

第6章 具体的な取組

| | |
|---------------------|----|
| 1 道路交通に関する取組 | 76 |
| 2 公共交通に関する取組 | 84 |
| 3 中心市街地に関する取組 | 97 |

第6章 具体的な取組

1 道路交通に関する取組

【基本方針1（道路交通における方針）】
市民生活や産業活動を支える効果的な道路ネットワークの実現

<道路交通における施策の展開>

【1-(1)】
厚木秦野道路の整備促進とアクセス向上を図る都市計画道路の整備

【1-(2)】
国道246号交差点の混雑やバス路線の混雑対策と工業団地等のアクセス向上のための道路整備

【1-(3)】
歩行者や自転車が安心して安全に移動できる道路整備

【1-(4)】
災害に備えた道路整備と計画的な維持管理

<道路交通に関する取組>

【1-(1)-ア】
整備効果の高い都市計画道路の整備
【1-(1)-イ】
高規格幹線道路等の早期供用に向けた国及び県への要望

【1-(2)-ア】
国道246号断面の混雑箇所における交差点改良
【1-(2)-イ】
鉄道駅やインターチェンジへのアクセス向上に効果が高い道路整備の推進

【1-(3)-ア】
主要市道等の歩道整備
【1-(3)-イ】
生活道路における交通安全対策
【1-(3)-ウ】
自転車利用環境の整備

【1-(4)-ア】
狭あい道路の整備
【1-(4)-イ】
代替性のある道路、橋りょう、舗装等の計画的な整備及び維持管理

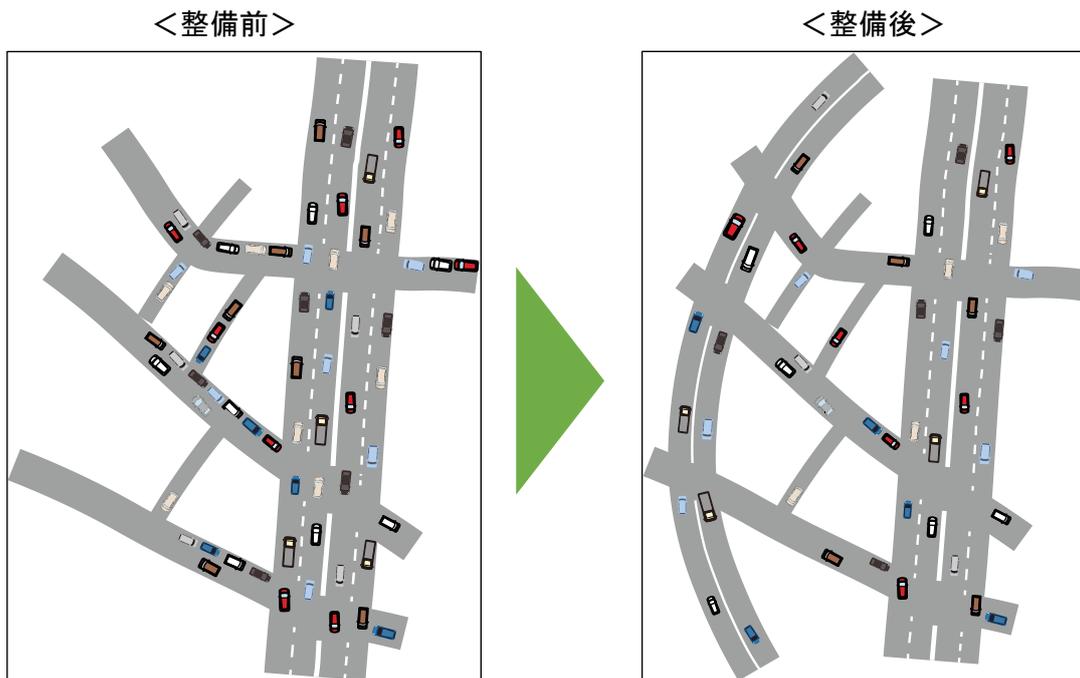
< 道路交通における施策の展開 1 - (1) >

厚木秦野道路の整備促進とアクセス向上を図る都市計画道路の整備

【1 - (1) - ア】 整備効果の高い都市計画道路の整備

- ▶ 市内の交通量の分散及び利便性向上並びに国道 246 号の混雑緩和のために、(都)厚木環状 2 号線、(都)上今泉岡津古久線、(都)厚木環状 3 号線の整備が効果的であることから、これら環状方向の道路整備を推進します。

■ 道路整備効果



【1 - (1) - イ】 高規格幹線道路等の早期供用に向けた国及び県への要望

- ▶ 国道 246 号の混雑緩和や環状連携軸としての機能強化を図るため、厚木秦野道路の早期整備促進に向け、引き続き事業推進を強力に後押しするとともに、関係自治体と連携し、国等への要望活動を積極的に行っていきます。
- ▶ 座間市や海老名市等の周辺地域へのアクセス向上を図るため、県道 42 号（藤沢座間厚木）、県道 22 号（横浜伊勢原）等の整備について、関係行政機関に要望していきます。

< 道路交通における施策の展開 1 - (2) >

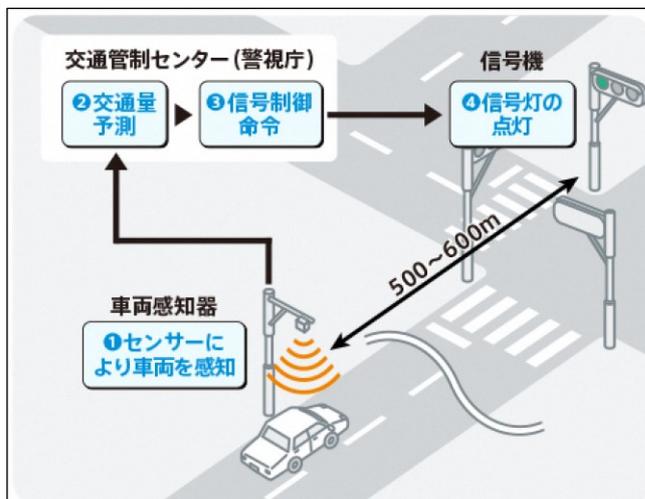
国道 246 号交差点の混雑やバス路線の混雑対策と工業団地等のアクセス向上のための道路整備

【1 - (2) - ア】 国道 246 号断面の混雑箇所における交差点改良

- ▶ 郊外と鉄道駅を結ぶ路線バスの定時性及び速達性向上に向けて、主要なバス路線となっている水引交差点、愛甲宮前交差点等の国道 246 号と放射状道路との交差

点について、右折レーン延長等のハード整備と併せ、情報通信技術（ICT）の活用による信号現示の調整等のソフト対策により混雑緩和を推進します。

■ICTを活用した高度信号システム
○需要予測信号



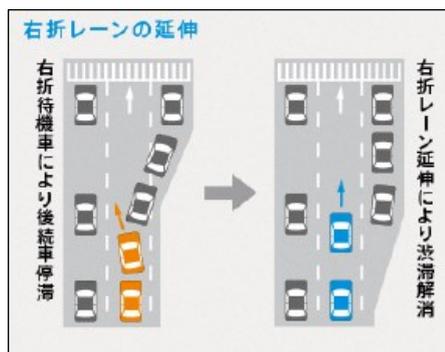
[出典:東京都]

【コラム】交通渋滞を予測する



海外自治体におけるAIの活用事例として、多く挙げるのが「交通渋滞予測」です。米国各地（31州149都市）で採用されている「InSync」というサービスでは、AIの「画像分析」を活用し交差点につらなる車の列を把握し、信号の切り替えを行います。その結果、信号待ちの車両数を半減した事例（サンディエゴ州）や、車両の走行時間を削減した事例（テキサス州サンアントニオ市）があります。日本では、交通分野におけるAI活用が進んでいませんが、海外の事例によって有効性が示されつつあります。

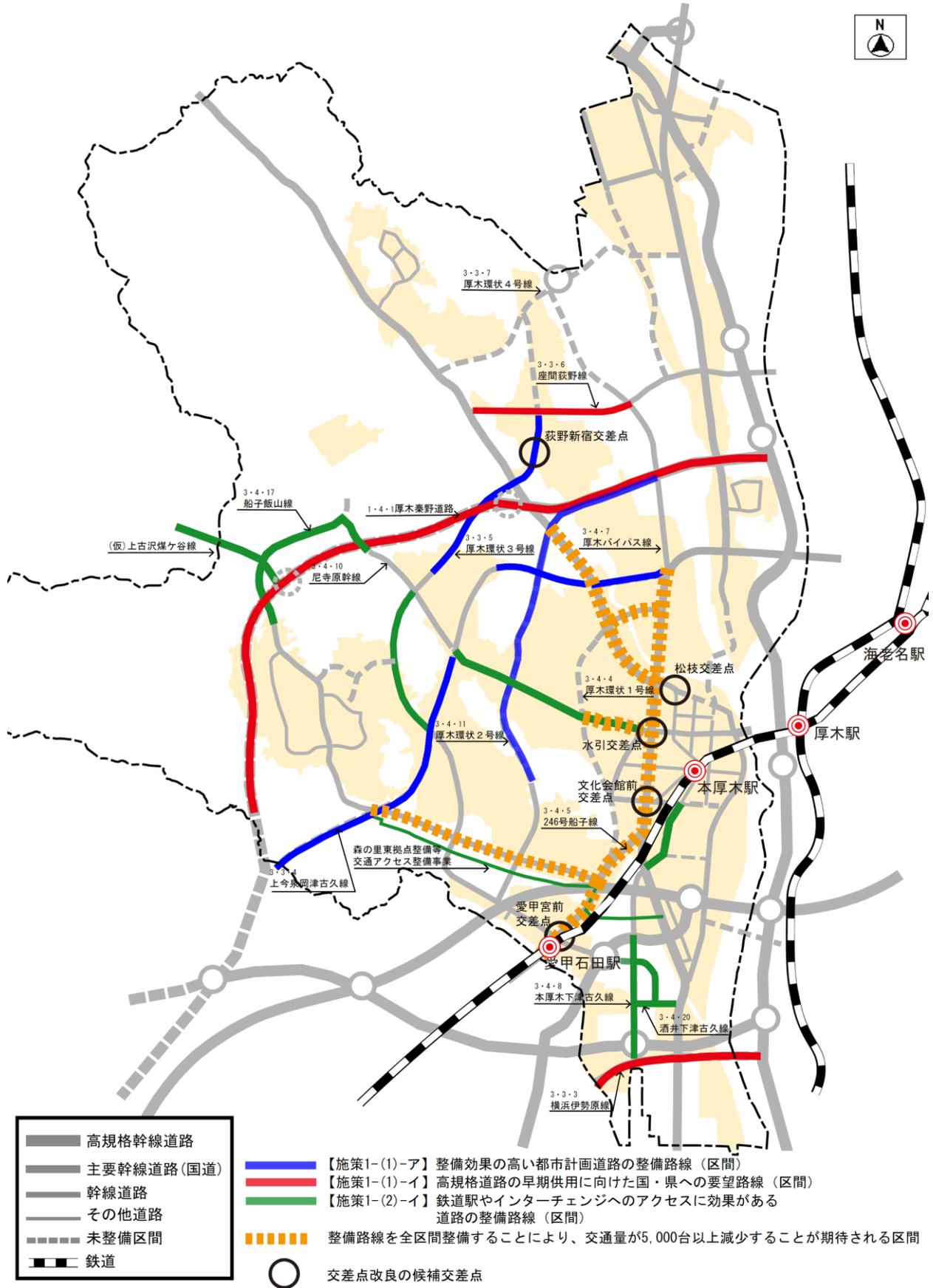
■右折レーンの延伸による交差点改良



【1-(2)-イ】鉄道駅やインターチェンジへのアクセス向上に効果が高い道路整備の推進

- 鉄道駅への交通集中による混雑緩和や、路線バスの定時性及び速達性向上に効果の高い、(都)本厚木下津古久線、(都)尼寺原幹線等の道路整備を推進します。
- 郊外の工業団地周辺の幹線道路の混雑緩和に効果の高い、(都)本厚木下津古久線、(都)酒井下津古久線の整備を推進します。
- 厚木秦野道路の整備の進捗に併せ、新たなインターチェンジへのアクセス向上に効果の高い、(都)厚木環状2号線、(都)厚木環状3号線及び(都)船子飯山線の整備を推進するとともに、(仮)上古沢煤ヶ谷線の整備について神奈川県へ要望していきます。

■効果的な道路ネットワークに必要な整備路線



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

具体的な取組

< 道路交通における施策の展開 1 - (3) >

歩行者や自転車が安心して安全に移動できる道路整備

【1 - (3) - ア】 主要市道等の歩道整備

- 自動車交通量が多く、かつ歩行者交通量も多い市道戸室幹線、市道妻田中荻野線等の歩道整備を推進します。その他の市道においても狭小歩道や、いわゆる波打ち歩道の箇所を抽出し、高齢者及び障がい者など誰もが安全に通行できる歩道を整備します。

【1 - (3) - イ】 生活道路における交通安全対策

(ア) 通学路における交通安全対策

- 通学路においては、道路管理者、交通管理者及び教育委員会と連携しながら、横断歩道、カーブミラー、カラー舗装等を整備します。
- 交差点の歩道の巻き込み部には、歩行者の安全を確保するための防護柵の設置を進めます。
- 防犯まちづくりの観点も踏まえ、街路灯の設置や周辺の見通しの確保など、犯罪が起きづらい環境整備に配慮します。

■ スクールゾーン



(イ) 住宅地への通過交通の流入防止策の実施

- 通過交通が多い住宅地等には、区域（ゾーン）を定めて、時速 30 km の速度規制とその対策（ハンプ、シケイン、グリーンベルト等の整備）を組み合わせさせたゾーン 30 の実施に向けて、交通管理者や地域住民等と連携しながら検討し、対策を実施します。

■ 生活道路対策エリア・ゾーン 30

| | | |
|---|---|--|
| <p>生活道路対策エリア・ゾーン30</p> | <p>II エリア(面的)対策</p> <p>① 進入口を入りにくくするための対策 例: スムース歩道、ライジングボラード</p> <p>② 走行速度を抑制するための対策 例: ハンプ、狭さく、シケイン、ブロック舗装</p> | |
| | <p>③ 歩行者の空間を確保するための対策 例: 防護柵、路肩のカラー舗装</p> <p>④ 歩行者・自転車の空間を優先して確保するための対策</p> | <p>(イメージ)</p> |
| <p>I 局所的対策</p> <p>対策例: ①防護柵の設置、②歩行者と自転車の利用空間の分離、③無電柱化 等</p> <p>●歩行者と自転車利用空間の分離例</p> <p>●無電柱化の例</p> | | <p>III 幹線道路対策</p> <p>対策例: ①車線の拡幅・歩道の整備、②右折レーン設置、③バイパスの整備 等</p> <p>●車線の拡幅・歩道の整備例</p> <p>●右折レーンの設置例</p> |

[出典:国土交通省]

【1-(3)-ウ】自転車利用環境の整備

(7) 自転車走行空間の整備

- ▶ 自転車利用者が多い施設を中心に、自転車と歩行者が安全に通行できるよう自転車走行空間の整備を進めます。特に鉄道駅周辺においては、自転車駐車場の配置に合わせた整備を進めます。
- ▶ 国道及び県道においては、道路管理者に要望し、連携して自転車走行空間の整備を進めます。

■市内における自転車走行空間整備例



(イ) 自転車利用による交通安全に対する啓発

- ▶ 自転車利用者への交通ルールの周知徹底、マナー向上に関する啓発活動を引き続き実施します。
 - ▶ 啓発活動は、駅や商業施設における定期的な街頭啓発活動や、学校等の教育施設や地域における各種交通安全教室を中心に行います。
また、市広報等の各種媒体を通じた定期的な啓発を行います。
- 交通安全教室……自転車シミュレーターの活用、スケアードストレート
 - 自転車マナーアップキャンペーン
 - 自転車ヘルメット着用運動
 - 各種媒体を活用した啓発

■スケアードストレートによる交通安全教室の実施状況



■自転車マナーアップキャンペーン



(ウ) 自転車活用推進計画の策定

- 環境に優しく、温室効果ガスの削減に繋がり、様々な移動手段として期待される自転車の活用について、国及び神奈川県において安全で快適な利用環境整備に向けた自転車活用推進計画が策定されました。このことを踏まえ、本市においても行政の役割を明確にし、走行空間の整備をはじめ、サイクルツーリズム、交通安全等について、総合的かつ戦略的な施策の展開を図るため、厚木市自転車活用推進計画を策定します。

■ 自転車活用推進計画の概要

自転車活用推進計画の概要

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)】
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク形成市町村数
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)】
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルボートの設置数 【実績値】352箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)】
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート^①の数
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)】

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車乗用率 【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)】

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】28.8%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)】
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数^② 【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度) ※①②は100%未満】
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数^③
【実績値】0人(2011年度)→目標値 84,500人(2020年度) ※③は100%未満】
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)】
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等

- (5) 附則に対する今後の取組方針
 - 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 - 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

[出典：国土交通省]

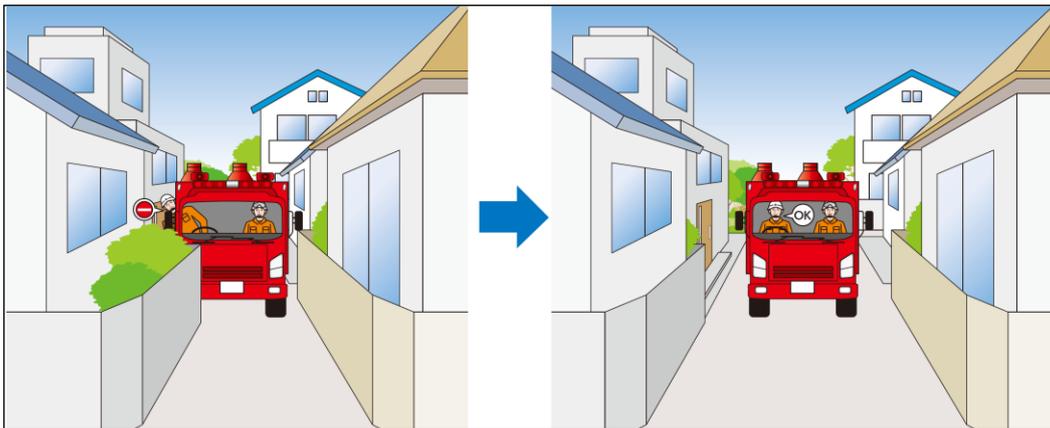
< 道路交通における施策の展開 1 - (4) >

災害に備えた道路整備と計画的な維持管理

【1 - (4) - ア】狭あい道路の整備

- 消防活動や緊急車両の通行空間確保や見通しを良くすることによる歩行者及び自転車の安全性や防犯面にも考慮した、狭あい道路の整備を実施します。

■狭あい道路



【1 - (4) - イ】代替性のある道路、橋りょう、舗装等の計画的な整備及び維持管理

- 緊急輸送道路や代替性のある道路について、災害時において道路機能が確保できるよう無電柱化も含めた整備及び維持管理を推進します。
- 主要な道路について、沿道建物の不燃化及び耐震化を推進します。
- 老朽化により補修が必要となる橋りょう、舗装等も増加することから、道路の計画的な維持管理と、災害に備えた改修等を進めます。
- 道路の空間機能の維持や生活環境に密接な影響を及ぼす街路樹については、安全性確保の観点から、大径木化や老木化についてまびきや伐採を進めます。

■道路、橋りょう、舗装などの整備及び維持管理



厚木市道路補修事務所の保有車両

橋りょう点検の実施状況(鮎津橋)

2 公共交通に関する取組

【基本方針2（公共交通における方針）】

自動車に過度に依存しないスムーズで快適に移動できる安全な交通体系の実現

<公共交通における施策の展開>

【2-(1)】

定時性及び速達性が確保された快適な路線バスサービスの提供

【2-(2)】

スムーズな乗り換えが可能となる交通結節点の整備

【2-(3)】

円滑に広域移動が可能となる広域交通体系の充実

【2-(4)】

バス停から離れた地域における路線バスを補完するサービスの提供

【2-(5)】

公共交通利用促進策の推進

<公共交通に関する取組>

【2-(1)-ア】

鉄道駅までのバス路線の維持及び強化

【2-(1)-イ】

路線バス優先策の実施

【2-(1)-ウ】

連節バスの新規路線導入による輸送力の増強

【2-(1)-エ】

バス停におけるバス待ち環境の整備

【2-(1)-オ】

バリアフリー環境の整備

【2-(2)-ア】

本厚木駅北口及び厚木バスセンターの再整備

【2-(2)-イ】

愛甲石田駅における交通環境の改善

【2-(3)-ア】

県央地域における鉄道ネットワークの拡大に向けた調査研究

【2-(3)-イ】

リニア中央新幹線神奈川県駅、東海道新幹線新駅へのバス路線開設や多方面への高速バスの運行

【2-(3)-ウ】

観光ニーズ等、高規格幹線道路を活用した高速バスの運行

【2-(4)-ア】

地域との協働によるコミュニティ交通導入

【2-(4)-イ】

サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備

【2-(5)-ア】

モビリティマネジメントの実施

【2-(5)-イ】

乗継割引制度の検討

【2-(5)-ウ】

商業施設との連携したサービスの導入

【2-(5)-エ】

個人端末を活用したサービスの推進

<公共交通における施策の展開2-(1)>

定時性及び速達性が確保された快適な路線バスサービスの提供

【2-(1)-ア】鉄道駅までのバス路線の維持及び強化

- 将来都市構造の形成に必要な放射連携・誘導軸を強化していくために、市道辻戸室線や市道愛甲長谷線等の放射道路の主要なバス路線について、運行サービス（運行本数、運行時間帯等）の水準を維持しつつ、路線バスの定時性、速達性及び快適性の向上についてバス事業者等と連携を図ります。

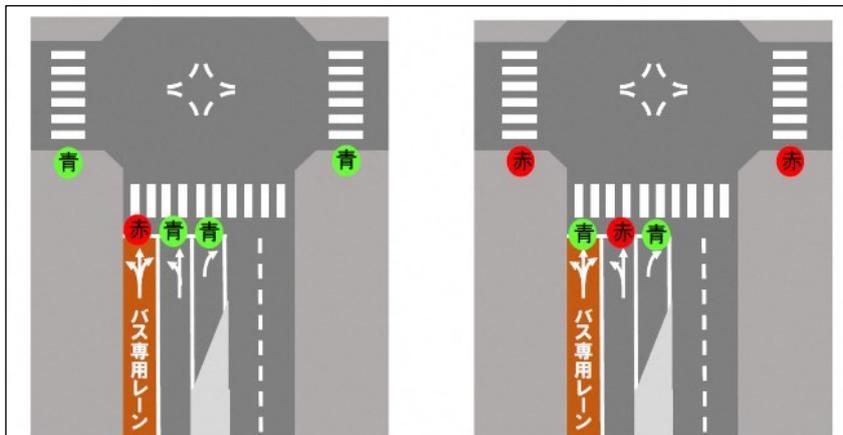
【2-(1)-イ】路線バス優先策の実施

- 主要な路線バスの定時性及び速達性を確保し、路線バス走行環境を改善するため、混雑が発生している交差点付近を対象に、関係機関と調整を図りながら、路線バス優先策を実施します。

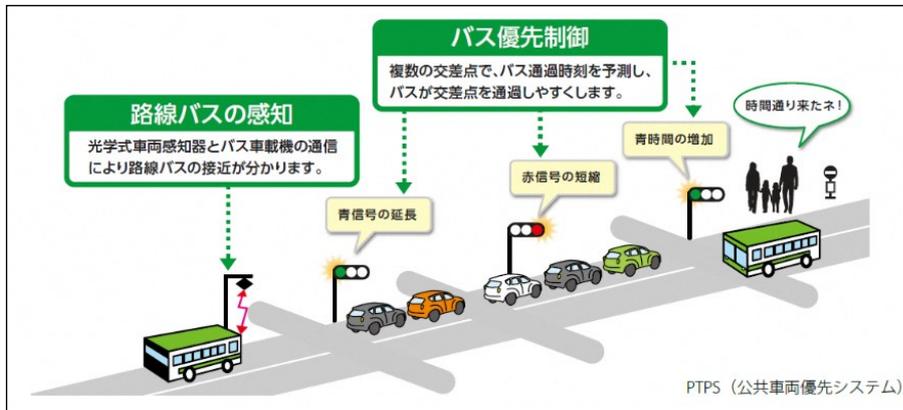
○専用レーンの延長及び新たな箇所への導入

○PTPSの検討及び導入

■路線バス専用信号



■PTPS(公共車両優先システム)



【2-(1)-ウ】連節バスの新規路線導入による輸送力の増強

- ▶ 利用者数が多く、また利用する時間帯が集中しやすい路線において、乗り溢れや車内の混雑を解消し、輸送力の増強を図るため、バス事業者と連携し、連節バスの運行路線を拡大します。また、今後の需要が予測される連節バス路線を検討します。

<導入候補路線>

- 厚木バスセンター～東京工芸大学
- 愛甲石田駅～森の里

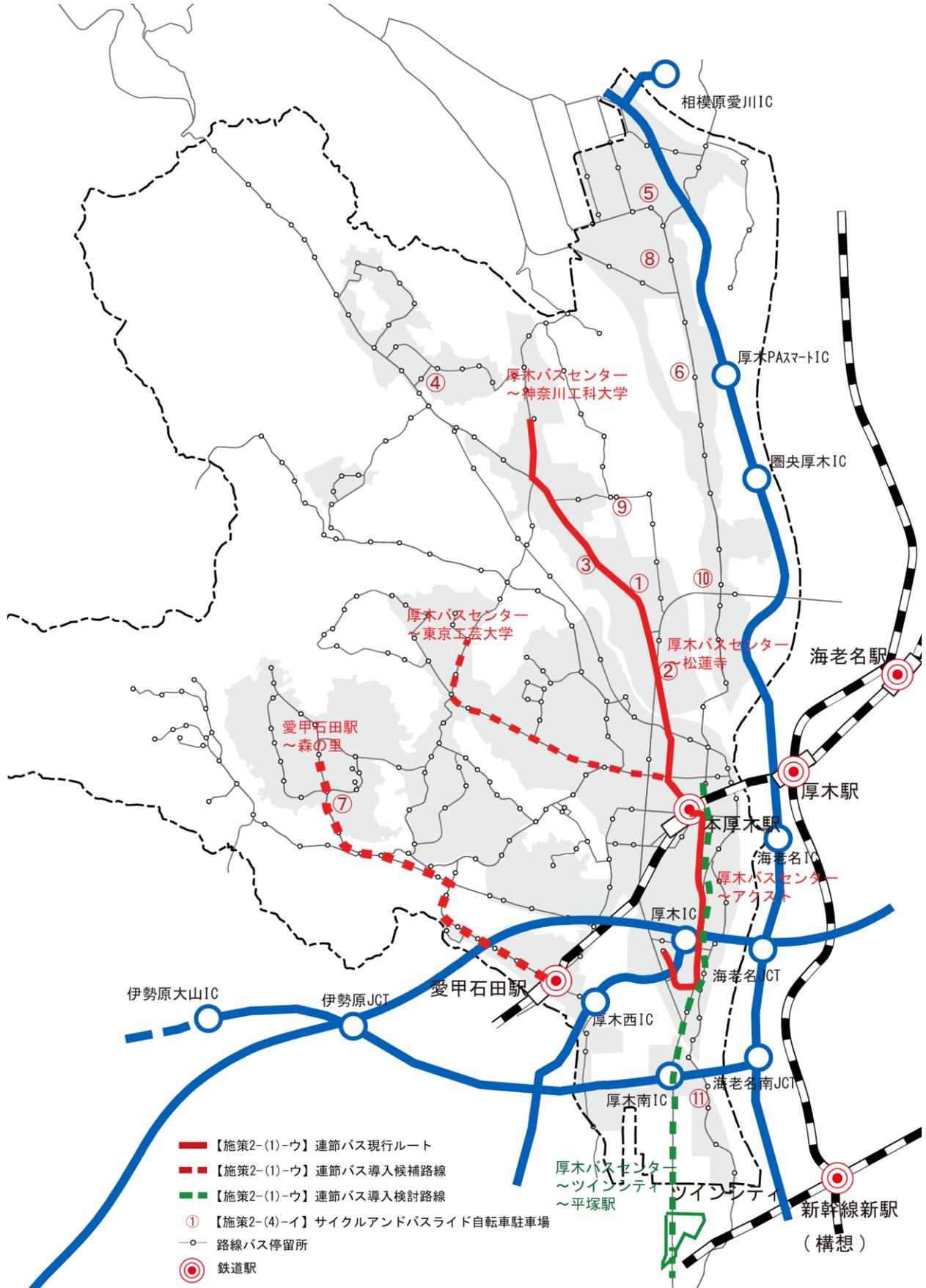
<検討路線>

- 厚木バスセンター～ツインシティ～平塚駅

■厚木バスセンター～アクストを運行する連節バス



■ 連節バスの導入ルートとサイクルアンドバスライドの整備場所



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

具体的な取組

【2-(1)-エ】バス停におけるバス待ち環境の整備

- 「バス待ち環境」の快適性を高めるため、乗車人員が多いバス停を中心に、ベンチ及び上屋などの設備をバス事業者や道路管理者と連携し整備を促進します。また、視覚障がい者や聴覚障がい者に配慮したバス待ち環境を推進します。

■上屋やベンチが設置されたバス停



税務署入口バス停

■ベンチ等の設置のための用地確保が困難な場合に工夫して設置した例



銀行の協力により、建物の軒先を活用



バス停に隣接する公園内に設置

■ハイグレードバス停※



(盛岡市 県庁市役所前バス停)

※ハイグレードバス停とは

屋根やベンチを設けることにより路線バスを快適に待つ環境を確保し、路線バスの到着接近表示や情報表示器（ニュース、お知らせなどが流れる）などを装備したバス停

【2-(1)-オ】バリアフリー環境の整備

(7)バリアフリー車両の導入促進

- 高齢者、障がい者、妊産婦等誰もが人が快適に利用できるよう、交通事業者が負担する費用の一部を補助することにより、ノンステップバス及びユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。

■ノンステップバス



■ユニバーサルデザインタクシー



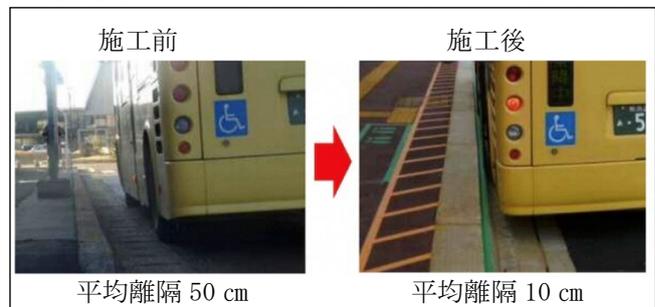
(イ)バリアレス縁石の導入

- スムーズにバスの乗降できるよう、鉄道駅周辺や主要なバス停において、バスが歩道に正着しやすいバリアレス縁石を導入します。

■バリアレス縁石



■新潟市における施工前・施工後のバス停車状況



※バリアレス縁石：側面を特殊な形状に加工し、バスの乗降口と停留所の隙間を小さくすることでバス停とバス乗降口との段差や隙間（すきま）を解消する縁石

＜公共交通における施策の展開2－(2)＞

スムーズな乗り換えが可能となる交通結節点の整備

【2－(2)－ア】本厚木駅北口及び厚木バスセンターの再整備

(ア) 駅北口駅前広場の乗り場再整備

- 駅北口駅前広場においては、乗り場の増設や分かりやすい乗り場案内表示の整備を進めます。
- 雨に濡れず快適に路線バス及びタクシーを待つことができるよう、上屋及びベンチを整備します。

(イ) 厚木バスセンターの再整備

- 厚木バスセンターについては、発着機能の強化、待合環境の改善、案内情報板の設置等を整備します。

【2－(2)－イ】愛甲石田駅における交通環境の改善

(ア) 駅利用者の需要に対応した利用しやすい駅舎への改修

- 多くの通勤通学者が利用する朝夕のピーク時は、今後も周辺の開発等による駅利用者の増加が想定されることから、ホームへの昇降設備の増設や、改札口の増設等を、鉄道事業者と連携して整備します。
- 更なる利便性及び快適性の高い駅とするために、駅舎拡張等について検討を進めます。

(イ) 各車両の需要に見合う乗降スペースを含めた駅前広場の拡張

- 駅前広場における路線バス、タクシー、自家用車等の錯綜を改善するため、各車両の需要に見合う乗降スペースを含めた北口駅前広場の拡張整備を進めます。

(ウ) 駅周辺の歩行空間の整備

- 駅周辺の歩行者の混雑解消と安全性を確保するため歩行空間の整備を進めます。

<公共交通における施策の展開 2 - (3) >

円滑に広域移動が可能となる広域交通体系の充実

【2 - (3) - ア】 県央地域における鉄道ネットワークの拡大に向けた調査研究

- 小田急多摩線の市内への延伸について、JR相模線上溝駅までの延伸計画の進捗状況を踏まえつつ、相模原市、愛川町、清川村及び厚木市で組織する「小田急多摩線の延伸促進に関する連絡会」において調査研究を進め、関係機関への働きかけを行うとともに、次期交通政策審議会答申への位置付けを目指します。
- 相鉄線の本厚木駅乗り入れについて関係機関へ働きかけを行っていきます。

■鉄道ネットワーク拡大に向けた調査研究対象路線

小田急多摩線の延伸イメージ



[出典:小田急多摩線の延伸促進に関する連絡会の資料(平成26(2014)年)に加筆]

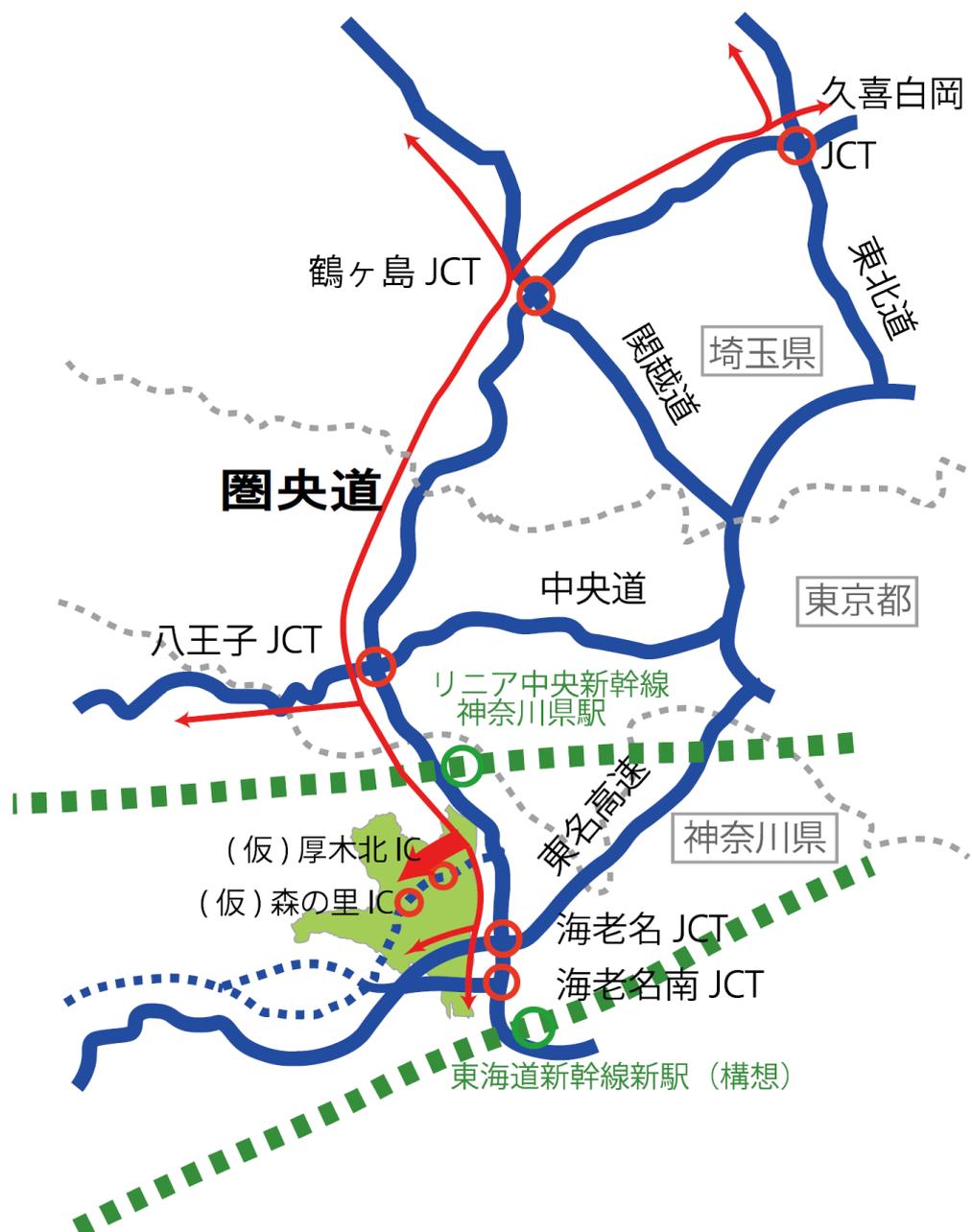
【2-(3)-イ】リニア中央新幹線神奈川県駅、東海道新幹線新駅へのバス路線開設や多方面への高速バスの運行

- 開業が予定されているリニア中央新幹線神奈川県駅や、設置に向けた取組が進められている東海道新幹線新駅へのアクセスについて検討します。

【2-(3)-ウ】観光ニーズ等、高規格幹線道路を活用した高速バスの運行

- 東名、新東名、圏央道等、高規格幹線道路網のメリットをいかし、東丹沢七沢温泉郷及び飯山温泉郷などの観光ニーズや広域移動のニーズに対応するため、高規格幹線道路を活用した高速バスの運行の可能性について、周辺自治体とも連携しながら検討を進めます。

■広域ネットワークイメージ



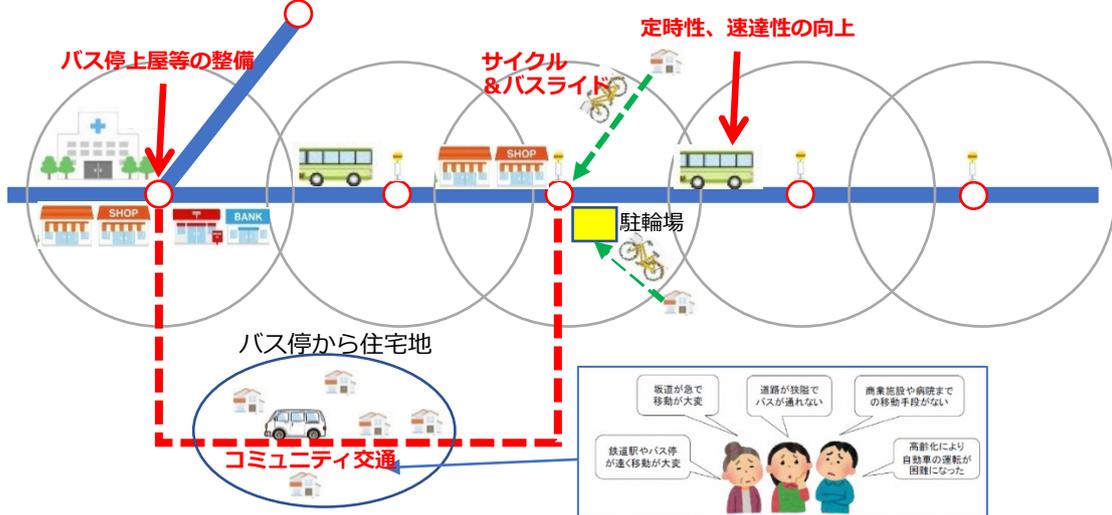
<公共交通における施策の展開 2-(4)>

バス停から離れた地域における路線バスを補完するサービスの提供

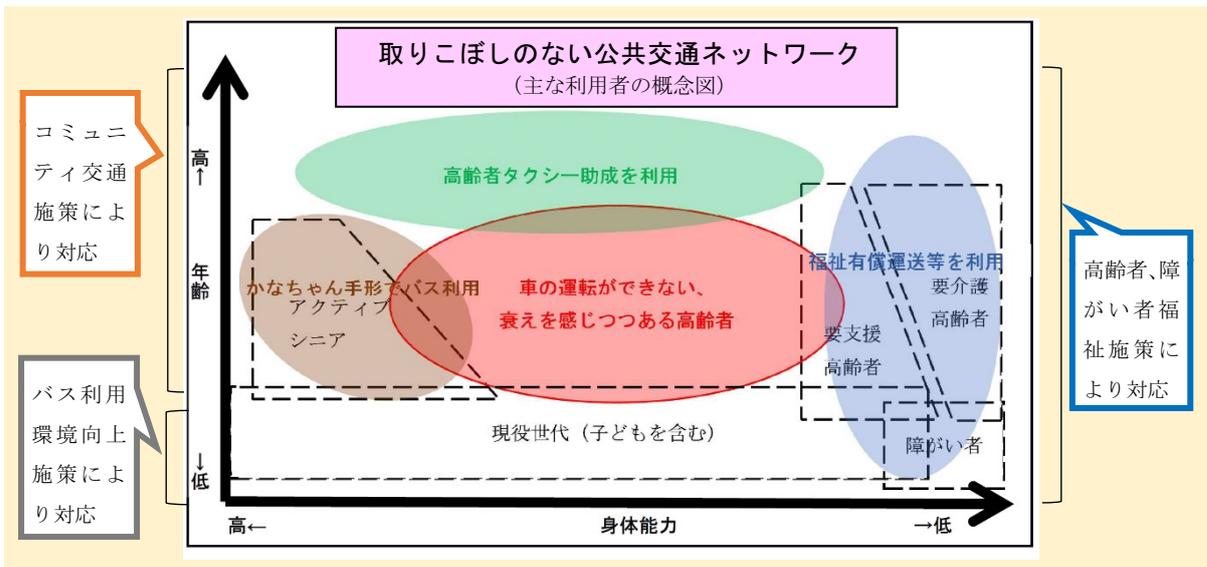
【2-(4)-ア】地域との協働によるコミュニティ交通導入

- 都市計画マスタープランに掲げられた目標でもある、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の実現のため、放射連携・誘導軸となるバス路線を強化することと、誰もが住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができる地域包括ケア社会実現のため、日常生活の移動に不便を感じている方へ移動手段を確保することを目指します。
- これまでのバス利用促進を図る施策と併せ、バス停から離れた地域に居住し路線バスを利用しにくい方、とりわけ車の運転ができない体の衰えを感じつつある高齢者に対する施策を進めます。

■路線バスを補完する移動サービスとしてのコミュニティ交通の運行イメージ



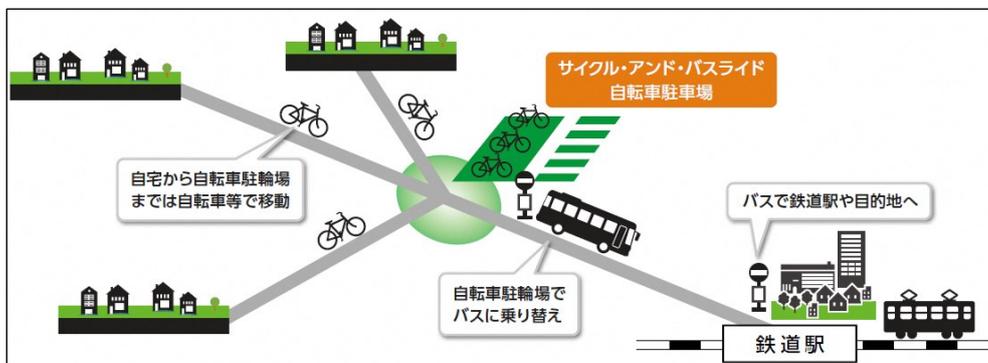
■取りこぼしのない公共交通ネットワーク



【2-(4)-イ】 サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備

- バス停から離れた地域から、自転車でバス停までアクセスし、路線バスが利用しやすくなるよう、要望が多く、利用が見込まれるバス停を中心にサイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備を推進します。

■ サイクルアンドバスライドのイメージ



サイクルアンドバスライド
(鳶尾団地自転車駐車場)

■ サイクルアンドバスライドの整備場所 (P78 参照)

| バス停 | 車場名 | 台数 |
|-------------|-----------------|------|
| ① 妻田薬師バス停 | 妻田薬師自転車駐車場 | 154台 |
| ② 妻田バス停 | 妻田バス停前自転車駐車場 | 52台 |
| ③ 松蓮寺バス停 | 松蓮寺バス停前自転車駐車場 | 100台 |
| ④ 鳶尾団地バス停 | 鳶尾団地自転車駐車場 | 47台 |
| ⑤ 藤塚バス停 | 藤塚公園前自転車駐車場 | 35台 |
| ⑥ 依知小学校前バス停 | 依知小学校前自転車駐車場 | 50台 |
| ⑦ 若宮橋バス停 | 若宮橋バス停前自転車駐車場 | 45台 |
| ⑧ 山際バス停 | 山際バス停前自転車駐車場 | 26台 |
| ⑨ 屋際バス停 | 屋際バス停前自転車駐車場 | 30台 |
| ⑩ 金田神社前バス停 | 金田神社前バス停前自転車駐車場 | 25台 |
| ⑪ 相川中学校前バス停 | 相川中学校前自転車駐車場 | 10台 |

＜公共交通における施策の展開 2 - (5)＞
公共交通利用促進策の推進

【2 - (5) - ア】モビリティマネジメント*の実施

- 市民一人一人の公共交通に関する意識や大切さを醸成していくために、小学校などにおける路線バスの乗り方教室や、企業における通勤での公共交通の積極的な利用の啓発、運転免許証の自主返納を視野とされている方を含めた高齢者の方々など、モビリティマネジメントの取組を教育機関、企業、地元自治会等と連携し実施します。
- 幅広い年代への公共交通の利用促進に向け、市広報等による情報発信や出前講座等を実施します。

*モビリティマネジメント：過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、地域公共交通や自転車への自発的転換を促す交通施策

■モビリティマネジメントの実施風景



【出典：柏市】

【2 - (5) - イ】乗継割引制度の検討

- 主に交通結節点での路線バス相互の乗り継ぎ時に、料金抵抗を緩和するため、交通系ICカードの活用による乗継割引制度の検討をバス事業者に働きかけます。

■神奈川中央交通による「交通系ICカード乗継割引」

お皆様各位 2018年12月

2019年1月16日※より、
「横04 鶴間駅東口～鶴ヶ峰駅～横浜駅西口」系統等のダイヤ改正に伴い、「鶴ヶ峰駅」(神奈中バスの一部の系統)で「ICカード乗継割引」を開始します。

ご利用方法 1台目のバスで、運賃をお支払いになった時間より、**120分以内**に「鶴ヶ峰駅」で神奈中バスの一部の系統に乗り継ぎされた場合、乗り継ぎ後の2台目バスの運賃を割引いたします。(系統範囲制限)

乗継割引金額

| 大人 | 小児 | 大人障がい者 | 小児障がい者 |
|------|------|--------|--------|
| 210円 | 110円 | 110円 | 60円 |

※ICカード乗継割引が適用されるのは「バスモ・スイカのみ」となります。

乗継対象系統 ①「鶴ヶ峰駅」を通る **神奈中バスの一部の系統が対象**となります。対象にならない系統がございますのでご注意ください。対象系統は裏面をご覧ください。②「鶴ヶ峰駅」でバスを乗り継いだ場合のみ対象となります。

大人の方がご利用した場合(例)

ICカード利用

鶴ヶ峰駅

運賃 299円

ICカード利用

鶴ヶ峰駅

運賃 216円

運賃計算(例) 鶴ヶ峰駅～鶴ヶ峰駅 299円
 鶴ヶ峰駅～横浜駅西口 216円
 IC乗継割引 ▲210円
 合計 305円

「鶴ヶ峰駅」にて乗車時より**120分以内**に乗り継いで下さい。(一部の系統のみ)

2回目に乗車した運賃が1割割引となり、お支払いいただく運賃は6円になります。割引の申請は必要ございません。(行先のみご中継願います)

適用系統概略図

※概略図に表記のない系統は乗継割引の対象になりません。

【2-(5)-ウ】商業施設との連携したサービスの導入

- 商業施設と連携し、帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討します。

■遠鉄バス「お帰りきっぷ」

- ・遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発券している。




■日東交通 お帰りきっぷ



【2-(5)-エ】個人端末を活用したサービスの推進

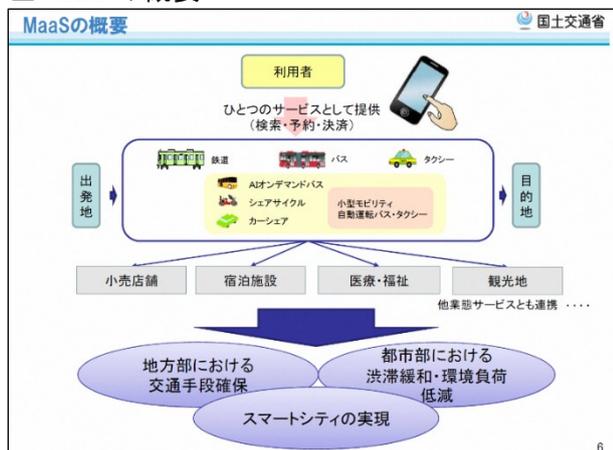
- バス待ちのイライラ解消を図るため、路線バスの運行状況がスマートフォンによりリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムのサービスの活用を推進します。
- 複数の移動手段や目的地での活動を、先進技術を活用して、検索から予約、決済まで一つのサービスでシームレスに利用者に提供する「MaaS[※]」の実現に向けた取組を、関係機関と連携し推進します。

※MaaS：先進技術を活用して公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつながる新たな「移動」の概念

■スマートフォンアプリを活用したバスロケーションシステム

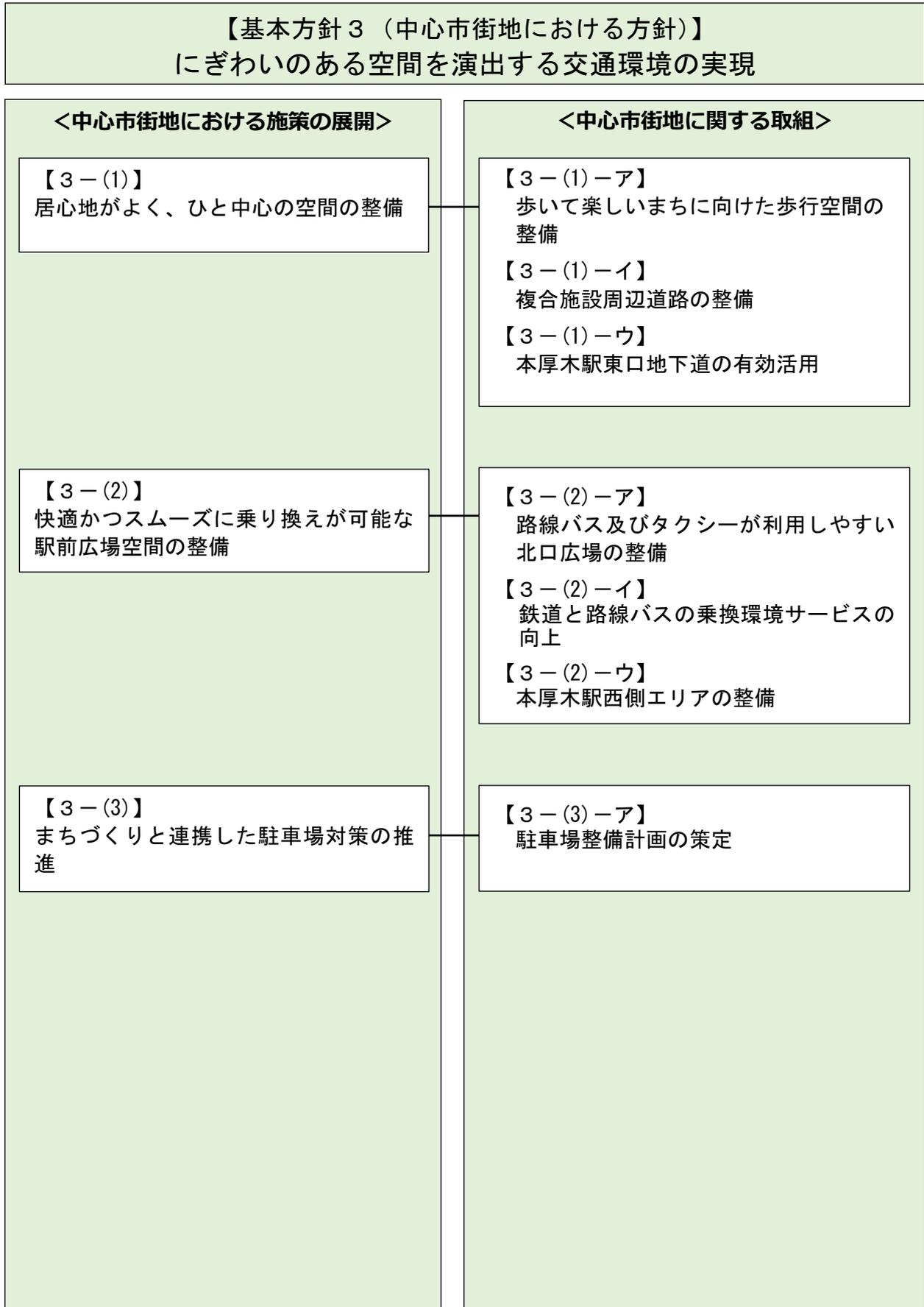


■MaaSの概要



[出典:国土交通省]

3 中心市街地に関する取組



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

具体的な取組

<中心市街地における施策の展開3-(1)>
居心地がよく、ひと中心の空間の整備

【3-(1)-ア】歩いて楽しいまちに向けた歩行空間の整備

- 本厚木駅北口では、バリアフリーを基本とし、誰もが歩きやすく、安心して安全に回遊できるよう、一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間を確保するなど、快適な空間の整備を推進します。
- 気軽に訪れ、歩いたり、くつろいだりできるよう快適な歩行環境を確保するために官民一体となった公共空間づくりを進め、オープンカフェスペース等、道路空間の再配分を推進します。

■駅前広場空間を活用した休日マルシェ



たまプラーザ駅北口



池袋駅西口広場

【3-(1)-イ】複合施設周辺道路の整備

- 路線バスの円滑な運行、歩行者や自転車交通の安全な動線確保、さらには複合施設整備による新たな交通需要に対応するため、周辺道路の拡幅や新規道路の整備を着実に実施します。

【3-(1)-ウ】本厚木駅東口地下道の有効活用

- ▶ 本厚木駅東口地下道を活用し、本厚木駅と厚木バスセンター及び複合施設を地下レベルでも往来できるような歩行者の動線を検討します。
- ▶ 官民一体となってイベントの開催や施設の活用方法について検討を進めます。

■本厚木駅東口地下道の状況



■地下道活性化事業「チカフェス」実施状況



■他都市における地下道の活用事例



札幌駅前地下広場 マルシェ

地元の名産品の販売



三越前駅地下歩道 めぐるのれん展

アーティストとのコラボレーションによる地元企業ののれんの展示



三越前駅地下歩道 ナスバギャラリー IN 東京

自動車事故防止を目的に、交通遺児等の絵画入賞作品の展示

<中心市街地における施策の展開3-(2)>

快適かつスムーズに乗り換えが可能な駅前広場空間の整備

【3-(2)-ア】路線バス及びタクシーが利用しやすい北口広場の整備

- 本厚木駅北口については、路線バスやタクシーが駅直近まで円滑に進入できるよう、交通規制を継続するとともに、公共交通と歩行者優先のトランジットモール化を推進します。
- 路線バス利用者と周辺歩行者との錯綜を軽減するため、系統別のバス利用特性を考慮しながら、バス乗り場の増設など再編を実施します。
- 快適にバス待ちができるようバス停上屋のリニューアルを実施します。

【3-(2)-イ】鉄道と路線バスの乗換環境サービスの向上

- 初めて本厚木駅を訪れた方でもわかりやすい路線バス乗り場案内表示を整備します。
- 鉄道から路線バス、路線バスから鉄道への乗り換え情報表示を整備します。
- 厚木バスセンターについては、発着機能の強化、待合環境の改善、案内情報板の設置等を整備します。

■ デジタルサイネージイメージ

<鉄道から路線バス>



[出典:東京外口]

<路線バスから鉄道>



[出典:LRT 等利用促進にむけて(国土交通省)]

【3-(2)-ウ】本厚木駅西側エリアの整備

- 朝夕のピーク時における鉄道駅への送迎車両による道路混雑緩和のため、駅西側の低未利用地を活用して、自家用車や企業送迎バスによる送迎需要等に対応した交通ターミナルの整備を検討します。
- 鉄道事業者と連携し、駅西側エリアへのにぎわい拡大に寄与する歩行者等の動線について検討します。

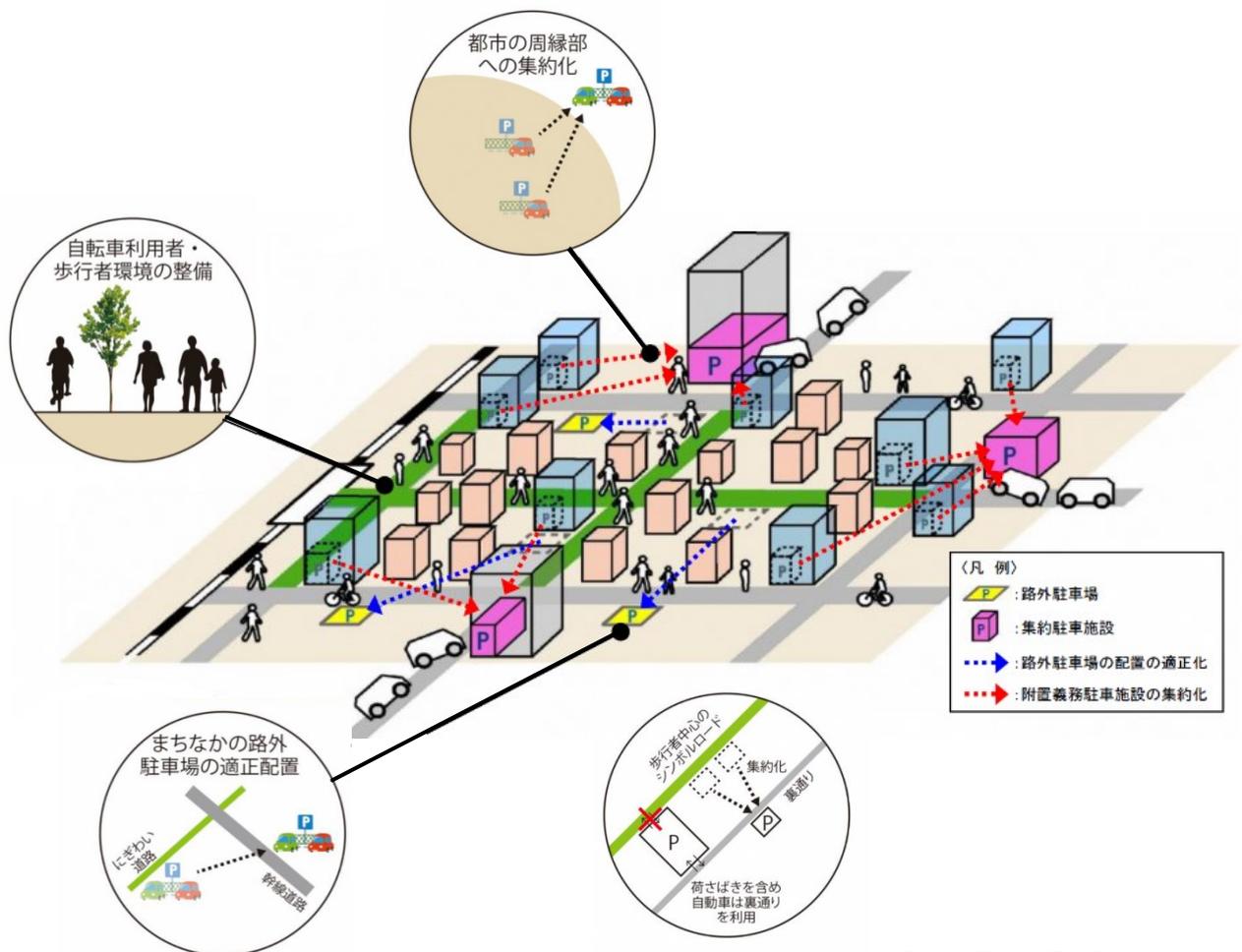
<中心市街地における施策の展開3-(3)>
まちづくりと連携した駐車場対策の推進

【3-(3)-ア】駐車場整備計画の策定

- 本厚木駅周辺への一般車進入の抑制、荷捌き車両スペースの確保、附置義務駐車場の隔地、フリンジ駐車場*の整備促進等、駐車場整備地区における駐車場のあり方を定めた「駐車場整備計画」を策定します。

※フリンジ駐車場：中心部への自動車乗り入れを抑制するために中心部周辺に計画的に配置された駐車場

■駐車場整備計画



[出典：国土交通省]

