

## 第2章 現状と動向

|                        |    |
|------------------------|----|
| 1 厚木市を取り巻く状況.....      | 6  |
| 2 厚木市の交通実態.....        | 10 |
| 3 道路の整備状況と利用状況.....    | 16 |
| 4 公共交通の現状.....         | 28 |
| 5 中心市街地の現状.....        | 43 |
| 6 市民意識調査からみた市民ニーズ..... | 52 |
| 7 将来交通の見通し.....        | 55 |

## 第2章 現状と動向

### 1 厚木市を取り巻く状況

#### (1) 人口の動向

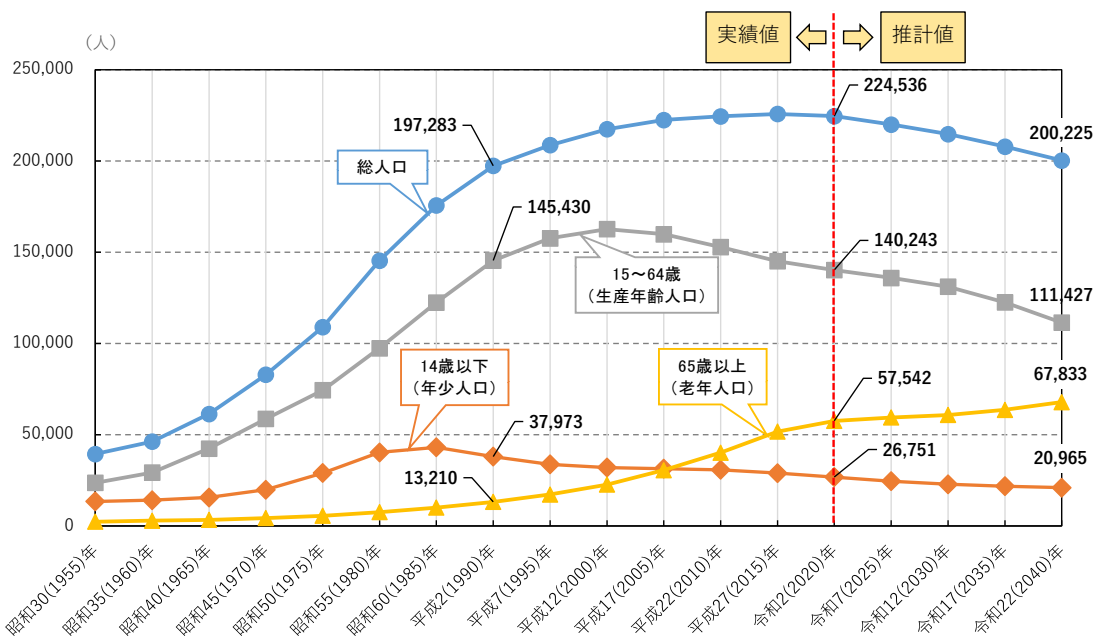
本市の総人口は、市制施行をした昭和30(1955)年に4万人程度であったものが、昭和48(1973)年には10万人に達し、平成3(1991)年には20万人を超え、平成27(2015)年の人口規模は市制施行した年の5倍強となっています。

その後、総人口は、平成27(2015)年をピークに緩やかに減少し始め、令和22年(2040)には、200,225人になると予想されます。

人口推移の内訳をみると、年少人口(14歳以下)は、昭和60(1985)年以降緩やかに減少しています。生産年齢人口(15~64歳)は、平成12(2000)年以降減少に転じています。

総人口は減少するものの、老年人口(65歳以上人口)は年々増加し、結果、高齢化率も増加し続けることが予想されており、令和22(2040)年の高齢化率は平成12(2000)年の約3倍の33.9%となると予想されています。

■ 年齢3区分別人口の推移(昭和30(1955)年~令和22(2040)年)



|      | 平成2(1990)年 | 令和2(2020)年 | 令和22(2040)年 |
|------|------------|------------|-------------|
| 人口   | 197,283人   | 224,536人   | 200,225人    |
| 老年人口 | 13,210人    | 57,542人    | 67,833人     |
| 高齢化率 | 6.7%       | 25.6%      | 33.9%       |

※平成27(2015)年及び令和2(2020)年の年齢3区分別人口は、年齢不詳分を按分し、各区分別人口に加えています。令和7(2025)年以降の推計値は年齢不詳分を除き、推計しています。

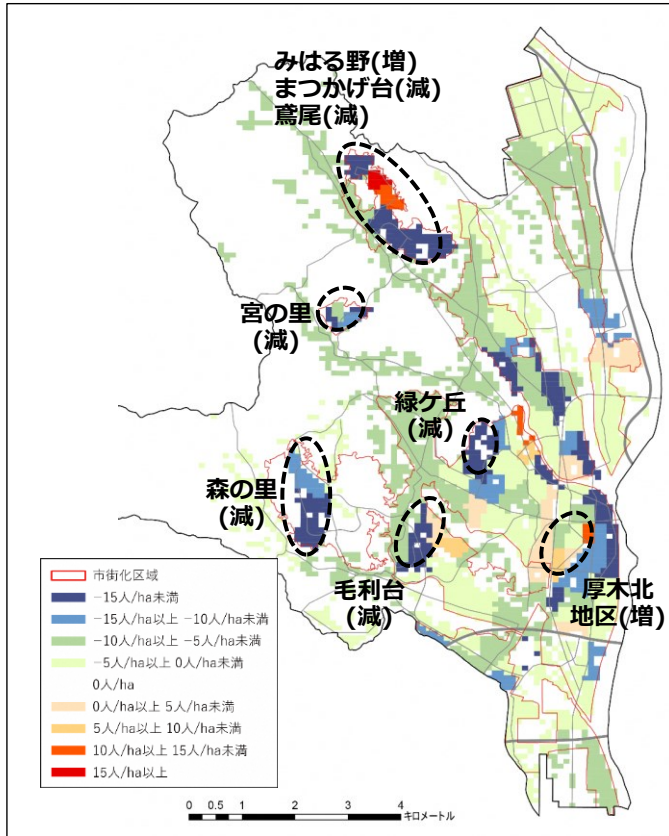
[出典:昭和30(1955)~平成27(2015)年:総務省「国勢調査(各年)」

令和2(2020)年:神奈川県「年齢別人口統計調査(令和2(2020)年)」

令和7(2025)~令和22(2040)年:第2期厚木市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略]

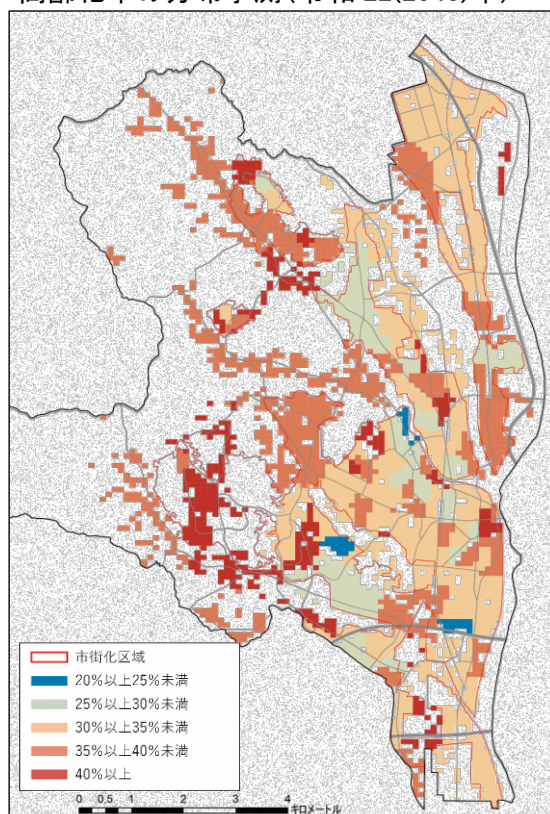
人口は本厚木駅周辺で増加傾向にありますが、鳶尾、まつかげ台、宮の里、森の里等、開発により整備された郊外の住宅地などでは、今後ますます高齢化が進展するとともに、人口の急激な減少が予想されます。

■ 人口の増減予測(平成 27(2015)年→令和 22(2040)年)



[出典:国勢調査(平成 27(2015)年)、将来人口・世帯予測ツール V2(平成 27(2015)年国調対応版)を基に作成]

■ 高齢化率の分布予測(令和 22(2040)年)



[出典:出典:国勢調査(平成 27(2015)年)、将来人口・世帯予測ツール V2(平成 27(2015)年国調対応版)を基に作成]

## (2) 産業

本市は、地形的にも交通条件的にも神奈川県を中心に位置する優位性から、県央の拠点都市として栄えてきました。さらに、東名高速道路の完成に伴って、首都圏南西部の陸上交通の要衝として、製造業、流通業、研究開発機能などの立地が進み、産業都市として発展してきました。

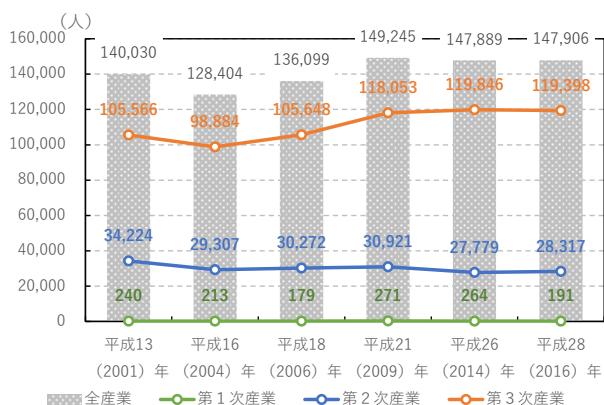
本市の産業は、卸売業、小売業、サービス業などの第3次産業の従業人口が多い産業構造となっており、特に「学術研究、専門・技術サービス業」の従業者の割合が高いことが大きな特徴となっています。

市内には多くの産業が集積し、昼夜間人口比率や就従比は1.0を超えており、市外から多くの人働きに来る自立した産業都市としての特性を有しています。

企業アンケートによると、多くの事業所で立地環境として従業者の通勤利便性を重視していることがわかります。

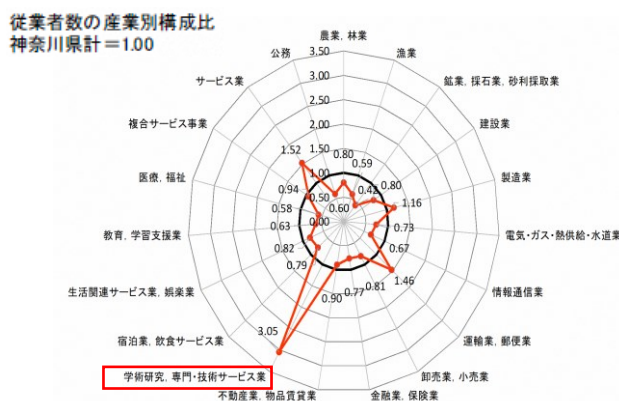
製造業については、神奈川県内陸工業団地、尼寺工業団地や東名高速道路厚木インターチェンジ周辺などの郊外部に事業所が大規模に集積し、高い成長率を見せています。

■ 厚木市の産業構成別従業人口の推移



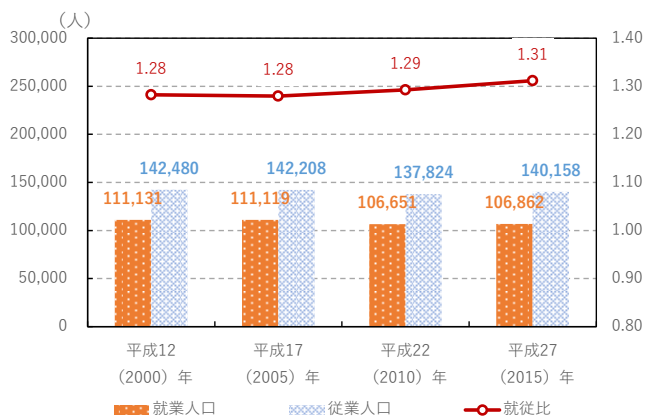
[出典: 経済センサス(平成21(2009)年、平成28(2016)年)、事業所・企業統計(平成13(2001)年～平成18(2006)年)を基に作成]

■ 産業別構成比(従業者)の特化係数



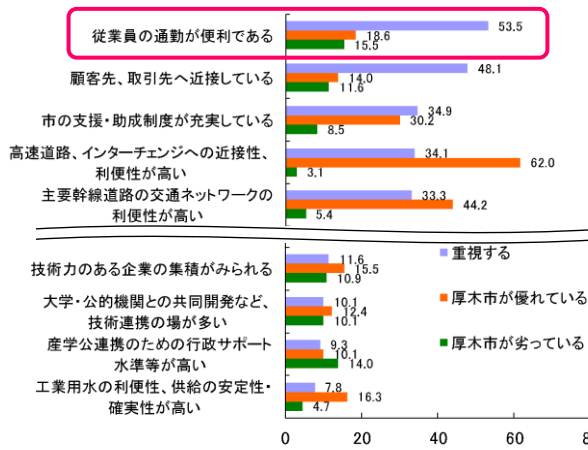
[出典: 経済センサス(平成28(2016)年)を基に作成]

■ 厚木市の就業人口、従業人口及び就従比の推移



[出典: 国勢調査を基に作成]

■ 立地環境(重視する点、厚木市が優れている点、劣っている点)



[出典: 厚木市産業マスタープラン改定に係る調査結果(平成28(2016)年10月)より抜粋]



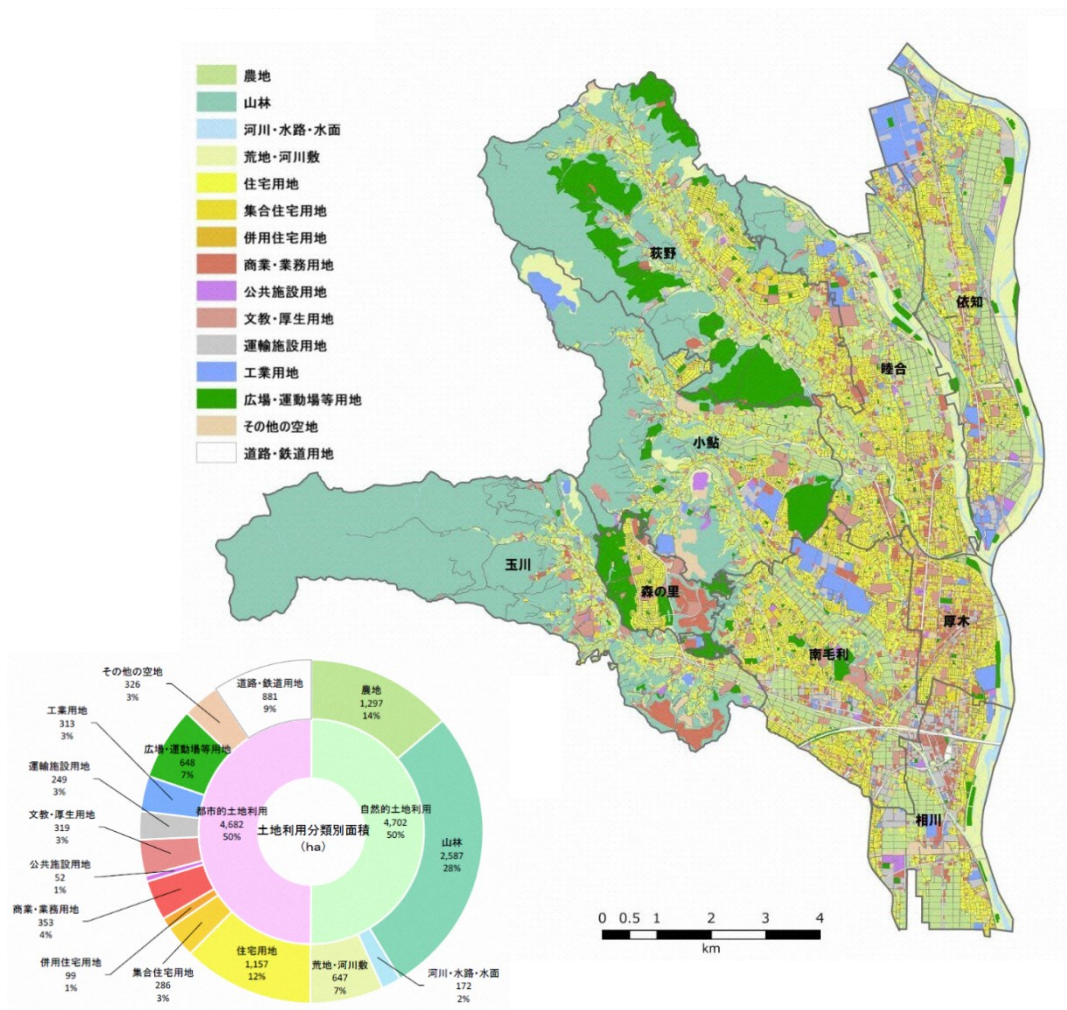
### (3) 土地利用

本市の北西側は丹沢の山地に連なる丘陵部、南東側は緩やかに開けた平野部となっており、丘陵部を刻むように、平野部に向かって相模川や中津川などの河川が流れています。

本市の市街地は、平野部と河川周辺部を合わせた“手のひら型”の特徴的な形状をしています。市街地の面積は市域全体の約34%ですが、総人口の約90%が居住しており、市街地の人口密度は極めて高くなっています。

市街地における都市的土地利用の面積割合は、住宅用地が最も多く約38%、次いで工業用地の約13%、商業・業務用地の約8%となっています。工業用地は主に郊外部に整備され、住宅用地や商業・業務用地は本厚木駅周辺や郊外に延びる幹線道路の沿道に形成されています。

#### ■ 土地利用現況図



[出典: 令和元(2019)年度都市計画基礎調査解析業務報告書]

## 2 厚木市の交通実態

東京都市圏パーソントリップ調査（以下「東京 PT 調査※」という。）の結果から、本市における交通実態をみると、次のようになっています。

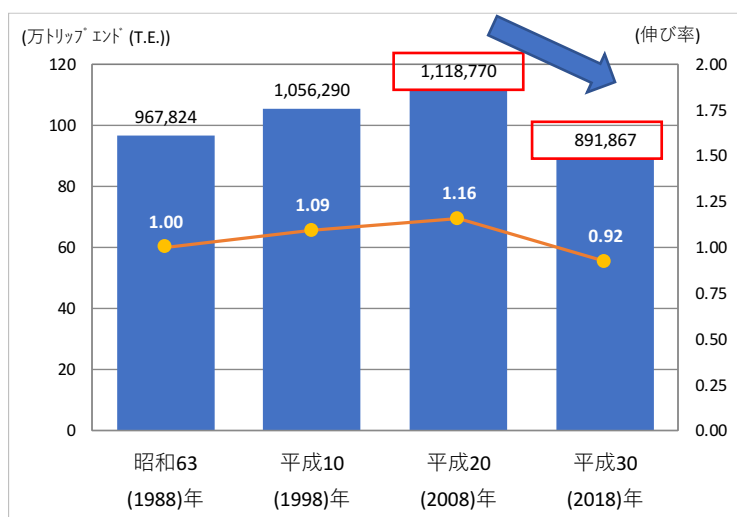
### (1) 厚木市の発生集中交通量

#### ア 発生集中交通量（厚木市を出発地・到着地とする交通量）

本市の発生集中交通量は平成 20(2008)年までは増加傾向でしたが、平成 30(2018)年においては減少しています。

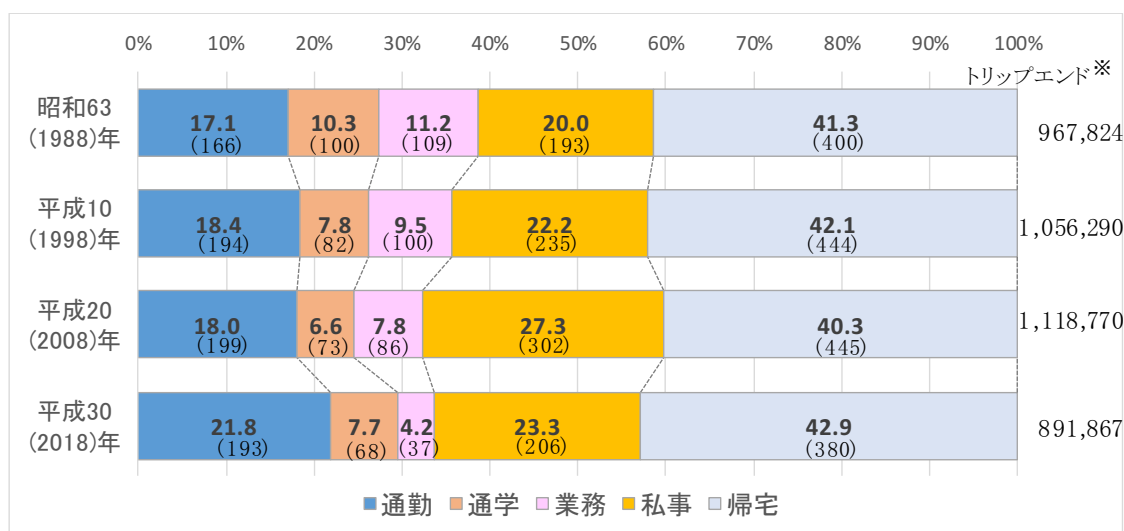
目的別構成割合をみると、通勤は増加傾向にあり、通学は減少から増加に転じています。業務は減少傾向にあり私事は増加から減少に転じています。

#### ■ 厚木市の発生集中交通量の推移



[出典:昭和 63(1988)年、平成 10(1998)年、平成 20(2008)年、平成 30(2018)年東京 PT 調査を基に作成]

#### ■ 厚木市の発生集中交通量における目的別構成割合の推移



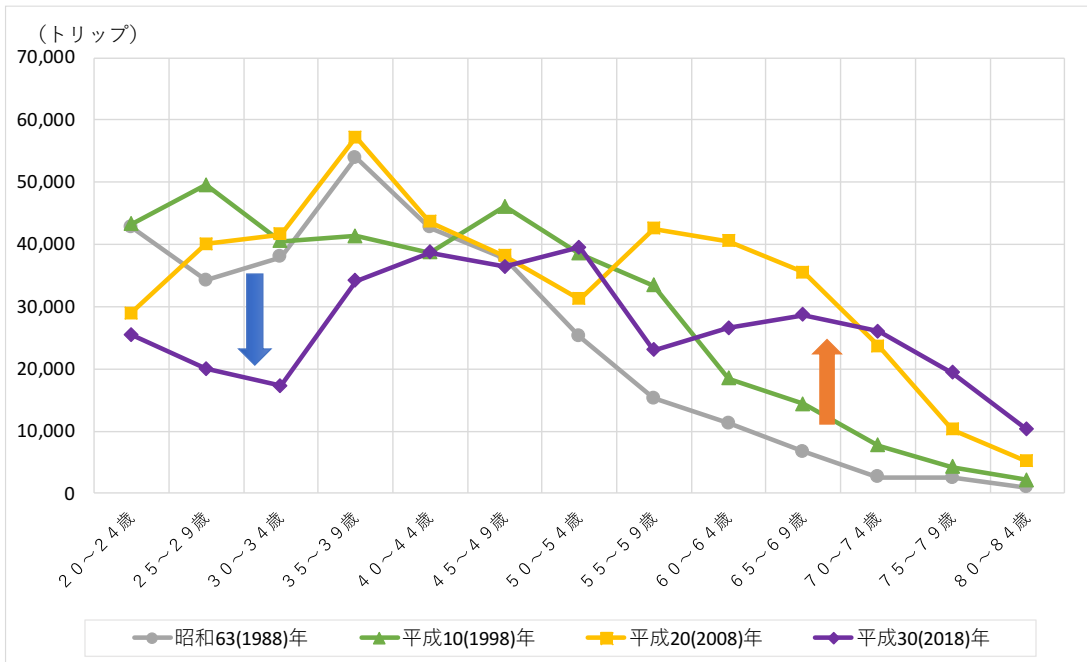
[出典:昭和 63(1988)年、平成 10(1998)年、平成 20(2008)年、平成 30(2018)年東京 PT 調査を基に作成]

### イ 年齢別生成交通量※

本市の年齢別生成交通量は、20代30代の若年層は平成10(1998)年や平成20(2008)年をピークに減少傾向にあります。

一方、70代以上の高齢層では、昭和63(1988)年から増加傾向にあり、特に平成30(2018)年のトリップ数においては、65～74歳のトリップ数が25～34歳のトリップ数を上回っています。

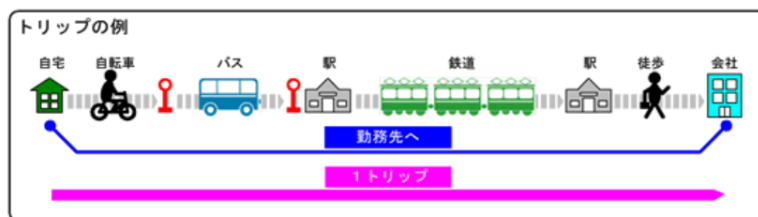
#### ■ 厚木市の年齢別生成交通量の推移



[出典: 昭和63(1988)年、平成10(1998)年、平成20(2008)年、平成30(2018)年東京PT調査を基に作成]

### <PT 調査用語集>

- ※東京PT調査: 東京都市圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部)において、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。
  - ※トリップ: 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
  - ※トリップエンド: 一つのトリップにおける出発地と到着地をトリップエンドという。
  - ※生成交通量: ある地域に居住する人が引き起こすすべてのトリップ(単位: トリップ/日)を生成交通量という。
  - ※OD: 出発地(origin)・目的地(destination)をODという。
  - ※代表交通手段と端末交通手段: 一つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。端末交通手段は、出発地から鉄道駅・バス停、または鉄道駅・バス停から目的地までの交通手段をいう。
- 下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段(バス)、△△駅から会社(目的地)では端末交通手段(徒歩)となる。

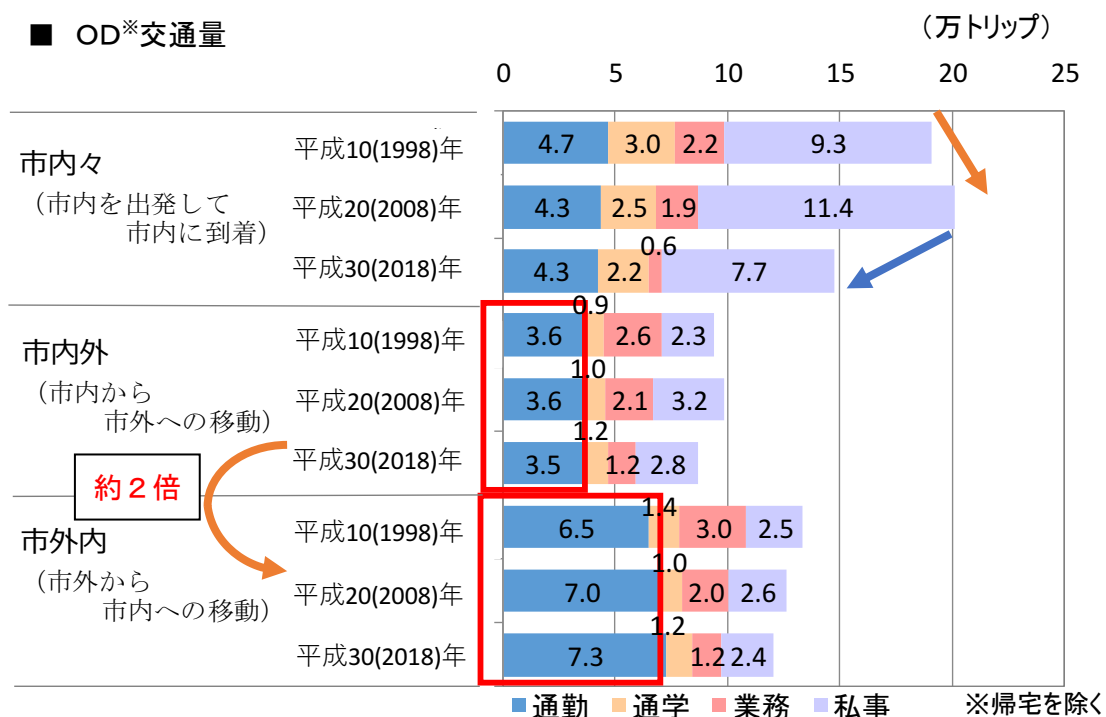


(2) 地域間移動の実態

市内々での移動は、私事目的によるトリップが多い状況です。目的別交通量の推移をみると、平成10(1998)年と比べて平成20(2008)年は私事目的が増加していましたが、平成30(2018)年においては、通勤目的が横ばいであること以外は、全ての目的において減少しています。

通勤目的のトリップは、市外内の移動で、平成20(2008)年及び平成30(2018)年は全トリップの半数以上を占め、市内外の移動の約2倍となっており、本市は市外からの通勤者がとても多くなっています。

業務目的のトリップは、全ての移動で減少傾向となっています。



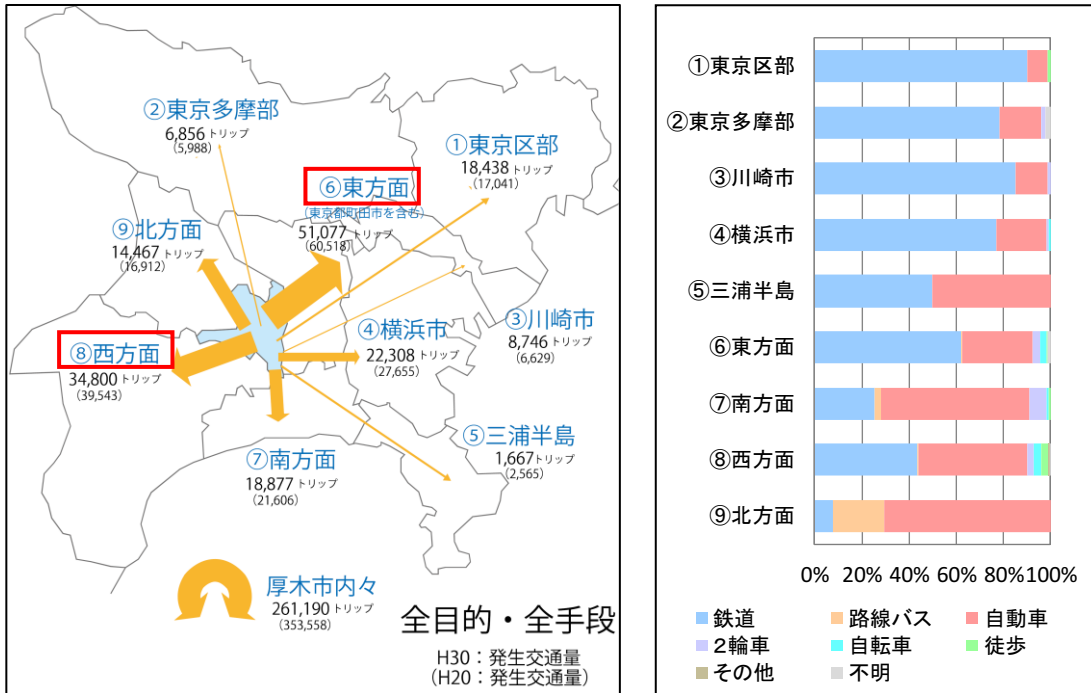
[出典:平成10(1998)年、平成20(2008)年、平成30(2018)年東京PT調査を基に作成]

本市における各方面のOD交通量は、東方面（相模原市、海老名市、座間市等）及び西方面（伊勢原市、秦野市、小田原市等）が多くなっています。

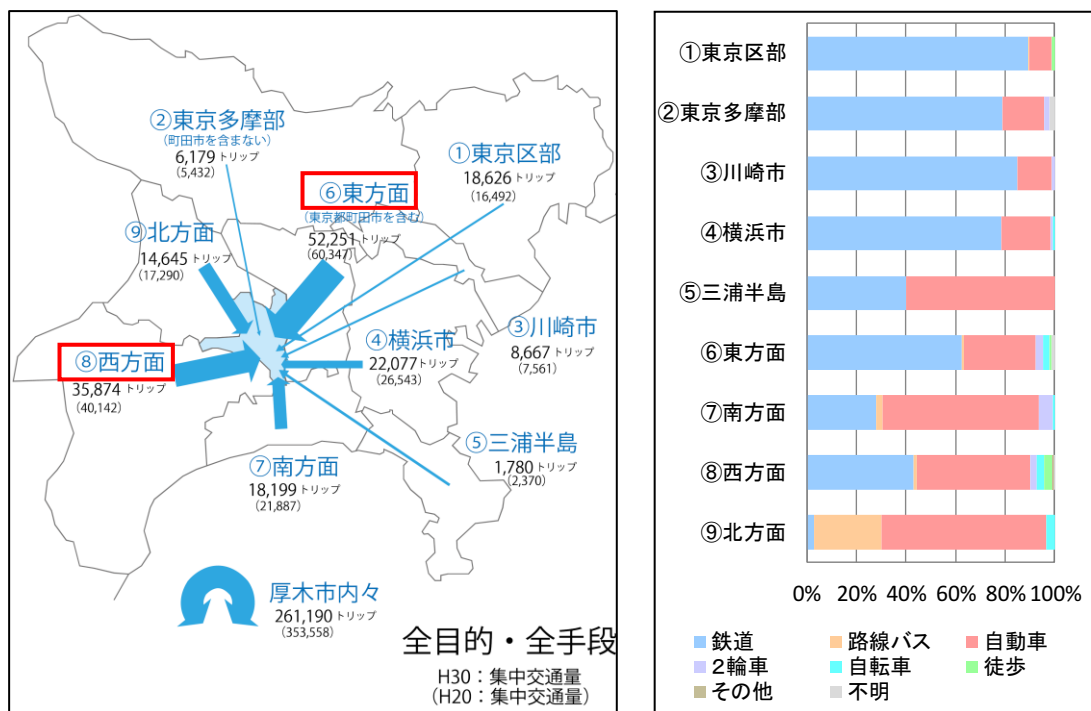
代表交通手段\*分担率は、東京区部、東京多摩部、川崎市、横浜市及び東方面では鉄道利用の割合が高くなっており、その他の方面は自動車の割合が高くなっています。

■ 本市におけるOD交通量

○全目的全手段による方面別発生交通量及び代表交通分担率



○全目的全手段による方面別集中交通量及び代表交通分担率



[出典:平成30(2018)年東京PT調査を基に作成]

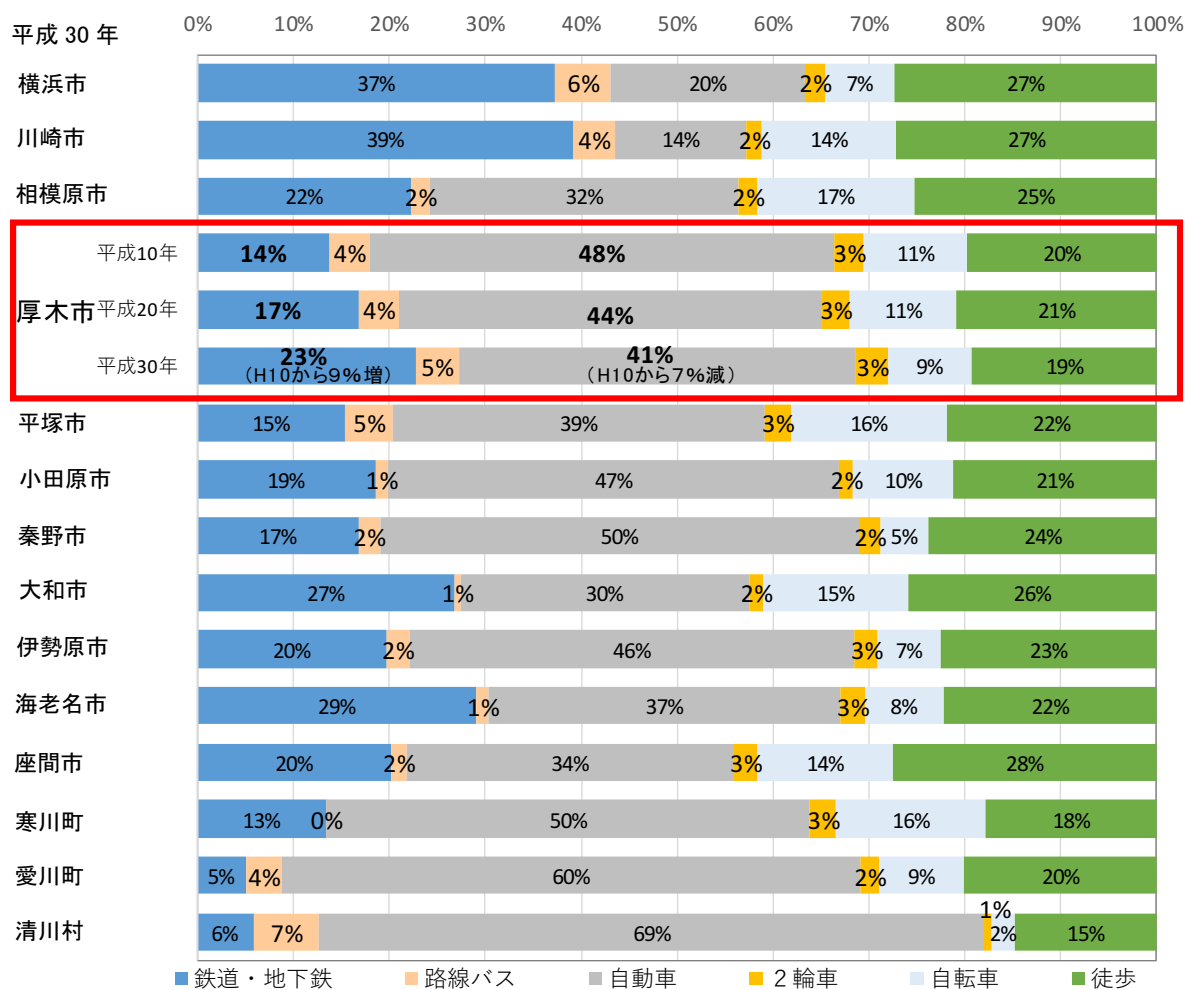


### (3) 厚木市における代表交通手段

本市における代表交通手段分担率をみると、平成 30(2018)年では、鉄道が 23%、路線バスが 5%、自動車が 41%となっています。平成 10(1998)年及び平成 20(2008)年と比べ、鉄道の分担率が増加し、自動車の分担率が減少しています。

周辺自治体の交通手段分担率の状況と比較すると、本市は路線バスの分担率の割合が高くなっています。

■ 厚木市及び周辺市町村内トリップの代表交通手段分担率(平成 30(2018)年)



[出典:平成 10(1998)年、平成 20(2008)年、平成 30(2018)年東京 PT 調査を基に作成]

#### (4) 厚木市における鉄道駅端末交通手段<sup>※</sup>

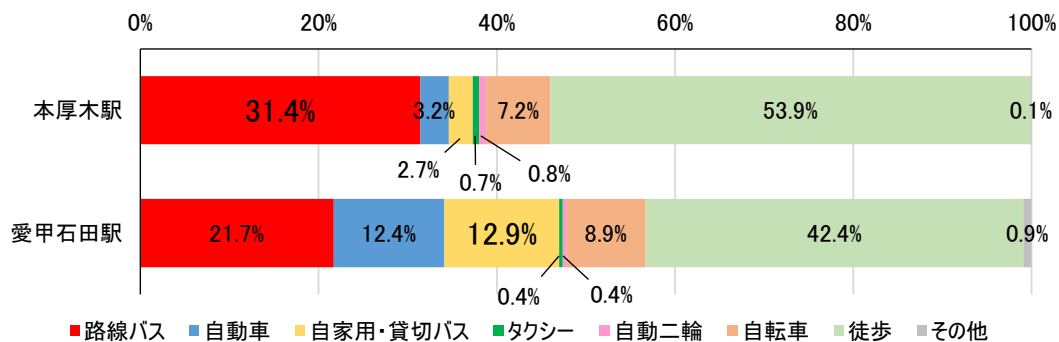
本市における鉄道駅端末の交通手段は、本厚木駅及び愛甲石田駅の両駅とも徒歩の分担率が最も高くなっています。

多くの路線バスが集中している本厚木駅では、路線バスの分担率は31.4%となっており、市民の移動に大きな役割を担っています。

愛甲石田駅では、本厚木駅に比べ、自家用・貸切バスの分担率が高くなっています。

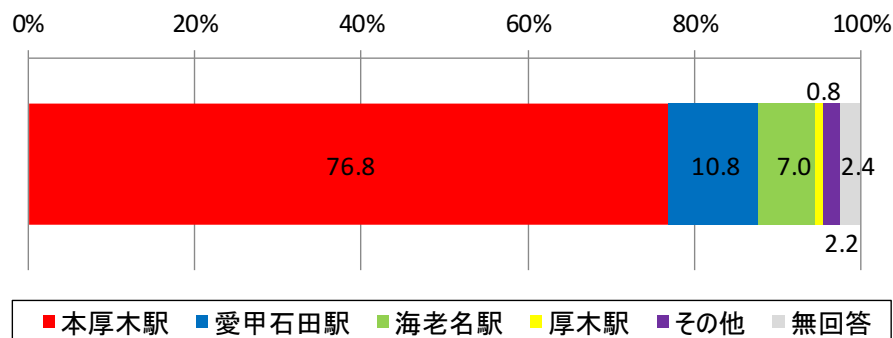
令和元(2019)年度市民意識調査によると、鉄道駅を利用する人の多くは本厚木駅を利用していますが、南西部の地域(南毛利南、森の里)の人は愛甲石田駅を利用する割合が高くなっています。また、依知地区では本厚木駅と海老名駅を利用している人の割合が約50%ずつとなっています。

#### ■ 厚木市における鉄道駅端末交通手段分担率の割合



[出典:平成30(2018)年東京PT調査を基に作成]

#### ■ 鉄道を利用する際の最寄駅



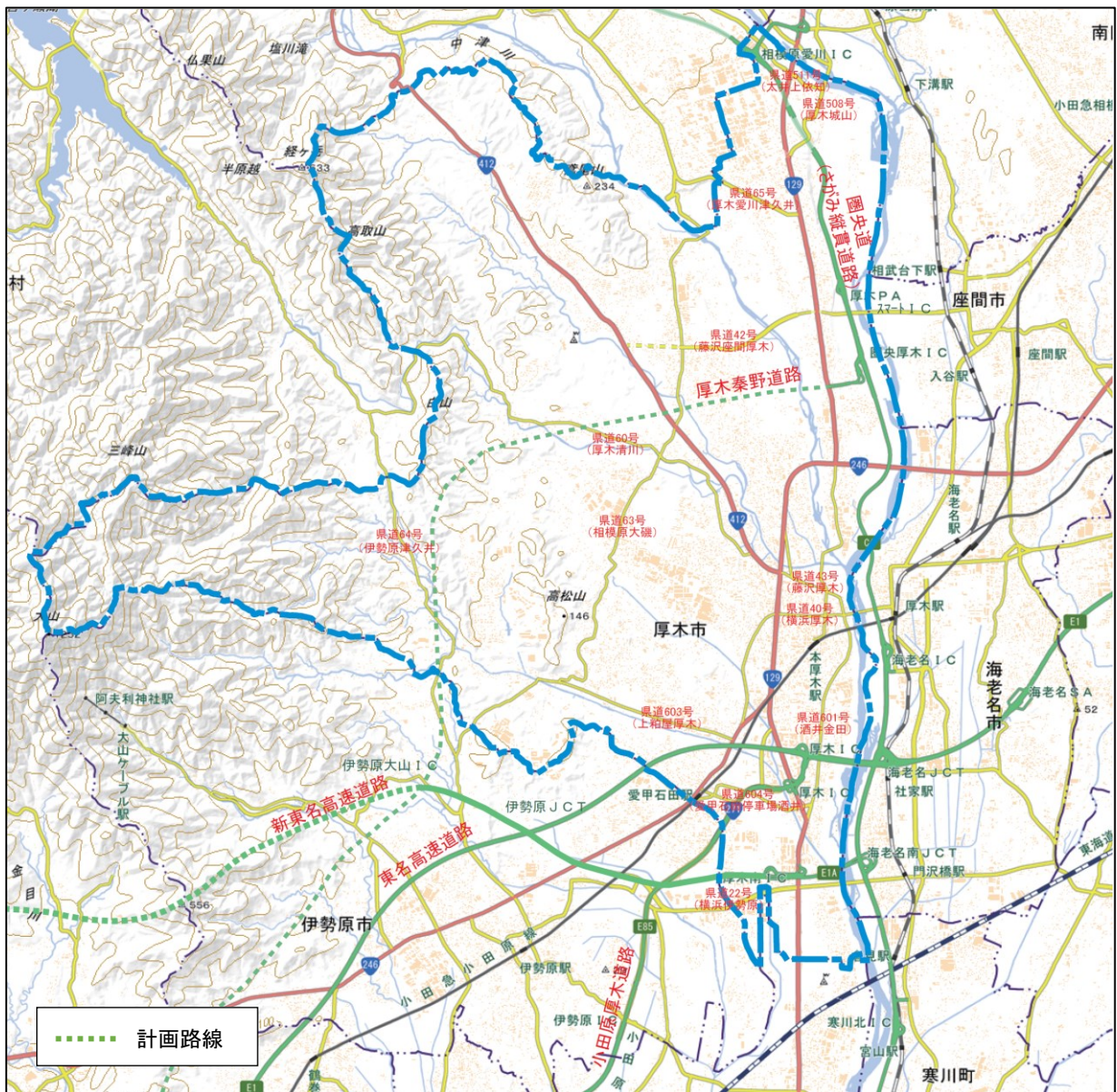
[出典:令和元(2019)年度厚木市民意識調査を基に作成]

### 3 道路の整備状況と利用状況

#### (1) 道路ネットワークの状況

本市は、東名高速道路、圏央道及び新東名高速道路による広域交通ネットワークが形成され、さらに、隣接市町村とは国道246号、国道129号及び国道412号並びに県道22号（横浜伊勢原）、県道40号（横浜厚木）、県道42号（藤沢座間厚木）、県道60号（厚木清川）、県道63号（相模原大磯）等で接続し、幹線道路の結節点となっています。

#### ■ 幹線道路の状況



[出典: 基盤地図情報を基に作成]



## (2) 道路の整備状況

### ア 広域幹線道路

国道 246 号を補完する道路として、厚木秦野道路の整備が予定されています。圏央厚木インターチェンジから（仮称）厚木北インターチェンジまでが事業中区間であり、本市は、国の用地国債先行取得制度を活用して、整備の促進を図っています。

（仮称）厚木北インターチェンジ以西の（仮称）森の里インターチェンジ及び市内区間においては未事業化区間となっています。

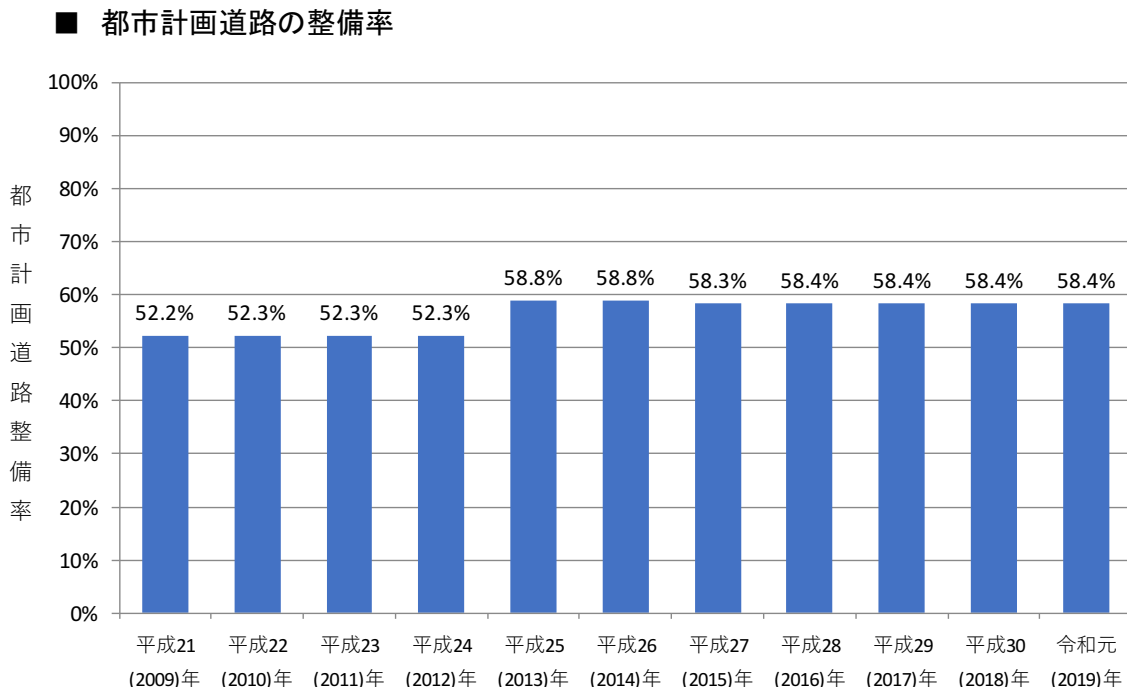
県道 42 号（藤沢座間厚木）は整備中であり、座架依橋から（都）\*厚木バイパス線までの整備が完了し、県道 63 号（相模原大磯）までの整備が進められています。

県道 22 号（横浜伊勢原）については、神奈川県道路整備計画「改定・かながわのみちづくり計画（平成 28（2016）年 3 月）」において、国道 129 号と交差する戸田交差点以東について、現道拡幅による 4 車線化として事業化検討箇所に位置付けられています。

### イ 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路の整備率は、平成 30(2018)年度末において 58%程度となっており、（都）厚木環状 2 号線、（都）厚木環状 3 号線、（都）上今泉岡津古久線等の環状方向の道路で未着手の路線が多い状況となっています。

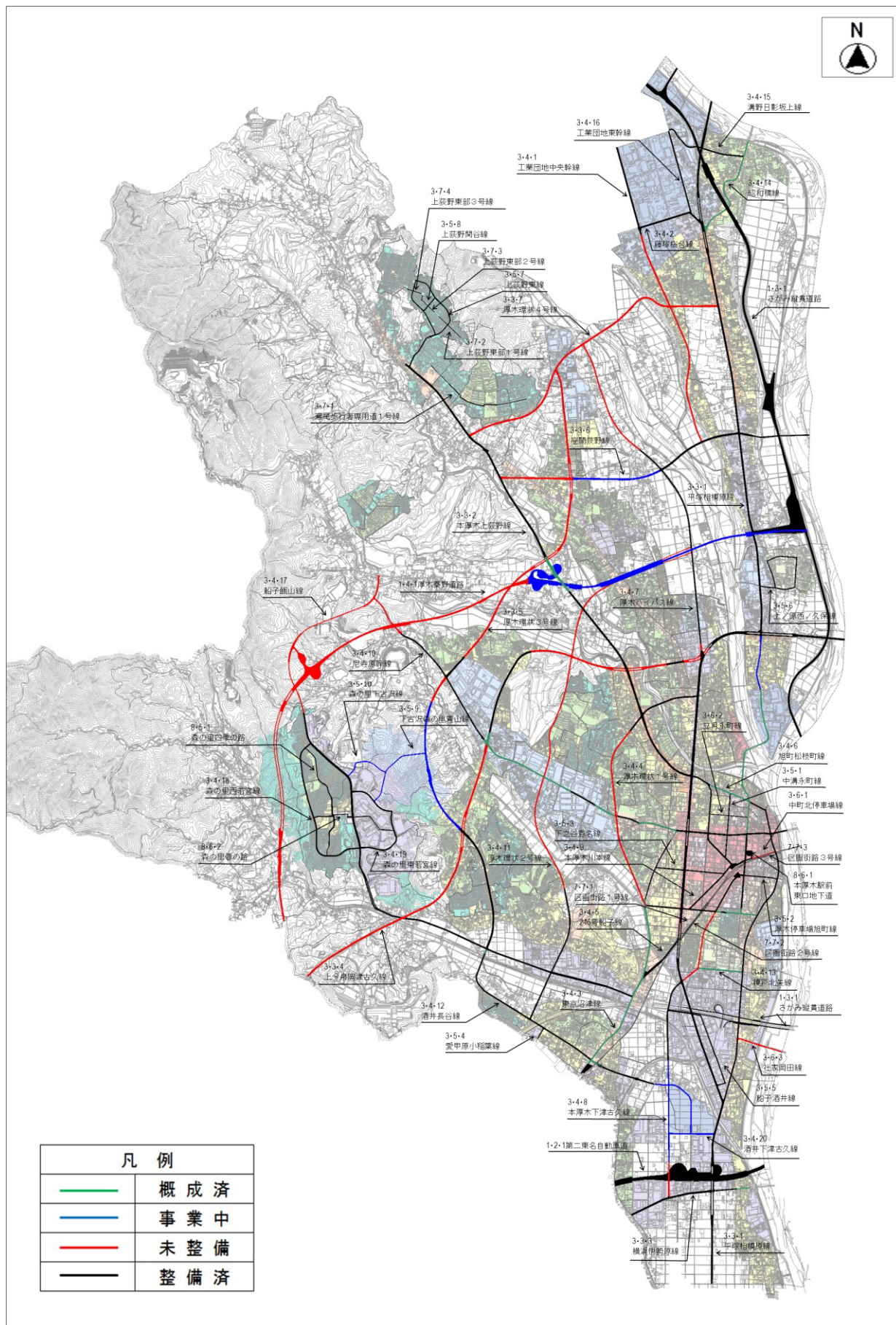
※（都）：都市計画道路



[出典：都市計画現況調査を基に作成]

※平成 27(2015)年度は（都）森の里下古沢線、（都）下古沢森の里青山線の都市計画決定に伴い、計画延長が増加したため、整備率が前年度よりも減少している。

■ 厚木市の整備状況別都市計画道路網図(令和2年(2020)年3月31日現在)



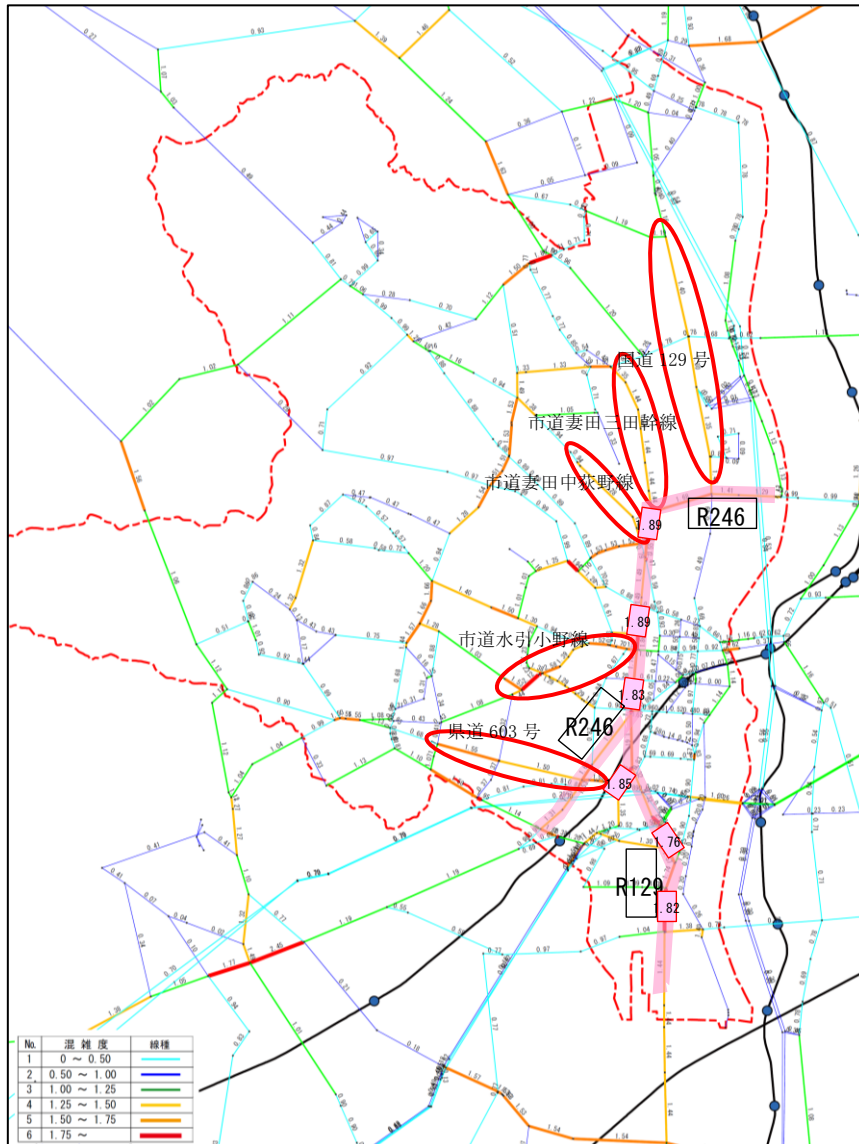


### (3) 国道 246 号の状況

圏央道など広域的な移動を支える道路が整備され、国道 129 号及び国道 246 号の混雑は緩和されてきていますが、依然として混雑度の高い区間がみられます。

本市は、交通量の多い幹線道路が本厚木駅に向かって整備されており、郊外部と本厚木駅を結ぶ放射状の幹線道路（国道 129 号、県道 603 号（上粕屋厚木）、市道水引小野線等）は、国道 246 号との交差点付近で混雑度が高く、交通混雑が発生しています。

■ 幹線道路の混雑度(平成 20(2008)年東京 PT 調査データを用いて配分した結果)



| 混雑度         | 交通状況の推定 |                |  |
|-------------|---------|----------------|--|
|             | 飽和時間    | 交通量/道路容量       | 状況   |
| 1.0未満       | なし      | 1以下            | 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。                            |
| 1.0~1.25未満  | 1~2時間以下 | ほとんどの区間で1以下    | 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。               |
| 1.25~1.75未満 | 0~12時間  | 1以上の時間が10~15%  | ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。 |
| 1.75以上      | ほとんどの時間 | 1以上の時間が50%を超える | 慢性的混雑状態を呈する。   |

出典:道路の交通容量(昭和59(1984)年9月 社団法人日本道路協会)

(4) 幹線道路の状況

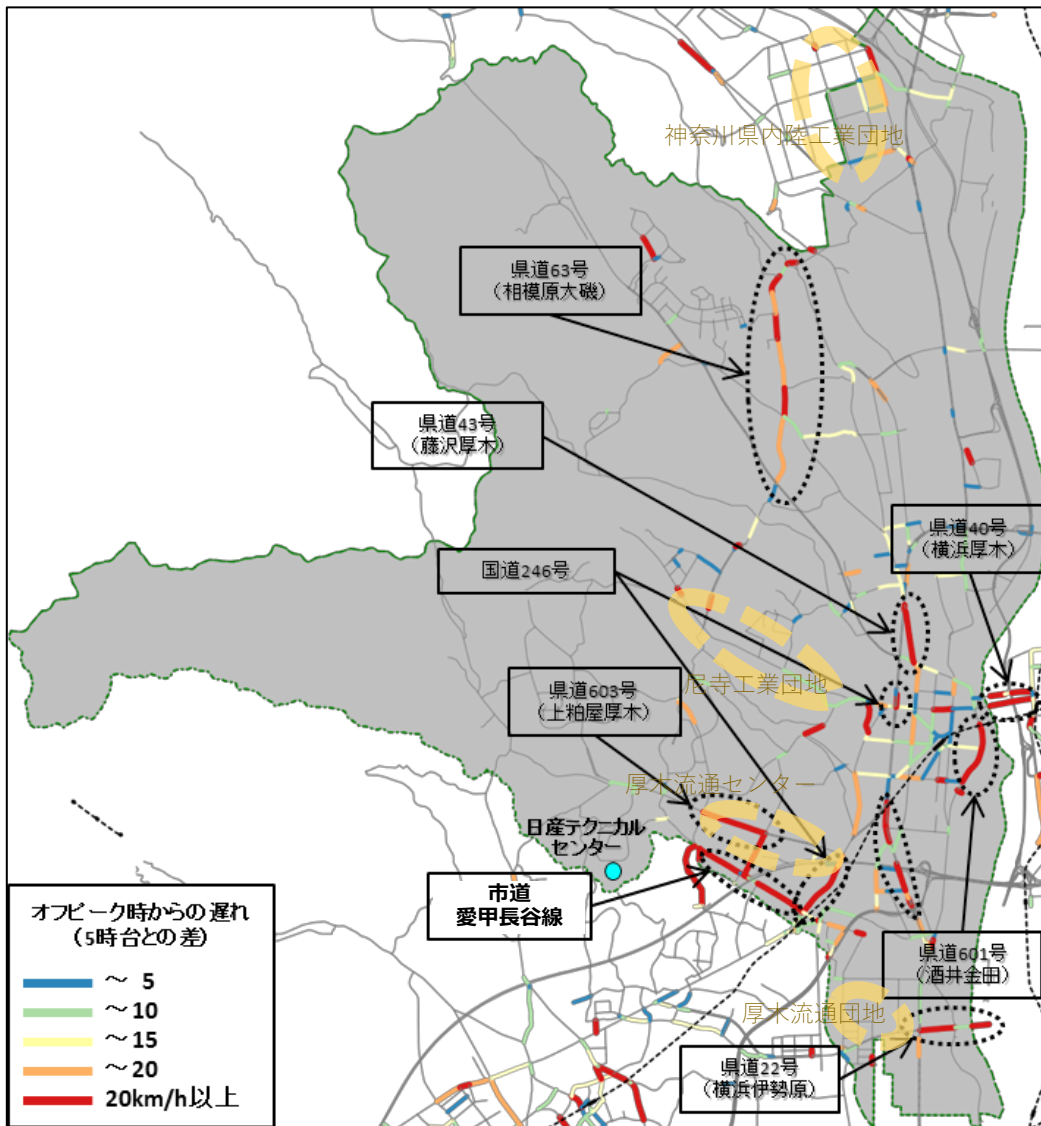
ア 朝夕の混雑状況

本厚木駅北口直近では路線バス、タクシーを除く一般車の進入規制を行っているため、朝夕の時間帯の交通混雑は発生していませんが、本厚木駅周辺の主要道路では通勤通学等の影響により混雑が発生しています。

愛甲石田駅付近の市道愛甲長谷線などでも、企業送迎バスを含めた通勤通学の影響により、朝夕の時間帯に交通混雑が発生しています。

環状道路である県道63号(相模原大磯)では、神奈川県内陸工業団地へのアクセス等による影響や、放射状道路との交差点が多いことから、交通混雑が発生している状況です。

■ 平日午前5時台と午前8時台の旅行速度差※【午前8時台の速度 20km/h 未満】



[出典:平成26(2014)年のプローブカーデータを基に算出]

※上図で表しているのは平日午前5時台との旅行速度差であり、混雑が起きていない時間帯に比べて速度がどれくらい遅くなっているかを示すことで、混雑状況を示したものである。

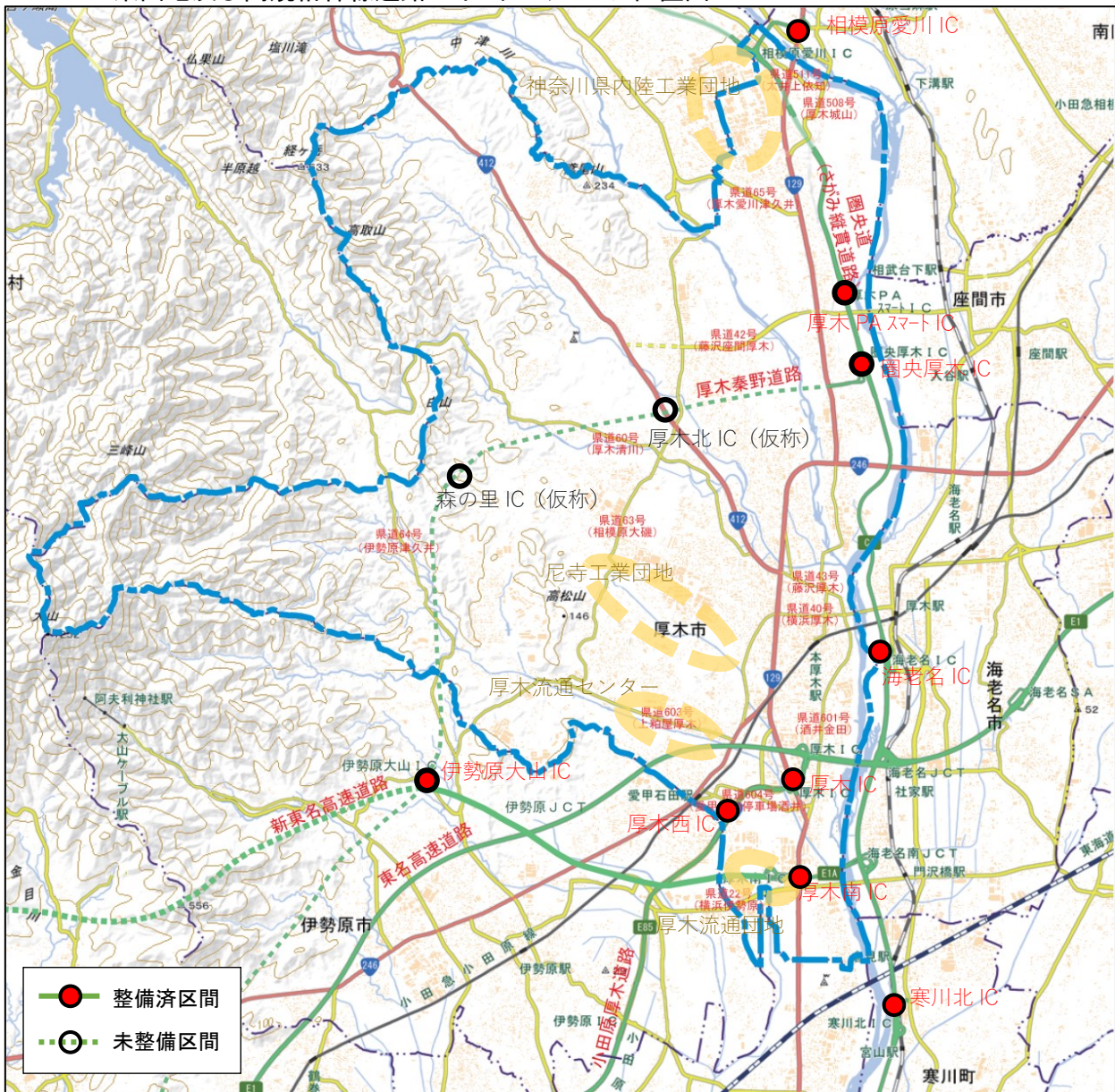


イ 市内の工業団地等から高規格幹線道路へのアクセス性

本市には複数の工業団地が立地し、製造業等が集積しています。材料の搬入、製品の搬出等を行うための、高規格幹線道路へのアクセス性が重要となります。

神奈川県内陸工業団地や厚木流通団地等は、圏央道や東名高速道路のインターチェンジに近接し、高規格幹線道路へのアクセス性が高い状況ですが、尼寺工業団地や厚木流通センター等は、インターチェンジにアクセスするために、交通量の多い国道246号や環状方向の道路（県道63号（相模原大磯）等）を通過する必要があるため、高規格幹線道路へのアクセス性が低くなっています。

■ 工業団地及び高規格幹線道路のインターチェンジ位置図



[出典：基盤地図情報を基に作成]



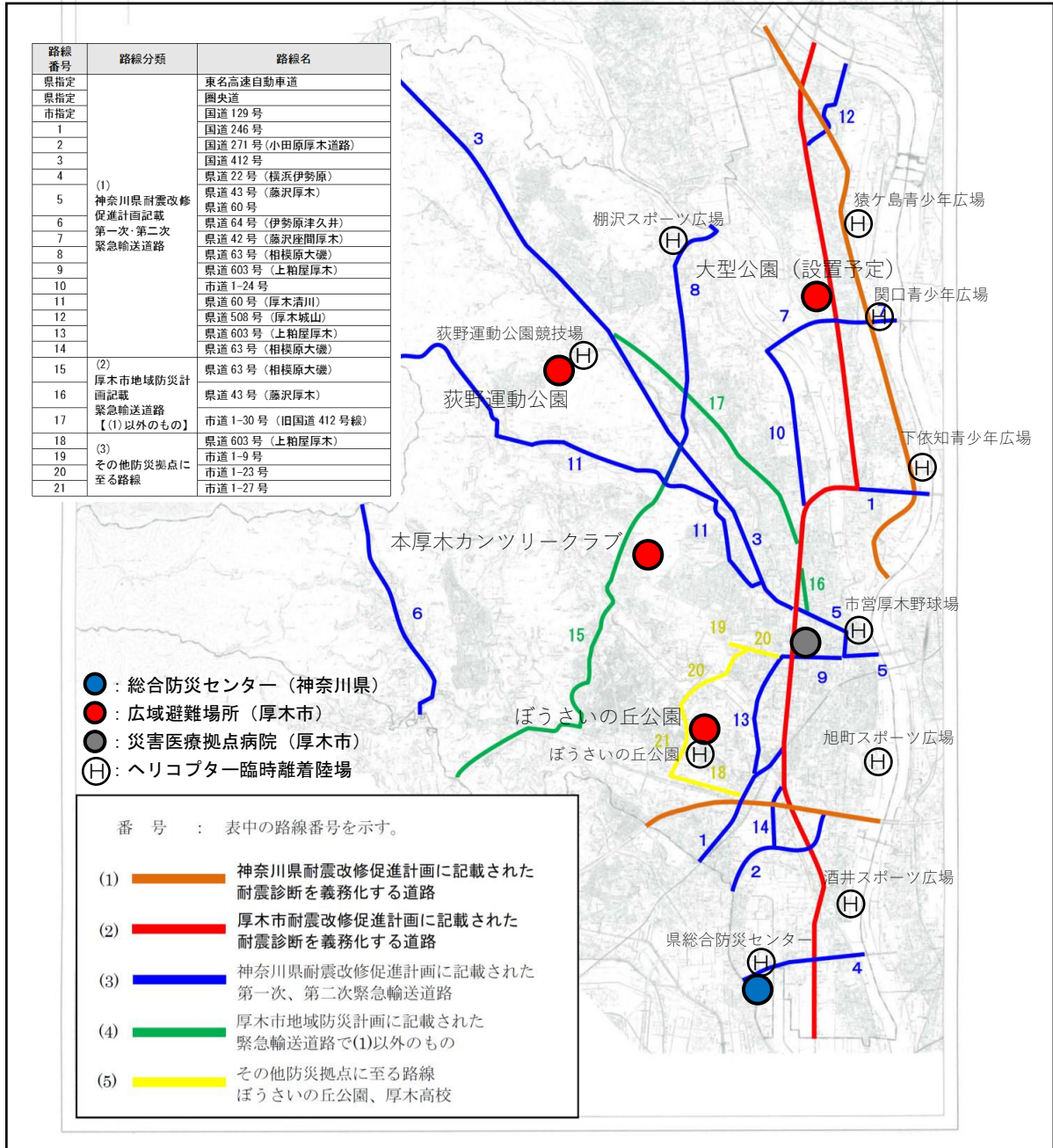
(5) 防災に対する整備状況

ア 緊急輸送道路

災害時における緊急輸送を円滑かつ確実にを行うために、市内の幹線道路を緊急輸送道路として指定しています。

市内の幹線道路沿いには、緊急時のヘリコプター臨時離着陸場もあり、災害時の移動を支える重要な路線となっています。

■ 緊急輸送道路及び広域防災拠点



[出典:厚木市耐震改修促進計画に加筆]

### イ 生活道路の状況

本市の生活道路の中には、幅員が4m未満の狭い道路が存在しています。

幅員の狭い道路があると、火災発生時や救急活動時に緊急車両の進入が困難となることや、消火活動の遅れにより延焼拡大の可能性が増加するなど、防災面で様々な支障があります。

### ウ 土木インフラに対する維持管理

土木インフラは、災害時等でも安全に利用することができるよう、維持管理をしていく必要があります。

「厚木市公共施設最適化基本計画に基づく個別施設計画の策定に関する基本的な考え方（令和元(2019)年5月）」により、今後、40年間に必要となる維持管理や修繕等の費用は約1,778億円と試算され、土木インフラに充当できる財源は約1,456億円で、約322億円が不足することが見込まれており、適切な維持管理のための財政的な制約が高まっています。



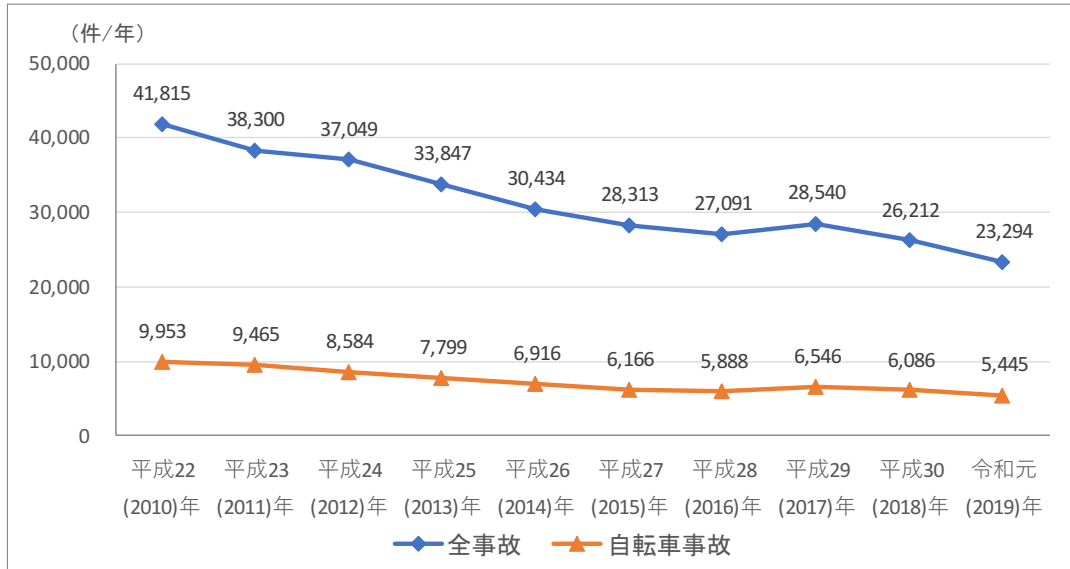
(6) 自転車交通の現状

ア 自転車による交通事故の発生状況

県内の交通事故件数は減少傾向であり、自転車に関係する交通事故件数も減少傾向にありますが、平成26(2014)年以降は横ばいとなっています。

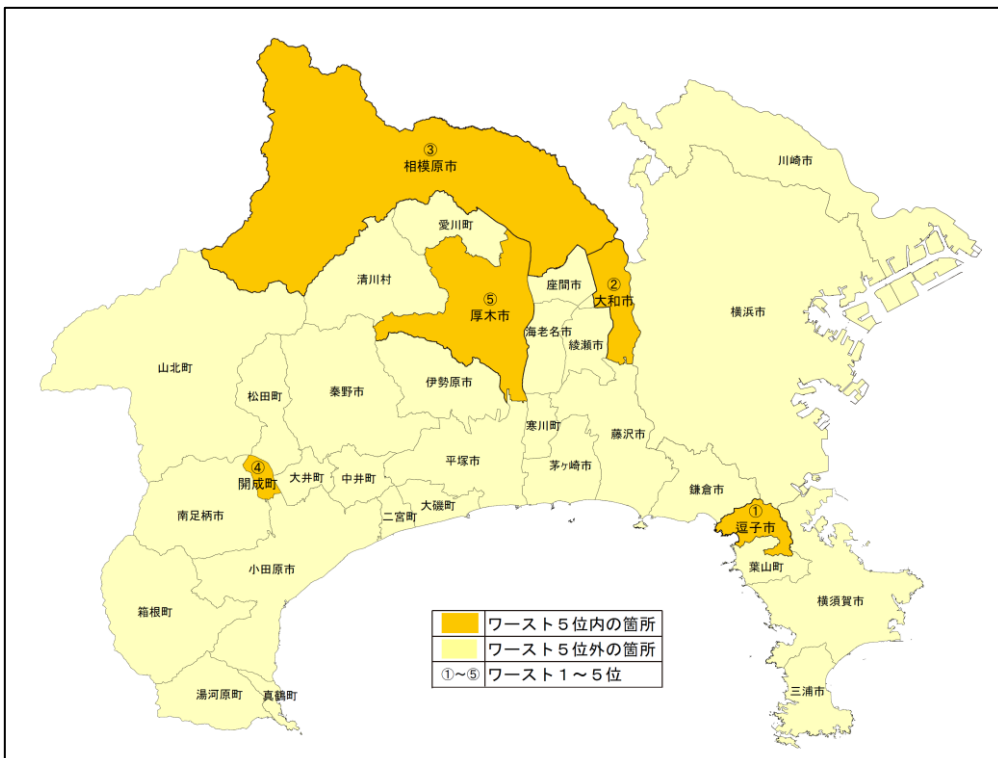
本市の人口10万人あたりの自転車死傷事故件数は、神奈川県内の市町村でワースト5になっています。

■ 神奈川県内における交通事故件数の推移



[出典:神奈川県警「市区町村別自転車関係事故発生状況(平成30(2018)年中)」を基に作成]

■ 人口10万人あたりの自転車死傷事故件数



[出典:神奈川県警「市区町村別自転車関係事故発生状況(平成30(2018)年中)」を基に作成]

イ 自転車走行空間の整備状況

セーフコミュニティの一環として自転車利用の多い本厚木駅周辺を中心に自転車走行空間の整備を行ってきました。幹線道路と鉄道駅周辺 20 箇所の自転車等駐車場間での整備等により、自転車が安心して安全に走行できる快適な道路空間の創出を目指してきましたが、広域的にはまだ整備が進んでいません。

■ 自転車走行空間整備箇所(平成 29(2017)年 3 月末時点)



[出典:厚木市]

<通行案内板>



ウ 自転車等駐車場の整備状況

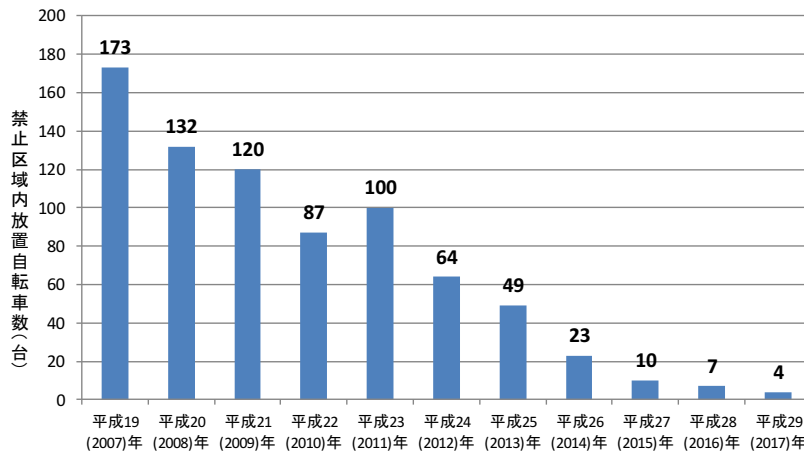
鉄道駅周辺では、放置自転車の解消を目指し、自転車等駐車場の整備が進められ、本厚木駅周辺で20箇所、愛甲石田駅周辺で6箇所の自転車等駐車場が整備されています。

平成23(2011)年3月に放置自転車ゼロ戦略として、中心市街地における放置自転車対策を講じた結果、近年では放置自転車がほとんどない状況となっています。

■ 放置禁止区域及び自転車等駐車場位置



■ 禁止区域内放置自転車数



【出典：厚木市広報紙を基に作成】

■ あつぎ大通り 横浜銀行前における放置自転車の状況



【対策前(平成23(2011)年以前)】

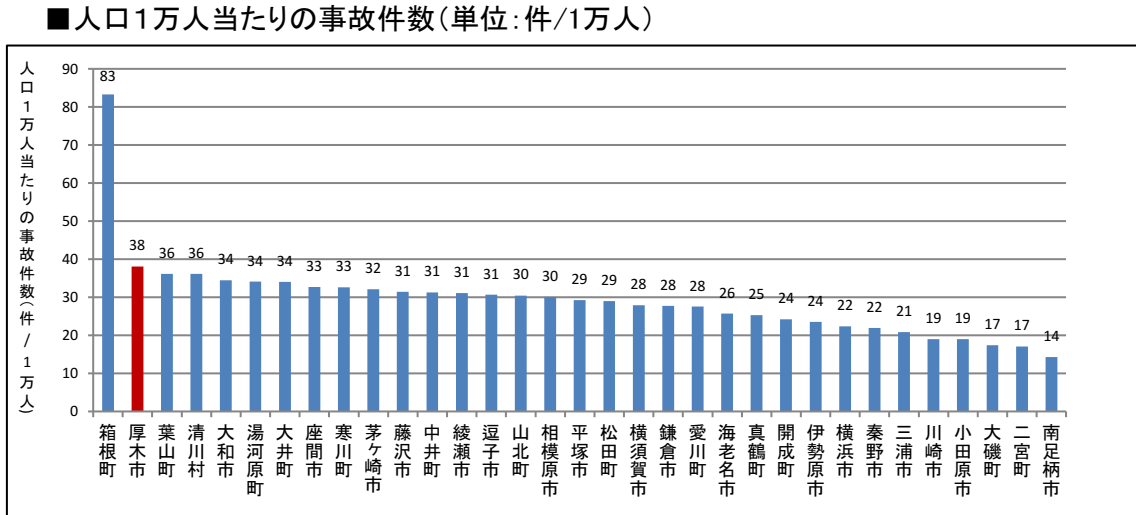


【対策後】

(7) 事故の発生状況

ア 交通事故の発生件数

本市は県内の他市町村と比較して、人口1万人当たりの事故件数が高くなっています。



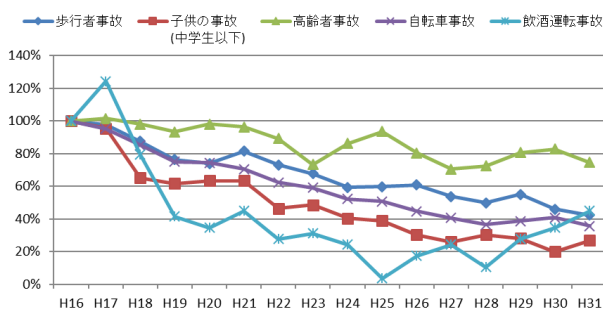
[出典:かながわの交通事故(令和元年)を基に作成]

イ 種類別交通事故

平成16(2004)年から令和元(2019)年にかけて、本市における歩行者事故や自転車事故は半数以下に減少しているものの、高齢者事故の減少は20%程度となっています。全事故件数に占める高齢者事故の割合は、平成24(2012)年を境に高くなり、平成30(2018)年以降は全体の40%以上を占めています。

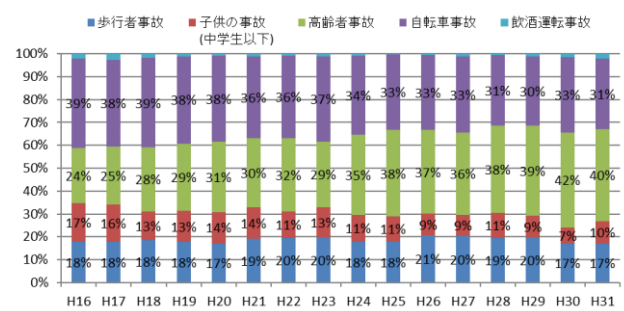
更なる高齢化の進展を考えると、今後も高齢者事故の割合は増加していく可能性があります。

■ 特異事故の推移



(平成16(2004)年を100%とした場合の伸び率)

■ 特異事故の推移(各年次の構成比)



[出典:厚木市資料を基に作成]



## 4 公共交通の現状

### (1) 公共交通ネットワークの現状

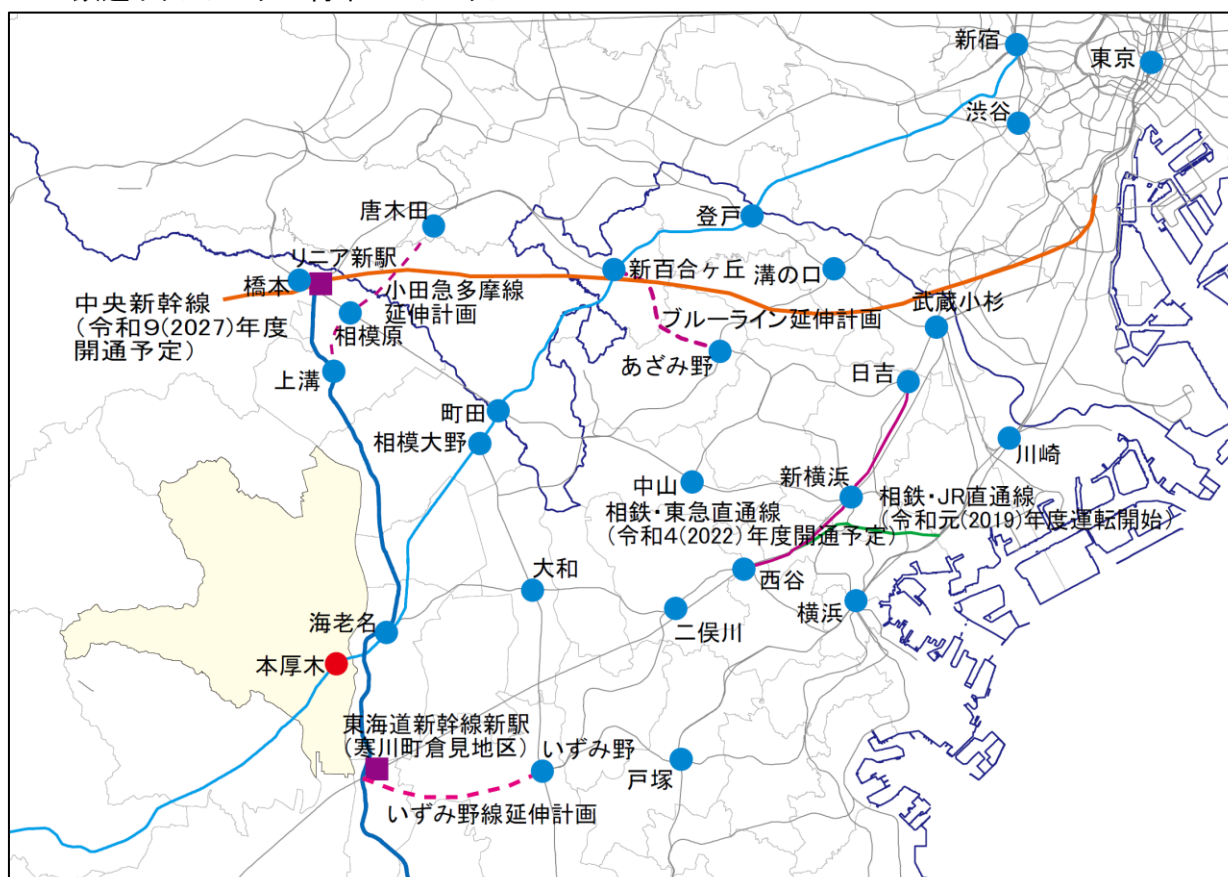
#### ア 鉄道ネットワーク

本市における鉄道ネットワークは、小田急小田原線の本厚木駅及び愛甲石田駅があり、本厚木駅から新宿方面への運行は、本厚木駅始発も多く、速達性の高い特急列車も停車していることから、比較的高いサービスレベルを有しています。横浜方面へは、隣接する海老名駅で相鉄線に乗り継ぐことでアクセスが可能です。

市内各地域から鉄道駅へのアクセス状況をみると、鉄道駅が市域南部に位置しているため、大半の地域からは路線バスを利用する必要があります。

県内では、相鉄・JR、相鉄・東急（令和4（2022）年度下期）の各相互直通運転の開始をはじめ、リニア中央新幹線やその他鉄道計画の検討が進められており、広域交通の利便性増進が見込まれます。

#### ■ 鉄道ネットワークの将来プロジェクト



[出典: 各鉄道会社、JRTT 鉄道・運輸機構資料を基に作成]

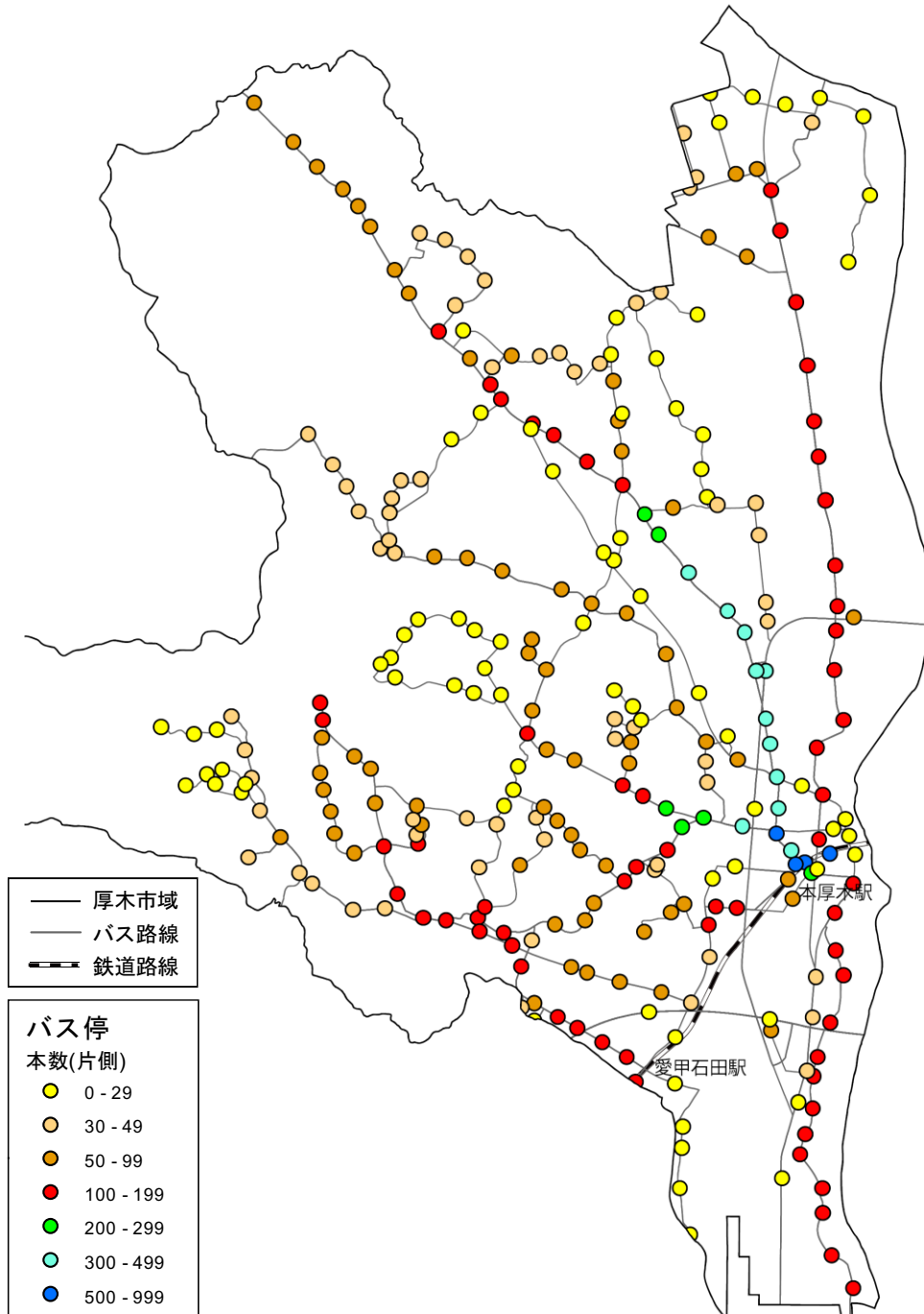


### イ バスネットワーク

本市は、鉄道駅が市域南部に位置する2駅のみであることから、市内の公共交通は路線バスが主な移動手段となっています。

路線バスは、民間バス事業者1社により高頻度のバスサービスが提供されており、鉄道駅と隣接する平塚市、伊勢原市、愛川町等を結ぶ系統があり、広域的な役割を果たしています。

#### ■ 公共交通ネットワーク



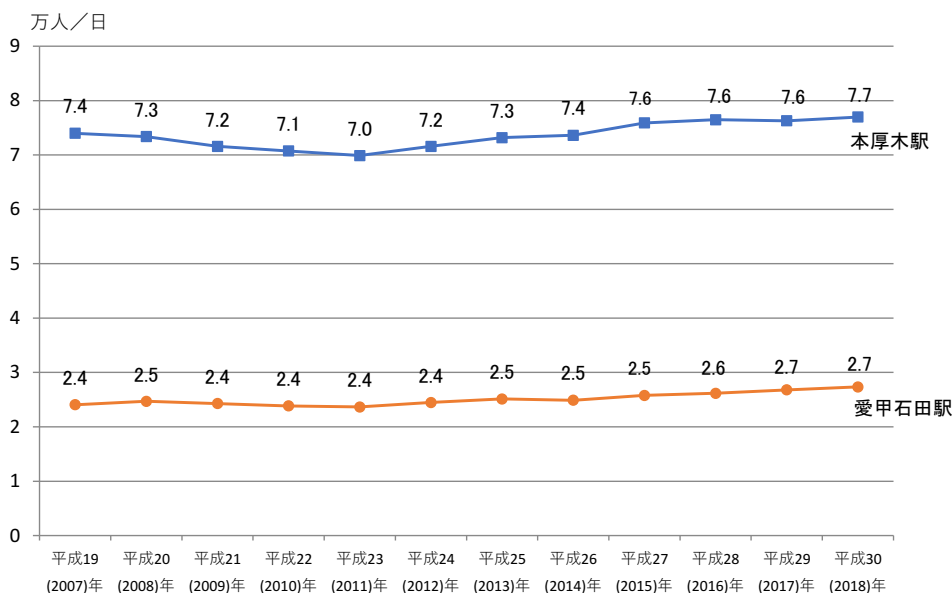
[出典:国土数値情報を基に作成]

## (2) 公共交通利用者数の推移

### ア 鉄道及び路線バス利用者数の推移

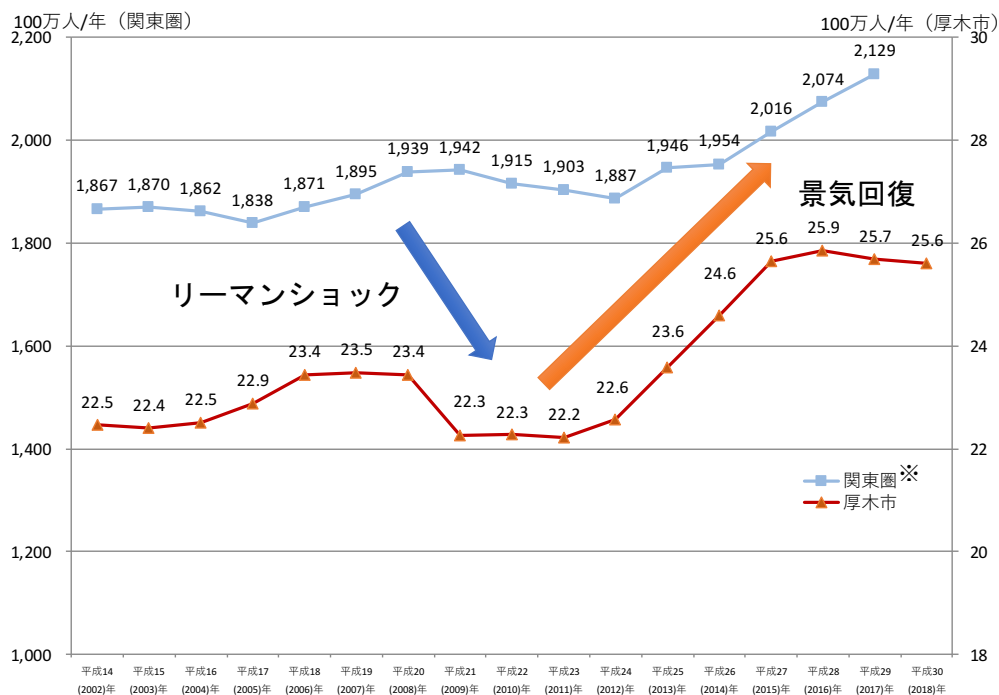
本市の鉄道及び路線バスの利用者数は、平成23(2011)年まで減少していましたが、近年では増加傾向にあります。

#### ■ 厚木市の鉄道駅の1日当たり乗車人員推移



[出典:統計あつぎ(各年度版)を基に作成]

#### ■ 厚木市の路線バスの年間輸送人員推移



[出典:統計あつぎ(各年度版)及び貨物・地域旅客流動調査 旅客地域流動調査を基に作成]

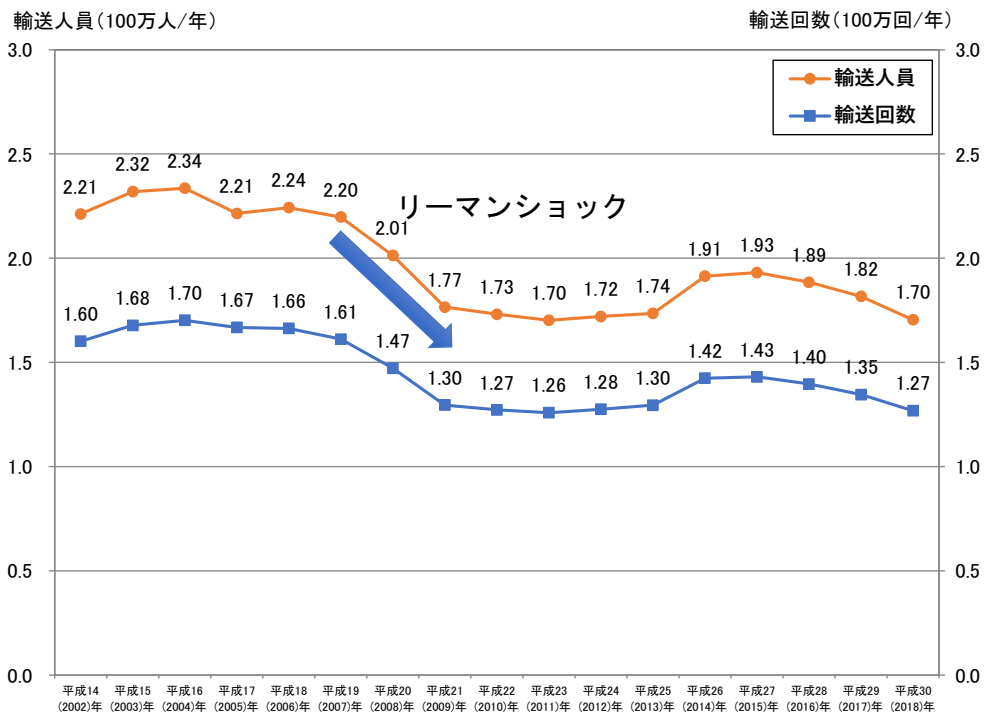
※関東圏は1都6県

### イ タクシーの利用者数の推移

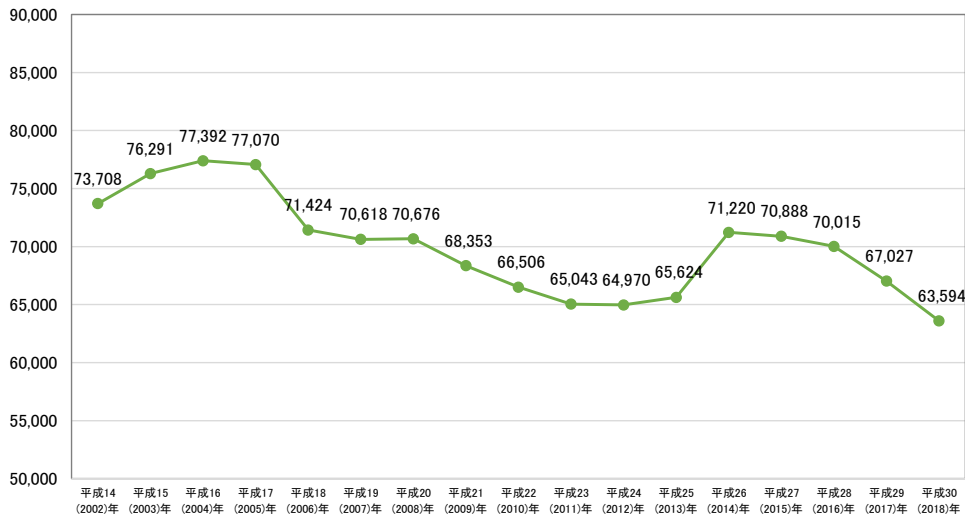
本市では4社のタクシー事業者が本厚木駅及び愛甲石田駅に乗り入れており、延べ実働車両台数は約6万4,000台、年間輸送人員（利用者数）は170万人となっています。

利用者の動向をみると、鉄道や路線バスは近年増加傾向にあるのに対して、タクシーはリーマンショック後の利用者減が十分に回復されておらず、平成16(2004)年のピークを下回る輸送人数に止まっています。

#### ■ 市内のタクシー年間輸送状況



#### のべ実働車両台数(台)



[出典: 統計あつぎ各年度版]



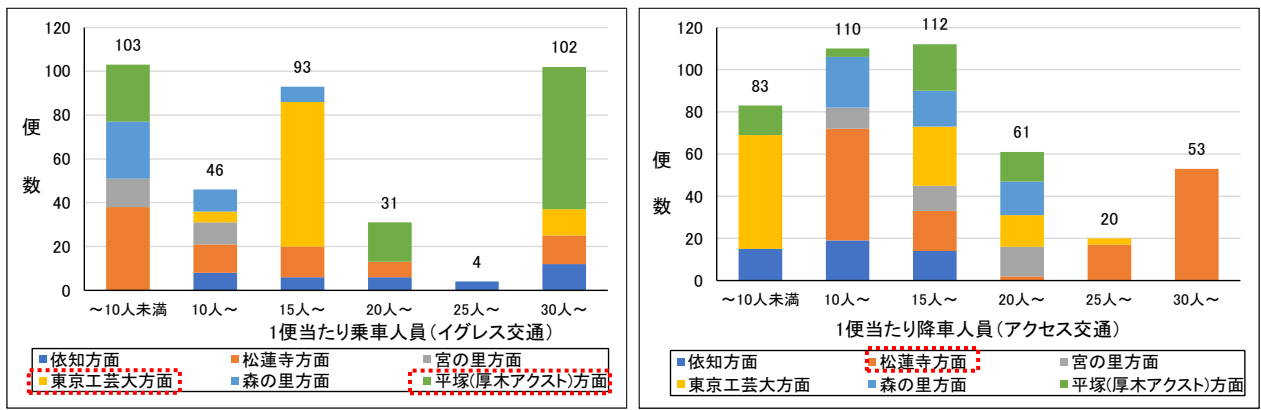
### (3) 路線バスサービスの状況

市内の移動を担う路線バスの状況をみると、運行本数は多いものの、通勤通学時間帯を中心として利用者が多いため、運行便によっては車内混雑が発生しています。

鉄道駅から郊外に向かう（イグレス交通）路線バスでは、本厚木駅から東京工芸大学及び平塚（厚木アクスト）方面への系統並びに愛甲石田駅から森の里方面への系統において、混雑度が高くなっています。

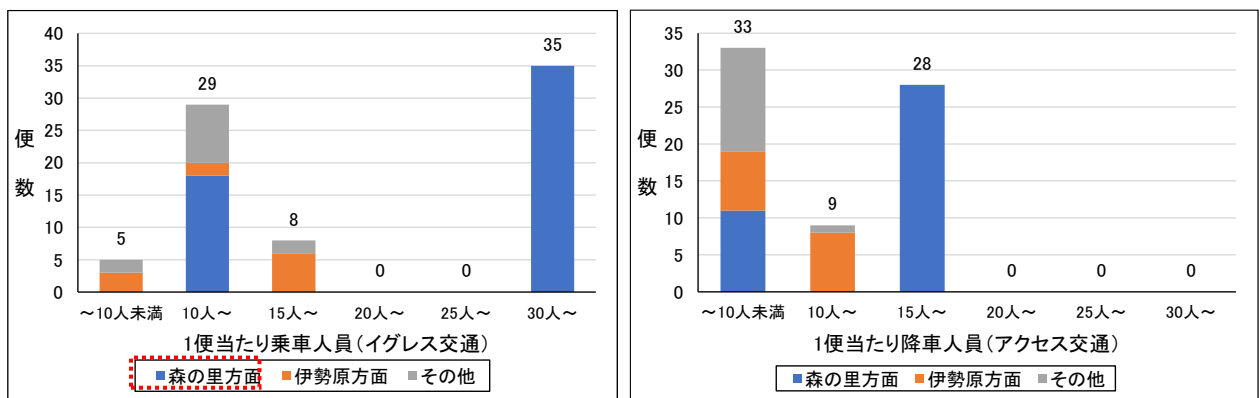
郊外から鉄道駅に向かう（アクセス交通）路線バスでは、市道妻田中荻野線（旧国道412号）を経由して市北部と本厚木駅を結ぶ松蓮寺方面の路線の混雑が顕著です。

■ 本厚木駅・厚木バスセンターにおける平日午前6～9時台の平均乗降人員数別の便数（系統別）



[出典：神奈川中央交通平成28(2016)年10月乗降調査資料を基に作成]

■ 愛甲石田駅における平日午前6～9時台の乗平均乗降人員数別の便数（系統別）



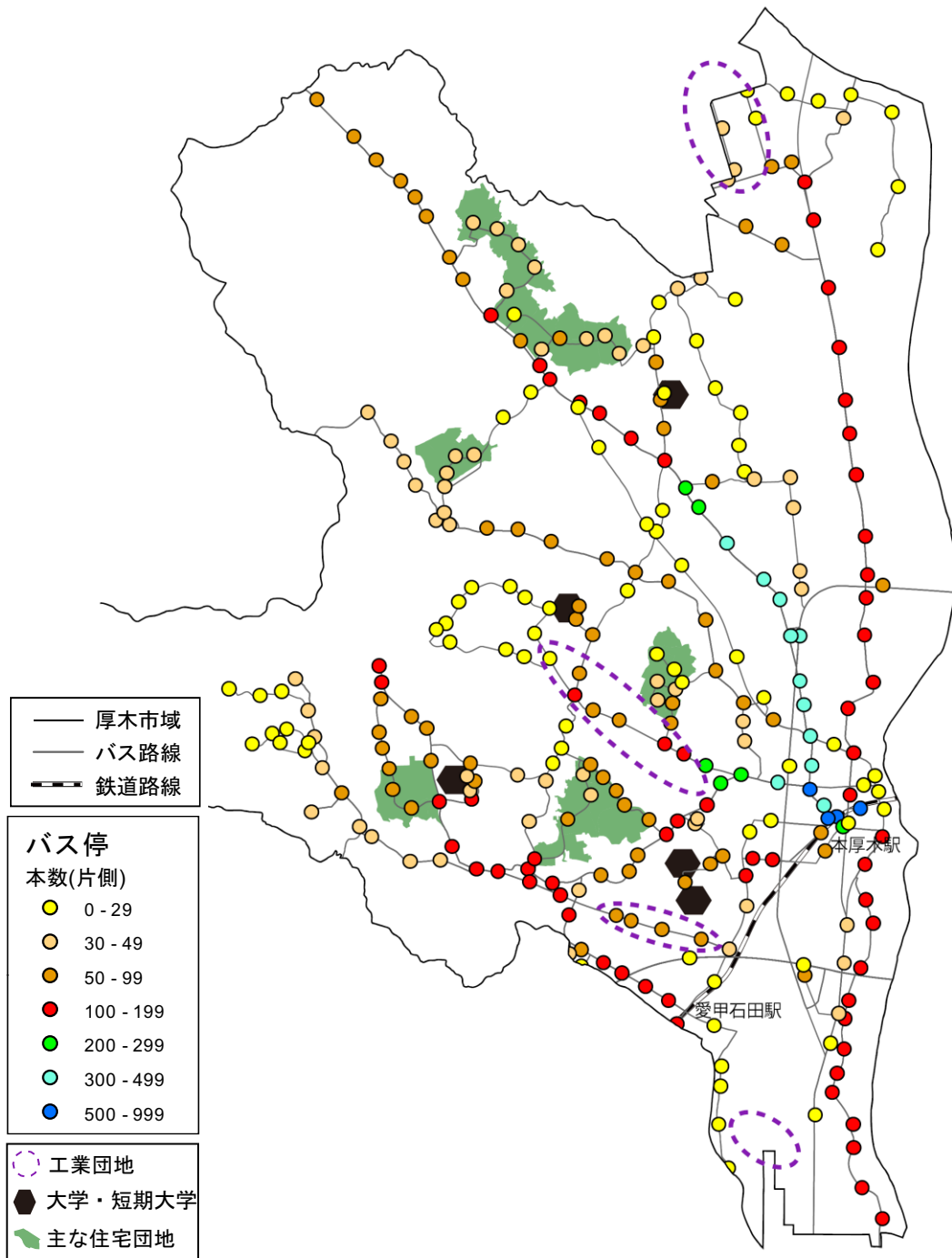
[出典：神奈川中央交通平成28(2016)年10月乗降調査資料を基に作成]

バスネットワークは、本市の都市特性により本厚木駅から放射状の街道沿いに市街化や都市機能の集積が進んだため、放射状に形成されています。

通勤通学時間帯の路線バスの混雑は、バスネットワーク上の郊外部に住宅団地や大規模な従業地が分布し、路線バス利用者が多いことに起因しています。

本市は昼夜間人口比率が高いため、通勤時間帯におけるアクセス交通及びイグレス交通ともに路線バス利用者が多いのが特徴です。

■ 郊外に立地する工業団地、大学及び住宅団地



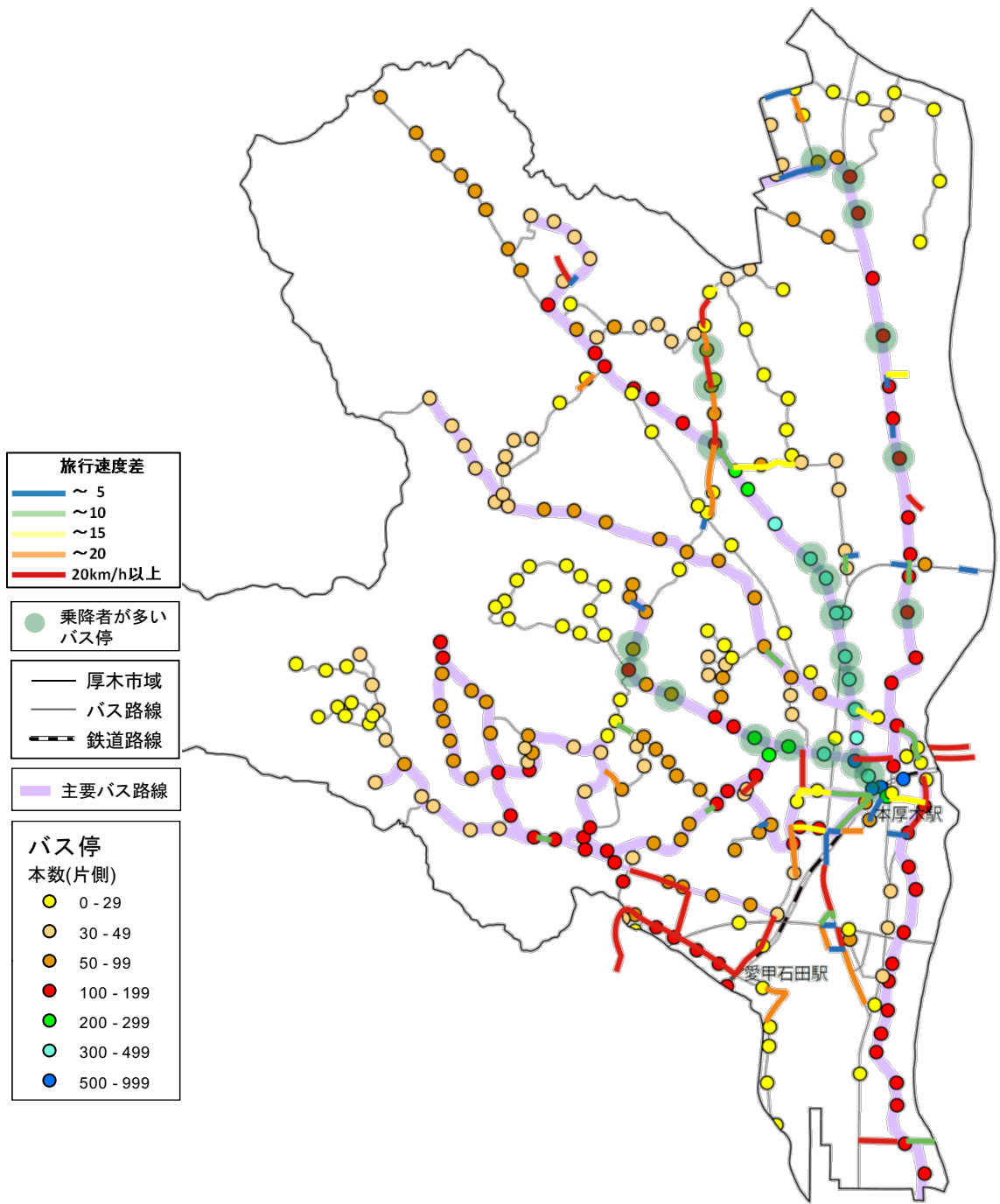
[出典:国土数値情報を基に作成]

(4) 路線バスの定時運行の状況

本厚木駅に向かう主要なバス路線上で、通勤通学時間帯の交通混雑により運行速度が低下しています。

特に、本厚木駅を発着し県道603号(上粕屋厚木)及び市道水引小野線を通過する系統並びに愛甲石田駅を発着し市道愛甲長谷線を通過する系統で、運行速度の低下が著しい状況となっています。

■ 平日午前5時台と午前8時台の旅行速度差の図及び主要バス路線との重ね合わせ



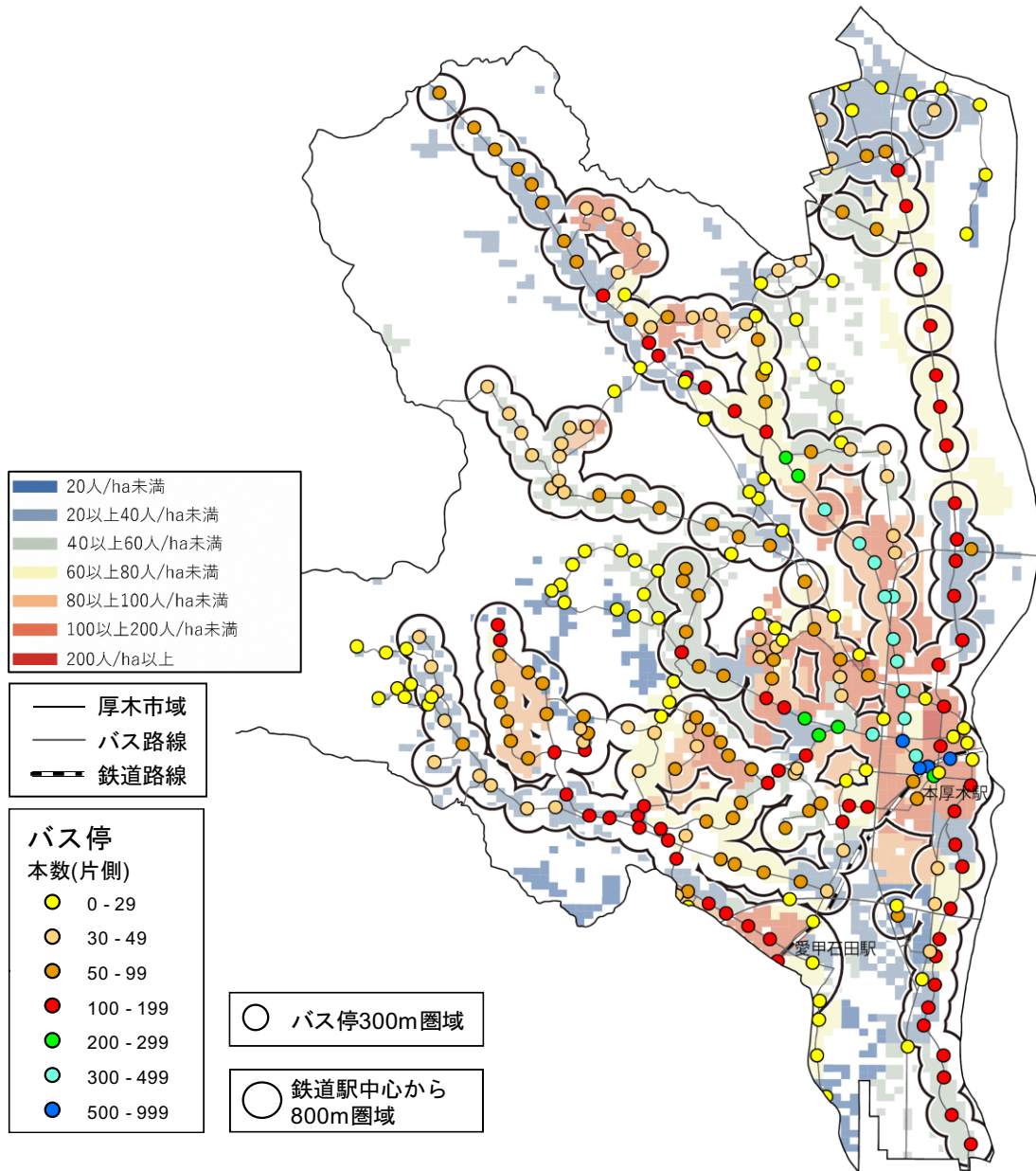
[出典:国土数値情報を基に作成]



(5) 公共交通のサービス水準

本市は、高頻度に運行される路線バスが市の広範囲の地域をカバーし、公共交通徒歩圏人口カバー率\*は85%を超えておりますが、運行本数が少ないなど、サービスが不十分で公共交通が利用しづらい地域も存在します。

■ 主要地域の鉄道及びバス利用圏域



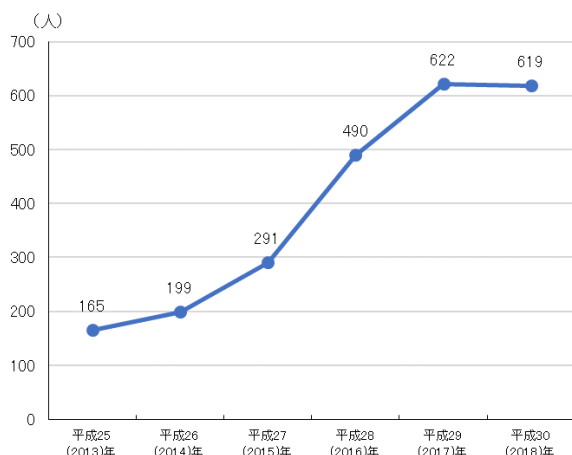
[出典:国土数値情報を基に作成]

※ 公共交通徒歩圏人口カバー率：公共交通徒歩圏人口カバー率 = 公共交通カバー圏域の人口 / 総人口  
 [公共交通カバー圏域] 鉄道駅から半径 800m以内、片道 30 本/日以上  
 のバス停から半径 300m以内の地域

高齢化の進展による運転免許証の自主返納者の増加や、高齢者のみ世帯の増加などにより、自家用車による移動が困難な高齢者が増加しています。

丘陵地に整備された、まつかげ台、鳶尾、毛利台等の郊外住宅団地においては、高齢化率が高い状況となっており、坂道等が障壁となってバス停への徒歩圏が縮小し、アクセスが困難になることが懸念されています。

■ 厚木市の運転免許証の自主返納者の推移



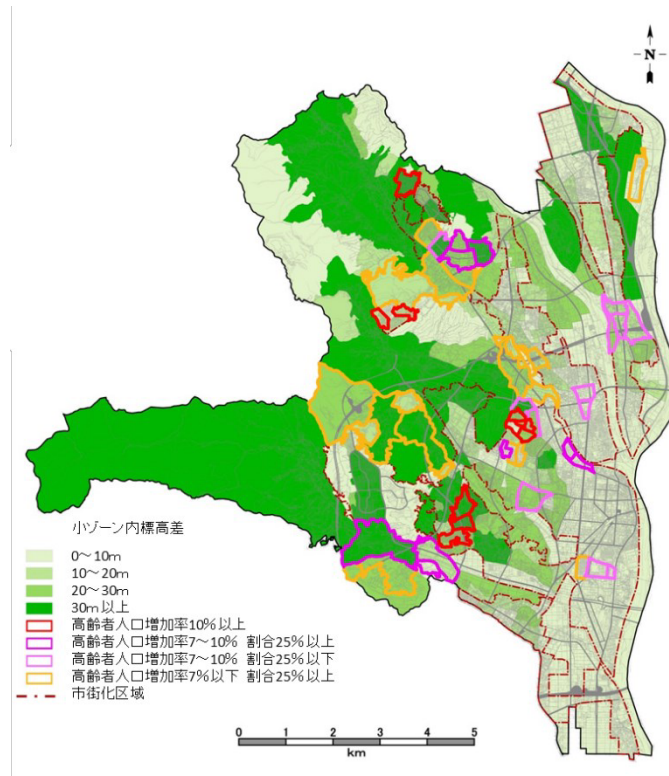
[出典:厚木市資料を基に作成]

■ 郊外住宅団地に存在する階段



[鳶尾団地]

■ 厚木市域の標高差分析



[出典:平成 26(2014)年度都市計画基礎調査解析業務]

人口増加率は平成 17 (2005) 年~平成 22 (2010) 年のもの。割合は平成 22 (2010) 年時点。小ゾーンは平成 22 (2010) 年度都市計画基礎調査で定義したもの。

(6) 交通結節機能

ア 本厚木駅の状況

(ア) 路線バス及びタクシー乗り場の状況

本厚木駅では、駅直近に路線バス乗り場が設置されているものの、スペースの確保が十分でないため乗り場が分散しています。

本厚木駅北口、南口及び厚木バスセンターの3か所に路線バス乗り場が分散しており、鉄道駅と厚木バスセンターの乗り換えにおいては、歩行距離が長くなっています。また、始発乗り場が時間帯によって異なる系統もあるため、分かりにくくなっています。

タクシー乗り場は本厚木駅の各出口に近接して設置されており、利便性は確保されています。

■ 本厚木駅周辺の交通結節機能平面図



[出典:基盤地図情報を基に作成]

(イ) バス待ち環境の状況

本厚木駅北口や厚木バスセンターでは、朝のピーク時を中心にバスを待つ乗客の多くが上屋からはみ出しており、乗客数に対して風雨を避ける施設やベンチ等は十分ではありません。

夜間照明が十分でなく、薄暗い乗り場もあります。

■ 本厚木駅北口において屋根のない駅前広場に延びたバスを待つ乗客の列





### (ウ) 駅前広場の状況

南口では、市街地再開発事業が完成し、課題とされてきた歩行者、路線バス、タクシー及び一般車の交通動線を整理するとともに、駅前広場を拡充し、バス待ち環境、バスバースの整備等、交通結節機能が向上しました。

北口においては、交通結節機能の向上及び歩いて楽しいまちに向けて再開発事業が検討されています。

#### ■ 本厚木駅南口再開発後の駅前広場イメージ



[出典:本厚木駅南口地区市街地再開発組合]

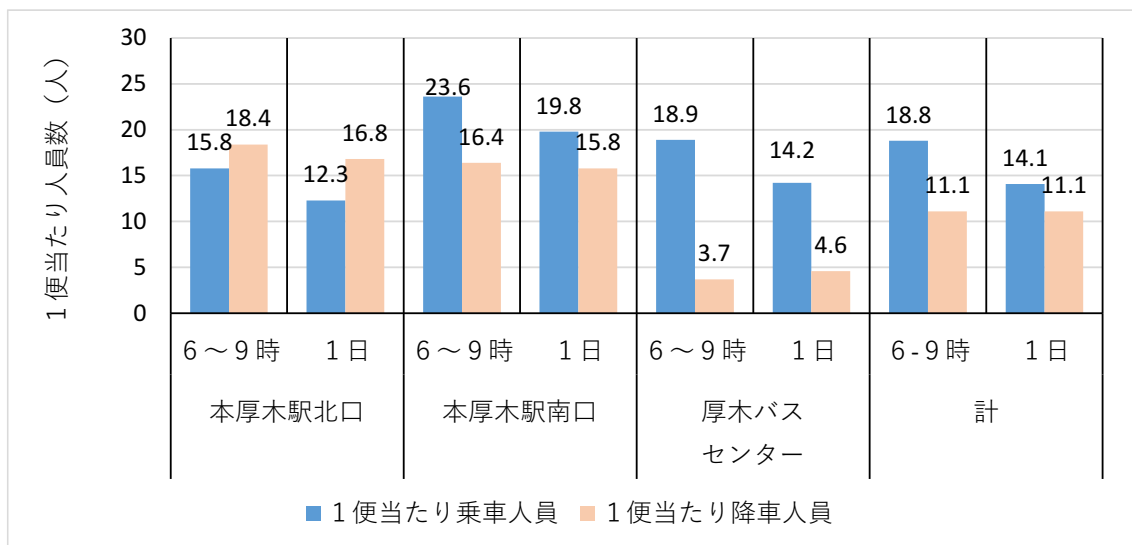
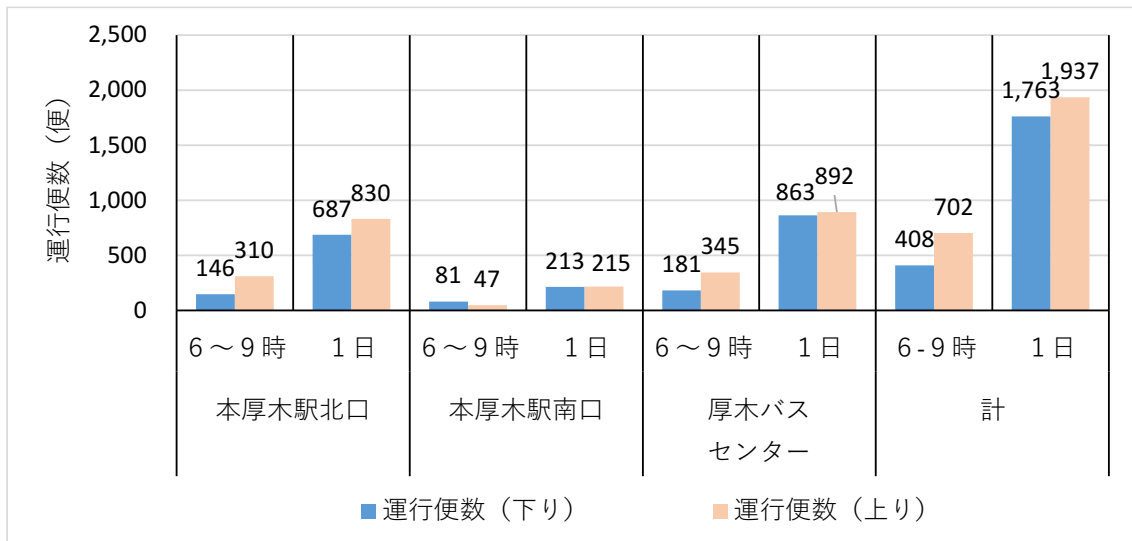
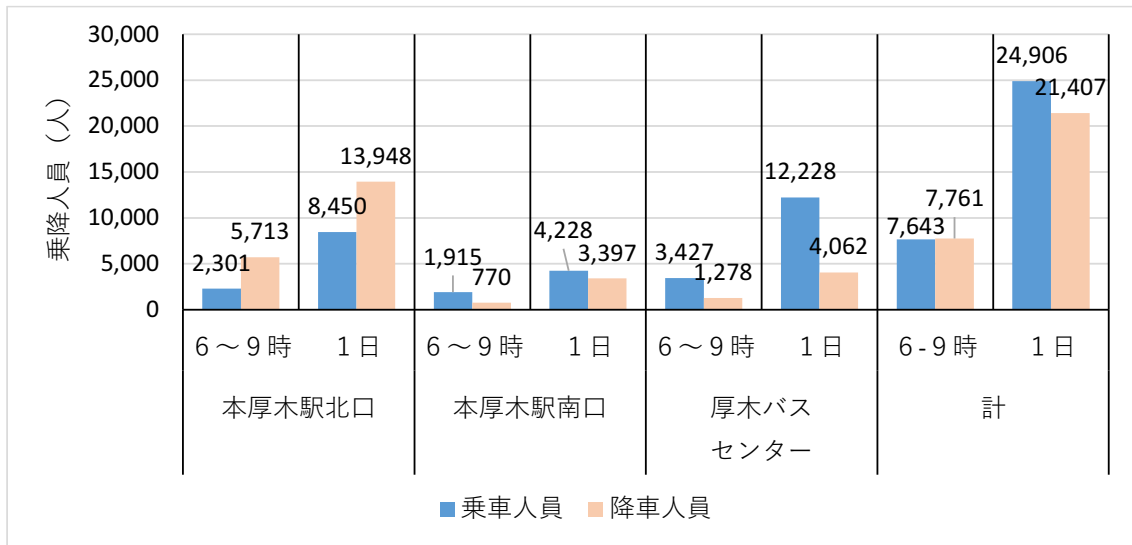
### (I) 路線バスの乗降人員

本厚木駅北口、南口及び厚木バスセンターの3か所において、1日当たり乗車人員約2万4,900人、降車人員約2万1,400人の利用があります。

乗車においては、厚木バスセンターの利用が多くなっていますが、降車においては本厚木駅に近い本厚木駅北口バス停が多くなっています。



■ 本厚木駅における平日午前6～9時(ピーク時)及び1日当たりの乗降人員、運行便数、1便当たり人員数



[出典: 神奈川中央交通(株)による平成 28(2016)年 10 月乗降調査資料を基に作成]

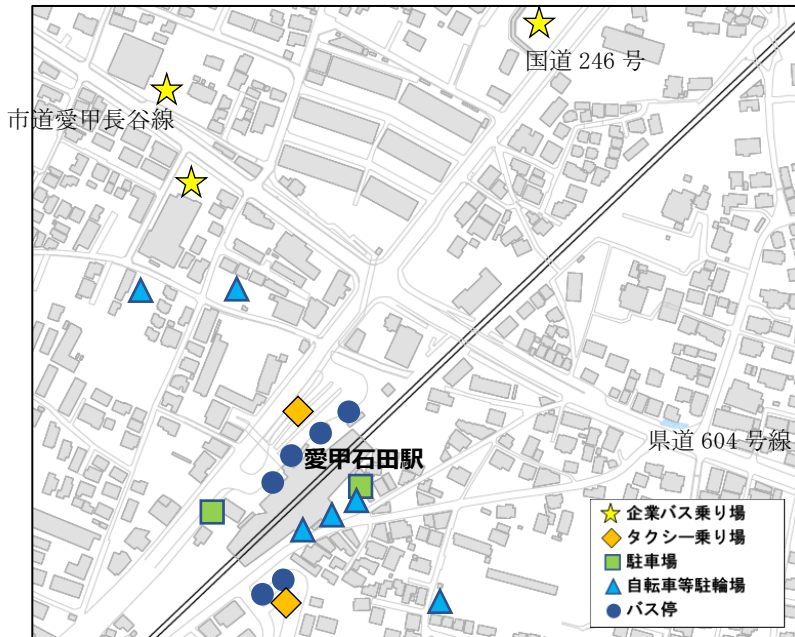
イ 愛甲石田駅の状況

(ア) 路線バス及びタクシー乗り場の状況

愛甲石田駅では、バス乗り場及びタクシー乗り場は駅前に集約されており、一定の利便性は確保されています。

駅前広場は北口 4,900 m<sup>2</sup>、南口 2,400 m<sup>2</sup>として整備済みですが、将来の駅乗降客数の増加を考慮すると、駅前広場の面積は不足しています。

■ 愛甲石田駅交通結節機能平面図



(イ) 利用者の状況

朝夕のピーク時間帯には、駅利用者が集中し、駅舎や歩道の混雑が見受けられます。

愛甲石田駅の隣接地域においては、森の里東及び南部産業拠点が、近隣市においても、伊勢原市の東部第二及び平塚市のツインシティの区画整理事業が進められています。

区画整理事業関連の通勤及び来街者等により、一層の駅利用者の増加が想定されます。

■ 愛甲石田駅周辺の開発事業



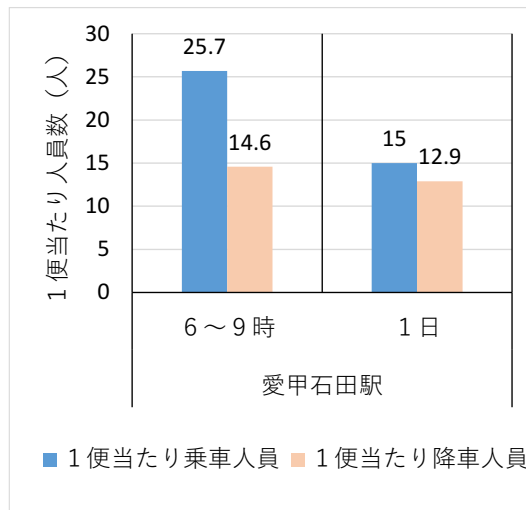
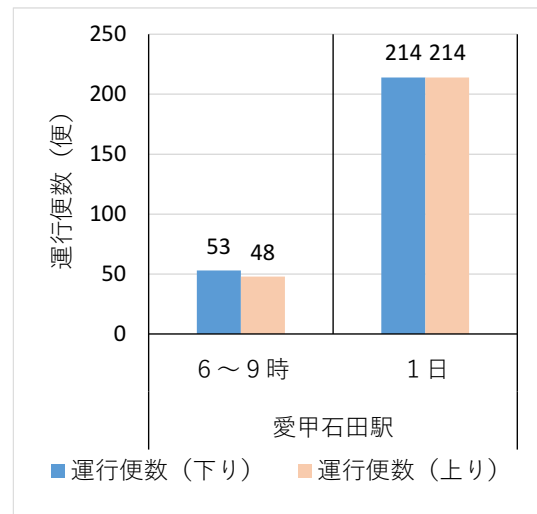
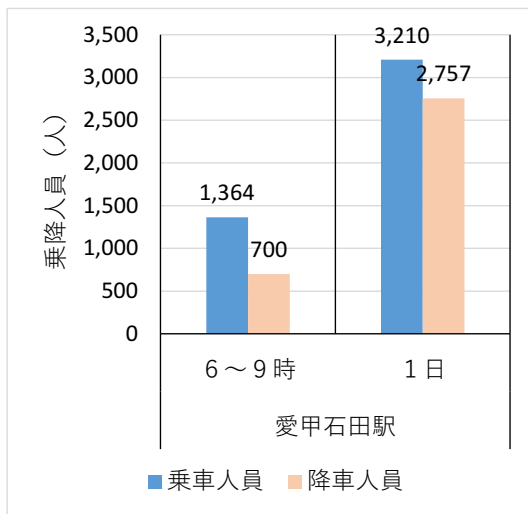
[出典: 厚木市資料を基に作成]

(ウ) 北口における路線バスの乗降人員

愛甲石田駅北口において、1日当たり乗車人員3,210人、降車人員2,757人の利用があります。

午前6～9時（ピーク時）における乗降人員の数値から、鉄道駅から郊外にむかう（イグレス交通）バス乗車人員は、郊外から鉄道駅までの（アクセス交通）バス降車人員の約2倍となっています。

■ 愛甲石田駅北口における平日午前6～9時（ピーク時）及び1日当たりの乗降人員、運行便数、1便当たり人員数



[出典: 神奈川中央交通(株)による平成 28(2016)年 10 月乗降調査資料を基に作成]

### ウ 本厚木駅及び愛甲石田駅周辺における企業送迎バスの状況

従業員や学生等を送迎する企業送迎バスが、本厚木駅からは1日当たり400便以上、愛甲石田駅からは100便以上（自動車研究開発事業所を除く）運行されています。

本厚木駅周辺では、多くの企業送迎バスが路上で乗降を行っていることによる交通阻害や安全性の確保の観点から、保健センター跡地を活用し「中町大型バス発着場」が暫定整備されていますが、貸切バスが集中する時間帯は需要が満たされていない状況です。

自動車研究開発事業所は、愛甲石田駅周辺にバスターミナルを3か所設けて、従業員等を6,000人以上、100便を超える送迎バスを運行しています。

#### ■ 厚木市の鉄道駅周辺における企業バスの運行及び利用状況(1日当たり)

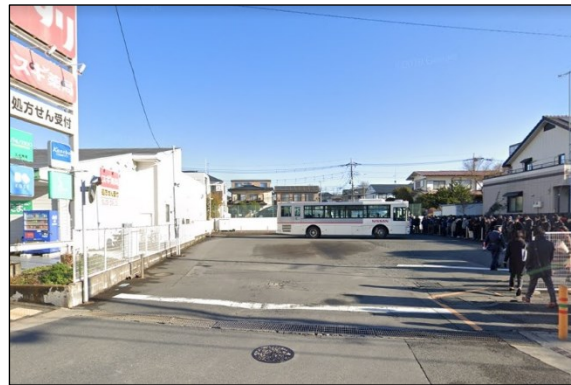
|       | 発着本数 | 利用者数  |
|-------|------|-------|
| 本厚木駅  | 412  | 4,193 |
| 愛甲石田駅 | 112  | 1,218 |

ただし、愛甲石田駅のデータには自動車研究開発事業所の企業バスを含まない。  
[出典：厚木市産業振興課調査 平成28(2016)年]

#### ■ 中町大型バス発着場



#### ■ 自動車研究開発事業所バスターミナル



### エ 一般送迎車両の状況

#### (7) 本厚木駅周辺

北口周辺道路は、午前7～9時及び午後5～7時の間、路線バス及びタクシーを除く一般車が進入できないよう交通規制が行われています。そのため、朝夕の時間帯においては、規制区域外で、一般送迎車両の無秩序な停車が見受けられます。

#### (1) 愛甲石田駅周辺

駅前広場には一般送迎車両の停車スペースが十分に確保されていないため、一般車がバスバースへ進入し、路線バスの円滑な通行を阻害しています。



## 5 中心市街地の現状

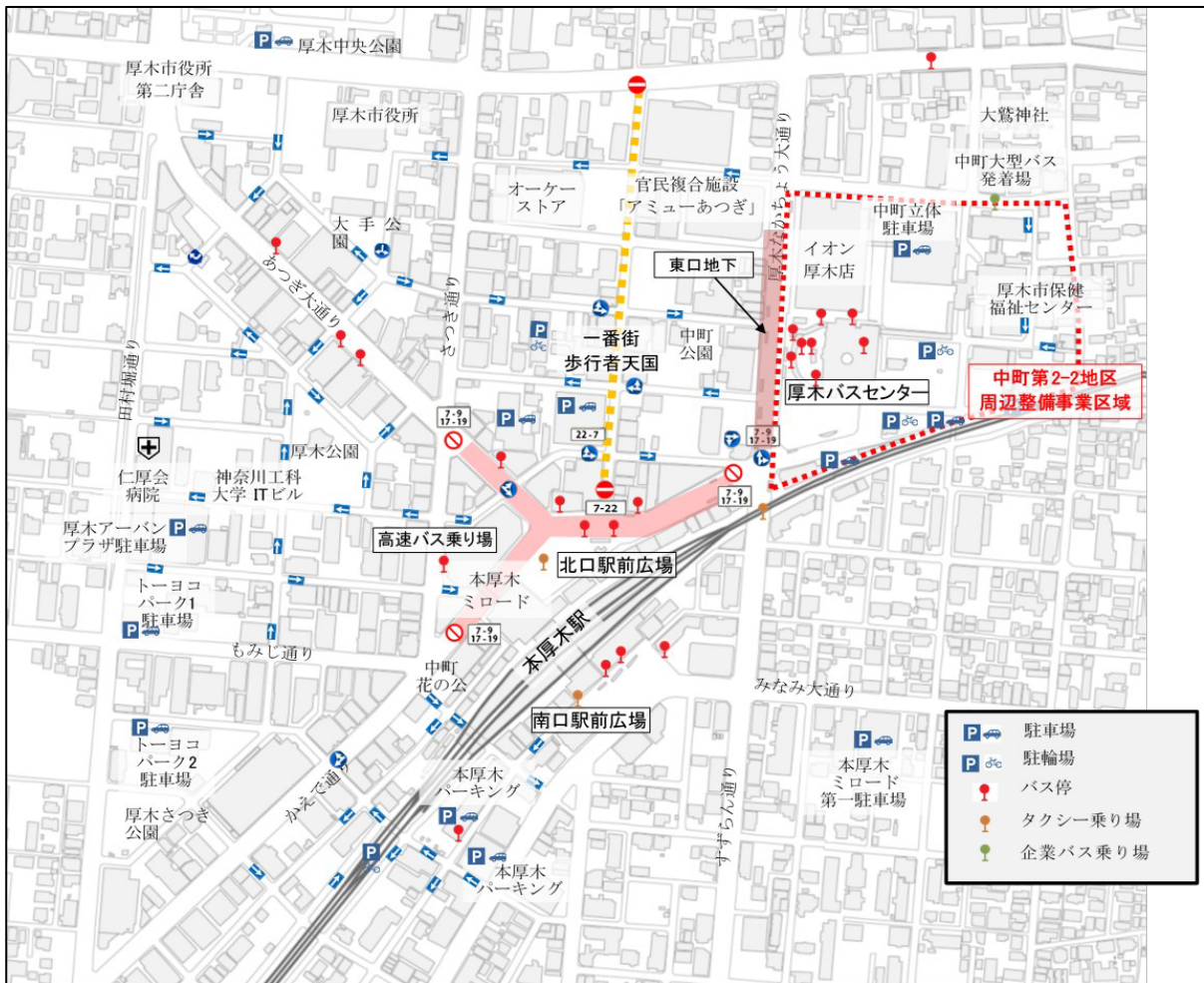
### (1) 中心市街地の現状

#### ア 施設立地状況

本厚木駅周辺の中心市街地には、商業施設、公共施設、教育文化施設、業務施設等さまざまな都市機能が立地しています。

本厚木駅北口は、路線バスやタクシー等の通行が多い朝夕の時間帯には、路線バス、タクシーを除く一般車が進入できないよう交通規制が行われています。

#### ■ 厚木市の中心市街地の現状

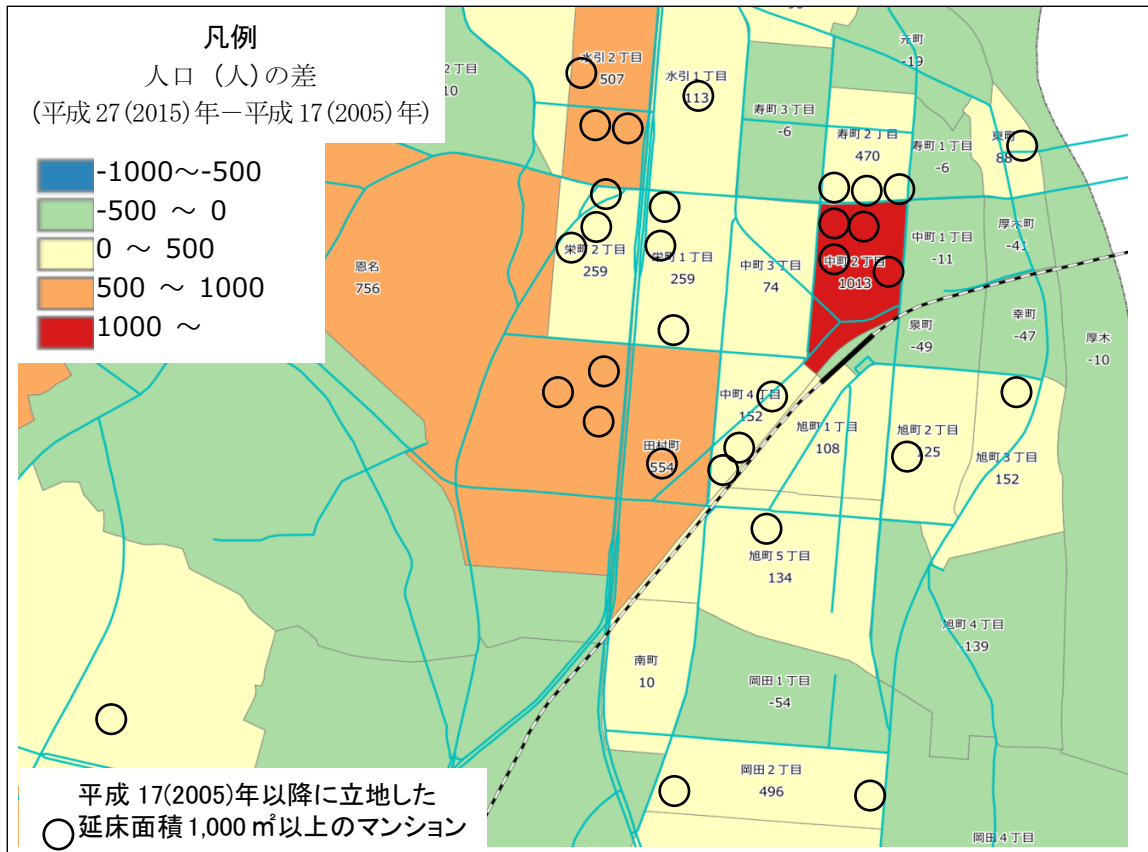


イ 人口動向

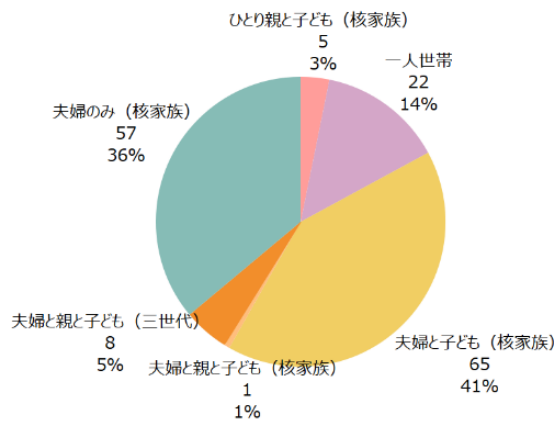
本厚木駅周辺では、平成 17(2005)年から平成 27(2015)年までに 30 棟以上（延床面積 1,000 m<sup>2</sup>以上）のマンションが建設されています。

特に本厚木駅北側は、マンション開発の影響等により平成 17(2005)年から平成 27(2015)年の間に居住人口が約 1,000 人増加している地域があります。マンションの居住者は、市が実施したアンケートによれば、夫婦のみ、もしくは夫婦と子どもの世帯が多くなっています。

■ 本厚木駅周辺の人口増減数及び近年のマンション立地状況  
(人口増減数(平成 17(2005)年～平成 27(2015)年))



■ 鉄道駅周辺マンション住民へのアンケート(転居後の家族構成)

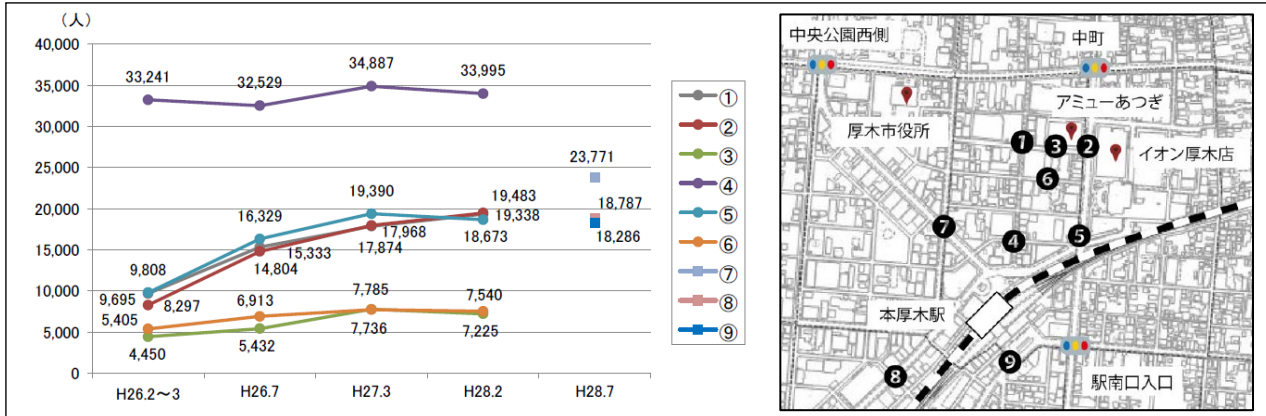


[出典:平成 29(2017)年度人口移動に関するアンケート調査結果報告書を基に作成]

ウ 商業動向

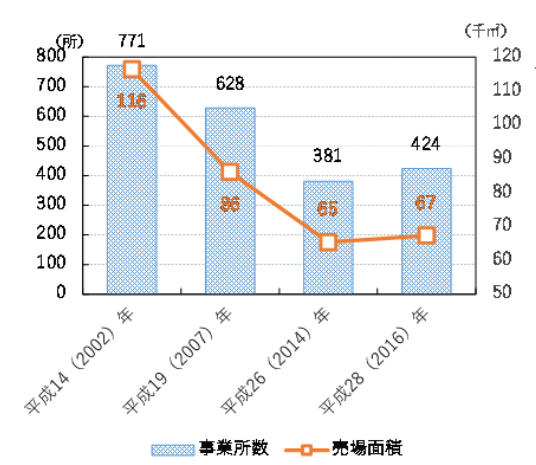
中心市街地周辺での居住者の増加、アミューあつぎオープンなどに伴い、一番街入口付近やアミューあつぎ付近における歩行者交通量は増加しています。また、事業所や売場面積も平成26(2014)年までは減少していましたが、近年は改善傾向にあります。

■ 中心市街地における歩行者交通量の推移



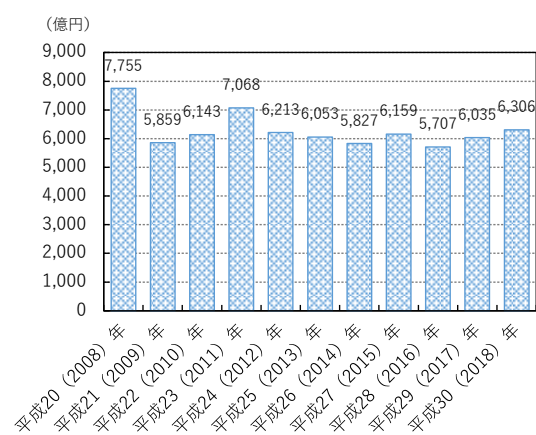
[出典:厚木市産業振興部商業にぎわい課調べ]

■ 厚木地域の小売業事業所数、売場面積



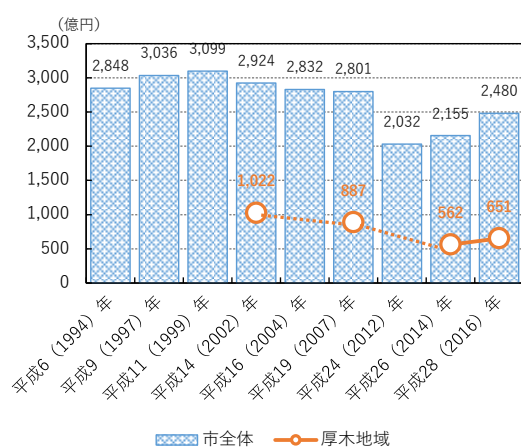
[出典:工業統計調査、経済センサスを基に作成]

■ 製造品出荷額



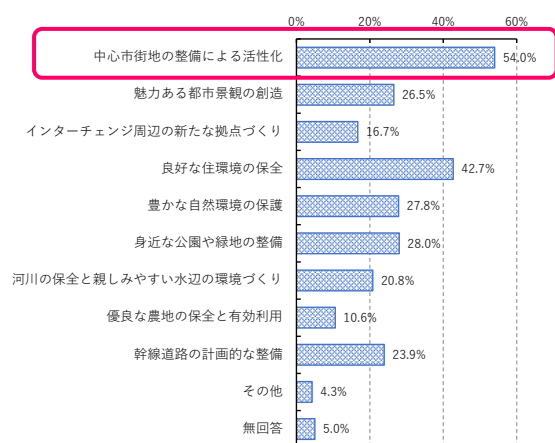
[出典:工業統計調査、経済センサスを基に作成]

■ 年間商品販売額(小売業)



[出典:商業統計調査、経済センサスを基に作成]

■ 優先的に取り組むべきこと



[出典:厚木市民意識調査(令和元年実施)を基に作成]



エ 開発計画

複合施設等整備基本計画（令和2（2020）年1月）

複合施設の規模、機能、概算事業費、整備スケジュール及び周辺環境の整備に向けた基本的な考え方を定めました。

《基本理念》

－いきいきと生きる日々、すてきな時間を過ごすことができるサードプレイスを目指して－  
「いい日々、いい時間。」

《基本方針》

- (1) 誰もが訪れやすく、一人一人に合わせたサービスを提供する施設
- (2) あらゆる世代の皆様にとっての居場所や気付きの場となる施設
- (3) 複合化によるメリットをいかし、絶え間ない交流、活動が生まれる施設
- (4) 将来変化に柔軟に対応し、長きにわたり利用することができる施設
- (5) 中心市街地のシンボルとして誇りと愛着を感じることができる施設

《複合施設の主要機能》

| 機能       | 主な用途  |
|----------|---|
| 連携       | 案内・相談（総合案内、相談対応ブースなど）<br>展示・交流（エントランスエリア、交流スペース、カフェなど）<br>その他（子育て家庭関連スペース、金融機関など） ほか              |
| 図書館      | 開架・閲覧エリア（大人向け）（一般書架、雑誌架、静かな部屋など）<br>開架・閲覧エリア（子ども・10代向け）（児童書架、様々な閲覧席など）<br>書庫エリア ほか                |
| （仮称）未来館  | 屋上・屋外（天体観測ドームなど）<br>フィールドプレイコーナー（ワンダーアスレチック、プラネタリウムなど）<br>くらしエクスペリエンスコーナー（サイエンスショーコーナー、特別展示など） ほか |
| 市庁舎      | 窓口機能、事務機能、議会機能、災害対応機能 ほか  |
| 消防本部     | 事務機能、その他諸室 ほか   |
| 国県の行政機関等 | 国の行政機関、神奈川県行政機関 ほか  |

《周辺整備の考え方》



■周辺の道路整備

・複合施設整備予定地周辺の交通アクセス整備事業の検討







## イ 交通結節機能の現状

本厚木駅には、北口、南口及び厚木バスセンターと3か所に路線バス乗り場が存在しています。

本厚木駅北口は、過去数回の再整備によるバリアフリー化、自転車等駐車場の整備、放置自転車対策等、歩行者空間が確保されたことにより、本厚木駅を支える交通結節点として一定の利便性が保たれています。

本厚木駅の1日平均乗降人員は15万人を超え、路線バスとの乗換需要が非常に多くなっています。北口は、歩行者交通量も多く、雨天の朝のピーク時は、バスを待つ乗客の列が鉄道駅自由通路付近まで延び、鉄道駅利用者の通行を阻害しています。

また、路線バスは、同一乗り場での運行本数が多く、また複数の行き先の路線バスが発着しており、初めての利用者にとっては、分かりにくい状況となっています。

### ■ 本厚木駅及び厚木バスセンターにおけるバスを待つ乗客の列の状況



本厚木駅北口



厚木バスセンター

厚木バスセンターは、多くの路線バスが発着し、利用者も多いことから、朝夕のピーク時間帯には、バスバース以外での降車や乗車時の乗り溢れが生じているなど、利用者の利便性や安全性の確保が必要となっています。

本厚木駅南口は、市街地再開発事業が完成し、バスバースの整備等、交通結節機能が向上しました。

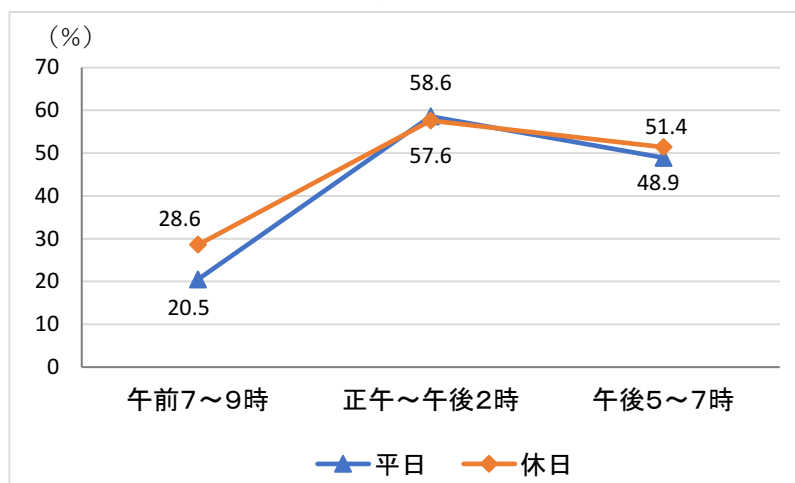
ウ 駐車場整備の現状

(7) 駐車場の整備状況及び利用状況

本厚木駅周辺には、公営駐車場として厚木中央公園地下駐車場及び中町立体駐車場のほか、民営駐車場と合わせて100箇所近くの駐車場が整備されています。

中心市街地全体の駐車場利用率は、多くのコインパーキングが存在することにより、平日、休日ともに余裕が見られますが、これらのコインパーキングが他の土地利用に転用された場合には、駐車需要がカバーできない可能性があります。

■ 時間帯別時間貸し駐車場利用率



[出典：平成 28(2016)年度中心市街地交通環境・駐車場等調査業務委託報告書]



(イ) 路上駐停車の状況

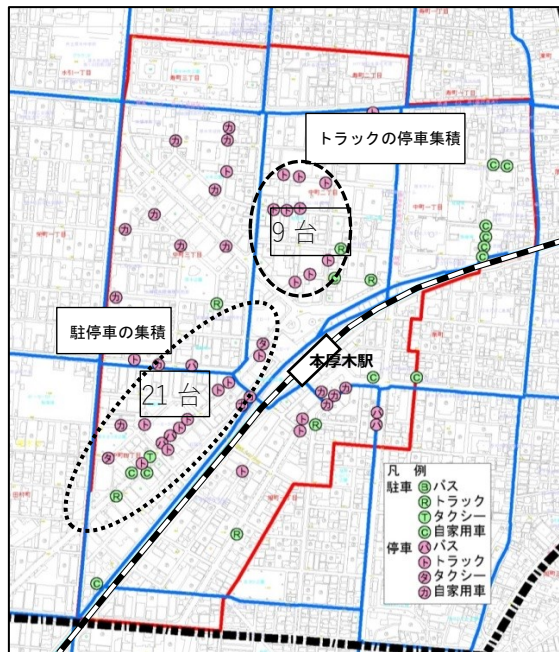
本厚木駅周辺では、平日午前7～9時の時間帯において、一般車の送迎等により、集中的に路上駐車が発生しています。

平日、休日ともに午後5～7時の時間帯に路上駐停車\*が発生しています。その大半は自家用車によるもので、主に短時間の私用や買い物、塾等への送迎を目的としたものと考えられます。

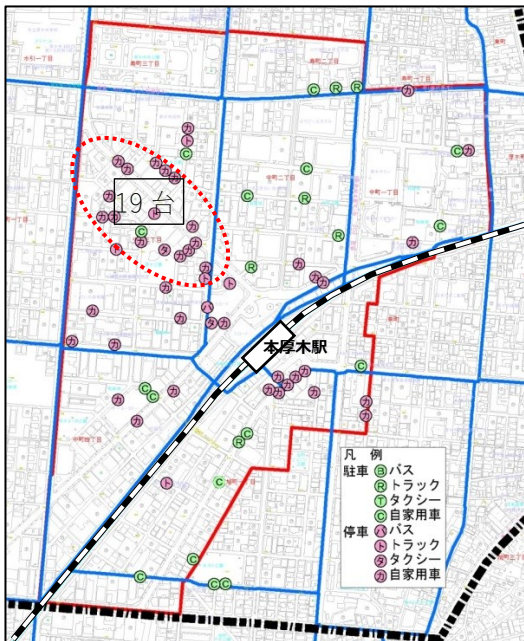
\*駐車：運転手がない状態、停車：運転手がいる状態

■ 路上駐停車状況図

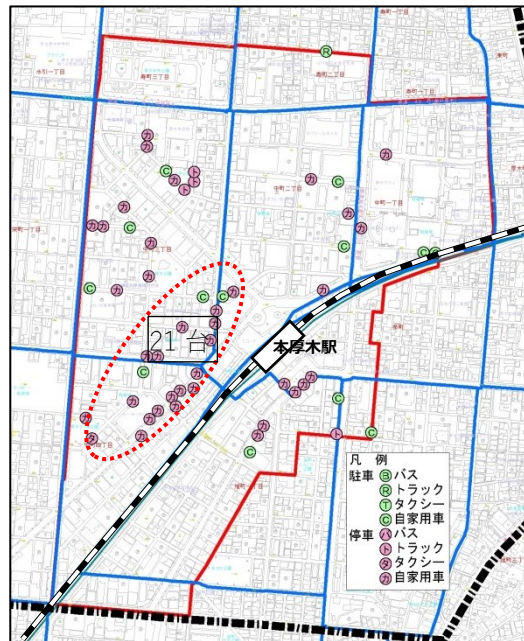
【平日：午前7～9時】



【平日：午後5～7時】



【休日：午後5～7時】



[出典：平成 28(2016)年度中心市街地交通環境・駐車場等調査業務委託報告書]

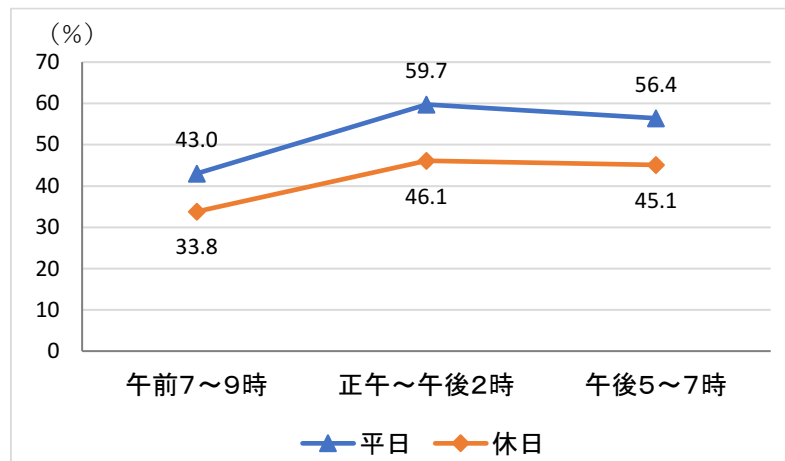


## エ 自転車等駐車場対策の状況

本厚木駅周辺における自転車等駐車場の整備状況は、市営、民営合わせて 20 箇所、約 9,000 台（自動二輪車含む）となっています。

中心市街地全体の自転車等駐車場の利用率をみると、平日休日に関わらず、一日を通して利用率が 60%以下であり、台数には余裕がある状況となっています。

■ 時間帯別自転車等駐車場利用率



[出典：平成 28(2016)年度中心市街地交通環境・駐車場等調査業務委託報告書を基に作成]

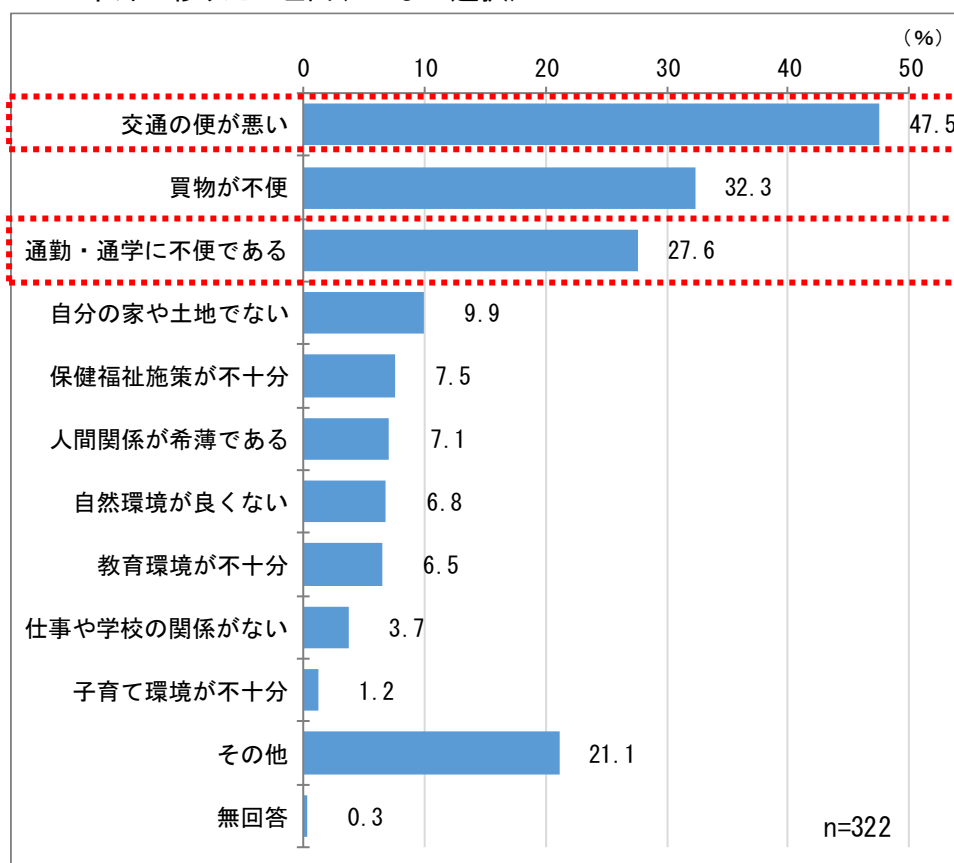
## 6 市民意識調査からみた市民ニーズ

本市では、市民の意識や市民ニーズを把握し、市政運営等の基礎資料とするために、2年に1度市民意識調査(18歳以上の市民6,000人を対象)を実施しています。その調査結果によると、市民の交通に関する意識は次のとおりとなっています。

### (1) 転出理由について

定住意向において、「できれば市外に移りたい」または「市外に移りたい」と回答された方の転出理由として、「交通の便が悪い」(47.5%)が5割近くで最も高くなっています。また、「通勤・通学に不便である」(27.6%)が3番目に高くなっています。

■ 市外に移りたい理由(2つまで選択)

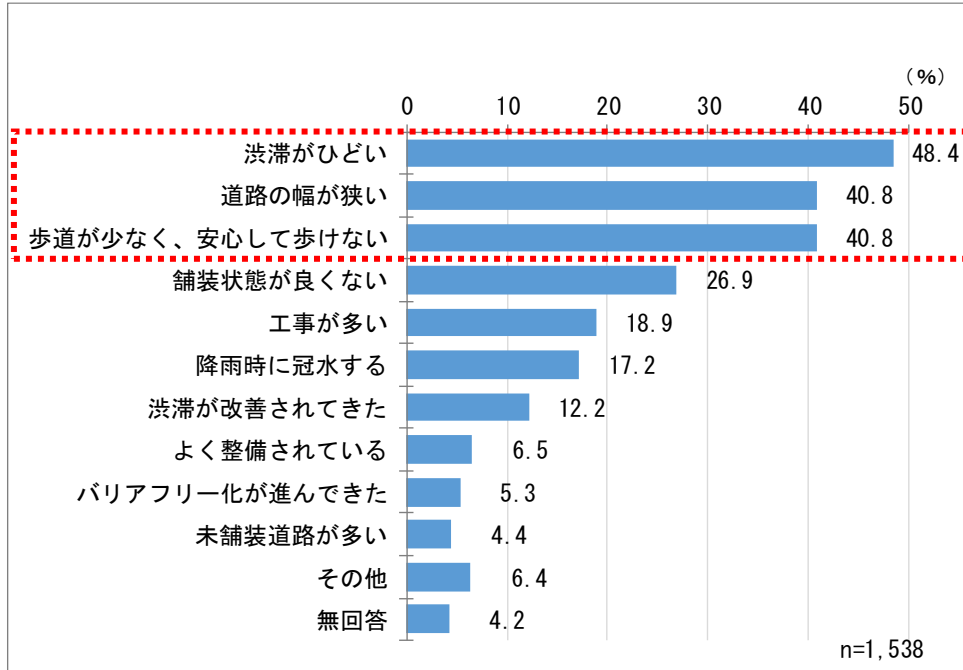


[出典: 令和元(2019)年度市民意識調査を基に作成]

(2) 市内の道路の現状について

市内の道路の現状については、「渋滞がひどい」とする回答が約50%と最も高く、次いで「道路の幅が狭い」、「歩道が少なく、安心して歩けない」が高くなっています。

■ 市内の道路の現状について(複数回答)



[出典：令和元(2019)年度市民意識調査を基に作成]

### (3) 交通改善への取組について

#### ア 道路整備への取組について

道路整備への取組については、「渋滞解消（交差点の改良等）」とする回答が約6割で最も高くなっています。

次いで「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」等の回答が多く、安心安全に通行を望む回答が多くなっています。

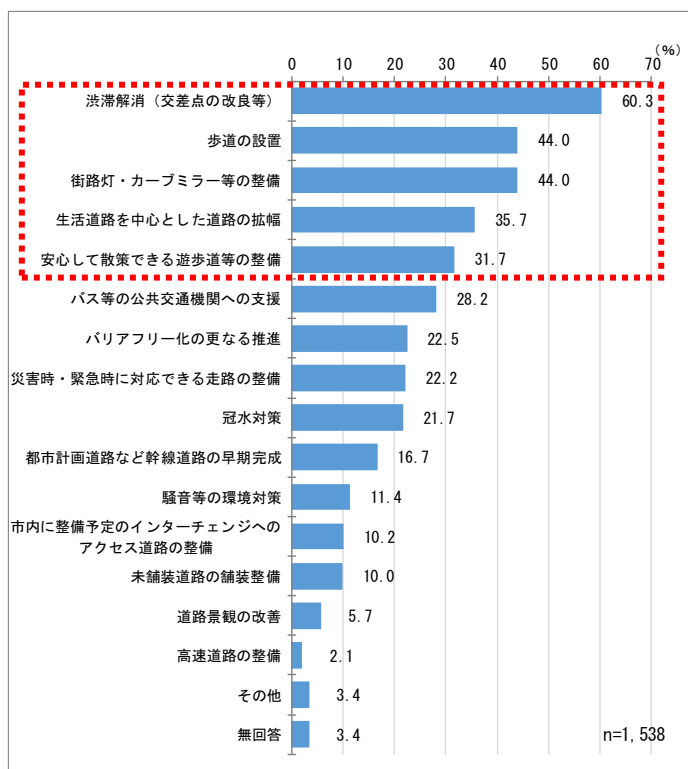
「バス等の公共交通機関への支援」とする回答も約3割と高くなっています。

#### イ 市内のバス交通への取組について

市内のバス交通への取組については、「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）」とする回答が4割を超えて最も高くなっています。

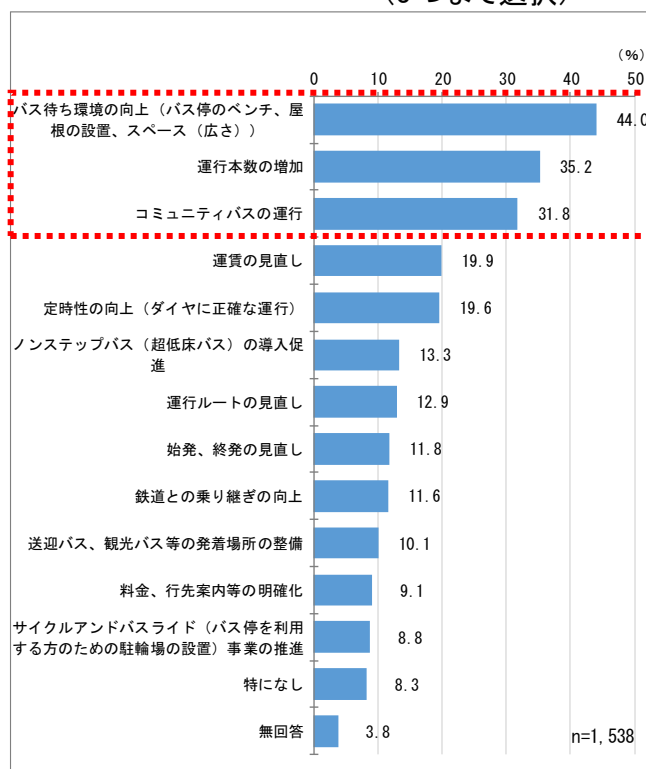
次いで「運行本数の増加」、「コミュニティバスの運行」、「運賃の見直し」、「定時性の向上（ダイヤに正確な運行）」とする回答が多いものとなっています。

■ 道路整備への取組について(複数回答)



■ 市内のバス交通への取組について

(3つまで選択)



[出典：令和元(2019)年度市民意識調査を基に作成]



## 7 将来交通の見通し

これまでの東京 PT 調査の結果、市のまちづくりの動向及び社会情勢等を踏まえ、今後の本市における将来交通は、以下のように想定されます。

### (1) 自動車交通

#### ア 市内からの自動車交通

厚木市関連の自動車交通は、全国的な傾向と同様に年々減少傾向となっています。生産年齢人口が減少傾向となっていることや、テレワークの推進及びオンラインショッピングなどにより、業務形態及び生活様式が変わりつつあります。

##### ◇見通し

営業活動や日常の私事目的による自動車交通は、今後も減少することが予想されます。

#### イ 市外からの自動車交通

隣接市からの自動車交通量は、平成 20 年と大きく変化しておらず、厚木市内を通過して市外から市外へ移動する交通量も大きく変化していません。

##### ◇見通し

本市は、新たな産業拠点の整備も計画されているため、近隣市からの自動車交通量は、今後も現状維持若しくは微増で推移するものと想定されます。

### (2) 公共交通

人口減少や少子高齢化に伴い、通勤通学者の減少が懸念されますが、市内では、森の里東地区や南部産業拠点等の基盤整備が計画されていることなどから、特に市外からの通勤、業務需要は今後も増加することが見込まれます。  
また、鉄道利用者が増加傾向になっており、鉄道駅端末におけるバスの分担率も高くなっています。

##### ◇見通し

産業拠点の整備が進む間は、鉄道やバスの利用者は、今後も現状維持若しくは微増で推移するものと想定され、地域の暮らしと産業を支える公共交通がますます重要となります。

### (3) 徒歩及び自転車交通

徒歩及び自転車による交通量は、鉄道駅周辺の地域で横ばい傾向となっています。また、各駅の端末交通手段としての徒歩及び自転車の分担率も横ばいとなっています。

##### ◇見通し

今後、本厚木駅及び愛甲石田駅周辺では、まちの拠点としての魅力が高まっていくことにより、歩行者交通量は増加していくことが想定されます。  
また、健康志向により、徒歩で移動する人や自転車を利用する人の割合の増加も想定されます。

### (4) 社会情勢に応じた移動

新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及に伴い、公共交通利用者が減少し、移動の形態が大きく変化している状況です。

##### ◇見通し

新たな感染症対策の進捗や、業務形態及び生活様式の変化を見極め、今後の交通の需要の推移を見ながら、施策の検討や見直しが重要となります。

