

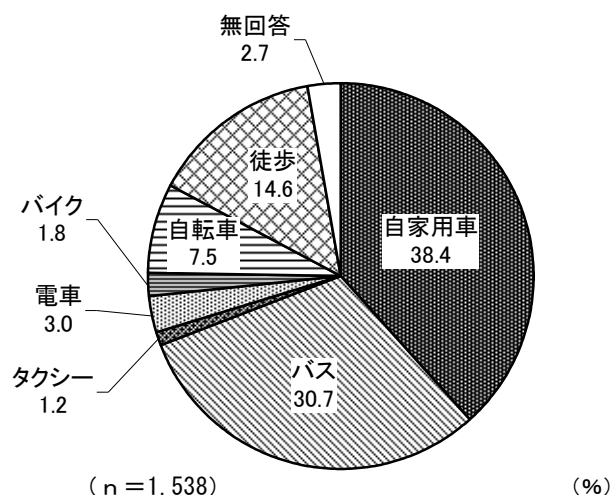
11 交通・道路

(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されますか。

（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



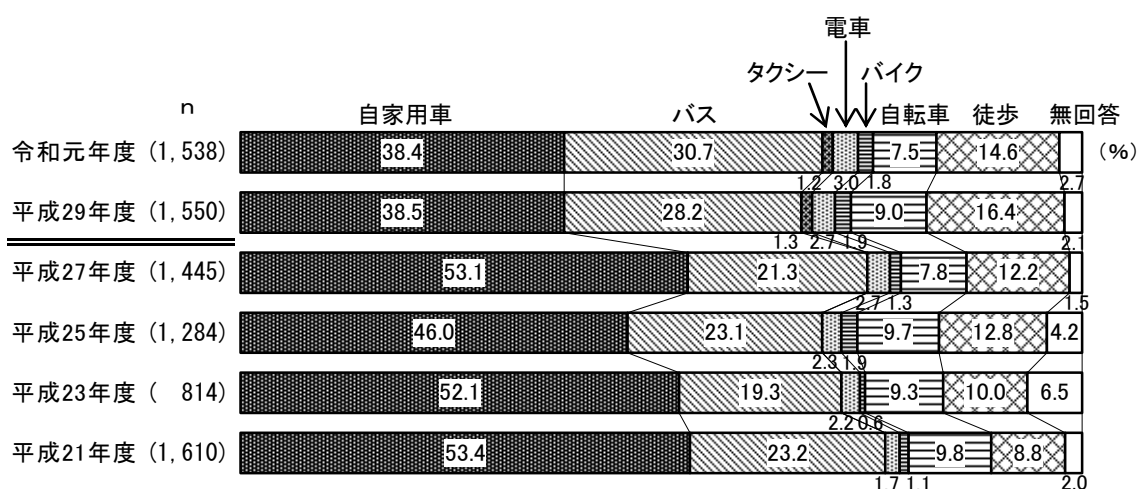
【全体】

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」（38.4%）が4割近くで最も高く、次いで「バス」（30.7%）、「徒歩」（14.6%）、「自転車」（7.5%）となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、平成29年度調査と比べて大きな差異は見られない。

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1）平成29年度調査以降では、「タクシー」の選択肢を追加している。

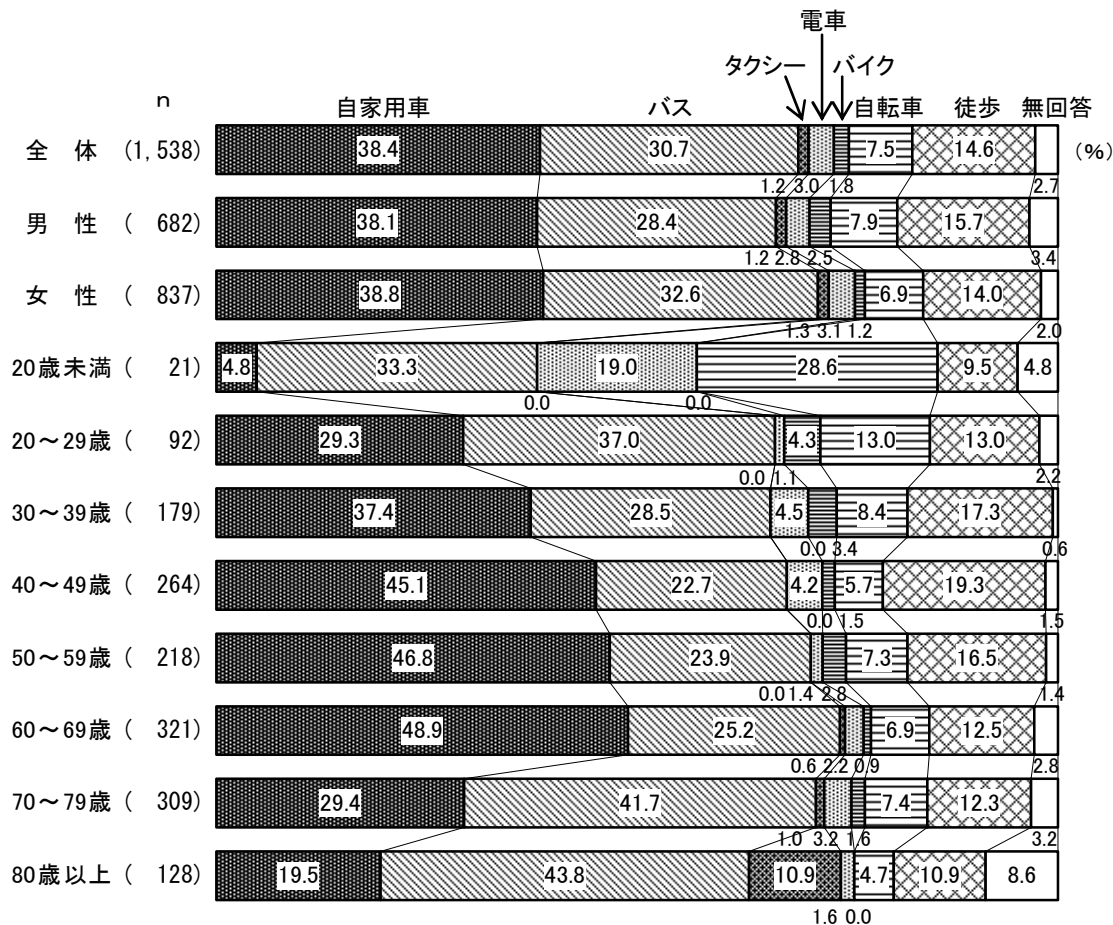
（注2）平成27年度調査以前では、「本厚木周辺で買物をするとき、自宅からの主な交通手段は何ですか。」（1つだけ選んでください）と質問していた。

【属性別】

性別で見ると、女性では「バス」(32.6%)が男性(28.4%)より4.2ポイント高くなっている。

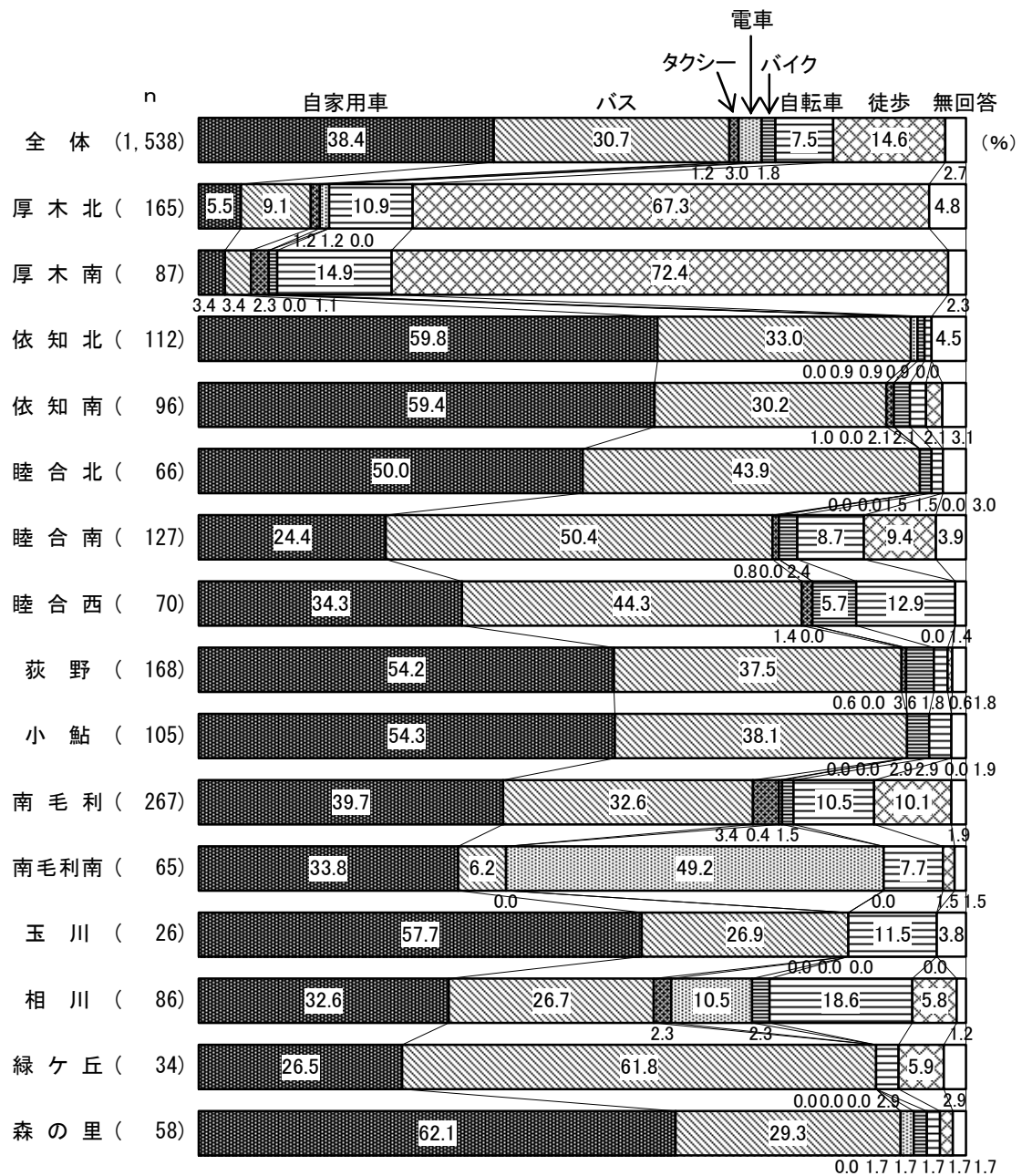
年齢別で見ると、「自家用車」は40～49歳(45.1%)、50～59歳(46.8%)、60～69歳(48.9%)が4割台と高くなっている。「バス」は70～79歳(41.7%)と80歳以上(43.8%)が4割台と高くなっている。「自転車」は20歳未満(28.6%)が3割近くと高くなっている。

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〕

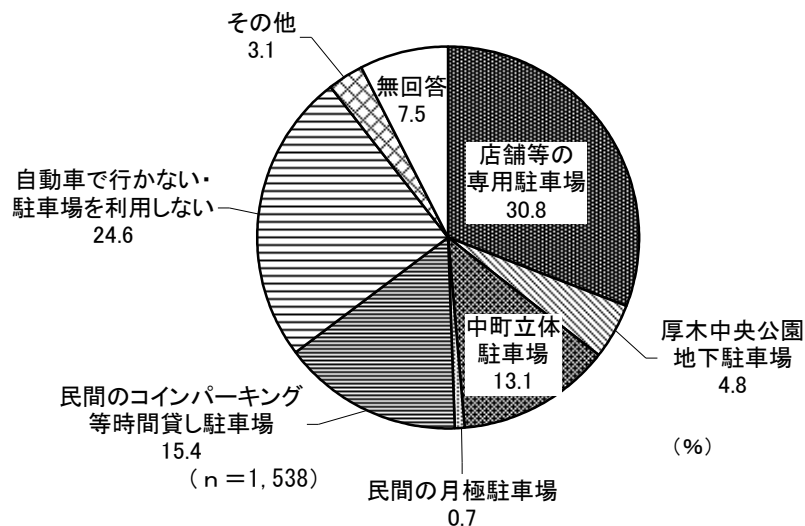
図11-1-4 本厚木駅周辺を訪れるときの交通手段－居住地区別



(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されますか。
（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



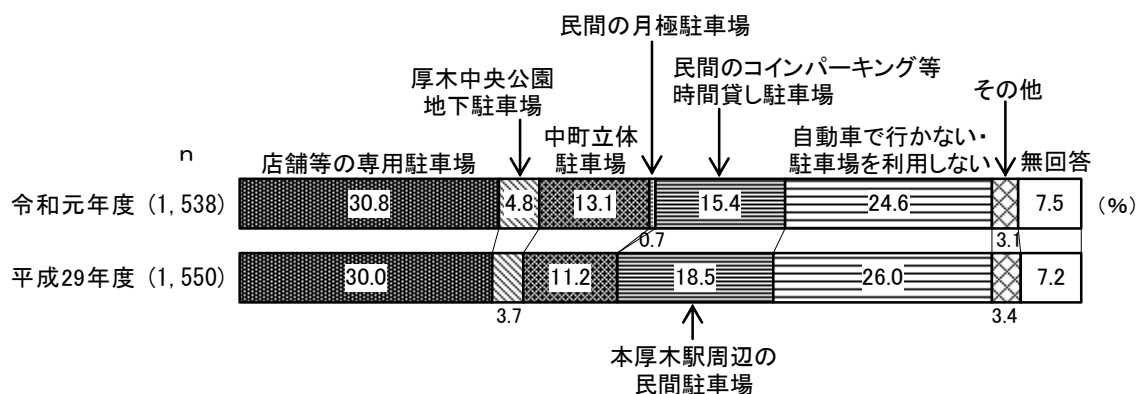
【全体】

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」（30.8%）が約3割で最も高く、次いで「民間のコインパーキング等時間貸し駐車場」（15.4%）、「中町立体駐車場」（13.1%）、「厚木中央公園地下駐車場」（4.8%）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」（24.6%）は2割半ばとなっている。

【経年変化】

今回の調査で民間駐車場に関する選択肢を分割したが、平成29年度調査と比べて大きな差異は見られない。

図11-2-2 本厚木駅周辺で主に利用する駐車場—経年変化



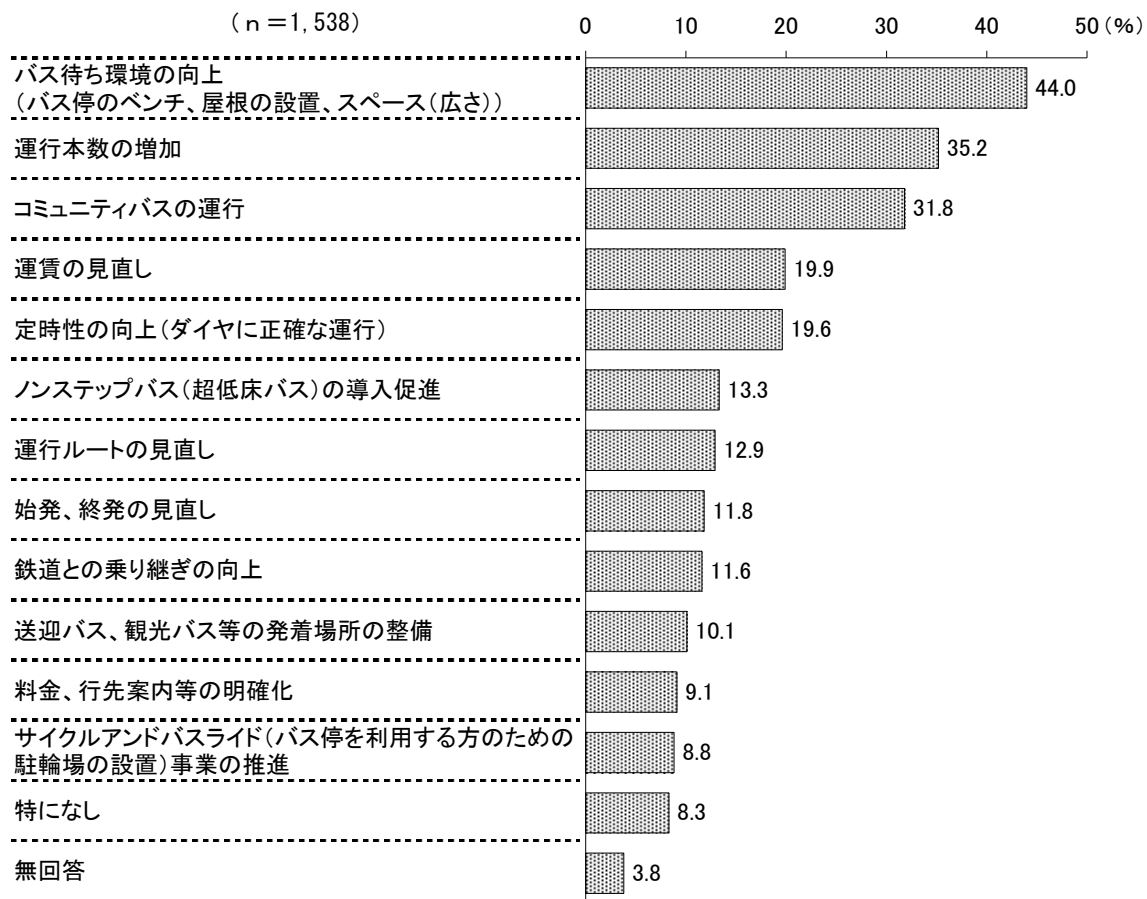
（注）「民間の月極駐車場」と「民間のコインパーキング等時間貸し駐車場」の2つの選択肢は、平成29年度調査では1つの選択肢「本厚木駅周辺の民間駐車場」としていた。

(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



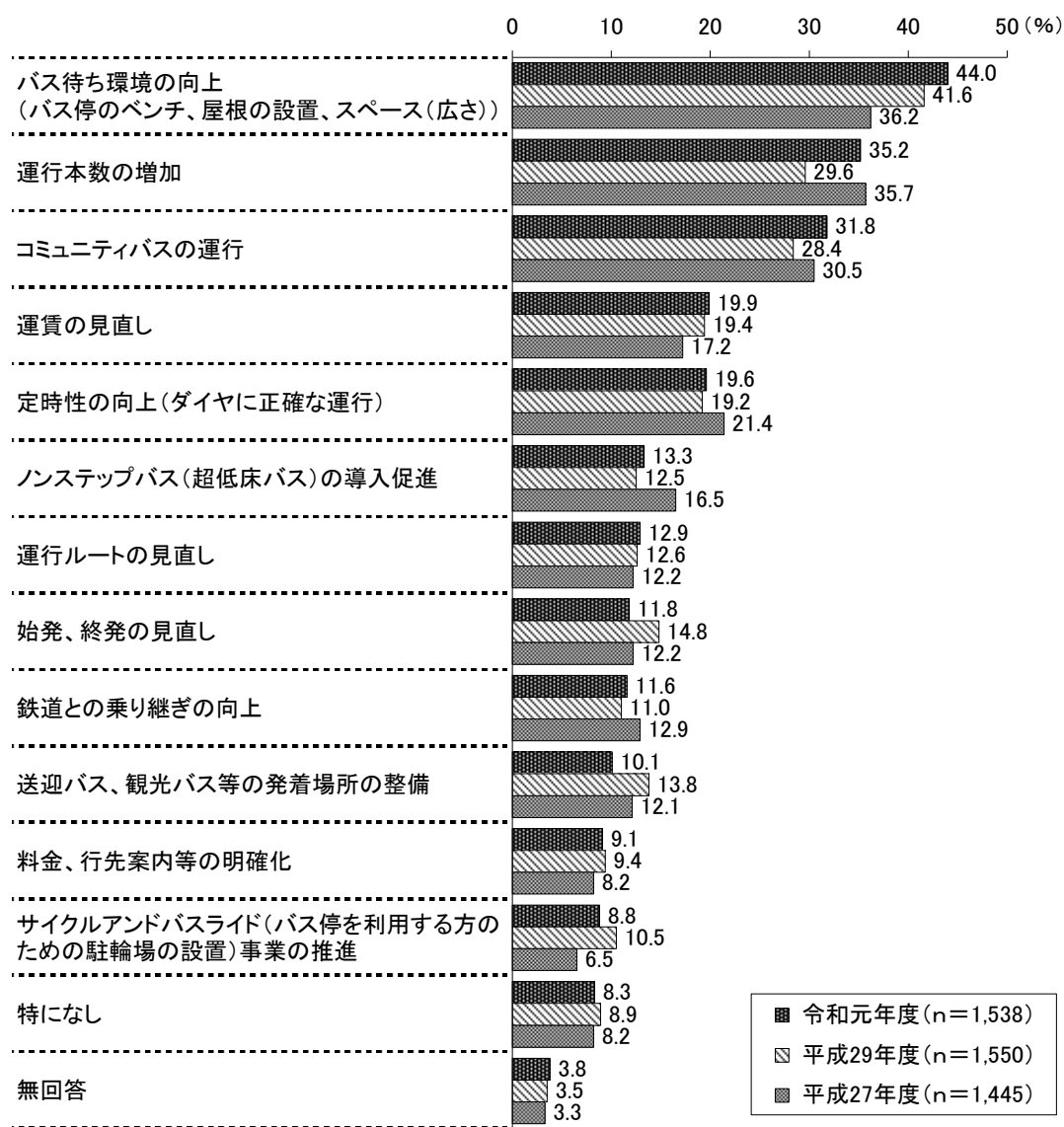
【全体】

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、スペース（広さ）」（44.0%）が4割半ばで最も高く、次いで「運行本数の増加」（35.2%）、「コミュニティバスの運行」（31.8%）、「運賃の見直し」（19.9%）、「定時性の向上（ダイヤに正確な運行）」（19.6%）となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、「運行本数の増加」(35.2%)は平成29年度調査(29.6%)より5.6ポイント、「コミュニティバスの運行」(31.8%)は平成29年度調査(28.4%)より3.4ポイント増加している。一方、「送迎バス、観光バス等の発着場所の整備」(10.1%)は平成29年度調査(13.8%)より3.7ポイント、「始発、終発の見直し」(11.8%)は平成29年度調査(14.8%)より3.0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



(注)「バス待ち環境の向上(バス停のベンチ、屋根の設置、スペース(広さ))」の選択肢は、平成29年度調査では「バス待ち環境の向上(バス停のベンチ、屋根の設置)」としていた。

【属性別】

性別で見ると、女性では「運行本数の増加」（37.3％）が男性（32.3％）より5.0ポイント、「コミュニティバスの運行」（33.9％）が男性（29.0％）より4.9ポイント高くなっている。

年齢別で見ると、「運行本数の増加」は20歳未満（52.4％）が5割を超えて高くなっている。「コミュニティバスの運行」は60～69歳（39.6％）が約4割と高くなっている。「定時性の向上（ダイヤに正確な運行）」は20歳未満（33.3％）と20～29歳（31.5％）が3割台と高くなっている。「始発、終発の見直し」は20歳未満（28.6％）が3割近くと高くなっている。

表11－3－1 市内のバス交通への取組－性別、年齢別

(%)

		n	根の バス 設置、 待ち環 境の向 上（バ ス停の ベンチ 、屋	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 ）	進 ノ ン ス テ ッ プ バ ス （ 超 低 床 バ ス ） の 導 入 促	運 行 ル ー ト の 見 直 し	始 発 、 終 発 の 見 直 し	鉄 道 と の 乗 り 継 ぎ の 向 上	送 迎 バ ス 、 観 光 バ ス 等 の 発 着 場 所 の 整 備	料 金 、 行 先 案 内 等 の 明 確 化	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	特 に な し	無 回 答
全 体		1,538	44.0	35.2	31.8	19.9	19.6	13.3	12.9	11.8	11.6	10.1	9.1	8.8	8.3	3.8
性別	男 性	682	42.7	32.3	29.0	19.6	20.2	11.7	14.5	12.3	12.6	11.1	9.4	8.5	10.3	4.0
	女 性	837	45.2	37.3	33.9	20.1	19.2	14.6	11.7	11.1	11.0	9.3	9.0	9.1	6.8	3.7
年 齢 別	20 歳 未 満	21	33.3	52.4	9.5	19.0	33.3	4.8	9.5	28.6	19.0	4.8	14.3	19.0	4.8	4.8
	20 ～ 29 歳	92	45.7	43.5	13.0	20.7	31.5	13.0	13.0	15.2	14.1	4.3	10.9	6.5	6.5	3.3
	30 ～ 39 歳	179	45.8	39.1	25.7	25.7	17.3	9.5	16.2	11.7	16.8	6.1	12.8	10.6	7.8	－
	40 ～ 49 歳	264	40.9	41.3	27.3	24.2	21.2	6.8	16.7	15.9	15.5	6.1	13.6	7.2	9.8	1.1
	50 ～ 59 歳	218	42.7	39.0	36.7	22.0	19.7	11.5	11.9	15.1	14.2	8.7	10.1	10.1	6.0	1.8
	60 ～ 69 歳	321	42.4	33.6	39.6	19.0	18.7	15.9	11.5	11.2	9.0	12.8	5.9	11.2	10.0	3.1
	70 ～ 79 歳	309	46.9	28.2	37.9	13.9	19.7	18.1	12.3	6.8	7.8	14.6	5.2	7.8	7.4	6.8
	80 歳 以 上	128	49.2	24.2	23.4	15.6	11.7	18.8	8.6	4.7	4.7	12.5	8.6	3.9	9.4	12.5

〔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

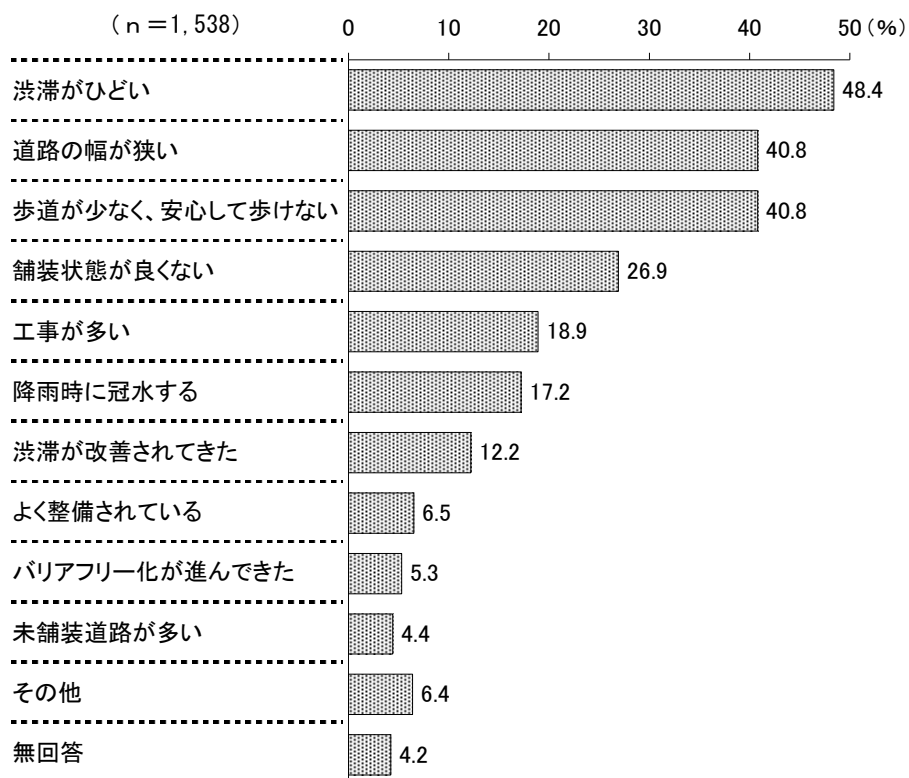
(%)

		n	バス待ち環境の向上（バス停のベンチ、屋根の設置、スペース（広さ））	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）	ノンステップバス（超低床バス）の導入促進	運行ルートの見直し	始発、終発の見直し	鉄道との乗り継ぎの向上	送迎バス、観光バス等の発着場所の整備	料金、行先案内等の明確化	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	特になし	無回答
全	体	1,538	44.0	35.2	31.8	19.9	19.6	13.3	12.9	11.8	11.6	10.1	9.1	8.8	8.3	3.8
居住地区別	厚 木 北	165	44.2	20.6	30.3	13.9	10.9	15.8	8.5	2.4	11.5	13.3	16.4	8.5	12.7	5.5
	厚 木 南	87	46.0	16.1	31.0	20.7	12.6	16.1	10.3	1.1	10.3	21.8	9.2	10.3	11.5	6.9
	依 知 北	112	45.5	44.6	36.6	30.4	18.8	8.9	11.6	8.0	7.1	7.1	5.4	5.4	9.8	2.7
	依 知 南	96	47.9	25.0	20.8	10.4	27.1	14.6	11.5	19.8	12.5	9.4	11.5	13.5	7.3	4.2
	睦 合 北	66	47.0	25.8	34.8	15.2	12.1	15.2	7.6	19.7	18.2	6.1	12.1	21.2	6.1	6.1
	睦 合 南	127	52.0	20.5	27.6	20.5	23.6	17.3	7.9	11.0	12.6	8.7	11.0	13.4	7.1	2.4
	睦 合 西	70	45.7	34.3	35.7	14.3	24.3	18.6	15.7	5.7	8.6	5.7	8.6	10.0	10.0	2.9
	荻 野	168	40.5	46.4	35.1	38.1	19.6	8.9	17.3	12.5	14.3	7.1	5.4	8.9	4.8	2.4
	小 鮎	105	32.4	45.7	38.1	23.8	19.0	14.3	16.2	16.2	9.5	10.5	7.6	2.9	5.7	3.8
	南 毛 利	267	42.7	41.9	34.5	11.2	21.7	11.6	13.9	14.2	10.9	11.6	9.4	7.9	7.5	4.1
	南毛利南	65	41.5	35.4	27.7	15.4	10.8	12.3	16.9	6.2	18.5	7.7	7.7	3.1	15.4	3.1
	玉 川	26	42.3	30.8	19.2	26.9	15.4	19.2	11.5	30.8	11.5	3.8	11.5	7.7	11.5	7.7
	相 川	86	50.0	30.2	25.6	18.6	27.9	15.1	12.8	11.6	8.1	11.6	7.0	11.6	9.3	3.5
	緑 ケ 丘	34	67.6	50.0	23.5	5.9	47.1	14.7	8.8	11.8	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9	－
	森 の 里	58	27.6	65.5	36.2	36.2	13.8	3.4	24.1	24.1	15.5	8.6	3.4	－	3.4	1.7

（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」（48.4％）が５割近くで最も高く、次いで「道路の幅が狭い」（40.8％）、「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」（26.9％）、「工事が多い」（18.9％）、「降雨時に冠水する」（17.2％）となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、「渋滞がひどい」（48.4％）は平成29年度調査（45.2％）より3.2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	工事 が多い	降雨 時に冠水する	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
令和元年度	1,538	48.4	40.8	40.8	26.9	18.9	17.2	12.2	6.5	5.3	4.4	6.4	4.2
平成29年度	1,550	45.2	41.0	40.8	26.4	18.0	18.3	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	19.4	17.0	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	19.9	14.5	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	28.5	16.2	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	29.0	18.4	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	32.0	19.7	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」（53.5％）が女性（44.2％）より9.3ポイント高くなっている。一方、女性では「歩道が少なく、安心して歩けない」（43.4％）が男性（37.5％）より5.9ポイント、「工事が多い」（20.7％）が男性（16.4％）より4.3ポイント高くなっている。

年齢別で見ると、「渋滞がひどい」は30～39歳（59.8％）が約6割と高くなっている。「降雨時に冠水する」は40～49歳（25.0％）が2割半ばと高くなっている。「渋滞が改善されてきた」は70～79歳（20.4％）が約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	工 事 が 多 い	降 雨 時 に 冠 水 す る	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		1,538	48.4	40.8	40.8	26.9	18.9	17.2	12.2	6.5	5.3	4.4	6.4	4.2
性 別	男 性	682	53.5	40.8	37.5	28.2	16.4	15.0	13.0	8.4	5.0	4.0	6.2	4.4
	女 性	837	44.2	40.7	43.4	26.0	20.7	18.9	11.7	5.0	5.6	4.7	6.7	4.1
年 齢 別	20 歳 未 満	21	38.1	38.1	33.3	23.8	14.3	4.8	14.3	14.3	－	9.5	9.5	9.5
	20 ～ 29 歳	92	46.7	30.4	28.3	21.7	22.8	12.0	5.4	12.0	4.3	7.6	8.7	5.4
	30 ～ 39 歳	179	59.8	35.2	39.7	25.1	21.2	15.1	6.1	7.8	2.2	7.8	7.8	1.7
	40 ～ 49 歳	264	54.9	40.5	42.8	26.5	18.2	25.0	7.2	6.1	3.0	5.7	7.6	1.5
	50 ～ 59 歳	218	50.0	40.4	38.5	32.6	22.0	17.9	11.0	4.6	2.3	2.3	6.0	4.6
	60 ～ 69 歳	321	49.5	42.1	43.3	29.6	20.6	18.1	13.1	4.4	5.3	3.7	5.9	3.7
	70 ～ 79 歳	309	39.5	45.0	42.7	24.3	15.5	12.9	20.4	4.5	9.7	1.6	4.5	6.5
	80 歳 以 上	128	38.3	44.5	41.4	24.2	14.1	16.4	16.4	13.3	10.2	6.3	7.0	7.0

〔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

(%)

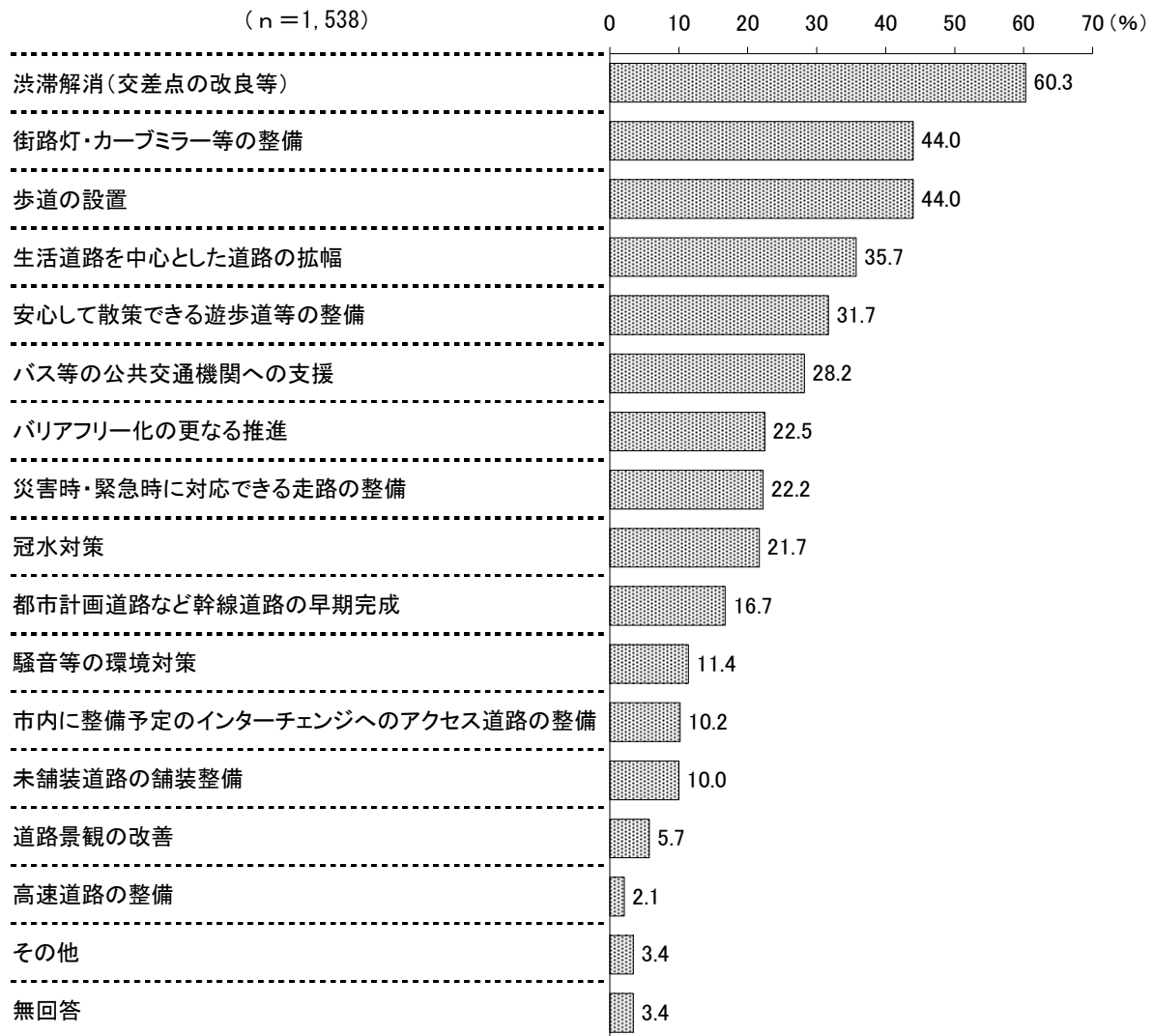
		n	渋滞がひどい	道路の幅が狭い	歩道が少なく、安心して歩けない	舗装状態が良くない	工事が多い	降雨時に冠水する	渋滞が改善されてきた	よく整備されている	バリアフリー化が進んできた	未舗装道路が多い	その他	無回答
全 体		1,538	48.4	40.8	40.8	26.9	18.9	17.2	12.2	6.5	5.3	4.4	6.4	4.2
居 住 地 区 別	厚 木 北	165	38.8	28.5	37.0	25.5	15.2	19.4	10.9	6.7	6.7	3.6	9.7	7.3
	厚 木 南	87	47.1	39.1	41.4	23.0	23.0	25.3	6.9	5.7	6.9	6.9	5.7	1.1
	依 知 北	112	45.5	41.1	28.6	24.1	17.0	13.4	22.3	3.6	5.4	4.5	1.8	5.4
	依 知 南	96	52.1	58.3	40.6	29.2	24.0	15.6	22.9	4.2	6.3	3.1	4.2	3.1
	睦 合 北	66	40.9	40.9	43.9	33.3	21.2	21.2	16.7	9.1	3.0	4.5	10.6	1.5
	睦 合 南	127	41.7	42.5	45.7	31.5	12.6	15.0	7.9	3.9	6.3	6.3	3.9	5.5
	睦 合 西	70	51.4	40.0	44.3	24.3	21.4	18.6	14.3	4.3	5.7	5.7	7.1	4.3
	荻 野	168	49.4	44.6	44.6	25.0	26.8	17.3	11.9	4.8	5.4	2.4	6.5	2.4
	小 鮎	105	56.2	40.0	44.8	28.6	18.1	18.1	17.1	6.7	4.8	1.0	9.5	4.8
	南 毛 利	267	58.1	41.2	41.2	26.6	15.0	18.0	7.9	7.1	3.7	4.1	7.5	3.7
	南毛利南	65	40.0	32.3	30.8	26.2	18.5	9.2	7.7	18.5	4.6	6.2	7.7	7.7
	玉 川	26	57.7	42.3	34.6	34.6	19.2	7.7	15.4	7.7	－	3.8	7.7	3.8
	相 川	86	32.6	45.3	50.0	27.9	22.1	20.9	10.5	8.1	7.0	10.5	3.5	2.3
	緑 ケ 丘	34	55.9	41.2	52.9	26.5	17.6	14.7	14.7	2.9	5.9	5.9	2.9	5.9
	森 の 里	58	60.3	37.9	27.6	24.1	20.7	10.3	6.9	8.6	5.2	1.7	5.2	3.4

(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)」(60.3%)が約6割で最も高く、次いで「街路灯・カーブミラー等の整備」(44.0%)、「歩道の設置」(44.0%)、「生活道路を中心とした道路の拡幅」(35.7%)、「安心して散策できる遊歩道等の整備」(31.7%)となっている。

【経年変化】

経年による変化を見ると、「街路灯・カーブミラー等の整備」（44.0％）は平成29年度調査（40.1％）より3.9ポイント、「バス等の公共交通機関への支援」（28.2％）は平成29年度調査（24.5％）より3.7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	令和元年度 (n=1,538)	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) 60.3	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	街路灯・カーブミラー等の整備/歩道の設置 44.0	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 35.7	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 31.7	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 28.2	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 22.5	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 22.2	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、男性では「都市計画道路など幹線道路の早期完成」（23.5％）が女性（11.0％）より12.5ポイント、「渋滞解消（交差点の改良等）」（65.1％）が女性（56.5％）より8.6ポイント、「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」（14.4％）が女性（6.8％）より7.6ポイント高くなっている。一方、女性では「街路灯・カーブミラー等の整備」（48.9％）が男性（38.0％）より10.9ポイント、「バリアフリー化の更なる推進」（25.7％）が男性（18.8％）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」（24.9％）が男性（18.5％）より6.4ポイント高くなっている。

年齢別で見ると、「渋滞解消（交差点の改良等）」は30～39歳（72.6％）が7割半ば近くと高くなっている。「街路灯・カーブミラー等の整備」は20～29歳（51.1％）と30～39歳（52.5％）が5割台と高くなっている。「歩道の設置」は20歳未満（52.4％）が5割を超えて高くなっている。「バリアフリー化の更なる推進」は80歳以上（32.0％）が3割を超えて高くなっている。

表11-5-2 道路整備への取組一性別、年齢別

(%)

		n	渋滞解消（交差点の改良等）	街路灯・カーブミラー等の整備	歩道の設置	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	騒音等の環境対策	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	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		1,538	60.3	44.0	44.0	35.7	31.7	28.2	22.5	22.2	21.7	16.7	11.4	10.2	10.0	5.7	2.1	3.4	3.4
性別	男 性	682	65.1	38.0	41.2	36.7	29.5	27.0	18.8	18.5	19.6	23.5	11.0	14.4	8.9	7.3	2.9	3.7	3.7
	女 性	837	56.5	48.9	46.0	35.1	33.7	28.9	25.7	24.9	23.2	11.0	11.6	6.8	11.0	4.3	1.6	3.1	3.2
年齢別	20歳未満	21	57.1	47.6	52.4	19.0	14.3	28.6	28.6	28.6	14.3	23.8	9.5	19.0	19.0	4.8	-	4.8	4.8
	20～29歳	92	59.8	51.1	43.5	30.4	29.3	32.6	12.0	18.5	22.8	14.1	18.5	4.3	18.5	6.5	4.3	3.3	1.1
	30～39歳	179	72.6	52.5	45.3	33.0	33.0	28.5	13.4	22.9	19.0	15.1	14.0	8.9	15.1	8.4	2.8	3.9	1.7
	40～49歳	264	62.5	45.5	47.0	36.0	30.3	24.6	16.3	20.8	27.3	14.4	17.0	11.7	13.3	7.2	3.4	4.5	0.4
	50～59歳	218	69.3	45.0	45.4	33.5	28.4	31.7	25.2	19.3	22.9	20.6	10.6	12.4	3.7	4.6	1.4	4.6	2.8
	60～69歳	321	62.9	43.9	45.5	38.3	32.4	25.2	24.0	24.3	23.1	14.3	10.9	10.3	8.4	5.3	1.9	2.8	2.2
	70～79歳	309	49.5	38.8	38.5	37.5	33.0	28.5	28.5	23.0	17.5	16.8	7.1	8.7	7.4	4.2	1.6	2.6	6.8
	80歳以上	128	45.3	34.4	41.4	38.3	39.1	32.8	32.0	23.4	18.0	23.4	5.5	11.7	10.2	3.1	0.8	1.6	9.4

〔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）	街路灯・カーブミラー等の整備	歩道の設置	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	騒音等の環境対策	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	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		1,538	60.3	44.0	44.0	35.7	31.7	28.2	22.5	22.2	21.7	16.7	11.4	10.2	10.0	5.7	2.1	3.4	3.4
居住地区別	厚 木 北	165	50.9	38.2	44.2	27.9	32.1	18.8	24.8	26.7	24.8	10.3	16.4	7.3	9.7	7.3	3.0	3.0	3.6
	厚 木 南	87	59.8	43.7	51.7	32.2	33.3	17.2	36.8	12.6	29.9	13.8	9.2	4.6	11.5	5.7	1.1	3.4	4.6
	依 知 北	112	57.1	45.5	36.6	35.7	28.6	22.3	15.2	18.8	21.4	12.5	8.0	12.5	8.0	5.4	3.6	1.8	4.5
	依 知 南	96	64.6	47.9	40.6	43.8	40.6	21.9	20.8	24.0	19.8	27.1	20.8	13.5	15.6	7.3	3.1	1.0	3.1
	睦 合 北	66	56.1	37.9	42.4	40.9	42.4	34.8	27.3	15.2	28.8	19.7	7.6	6.1	1.5	7.6	1.5	4.5	1.5
	睦 合 南	127	52.8	48.8	50.4	37.0	36.2	22.0	25.2	19.7	18.1	12.6	14.2	6.3	10.2	3.9	0.8	1.6	3.9
	睦 合 西	70	58.6	45.7	44.3	42.9	31.4	31.4	25.7	32.9	30.0	12.9	18.6	10.0	12.9	4.3	1.4	2.9	1.4
	荻 野	168	64.9	45.2	45.2	40.5	32.1	39.9	19.6	21.4	21.4	21.4	10.1	8.3	8.9	6.5	2.4	4.2	3.0
	小 鮎	105	66.7	40.0	47.6	36.2	30.5	36.2	18.1	22.9	19.0	33.3	9.5	21.0	9.5	1.9	3.8	3.8	2.9
	南 毛 利	267	68.2	46.4	38.6	30.3	28.8	31.5	23.2	23.2	20.6	16.9	6.7	10.1	10.5	4.9	1.1	5.2	3.4
	南毛利南	65	53.8	41.5	43.1	40.0	23.1	18.5	24.6	18.5	13.8	7.7	15.4	10.8	7.7	15.4	3.1	4.6	6.2
	玉 川	26	53.8	46.2	30.8	38.5	15.4	23.1	7.7	26.9	15.4	3.8	11.5	11.5	3.8	－	7.7	3.8	7.7
	相 川	86	53.5	53.5	47.7	37.2	34.9	32.6	18.6	30.2	24.4	9.3	8.1	9.3	14.0	4.7	－	2.3	1.2
	緑 ケ 丘	34	73.5	38.2	61.8	44.1	38.2	17.6	20.6	23.5	17.6	20.6	20.6	5.9	17.6	－	2.9	－	2.9
	森 の 里	58	63.8	29.3	43.1	27.6	22.4	41.4	20.7	13.8	10.3	20.7	3.4	20.7	5.2	5.2	1.7	5.2	3.4