスライド施設の整備 <p>平塚市自転車利用環境推進計画に掲げる「 地域生活圏の形成が想定される」、「公共交通不便地区を背後に抱えている」、「バスの運行本数の多いバス停である」等の条件を踏まえて、整備を進めます。</p> <p>また、事業着手する際には、公共用地の有効活用とともに、民地の活用も視野に地域と連携した施設整備と管理・運用を検討します。</p> | | | | | | | | | |
| |  <p>東橋バス停(平塚市豊田本郷)付近のサイクル&バスライド施設</p> |  <p>田村車庫前バス停(平塚市田村4丁目)に隣接するサイクル&バスライド施設</p> | | | | | | | | |
| 実施主体と役割 | 実施主体 | ・平塚市 調整、借地、整備 | | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | ・バス事業者 事業協力(看板設置の協力) ・地域 用地提供・地貸 | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | サイクル&ライド施設の整備 | 条件・候補地等検討 | | | | 用地確保・整備・運用 | | | | |

| | |
|--------------------------------|--|
| <p>(4)- -1 施策体系・施策メニュー</p> | <p>(4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 1 情報提供の強化</p> |
| <p>対象地域・箇所</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市全域（携帯端末向けの情報発信） ・平塚駅等（情報案内板の設置） |
| <p>施策のねらい</p> | <p>【取組の背景】 市内のバス路線網は、平塚駅を中心に放射状に整備されていることから、主に平塚駅と近隣市の鉄道駅とを結ぶ幹線道路に、交通が集中しています。また、高齢者や障がい者等の自家用車の利用が制限される方々は、高齢化の進展により、さらに増加する可能性があるとともに、高齢者が関係する自動車事故の発生割合も増加傾向にあります。 以上のことから、過度な自家用車利用から路線バス等への交通手段の転換が重要であるため、公共交通の利用促進を図る必要があります。 バスやタクシーの運行情報については、スマートフォンの普及により、情報入手が容易になってきているという社会環境の変化から、これらを活用するための情報発信の強化が求められています。</p> <p>【調査結果の状況】 市民アンケート調査の結果では、公共交通が不便だと感じる理由として「時間が不正確」という回答の割合が高くなっています。 また、パーソントリップ調査の結果では、市内における移動交通手段の状況として、乗用車の利用が最も多く、交通手段分担率では全移動のうち約41%を占めています。</p> <p>【取組の方針】 公共交通の利用促進のために、バスやタクシーの位置情報等、リアルタイムな運行情報について、強化、改善を図ります。 一方、高齢者等の携帯端末を持たない利用者も多いため、バスマップの配布等の紙媒体による情報発信も行っていくほか、平塚駅等には液晶モニターの大画面による情報案内板を設置する等、総合的な情報発信についても検討します。</p> |
| <p>施策内容</p> | <p>< 情報提供の強化 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの利用促進、改善 バスに搭載したGPS端末によりバスの現在位置情報を取得し、到着見込み等を利用者に知らせるシステムとして、適宜、サービスの更新・改善を進めます。また、モビリティ・マネジメント事業の実施やバス乗り方教室の開催等を通じて、利用促進を図ります。[(4)- -4 参照] ・バスマップの配布 適宜、マップの更新・改善を行い、市とバス事業者が連携して、利用者に配布します。 ・タクシー配車アプリの利用促進 市内事業者各社が連携し、配車アプリの導入を進めます。また、モビリティ・マネジメント事業の取組により、利用促進を図ります。[(4)- -4 参照] <div data-bbox="1098 1305 1390 1637" data-label="Image"> </div> <p>バスロケーションシステム (出典：神奈川中央交通)</p> |

| | | | | | | | | | | | | |
|--------|-------------|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・情報案内板の設置 市内唯一の鉄道駅である「平塚駅」に路線バスの各方面別の乗り場案内や発車時刻、市の総合案内等を含めた情報案内板の設置について、市と交通事業者が連携して検討します。 ・鉄道とバス等の接続利便性の向上 バスは駅端末交通手段として利用される場合が多いため、鉄道への乗継情報等とセットの情報案内について検討します。 |  <p>鉄道駅の情報案内板イメージ (出典: 神奈川中央交通)</p> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・交通事業者 | 事業実施（システム更新、マップ更新、案内板設置） | | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | ・平塚市 ・道路管理者 | 事業調整（交通モードを連携する総合案内等） 事業協力（道路情報の提供、道路内への施設設置） | | | | | | | | | |
| スケジュール | | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| | | 情報提供の強化 | <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">現行情報の継続、強化、改善</div>  | | | | | | | | | |

(4)- 2 施策体系・施策メニュー (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進
 利用促進事業
 2 地域内移動の利便性向上

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|-------|-------|------|
| 対象地域・箇所 | ・平塚市全域 | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | <p>【取組の背景】 市内のバス路線は、主に平塚駅を中心とした放射状のネットワークであるため、東西方向の移動等においては平塚駅や複数のバス路線が合流する主要なバス停等での乗り換えが必要となります。しかし、バスは同一事業者の路線同士でも、乗り換えるたびに初乗り運賃が必要となっています。 タクシーにおいては、全国ハイヤー・タクシー連合会の取組の方針を受けて、神奈川県内においても一部地域で、初乗り距離短縮運賃の導入が進められています。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果では、本市に関連する路線バス利用の移動のうち、市内の移動が約60%を占めています。 市民アンケート調査の結果では、郊外部の放射道路の間隔が広がっている地域では、「東西方向のバスの新規運行」を重要視する割合が比較的高くなっていることや、利用実態として、バスからバスへの乗り継ぎ割合も比較的高くなっています。</p> <p>【取組の方針】 バス利用を促進するためのバスの乗継割引の導入や、タクシー利用の促進のための初乗り距離短縮運賃の導入等により、地域内移動の利便性向上を図ります。</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策内容 | <p>< 地域内移動の利便性向上 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗継割引の導入 特定路線を対象として交通ICカードを利用した割引サービスについて導入を検討します。 (事例)「ICカード乗り継ぎ割引」 「紅葉橋」バス停で、90分以内にバスを乗り継いだ場合のみ、乗り継ぎ後の運賃が割引されるサービス (神奈川中央交通(株)横浜営業所にて実施) ・タクシーの初乗り距離短縮運賃の導入 初乗り距離短縮運賃の導入を検討します。 併せて、わかりやすい運賃や初乗りを短縮し乗りやすい環境の提供について検討します。 <div data-bbox="1117 1120 1380 1568" style="float: right;">  <p>一部路線で実施中の乗り継ぎ割引 (出典: 神奈川中央交通)</p> </div> | | | | | | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・交通事業者 事業実施(対象区間設定、システム調整、運用) | | | | | | | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | ・平塚市 事業調整、その他支援 | | | | | | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | | | | | |
| | 地域内移動の利便性向上 | <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 20%;">具体策検討</td> <td style="width: 20%;">事業者調整</td> <td style="width: 20%;">事業実施</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | 具体策検討 | 事業者調整 | 事業実施 |
| | 具体策検討 | 事業者調整 | 事業実施 | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------|--|------|----------------------|--------|------|------|------|------|------|--|
| (4)- 3 施策体系・施策メニュー | | (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 3 利用者インセンティブの付与 | | | | | | | | | |
| 対象地域・箇所 | | ・平塚市全域 | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | | <p>【取組の背景】 公共交通の確保・維持のためには、自家用車の利便性を認めつつも、できる限り公共交通を利用してもらえよう働きかけが必要となります。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果から、市内における移動交通手段の状況は、乗用車の利用が最も多く、交通手段分担率では全移動のうち約41%を占めています。なお、鉄道は約14%、路線バスは約3%にとどまります。</p> <p>【取組の方針】 バスの利用促進にあたっては、利用者への直接的なメリットを提供することも有効です。具体的には、ICカードでバスを利用した方に対して、ポイントの付与や、そのポイントによるバス運賃の割引、商業施設でのポイントの利用等があります。バス事業者や商業施設と連携しながら、効果的な方策を検討し、導入を進めます。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | | <p><利用者インセンティブの付与> ・路線バス利用者へのポイント付与 交通ICカードを利用してバスに乗車すると、利用金額に応じて、ポイントが加算され、その後に運賃支払いに利用できる「バス利用特典サービス」が実施されていますが、新しい取組として、バス利用でたまったポイントを、提携した商業施設で利用するほか、商業施設側でバスの乗車割引券等を発行し、利用者の運賃負担を軽減する等、地域の特性にあわせた効果的な仕組みを検討します。</p> <div style="text-align: right;">  <p>バス利用特典サービスの案内表示 (出典：神奈川中央交通)</p> </div> | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | ・バス事業者 | | 事業実施（制度検討、システム構築、運用） | | | | | | | |
| | 協力協議・調整 | ・商業施設等 | | 事業実施（割引実施、ポイント付与） | | | | | | | |
| スケジュール | 実施主体 | ・平塚市 | | 事業調整（商業施設等への働きかけ） | | | | | | | |
| | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| 利用者インセンティブの付与 | | 具体策検討 | | | 関係機関調整 | | | 事業実施 | | | |
| | | ➔ | | | | | | | | | |

| | |
|------------------------|---|
| (4)- -4 施策体系・施策メニュー | (4) 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進 利用促進事業 4 公共交通利用への意識啓発 |
|------------------------|---|

| | | | | | | | | | | |
|---------|---|---|------|------|-------|------|------|------|------|------|
| 対象地域・箇所 | ・平塚市全域 | | | | | | | | | |
| 施策のねらい | <p>【取組の背景】 外出時の交通手段として自家用車を多く利用する人は、公共交通の利用に意識が向かない場合があります。 子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでおくことにより、学生や社会人になったあとの公共交通の利用が進みやすくなります。</p> <p>【調査結果の状況】 パーソントリップ調査の結果では、市内における移動は、乗用車の利用が最も多く、交通手段分担率では全移動のうち約41%を占めています。</p> <p>【取組の方針】 職場や学校、地域等が一体となった運動や催し等によって、公共交通利用への意識啓発を進めます。</p> | | | | | | | | | |
| 施策内容 | <p><公共交通利用への意識啓発></p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメント事業の実施 交通手段として「過度に自家用車に頼る状態」から、「公共交通を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を指すものであり、バスで通勤・通学が可能な事業所や学校等と連携して取り組みます。 ・バス乗り方教室の開催 バスを身近に感じ、バス利用の理解度を深めてもらうため、バス事業者と連携して、バス乗り方教室の取組を進めます。なお、開催にあたっては、地域や学校とも連携して、バスの乗り降りや運賃の支払い方法（前乗り・後乗り、前払い・後払い、均一運賃・距離制運賃等）やマナー、各種サービス等の案内等の周知に取り組みます。 ・高齢者の免許返納促進 情報提供の強化、利用者インセンティブの付与、乗り継ぎ割引等の施策の展開により、公共交通の利用サービスを充実させることで、免許返納の促進を目指します。 | | | | | | | | | |
| 役割 | 実施主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・平塚市 事業企画、事業実施 ・交通事業者 事業実施 | | | | | | | | |
| | 協力 協議・調整 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通管理者 事業協力 ・地域・企業・学校 事業協力 ・運輸局・運輸支局 事業支援 | | | | | | | | |
| スケジュール | 施策 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| | 公共交通利用への意識啓発 | 具体策検討 | | | 事業者調整 | | | 事業実施 | | |



モビリティ・マネジメントの動機づけ冊子
(出典：国交省パンフレット)



バスの乗り方教室の様相
(出典：国交省四国運輸局)