



平塚市地域公共交通網形成計画

概要版



令和元年（2019年）5月
平塚市

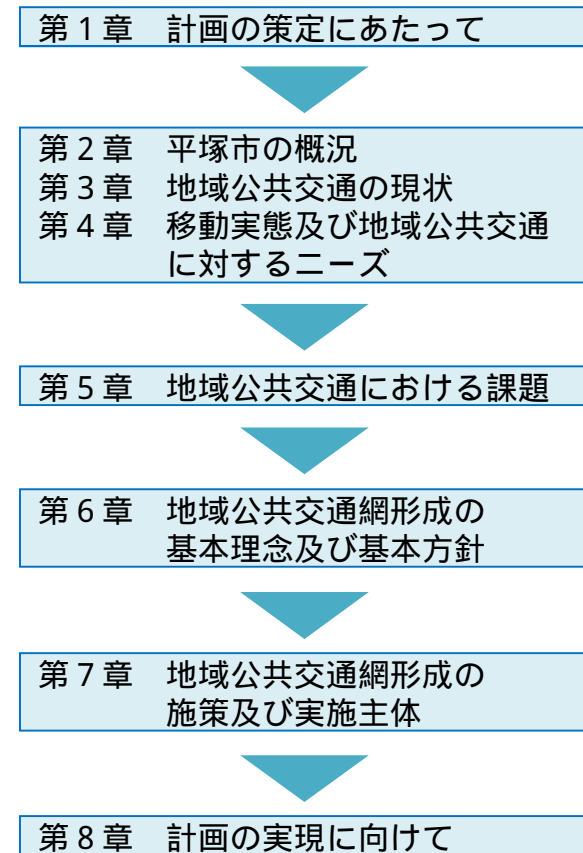
1. 計画の策定にあたって

平塚市地域公共交通網形成計画の目的や位置付け、計画の概要等を以下に示します。

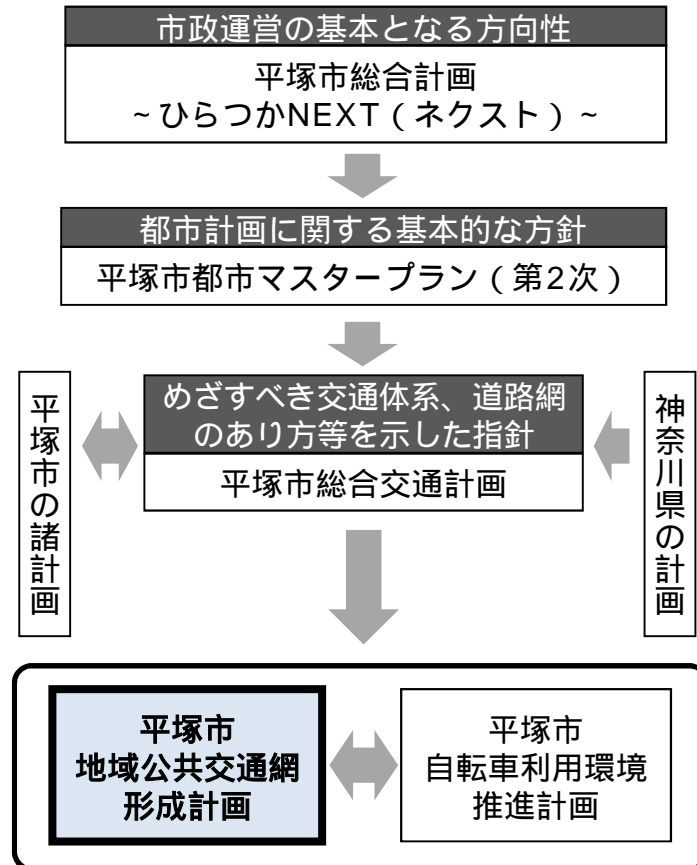
- 策定の背景**
 - 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成26年)の改正により、地方公共団体が中心となって公共交通ネットワーク全体を示す「地域公共交通網形成計画」の策定が可能となりました。
- 目的**
 - 地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえて、市民、交通事業者、行政機関等が連携して、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通を実現することを目的とします。
- 計画の位置づけ**
 - 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、各種の上位計画及び関連計画との整合を図りながら、「平塚市総合交通計画」を支える役割を担う地域公共交通のマスタープランの位置づけとなります。
- 計画の対象区域**
 - 平塚市全域及び公共交通によって接続される隣接市町の一部についても検討対象に含めます。
- 計画の期間**
 - 上位計画である平塚市総合交通計画の目標年次とあわせ令和元年度(2019年度)～令和9年度(2027年度)までの9年間とします。

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。

計画の概要



計画の体系



2. 平塚市の概況

位置・地勢

- 東京から南西に約60km、神奈川県南部の中央に位置します。
- 市域の大部分が平坦な地形であり、北西部に一部丘陵地があります。

土地利用・施設立地

- 平塚駅に近い地域と幹線道路の沿道周辺を中心に市街地が形成されていますが、道路密度が低い郊外部にも住宅地が点在しています。
- 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は、幹線道路の間隔が広がっています。
- 主要な施設等は、平塚駅周辺に多く立地していますが、郊外部にも点在しています。
- 「真田、北金目のまちづくり」や「ツインシティ大神地区のまちづくり」等、各地区でそれぞれのまちづくりが進められています。

人口動向

- 人口は既に減少局面に入っており、今後も減少が見込まれます。
- 老年人口(65歳以上)は増加傾向にあります。

3. 地域公共交通の現状

鉄道

- 平塚駅が市内唯一の鉄道駅であり、1日約6.2万人が利用しています。
- 横浜市、川崎市、東京都心へ約60分以内で移動が可能です。
- 市内から近隣市を通過する小田急小田原線やJR相模線の一定の利用があります。

バス

- 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。
- 市街地や近隣市の鉄道駅への路線は、運行本数及び系統数が比較的多くなっています。
- 郊外部の一部の路線や東西方向の路線は、運行本数が少なくなっています。

タクシー

- 人口あたりのタクシー台数は、近隣市と比較して多くなっています。
- UDタクシーの導入状況は4.5%ですが、近隣市と比較して導入が進んでいます。

4. 移動実態及び地域公共交通に対するニーズ

移動実態

- 乗用車の利用割合は、全地区で高くなっています。
- 鉄道の利用割合は、海岸地区、平塚地区、金目地区で高くなっています。
- バスの利用割合は、通勤での利用が最も高く、近隣市への移動は厚木市への動きが最も多くなっています。

地域公共交通に対するニーズ

- 駅から離れた郊外部では、地域公共交通を不便と感じている割合が高くなっています。
- 自宅からバス停までの歩行時間は、多くの方が徒歩5分以内を望まれています。
- バス停の施設は、上屋とベンチの整備を求める割合が高く、駅から離れた郊外部では、駐輪場の整備を求める割合が高くなっています。
- 各地区に、バス停から離れた「交通空白地域」やバスの運行本数が少ない「交通不便地域」が点在しています。

5. 地域公共交通における課題

現状整理を踏まえて、平塚市の地域公共交通における課題を示します。

現況整理と課題のまとめ(イメージ図)

《平塚市全体の課題のまとめ》

- 市内唯一の鉄道駅である平塚駅における鉄道の利便性をさらに向上させる必要があります。
- 主要なバス路線(南北都市軸を含む)の整備・強化及びその他の既存バス路線の確保・維持、改善を図る必要があります。
- 交通空白地域及び交通不便地域における移動手段を確保する必要があります。
- 交通施設のバリアフリー化を推進する必要があります。
- 主要なバス停等における交通結節点の機能を向上させる必要があります。
- 地域公共交通の利用促進を図る必要があります。



交通空白地域：平塚市域において、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、バス停勢圏のうち、バス運行本数が30本/日 を超えるバス停勢圏に含まれない地域
 バス停の1日あたりの運行本数の合計(平日7時~22時の15時間、上下線の合計を想定)が30便を、1時間あたりに換算した場合、1時間に1便の運行となります。
 1時間に1便未満となるバス停の徒歩移動圏を、交通不便地域に設定します。

6. 地域公共交通網形成の基本理念及び基本方針

基本理念と基本方針、地域公共交通ネットワークの形成イメージを示します。

基本理念

地域をつなぐ誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

- 自立的な地域生活圏を形成するため、広域の移動手段である鉄道や市内及び近隣市への移動手段の中心であるバス等の公共交通の利便性を高めるとともに、身近で利用しやすい自転車の活用を推進することで、地域をつなぐ公共交通ネットワークの形成を図ります。
- そのために、関係機関と連携し、地域特性に応じた公共交通の整備・強化、確保・維持、改善とともに、バリアフリーの視点を踏まえた誰もが利用しやすい環境整備等を進めることで利用促進を図り、持続可能な公共交通を目指します。

基本方針

基本方針（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移動を支えるとともに、市外からの来訪者（交流人口）をさらに増加させるため、広域の移動を担う**鉄道の利便性向上**を目指す活動を継続します。
- 市内唯一の鉄道駅である平塚駅（南の核）と、近隣市に位置するターミナル駅とを結ぶ充実したバス路線について、**一部の開設されていない路線を新規に開設する準備・検討を進めるとともに、ツインシティ大神地区（北の核）とを結ぶ南北都市軸における強固な公共交通軸の形成を進めます。**併せて、さらなる利便性の向上を目指して、**定時性・速達性を高めるための施策**に取り組みます。

基本方針（２） 公共交通の利用が不便な地域への対応

- 市内の公共交通の根幹である**既存バス路線**について、**路線の確保・維持、改善を図ることで、東西方向や観光地への路線等、必要な移動手段の確保に努めます。**
- **バス停から離れた『公共交通空白地域』や、バスの運行本数が少ない『公共交通不便地域』、及びその周辺における移動手段の確保に努めます。**

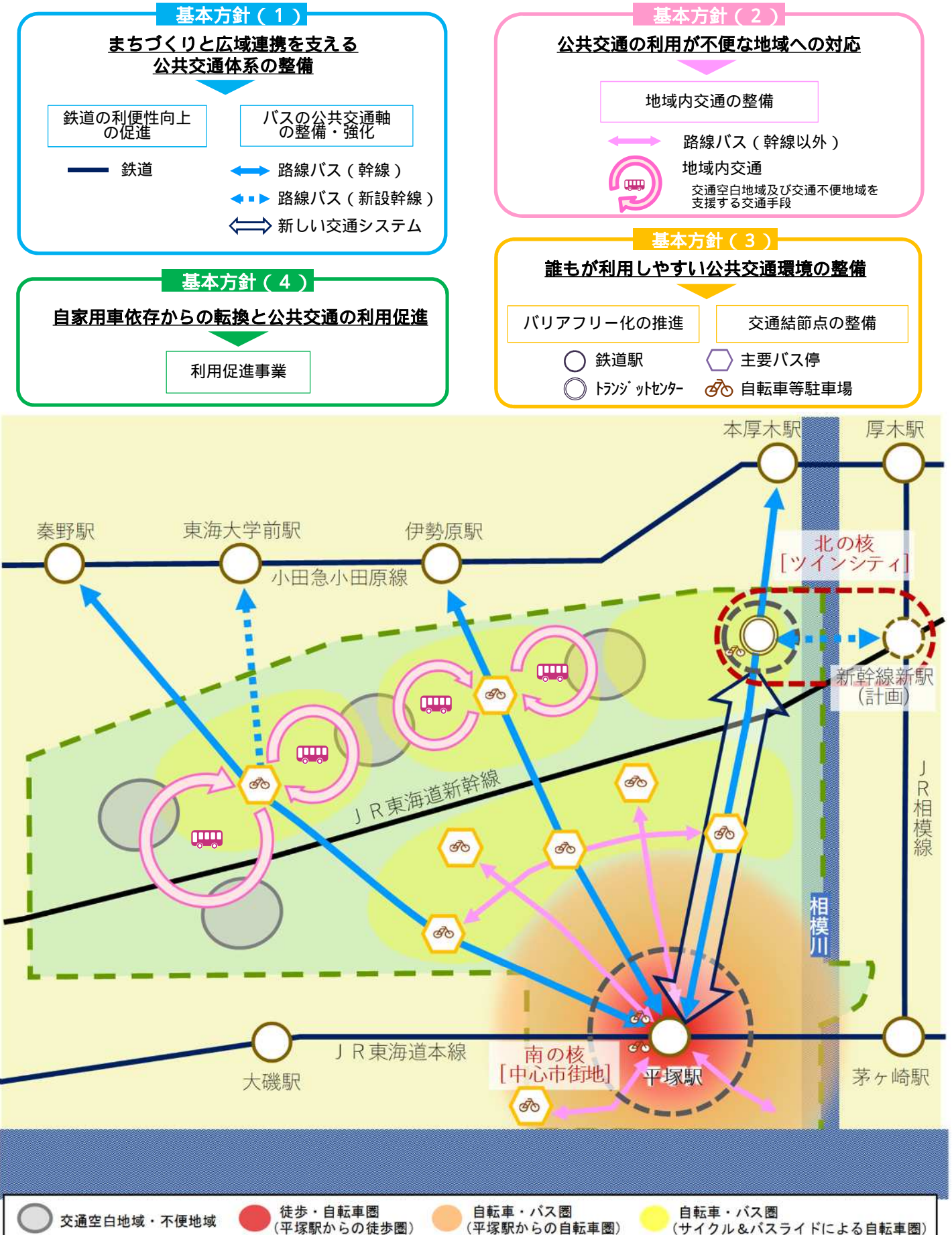
基本方針（３） 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- 高齢者や障がい者をはじめ、誰もが無理なく移動できるようにするため、**公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化等、円滑に公共交通が利用できる環境整備**に取り組みます。
- ターミナル駅以外の主要なバス停等について、**交通結節点としての機能を向上させるための施策**に取り組みます。

基本方針（４） 自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進

- 基本方針（１）・（２）・（３）に掲げる公共交通の利便性を向上させる**ハード施策を着実に推進し、公共交通の利用促進につながるソフト施策も併せて実施**することで、高齢者や障がい者、児童生徒など自家用車を持たず移動が制約される方々の交通の利便性向上と、道路渋滞の緩和による環境負荷の低減が期待される自家用車依存からの転換を図ります。

地域をつなぐ誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通ネットワークの形成（イメージ図）



7. 地域公共交通網形成の施策

基本方針ごとの施策体系、施策メニュー、施策内容を示します。

基本方針（1）まちづくりと広域連携を支える公共交通体系の整備

施策体系	施策メニュー	具体の施策内容
鉄道の利便性向上の促進	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線の利便性向上の促進 鉄道駅の新設・延伸の促進 	J R 東海道貨物線の旅客線化 / J R 根岸線の平塚駅までの乗り入れ / J R 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
バスの公共交通軸の整備・強化	<ul style="list-style-type: none"> 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
	<ul style="list-style-type: none"> 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
	<ul style="list-style-type: none"> 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 / バスベイの整備

基本方針（2）公共交通の利用が不便な地域への対応

施策体系	施策メニュー	具体の施策内容
地域内交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> 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>

基本方針（3）誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

施策体系	施策メニュー	具体の施策内容
バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 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
交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> バス停の待合い環境改善 	バス停上屋等の整備
	<ul style="list-style-type: none"> 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

基本方針（4）自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進

施策体系	施策メニュー	具体の施策内容
利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> 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
	<ul style="list-style-type: none"> 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
	<ul style="list-style-type: none"> 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
	<ul style="list-style-type: none"> 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

8. 計画の実現に向けて

- 本計画に関係する各主体で構成された会議を開催し、各事業者との連携を強化
- 各施策の進捗状況や目標の達成状況等を評価・検証し、必要に応じて見直し改善
- 中間年度となる概ね5年目を目途に必要なに応じて中間評価を実施