

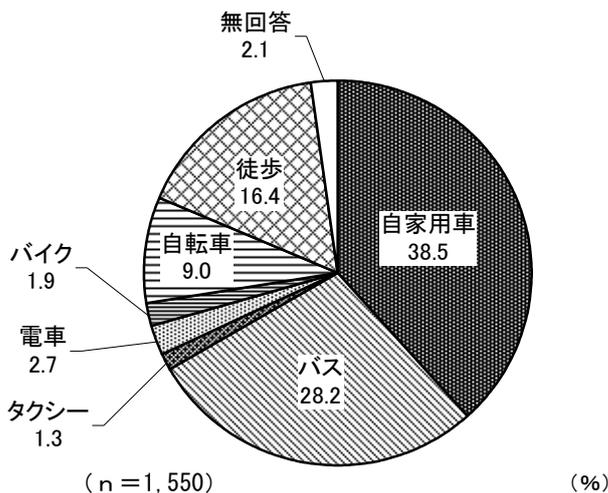
11 交通・道路

(1) 本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段 (B:問20)

問. 本厚木駅周辺を訪れるとき、自宅からはどのような交通手段を利用していますか。

(1つだけ選んでください)

図11-1-1 本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段



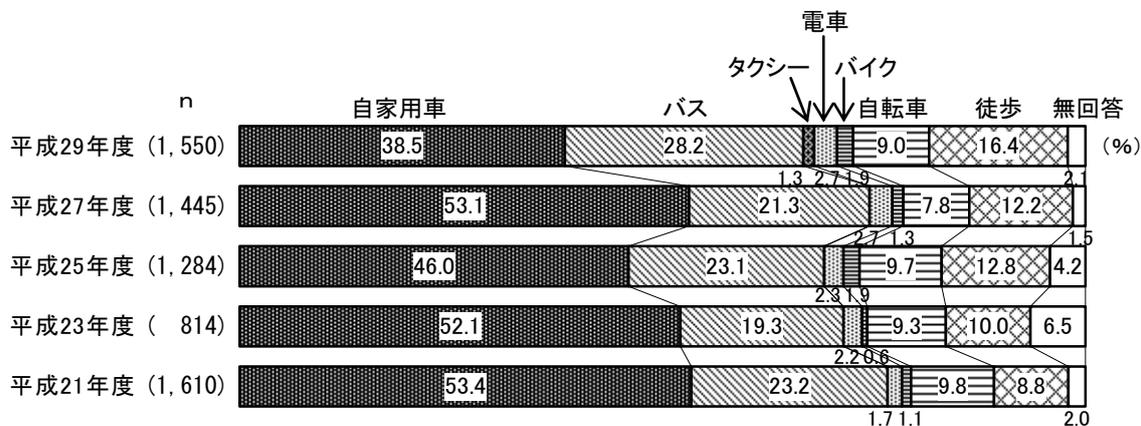
【全体】

本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段について聞いたところ、「自家用車」(38.5%)が4割近くで最も高く、次いで「バス」(28.2%)、「徒歩」(16.4%)、「自転車」(9.0%)となっている。

【経年変化】

平成27年度以前の調査では、「本厚木周辺で買物をするときの自宅からの主な交通手段」について聞いていた。また、一部の選択肢も異なっているため、参考に記載する。

図11-1-2 本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段—経年変化



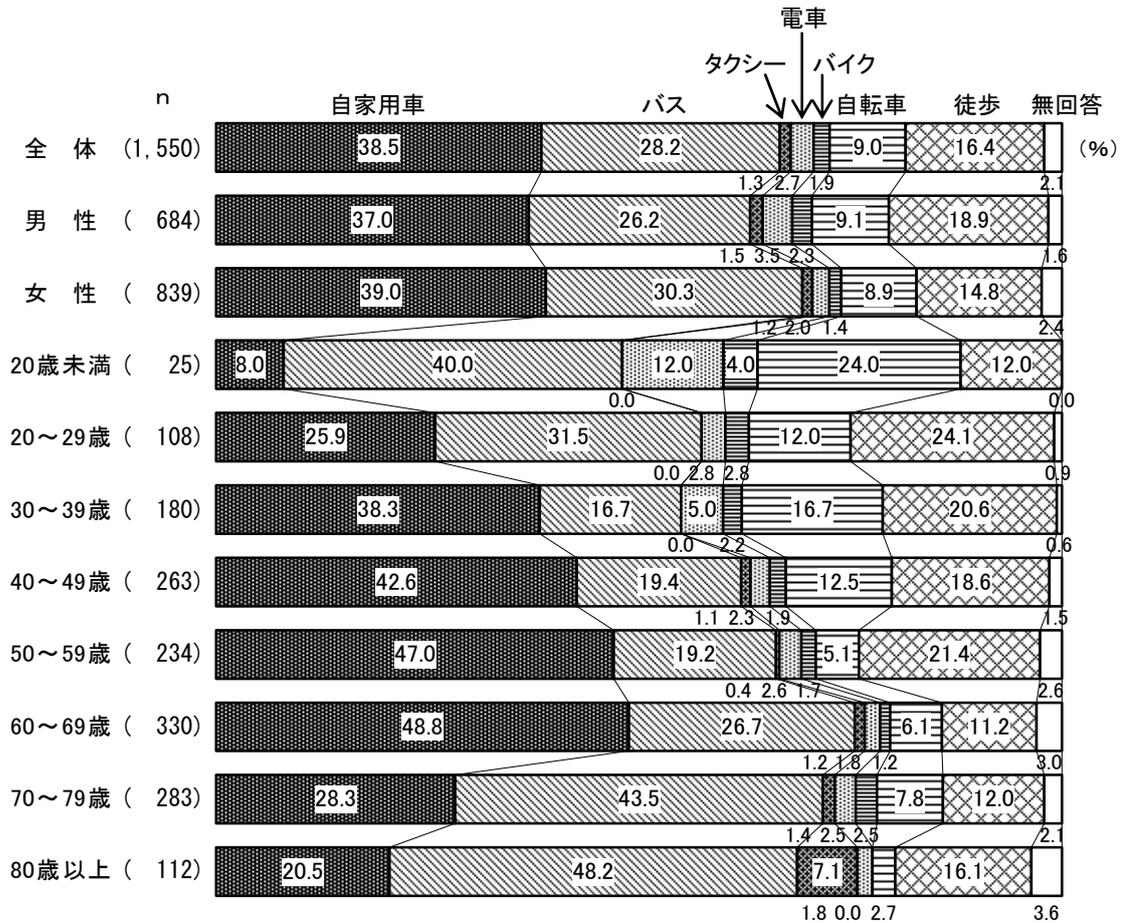
(注) 平成29年度調査では、「タクシー」の選択肢を追加している。

【属性別】

性別で見ると、女性では「バス」(30.3%)が男性(26.2%)より4.1ポイント高くなっている。一方、男性では「徒歩」(18.9%)が女性(14.8%)より4.1ポイント高くなっている。

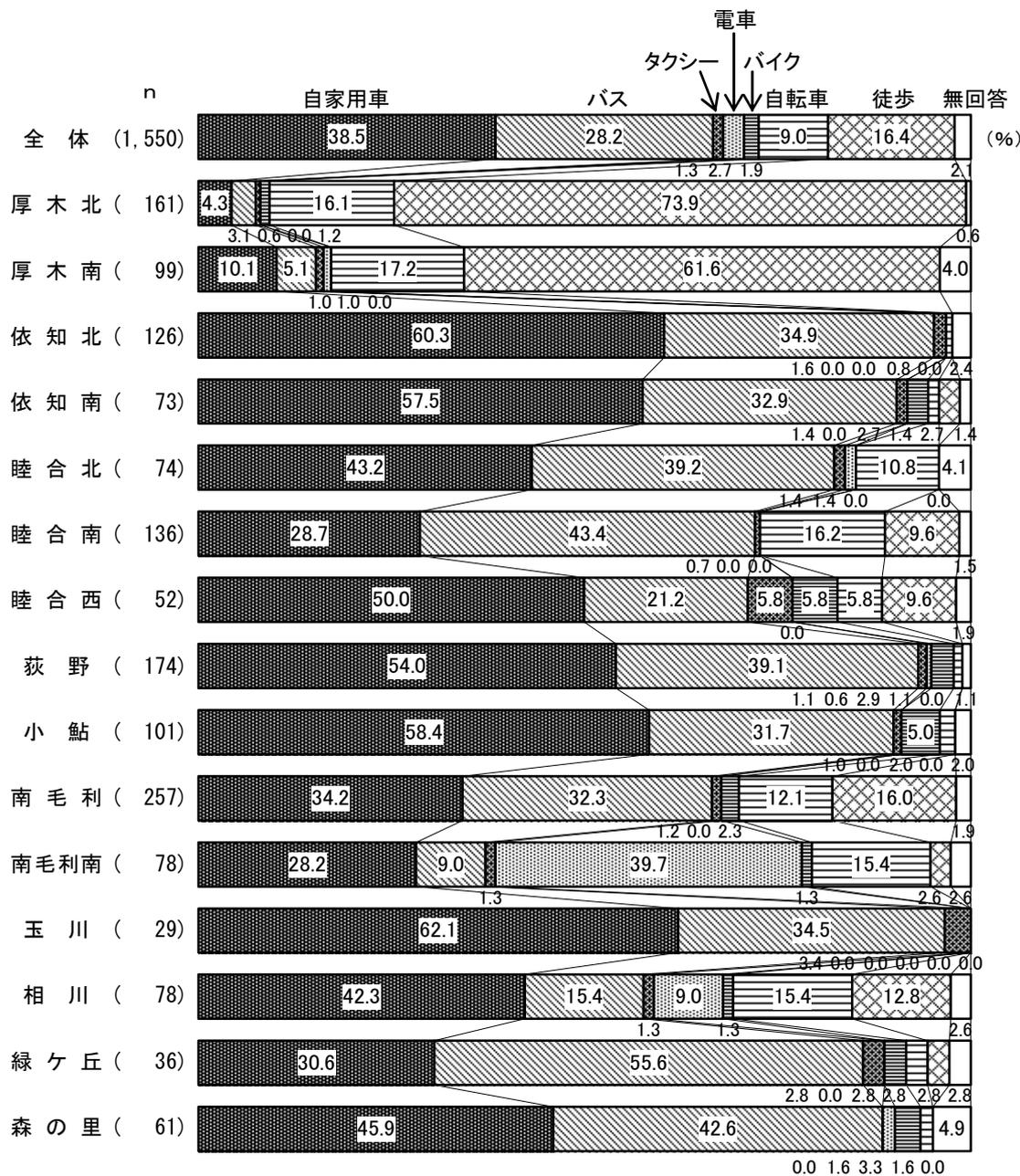
年齢別で見ると、40～69歳では「自家用車」が4割台と高くなっている。20歳未満と70～79歳、80歳以上では「バス」が4割台と高くなっている。20～29歳では「徒歩」(24.1%)が2割半ばと高くなっている。

図11-1-3 本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段—性別、年齢別



〔居住地区別の結果〕

図11-1-4 本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段—居住地区別

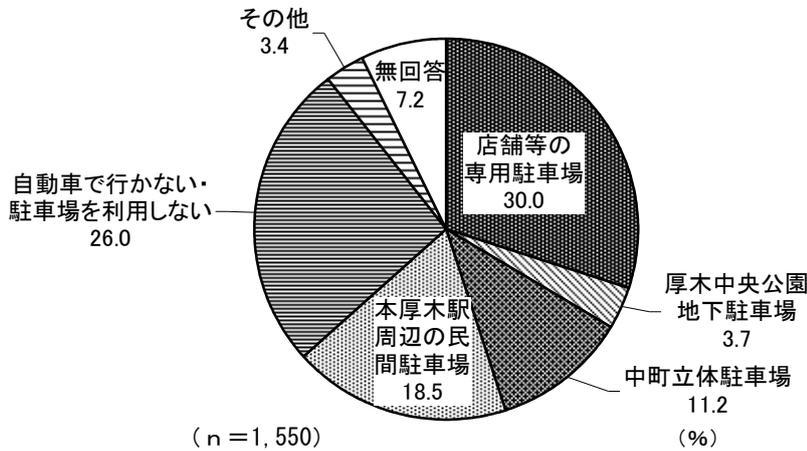


(2) 本厚木駅周辺で主に利用する駐車場 (B: 問21)

問. 本厚木駅周辺を訪れるとき、主にどちらの駐車場を利用していますか。

(1つだけ選んでください)

図11-2-1 本厚木駅周辺で主に利用する駐車場



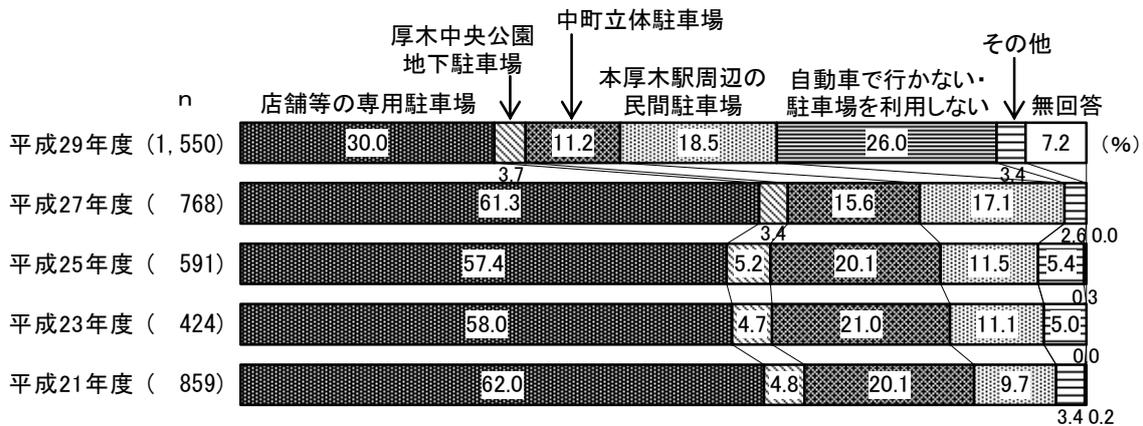
【全体】

本厚木駅周辺で主に利用する駐車場について聞いたところ、「店舗等の専用駐車場」(30.0%)が3割で最も高く、次いで「本厚木駅周辺の民間駐車場」(18.5%)、「中町立体駐車場」(11.2%)、「厚木中央公園地下駐車場」(3.7%)となっている。また、「自動車で行かない・駐車場を利用しない」(26.0%)は2割半ばを超えている。

【経年変化】

平成29年度調査では、回答の対象者や選択肢が過去と異なっているため、参考に記載する。

図11-2-2 本厚木駅周辺で主に利用する駐車場—経年変化



(注1) 平成27年度調査以前では、本厚木周辺で買物をするときの自宅からの主な交通手段について、「自家用車」と答えた人のみに質問していた。

(注2) 平成29年度調査では、「自動車で行かない・駐車場を利用しない」の選択肢を追加している。

(注3) 「店舗等の専用駐車場」は、平成25年度調査以前では「デパート等の専用駐車場」としていた。

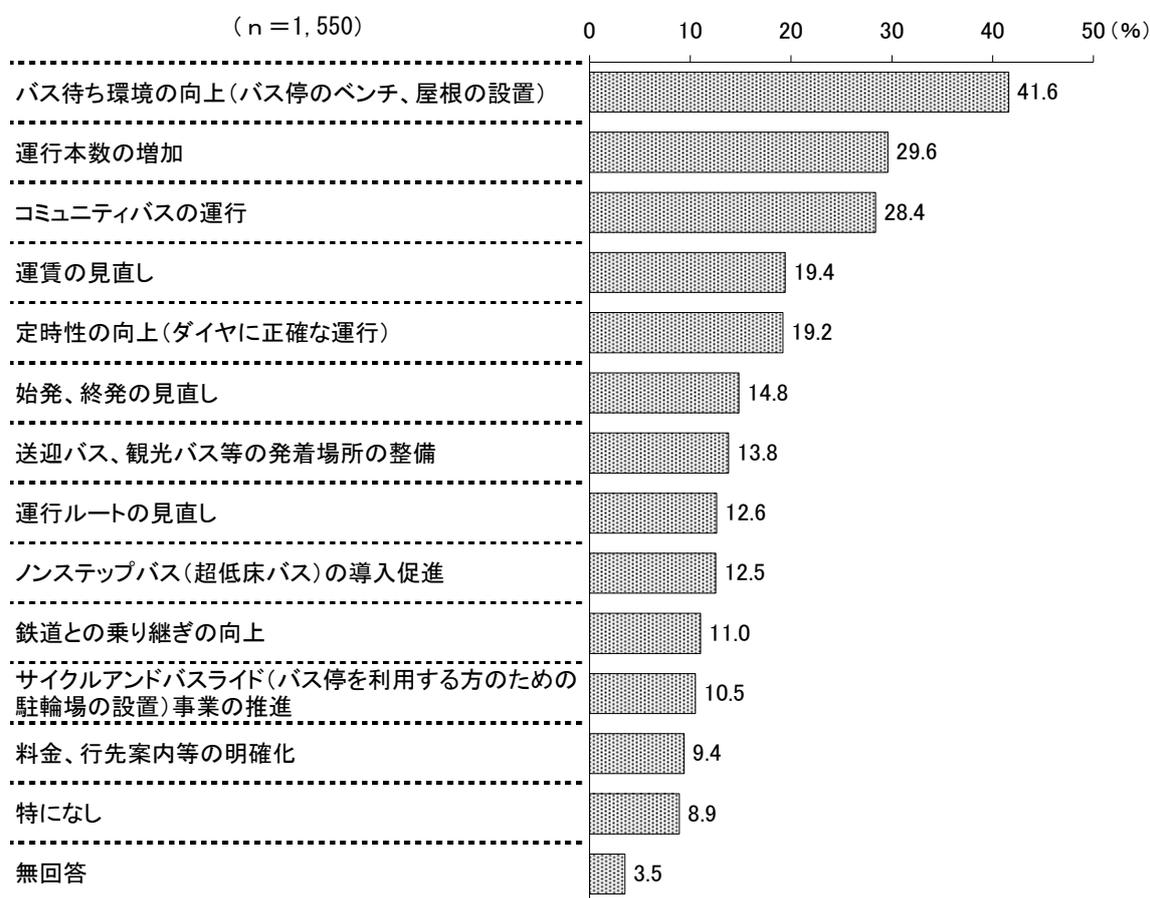
(注4) 「本厚木駅周辺の民間駐車場」は、平成25年度調査以前では「一番街周辺の民間駐車場」としていた。

(3) 市内のバス交通への取組 (B:問22)

問. 厚木市内のバス交通について、どのような取組が必要であると思いますか。

(3つまで選んでください)

図11-3-1 市内のバス交通への取組



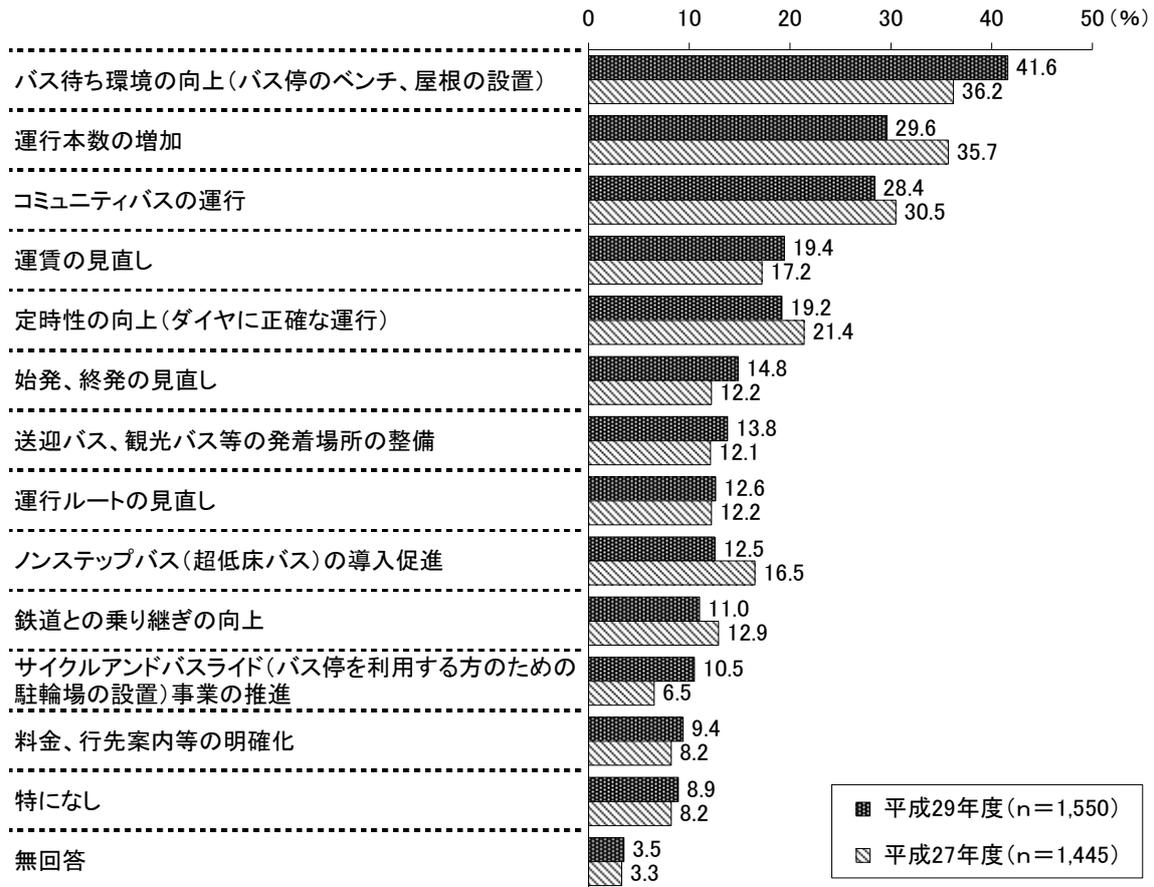
【全体】

市内のバス交通への取組について聞いたところ、「バス待ち環境の向上(バス停のベンチ、屋根の設置)」(41.6%)が4割を超えて最も高く、次いで「運行本数の増加」(29.6%)、「コミュニティバスの運行」(28.4%)、「運賃の見直し」(19.4%)、「定時性の向上(ダイヤに正確な運行)」(19.2%)となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、「バス待ち環境の向上（バス停のベンチ、屋根の設置）」（41.6％）は平成27年度調査（36.2％）より5.4ポイント、「サイクルアンドバスライド（バス停を利用する方のための駐輪場の設置）事業の推進」（10.5％）は平成27年度調査（6.5％）より4.0ポイント増加している。一方、「運行本数の増加」（29.6％）は平成27年度調査（35.7％）より6.1ポイント、「ノンステップバス（超低床バス）の導入促進」（12.5％）は平成27年度調査（16.5％）より4.0ポイント減少している。

図11-3-2 市内のバス交通への取組—経年変化



【属性別】

性別で見ると、女性では「運行本数の増加」(31.7%)が男性(27.3%)より4.4ポイント高くなっている。

年齢別で見ると、20歳未満では「バス待ち環境の向上(バス停のベンチ、屋根の設置)」(56.0%)と「運賃の見直し」(56.0%)がともに5割半ばを超えて高くなっている。20歳未満～29歳では「運行本数の増加」が4割前後と高くなっている。60～69歳では「コミュニティバスの運行」(37.0%)が3割半ばを超えて高くなっている。70～80歳以上では「ノンステップバス(超低床バス)の導入促進」が2割を超えて高くなっている。

表11-3-1 市内のバス交通への取組—性別、年齢別

(%)

| | | n | バス待ち環境の向上(バス停のベンチ、屋根の設置) | 運行本数の増加 | コミュニティバスの運行 | 運賃の見直し | 定時性の向上(ダイヤに正確な運行) | 始発、終発の見直し | 送迎バス、観光バス等の発着場所の整備 | 運行ルートの見直し | 進 ノンステップバス(超低床バス)の導入促進 | 鉄道との乗り継ぎの向上 | サイクルアンドバスライド(バス停を利用するための駐輪場の設置)事業の推進 | 料金、行先案内等の明確化 | 特になし | 無回答 |
|-------------|--------|-------|--------------------------|---------|-------------|--------|-------------------|-----------|--------------------|-----------|---------------------------|-------------|--------------------------------------|--------------|------|-----|
| 全 体 | | 1,550 | 41.6 | 29.6 | 28.4 | 19.4 | 19.2 | 14.8 | 13.8 | 12.6 | 12.5 | 11.0 | 10.5 | 9.4 | 8.9 | 3.5 |
| 性別 | 男 性 | 684 | 40.2 | 27.3 | 27.6 | 18.4 | 18.9 | 15.2 | 13.9 | 13.3 | 11.0 | 12.6 | 9.4 | 10.5 | 10.5 | 3.2 |
| | 女 性 | 839 | 42.7 | 31.7 | 29.2 | 20.4 | 19.5 | 14.9 | 13.6 | 11.9 | 13.6 | 9.7 | 11.3 | 8.5 | 7.6 | 3.6 |
| 年 齢 別 | 20歳未満 | 25 | 56.0 | 40.0 | 8.0 | 56.0 | 28.0 | 16.0 | 4.0 | 12.0 | 8.0 | 8.0 | 8.0 | 12.0 | 8.0 | - |
| | 20～29歳 | 108 | 43.5 | 39.8 | 13.9 | 16.7 | 21.3 | 14.8 | 2.8 | 12.0 | 6.5 | 15.7 | 13.0 | 11.1 | 14.8 | 0.9 |
| | 30～39歳 | 180 | 47.8 | 35.6 | 19.4 | 16.1 | 18.3 | 16.1 | 8.9 | 15.6 | 8.3 | 11.7 | 16.7 | 14.4 | 10.6 | 1.1 |
| | 40～49歳 | 263 | 31.9 | 32.7 | 25.5 | 20.9 | 24.0 | 18.3 | 9.9 | 12.9 | 6.8 | 14.4 | 12.5 | 12.2 | 10.3 | 2.3 |
| | 50～59歳 | 234 | 35.9 | 30.8 | 30.8 | 20.9 | 19.7 | 22.6 | 15.0 | 12.8 | 10.3 | 13.7 | 9.8 | 11.1 | 5.6 | 3.8 |
| | 60～69歳 | 330 | 41.2 | 24.8 | 37.0 | 19.7 | 16.7 | 15.5 | 14.8 | 12.7 | 9.4 | 8.5 | 7.3 | 7.9 | 10.0 | 4.2 |
| | 70～79歳 | 283 | 46.6 | 25.1 | 32.2 | 19.1 | 16.6 | 7.4 | 23.7 | 11.3 | 23.7 | 7.1 | 8.8 | 4.9 | 5.3 | 5.3 |
| | 80歳以上 | 112 | 50.0 | 25.9 | 30.4 | 13.4 | 17.9 | 7.1 | 11.6 | 8.0 | 23.2 | 10.7 | 8.0 | 5.4 | 9.8 | 6.3 |

〔居住地区別の結果〕

表11-3-2 市内のバス交通への取組—居住地区別

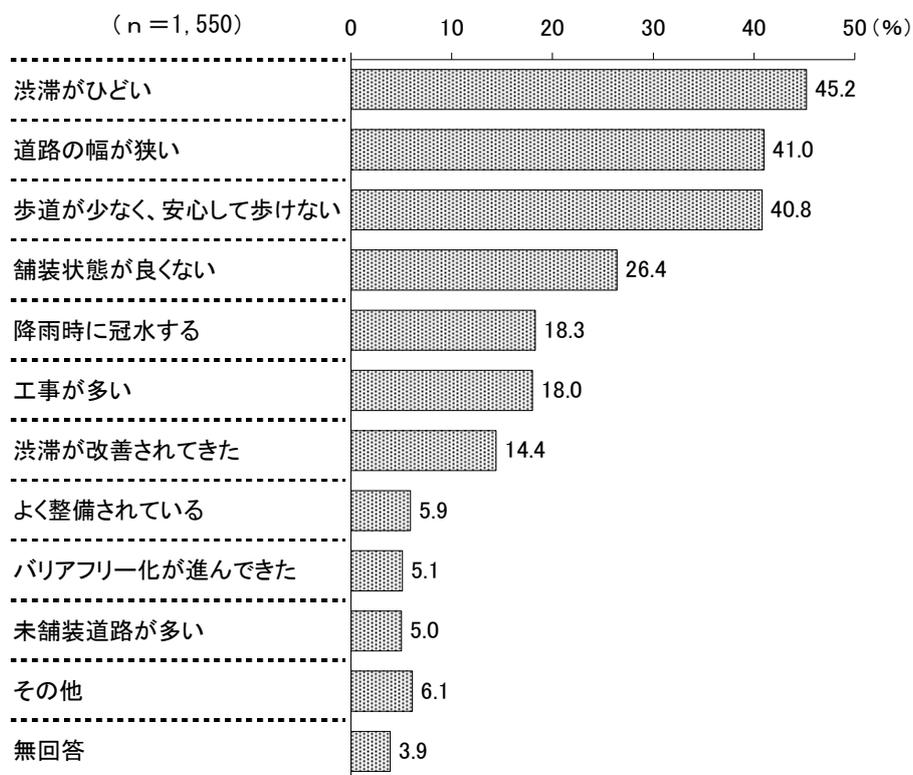
(%)

| | n | バス待ち環境の向上（バス停のベンチ、屋根の設置） | 運行本数の増加 | コミュニティバスの運行 | 運賃の見直し | 定時性の向上（ダイヤに正確な運行） | 始発、終発の見直し | 送迎バス、観光バス等の発着場所の整備 | 運行ルートの見直し | ノンステップバス（超低床バス）の導入促進 | 鉄道との乗り継ぎの向上 | サイクルアンドバスライド（バス停を利用する方のための駐輪場の設置）事業の推進 | 料金、行先案内等の明確化 | 特になし | 無回答 | |
|-----------------------|-------|--------------------------|---------|-------------|--------|-------------------|-----------|--------------------|-----------|----------------------|-------------|--|--------------|------|------|-----|
| 全 体 | 1,550 | 41.6 | 29.6 | 28.4 | 19.4 | 19.2 | 14.8 | 13.8 | 12.6 | 12.5 | 11.0 | 10.5 | 9.4 | 8.9 | 3.5 | |
| 居 住 地 区 別 | 厚 木 北 | 161 | 34.8 | 15.5 | 26.7 | 13.0 | 7.5 | 6.8 | 21.7 | 10.6 | 13.7 | 13.0 | 14.9 | 14.9 | 18.6 | 2.5 |
| | 厚 木 南 | 99 | 35.4 | 18.2 | 28.3 | 12.1 | 8.1 | 8.1 | 21.2 | 8.1 | 13.1 | 9.1 | 11.1 | 14.1 | 18.2 | 6.1 |
| | 依 知 北 | 126 | 42.9 | 39.7 | 31.7 | 31.7 | 19.8 | 23.0 | 6.3 | 16.7 | 12.7 | 11.1 | 7.1 | 5.6 | 4.0 | 4.0 |
| | 依 知 南 | 73 | 52.1 | 19.2 | 31.5 | 17.8 | 34.2 | 6.8 | 17.8 | 8.2 | 15.1 | 13.7 | 15.1 | 6.8 | 1.4 | 5.5 |
| | 睦 合 北 | 74 | 47.3 | 24.3 | 31.1 | 25.7 | 21.6 | 18.9 | 9.5 | 10.8 | 12.2 | 2.7 | 14.9 | 10.8 | 6.8 | 5.4 |
| | 睦 合 南 | 136 | 50.7 | 16.2 | 24.3 | 18.4 | 18.4 | 16.9 | 13.2 | 11.0 | 14.7 | 7.4 | 11.8 | 11.8 | 11.0 | 1.5 |
| | 睦 合 西 | 52 | 36.5 | 21.2 | 25.0 | 11.5 | 19.2 | 21.2 | 15.4 | 9.6 | 19.2 | 7.7 | 11.5 | 3.8 | 9.6 | 3.8 |
| | 荻 野 | 174 | 44.3 | 33.9 | 27.6 | 32.2 | 18.4 | 12.6 | 12.6 | 17.2 | 8.6 | 10.3 | 8.6 | 10.3 | 5.7 | 1.7 |
| | 小 鮎 | 101 | 42.6 | 38.6 | 26.7 | 15.8 | 16.8 | 18.8 | 10.9 | 13.9 | 14.9 | 12.9 | 7.9 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| | 南 毛 利 | 257 | 41.2 | 38.1 | 29.2 | 12.1 | 23.3 | 16.3 | 13.2 | 15.2 | 12.5 | 11.7 | 11.7 | 7.4 | 8.2 | 1.6 |
| | 南毛利南 | 78 | 38.5 | 24.4 | 29.5 | 16.7 | 12.8 | 11.5 | 15.4 | 16.7 | 2.6 | 14.1 | 9.0 | 10.3 | 12.8 | 7.7 |
| | 玉 川 | 29 | 34.5 | 55.2 | 41.4 | 31.0 | 20.7 | 24.1 | 3.4 | 3.4 | 3.4 | 20.7 | 3.4 | 3.4 | 6.9 | - |
| | 相 川 | 78 | 42.3 | 28.2 | 29.5 | 15.4 | 25.6 | 14.1 | 15.4 | 7.7 | 12.8 | 10.3 | 11.5 | 14.1 | 7.7 | 6.4 |
| | 緑ヶ丘 | 36 | 61.1 | 25.0 | 27.8 | 11.1 | 52.8 | 11.1 | 11.1 | 2.8 | 16.7 | 2.8 | 5.6 | - | 5.6 | 2.8 |
| 森の里 | 61 | 19.7 | 60.7 | 27.9 | 36.1 | 13.1 | 24.6 | 6.6 | 13.1 | 11.5 | 21.3 | - | 11.5 | 1.6 | 4.9 | |

(4) 市内の道路の現状 (B: 問23)

問. 厚木市の道路の現状について、どのように感じますか。(いくつでも選んでください)

図11-4-1 市内の道路の現状



【全体】

市内の道路の現状について聞いたところ、「渋滞がひどい」(45.2%)が4割半ばで最も高く、次いで「道路の幅が狭い」(41.0%)、「歩道が少なく、安心して歩けない」(40.8%)、「舗装状態が良くない」(26.4%)、「降雨時に冠水する」(18.3%)、「工事が多い」(18.0%)となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、「道路の幅が狭い」（41.0％）は平成27年度調査（35.7％）より5.3ポイント、「舗装状態が良くない」（26.4％）は平成27年度調査（21.6％）より4.8ポイント増加している。

表11-4-1 市内の道路の現状—経年変化

| 調 査 年 | n | (%) | | | | | | | | | | | |
|-------------|-------|------------|-------------|-----------------------------|-------------------|------------------|-----------|--------------------|-------------------|---------------------------|------------------|-----|---------|
| | | 渋滞 がひどい | 道路 の幅が狭い | 歩道 が少なく、 安心して歩 けない | 舗装 状態が良く ない | 降雨 時に冠水す る | 工事 が多い | 渋滞 が改善され てきた | よく 整備され ている | バリア フリー化 が進んでき た | 未舗 装道路が 多い | その他 | 無 回答 |
| 平成29年度 | 1,550 | 45.2 | 41.0 | 40.8 | 26.4 | 18.3 | 18.0 | 14.4 | 5.9 | 5.1 | 5.0 | 6.1 | 3.9 |
| 平成27年度 | 1,445 | 45.1 | 35.7 | 39.3 | 21.6 | 17.0 | 19.4 | 12.9 | 4.8 | 6.7 | 2.8 | 7.2 | 4.4 |
| 平成25年度 | 1,284 | 43.0 | 33.2 | 31.6 | 17.5 | 14.5 | 19.9 | 17.6 | 6.5 | 10.0 | 3.7 | 6.5 | 6.9 |
| 平成23年度 | 814 | 44.7 | 32.9 | 32.6 | 17.8 | 16.2 | 28.5 | 18.6 | 4.9 | 16.2 | 2.6 | 6.0 | 5.3 |
| 平成21年度 | 1,610 | 51.1 | 31.3 | 35.2 | 18.6 | 18.4 | 29.0 | 14.7 | 5.3 | 15.9 | 3.7 | 5.0 | 5.3 |
| 平成19年度 | 1,506 | 52.7 | 33.9 | 31.5 | 17.9 | 19.7 | 32.0 | 12.9 | 4.3 | 17.3 | 3.7 | 4.4 | 5.8 |

(注1)「道路の幅が狭い」は、平成27年度調査以前では「道路幅員が狭い」としていた。

(注2)「降雨時に冠水する」は、平成25年度調査以前では「側溝が整備されていないため、降雨時に冠水する」としていた。

【属性別】

性別で見ると、男性では「渋滞がひどい」（47.5%）が女性（43.4%）より4.1ポイント高くなっている。一方、女性では「降雨時に冠水する」（20.9%）が男性（14.6%）より6.3ポイント、「道路の幅が狭い」（42.7%）が男性（38.7%）より4.0ポイント、「歩道が少なく、安心して歩けない」（42.6%）が男性（38.6%）より4.0ポイント高くなっている。

年齢別で見ると、50～59歳では「渋滞がひどい」（54.3%）が5割半ばと高くなっている。20歳未満では「道路の幅が狭い」（56.0%）が5割半ばを超え、「工事が多い」（28.0%）が3割近く、「よく整備されている」（20.0%）が2割と高くなっている。

表11-4-2 市内の道路の現状－性別、年齢別

(%)

| | | n | 渋滞がひどい | 道路の幅が狭い | 歩道が少なく、安心して歩けない | 舗装状態が良くない | 降雨時に冠水する | 工事が多い | 渋滞が改善されてきた | よく整備されている | バリアフリー化が進んできた | 未舗装道路が多い | その他 | 無回答 |
|-----|--------|-------|--------|---------|-----------------|-----------|----------|-------|------------|-----------|---------------|----------|------|------|
| 全 体 | | 1,550 | 45.2 | 41.0 | 40.8 | 26.4 | 18.3 | 18.0 | 14.4 | 5.9 | 5.1 | 5.0 | 6.1 | 3.9 |
| 性別 | 男 性 | 684 | 47.5 | 38.7 | 38.6 | 27.5 | 14.6 | 16.2 | 15.1 | 7.3 | 4.4 | 3.8 | 6.0 | 3.1 |
| | 女 性 | 839 | 43.4 | 42.7 | 42.6 | 25.0 | 20.9 | 19.1 | 13.8 | 4.6 | 5.6 | 5.6 | 6.1 | 4.4 |
| 年齢別 | 20歳未満 | 25 | 40.0 | 56.0 | 40.0 | 12.0 | 20.0 | 28.0 | - | 20.0 | 4.0 | 4.0 | - | - |
| | 20～29歳 | 108 | 46.3 | 35.2 | 23.1 | 22.2 | 17.6 | 16.7 | 8.3 | 8.3 | 2.8 | 7.4 | 7.4 | 0.9 |
| | 30～39歳 | 180 | 48.3 | 43.3 | 43.3 | 26.7 | 18.3 | 20.0 | 11.1 | 7.8 | 3.9 | 7.2 | 5.0 | 0.6 |
| | 40～49歳 | 263 | 46.0 | 36.5 | 41.4 | 25.9 | 20.5 | 14.4 | 17.1 | 5.3 | 3.0 | 3.8 | 10.3 | 1.5 |
| | 50～59歳 | 234 | 54.3 | 39.7 | 38.5 | 29.9 | 21.4 | 18.8 | 12.8 | 5.1 | 5.1 | 3.8 | 6.8 | 2.1 |
| | 60～69歳 | 330 | 43.6 | 44.5 | 41.2 | 27.0 | 19.4 | 22.1 | 13.9 | 4.2 | 4.8 | 3.6 | 4.5 | 4.2 |
| | 70～79歳 | 283 | 42.8 | 47.0 | 46.3 | 26.9 | 13.1 | 13.8 | 18.0 | 4.2 | 6.0 | 4.6 | 4.6 | 7.1 |
| | 80歳以上 | 112 | 31.3 | 27.7 | 44.6 | 24.1 | 16.1 | 17.9 | 17.9 | 8.0 | 11.6 | 6.3 | 5.4 | 11.6 |

〔居住地区別の結果〕

表11-4-3 市内の道路の現状－居住地区別

(%)

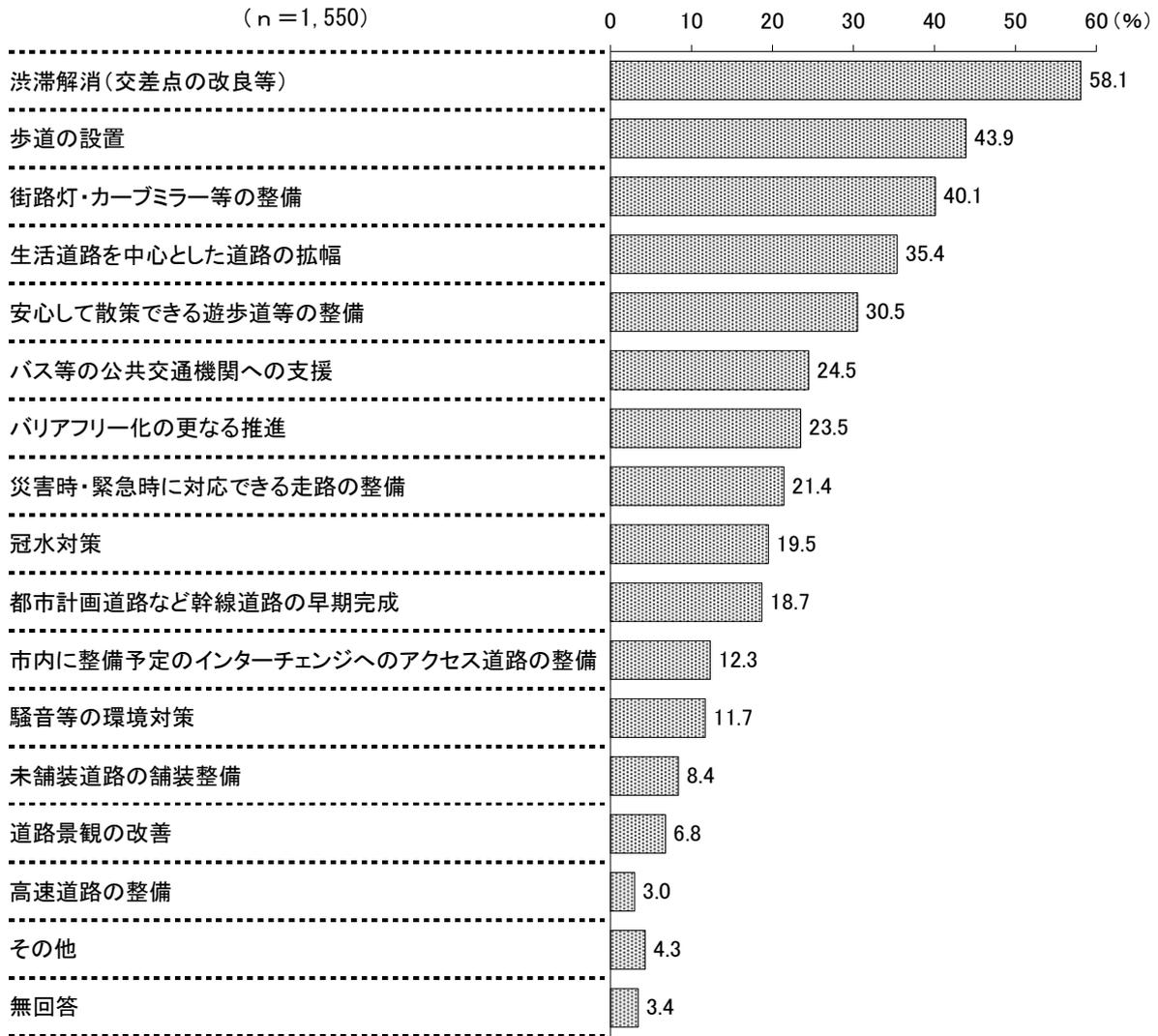
| | | n | 渋滞がひどい | 道路の幅が狭い | 歩道が少なく、安心して歩けない | 舗装状態が良くない | 降雨時に冠水する | 工事が多い | 渋滞が改善されてきた | よく整備されている | バリアフリー化が進んできた | 未舗装道路が多い | その他 | 無回答 |
|-----------------------|-------|-------|--------|---------|-----------------|-----------|----------|-------|------------|-----------|---------------|----------|------|-----|
| 全 体 | | 1,550 | 45.2 | 41.0 | 40.8 | 26.4 | 18.3 | 18.0 | 14.4 | 5.9 | 5.1 | 5.0 | 6.1 | 3.9 |
| 居 住 地 区 別 | 厚 木 北 | 161 | 36.0 | 37.3 | 38.5 | 29.8 | 23.0 | 15.5 | 14.3 | 8.7 | 8.1 | 2.5 | 11.8 | 2.5 |
| | 厚 木 南 | 99 | 38.4 | 30.3 | 39.4 | 18.2 | 21.2 | 8.1 | 14.1 | 8.1 | 7.1 | 8.1 | 10.1 | 3.0 |
| | 依 知 北 | 126 | 47.6 | 47.6 | 45.2 | 27.0 | 22.2 | 16.7 | 24.6 | 2.4 | 6.3 | 5.6 | 3.2 | 2.4 |
| | 依 知 南 | 73 | 46.6 | 52.1 | 45.2 | 30.1 | 16.4 | 15.1 | 20.5 | 4.1 | 5.5 | 5.5 | 4.1 | 2.7 |
| | 睦 合 北 | 74 | 45.9 | 40.5 | 52.7 | 31.1 | 16.2 | 20.3 | 16.2 | 8.1 | 5.4 | 9.5 | 4.1 | 5.4 |
| | 睦 合 南 | 136 | 28.7 | 49.3 | 54.4 | 34.6 | 21.3 | 16.9 | 11.0 | 3.7 | 5.1 | 6.6 | 7.4 | 3.7 |
| | 睦 合 西 | 52 | 40.4 | 38.5 | 46.2 | 30.8 | 17.3 | 15.4 | 13.5 | 7.7 | 5.8 | 3.8 | 5.8 | 5.8 |
| | 荻 野 | 174 | 45.4 | 39.1 | 41.4 | 23.0 | 15.5 | 16.1 | 18.4 | 4.0 | 2.9 | 4.6 | 4.6 | 5.7 |
| | 小 鮎 | 101 | 55.4 | 38.6 | 29.7 | 22.8 | 19.8 | 25.7 | 11.9 | 5.0 | 1.0 | 4.0 | 3.0 | 4.0 |
| | 南 毛 利 | 257 | 56.4 | 45.5 | 40.9 | 23.7 | 15.6 | 19.8 | 10.5 | 5.1 | 2.7 | 2.7 | 4.3 | 3.1 |
| | 南毛利南 | 78 | 37.2 | 43.6 | 33.3 | 25.6 | 15.4 | 24.4 | 15.4 | 6.4 | 7.7 | 9.0 | 6.4 | 3.8 |
| | 玉 川 | 29 | 55.2 | 48.3 | 37.9 | 20.7 | 10.3 | 24.1 | 6.9 | - | 3.4 | 6.9 | 3.4 | 6.9 |
| | 相 川 | 78 | 46.2 | 41.0 | 41.0 | 35.9 | 24.4 | 14.1 | 15.4 | 11.5 | 6.4 | 3.8 | 5.1 | 2.6 |
| | 緑ヶ丘 | 36 | 61.1 | 30.6 | 38.9 | 19.4 | 11.1 | 30.6 | 8.3 | 5.6 | 11.1 | 2.8 | 8.3 | 5.6 |
| 森の里 | 61 | 45.9 | 18.0 | 18.0 | 19.7 | 11.5 | 18.0 | 6.6 | 8.2 | 3.3 | 1.6 | 9.8 | 4.9 | |

(5) 道路整備への取組 (B:問24)

問. 厚木市の道路整備について、どのような取組が必要であると思いますか。

(いくつでも選んでください)

図11-5-1 道路整備への取組



【全体】

道路整備への取組について聞いたところ、「渋滞解消(交差点の改良等)」(58.1%)が6割近くで最も高く、次いで「歩道の設置」(43.9%)、「街路灯・カーブミラー等の整備」(40.1%)、「生活道路を中心とした道路の拡幅」(35.4%)、「安心して散策できる遊歩道等の整備」(30.5%)となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、上位3項目は平成27年度調査および平成25年度調査と同じ順位となっている。また、「街路灯・カーブミラー等の整備」(40.1%)は平成27年度調査(33.2%)より6.9ポイント増加している。

表11-5-1 道路整備への取組一経年変化(上位8項目)

| 順位 | 平成29年度 (n=1,550) | | 平成27年度 (n=1,445) | | 平成25年度 (n=1,284) | | 平成23年度 (n=814) | | 平成21年度 (n=1,610) | | 平成19年度 (n=1,506) | |
|----|----------------------------|------|---------------------------|------|---------------------------|------|---------------------------|------|---------------------------|------|---------------------------|------|
| | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 渋滞解消 (交差点の 改良等) | 58.1 | 渋滞解消 (交差点の 改良等) | 55.4 | 渋滞解消 (交差点の 改良等) | 55.9 | 渋滞解消 (交差点の 改良等) | 54.9 | 渋滞解消 (交差点の 改良等) | 59.3 | 渋滞解消 (交差点の 改良等) | 56.6 |
| 2 | 歩道の設置 | 43.9 | 歩道の設置 | 45.0 | 歩道の設置 | 39.3 | 街路灯・ カーブミラー 等整備 | 36.7 | 街路灯・ カーブミラー 等整備 | 39.6 | 街路灯・ カーブミラー 等整備 | 39.4 |
| 3 | 街路灯・ カーブミラー 等の整備 | 40.1 | 街路灯・ カーブミラー 等整備 | 33.2 | 街路灯・ カーブミラー 等整備 | 35.0 | 歩道の設置 | 34.3 | 歩道の設置 | 35.7 | 安心して散策 できる遊歩道 等の整備 | 37.6 |
| 4 | 生活道路を 中心とした 道路の拡幅 | 35.4 | 安心して散策 できる遊歩道 等の整備 | 33.1 | 生活道路を 中心とした 道路拡幅 | 31.5 | 災害時・緊急 時に対応でき る道路整備 | 32.6 | 安心して散策 できる遊歩道 等の整備 | 34.4 | バス等の公共 交通機関への 支援 | 35.0 |
| 5 | 安心して散策 できる遊歩道 等の整備 | 30.5 | 生活道路を 中心とした 道路拡幅 | 32.5 | 安心して散策 できる遊歩道 等の整備 | 31.4 | 安心して散策 できる遊歩道 等の整備 | 32.3 | バス等の公共 交通機関への 支援 | 30.7 | 歩道の設置 | 31.1 |
| 6 | バス等の公共 交通機関への 支援 | 24.5 | バス等の公共 交通機関への 支援 | 22.2 | 災害時・緊急 時に対応でき る道路整備 | 29.7 | バス等の公共 交通機関への 支援 | 28.4 | バリアフリー 化の更なる 推進 | 27.9 | 災害時・緊急 時に対応でき る道路整備 | 29.4 |
| 7 | バリアフリー 化の更なる 推進 | 23.5 | バリアフリー 化の更なる 推進 | 21.9 | バス等の公共 交通機関への 支援 | 25.9 | 生活道路を 中心とした 道路拡幅 | 26.9 | 生活道路を 中心とした 道路拡幅 | 27.5 | 生活道路を 中心とした 道路拡幅 | 27.4 |
| 8 | 災害時・緊急 時に対応でき る走路の整備 | 21.4 | 災害時・緊急 時に対応でき る道路整備 | 21.1 | バリアフリー 化の更なる 推進 | 22.0 | バリアフリー 化の更なる 推進 | 25.4 | 災害時・緊急 時に対応でき る道路整備 | 26.6 | バリアフリー 化の更なる 推進 | 26.3 |

(注)「冠水対策」は、平成27年度調査では「道路冠水対策」としていた。また、平成25年度調査以前では選択肢に加えていない。

【属性別】

性別で見ると、女性では「冠水対策」（23.0％）が男性（15.1％）より7.9ポイント、「街路灯・カーブミラー等の整備」（43.4％）が男性（35.7％）より7.7ポイント、「バス等の公共交通機関への支援」（27.8％）が男性（20.9％）より6.9ポイント、「災害時・緊急時に対応できる走路の整備」（24.3％）が男性（17.7％）より6.6ポイント、「バリアフリー化の更なる推進」（26.1％）が男性（19.6％）より6.5ポイント高くなっている。一方、男性では「都市計画道路など幹線道路の早期完成」（23.0％）が女性（15.3％）より7.7ポイント高くなっている。

年齢別で見ると、50～59歳では「渋滞解消（交差点の改良等）」（69.2％）が約7割と高くなっている。20歳未満では「歩道の設置」（68.0％）が7割近く、「街路灯・カーブミラー等の整備」（52.0％）が5割を超え、「安心して散歩できる遊歩道等の整備」（40.0％）が4割と高くなっている。50～59歳と80歳以上では「バリアフリー化の更なる推進」が約3割と高くなっている。

表11-5-2 道路整備への取組—性別、年齢別

(%)

| | | n | 渋滞解消（交差点の改良等） | 歩道の設置 | 街路灯・カーブミラー等の整備 | 生活道路を中心とした道路の拡幅 | 安心して散歩できる遊歩道等の整備 | バス等の公共交通機関への支援 | バリアフリー化の更なる推進 | 災害時・緊急時に対応できる走路の整備 | 冠水対策 | 都市計画道路など幹線道路の早期完成 | 市内に整備予定のインターチェンジへのアクセス道路の整備 | 騒音等の環境対策 | 未舗装道路の舗装整備 | 道路景観の改善 | 高速道路の整備 | その他 | 無回答 |
|-----|--------|-------|---------------|-------|----------------|-----------------|------------------|----------------|---------------|--------------------|------|-------------------|-----------------------------|----------|------------|---------|---------|-----|------|
| 全 体 | | 1,550 | 58.1 | 43.9 | 40.1 | 35.4 | 30.5 | 24.5 | 23.5 | 21.4 | 19.5 | 18.7 | 12.3 | 11.7 | 8.4 | 6.8 | 3.0 | 4.3 | 3.4 |
| 性別 | 男 性 | 684 | 61.3 | 41.2 | 35.7 | 34.6 | 28.7 | 20.9 | 19.6 | 17.7 | 15.1 | 23.0 | 15.6 | 12.0 | 6.6 | 7.7 | 3.9 | 5.3 | 2.9 |
| | 女 性 | 839 | 55.9 | 46.4 | 43.4 | 36.0 | 31.8 | 27.8 | 26.1 | 24.3 | 23.0 | 15.3 | 9.7 | 11.4 | 9.8 | 6.1 | 2.3 | 3.5 | 3.7 |
| 年齢別 | 20歳未満 | 25 | 52.0 | 68.0 | 52.0 | 40.0 | 40.0 | 28.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 8.0 | 4.0 | 20.0 | 8.0 | - | - | - | - |
| | 20～29歳 | 108 | 59.3 | 33.3 | 42.6 | 26.9 | 22.2 | 30.6 | 13.0 | 16.7 | 13.9 | 16.7 | 8.3 | 16.7 | 13.0 | 6.5 | 4.6 | 5.6 | 2.8 |
| | 30～39歳 | 180 | 63.3 | 47.8 | 47.8 | 36.1 | 32.2 | 27.8 | 17.2 | 23.3 | 21.1 | 16.1 | 17.2 | 11.7 | 12.8 | 8.3 | 4.4 | 5.6 | 2.2 |
| | 40～49歳 | 263 | 61.2 | 46.0 | 42.2 | 35.7 | 24.7 | 23.2 | 21.7 | 21.7 | 23.6 | 17.5 | 13.3 | 14.4 | 6.8 | 5.3 | 3.4 | 6.8 | 1.5 |
| | 50～59歳 | 234 | 69.2 | 42.7 | 47.0 | 37.6 | 24.4 | 19.2 | 29.1 | 21.8 | 25.6 | 18.4 | 13.7 | 11.1 | 8.1 | 8.5 | 3.8 | 3.4 | 1.3 |
| | 60～69歳 | 330 | 54.5 | 40.6 | 35.8 | 35.2 | 31.5 | 21.5 | 23.6 | 22.1 | 20.0 | 21.2 | 12.7 | 11.2 | 5.8 | 7.6 | 2.1 | 4.5 | 3.3 |
| | 70～79歳 | 283 | 53.4 | 46.6 | 33.6 | 38.5 | 37.8 | 28.6 | 25.4 | 22.3 | 14.8 | 21.9 | 12.4 | 9.5 | 7.8 | 6.4 | 2.5 | 2.5 | 4.9 |
| | 80歳以上 | 112 | 43.8 | 45.5 | 33.0 | 28.6 | 36.6 | 25.9 | 30.4 | 17.9 | 11.6 | 14.3 | 3.6 | 7.1 | 9.8 | 5.4 | 0.9 | 1.8 | 11.6 |

〔居住地区別の結果〕

表11-5-3 道路整備への取組—居住地区別

(%)

| | n | 渋滞解消（交差点の改良等） | 歩道の設置 | 街路灯・カーブミラー等の整備 | 生活道路を中心とした道路の拡幅 | 安心して散策できる遊歩道等の整備 | バス等の公共交通機関への支援 | バリアフリー化の更なる推進 | 災害時・緊急時に対応できる走路の整備 | 冠水対策 | 都市計画道路など幹線道路の早期完成 | 市内に整備予定のインターチェンジへのアクセス道路の整備 | 騒音等の環境対策 | 未舗装道路の舗装整備 | 道路景観の改善 | 高速道路の整備 | その他 | 無回答 | |
|-----------------------|-------|---------------|-------|----------------|-----------------|------------------|----------------|---------------|--------------------|------|-------------------|-----------------------------|----------|------------|---------|---------|-----|-----|-----|
| 全 体 | 1,550 | 58.1 | 43.9 | 40.1 | 35.4 | 30.5 | 24.5 | 23.5 | 21.4 | 19.5 | 18.7 | 12.3 | 11.7 | 8.4 | 6.8 | 3.0 | 4.3 | 3.4 | |
| 居 住 地 区 別 | 厚 木 北 | 161 | 50.9 | 39.8 | 32.9 | 36.0 | 34.8 | 11.8 | 31.7 | 18.6 | 23.6 | 10.6 | 11.2 | 18.6 | 8.1 | 6.2 | 3.1 | 6.2 | 0.6 |
| | 厚 木 南 | 99 | 49.5 | 42.4 | 35.4 | 26.3 | 26.3 | 14.1 | 27.3 | 17.2 | 23.2 | 14.1 | 11.1 | 6.1 | 7.1 | 9.1 | 2.0 | 3.0 | 3.0 |
| | 依 知 北 | 126 | 64.3 | 50.0 | 35.7 | 43.7 | 32.5 | 36.5 | 19.0 | 26.2 | 21.4 | 23.0 | 11.9 | 11.1 | 7.9 | 7.9 | 2.4 | 4.0 | 4.0 |
| | 依 知 南 | 73 | 56.2 | 42.5 | 39.7 | 41.1 | 31.5 | 26.0 | 21.9 | 30.1 | 12.3 | 24.7 | 11.0 | 20.5 | 8.2 | 8.2 | - | 4.1 | 4.1 |
| | 睦 合 北 | 74 | 52.7 | 52.7 | 39.2 | 35.1 | 35.1 | 17.6 | 24.3 | 27.0 | 23.0 | 18.9 | 14.9 | 9.5 | 12.2 | 2.7 | 2.7 | 1.4 | 4.1 |
| | 睦 合 南 | 136 | 42.6 | 55.1 | 45.6 | 45.6 | 34.6 | 25.7 | 25.7 | 23.5 | 22.8 | 16.9 | 4.4 | 18.4 | 11.0 | 6.6 | 2.2 | 6.6 | 1.5 |
| | 睦 合 西 | 52 | 44.2 | 40.4 | 50.0 | 34.6 | 38.5 | 15.4 | 32.7 | 17.3 | 13.5 | 19.2 | 5.8 | 19.2 | 9.6 | 3.8 | - | 1.9 | 1.9 |
| | 荻 野 | 174 | 58.6 | 46.6 | 41.4 | 33.9 | 33.3 | 26.4 | 19.0 | 19.0 | 19.5 | 22.4 | 14.9 | 12.1 | 6.9 | 12.6 | 4.6 | 4.0 | 4.6 |
| | 小 鮎 | 101 | 60.4 | 37.6 | 42.6 | 31.7 | 22.8 | 29.7 | 17.8 | 16.8 | 16.8 | 25.7 | 19.8 | 5.9 | 5.0 | 8.9 | 3.0 | 2.0 | 6.9 |
| | 南 毛 利 | 257 | 70.4 | 45.1 | 40.5 | 31.1 | 26.5 | 29.6 | 22.2 | 22.2 | 18.7 | 18.3 | 12.5 | 8.2 | 7.0 | 4.3 | 2.7 | 4.3 | 2.3 |
| | 南毛利南 | 78 | 53.8 | 35.9 | 50.0 | 44.9 | 25.6 | 16.7 | 26.9 | 24.4 | 15.4 | 14.1 | 15.4 | 14.1 | 11.5 | 3.8 | 9.0 | 7.7 | 3.8 |
| | 玉 川 | 29 | 69.0 | 37.9 | 48.3 | 31.0 | 24.1 | 17.2 | 10.3 | 20.7 | 13.8 | 20.7 | 20.7 | 3.4 | 10.3 | 3.4 | 3.4 | 3.4 | 6.9 |
| | 相 川 | 78 | 60.3 | 42.3 | 39.7 | 37.2 | 35.9 | 20.5 | 24.4 | 26.9 | 26.9 | 21.8 | 12.8 | 6.4 | 11.5 | 5.1 | 3.8 | 5.1 | 6.4 |
| | 緑ヶ丘 | 36 | 75.0 | 52.8 | 41.7 | 27.8 | 36.1 | 27.8 | 22.2 | 16.7 | 16.7 | 11.1 | 8.3 | 13.9 | 8.3 | 13.9 | 2.8 | 2.8 | 5.6 |
| 森の里 | 61 | 67.2 | 26.2 | 32.8 | 23.0 | 18.0 | 44.3 | 19.7 | 11.5 | 11.5 | 18.0 | 14.8 | 4.9 | 6.6 | 3.3 | 3.3 | 1.6 | 1.6 | |