

第3章 交通の課題

| | |
|--------------------|----|
| 1 道路交通における課題..... | 58 |
| 2 公共交通における課題..... | 59 |
| 3 中心市街地における課題..... | 60 |

第3章 交通の課題

1 道路交通における課題

(1) 厚木秦野道路等の環状方向の道路整備

- 厚木秦野道路及びそれに関連する道路（接続道路）整備による、快適な移動を支える道路ネットワークを構築していくことが求められます。
- 市内のスムーズな移動を確保していく上で、放射方向の道路に比べて整備が進んでいない、環状方向の道路整備が求められます。

(2) 国道246号とその交差点における混雑

- 圏央道等の道路整備効果により、国道246号の混雑は緩和してきていますが、時間帯によっては依然として混雑している区間があります。
- 市内の交差点の中でも、特に国道246号と鉄道駅を結ぶ放射方向の道路との交差点では、交通混雑の発生が目立ちます。路線バスもこの混雑の影響により、定時性が低下し、市民及び企業従業員等の移動に影響が生じています。

(3) 鉄道駅や高規格幹線道路等へのアクセス性

- 鉄道駅周辺では、通勤通学等の影響により、朝夕の時間帯に交通混雑が発生しています。
- 高規格幹線道路へのアクセス性が低い工業団地が存在しています。

(4) 安心して安全な歩行者及び自転車空間の確保

- 本市の交通事故発生状況は、子どもの事故が依然発生しているとともに、高齢者の事故が多くを占めています。また、自転車に関連する事故件数も多く、人口当たりの事故件数は県内でも上位に位置しています。
- 特に本厚木駅周辺は事故件数が多い状況です。

(5) 災害に対応した道路整備

- 災害時に、さまざまな役割を果たすぼうさいの丘公園や、避難所等へ迅速にアクセスできるような、安定的な道路の確保及び維持が必要です。
- 緊急車両等の通行に支障となる、幅員の狭い生活道路が存在しています。

2 公共交通における課題

(1) 地域公共交通サービスの確保

- 本市は、鉄道駅から離れた地域に住宅団地、企業、大学等が立地していることから、通勤通学時間帯において、鉄道駅へ向かう交通と、駅から居住地や企業等へ向かう交通の双方ともに路線バス利用者が多く、バス車内が混雑し、利用者の快適性が確保されていない路線があります。
- 国道 246 号との交差点における交通混雑により、路線バスの運行速度が低下し、定時性及び速達性が低い路線が存在します。

(2) 交通結節機能の強化

- 本厚木駅の路線バス乗り場は、北口、南口及び厚木バスセンターの3箇所に分散しています。行き先や時間帯によって乗り場が異なるため複雑な状況です。
- 本厚木駅北口では、バス待ちスペースが十分に確保されていないため、特に雨天時にはバスを待つ乗客の列が長くなり、鉄道駅利用の歩行者と錯綜する状況にあります。
- 愛甲石田駅では、朝のピークにおいて通勤通学による駅利用者の集中により、駅舎内が混雑しています。また、駅前広場内においても路線バスや自家用車等で混雑しています。さらに、森の里東地区や南部産業拠点など隣接する地域で大規模開発が進められており、愛甲石田駅の利用者が一層増加することが見込まれます。

(3) 広域交通ネットワークの形成

- 神奈川県内においては、リニア中央新幹線の計画や東海道新幹線新駅の構想、相鉄線と東急電鉄の相互直通運転の開始に向けて、広域公共交通ネットワークの整備が進められております。しかし、本市の鉄道駅は、市南部に寄っている本厚木駅と愛甲石田駅の2駅しかなく、市域の広範囲で直接的に鉄道サービスを利用できる地域は限られています。
- 本市は、高規格幹線道路を利用することで多方面へ広域移動がしやすく、利便性が高いことから、高規格幹線道路を活用した公共交通ネットワークを構築していくことが求められます。

(4) バス停までのアクセス性の向上と公共交通が利用しづらい地域への対応

- 本市では、路線バスが市内の広域をカバーしており、公共交通が利用しづらい地域等は少ない状況にありますが、運行本数が少ない路線やバス停までが遠いなど、地域によってサービス水準に差があります。
- 高齢化の進展に伴い、今後より一層の日常生活の移動に不便を感じる方の増加が懸念されています。

3 中心市街地における課題

(1) 中心市街地周辺の動向を踏まえた歩行者の回遊性

- 本厚木駅周辺では、人口増加により歩行者交通量は増えており、事業所数や年間小売販売額は近年改善が見られますが、長年の減少による回復までには至っておらず、まちのにぎわいの低下が懸念されています。
- 中町第 2-2 地区において市庁舎を含む複合施設の整備が進められていますが、来訪者及び従業員の増加や自動車及び人の流れなどの交通動線の変化が想定されます。
- 複合施設の整備と連携して中心市街地の回遊性を高め、まちのにぎわいを創出するための取組が求められます。

(2) 歩行者動線の確保

- 中心市街地においては、鉄道駅、公共施設、商業施設等の施設が集積していることから、歩行者、路線バス、自転車及び自動車交通量が多く、さまざまな移動手段が錯綜している状況です。
- 歩道のバリアフリー整備は概ね完了していますが、その後の時間的経過やバリアフリー新法の動向を踏まえ、見直しが必要な時期となっています。

(3) 交通結節点としての機能強化

- 鉄道と路線バスの乗り換えにおける利便性を確保するために、本厚木駅北口駅前広場には複数のバス乗り場を配置しておりますが、バスを待つ乗客の列と歩行者が錯綜しています。また、バス待ちスペースが十分でないため、その列がバス停の上屋から大きくはみ出している状況です。
- 最も多くの路線バスが発着する厚木バスセンターは、整備から 40 年近くが経過し老朽化が進んでいます。バスを待つ乗客の列の空間や路線バスの待機及び転回スペースなど、バスセンターの面積が十分に確保できていない状況です。
- 朝夕のピーク時においては、本厚木駅周辺の道路上で一般送迎車両、企業送迎バス、荷捌き車両等の発着が多いことから、道路混雑の要因や安全な通行の妨げになっています。

(4) 安定的な駐車場の確保

- 小規模な駐車場やコインパーキングの増加により駐車場需要は満たされていますが、土地の低未利用はにぎわいを低下する要因にもなっています。
- 中心市街地においては、歩行者や自転車の交通量が多いことから、これらの動線と自動車との錯綜を考慮した駐車場配置や路上駐車対応など、歩行者や自転車の安全な交通環境が求められます。