

平塚市総合交通計画等の改訂について

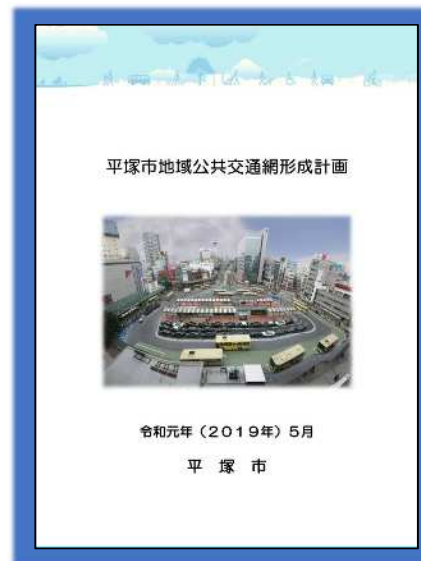
■改訂する計画

本市交通政策課が所管する計画のうち、平塚市総合交通計画、平塚市地域公共交通網形成計画、平塚市自転車活用推進計画が2027年度(令和9年度)に計画期間が満了することから改訂を実施する予定です。

また、本市まちづくり政策課が所管する上位計画である平塚市都市マスタープラン(第2次)も同時期に計画期間が満了することから、連携して改訂作業を実施するほか、関連計画である平塚市立地適正化計画、平塚駅周辺地区将来構想、平塚市バリアフリー基本構想と整合します。



平塚市総合交通計画
2010年(平成22)年4月～
2028年(令和10)年3月



平塚市地域公共交通網形成計画
2019年(令和元)年5月～
2028年(令和10)年3月

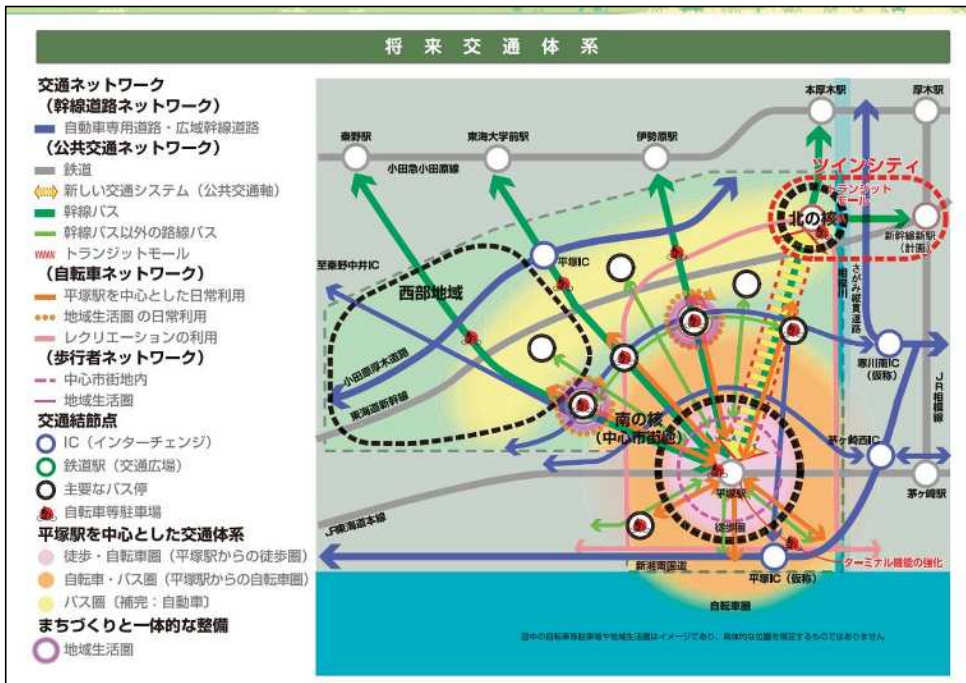


平塚市自転車活用推進計画
2020年(令和2)年3月策定～
2028年(令和10)年3月

平塚市総合交通計画等の改訂について

■平塚市総合交通計画の概要

これからの高齢化、人口減少社会の到来、地球環境の保全に向け、各交通機関の連携、関係者との協働のもと、交通の円滑化と環境に対する負荷の軽減を図り、安全で円滑な交通を実現するため、道路網、鉄道網、バス網、自転車の利用促進や各交通機関の適切な役割分担や周辺環境にも配慮した交通施設整備など、自家用車に過度に依存しない交通体系を示した指針です。



将来交通体系



将来交通体系の構築に向けた取組み方策



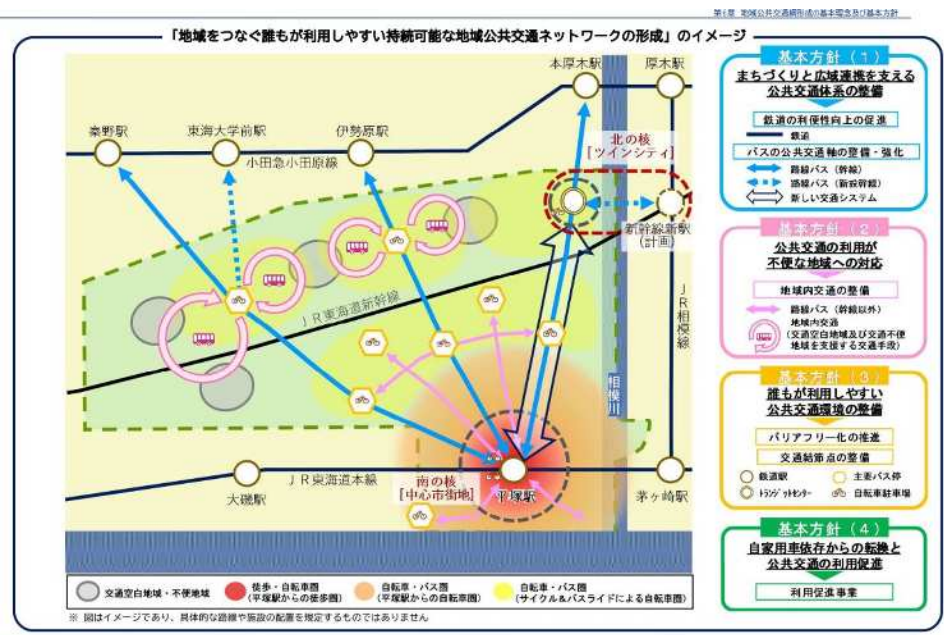
交通戦略プラン

平塚市総合交通計画等の改訂について

■平塚市地域公共交通網形成計画の概要

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく計画で、本市の地域公共交通に関するマスタープランで、公共交通の利便性を向上させるハード施策や公共交通の利用促進につながるソフト施策の実施を定めています。

なお、国の法改正により、従来のバス路線等に加えて、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込み、定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化した「地域公共交通計画」に移行する必要があります。

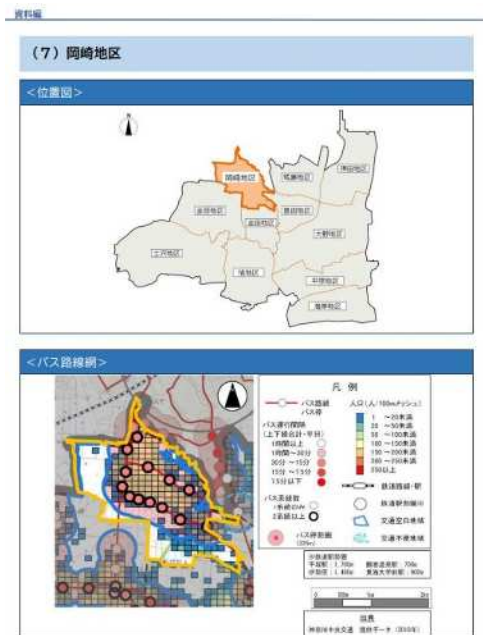


地域をつなぐ誰もが利用しやすい
持続可能な地域公共交通ネットワークのイメージ

第7章 地域公共交通網形成の施策及び実施主体

(3) 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備 の交通結節点の整備 1. バス停の待合環境改善	
対象地域・箇所	・利用者の多い主要バス停 ・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】 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構造のみという状況となっており、雨風や直射日光が避けられないほか、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。 【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。 【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、バス停の待合環境の改善を図ります。
施策内容	＜バス停の待合環境改善＞ バス停の待合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ことから、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。
実施主体	実施主体 ・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 ・道路管理者 ⇒ 道路協議(占用許可) ・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	実施 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 バス停の待合環境改善 条件・整備地等検討 ⇒ 用地確保・整備・運用

地域公共交通網形成の施策及び実施主体



地区ごとの現況整理と課題のまとめ

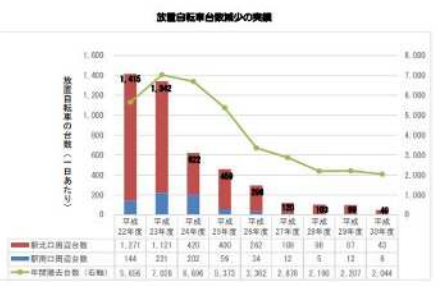
平塚市総合交通計画等の改訂について

■平塚市自転車活用推進計画の概要

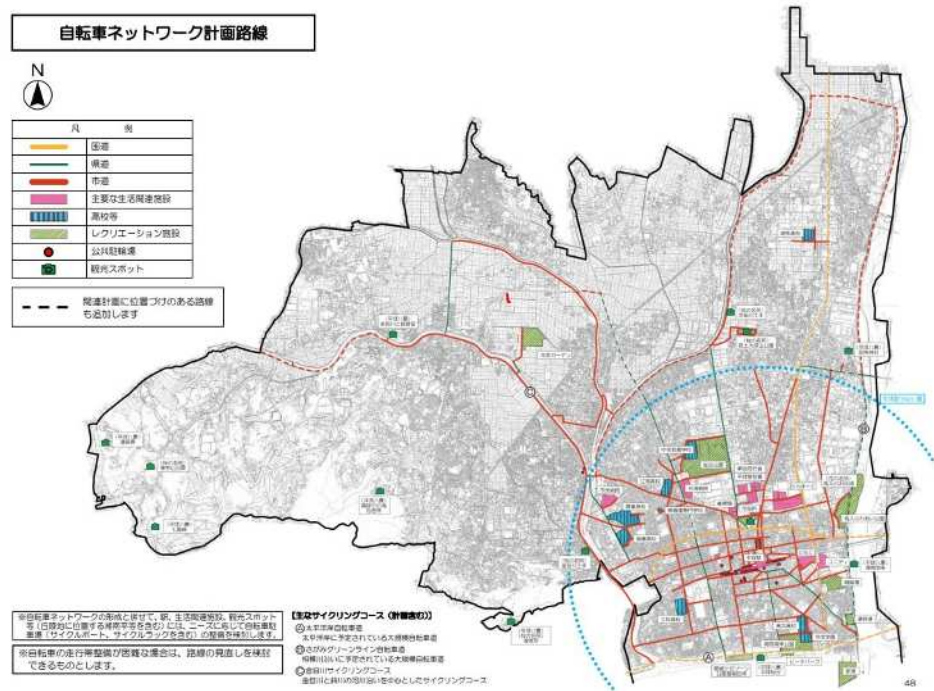
「自転車活用推進法」第11条に基づく計画で、自転車の走行環境整備(走る)、自転車の駐輪環境整備(停める)、自転車を安全に利用するための交通ルール・マナー啓発(守る)、まちの活性化に繋がるような自転車活用の推進(活かす)のハード施策及びソフト施策に、本市をはじめとする関係者が一体となって取り組むことを規定しています。



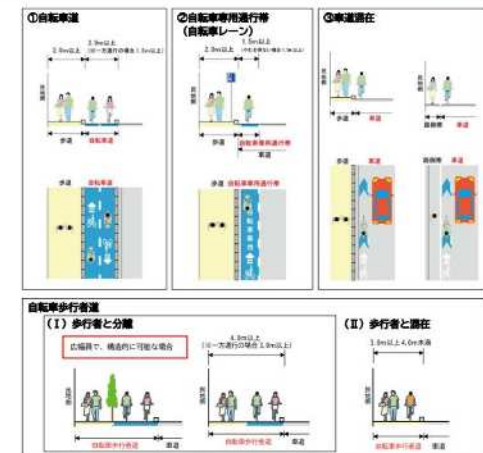
2-2 平塚駅周辺の駐輪状況
(1) 駅周辺の駐輪対策のこれまで
本市では、通勤や通学あるいは私事などの目的で平塚駅周辺へ行く際に、多くの方が自転車を交通手段として利用しています。しかしながら、駐輪場の不足や駐輪マナーの欠如などから、大量の自転車が路上などに放置され、防災活動や歩行者の通行、また都市の美観などに支障をきたしてきました。
そのため、公共の場における自転車の放置防止を目的として、昭和58年に「平塚市自転車の放置防止に関する条例」を制定し、平塚駅周辺を自転車放置禁止区域として定め、放置自転車の除去を実施するほか、大型店舗等に対する自転車駐輪場設置の義務付けなどの対策に取り組むとともに、悪徳活動や駐輪場の整備を進めてきました。また、公益財団法人平塚市まちづくり財団においても、独自に展開する都市型レンタサイクルを活用しながら、放置自転車の解消を図ってきました。さらにその後も、放置自転車の状況を時代ごとに検証し、自転車等放置禁止区域を拡大するなどの措置を実施し、平成22年1月にはさらなる問題に対応するため、「平塚駅周辺の駐輪対策について」を策定し、「自転車等駐輪場の整備」「放置自転車の除去徹底」「自転車利用マナーの向上」の3点を基本として、ハード、ソフトの両面から駐輪対策に取り組んできました。
また、平成27年3月には「平塚駅周辺の駐輪対策について」の方針を踏襲、改定した「平塚市自転車利用環境推進計画（既存自転車計画）」を策定し、自転車利用における課題を整理しながら駐輪対策に取り組んできました。
その結果、放置自転車は大幅な減少傾向にありますが、依然として駅周辺には放置自転車が見られます。



平塚市の都市交通の現状と自転車利用における課題



自転車ネットワーク計画路線



※1 既設の自転車歩行者道については、交通管理者と調整の上、公安委員会において普通自転車歩行者道の規制を解除し、歩道へ変更することを原則としますが、道路状況、沿道への出入り、自転車の相互通行が必要な箇所では、車道での整備とともに、併行的に既設の自転車歩行者道も併用できるものとします。
※2 自転車歩行者道を存続する場合は、幅員に応じて、(1)の歩行者との分離形態を検討します。また、特に安全対策が必要な場合には、注意喚起標識等の設置や速度表示等の安全対策を検討します。
※3 「ア」自転車の交通量が多いとは4,000台/日以上、「イ」自転車の交通量が多いとは500台/日以上、「ウ」歩行者の交通量が多いとは500人/日以上を目安とします。なお、「イ」、「ウ」は、安全かつ円滑な交通を確保するための自転車の通行を分離する必要がある場合に検討するものとします。

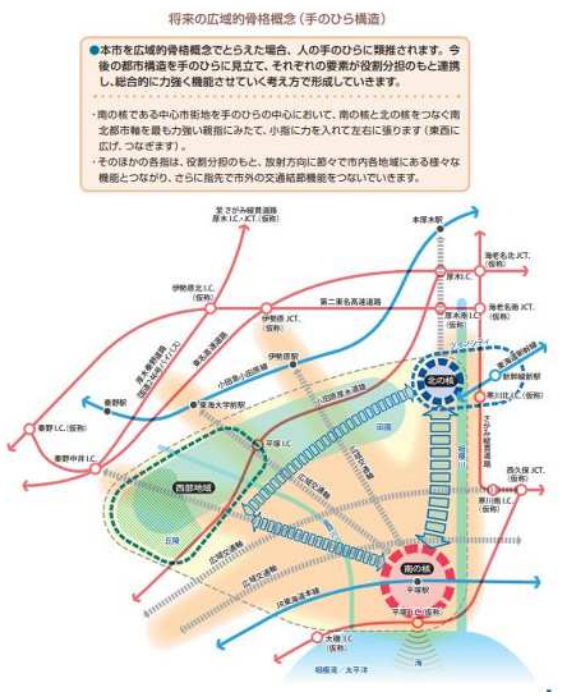
自転車走行空間の整備形態

平塚市総合交通計画等の改訂について

■関連計画 平塚市都市マスタープラン(第2次)の概要

「都市計画法」第18条の2に基づく計画で、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、総合計画の基本構想(市町村の建設に関する基本構想)に即して定めるものです。

また、市の都市づくりの指針として、めざすべき都市の姿を展望し、都市の目標とする将来都市像など、都市計画の基本的な方針を定め、交通分野については「道路と交通の整備方針」「地域の分野別方針」など、様々な方向性が示されています。



将来の広域的骨格概念

IV.2 道路と交通の整備方針

- (1) 課題**
 - 幹線道路整備の課題
 - 本市の都市計画道路の整備率は約60%であり、国道134号や国道129号を始め遅延している道路がみられます。特に国道134号は遅延解消のため通過交通にどう対応するかが課題です。
 - 主に市外とつなぐ広域交通機能を担う幹線道路では、東西方向の道路の不足への対応が課題です。また、主に市内の集散機能を担う幹線道路では、中心市街地、ツインシティ(大神地区)、西部地域などの主要な地域をつなぐ道路の整備や局所的な渋滞解消の円滑化が課題です。
 - 公共交通の課題
 - 路線バスは、平塚駅に集中していることからラッシュ時に混雑する場合があります。また、バス網の面では、バスの利用の不便な地域がみられます。バス交通の定時性確保やバス網の充実、誰もが利用しやすいバス停の整備や新たなバスターミナルの整備などが課題です。
- 歩行者空間、自転車利用環境の整備の課題
 - 高齢化に伴い、公共交通の必要性が高まるとともに、公共交通網の充実や身近な移動を可能にする地域交通の確保が課題です。
 - 歩行者や自転車利用者が円滑に移動できるよう、安全でバリアのない環境づくりが望まれます。
 - 本市は平坦な土地が多く、平成10年度に行われた東京都府県「パーソナルトリップ調査」によると、自転車利用は神奈川県平均の1.8倍もあります。環境にやさしい乗り物である自転車の一層の利用が望まれます。
- 平塚駅周辺における課題
 - 平塚駅周辺においては、自動車中心の道路、駐輪場不足、自転車の路上駐輪などが大きな問題となっています。このため、歩行者や自転車利用者が円滑に移動できるように、駐輪マナーの啓発や駐輪場の整備、放置自転車対策、自転車を利用する買い物客の駐輪対策、バリアフリーの推進などが課題です。



平塚駅北口広場



駅前大通り沿いの路上駐輪

道路と交通の整備方針

(4) 南部地域の分野別の方針

- ①道路と交通
 - 道路一般
 - 国道134号の慢性的な渋滞に対応するため、段階的な整備を進めます。
 - 平塚海岸野原など、未整備となっている都市計画道路の段階的な整備を進めます。
 - 安全で円滑な生活交通の確保のため、既存の道路空間をいかに再配分することにより、歩道や右折レーンを確保するなど、効率的で効果的な道路整備を進めます。
 - 平塚駅南口は、駅周辺の駐輪対策などあわせて、海に向かう玄関口にふさわしい広域整備を進めます。



平塚海岸野原(なぎさプロムナード)

- 歩行者空間、自転車利用環境
 - 平塚海岸野原(なぎさプロムナード)などを始め、歩行者や自転車利用者のため、安全に通行できる空間の確保や交通安全施設などの環境整備を進めます。
 - 自転車利用を進めるため、また、街なか観光の交通手段にもなるよう、既存の道路空間から自転車走行空間を創出し、自転車ネットワークの形成に努めます。中心地域(JR東海道線の北側)など、他地域とつなぐことも重視します。
- ②住まい環境
 - 住宅地
 - 地域全体に大きく広がる住居系市街地は、質の高い低中層住宅地として、居住環境を保全します。必要に応じて地区計画の導入を検討します。

- 住宅が密集し、道路などが不足しているところは、居住環境や防災性を高めるため、生活道路や下水道施設などの公共施設整備を進めます。
- 大浜地区は、居住環境や防災性を高めるため、生活道路などの公共施設整備を土地区画整理事業により進めます。
- 商業地・業務地
 - 平塚駅周辺は本市の南の核にふさわしい魅力ある商業施設やサービス施設などの立地を誘導し、土地の高度利用を進めます。
- 近隣商業地または沿道市街地
 - 地域生活に密着した身近な商店街は、商店街自体の維持と魅力づくりに向けた取組みを検討します。
- 工業地
 - 相模川沿いの工業系市街地は、工場外周部の緑化を誘導すると共に、工場生産環境を維持するため隣接する住宅地との調和を進めます。
- 公共施設整備
 - ひらつか市民活動センター、南部福祉会館、みなと子どもの家、地区公民館などの公共施設は、地域の様々な活動を支える拠点として、誰もがつかいやすいように施設の柔軟な運営と管理に努めます。



南部福祉会館

南部地域の分野別方針

平塚市総合交通計画等の改訂について

■関連計画 平塚市立地適正化計画(令和7年3月策定)の概要

「都市再生特別措置法」第81条に基づく計画で、都市計画マスタープランを補完。今後進展する人口減少・少子高齢化や、頻発・激甚化する自然災害に対応できるよう、住宅や公共施設、医療施設、商業施設など日常生活に必要な施設を適切な場所に配置し、それぞれを公共交通で結ぶことにより、コンパクト・プラス・ネットワークの便利で快適なまちづくりを進めることを目的とします。

第II章 立地適正化と拠点まちづくりの方針

第II章 立地適正化と拠点まちづくりの方針			
拠点の位置づけ	拠点名	拠点の位置づけの考え方	制度・法務上の考え方
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	市の中心、平塚駅と市役所の両方から、交通の便が最も高く、商業・文化・行政機能が集まる拠点	都市生活拠点の指定
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	市の中心、平塚駅と市役所の両方から、交通の便が最も高く、商業・文化・行政機能が集まる拠点	都市生活拠点の指定
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	市の中心、平塚駅と市役所の両方から、交通の便が最も高く、商業・文化・行政機能が集まる拠点	都市生活拠点の指定
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	市の中心、平塚駅と市役所の両方から、交通の便が最も高く、商業・文化・行政機能が集まる拠点	都市生活拠点の指定

図 拠点の配置方針



第III章 立地適正化と拠点まちづくりの方針

第III章 立地適正化と拠点まちづくりの方針			
方向	特性	確保・強化の方針	
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	2つの主要な移動拠点の確保・強化と、周辺地域の交通の便を向上させることにより、都市生活拠点としての機能を強化する。また、周辺地域の交通の便を向上させることにより、都市生活拠点としての機能を強化する。	
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	2つの主要な移動拠点の確保・強化と、周辺地域の交通の便を向上させることにより、都市生活拠点としての機能を強化する。また、周辺地域の交通の便を向上させることにより、都市生活拠点としての機能を強化する。	
都市生活拠点	平塚駅前・市役所周辺	2つの主要な移動拠点の確保・強化と、周辺地域の交通の便を向上させることにより、都市生活拠点としての機能を強化する。また、周辺地域の交通の便を向上させることにより、都市生活拠点としての機能を強化する。	

図 公共交通の主要なバス路線



立地適正化と拠点まちづくりの方針

第IV章 立地適正化と拠点まちづくりの方針

(3) 日常生活拠点

日常生活拠点は、交通結節点となるバス停周辺の利便性向上や、地域のにぎわいを創出する拠点まちづくりの支援等により、身近な生活拠点としてまちづくりを進めます。

日常生活拠点について、都市機能分布状況等から拠点として想定する地域の範囲を示します。水害や土砂災害のリスクが高いエリアに近接する拠点においては、「第IV章 防災対策」に示す防災まちづくりにより、拠点の安全性や機能の確保を図ります。

日常生活拠点のイメージ

日常生活拠点では、

- 「バス停周辺に、日常生活を支える生活利便施設や交流の場がある身近な生活とコミュニティの拠点」
- 「バスと自転車その他のモビリティとの乗り換え拠点や待合スペースがある便利な交通結節点」

を目指します。

施設利用や滞在・交流

移動・回遊

住まい

日常生活拠点のイメージ

日常生活拠点では、

- バス停周辺に、食料品や日用品を扱う店舗や診療所、子育て支援や介護支援など身近な生活利便施設や、公民館など身近なコミュニティの文化・交流スペースがある
- バス停の待合空間、店舗と交流スペースの併設、交流・防災・買い物支援など多目的に利用できる広場など地域交流の場がある
- バス停周辺の、サイクルバスやシェアモビリティなど地域内の移動を支える機能がある
- 周辺の生活利便施設や魅力資源を、安全・快適に回遊できる歩行環境がある
- 団地再生や良好な環境で住宅の流通促進など、ゆとりある住宅ストックが活かされている

第V章 実現化の戦略

1 実現のための基本的な誘導策

本計画を実現していくためには、各地の拠点づくりを進めるとともに、そこにアクセスする公共交通のネットワークを強化していくことが最も重要です。また、これらの施策の進捗を速めるためには、実施する地域ごとに住民や事業者とビジョンを共有していく必要があります。

ここでは、「地域を支える拠点づくり」「拠点にアクセスするネットワークの構築」「住宅ストックの活用と多様な住宅の供給・誘導」について、立地適正化の実現に必要な施策のイメージを示します。

(1) 地域を支える拠点づくり

① 市の生活拠点(平塚駅・市役所周辺、ツインシティ大塚地区)

- 中心生活拠点は多くの市民が訪れ、利用する場所です。建物の更新を促し居住と都市機能を醸成させていくとともに、魅力ある都市空間としての道路、広場の整備を進めます。
- 四隣的な公共交通手段を確保するとともに、自転車やバイクをコントロールする観点で、計画的な駐車場の配置と誘導を行います。
- 市としての魅力を高めるために、地域全体のマネジメントができる仕組みと体制を構築していきます。

都市機能と居住誘導

- 建替え・共同建築等を進め住宅と都市機能(商業・医療・福祉等)の誘導
- にぎわいを創出する店舗・サービス機能の誘導
- 高齢化に対応したモデル的な住宅の整備誘導

道路交通環境整備

- 平塚駅前地区の整備(駅前広場)
- 主要な通り沿いの歩行環境の快適化、沿道の街並み環境の整備(駅・市役所周辺)
- 駐車場の集約的整備と歩行者の安全確保(駅前広場)
- 駅前広場周辺の交通手段の確保
- パーク＆ライド機能の強化(大塚)
- 公園・広場の再整備(駅前広場)

計画とマネジメント

- エリアマネジメントの体制・仕組みづくりと推進(駅前広場)
- ショッピングセンター等と地域の連携・マネジメント(大塚)
- 建替え等を促進するための都市計画制度の活用

関連計画

- 平塚駅前地区再開発
- ツインシティ大塚地区まちづくりガイドライン

事業手法

- 市街地再開発事業、優良建築物等整備事業
- 都市構造再編成支援事業、まちなかワークス推進事業
- スマートウォール・スマートサイン等推進事業

実現化の戦略

平塚市総合交通計画等の改訂について

■関連計画 平塚駅周辺地区将来構想(令和7年3月策定)の概要

平塚駅周辺地区の将来のあるべき姿を共有し、民間の投資意欲を高め、敷地の共同化を推進し、持続可能なまちづくりを実現するため、平塚駅周辺地区の概ね20年後の将来像を示し、持続可能なまちづくりを実現するために策定したものです。



対象地域

2. まちづくりのコンセプト

平塚駅周辺地区をみんなのリビングに

～充実した日々の中にとまめきを感じられる
それぞれが居心地の良いまちづくり～

住民、働く人、遊びに来る人、事業を始める人など、誰もがそれぞれの生活にやりがいや楽しみを見出すことができるように、平塚駅周辺地区を家の中で家族が集まり、くつろぎ、様々な目的に合わせて過ごす「リビング」に育てます。

平塚駅周辺地区では、市民、事業者、行政が連携して多様な活動、交流が展開される空間や仕組みを地域課題や多様な人材、新技術などを活用して創出することで、様々な人が快適に安心して過ごし、充実した日々の中にとまめきを感じられる居心地の良い「リビング」のようなまちを目指してまいります。



まちづくりのコンセプト

様々な公共交通へ乗り換えやすく 海を感じる交流拠点



- ① 海を感じるイベントの開催 (R25)
- ② 多くの人が集まる機能を誘導 (R25)
- ③ 店舗・店舗と公共空間の一体的な活用のための建物更新 (R25)
- ④ 駅前広場など駅前広場に、対応したロータリー整備 (R25)

より快適に電車に乗り換えられる 平塚の活力を感じる新しい拠点



- ① 駅と一体的な活用による商業・文化空間の創出 (R25)
- ② 多くの人が集まる機能を誘導 (R25)
- ③ 駅周辺の商業施設と連携した活用 (R25)
- ④ 駅前広場と公共空間の一体的な活用のための建物更新 (R25)
- ⑤ 駅前広場など駅前広場に、対応したロータリー整備 (R25)

駅前広場の将来像

平塚市総合交通計画等の改訂について

■関連計画 平塚市バリアフリー基本構想(令和4年3月改定)の概要

公共交通の利便性や安全性の向上、移動しやすい環境整備、さらに、高齢者や障がい者等の特性を理解し助け合う心のバリアフリーを広めていく取組を位置付けたものです。

2.3 重点整備地区の設定

重点整備地区・生活関連経路の方針図を次のとおり設定します。

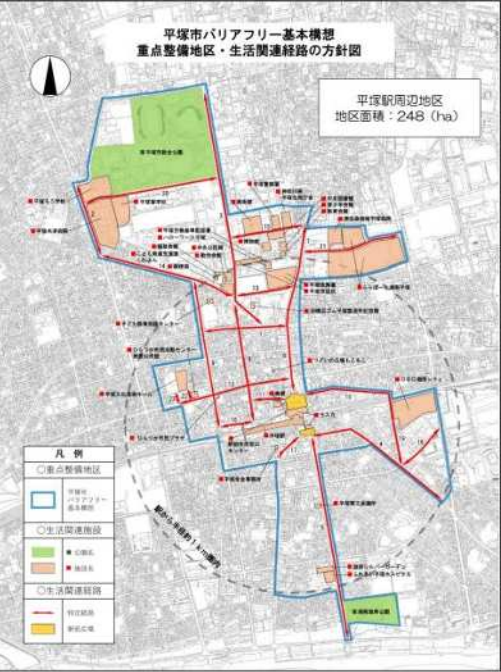


図 2-5 重点整備地区・生活関連経路の方針図

重点整備地区の設定

第3章 バリアフリー化の方針

3.1 バリアフリー化の方針

本基本構想に掲げる平塚駅周辺地区重点整備地区は、バリアフリー化事業が重点的・一体的に実施される地区であり、高齢者や障がい者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能をもち、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区です。

バリアフリー化の先進的役割を持つ重点整備地区であることを考慮し、生活関連施設及び生活関連経路の整備とともに、公共交通機関のバリアフリー化や心のバリアフリーの取組を優先的に推進します。

(1) 生活関連施設のバリアフリー化の推進

生活関連施設は、施設間を結ぶ経路の起終点となることから、効果的かつ効果的なバリアフリー化を進めるため、高齢者、障がい者等の利用が多い施設について優先的に整備を推進します。また、バリアフリー法の対象となる施設の新設又は大規模な改良等を行う際には、移動等円滑化基準に適合した整備を推進します。その他、既存施設については、移動等円滑化基準に適合するよう努めます。

(2) 生活関連経路のバリアフリー化の推進

生活関連経路は、重点整備地区内における生活関連施設相互間の経路です。生活関連経路の新設又は改修を行う際には、各施設設置管理者が定める移動等円滑化基準に適合した整備を推進します。生活関連経路を結ぶ経路を基本に、高齢者、障がい者等の利用実態を考慮しバス停からのアクセスも踏まえ設定します。また、関係者間の連携により沿線施設の改修時に合わせて接する経路等の整備を行うことにより、一体的なバリアフリー化を推進します。

(3) 公共交通機関のバリアフリー化の推進

重点整備地区内の移動円滑化を効果的に推進するため、公共交通機関の一体的なバリアフリー化を推進します。鉄道、バス、タクシー等のバリアフリー対応車両の導入促進をはじめ、駅前広場等の交通結節点での円滑な移動、乗り換えが図れるようバリアフリー経路の維持管理やユニバーサルデザインを取り入れた公共サインの設置等、誰にでもわかりやすい情報提供施設の整備を推進します。

バリアフリー化の方針

第4章 バリアフリー化の実施事業

本章では、第3章で設定したバリアフリー化の方針に基づき、バリアフリー化の実施事業を定めます。



図 4-1 バリアフリー化の方針及び実施事業

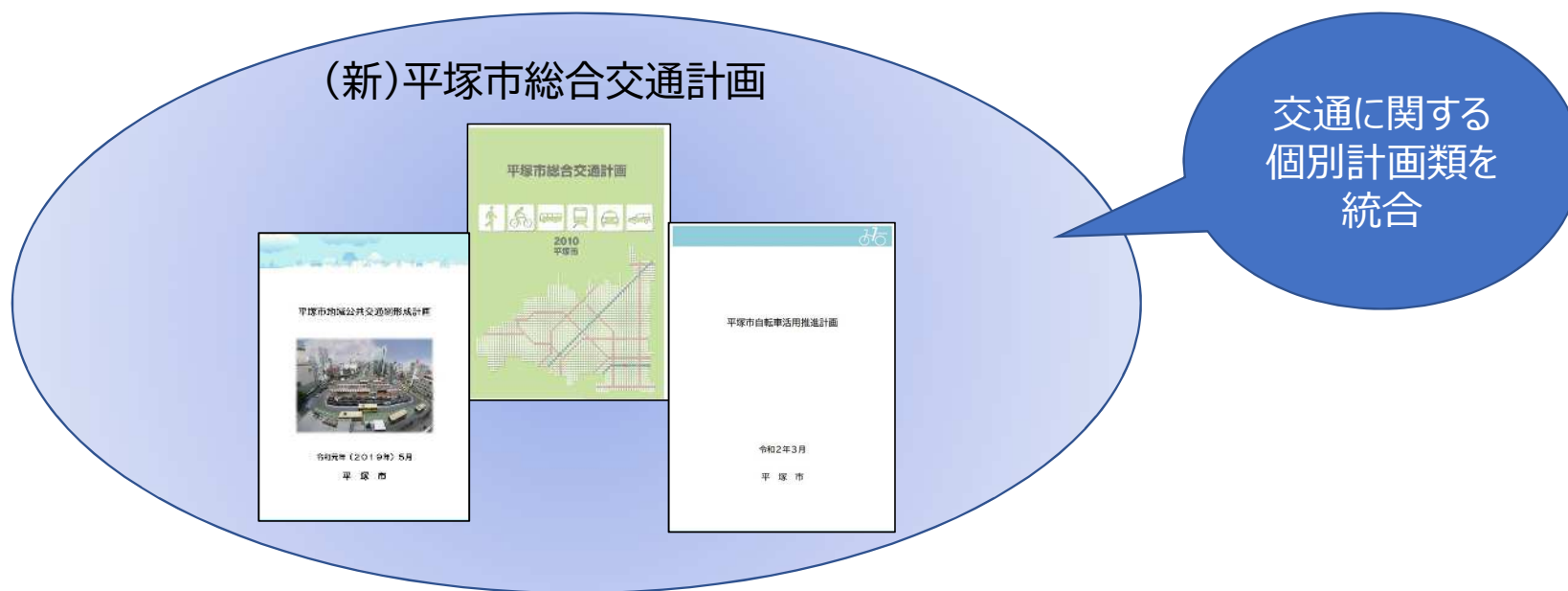
バリアフリー化の実施事業

平塚市総合交通計画等の改訂について

■計画改定の方針

交通のDX化及びGX化、公共交通の運転士不足、新型コロナウイルスまん延後の行動変容など、急速な社会情勢の変化に対する、本市の交通に対する方針や施策を市民の皆様に分かりやすく示すため、平塚市総合交通計画、平塚市地域公共交通網形成計画及び平塚市自転車活用推進計画を統合した、新たな(仮称)「平塚市総合交通計画(第2次)」を策定いたします。

これにより、平塚市立地適正化計画が示す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、まちづくりとの連携を図った道路空間の利活用、公共交通をはじめ自転車や新型モビリティなどを含めた総合的な交通施策を推進していきます。



平塚市総合交通計画等の改訂について

■計画の策定期間(案)

計画期間は、2028年(令和10年)～2033年(令和15年)

(国による地域公共交通計画等の作成と運用の手引きで原則5年程度と示されています)

なお、平塚市立地適正化計画及び改定予定の平塚市都市マスタープランが、概ね20年後の将来を展望し、目標年次を2047年度(令和29年度)としていることから、中長期的な構想及び計画については、同様の期間を見据えたものを位置付けます。

■計画区域

平塚市全域とします。なお、隣接する各自治体は、公共交通網や移動状況等で連携する面が多く、市町を跨ぐバス路線、移動手段等の検討時は、自治体間の連携を図ります。

平塚市総合交通計画等の改訂について

■計画策定に向けた主なポイント

(1)施策の進捗管理を明確化

これまでの計画は、短期的な計画から長期的な構想まで、施策や成果指標に同列に位置付けている例がありましたが、改定後に位置付ける施策は、今後5年程度で取り組むものに限定し、計画の進捗管理と評価を分かりやすくします。

(2)地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)

国の方針に基づき、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、を柱とした取組を位置付けていきます。

また、地域の関係者が連携・協働(共創)していくことにより、ポストコロナを見据えた地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めていきます。

・例)様々な民間企業と連携した自動運転バスの社会実装化、地域と協働して導入するコミュニティ交通

(3)まちなかの魅力向上と併せた、交通環境づくりや歩いて楽しい道路空間の形成

平塚駅周辺地区将来構想に基づき「みんなのリビング」となる、平塚駅周辺の交通環境整備等を進めます。

・例)誰もが使いやすい平塚駅南口ロータリーの整備

平塚市総合交通計画等の改訂について

■計画策定までのスケジュール(概略)

2025年度(令和7年度)…計画改定に向けた方針の整理

2026年度(令和8年度)…現行の計画の検証。市民、公共交通運行事業者、庁内等との協議調整

2027年度(令和9年度)…案の公表とパブリックコメントの実施

2028年度(令和10年度)…策定完了

■策定の体制(令和8年度・令和9年度)について

本市交通政策課を策定の事務局として、平塚市地域公共交通活性化協議会のメンバーを構成員として、対面、オンライン及びメール等で意見照会等を行いながら、策定を進めていく計画です。

なお、自転車に関しては交通安全協会等、関連団体へ意見照会を行っていきます。