



平塚市地域公共交通網形成計画 一部改訂



令和 7 年(2025年)3 月
平 塚 市

(1)既存ページの修正(追記)

(2)-①-1 施策体系・施策メニュー	(2) 公共交通の利用が不便な地域への対応 ①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
対象地域・箇所	・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
施策のねらい	【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。 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。 【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。 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。 【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。 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。 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。（本取組については後述。施策(2)-①-2に位置づけ）
施策内容	<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 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、居住地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。 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。

(2)既存ページの修正(一部削除)

		<参考1> ・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） （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。 （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。										
役割 実施主体と	実施主体	・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	・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										
		路線バス以外の地域内移動手段の確保										

(3)新規ページの追加

第7章 地域公共交通網形成の施策及び実施主体

(2)-① -2 施策体系・施策メニュー		(2)公共交通の利用が不便な地域への対応 ①地域内交通の整備 ◇既存路線バスの確保・維持、改善			
対象地域・箇所		・平塚駅南口エリア			
施策の背景		【取組みの背景】 市内の路線網は平塚駅を中心に約 70 系統運転されていますが、運転士不足が深刻化する中、バス路線の確保・維持が最重要課題となっています。 【取組み方針】 平塚駅南側エリアに自動運転バスを導入し、ねん出した運転士を平塚駅北側エリアに再配置することで、運転士不足解消の一助とします。			
施策内容		<路線バスへの自動運転技術導入> ・自動運転レベル4に向けた自動運転バス実証実験の実施 バス事業者とともに、平塚駅南口の既存路線の自動運転化を進めるため、大型路線バス車両による自動運転実証実験を進め、令和9年度までに1路線で自動運転レベル4を実現することを目指します。 まずは既存バス路線である平15系統(平塚駅南口～すみれ平～平塚駅南口)の自動運転化を進め、将来的に平塚駅南口エリア全体のバス路線を自動運転化することで、運転士不足解消の一助となり、本市全体のバス路線の確保・維持につなげます。 ・平塚駅南口駅前ロータリーの改修 平塚駅南口駅前ロータリーは、バス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者等の交通動線が複雑に交錯し、安全面と自動運転バスの走行に課題があります。このため、自動運転バスの導入を契機として、これらの混在する導線を可能な限り解消するため、駅前ロータリーの改修を進めていきます。			
役割	実施主体	・平塚市 ⇒ 実証実験の事業主体 ・バス事業者 ⇒ 実証実験の管理運営、自動運転バスの運転 ・道路管理者 ⇒ 道路許可(占用許可等) ・交通管理者 ⇒ 交通協議 ・運輸局 ⇒ 自動運転レベル4に向けた審査、許認可等			
	協力 協議・調整				
スケジュール			2025	2026	2027
		自動運転バス実証実験の実施	自動運転レベル4認可		
		平塚駅南口駅前ロータリー改修	調査設計等		

※整備時期等は関係機関との調整による