
第1章

コンパクト・プラス・ネットワークとは

1	コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の概要	2
2	都市の現状分析	12

1 コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の概要

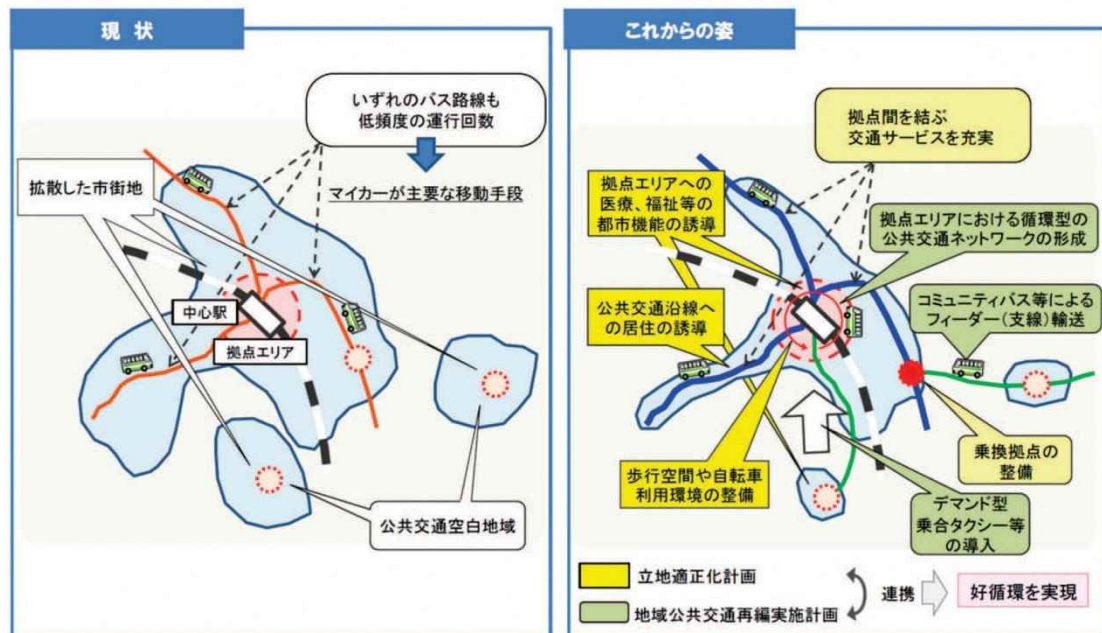
(1) 背景

ア コンパクト・プラス・ネットワークの考え方

全国的な人口減少・少子高齢化のもと、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において、持続可能な都市経営を可能とすることが、まちづくりの大きな課題となっています。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設等や住居がまとまって立地し、高齢者を始めとする住民が公共交通によりこれら施設にアクセスできるなど、福祉や交通などを含めて都市全体の構造を見直す『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重視されるようになっていきます。

■ 国土交通省におけるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方



出典：国土交通省資料

イ 立地適正化計画制度の創設

国土交通省は、平成 26（2014）年に「都市再生特別措置法」を改正し、行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づくまちづくりに取り組んでいくための計画として、立地適正化計画制度を創設しました。

同計画は、人々の生活に欠かせない医療、福祉、商業等のサービスを提供する機能（都市計画ではこのような生活に必要なサービスを「都市機能」といいます。）を集約する都市機能誘導区域、人口減少下でも人口密度を維持することを目指す居住誘導区域等を設定し、それら区域を公共交通網で結ぶことで、交通利便性・生活利便性の高いコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造を形成しようとする計画です。また、近年の台風や集中豪雨などの自然災害の頻発を踏まえた防災まちづくりの指針も示すことが求められています。

【立地適正化計画で記載すべき主な事項】

- 住宅及び都市機能増進施設※の立地の適正化に関する基本的な方針
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 誘導施設（都市機能誘導区域に誘導する都市機能増進施設）
- 都市機能誘導・居住誘導を実現するために講ずるべき取組
- 防災指針
- 目標値

※都市機能増進施設とは、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。

ウ 地域公共交通計画の創設

立地適正化計画と並行して、平成26（2014）年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、「交通政策基本法」の基本原則に則り、まちづくりと連携した面的な公共交通網を再構築するため、市町村が策定する計画として地域公共交通網形成計画制度が創設されました。さらに、令和2（2020）年には、公共交通の持続可能な運行という観点を加味して「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、計画名称も地域公共交通計画となりました。

同計画は、「地域にとって望ましい公共交通網の姿」を明らかにするビジョンを示すとともに事業体系を位置付けるものです。

【地域公共交通計画で記載すべき事項】

- 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 計画の区域
- 計画の目標
- 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価に関する事項
- 計画期間
- その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

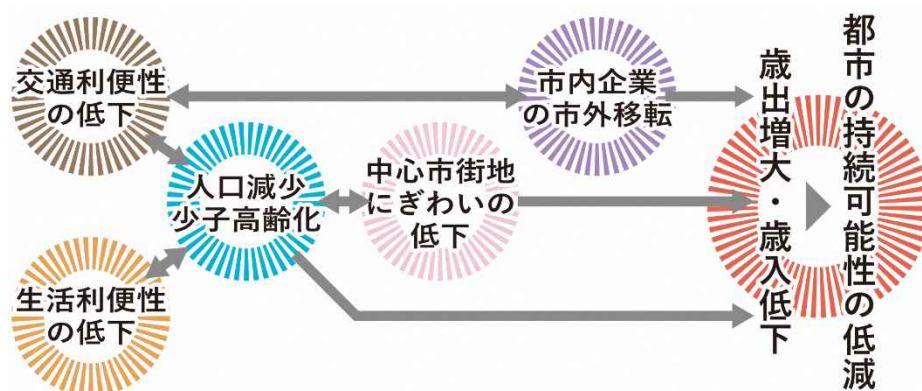
(2) 本市におけるコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の必要性

本市においては、これまで継続的に人口が増加しており、本厚木駅周辺から郊外部に至るまで、バス路線に沿って密度の高い居住地が形成されてきました。しかしながら、高齢化はすでに進んでおり、人口も平成27（2015）年をピークに緩やかに減少を始めています。

人口減少・少子高齢化が進展すると、特に開発により整備された住宅地における人口減少が顕著となることが予想されます。そして、人口減少に伴うバス利用者の減少によってバス路線の維持が困難になり、また買い物客の減少によって商業施設等の生活利便施設も減少する可能性があります。さらに、駅周辺の中心市街地のにぎわいの低下にもつながることから、都市の魅力が低下することで、人口減少が加速することが懸念されます。また、人口減少に伴う交通利便性の低下は、住民のみならず、バス路線沿いに立地する企業の通勤や操業にも影響を及ぼし、企業の市外移転が懸念されます。

高齢化による扶助費など歳出の増大が予想される中、人口減少、中心市街地におけるにぎわいの低下、事業所の減少、企業の市外移転は歳入低下を招き、都市としての持続可能性が損なわれ、さらに、暮らしや産業にとっての環境が損なわれるという負の連鎖が生じます。

■ 人口減少・少子高齢化が引き起こす影響



(3) コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画とは

都市の持続可能性の確保のため、本市においても、人口減少・超高齢社会における都市構造を確立する必要があります。

また、新たな感染症の影響等を踏まえても、人口減少・超高齢社会が進展する中で、生活利便性や地域活力の維持・向上、環境負荷の低減等様々な観点からコンパクト・プラス・ネットワークの取組が重要となっています。

そこで本市では、「厚木市都市計画マスタープラン（以下、「都市計画マスタープラン」という。）において、「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を将来都市構造の考え方の一つとしました。

本計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を実現するため、本厚木駅周辺などに集積している都市機能を維持し、公共交通沿線に居住を誘導する「立地適正化計画」と、地域にとって望ましい公共交通網の姿を目指す「地域公共交通計画」を一体的に作成し、公共交通と連携した都市づくりを進めるものです。

（４）厚木市ならではのコンパクト・プラス・ネットワーク

ア “手のひら型”の市街地

本厚木駅周辺に中心市街地が形成され、市街化区域の内外にかかわらず密度の高い居住地が切れ目なく続き、産業もバランスよく集積する中を路線バスが運行する本市の市街地は“手のひら型”と言える都市構造です。

住民にとっても通勤や通学で本市に通う人々にとっても交通利便性が高く、駅前はもとより、身近な地域においても生活利便性の高い環境が整っており、現状においてもコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造がすでに形成されつつあります。

■ 本市の都市構造の現状（イメージ）

【現状】

本市は、駅周辺やバス路線沿いの市街地に商業施設や公共施設などが集積して立地していることから、多様な都市機能が公共交通ネットワークにより連携した都市構造が形成されています。

市街化調整区域には、豊かな自然環境（山林や農地などの緑）が残っています。

市街地の縁辺部やバス路線沿いには、計画的に開発された住宅地や工業地が形成されています。

市街地は、標高の低い平野部と丘陵地・台地に形成されています。

本厚木駅周辺から路線バス（公共交通）が放射状に延びています。

本厚木駅周辺には、多くの都市機能が集積しています。



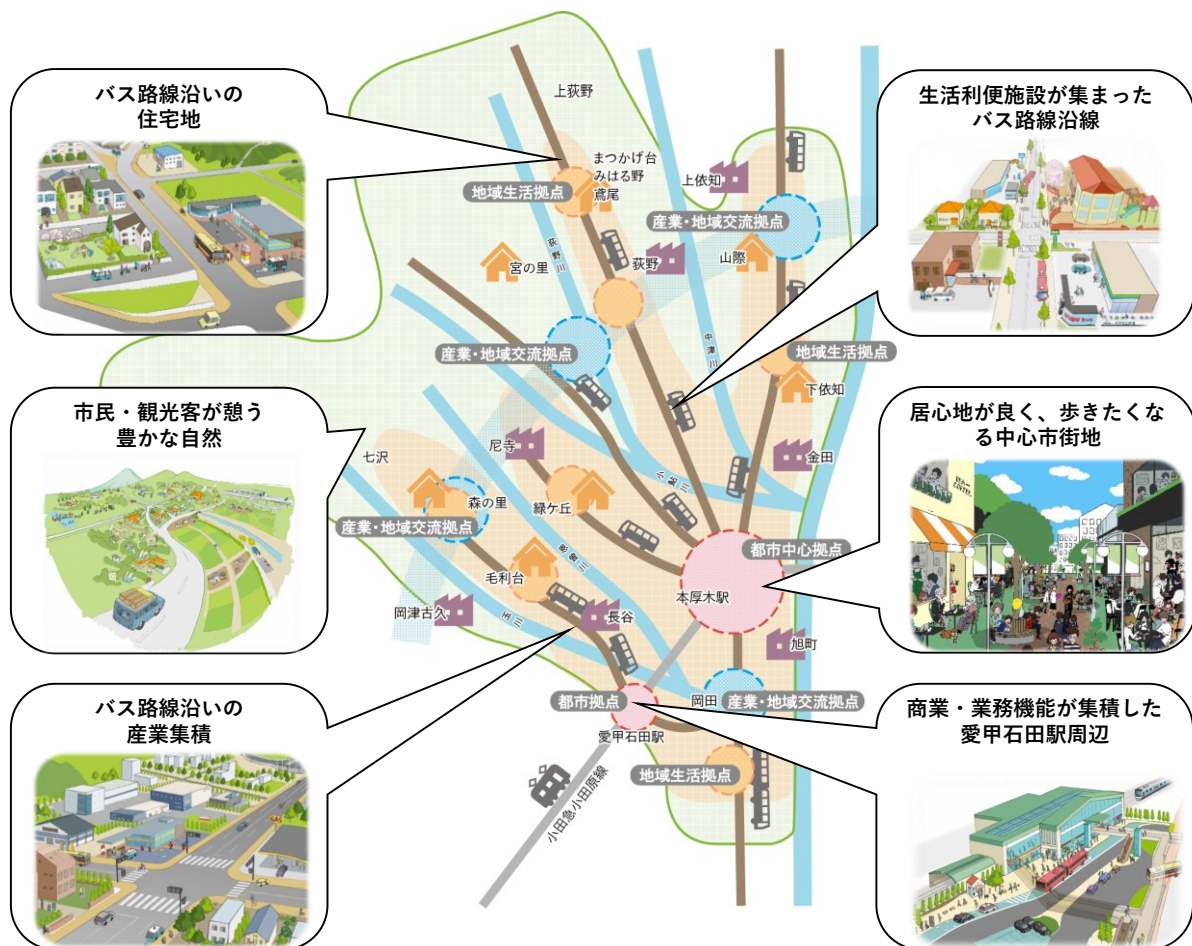
イ 厚木市ならではのコンパクト・プラス・ネットワーク

現状の都市構造を踏まえると、本市におけるコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりは、現状の“手のひら型”を広げず、縮めず、人口や都市機能、生活利便施設の密度を保っていくことが大切です。そのためには、都市構造の要となるバス路線が市街化調整区域にまで行き届いているという特徴をいかすことが重要です。

本市が目指す、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の更なる充実とは、中心市街地に居住など全てを集約する一極集中を目指すものではなく、居住と生活サービス施設をバス路線沿線に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設の距離を短縮することにより、市民の生活利便性を高め、誰もが快適に移動でき、地域で暮らし続け、働き続けることができる人にやさしい都市を目指すものです。

これは、本市が目指している地域包括ケア社会の実現につながるものです。

■ 本市ならではのコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造（イメージ）

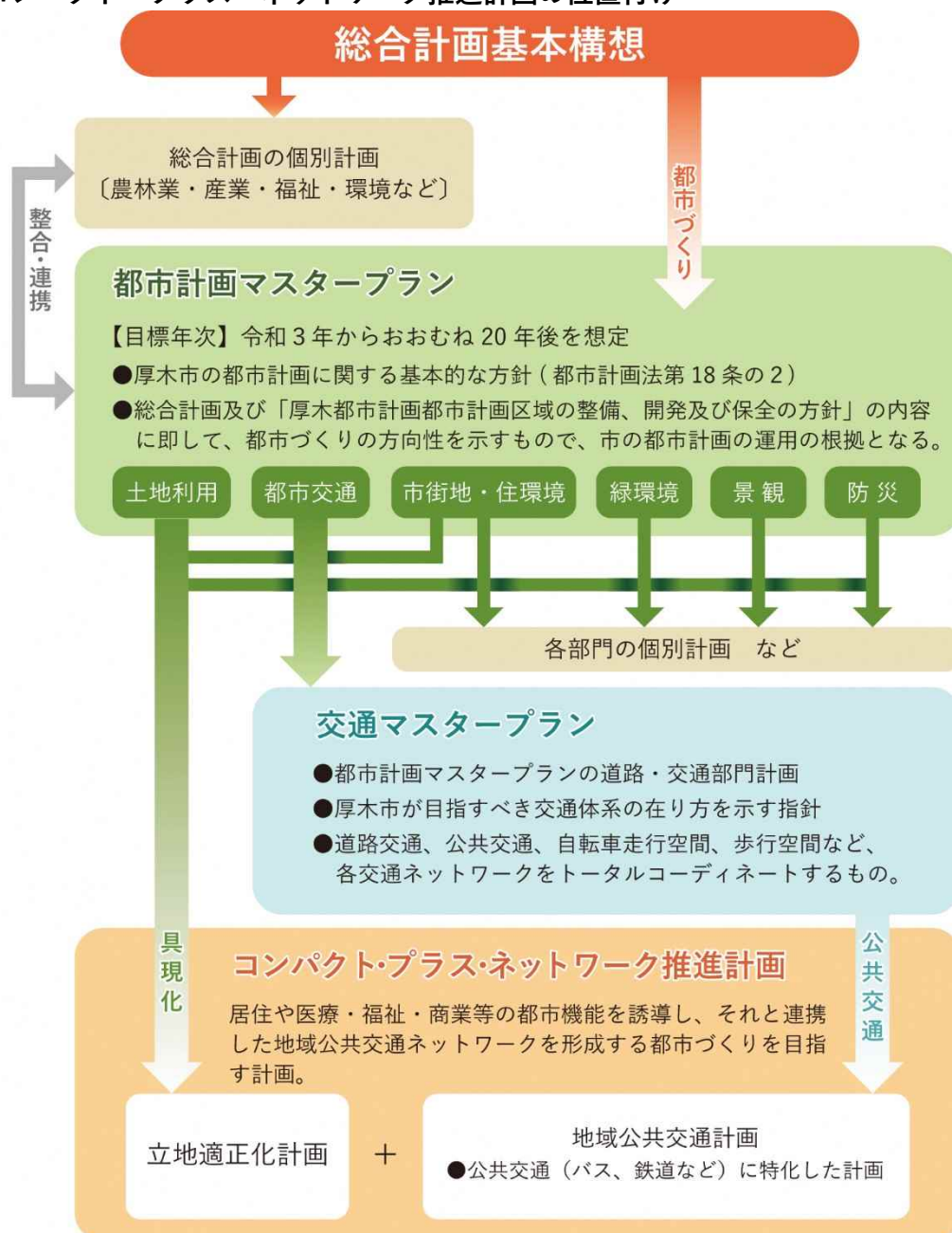


(5) 計画の位置付け

本計画は、第10次厚木市総合計画で掲げた将来都市像「自分らしさ輝く 希望と幸せあふれる 元気なまち あつぎ」の実現のため、都市計画マスタープランが目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」と厚木市交通マスタープラン（以下、「交通マスタープラン」という。）の公共交通の方針である「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」を具現化するための実施計画です。

そのため、本市では、国の法定計画である立地適正化計画及び地域公共交通計画を一体的に策定することで、居住をバス路線沿いに緩やかに誘導し、公共交通と都市づくりの連携により、市街化調整区域を含めた市全域で、誰もが暮らしやすい都市を目指します。

■ コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の位置付け



都市計画マスタープランの概要

都市づくりの将来像

都市計画マスタープランでは、第10次厚木市総合計画の将来都市像を踏襲し、『自分らしさ輝く 希望と幸せあふれる 元気なまち あつぎ』という将来都市像を掲げています。

将来都市像

**自分らしさ輝く 希望と幸せあふれる
元気なまち あつぎ**

都市づくりの目標

将来都市像の実現に向けて、SDGs（持続可能な開発目標）を踏まえ、将来にわたって、活気にあふれたまちを目指すため、「社会」、「環境」及び「経済」をめぐる広範囲な課題に対し、次の五つの目標を定めます。

都市づくりの目標

社会	目標① (暮らし)	誰もが快適に移動でき、地域で暮らし続け、働き続けることができる“人にやさしい都市”を目指します。
環境	目標② (安心・安全)	誰もが安心して安全に暮らせる“災害に強い都市”を目指します。
	目標③ (自然環境)	豊かな自然と調和した“環境にやさしい都市”を目指します。
経済	目標④ (産業活動)	産業の成長や活性化を支える“にぎわいと活力ある都市”を目指します。
	目標⑤ (広域性)	県央の広域拠点都市として“ヒトやモノが活発に交流する都市”を目指します。

将来都市構造

将来都市像や都市づくりの目標の実現に向け、本市の基本的な考え方や土地利用の在り方、主要な都市機能の配置と連携の在り方を、将来都市構造として定めています。

将来都市構造の基本的な考え方

① コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実

居住と生活サービス施設をバス路線沿線に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設の距離を短縮することにより、市民の生活利便性を高め、誰もが快適に移動でき、地域で暮らし続け、働き続けることができる都市を目指します。

② 豊かな自然を守り、いかす都市構造の構築

本市を特徴付ける丹沢山地や相模川などの豊かな自然を守るとともに、地域の資源として、新たな価値を見出し、都市構造にいかしていきます。

交通マスタープランの概要

交通マスタープランは、都市計画マスタープランにおける都市交通の方針の具現化を示す分野別の関連計画となります。そのため、交通マスタープランでは、次のとおり基本理念と基本方針を定めています。

都市計画マスタープランにおける都市交通の基本方針

- ① “手のひら型の市街地”の骨格となる道路ネットワークを形成します
- ② 自動車に過度に頼らずに移動できる安全な交通体系を形成します
- ③ 居心地が良く、歩きたくなる中心市街地の交通環境を整備します

基本理念

市民生活と産業活動を支えるコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造を
いかした質の高いモビリティサービスの実現

基本方針

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

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

基本方針3 中心市街地における方針

にぎわいのある空間を演出する交通環境の実現

都市計画マスタープランにおける将来都市構造



(6) 目標年次

おおむね 20 年後の令和 22（2040）年を目標年次とします。

また、おおむね 6 年毎の評価指標の達成状況や、誘導施策の進行状況の評価・検証を実施するとともに、今後の社会情勢の変化や都市計画マスタープランの策定、その他各種計画の変更により、本計画に影響が出る場合には、必要に応じて見直します。

持続可能な開発目標（SDGs）への取組とコンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

SDGs は、平成 27（2015）年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された令和 12（2030）年に向けた開発目標です。あらゆる国において持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するため、17 のゴール・169 のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」ことを誓っています。

本市が進めてきたまちづくりは SDGs と合致するものであり、第 10 次厚木市総合計画においても取り上げ、分野横断的な視点で取り組むこととしました。

都市計画マスタープランにおいても、社会・環境・経済における本市の課題を解決し、持続可能な都市づくりを目指しています。

本計画は都市の持続可能性の維持・向上を目指すものであり、暮らしやすさや安全の観点においても、目標 11「住み続けられるまちづくりを」はもとより、そのほかの目標も含め、都市づくりにおいて実現しようとするものです。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



2 都市の現状分析

(1) 都市構造の概要

■バス路線に沿って市街地全体に居住地が形成されている。

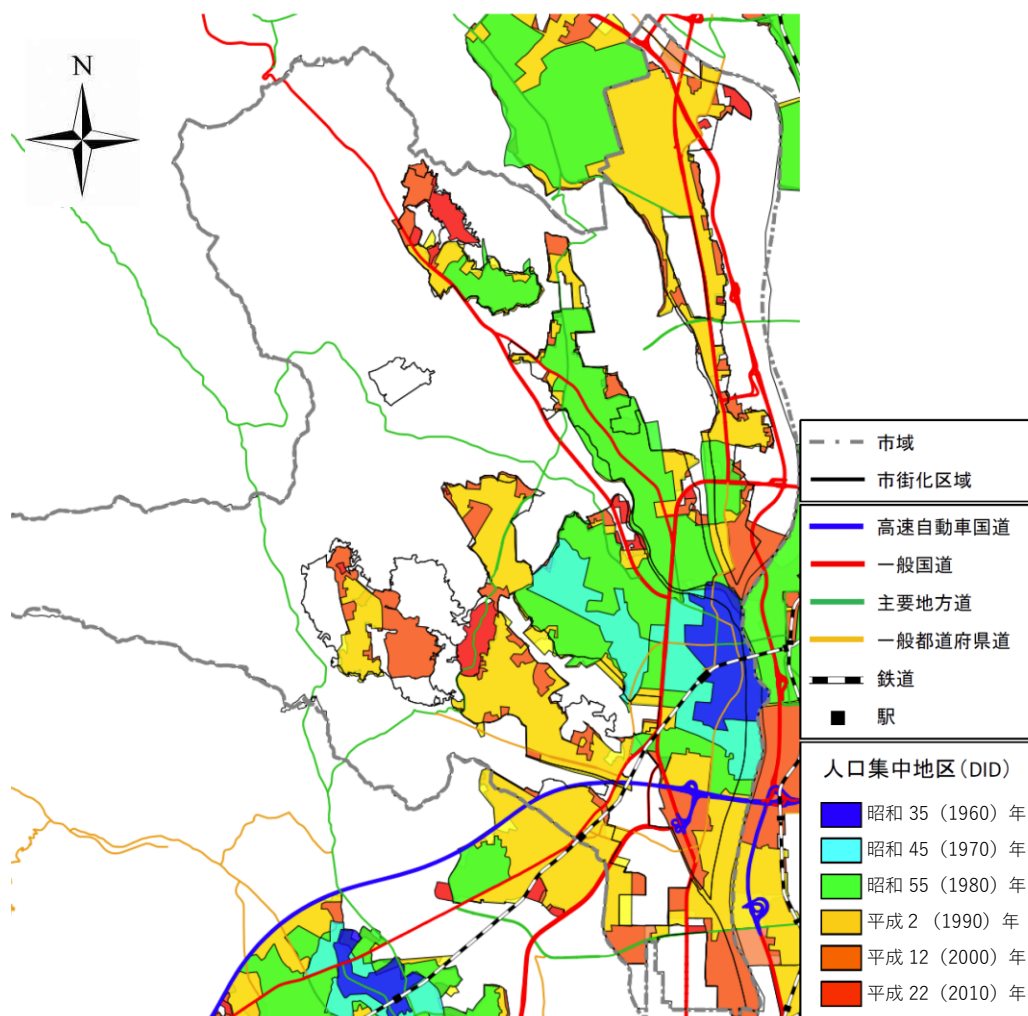
本市の人口集中地区（DID）は、平成 22（2010）年には市街化区域とおおむね一致する範囲となっており、人口集中地区（DID）の範囲は平成 27（2015）年も変わりありません。

平成 27（2015）年の人口密度を見ると、厚木北地区を中心として北側に人口密度の高い地域が広がっています。また、開発により整備された、まつかげ台地区、みはる野地区、鳶尾地区、森の里地区も、駅から遠方ながらも人口密度が高くなっています。

市街化調整区域も含めてバス路線に沿う形で住宅地が形成されており、公共交通徒歩圏人口カバー率※は約 85％であり、公共交通網に沿ったコンパクトな居住地が形成されていることが分かります。

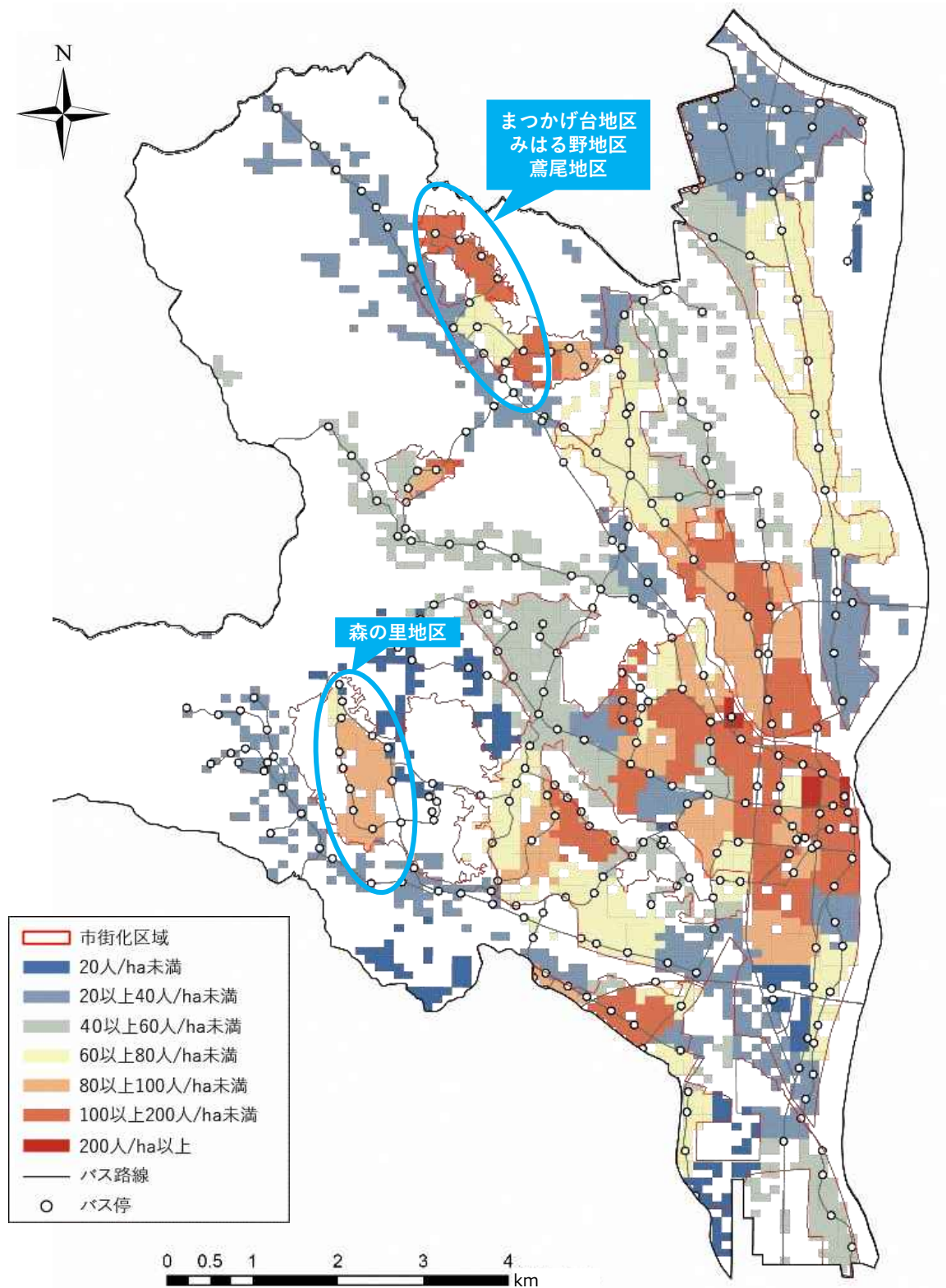
※公共交通徒歩圏人口カバー率とは、駅から半径 800m、1 日 30 本以上のバス停から半径 300m 圏内在住者の市全体に占める割合を指します。

■ 人口集中地区（DID）の変遷（昭和 35（1960）年～平成 22（2010）年）



出典：国土数値情報 人口集中地区（昭和 35 年～平成 22 年）を基に作成

■ 平成 27（2015）年の人口密度とバス路線



出典：国勢調査（平成 27 年）、将来人口・世帯予測ツール V 2（平成 27 年国調対応版）を基に作成

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

コンパクト・プラス・ネットワークとは

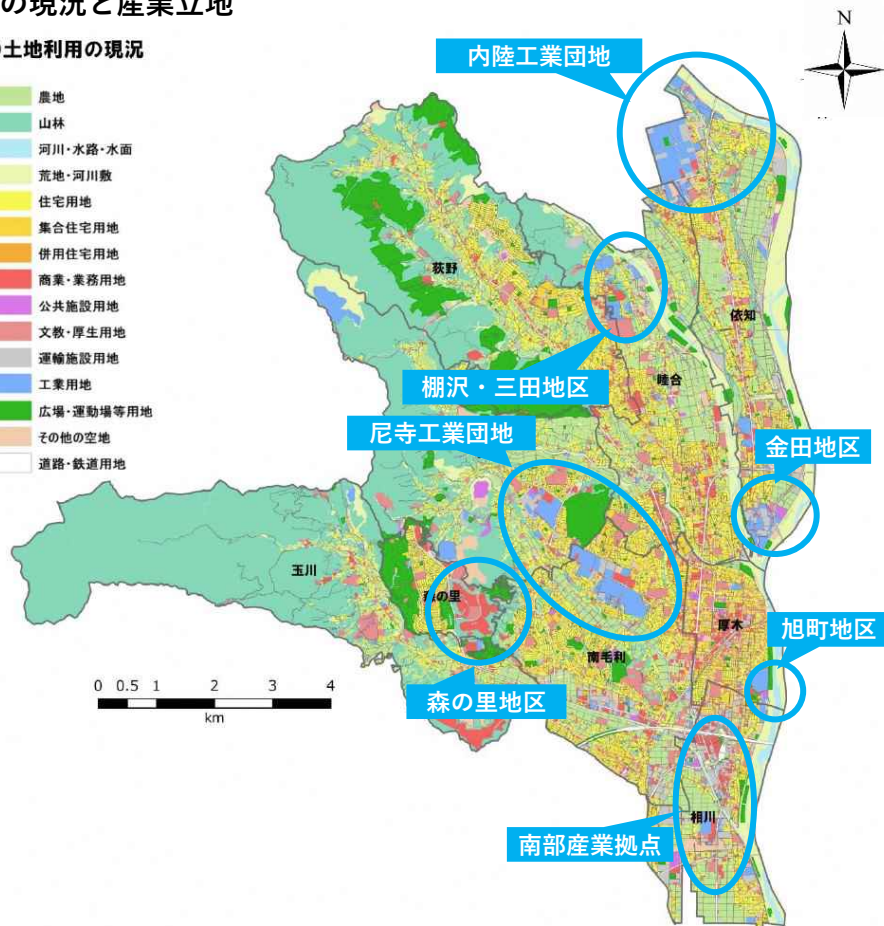
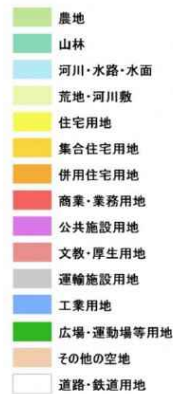
■市内各地に産業地が形成され、第3次産業及び学術研究等が集積している。

本厚木駅周辺に事務所や店舗が立地するほか、バス路線沿線やインターチェンジ周辺に産業地が形成されています。

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。

■ 土地利用の現況と産業立地

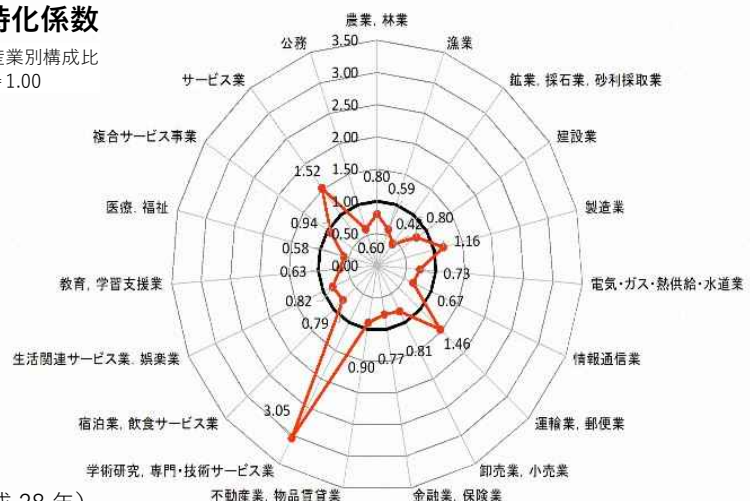
●土地利用の現況



出典：令和元年度都市計画基礎調査解析業務報告書

■ 産業別構成比（従業者）の特化係数

従業者数の産業別構成比
神奈川県境 = 1.00



出典：経済センサス（平成28年）

(2) 都市構造の分析

本市の特性・課題について、人口、市街地、居住、産業、公共交通、防災の観点から分析します。

ア 人口：人口動態

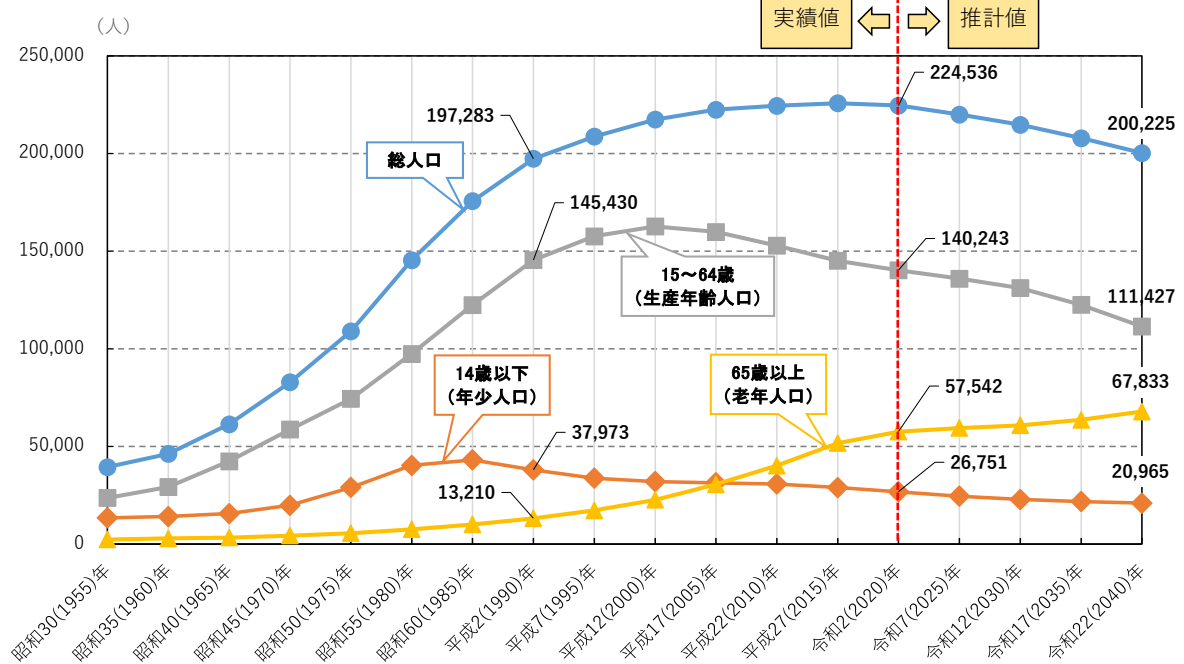
■人口減少・超高齢社会の進展が見込まれる。

本市の総人口は、高度経済成長等を背景として増加してきましたが、平成 27（2015）年をピークに緩やかに減少を始め、都市計画マスタープランの目標年次である令和 22（2040）年の総人口は、200,225 人になると推計されています。これは、平成 2（1990）年の 197,283 人とほぼ同じ人口です。

令和 22（2040）年の生産年齢人口は、令和 2（2020）年に比べ約 21%減少し、老年人口は約 18%の増加が予測されており、高齢化率は 33.9%になると予測されています。

令和 22（2040）年の高齢化率は、平成 2（1990）年の約 5 倍であり、市民の 3 人に 1 人が高齢者になると見込まれています。

■ 年齢3階層別人口の推移（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）」

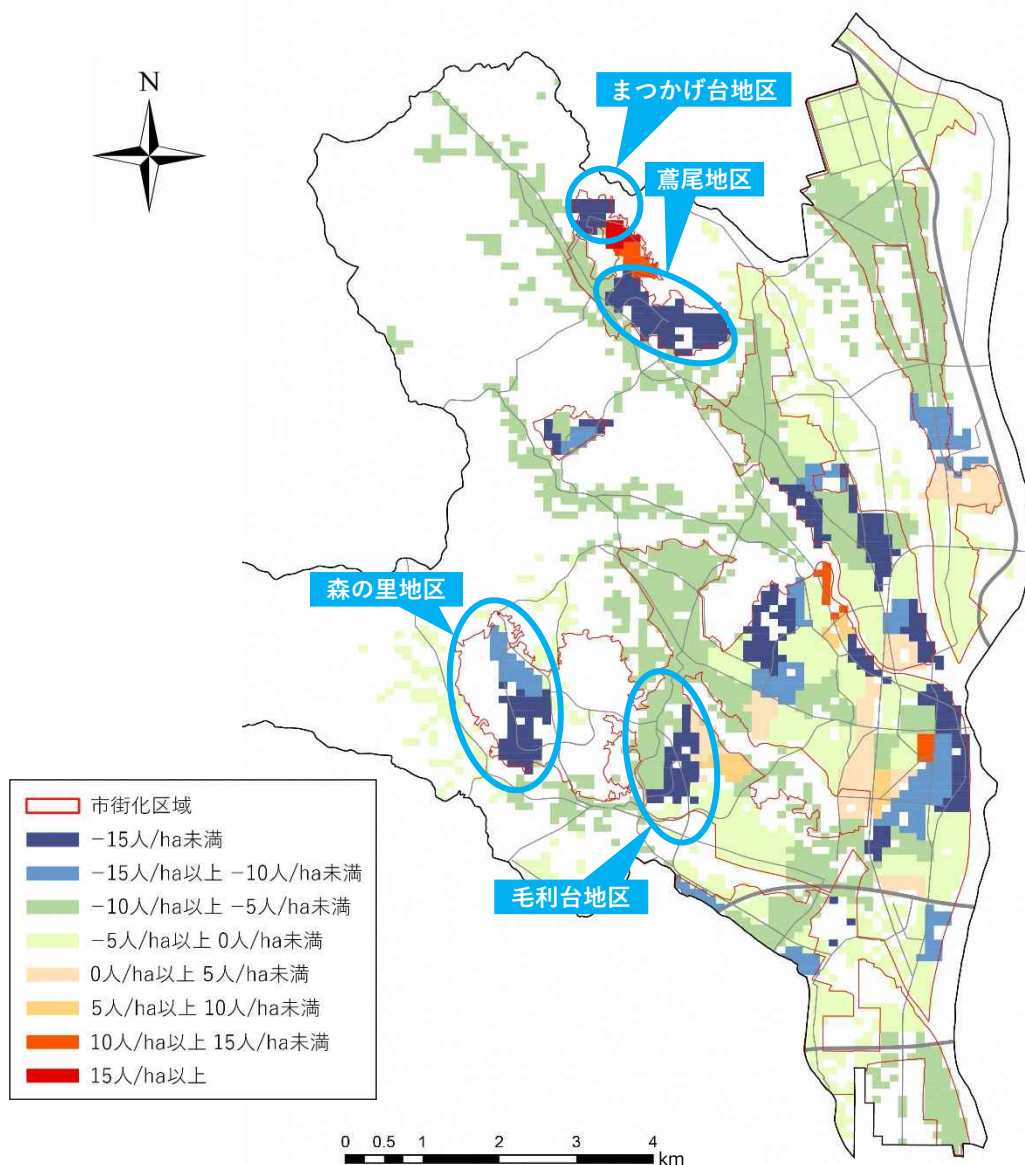
令和 7（2025）～令和 22（2040）年：第 2 期厚木市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

イ 人口:人口密度

■市域全域で人口密度が低下する。

平成 27 (2015) 年と令和 22 (2040) 年推計の人口密度を比較すると、一部の地区を除く市域全域で人口密度が低下します。特に、1970 年代以降に開発により整備された、まつかげ台地区、鳶尾地区、毛利台地区、森の里地区などの住宅地では人口減少が顕著となる見込みです。

■ 人口密度の増減 (平成 27 (2015) 年～令和 22 (2040) 年推計)



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

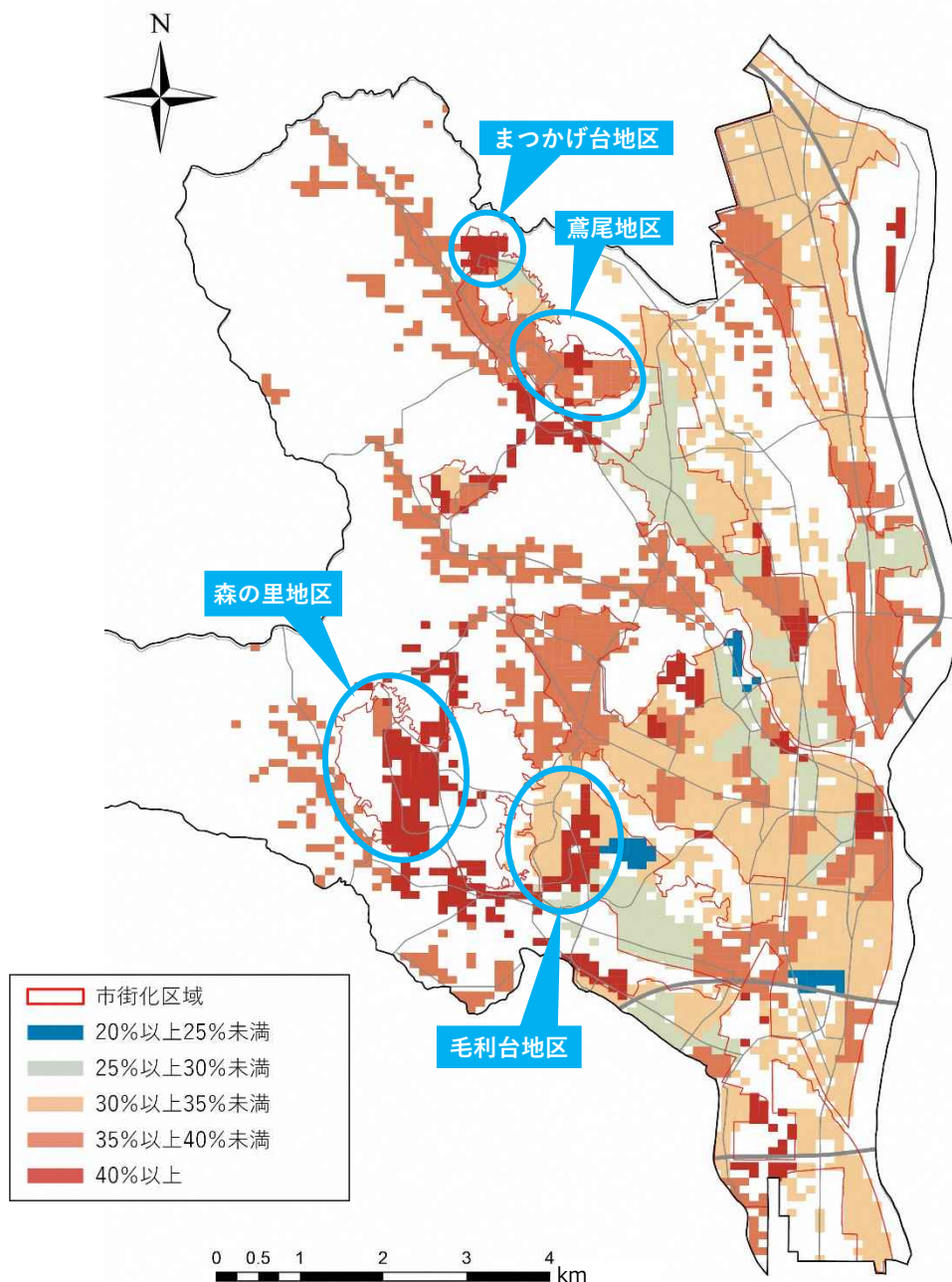
ウ 人口:高齢化

■ 郊外住宅地とまちなかの一部で顕著な高齢化が進行する。

令和 22 (2040) 年推計の高齢化率の分布を見ると、いずれの地域においても 20%以上となります。そのなかでも人口減少が見込まれる地区で高齢化率が高くなることが予測され、特にまつかげ台地区、鳶尾地区、毛利台地区、森の里地区などの人口が大幅に減少する地区では、高齢化率が高くなることが予測されています。

また、市街化調整区域も、市全体に比べて高齢化率は高く、特に猿ヶ島地区、中荻野地区、上古沢地区、下古沢地区において特に高くなることが予測されています。

■ 高齢化率の分布 (令和 22 (2040) 年推計)



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

エ 市街地：本厚木駅周辺

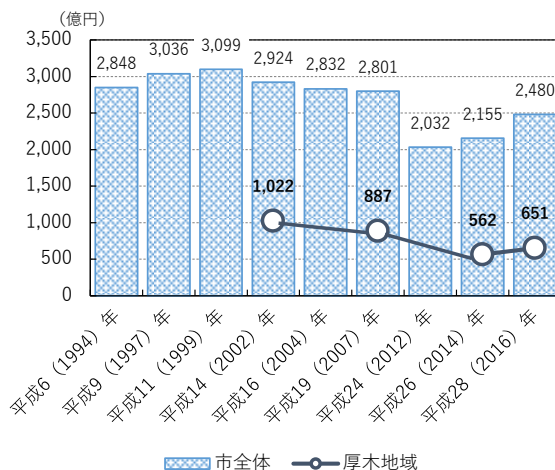
■本厚木駅周辺には主要な都市機能が集積している。

本厚木駅周辺は、「かながわ都市マスタープラン」において、県央都市圏域全体の自立をけん引する広域拠点として位置付けられています。また、都市計画マスタープランにおいても都市中心拠点として位置付けており、市庁舎・中央図書館・保健福祉センターなどの行政機能や大規模商業施設等が集積しています。

小売業の年間商品販売額は、平成24（2012）年までは減少傾向にありましたが、近年は改善しています。中心市街地が位置する厚木地域でも、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。

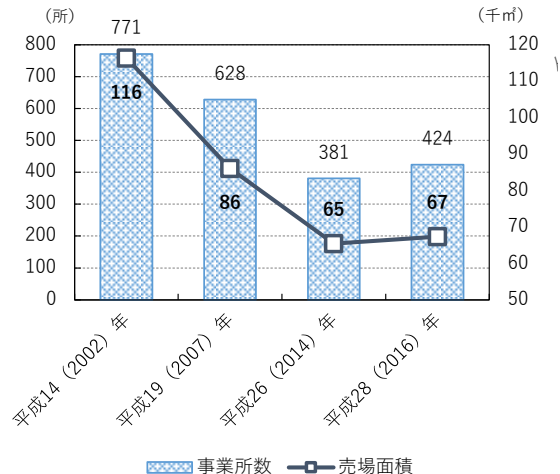
市民アンケートでは回答者の半数以上が中心市街地の整備による活性化が必要と感じています。

■ 年間商品販売額（小売業）



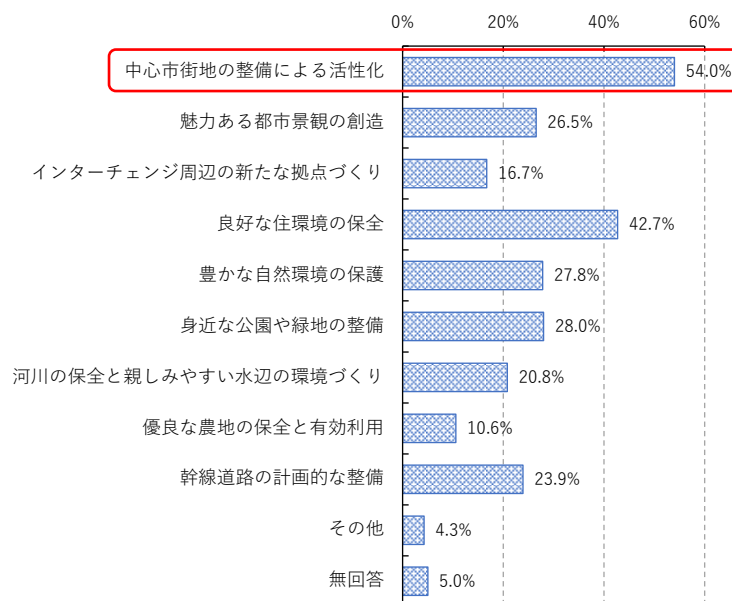
出典：商業統計調査、経済センサス

■ 厚木地域の小売業事業所数、売場面積



出典：商業統計調査、経済センサス

■ 優先的に取り組むべきこと



出典：厚木市民意識調査報告書（令和元年度）

オ 市街地：愛甲石田駅周辺

■愛甲石田駅周辺は駅利用者数に対して都市機能が十分に立地していない。

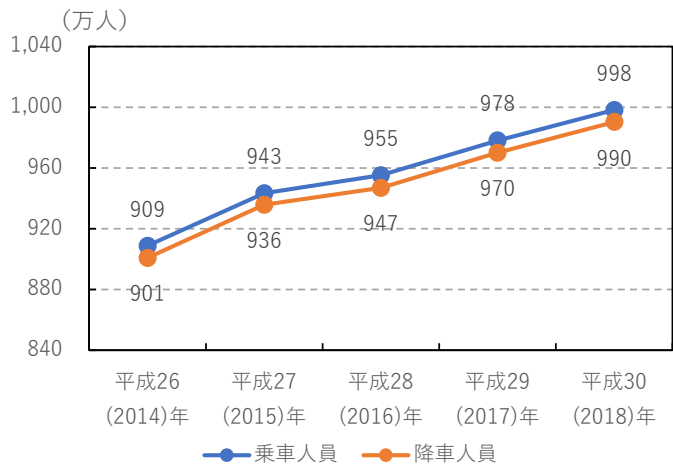
愛甲石田駅周辺は、都市計画マスタープランでは都市拠点と位置付けています。

愛甲石田駅は森の里地区等に企業が立地していることから通勤者の利用が多く、利用者は増加傾向にあります。

しかしながら、金融機関や小規模な店舗等は立地しているものの、買い物や飲食ができる商業施設は多くはなく、駅利用者に対して都市機能が十分とは言えません。

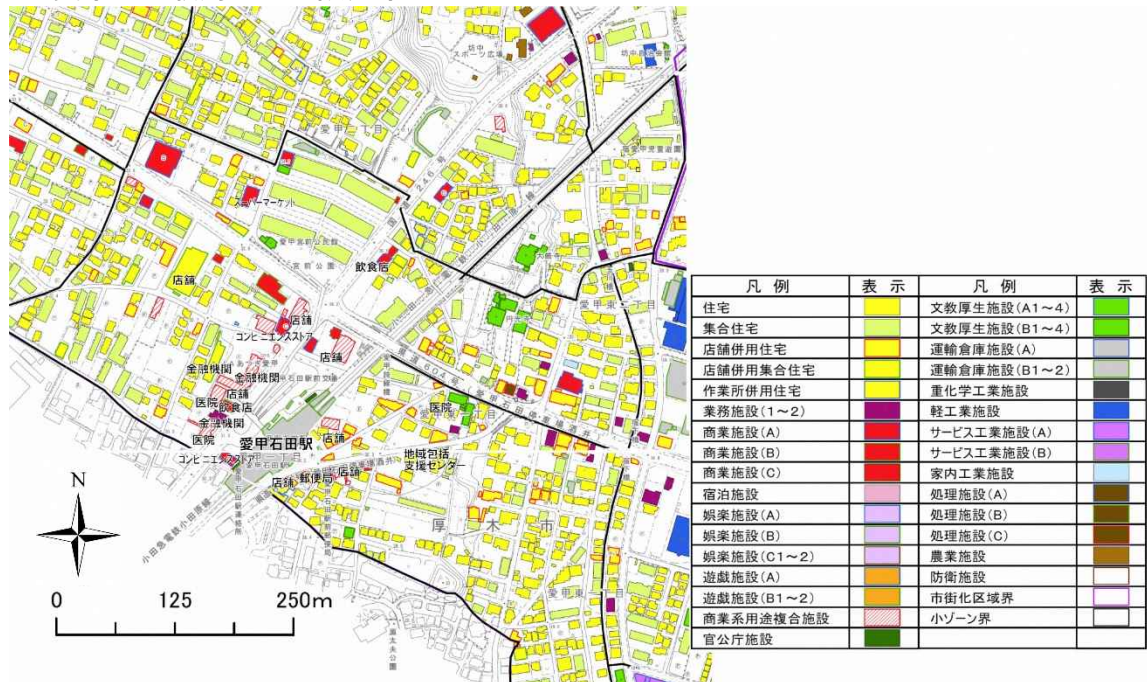
■ 愛甲石田駅の乗客数の推移

(平成 26 (2014) 年度～平成 30 (2018) 年度)



出典：令和元年度版統計あつぎ

■ 愛甲石田駅周辺の施設分布



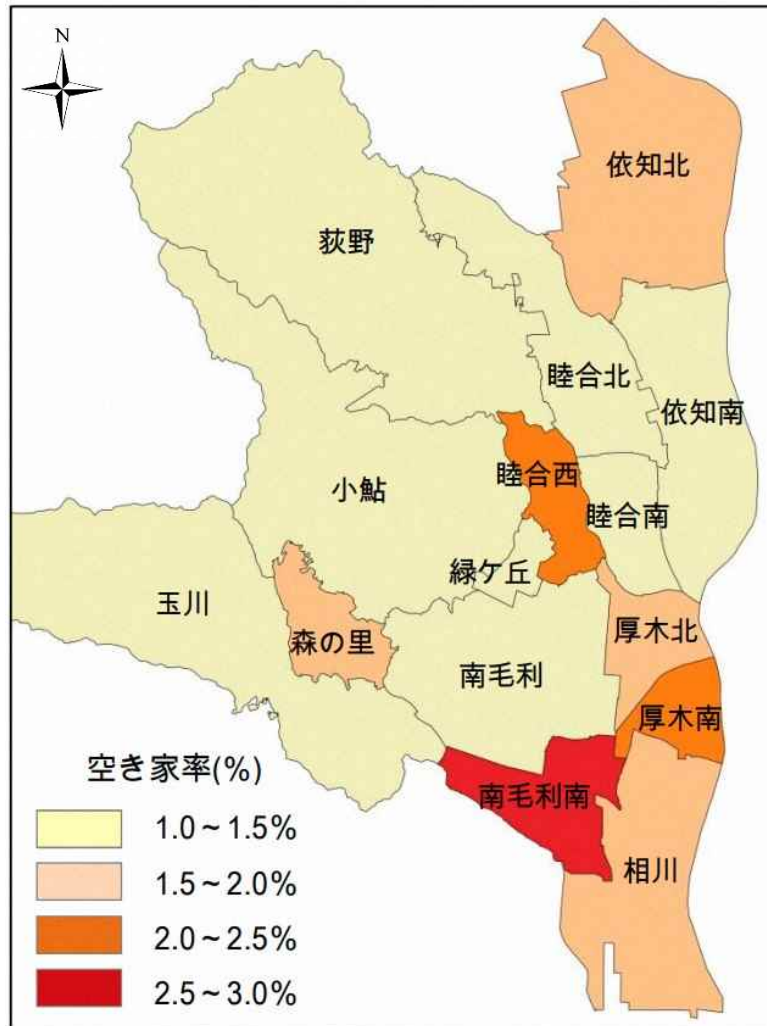
出典：第 10 回都市計画基礎調査（平成 27 年実施）を基に作成

カ 居住:空き家

■人口減少による空き家が発生している。

空き家実態調査（平成 28（2016）年実施）では、空き家の総数が 755 戸、割合にして 1.56％であることが分かっています。地区別に見ると、南毛利南地区において空き家が多く発生しており、空き家率は 2.51％です。また、睦合西地区、厚木南地区も 2％を上回っています。

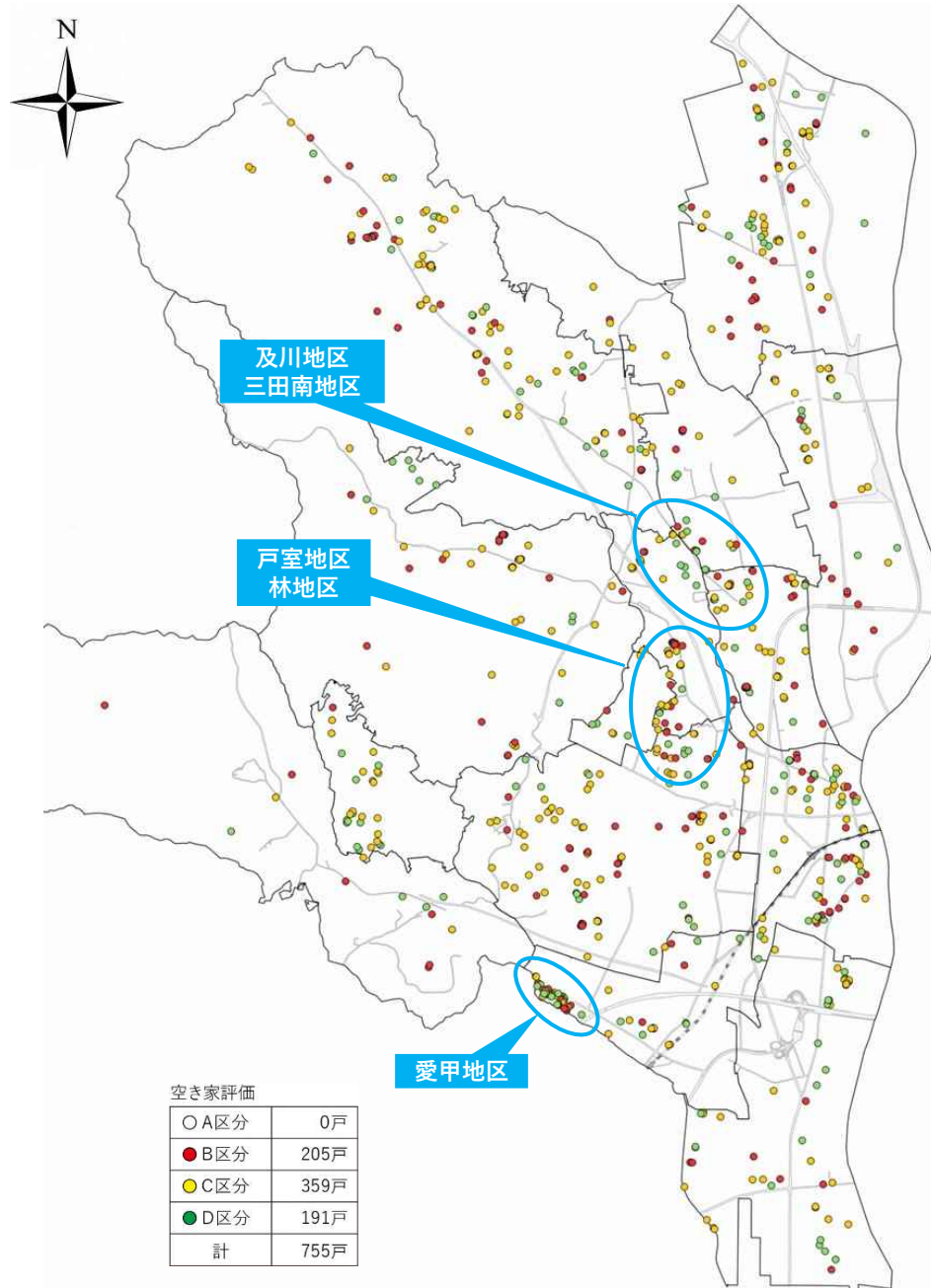
■ 空き家分布及び空き家率の状況（平成 28（2016）年）



出典：厚木市空家等対策計画

発生状況を詳細に見ると、空き家率の高い南毛利南地区においては、愛甲地区で特に空き家が発生しています。睦合西地区、睦合北地区、睦合南地区をまたぐエリア（及川地区、三田南地区周辺）や戸室地区、林地区周辺も空き家が集中していることが分かります。

■ 空き家の発生状況（平成 28（2016）年）



出典：厚木市空家等対策計画

■ 空き家評価の基準表

区分	内容
A	地域住民の生命、身体、財産等に影響を及ぼすような著しく危険又は不適切な状態であり、直ちに特定空家等になるおそれがあるもの
B	管理不全であるため、助言等が必要なもの
C	定期的な経過観察が必要なもの
D	問題なし

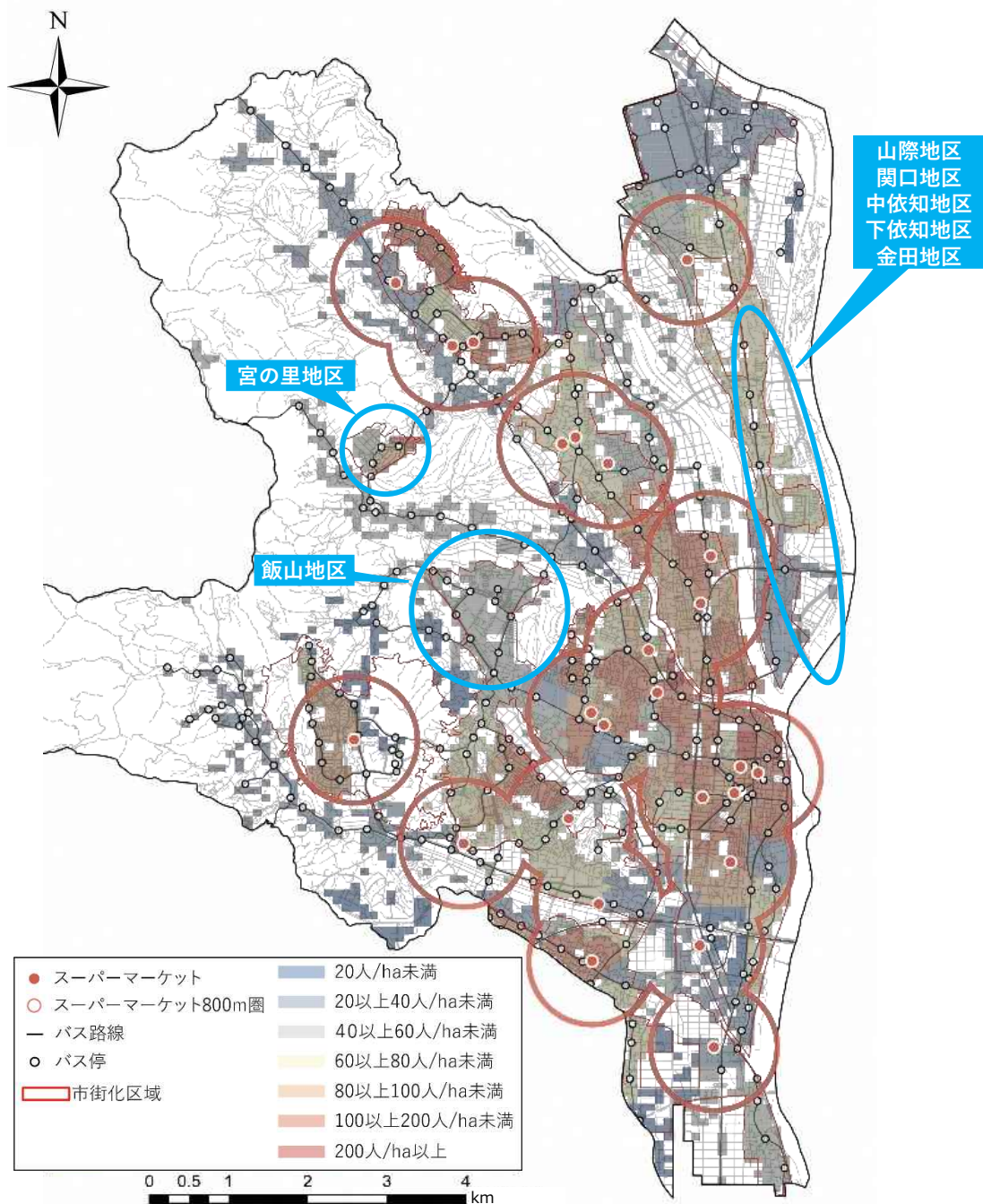
キ 居住:生活利便施設

■スーパーマーケットは不足するエリアがあるものの、コンビニエンスストアはおおむね充足している。

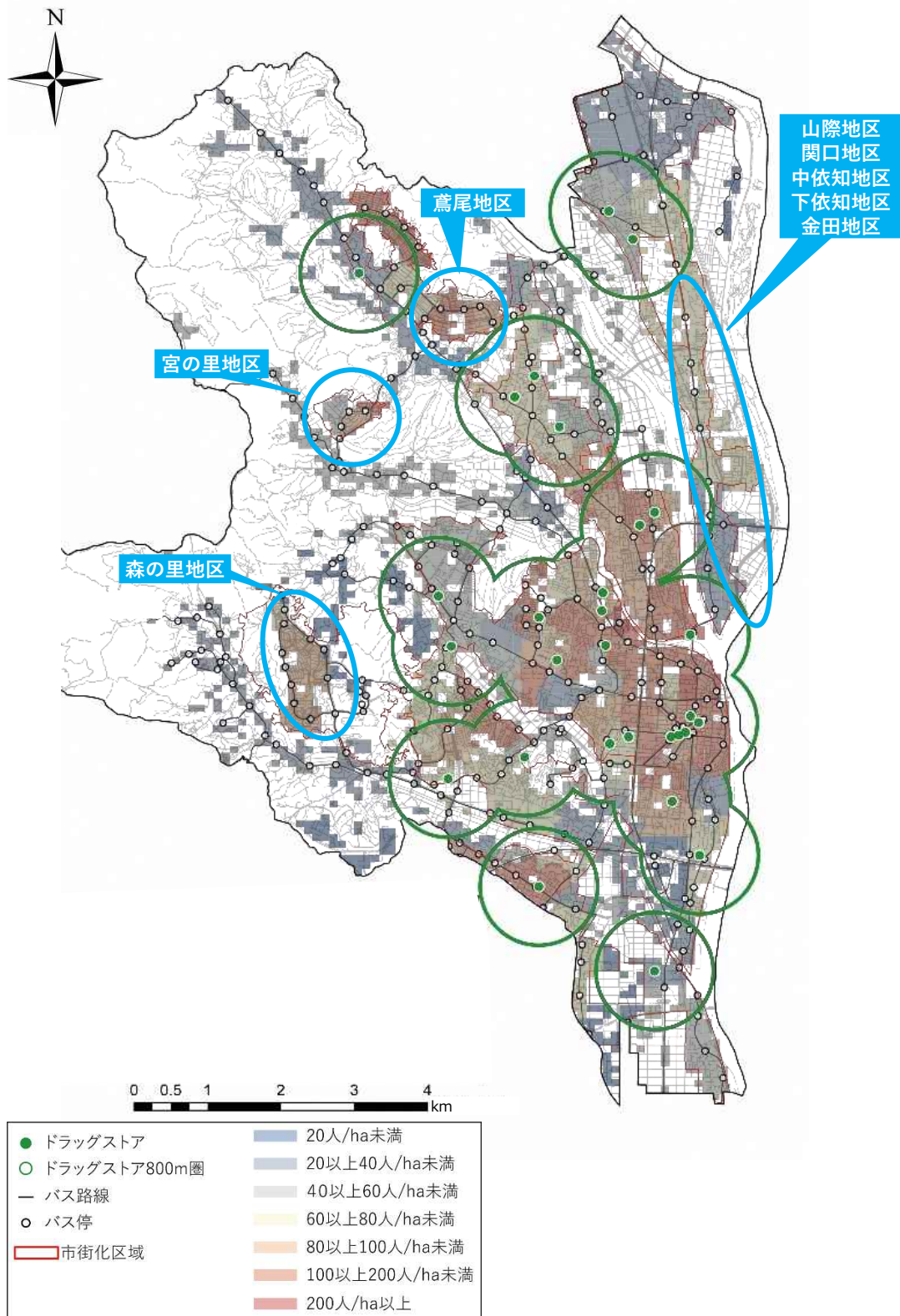
スーパーマーケットは、主に、宮の里地区、飯山地区、山際地区、関口地区、中依知地区、下依知地区及び金田地区において徒歩では利用しづらいエリアがあります。飯山地区ではスーパーマーケットは立地していないものの食料品等を販売しているドラッグストアが徒歩で利用できる範囲に立地しています。

宮の里市区、山際地区、関口地区、中依知地区、下依知地区及び金田地区は、スーパーマーケットに加えドラッグストアも徒歩では利用しづらく、コンビニエンスストアについては、森の里地区や上古沢地区、下古沢地区において徒歩では利用しづらい状況です。

■ スーパーマーケットの 800m 圏域



■ ドラッグストアの800m 圏域



第1章

第2章

第3章

第4章

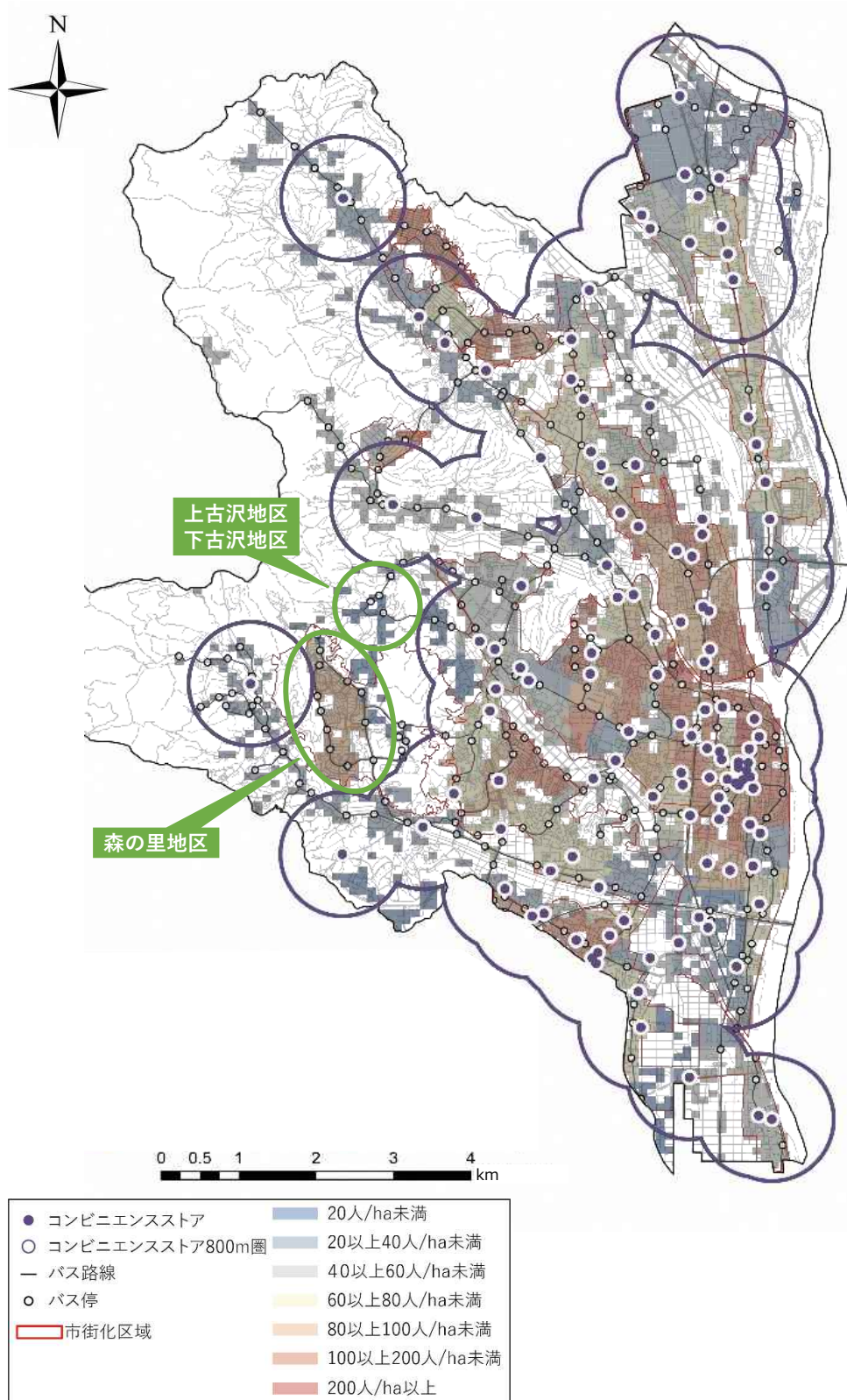
第5章

第6章

第7章

コンパクト・プラス・ネットワークとは

■ コンビニエンスストアの800m圏域

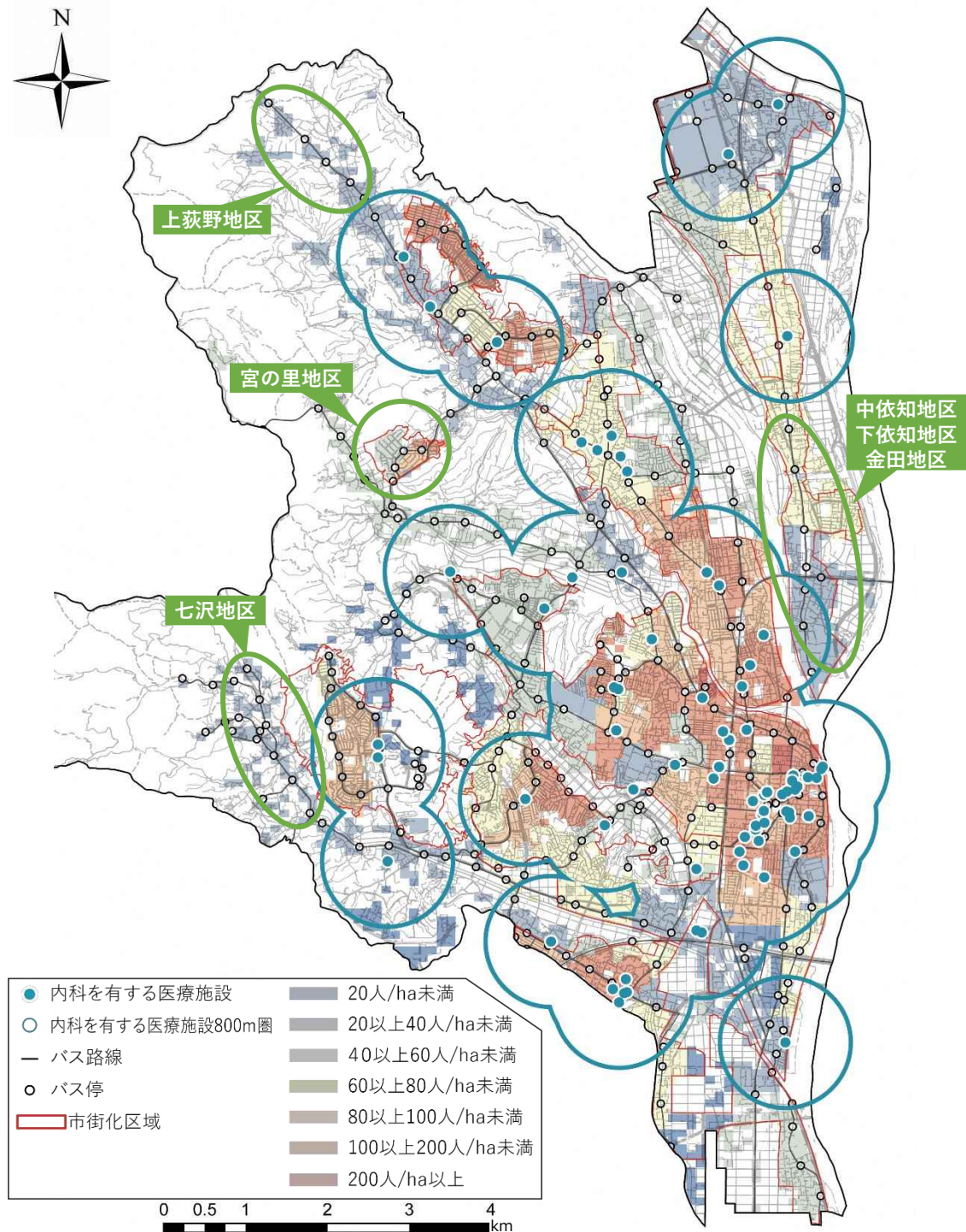


■医療施設、通所型高齢者施設はおおむね充足している。

内科を有する医療施設は、宮の里地区、中依知地区、下依知地区、金田地区、七沢地区、上荻野地区を除き、徒歩で利用しやすい状況にあります。

デイサービス、デイケア、ショートステイなど、通所型の高齢者福祉施設は、森の里地区、上荻野地区、七沢地区、酒井地区、上落合地区を除き徒歩で利用しやすい状況にあります。

■ 内科を有する医療施設の800m圏域



第1章

第2章

第3章

第4章

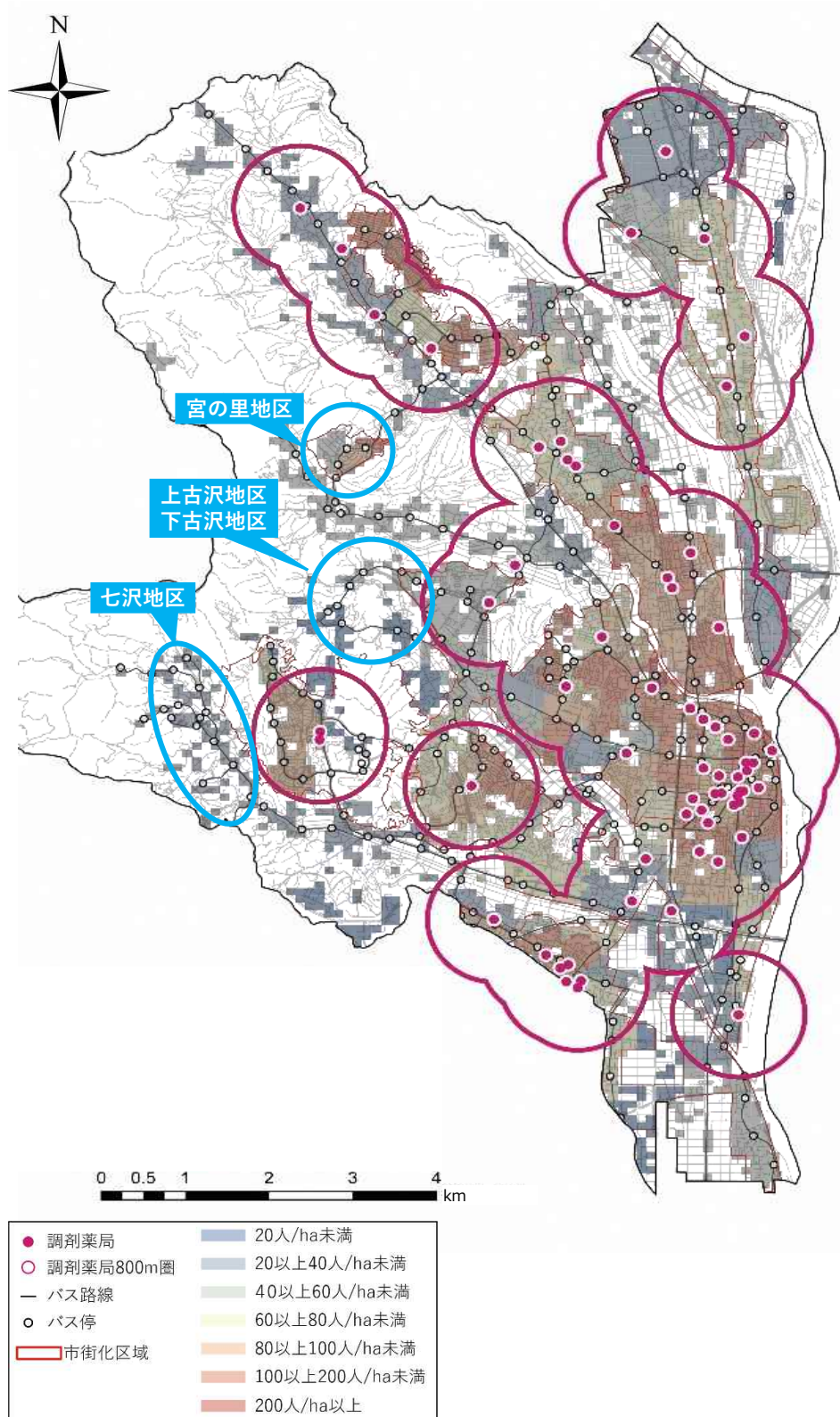
第5章

第6章

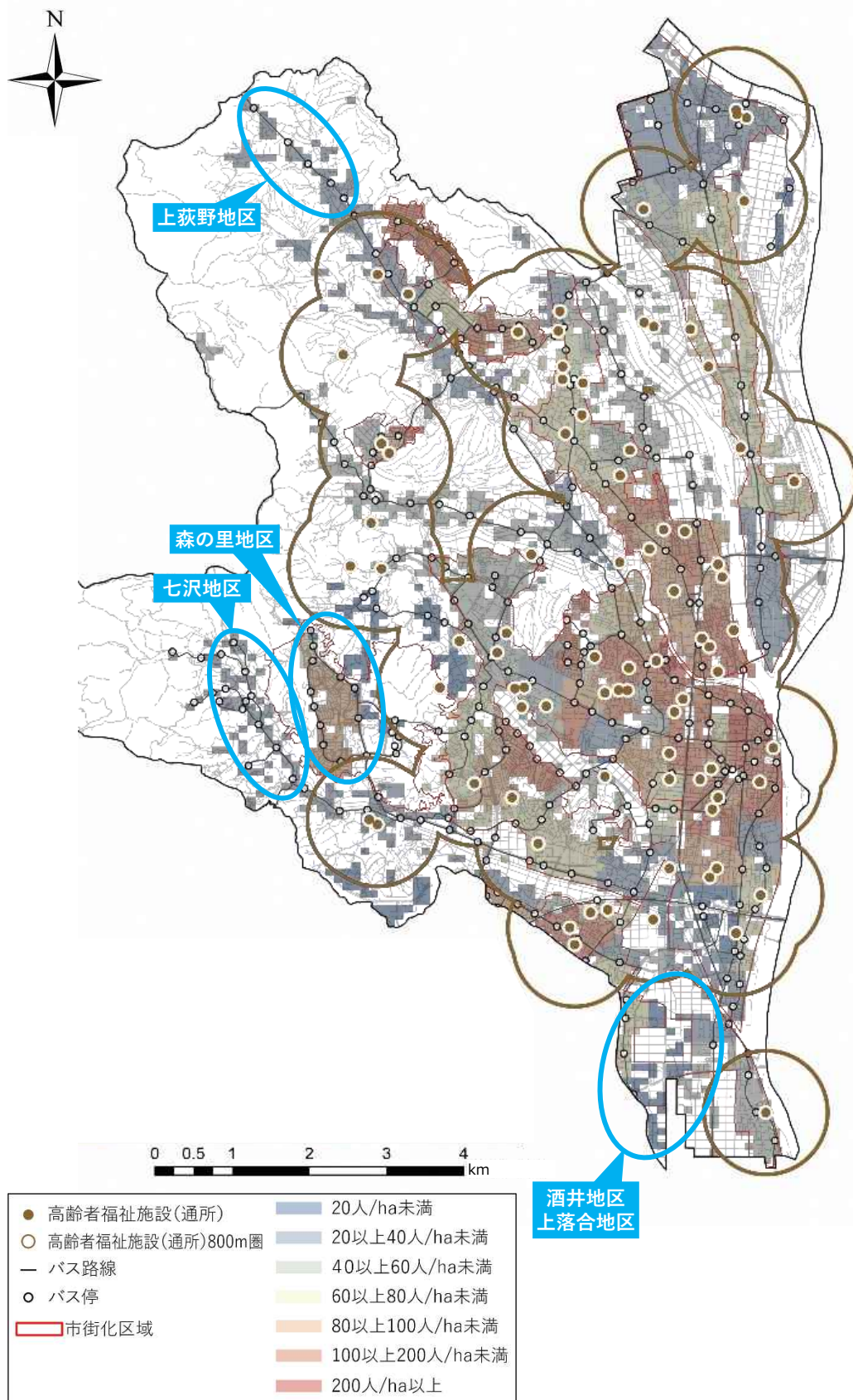
第7章

コンパクト・プラス・ネットワークとは

■ 調剤薬局の800m圏域



■ 高齢者福祉施設（通所型）の800m圏域



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

コンパクト・プラス・ネットワークとは

ク 産業：就業構造

■市外から多くの人が働きに訪れている。

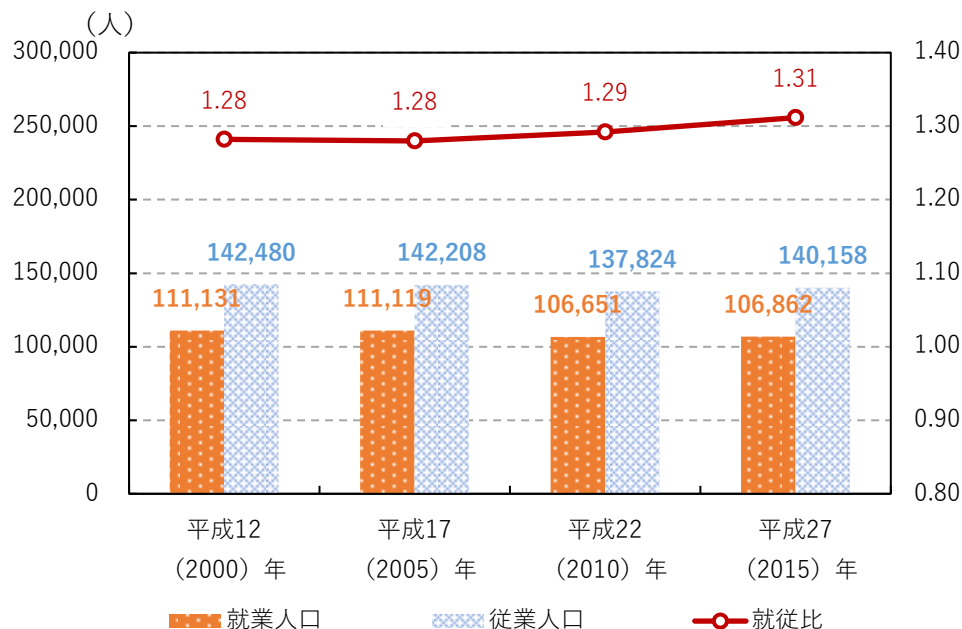
市内には多くの産業が集積し、昼夜間人口比率や就従比※は1.0を超えており、市外から多くの人が働きに来る自立した産業都市としての特性を有しています。

■ 厚木市及び近隣自治体の昼夜間人口比率

自治体名	常住地人口 (夜間人口)	昼間人口	流入超過 人口	昼夜間 人口比率
神奈川県	9,126,214	8,322,926	-803,288	91.2
横浜市	3,724,844	3,416,060	-308,784	91.7
川崎市	1,475,213	1,302,487	-172,726	88.3
相模原市	720,780	636,218	-84,562	88.3
横須賀市	406,586	370,704	-35,882	91.2
平塚市	258,227	256,896	-1,331	99.5
藤沢市	423,894	395,217	-28,677	93.2
小田原市	194,086	190,541	-3,545	98.2
茅ヶ崎市	239,348	189,675	-49,673	79.2
秦野市	167,378	144,786	-22,592	86.5
厚木市	225,714	260,884	35,170	115.6
大和市	232,922	196,370	-36,552	84.3
伊勢原市	101,514	95,740	-5,774	94.3
海老名市	130,190	123,289	-6,901	94.7
座間市	128,737	107,720	-21,017	83.7
綾瀬市	84,460	81,212	-3,248	96.2
中井町	9,679	11,986	2,307	123.8
箱根町	11,786	17,853	6,067	151.5
愛川町	40,343	40,913	570	101.4

出典：国勢調査（平成27年）

■ 厚木市の就業人口、従業人口等



出典：国勢調査

※就従比…ある自治体の住民のうち就業している人（就業人口）に対する、その自治体で就業している人（従業人口）の割合です。

ケ 公共交通:公共交通網

■サービスレベルの高い公共交通が市街地の広い範囲をカバーしている。

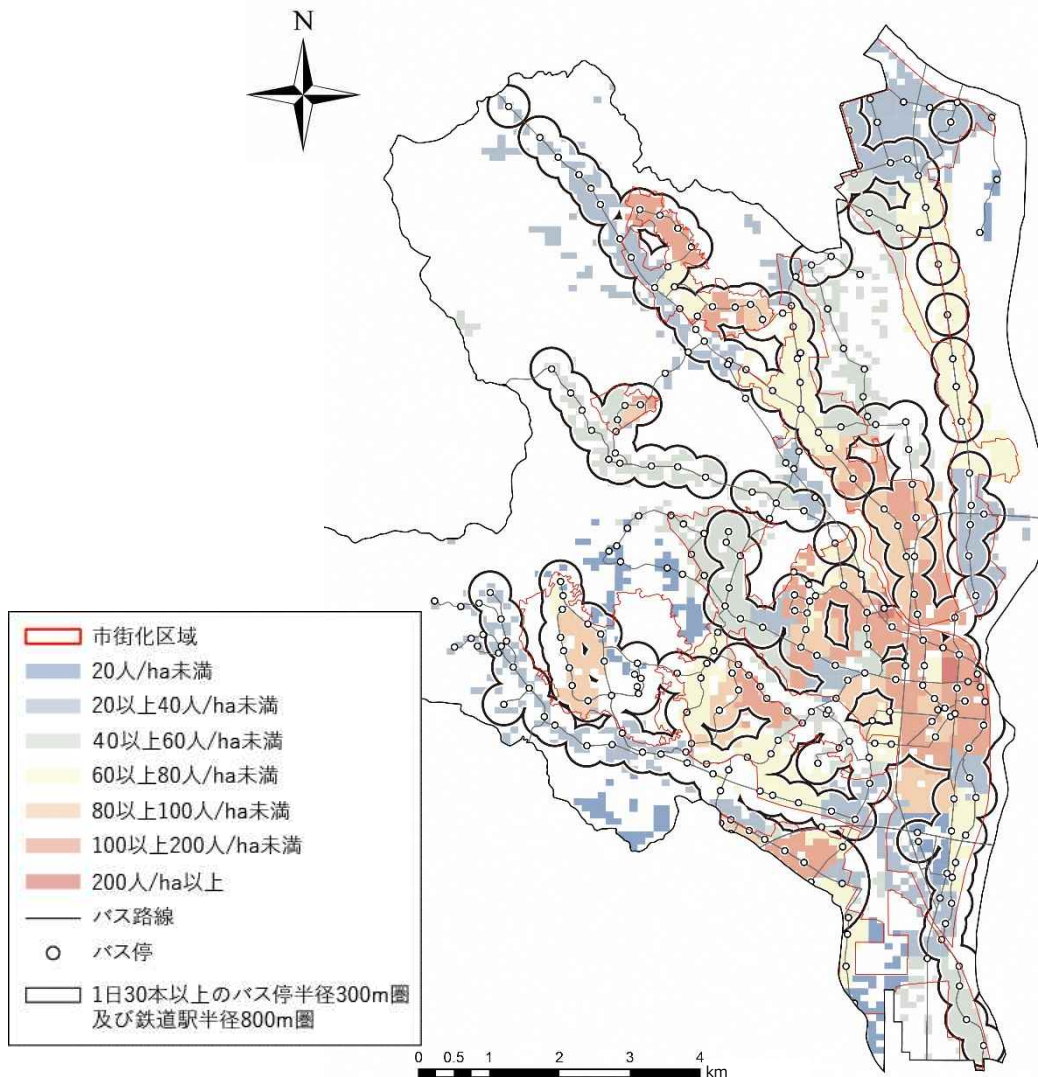
本厚木駅から依知方面、荻野方面、南毛利方面、相川方面に、愛甲石田駅からは森の里方面に 100 本/日以上以上の運行頻度が高い路線バスが運行しています。さらには、本厚木駅周辺と愛川町・清川村・平塚市を結ぶ広域の路線バスが運行しています。

サービスレベルが一定水準を超えているバス路線が市街地の広い範囲をカバーし、人口の約 85%が公共交通を利用しやすい地域に居住しています。この交通利便性の高いバス路線が、沿線の産業立地にもつながっています。

市街化調整区域では、運行本数は 30 本/日未満のエリアはあるものの、住宅地の多くがバス路線沿いに形成されています。

ただし、一部の地域においては、バス路線がカバーできていないエリアもあります。

■ 公共交通を利用しやすい地域※



出典：国土数値情報を基に作成

※ 1日 30 本以上のバス停半径 300m 圏及び鉄道駅半径 800m 圏

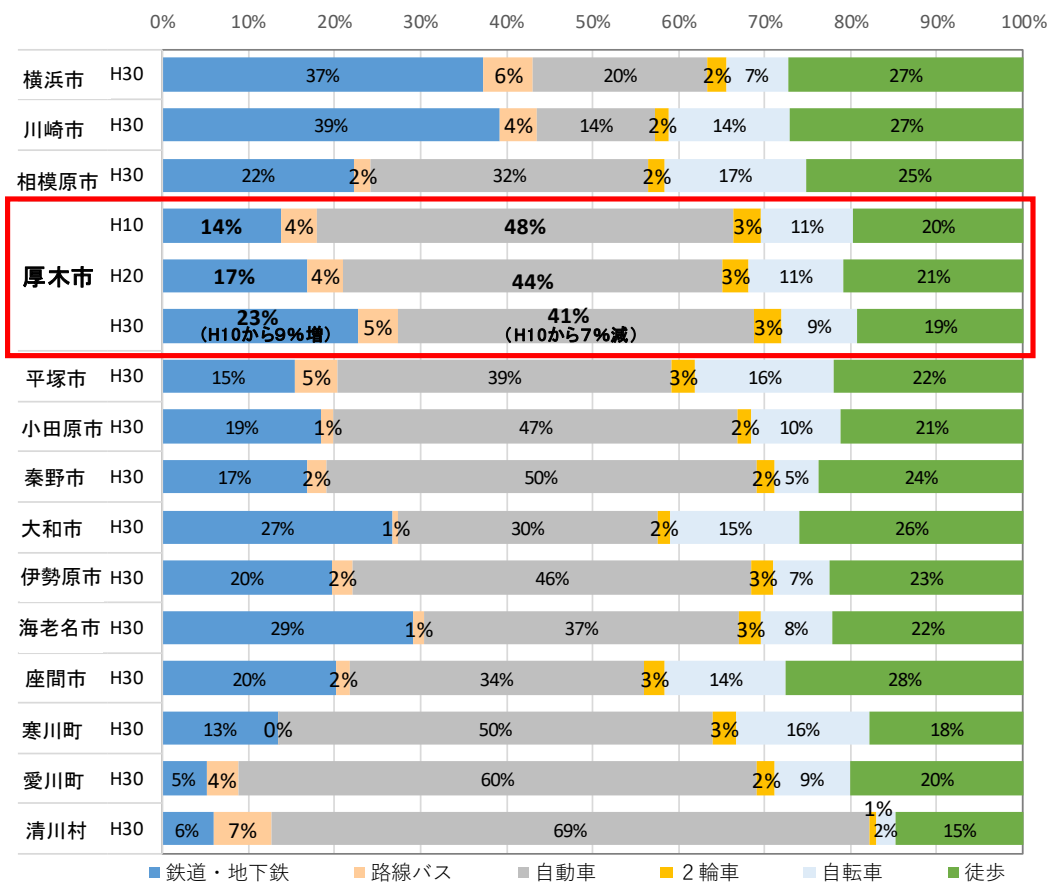
コ 公共交通：路線バスの利用状況

■ 郊外住民の多くは路線バスを利用するが、交通混雑のため速達性に欠ける。

本市における代表交通手段の分担率は、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。

しかし、路線バスは本厚木駅や愛甲石田駅を中心に郊外や市外に向かう幹線道路に運行されており、国道 246 号との交差部における交通混雑により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。

■ 厚木市と周辺市町村内トリップ[※]の代表交通手段分担率



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 10 年、平成 20 年、平成 30 年）を基に作成

※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 トリップと数えます。

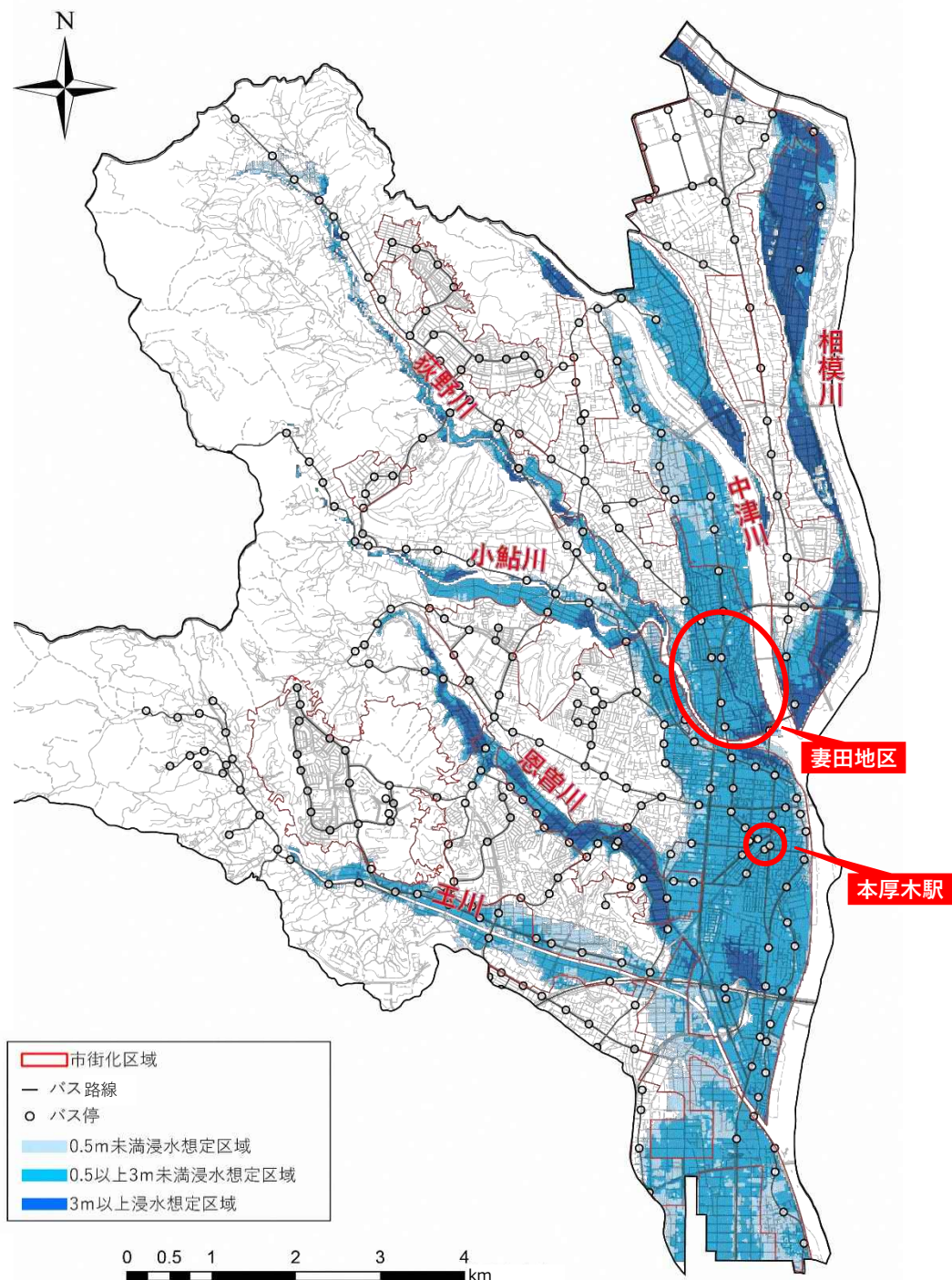
サ 防災:水害想定

■本厚木駅周辺を含む市域東側で洪水浸水想定区域が広がっている。

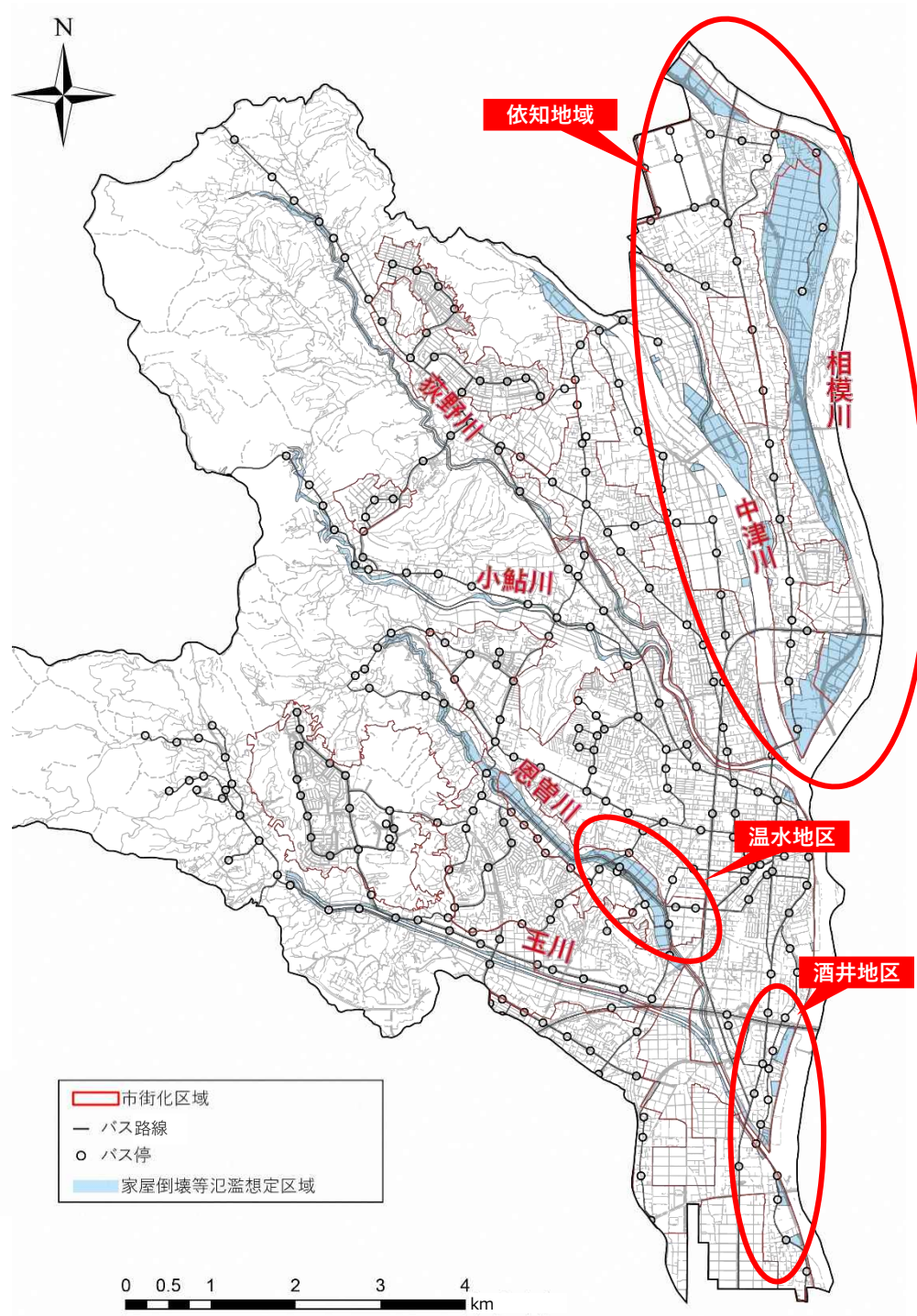
本市では、市域東側の平野部を中心に洪水浸水想定区域が広がっており、本厚木駅周辺など市街化区域が多く含まれています。妻田地区においては人口密度の高いエリアが浸水することが想定されています。

家屋倒壊等氾濫想定区域は依知地域に多く、小鮎川や荻野川、玉川、恩曾川沿いにも見られ、温水地区でも一定の広がりが見られます。

■ 洪水浸水想定区域の状況（想定最大規模）



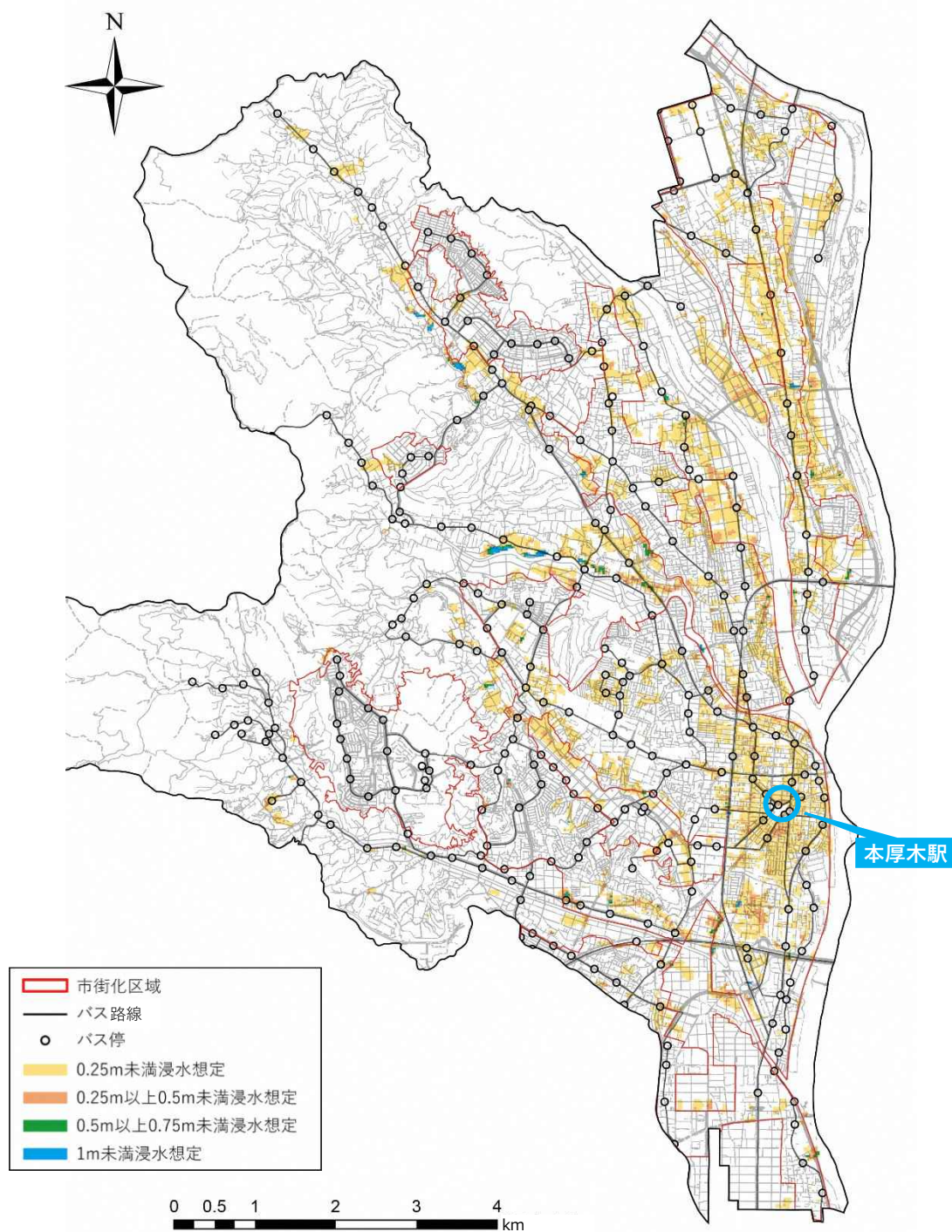
■ 家屋倒壊等氾濫想定区域の状況（想定最大規模）



■本厚木駅周辺を含む市域東側で雨水出水(内水)の発生が想定されている。

本市では、市域東側の平野部を中心に雨水出水(内水)による浸水が想定されています。中心市街地である本厚木駅周辺では水位は低いものの広域で発生しています。また、主要なバス路線沿線でも一部浸水することが想定されています。

■ 雨水出水(内水)による浸水発生想定



■洪水浸水想定区域の想定降雨量について

降雨量の発生頻度に応じて想定最大規模、計画規模、中高頻度、高頻度の区域に区分されており、それぞれの河川における各区分の想定降雨量は以下のとおりとなります。なお、家屋倒壊等氾濫想定区域は、想定最大規模の降雨量を想定しています。

河川名	想定降雨量			
	想定最大規模	計画規模	中高頻度	高頻度
相模川	567mm/48時間	460mm/48時間	407mm/48時間	360mm/48時間
中津川	822mm/48時間	439mm/48時間	407mm/48時間	360mm/48時間
小鮎川	341mm/24時間	93mm/1時間	81mm/1時間	50mm/1時間
荻野川	341mm/24時間	102mm/1時間	90mm/1時間	50mm/1時間
玉川	326mm/24時間	93mm/1時間	82mm/1時間	50mm/1時間
細田川	326mm/24時間	93mm/1時間	82mm/1時間	50mm/1時間
恩曾川	179.6mm/80分	50mm/1時間	—	—
善明川	112.2mm/40分	50mm/1時間	—	—

■雨水出水（内水）による浸水発生の想定降雨量について

雨水出水（内水）による浸水は、排水施設の能力を上回る降雨が発生した場合、雨水を排水しきれずに地上にあふれ出すことによって発生します。本市では、雨水出水による浸水想定区域は、1時間に65mmの降雨量を想定して設定しています。

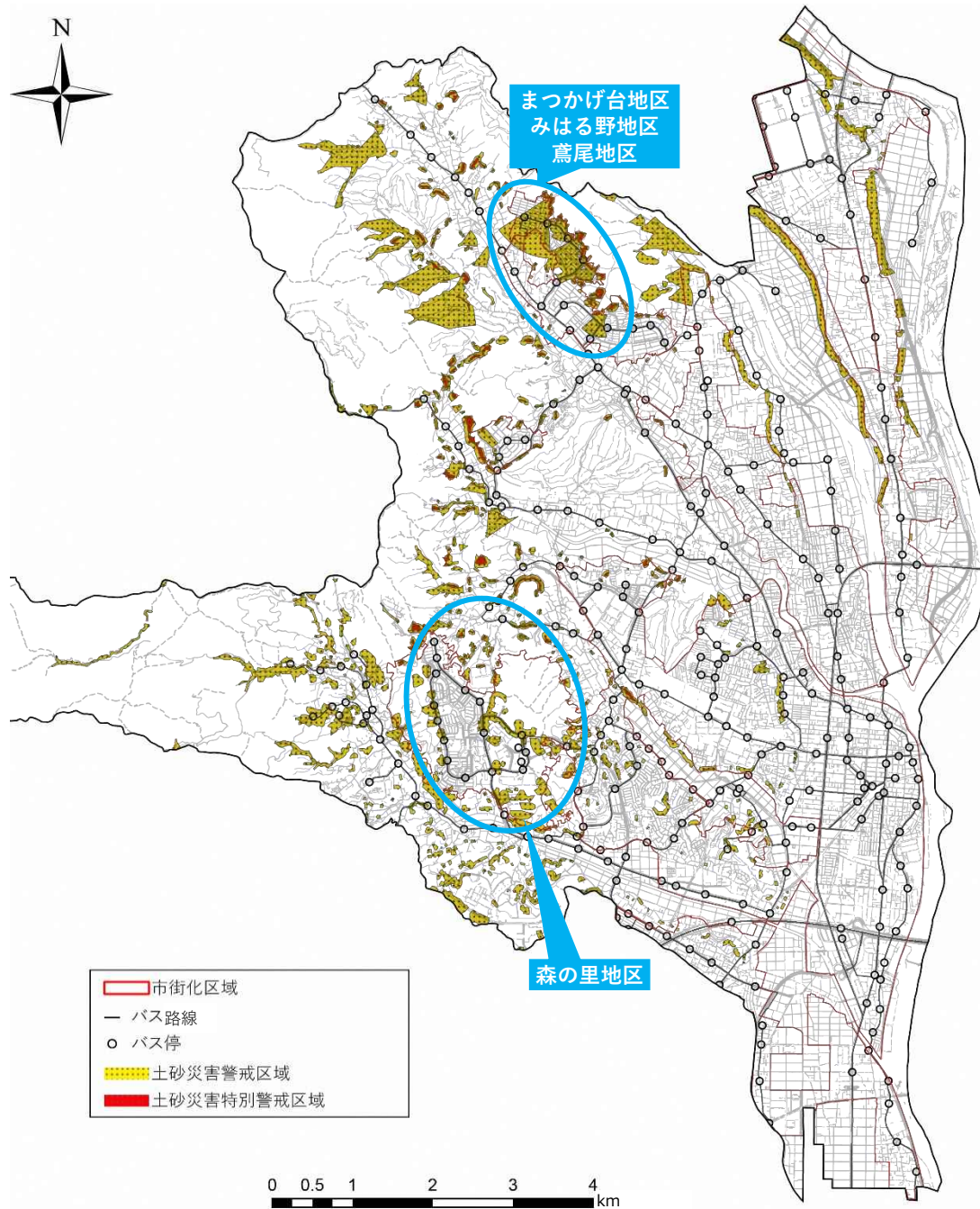
シ 防災:土砂災害想定

■ 郊外の造成住宅地では土砂災害警戒区域等が点在している。

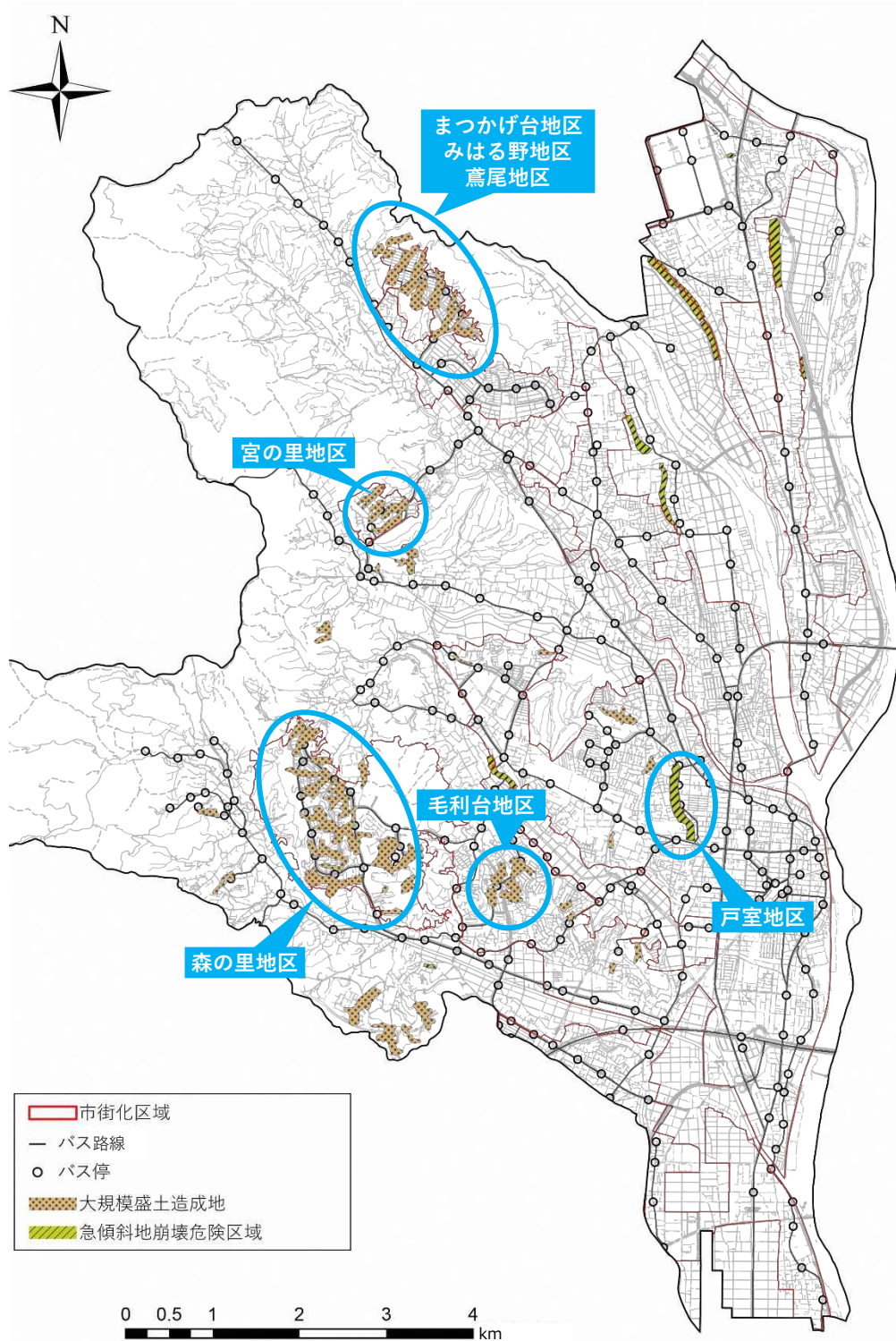
土砂災害警戒区域は、郊外の住宅団地において多く分布しており、特にまつかげ台地区とみはる野地区は広範囲にわたっており、鳶尾地区にも指定されています。また、市街化調整区域では山間の集落地において点在しています。

郊外の住宅団地においては谷を埋める形での大規模盛土造成地が多く見られます。また、戸室地区などには市街地内に急傾斜地崩壊危険区域があります。

■ 土砂災害警戒区域の状況



■ 大規模盛土造成地及び急傾斜地崩壊危険区域の状況



(3) コンパクト・プラス・ネットワークの更なる充実に向けた課題

本市は、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造が形成されつつあるものの、改善すべき点も少なくありません。今後、人口減少・超高齢社会が進行することで、現状の都市構造が損なわれ、更なる人口減少・少子高齢化が進行するおそれもあります。

そのような悪循環を生じさせないためにも、現状の“手のひら型”の市街地を維持し、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造を更に充実させ、人口の維持と公共交通、都市機能、生活利便施設の維持を図り、好循環を生み出すことが必要となります。その際に対応が必要となる課題を以下にまとめます。

項目	課題
人口	居住地における人口の低密度化の進行 ●郊外の住宅地を中心に高齢化が見込まれ、人口減少が進むことが予想されます。それら地域においては人口密度の低下が進み、空き地・空き家が増加する懸念があります。
市街地	中心市街地における都市機能の維持困難 ●人口減少によって都市機能の維持に必要な圏域人口を保つことができなくなり、本厚木駅周辺の都市機能の維持が困難となります。 駅利用者数に相応した都市機能の不足 ●愛甲石田駅は利用者が増加しているものの、都市拠点として機能するには交通結節機能や商業等の都市機能の集積が十分ではありません。
居住	郊外における生活利便性の低下 ●人口減少によって居住地周辺での生活利便施設の維持が困難となる可能性があり、また、利用者の減少によりバス路線の維持も困難となることから、郊外や市街化調整区域における交通利便性・生活利便性が著しく低下する懸念があります。 高齢化に伴う身近な地域での生活ニーズの増加 ●高齢化が進むことで公共交通へのニーズが高まるほか、身近な地域での買い物や医療・福祉施設に対するニーズが増加するため、施設維持が必要となります。
産業	バス路線の維持困難に伴う企業の市外移転 ●路線バスの運行本数や路線の維持ができなくなった場合、交通利便性の低下に伴い企業が市外へと移転するおそれがあります。
公共交通	駅周辺における交通混雑の発生 ●駅周辺に交通量の多い国道 246 号が通っているため、交通混雑が発生し、郊外と駅を結ぶバス路線では速達性・定時性に課題があります。 バス路線の維持困難 ●人口減少によってバス利用者数が減少し、バス路線の維持が難しくなる懸念があり、交通利便性が低下するおそれがあります。
防災	災害発生想定区域での都市機能及び居住の集中 ●中心市街地が洪水浸水想定区域に指定されており、風水害の発生時には都市機能の低下や人的被害の発生の懸念があります。 ●郊外の住宅地では土砂災害警戒区域が指定されており、安全性の確保が求められます。

