

資料編

1 地区ごとの現況整理と課題のまとめ

第5章では、平塚市全体の現況整理と課題としてのまとめとしていますが、本編では地区ごとの現況整理と公共交通における課題を整理しました。



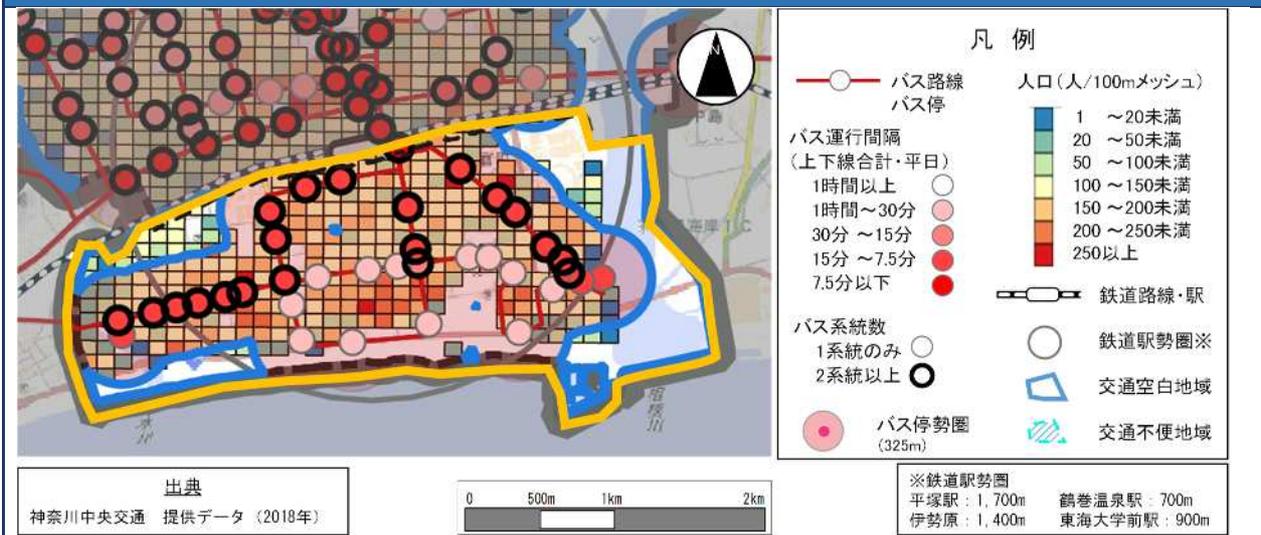
図 平塚市の地区区分

(1) 海岸地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・ 関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 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。 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1kmの圏域を「徒歩・自転車圏」、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」に位置づけられている。 平塚駅を中心とした半径1kmの範囲は、平塚市バリアフリー基本構想の「重点整備地区」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> 「南部地域」に位置し、大部分が平坦な地形である。 南部は相模湾（平塚海岸）、東部は相模川、西部は花水川に囲まれている。 北部にJR東海道本線があり、平塚地区とは鉄道軌道を境に隣接している。
土地利用 及び 施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅周辺の中心市街地には、商業・業務用地や公共施設が集積し、地区全体に住宅系用地が広がっている。 平塚駅の周辺では、バリアフリー化が進んでいる。 東西方向に国道134号が整備されている等、地区内の道路網は密に整備されている。 「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が進められている。 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。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約4.0万人（人口密度：7,157人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合は26.1%となっている。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 市内唯一の鉄道駅である平塚駅が地区の北部にある。 平塚駅発着の複数の循環バスが運行しているほか、平塚駅と大磯駅を結ぶ路線バスも運行している。
移動実態 及び 公共交通に 対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活の移動において、鉄道の利用割合が特に高い。 バス停勢圏は地区内のほぼ全域をカバーしているが、西部や東部の一部に交通空白地域が存在する。 自宅からバス停までの徒歩移動圏域を5分以内とするニーズが高い。 駅前広場の整備を重要とする割合が高い。



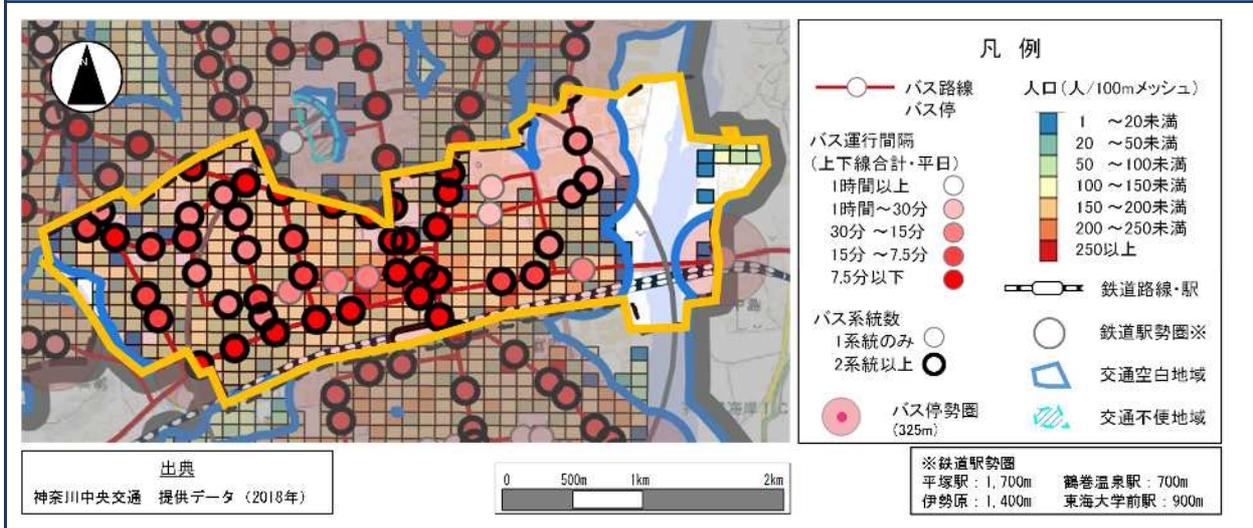
< 地区別課題 >	
公共交通に おける課題	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅に近接する地区であり、鉄道の利用割合が特に高いことから、鉄道の利便性をさらに高める必要がある。 平塚駅発着の複数の循環バス等、既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 一部に交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 平塚駅やバス停等の利用環境における、バリアフリー化を推進する必要がある。 交通結節点（平塚駅周辺の駐輪場）の整備を検討する必要がある。 公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(2) 平塚地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・まちづくりの根幹をなす南北都市軸に公共交通軸の配置をめざす。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1kmの圏域を「徒歩・自転車圏」、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」に位置づけられている。 ・平塚駅を中心とした半径1kmの範囲は、平塚市バリアフリー基本構想の「重点整備地区」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・「南部地域」に位置し、大部分が平坦な地形となっている。 ・東部は相模川、西部は金目川に面している。 ・南部にJR東海道本線があり、海岸地区とは鉄道軌道を境に隣接している。
土地利用及び施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅周辺の中心市街地には、商業・業務用地や公共施設が集積し、東部（相模川付近）には、工業系用地が配置されているほか、地区全体に住宅系用地が広がっている。 ・平塚駅の周辺では、バリアフリー化が進んでいる。 ・東西方向に国道1号が、南北方向に国道129号、県道61号（平塚伊勢原）、県道606号（大島明石）等の道路網が整備されている。 ・天沼では、大型商業施設や病院が開業し、住宅の建設も進んでいる。 ・見附町では、「見附台周辺地区土地利用計画 - 改定整備方針 - 」が策定され、新たな土地利用への期待が高まっている。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約4.0万人（人口密度：6,827人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合は26.4%となっている。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市内唯一の鉄道駅である平塚駅が地区の南部にある。 ・平塚駅発着の複数のバス路線が、運行本数、系統数ともに多く運行している。
移動実態及び公共交通に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動において、鉄道の利用割合が特に高い。 ・相模線や根岸線の平塚駅までの乗り入れを重要とする割合が高い。 ・バス停勢圏は地区内のほぼ全域をカバーしているが、相模川左岸の一部等に交通空白地域が存在する。 ・自宅からバス停までの徒歩移動圏域を5分以内とするニーズが高い。 ・須賀新田では、地域内の支え合いとして、近隣のスーパーへの買い物等のための移送支援に試行的に取り組んでいる。

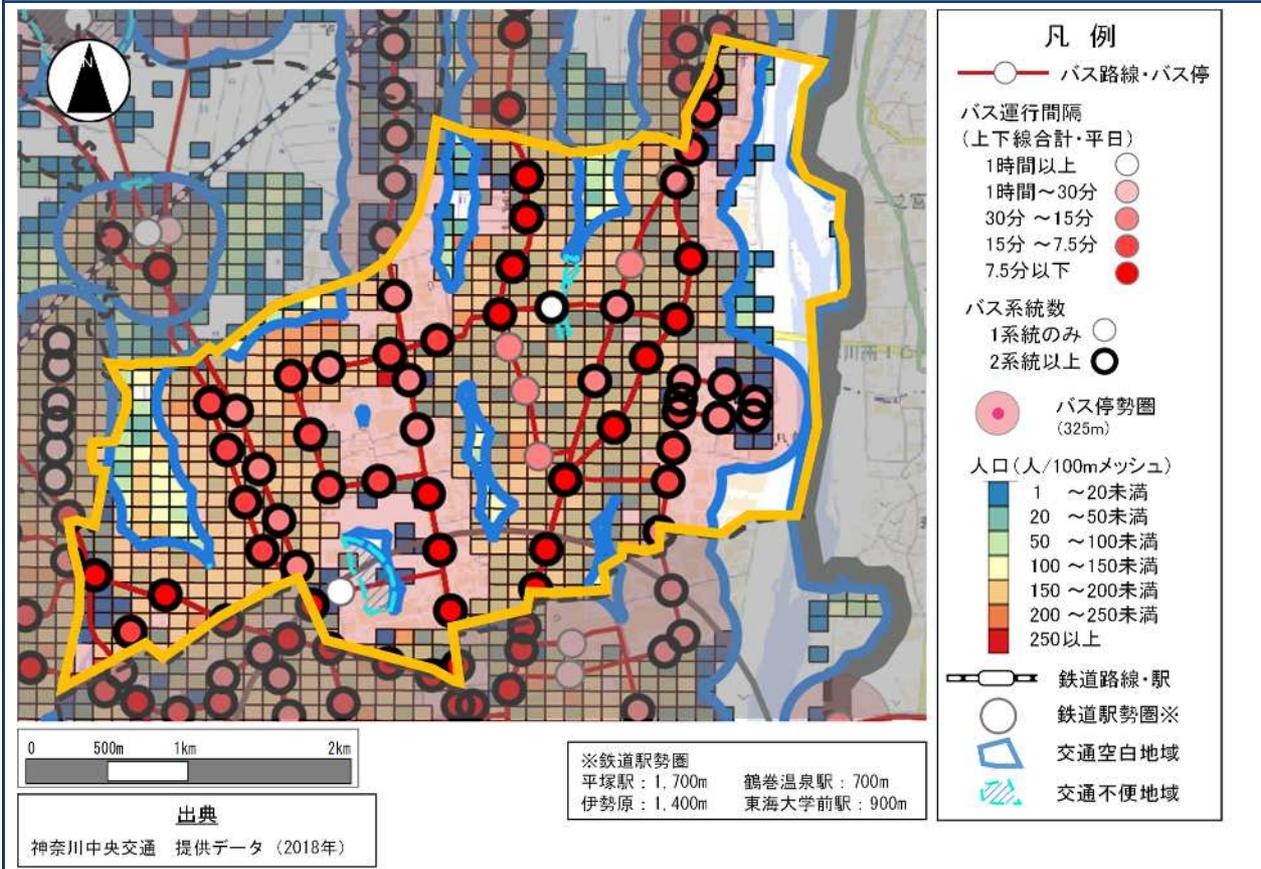
< 地区別課題 >	
公共交通における課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅に近接する地区であり、鉄道の利用割合が特に高いことから、鉄道の利便性をさらに高める必要がある。 ・平塚駅～各近隣市の駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 ・南北都市軸の形成に向けて、公共交通体系（新公共交通システムや公共交通の走行空間）の整備・強化について検討する必要がある。 ・その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 ・一部に交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 ・平塚駅やバス停等の利用環境における、バリアフリー化を推進する必要がある。 ・交通結節点（平塚駅周辺の駐輪場）の利便性をさらに高める必要がある。 ・公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(3) 大野地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・ 関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの根幹をなす南北都市軸に公共交通軸の配置をめざす。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・「東部地域」に位置し、大部分が平坦な地形となっている。 ・東部は相模川に面している。
土地利用 及び 施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・地区全体に住宅系用地が広がっていて、相模川沿いや県道606号（大島明石）の沿道に工業系用地が配置されている。 ・地区の中央部に平塚市総合公園がある。 ・国道129号や駅前通り線の沿道に商業・業務用地が配置されている。 ・地区の南西部に平塚市民病院が立地している。 ・地区内を東西に横断する湘南新道（国道129号から県道606号（大島明石）の区間）の整備が進められている。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約5.8万人（人口密度：5,556人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合は25.2%となっている。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・主に南北方向に移動するバス路線が多く運行していて、東西方向の路線は少ない。
移動実態 及び 公共交通に 対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備を重要とする割合が高い。 ・バス停勢圏は地区内のほぼ全域をカバーしているが、相模川沿いや北部、西部の一部等に交通空白地域が存在する。



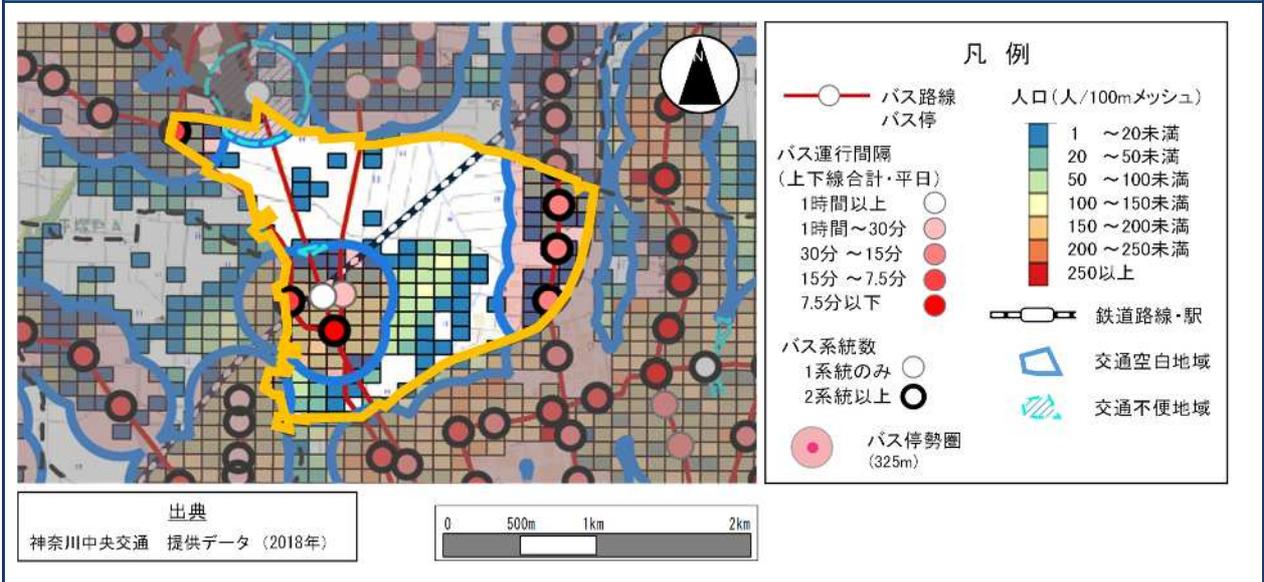
< 地区別課題 >	
公共交通に おける課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～各近隣市の駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 ・南北都市軸の形成に向けて、公共交通体系（新公共交通システムや公共交通の走行空間）の整備について検討する必要がある。 ・その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 ・一部に交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 ・平塚駅やバス停等の利用環境における、バリアフリー化を推進する必要がある。 ・交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(4) 豊田地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> 「中部地域」に位置し、大部分が平坦な地形となっている。
土地利用及び施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 住宅系用地や農地等の土地利用のほか、一部、工業系用地「東豊田工業団地」が配置されている。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約0.5万人（人口密度：1,740人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合は28.0%となっている。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 南北方向に移動するバス路線が運行しているが、バス停の数や運行間隔、バス系統数は他地区と比べて少ない状況にある。 東西方向に移動するバス路線は運行していない。
移動実態及び公共交通に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域や交通不便地域が広く存在する。 日常生活の移動において、バスの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）を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要とする割合が比較的高い。



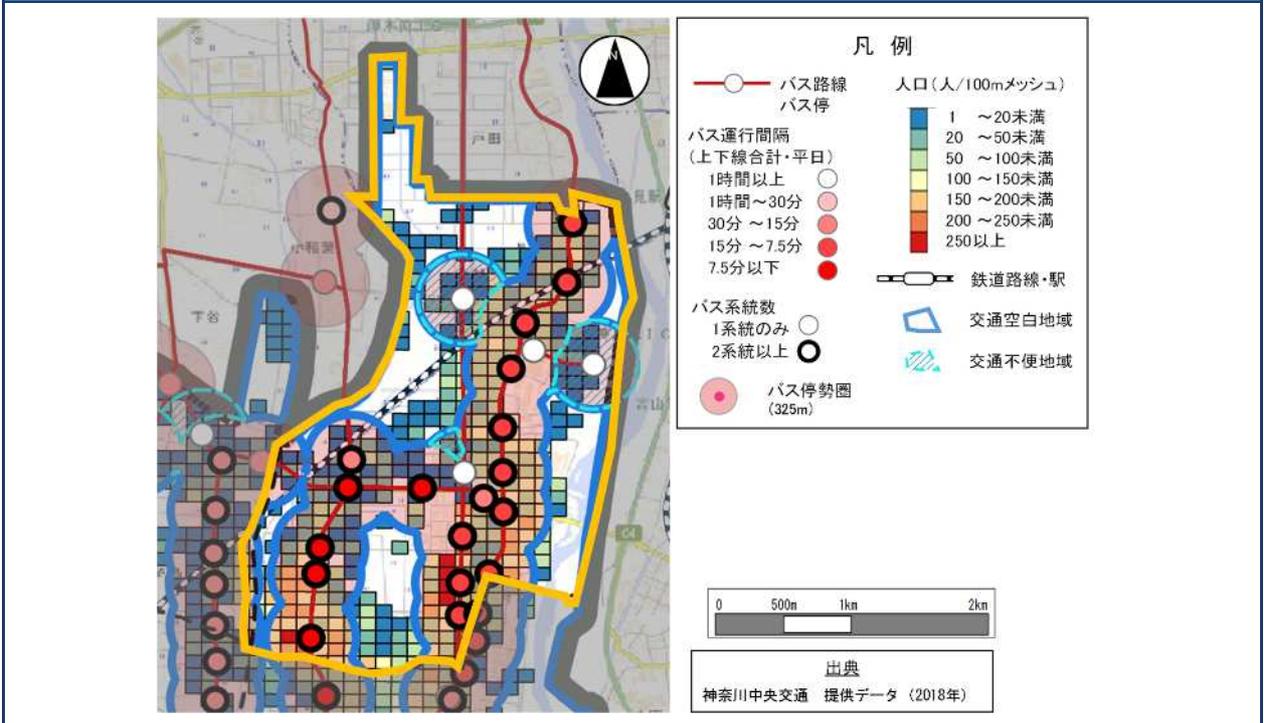
< 地区別課題 >	
公共交通における課題	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～伊勢原駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 一部に交通空白地域や交通不便地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(5) 神田地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・ 関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・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「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。 ・まちづくりの根幹をなす南北都市軸に公共交通軸の配置をめざす。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・「北部地域」に位置し、大部分が平坦な地形となっている。 ・東部は相模川に面している。 ・JR東海道新幹線が区内を横断している。
土地利用 及び 施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・国道129号や県道44号（伊勢原藤沢）の沿道に商業・業務用地、相模川沿いには工業系用地が配置されている。また、国道129号を境に東部に住宅系用地、西部に農地や住宅系用地が配置されている。 ・道路施設として、東西方向に（仮称）伊勢原大神軸や（仮称）平塚大神軸等の構想路線がある。 ・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」が進められていて、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る。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・区内人口は約2.4万人（人口密度：3,584人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合は29.6%となっている。 ・高齢化率の高い地域（田村の一部に47.6%）が存在する。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～本厚木駅を結ぶ路線が区内を南北に運行している。
移動実態 及び 公共交通に 対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動において、バスの利用割合が他地区と比較して高い。 ・バス停勢圏は南北方向の幹線道路沿いをカバーしているが、北部や相模川沿い等に交通空白地域が存在する。また、北部や東部の一部に交通不便地域が存在する。 ・バスを乗り継ぐ割合が高く、乗り継ぎの時間に対する抵抗感が高い。 ・公共交通の施策に対しては、平塚駅～本厚木駅の路線バス拡充が重要とする割合が高い。また、ツインシティ大神地区のまちづくりに関連して、平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通導入を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要とする割合が比較的高い。

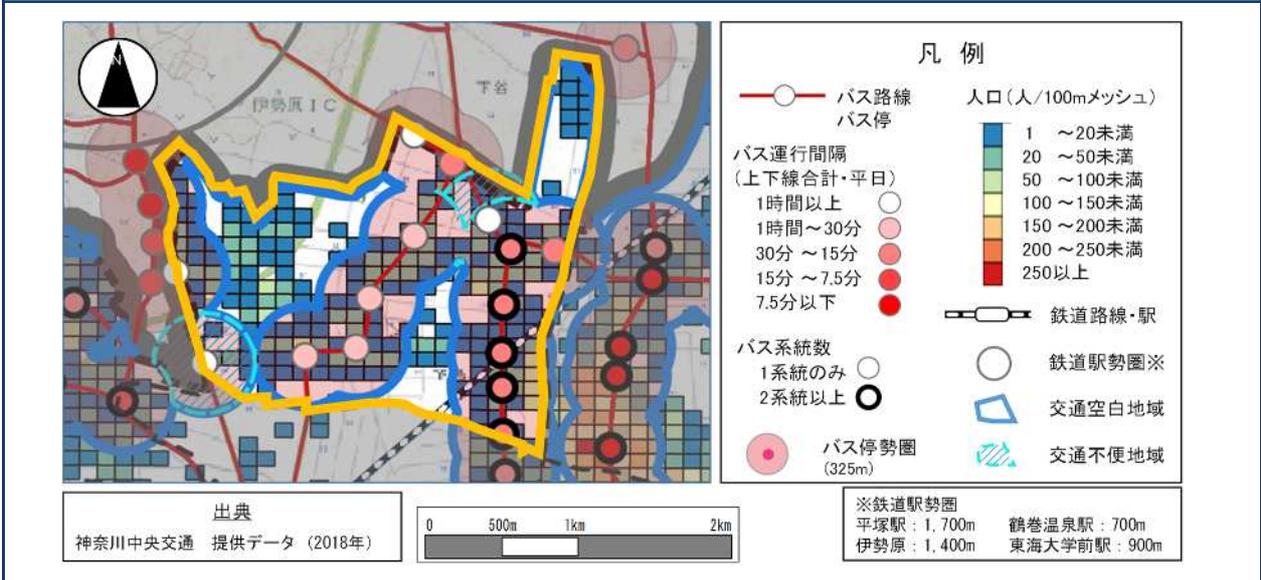
< 地区別課題 >	
公共交通に おける課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～本厚木駅を結ぶバスの路線としての公共交通軸については、ツインシティ大神地区のまちびらきを見据えて公共交通体系（新公共交通システムや公共交通の走行空間）の整備・強化を検討する必要がある。 ・その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 ・一部に交通空白地域や交通不便地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 ・交通結節点（主要なバス停等）の整備・強化、改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(6) 城島地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> 「中部地域」に位置し、平坦な地形が多く、一部は丘陵地となっている。
土地利用及び施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 住宅は地域の一部に密集していて、地区の多くに農地が広がっている。 県道606号（大島明石）が東側に整備されている。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約0.4万人（人口密度：976人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合は34.9%となっている。 高齢化率の高い地域（下島37.9%）が存在する。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 主に南北方向に移動するバス路線が運行しているが、バス停の数や運行間隔、バス系統数は他地区と比べて少ない状況にある。
移動実態及び公共交通に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 西部や北部、中央部の一部に交通空白地域や交通不便地域が存在する。 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い。 バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 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）を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要とする割合が比較的高い。



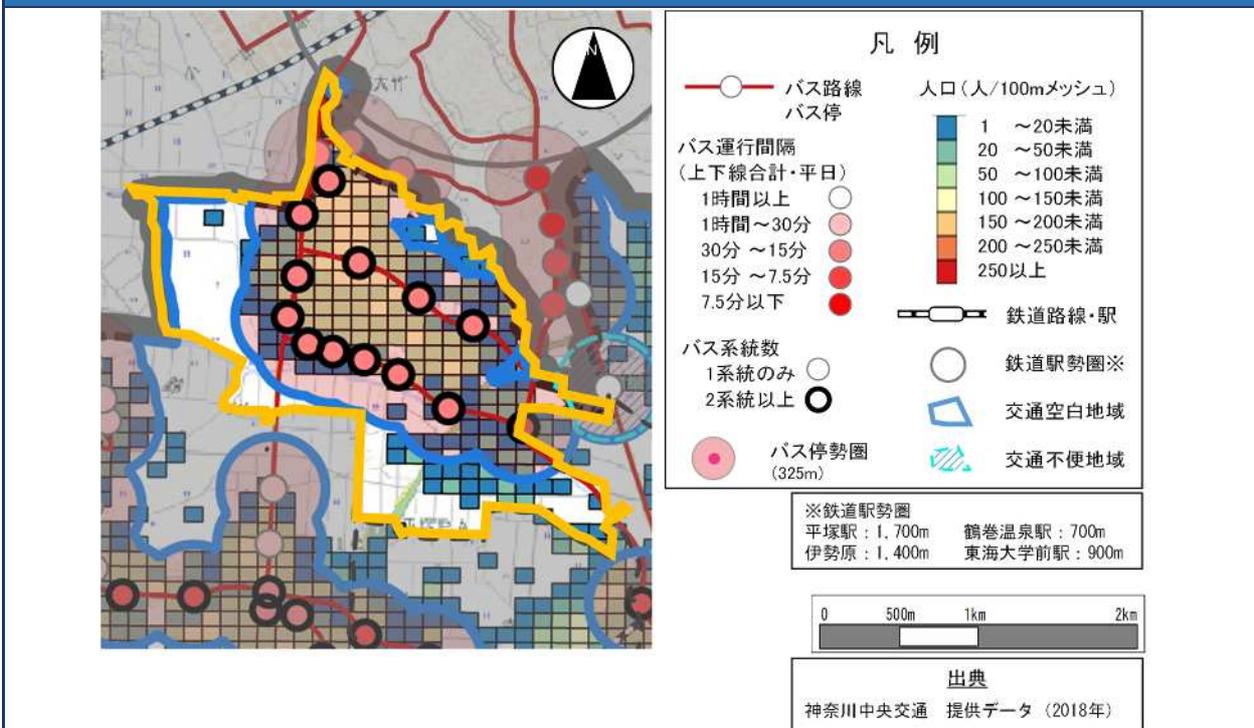
< 地区別課題 >	
公共交通における課題	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～伊勢原駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 一部に交通空白地域や交通不便地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(7) 岡崎地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> 「中部地域」に位置し、丘陵地が多く、一部は平坦な地形となっている。
土地利用及び施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 地区の北部や中央部には住宅系用地が配置されているほか、その他は農地が広がっている。 道路網は、南北方向に県道63号（相模原大磯）が整備されており、広域自動車道である国道271号（小田原厚木道路）が地区内を東西方向に横断している。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約0.9万人（人口密度：2,453人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合は32.4%となっている。 高齢化率の高い地域（ふじみ野46.0～47.0%）が存在する。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 南北方向と東西方向に移動するバス路線がそれぞれ運行しているが、運行間隔は比較的長い。
移動実態及び公共交通に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 南部や西部（大部分は農地）の一部に交通空白地域が存在する。 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い。 バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 路線バスの運行間隔、路線バス拡充（平塚駅～伊勢原駅）を重要とする割合が高い。



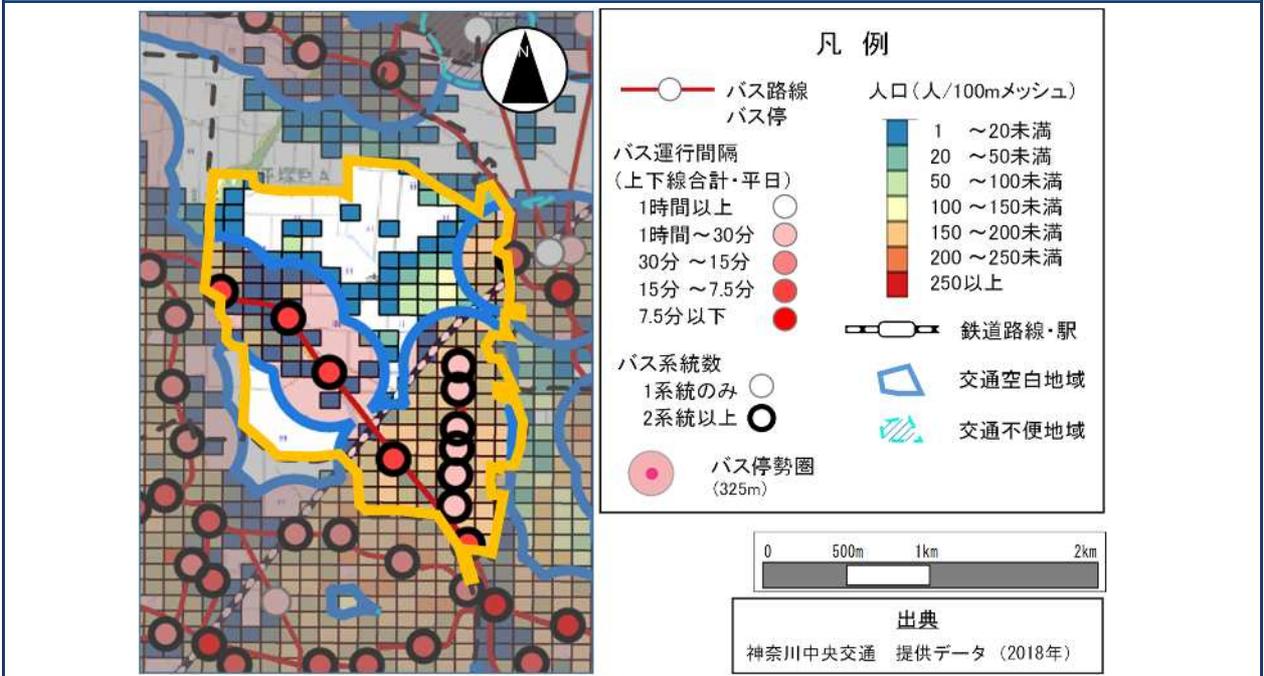
< 地区別課題 >	
公共交通における課題	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～伊勢原駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 一部に交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(8) 金田地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> 「中部地域」に位置し、大部分が平坦な地形となっている。
土地利用及び施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 東海道新幹線の軌道を境に、概ね南部に住宅系用地が多く、北部に農地が広がっている。 金目川沿いに県道62号（平塚秦野）が整備されている。 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）」がある。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約1.0万人（人口密度：3,469人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合は27.4%となっている。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 県道62号（平塚秦野）に沿って運行するバス路線と、金田公民館まで運行するバス路線がある。
移動実態及び公共交通に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 北部の一部に交通空白地域が存在する。 バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 路線バスの運行間隔、路線バス拡充（平塚駅～伊勢原駅）を重要とする割合が高い。その他に、東西方向のバスの新規運行を重要とする割合が比較的高い。



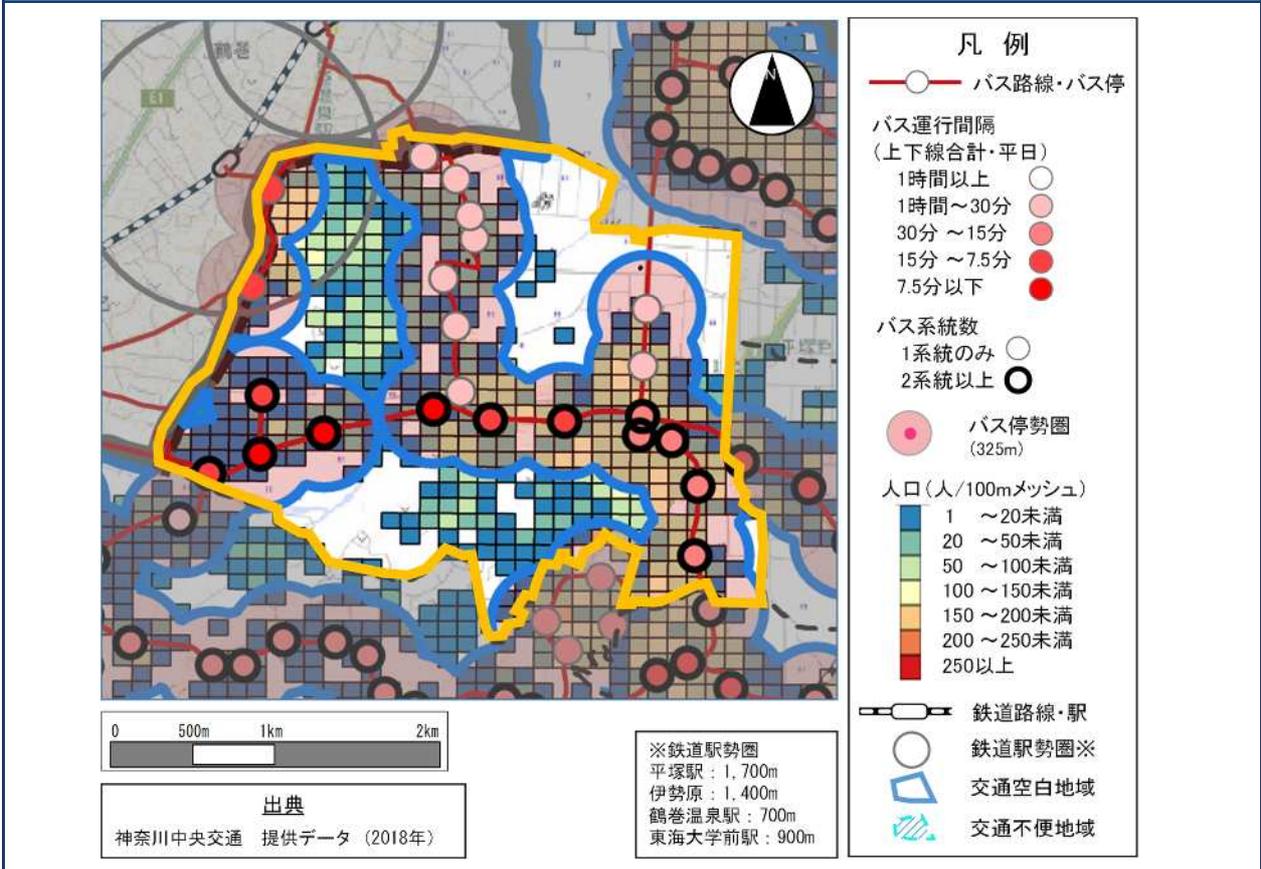
< 地区別課題 >	
公共交通における課題	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～秦野駅を結ぶバス路線が運行していることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 その他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 一部に交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(9) 金目地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・ 関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境と調和した地域づくりを進める。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・「西部地域」に位置し、北西部と南部を中心に丘陵地が広がり、それ以外は大部分が平坦な地形となっている。
土地利用 及び 施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・小田急小田原線東海大学前駅（秦野市）が地区の北西部に位置する。 ・金目川沿いに県道62号（平塚秦野）が整備されている。 ・地区の北西部に東海大学が立地し、東海大学前駅や主要幹線道路の周辺に住宅系用地が配置されているほか、北東部と南部に農地が多く広がっている。 ・「真田・北金目特定土地区画整理事業」（計画人口7,300人）や「真田特定土地区画整理事業」（計画人口1,400人）が完了し、大幅に人口が増加している。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約2.0万人（人口密度：2,739人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合が、25.9%となっている。 ・高齢化率の高い地域（千須谷40.5%等）が存在する。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～秦野駅を運行するバス路線が主であるが、一部、東海大学～鶴巻温泉駅まで運行するバス路線がある。
移移動実態 及び 公共交通に 対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・北西部や南部の一部に交通空白地域が存在する。 ・日常生活の移動において、近隣市の駅利用が想定されることから、鉄道の利用割合が特に高く、小田急小田原線の東海大学前駅等の利用から、路線バス拡充（平塚駅～東海大学前駅）を重要とする割合が高い。 ・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い。 ・バス運行本数が少ないこともあり、バス運行間隔が長いことに対して許容する傾向にある。 ・バス利用としては、バスを乗り継ぐ割合が高い。



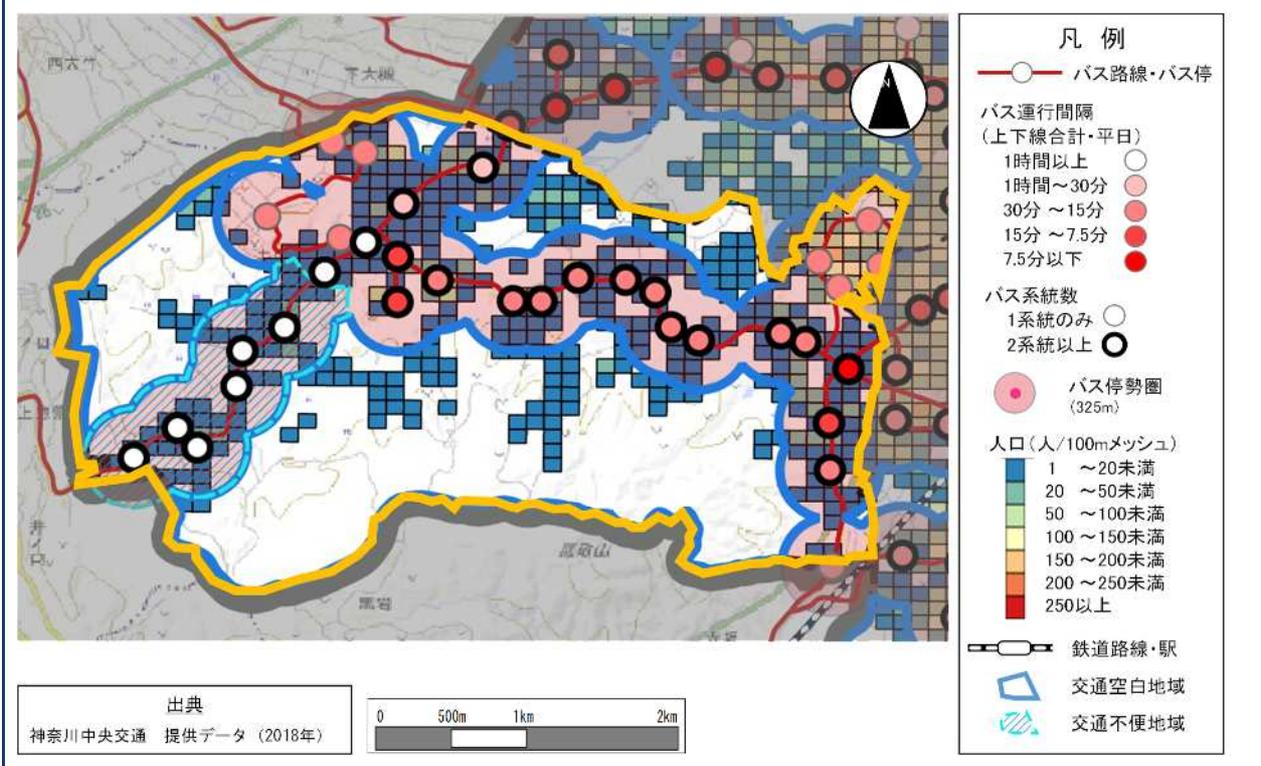
< 地区別課題 >	
公共交通に おける課題	<ul style="list-style-type: none"> ・真田、北金目の土地区画整理事業の完了に伴う人口増加や、平塚駅～東海大学前駅を結ぶバス路線拡充が重要視されていることから、重要度の高い路線として公共交通軸の整備・強化について検討する必要がある。 ・一部に交通空白地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 ・交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。

(10) 土沢地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >

上位計画・ 関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境と調和した地域づくりを進める。 ・平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・「西部地域」に位置し、丘陵地が多く広がっている。
土地利用 及び 施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の西部に神奈川大学が立地し、地区内を東西に横断する幹線道路の周辺に住宅が密集していて、地区の多くに農地や山林が広がっている。 ・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。 ・めぐみが丘では大幅に人口が増加している。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内人口は約0.7万人（人口密度：604人/km²）である。 ・65歳以上の高齢者割合は26.6%となっている。 ・高齢化率の高い地域（上吉沢39.3%、土屋37.9%）が存在する。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～めぐみが丘、神奈川大学、秦野駅まで運行するバス路線がある。
移動実態 及び 公共交通に 対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・南部（大部分は山林）や北東部、北西部に交通空白地域が存在する。 ・南西部の一部に交通不便地域が存在する。 ・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い。 ・乗用車の利用割合が特に多い地区である。 ・自宅からバス停までの徒歩移動圏域を5分以内とするニーズが高い。



< 地区別課題 >

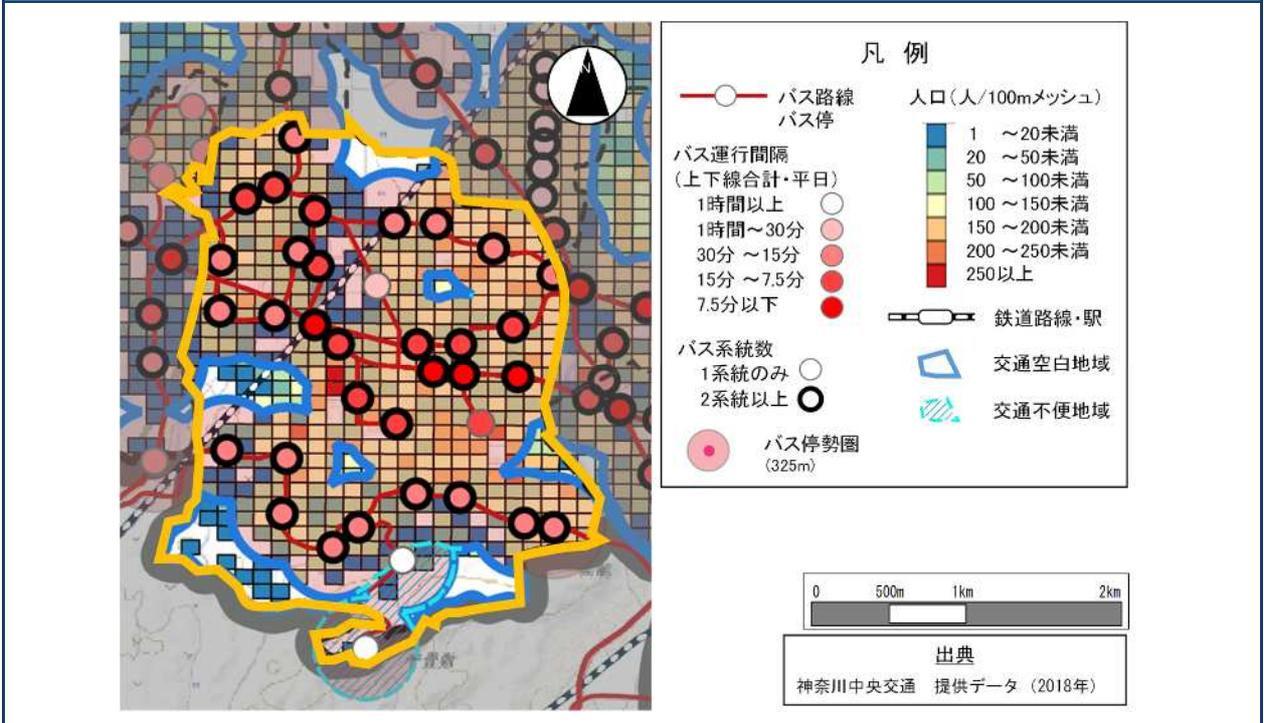
公共交通に おける課題	<ul style="list-style-type: none"> ・平塚駅～秦野駅等、既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 ・神奈川大学の学部移転が予定されていることから、将来的にバス利用状況が変化することも踏まえて、交通空白地域や交通不便地域への対策の検討が必要となる。 ・交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 ・公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。
----------------	--

(11) 旭地区

< 位置図 >



< バス路線網 >



< 現況整理 >	
上位計画・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅を中心とした交通体系では、平塚駅から約1～3kmの圏域を「自転車・バス圏」、平塚駅から約3km以遠の圏域を「バス圏」に位置づけられている。
位置・地勢	<ul style="list-style-type: none"> 「旭地域」に位置し、西部と南部を中心に丘陵地が広がり、それ以外は大部分が平坦な地形となっている。 地区の南部に観光地の湘南平が位置する。
土地利用及び施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 地区内を東西に横断する幹線道路の沿道には、商業・業務用地が集積し、日向岡等を中心に住宅系用地が広がるほか、一部農地が配置されている。 地区の中央部に位置する高村団地では、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いて、本市でも地域医療福祉拠点整備モデル地区として位置づけ、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。
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 地区内人口は約4.1万人（人口密度：6,219人/km²）である。 65歳以上の高齢者割合が、28.7%となっている。 高齢化率の高い地域（高村55.2%等）が存在する。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 地区内を多くのバス路線が運行していて、バス運行間隔やバス系統数は比較的多くなっている。 平塚駅から湘南平までを結ぶバス路線が運行している。
移動実態及び公共交通に対するニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 一部に交通空白地域や交通不便地域が存在する。ただし、南部の交通空白地域及び交通不便地域は、大半が山林となっている。 日常生活の移動において、他地区と比較して、バスの利用割合が高い。また、バス停の待合環境、施設整備を重要とする割合が高い。



< 地区別課題 >	
公共交通における課題	<ul style="list-style-type: none"> 平塚駅～秦野駅等、既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要がある。 一部に交通空白地域や交通不便地域が存在することから、対策の検討が必要となる。 交通結節点（主要なバス停等）の整備、改善を検討する必要がある。 公共交通を確保・維持するため、利用促進を働きかける必要がある。