
第5章

公共交通に関する取組

～双方向のバス路線をいかし、利便性を維持・向上する～

1	基本的な考え方	84
2	現状分析	86
3	公共交通に関する施策	108

1 基本的な考え方

(1) 基本的な方針

基本方針3 双方向のバス路線をいかし、利便性を維持・向上する

- 郊外部の人口密度の維持とともに、郊外部の産業立地等を推進することで、バス路線の双方向のサービスレベルの維持に取り組みます。また、路線バスの走行環境の改善に取り組み、バスの定時性や速達性の向上を進めます。
- コミュニティ交通等の取組により、公共交通不便地域での移動手段の確保を図ります。
- 主要なバス路線沿線での生活利便性を高めることで、過度に自動車に頼ることなく日々の暮らしに困らない居住地を形成します。
- 本厚木駅、愛甲石田駅における乗換えの利便性を高めるとともに、歩行者の回遊性を高め、まちのにぎわいを創出するために歩行空間の整備を推進します。

本市は郊外部に住宅団地・企業・大学等が立地していることから、中心部と郊外部を結ぶバス路線が充実しており、サービスレベルの高い公共交通が市街地の広範囲をカバーしています。このため、朝夕共に中心部と郊外部の双方向のバス利用者が多くなっています。

しかし、現状として、交通量の多い国道 246 号との交差部における交通混雑により、バスの定時性・速達性に課題が見られます。また、将来においては、人口減少に伴いバス利用者が減少しバス路線・サービスが維持できなくなった場合、駅へのアクセスが悪化し生活利便性が低下することや、通勤が不便になることによる企業の移転等が懸念されます。

そのため、「双方向のバス路線をいかし、利便性を維持・向上する」ことを基本方針とした取り組みを進めていきます。

2 現状分析

(1) バス軸毎の現状と課題

本市は、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多くの路線バスが運行されており、都市計画マスタープランでは、これらの道路は「放射連携・誘導軸」と位置付けられています。

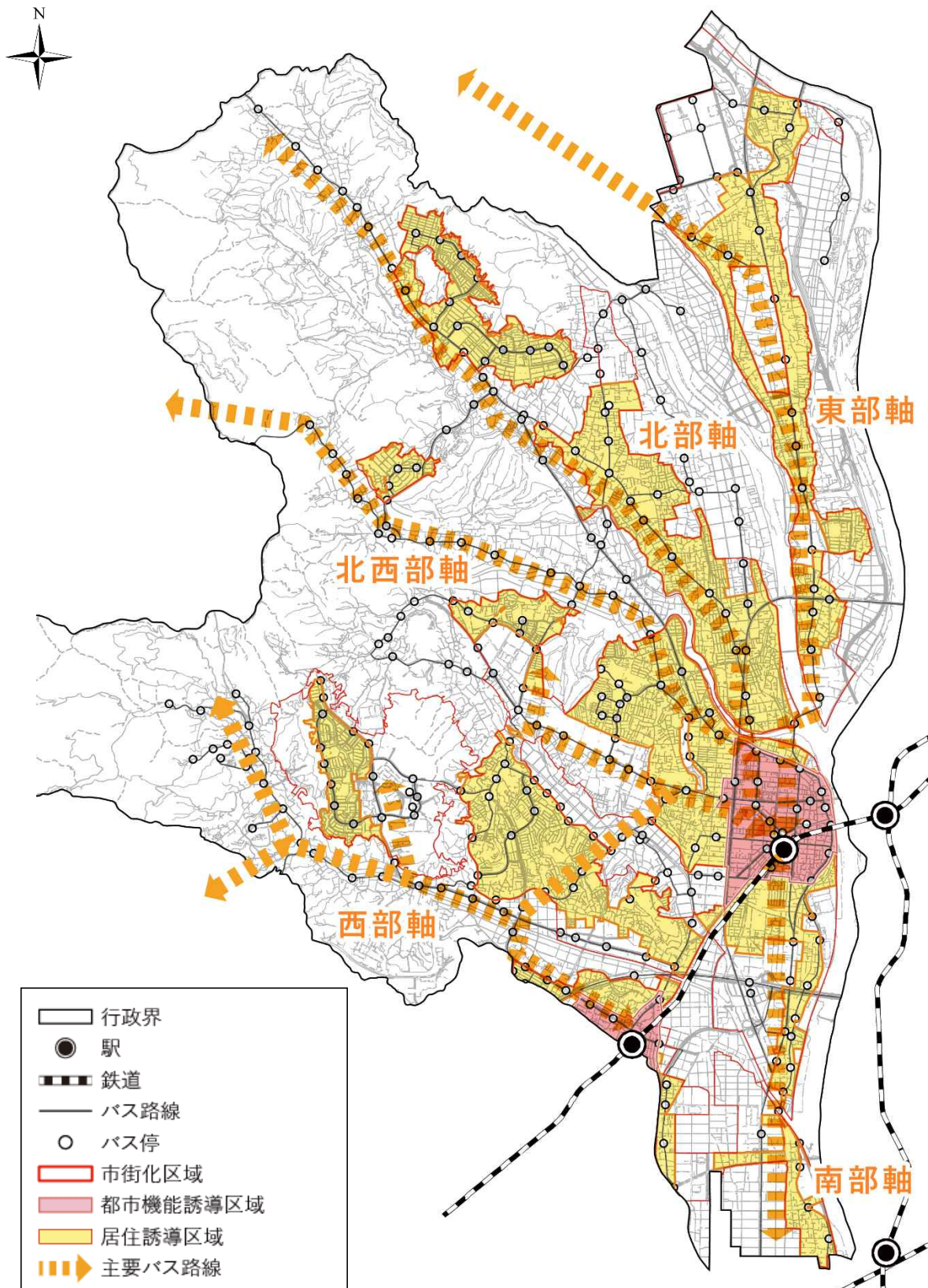
本章では、この放射連携・誘導軸が公共交通のバス軸としても機能し、それぞれ特性を有していることから、第2章で示した「公共交通利便性強化路線」を次のとおり五つのバス軸毎に区分し、公共交通に関する現況分析を行います。

バス軸	該当する主な道路等
東部軸	国道129号、県道601号（酒井金田）等 都市中心拠点～東部拠点～愛川町役場（愛川町）
北部軸	国道412号、市道妻田中荻野線等 都市中心拠点～北部拠点～半原・田代（愛川町）
北西部軸	県道60号（厚木清川）、市道辻戸室線等 都市中心拠点～北部拠点～宮ヶ瀬・清川村役場（清川村）
西部軸	県道603号（上粕屋厚木）、市道愛甲長谷線等 都市拠点～森の里産業拠点
南部軸	国道129号、市道厚木戸田線等 都市中心拠点～南部産業拠点

現況分析の項目は、次のとおりとします。

項目	内容	資料
混雑度	市内幹線道路における混雑度（道路容量に占める交通量の比）	98 頁参照
ピーク時旅行速度	平日午前5時台と同午前8時台の旅行速度の差	99 頁参照
バス運行本数	バス停別の平日、片道のバス運行本数	100 頁参照
バス利用状況	バス停別往復乗車人数 及び 午前6～9時台の1便当たり乗車人数別便数	101、102 頁参照
バス停上屋設置状況	バス停の上屋設置状況	102、103 頁参照
バス停歩道整備状況	バス停設置箇所の歩道整備状況	104 頁参照
公共交通不便地域の状況	居住誘導区域内で1日30本以上のバス停から 300m圏外・鉄道駅800m圏外地域の状況	105 頁参照
生活利便性	生活利便施設の立地状況やアクセス性の状況	－

■ 五つのバス軸イメージ



第1章

第2章

第3章

第4章

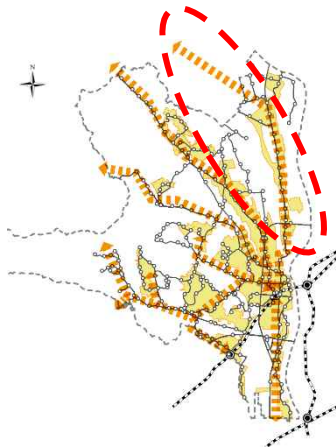
第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

ア 東部軸(国道 129 号等)における現状と課題



東部軸は愛川町方面と本厚木駅を結ぶバス路線です。住宅地は国道 129 号沿線に形成されていることから、本厚木駅や海老名駅を利用する通勤通学の利用が多くなっています。また、市境に内陸工業団地が立地しているほか、地域南部にまとまった工業集積が見られます。

(ア) 公共交通

項目	交通の現状
混雑度	●国道 129 号で混雑度 1.25～1.50 の区間が存在するが、他のバス軸と比較して大きな混雑は見られない。
ピーク時旅行速度	●バス路線（国道 129 号等）において旅行速度の顕著な低下は見られない。
バス運行本数	●国道 129 号等でバス運行本数が 100 本/日以上となっている区間が存在する。
バス利用状況	●国道 129 号で乗車人数が 100 人/日を超えるバス停が存在する。 ●1 便当たりの乗車人数は、五つの軸の中で 2 番目に多い。また、通勤時間帯に乗車人数が 30 人を超えるバスが多く車内混雑がみられる。
バス停上屋設置状況	●バス停上屋の設置割合は 4 割弱にとどまっている。
バス停歩道整備状況	●県道 601 号(酒井金田)等の歩道が狭い箇所では、バスを待つ人と歩行者等の錯綜が生じている。
公共交通不便地域の状況	●依知地域（上依知地区、下依知地区、下川入地区、山際地区等）に公共交通不便地域が存在する。

- ・道路状況としては、他のバス軸と比較して、バス路線系統において混雑度や旅行速度について顕著な課題は見られません。
- ・バス停上屋の設置割合は 4 割弱にとどまり、さらに歩道が狭い区間があることから、バス停におけるバス待ち環境の改善が課題となっています。
- ・依知地域（上依知地区、下依知地区、下川入地区、山際地区等）に公共交通不便地域が存在しており、最寄りのバス停までのアクセス改善が課題となっています。

(イ) 生活利便性

- ・スーパーマーケット、ドラッグストアは、中萩原バス停近くに1軒立地しているのみです。両施設共に地域のほとんどのエリアから徒歩では利用しづらく、中萩原バス停が東部軸の支線に位置するため、利用しづらい状況です。
- ・コンビニエンスストアは国道129号沿いに多く立地しています。
- ・内科を有する医療機関は北部には2軒立地していますが、南部には立地しておらず、利用しづらい状況です。

■ 東部軸の地域生活拠点



◇東部軸の課題

- ・バス停におけるバス待ち環境の改善
- ・依知地域（上依知地区、下依知地区、下川入地区、山際地区等）における最寄りのバス停までのアクセス改善
- ・商業施設の誘導による買い物環境の改善
- ・医療機関の誘導による医療環境の改善

第1章

第2章

第3章

第4章

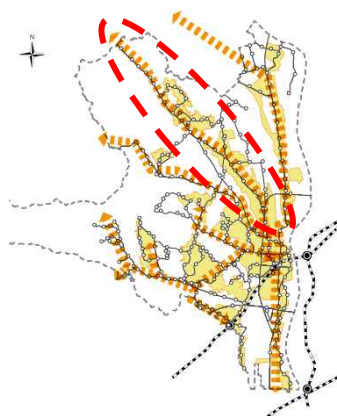
第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

イ 北部軸(国道412号等)における現状と課題



北部軸は愛川町と本厚木駅を結ぶバス路線です。軸上の睦合地域は全体的に居住地が広がっています。愛川町と接する荻野地域の沿線には市街化区域内外にかかわらず居住地が形成されており、バス路線の東側（まつかげ台・みはる野・鳶尾）には住宅団地が広がっています。

多くの住民が通勤通学のために本厚木駅に向かうバスを利用するほか、荻野地区の大学に通う学生も多く利用する路線であり、連節バスが運行されています。

(ア) 公共交通

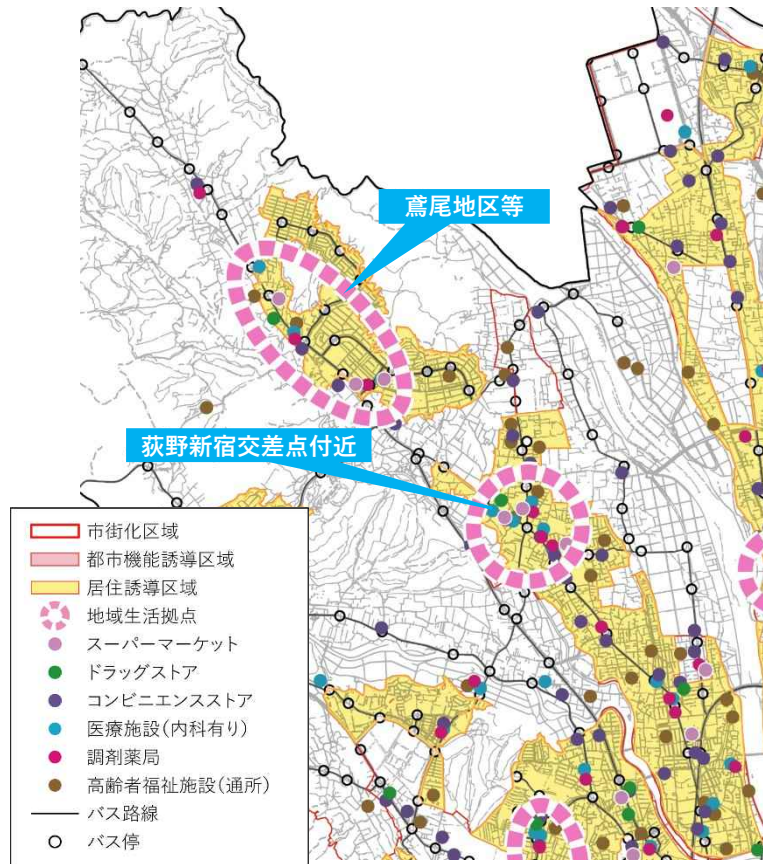
視点	交通の現状
混雑度	●市道妻田三田幹線、市道妻田中荻野線で混雑度 1.25～1.50 の区間が存在するが、他のバス軸と比較して大きな混雑は見られない。
ピーク時旅行速度	●県道 63 号(相模原大磯)、県道 43 号(藤沢厚木)において 20km/h 以上の速度低下が発生しているが、主要なバス路線である市道妻田中荻野線等において速度の顕著な低下は見られない。
バス運行本数	●市道妻田中荻野線等でバス運行本数が 300 本/日以上となっている区間が存在し、他のバス軸と比較して運行本数が多い状況となっている。 ●本厚木駅～松蓮寺・神奈川工科大学区間で連節バスが運行されている。
バス利用状況	●市道妻田中荻野線等で乗車人数が 500 人/日を超えるバス停が数か所存在し、起終点の松蓮寺バス停では乗車人数が 1,000 人/日を超えている。 ●1 便当たりの乗車人数は、五つの軸の中で 3 番目に多い。また、通勤時間帯に乗車人数が 30 人を超えるバスが多く車内混雑がみられる。
バス停上屋設置状況	●バス停上屋の設置割合は 4 割弱にとどまっている。
バス停歩道整備状況	●市道妻田中荻野線等において、歩道がない区間ではバス停でのバス待ち環境が整っていない。また、歩道が狭い箇所では、バスを待つ人と歩行者等の錯綜が生じている。
公共交通不便地域の状況	●荻野地域（下荻野地区、鳶尾地区、みはる野地区等）、睦合地域（妻田地区、及川地区、三田地区、林地区、王子地区等）に公共交通不便地域が存在する。

- ・道路状況としては、他のバス軸と比較して、バス路線系統において混雑度や旅行速度について顕著な課題は見られません。
- ・バス停上屋の設置割合は 4 割弱にとどまり、さらに歩道がない区間や狭い区間があることから、バス停におけるバス待ち環境の改善が課題となっています。
- ・荻野地域（下荻野地区、鳶尾地区、みはる野地区等）、睦合地域（妻田地区、及川地区、三田地区、林地区、王子地区等）に公共交通不便地域が存在しており、最寄りのバス停までのアクセス改善が課題となっています。

(イ) 生活利便性

- ・ スーパーマーケットとドラッグストアは、国道 246 号と国道 412 号の交差点付近のほか、荻野新宿交差点近くに立地しています。
- ・ スーパーマーケットはその他、鳶尾地区に 2 軒、上荻野地区に 1 軒立地しており、その近くにドラッグストアも立地しています。
- ・ コンビニエンスストアは国道 412 号、県道 63 号（相模大磯）沿いなどに多く立地しています。
- ・ 内科を有する医療施設は国道 412 号、県道 63 号（相模大磯）沿いなどに立地していますが、市街化調整区域の三田地区、上荻野地区においては立地しておらず、利用しづらい状況です。

■ 北部軸の地域生活拠点



◇北部軸の課題

- ・ バス停におけるバス待ち環境の改善
- ・ 荻野地域（下荻野地区、鳶尾地区、みはる野地区等）、睦合地域（妻田地区、及川地区、三田地区、林地区、王子地区等）における最寄りのバス停までのアクセス改善
- ・ 医療機関の誘導による医療環境の改善

第1章

第2章

第3章

第4章

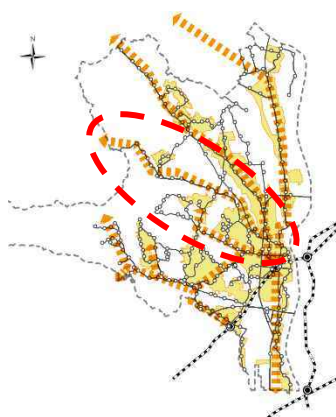
第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

ウ 北西部軸(県道60号(厚木清川)等)における現状と課題



北西部軸上には、緑ヶ丘地区や飯山地区などの住宅地のほか、市街化調整区域である飯山北地区をはさんで、飛び地の形で宮の里地区（市街化区域）が位置しています。

住宅地から本厚木駅に向かうバス利用者は多く、またバス路線沿いに企業が立地していることから、駅からの通勤でも多く利用されています。また、飯山地区の大学に通う学生も多く利用する路線です。

(ア) 公共交通

視点	交通の現状
混雑度	●市道水引小野線の厚木高校前から交通量が増大し、混雑度 1.50～1.75 の区間が存在し、大きな混雑が生じている。
ピーク時旅行速度	●市道辻戸室線において 10km/h の速度低下が発生している。
バス運行本数	●市道水引小野線等でバス運行本数が 200 本/日以上となっている区間が存在し、他のバス軸と比較すると相対的に多い。
バス利用状況	●市道水引小野線等で乗車人数が 500 人/日を超えるバス停が数か所存在し、起終点の東京工芸大学バス停では乗車人数が 1,000 人/日を超えている。 ●1 便当たりの乗車人数は、五つの軸の中で最も多い。また、通勤時間帯に乗車人数が 30 人を超えるバスが多く車内混雑がみられる。
バス停上屋設置状況	●バス停上屋の設置割合は 4 割弱であり、他のバス軸と比べてやや低い設置率となっている。
バス停歩道整備状況	●市道辻戸室線等の歩道が狭い箇所では、バスを待つ人と歩行者等の錯綜が生じている。
公共交通不便地域の状況	●小鮎地域（宮の里地区、飯山地区）、睦合地域（林地区、王子地区）に公共交通不便地域が存在する。

- ・道路状況としては、国道 246 号と交差する県道 603 号（上粕屋厚木）から市道水引小野線にかけての区間において、混雑度の増大や朝夕ピーク時に旅行速度の低下が生じており、路線バスの定時性・速達性の向上が課題となっています。また、道路混雑の緩和に対応しつつ、バス運行本数やバス利用者数が多いことから、朝夕ピーク時におけるバス輸送力の強化及び効率化が課題となっています。
- ・バス停上屋の設置割合は 4 割弱にとどまり、さらに歩道が狭い区間があることから、バス停におけるバス待ち環境の改善が課題となっています。
- ・小鮎地域（宮の里地区、飯山地区）に公共交通不便地域が存在しており、最寄りのバス停までのアクセス改善が課題となっています。

(イ) 生活利便性

- ・スーパーマーケットやドラッグストアはアンリツ前バス停付近に立地しています。緑ヶ丘地区内にはスーパーマーケットは立地していませんが、アンリツ前バス停付近が徒歩圏内となります。
- ・宮の里地区にはスーパーマーケットは立地していません。コンビニエンスストアも立地していませんが、県道60号（厚木清川）のコンビニエンスストアは宮の里地区から800m圏内になります。
- ・アンリツ前バス停以西にはスーパーマーケットは立地していませんが、白山交差点付近にドラッグストアが立地しており、飯山地区からは徒歩圏内となります。
- ・コンビニエンスストアはバス路線沿いに多く立地していますが、上古沢地区、下古沢地区には立地していません。スーパーマーケット、ドラッグストアも含め、利用しづらい状況です。
- ・内科を有する医療施設は緑ヶ丘地区や飯山地区、また上古沢地区、下古沢地区には立地していますが、宮の里地区には立地しておらず、利用しづらい状況です。

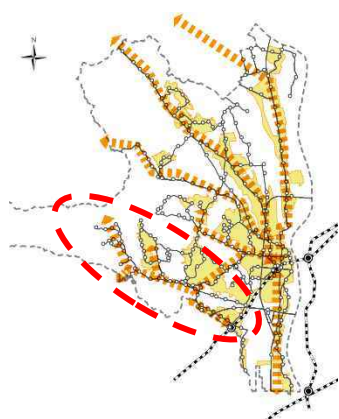
■ 北西部軸の地域生活拠点



◇北西部軸の課題

- ・国道246号と交差する県道603号（上粕屋厚木）から市道水引小野線にかけての定時性・速達性の向上
- ・朝夕ピーク時におけるバス輸送力の強化及び効率化
- ・バス停におけるバス待ち環境の改善
- ・小鮎地域（宮の里地区、飯山地区）、睦合地域（林地区、王子地区）における最寄りのバス停までのアクセス改善
- ・宮の里地区における買い物環境をはじめとする生活機能の改善
- ・居住誘導区域内外における買い物環境の改善
- ・医療機関の誘導による医療環境の改善

エ 西部軸(県道603号(上粕屋厚木)等)における現状と課題



西部軸は、愛甲石田駅発着のバスが運行するバス路線から構成されています。バス路線沿いの毛利台地区や森の里地区の住宅地のほか、起終点の七沢地区は既存集落が形成されています。

また、七沢地区にはリハビリテーション病院が立地しているほか、温泉等の観光施設もあります。

そのため、住宅地からの通勤だけでなく、森の里地区の研究機関等への通勤、七沢地区の病院への通院や観光での利用など多様な用途で利用されるバス路線となっています。

(ア) 公共交通

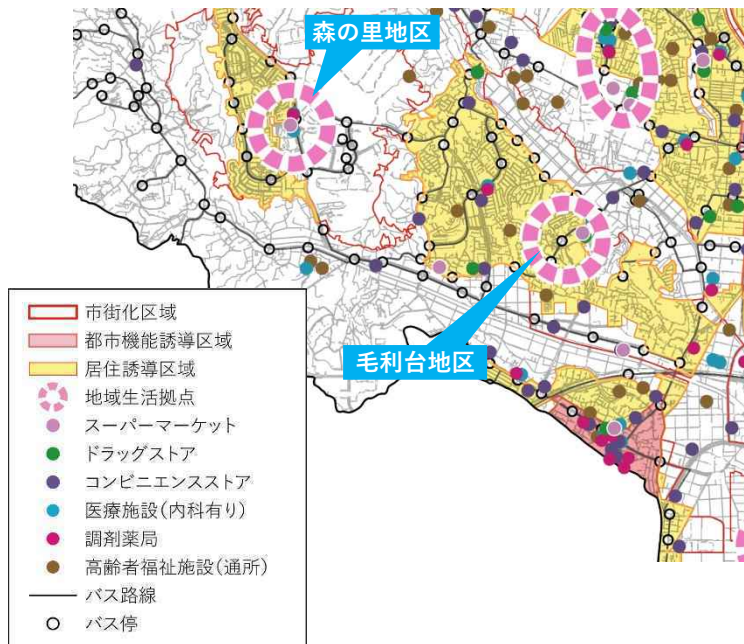
視点	交通の現状
混雑度	● 県道 603 号(上粕屋厚木)で混雑度 1.50～1.75 の区間が存在し、大きな混雑が生じている。
ピーク時旅行速度	● 国道 246 号、県道 603 号(上粕屋厚木)、市道愛甲長谷線(愛甲石田駅周辺)において 20km/h 以上の速度低下が発生している。
バス運行本数	● 市道愛甲長谷線等でバス運行本数が 100 本/日以上となっている区間が存在する。また、自動車研究開発事業所により多くの本数の送迎バスが運行されている。
バス利用状況	● おおむね乗車人員が 500 人/日以下のバス停であるが、起終点の日産先進技術開発センターバス停では乗車人数が 500 人/日を超えている。 ● 1 便当たりの乗車人数は、五つの軸の中で 2 番目に少ない。また、通勤時間帯に乗車人数が 30 人を超えるバスが多く車内混雑がみられる。
バス停上屋設置状況	● バス停上屋設置割合は 5 割弱であり、他のバス軸と比べてやや高い設置率となっている。
バス停歩道整備状況	● 県道 603 号(上粕屋厚木)、市道愛甲長谷線においてはおおむね歩道が整備されている。
公共交通不便地域の状況	● 南毛利地域(毛利台地区、長谷地区)に公共交通不便地域が存在する。

- ・ 道路状況としては、市道愛甲長谷線において、混雑度の増大や朝夕ピーク時において旅行速度の低下が生じており、定時性・速達性の向上が課題となっています。また、道路混雑の緩和に対応しつつ、朝夕ピーク時におけるバス輸送力の強化及び効率化が課題となっています。
- ・ バス停上屋の設置割合は 5 割弱であり、また、おおむね歩道が整備されていることから、他の軸に比べバス停におけるバス待ち環境の整備が進んでいます。
- ・ 南毛利地域(毛利台地区、長谷地区)に公共交通不便地域が存在しており、最寄りのバス停までのアクセス改善が課題となっています。

(イ) 生活利便性

- ・ スーパーマーケットは森の里地区、毛利台地区ともに立地しています。
- ・ 県道 603 号（上粕屋厚木）沿いにもスーパーマーケットは立地しています。
- ・ 愛甲地区は伊勢原市に隣接しており、本市域にはスーパーマーケットは立地していませんが、伊勢原市側には立地しているため、徒歩での利用が可能です。
- ・ 七沢地区にはスーパーマーケットは立地していませんが、コンビニエンスストアは立地しています。
- ・ 内科を有する医療施設は居住誘導区域内では徒歩での利用が可能です。七沢地区には、大規模なりハビリテーション病院があるものの、内科を有する医療施設は立地していません。

■ 西部軸の地域生活拠点



◇西部軸の課題

- ・ 市道愛甲長谷線における定時性・速達性の向上
- ・ 朝夕ピーク時におけるバス輸送力の強化及び効率化
- ・ バス停におけるバス待ち環境の向上
- ・ 南毛利地域（毛利台地区、長谷地区）における最寄りのバス停までのアクセス改善
- ・ 住宅団地内部、市街化調整区域における商業施設の維持・誘導
- ・ 医療機関の誘導による医療環境の改善

第1章

第2章

第3章

第4章

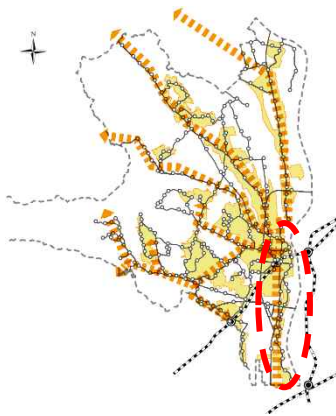
第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

オ 南部軸(国道129号等)における現状と課題



南部軸は、平塚市と本厚木駅を結ぶバス路線です。居住に関しては市道厚木戸田線沿線に点在していますが、主に企業、工場、倉庫が立地する地域となっています。

そのため、通勤によるバス利用が多く、厚木アクストに向けては連節バスが運行されています。

(ア) 公共交通

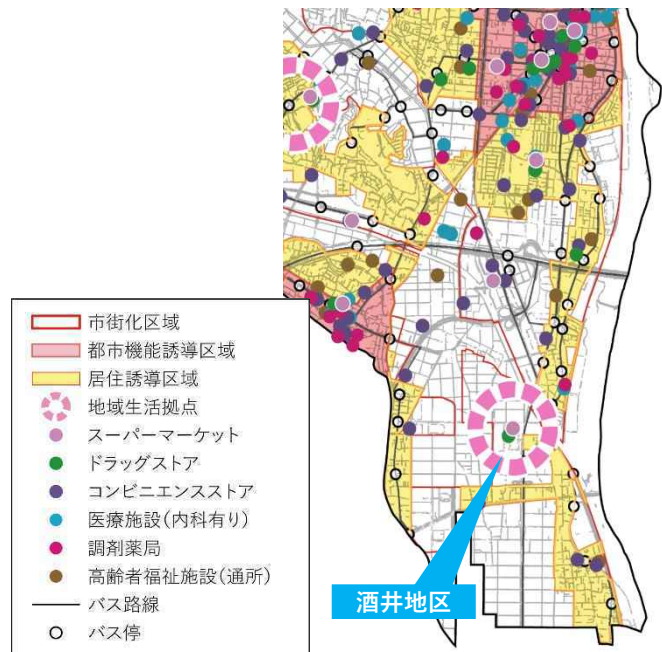
視点	交通の現状
混雑度	●バス路線系統において特に大きな混雑は見られない。
ピーク時旅行速度	●県道 22 号(横浜伊勢原)や県道 601 号(酒井金田)の本厚木駅付近において 20km/h 以上の速度低下が発生しているが、バス路線(県道 601 号本厚木駅以南)において速度の顕著な低下は見られない。
バス運行本数	●市道厚木戸田線等でバス運行本数が 100 本/日以上となっている区間が存在する。 ●本厚木駅～厚木アクスト区間は乗降者数が多く、連節バスが運行されている。
バス利用状況	●おおむね乗車人員が 500 人/日以下のバス停であるが、起終点の厚木アクストバス停では乗車人数が 1,000 人/日を超えている。 ●1 便当たりの乗車人数は、五つの軸の中で最も少ない。また、通勤時間帯に乗車人数が 30 人を超えるバスが多く車内混雑がみられる。
バス停上屋設置状況	●バス停上屋設置割合は 3 割弱であり、他のバス軸と比べて低い設置率となっている。
バス停歩道整備状況	●市道厚木戸田線等において、歩道がない区間ではバス停でのバス待ち環境が整っていない。また、歩道が狭い箇所では、バスを待つ人と歩行者等の錯綜が生じている。
公共交通不便地域の状況	●相川地域(岡田地区、上落合地区)に公共交通不便地域が存在する。

- ・道路状況としては、他のバス軸と比較して、バス路線系統において混雑度や旅行速度について顕著な課題は見られません。しかし、今後南部産業拠点やツインシティ方面において交通需要の増加が見込まれるため、その対応が課題となっています。
- ・バス停上屋の設置割合は 3 割弱にとどまり、さらに歩道がない区間や狭い区間があることから、バス停におけるバス待ち環境の改善が課題となっています。
- ・相川地域(岡田地区、上落合地区)に公共交通不便地域が存在しており、最寄りのバス停までのアクセス改善が課題となっています。

(イ) 生活利便性

- ・ 幹線道路沿いに大型のスーパーマーケットやドラッグストアが立地しています。バス停からは 300m 以上の距離があることから、近隣住民も自家用車での利用が主となります。
- ・ コンビニエンスストアはバス路線に 3 軒、そのほか 1 軒立地しています。
- ・ 内科を有する医療機関はバス路線上に 1 軒立地しているのみであり、利用しづらい状況にあります。

■ 南部軸の地域生活拠点



◇南部軸の課題

- ・ バス停におけるバス待ち環境の改善
- ・ 相川地域（岡田地区、上落合地区）における最寄りのバス停までのアクセス改善
- ・ 今後、交通需要の増加が見込まれる南部産業拠点やツインシティ方面への対応
- ・ 医療機関の誘導による医療環境の改善

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

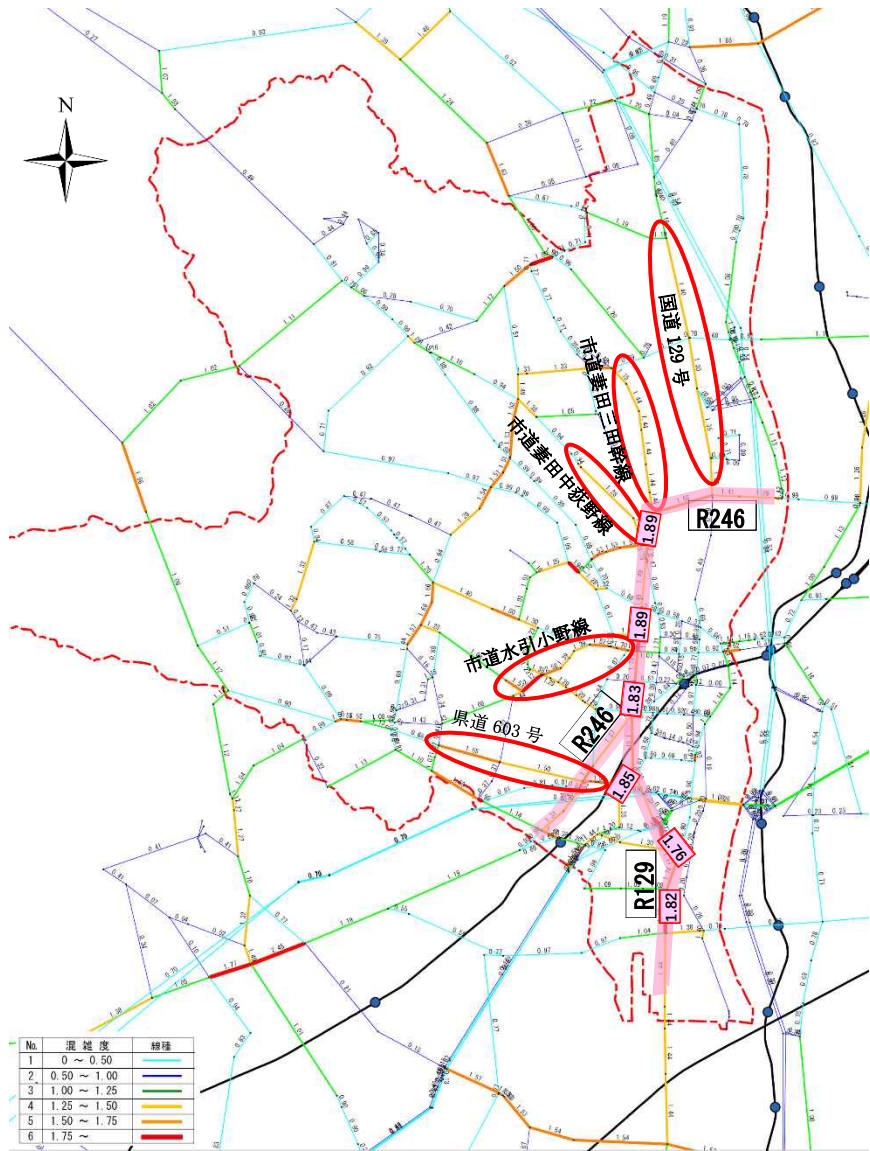
第6章

第7章

公共交通に関する取組

■混雑度・・・国道 246 号、市道水引小野線、県道 603 号等の幹線道路で混雑度が高い傾向を示している

■ 幹線道路の混雑度
(平成 20 年東京都市圏パーソントリップ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度状態と考えられる。
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。

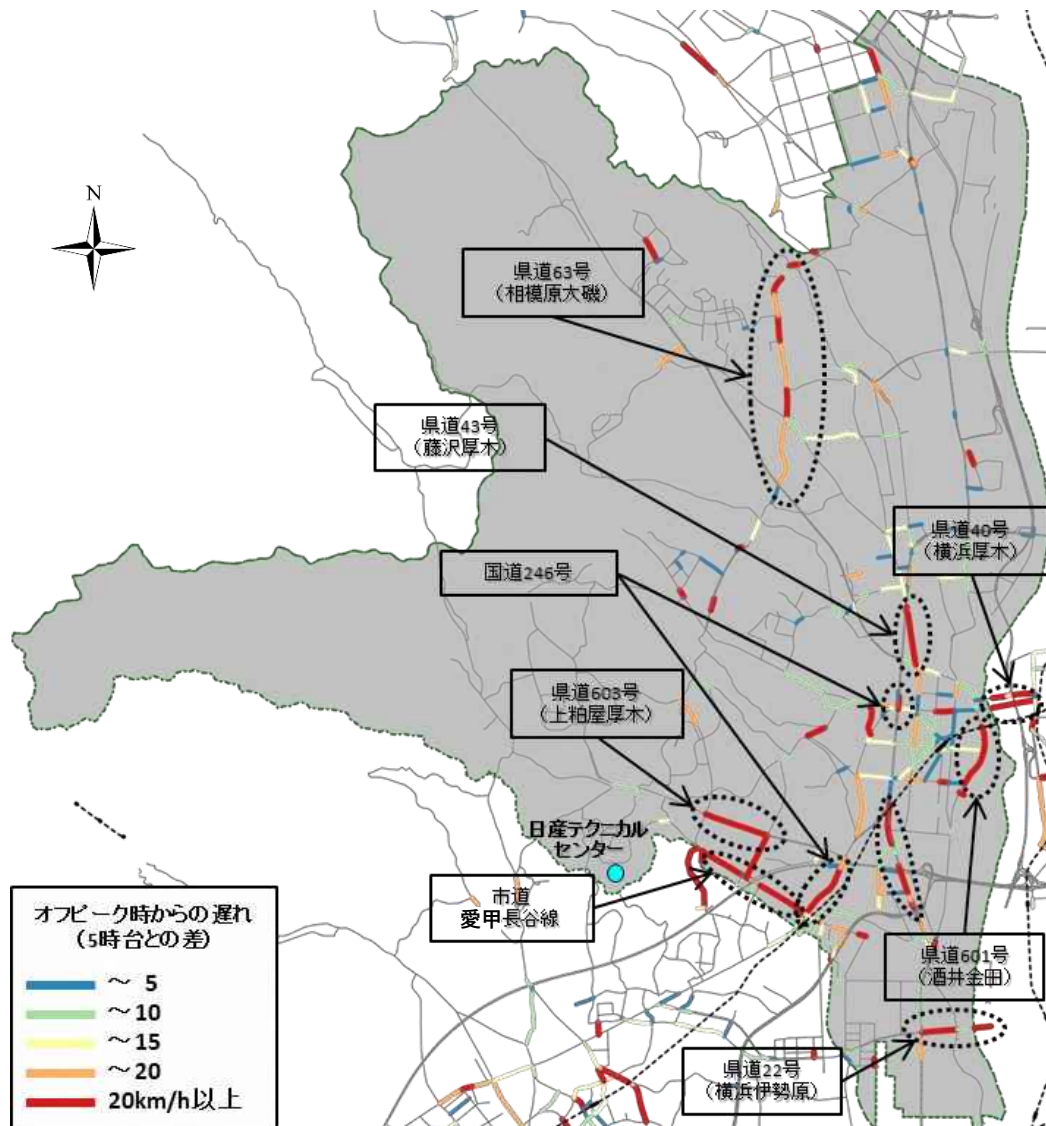
出典:道路の交通容量(昭和59年9月 社団法人日本道路協会)

出典：厚木市交通マスタープラン

■ピーク時旅行速度…国道246号、県道603号、市道愛甲長谷線等で速度低下が生じている

■ 平日午前5時台と同午前8時台の旅行速度差※（午前8時台の速度20km/h未満）
（平成26年のプローブカーデータを基に算出）

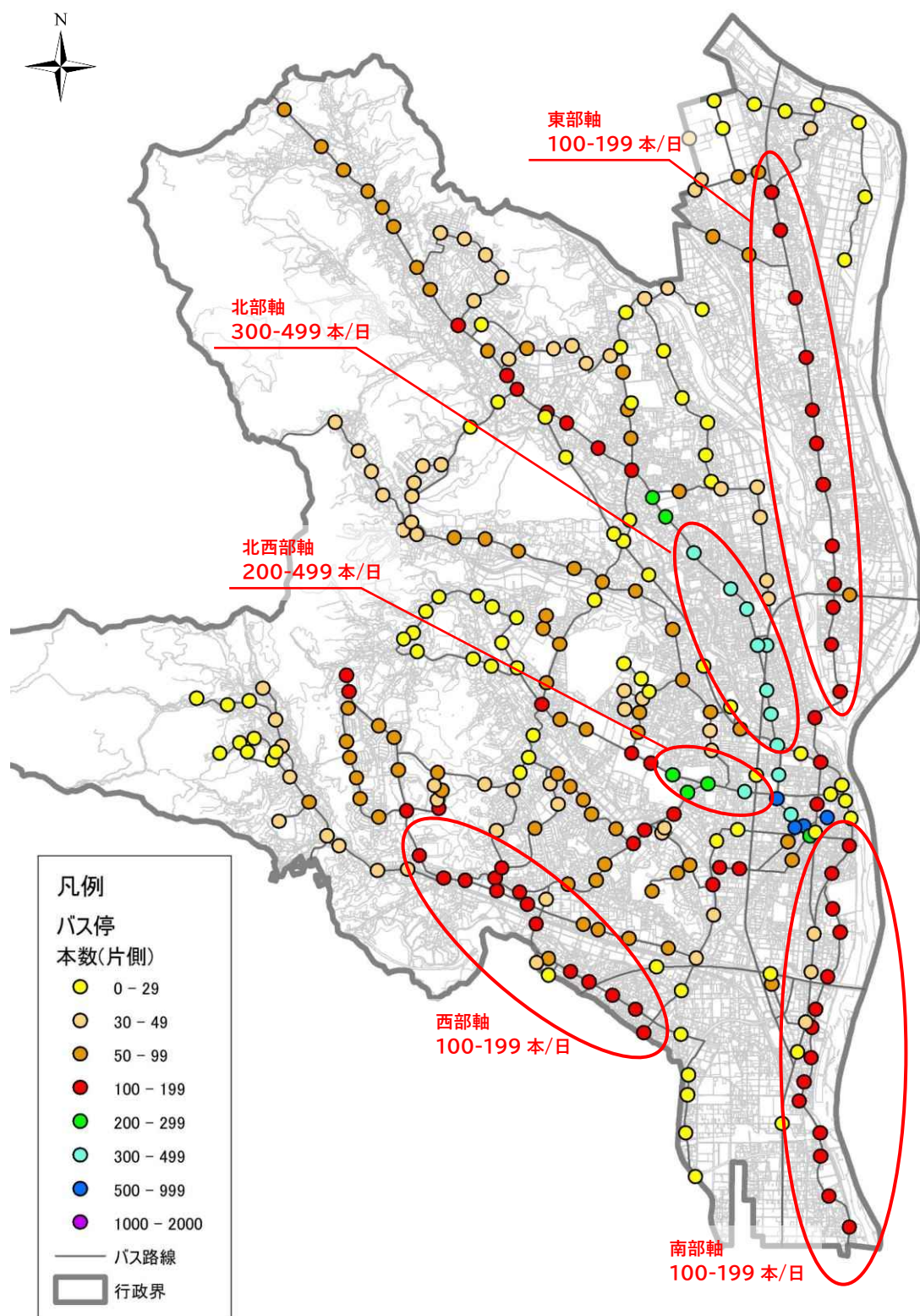
※下図で表しているのは平日午前5時台との旅行速度差であり、混雑が起きていない時間帯に比べて速度がどれくらい遅くなっているかを示すことで、混雑状況を示したものである。



出典：厚木市交通マスタープラン

■バス運行本数…北部軸、北西部軸等で相対的に運行本数が多くなっている

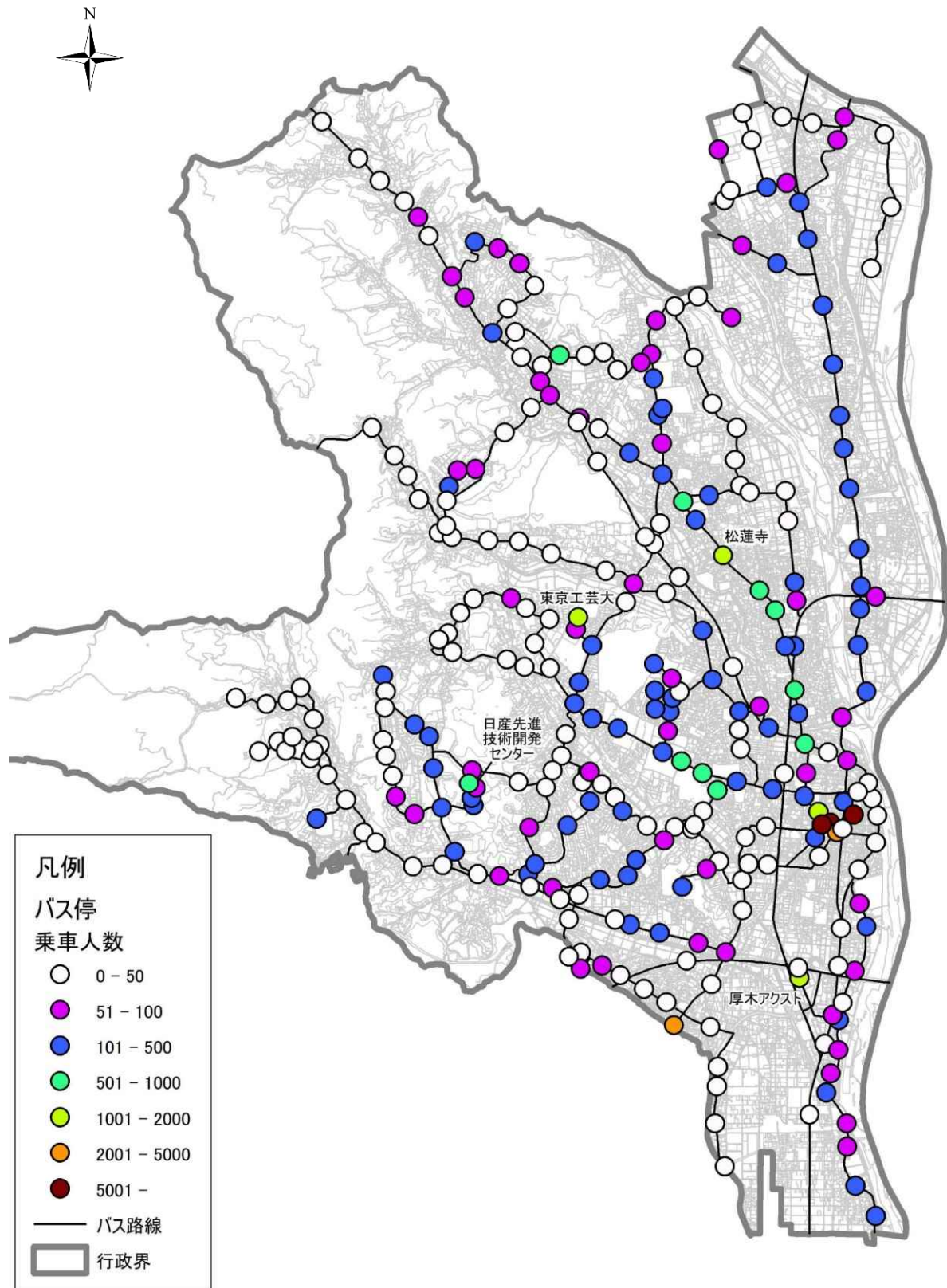
■ バス運行本数



出典：神奈川中央交通（株）提供 バス利用データ（平成28年10月）を基に作成

■バス利用状況①…多くのバス停で100人/日を超える利用がされている

■バス利用状況（乗車人員）



出典：神奈川中央交通（株）提供 バス利用データ（平成28年10月）を基に作成

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

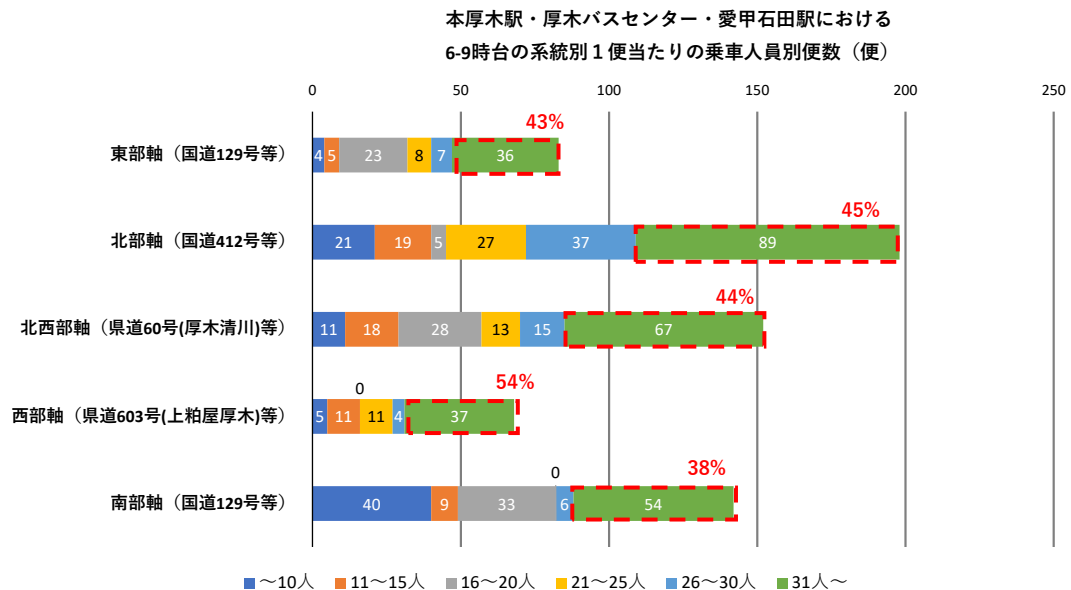
第6章

第7章

公共交通に関する取組

■バス利用状況②…通勤通学時に1便当たりの乗車人員が30人を超えるバスの割合が最も高い

■ 午前6時～午前9時台の1便当たり乗車人数別便数

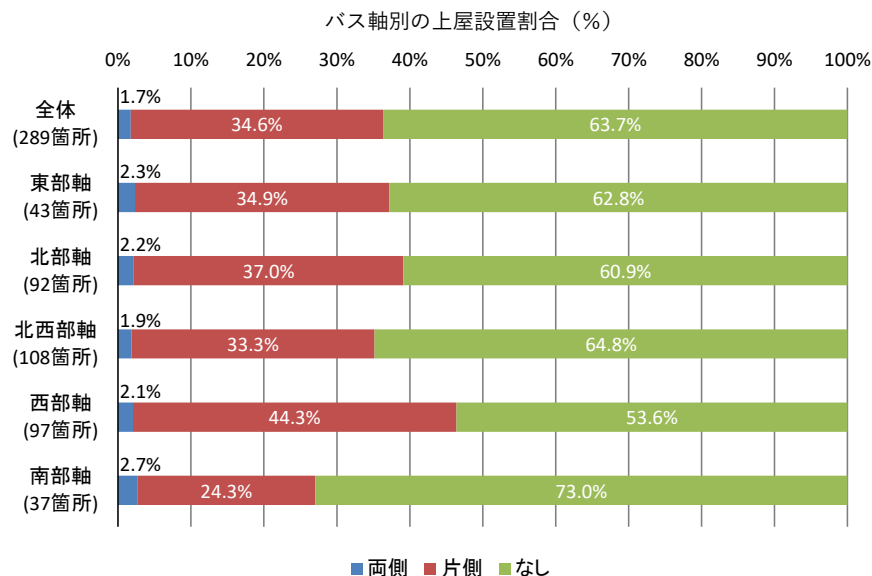


出典：神奈川中央交通（株）提供 バス利用データ（平成28年10月）を基に作成

※乗車人数は、各時間当たりの乗車人数を各時間当たりの便数で除算して算出

■バス停上屋設置状況①…全体で4割弱のバス停に上屋が設置されており、西部軸で最も設置割合が高くなっている

■ バス停上屋設置状況

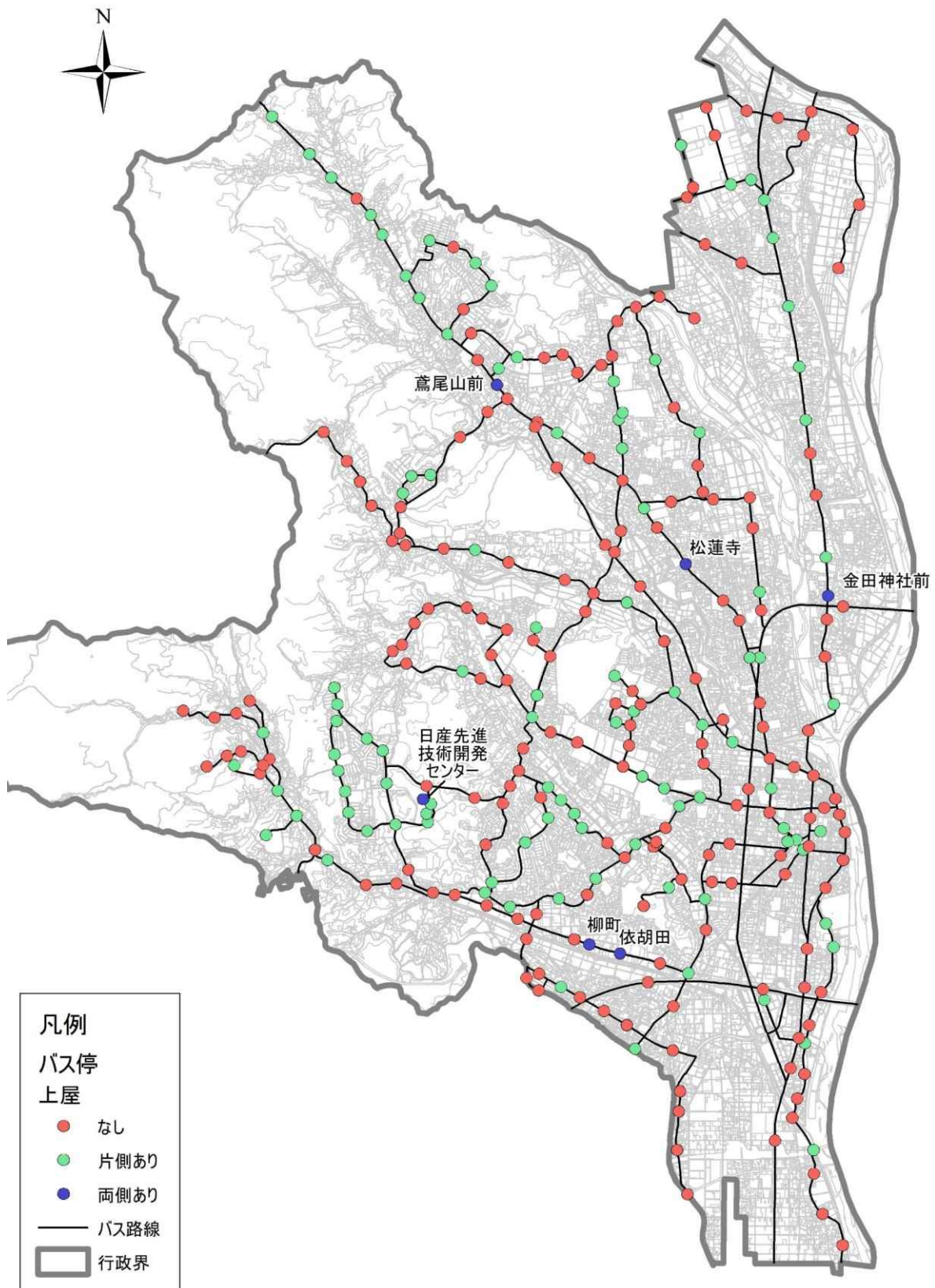


※駅周辺バス停がそれぞれの軸と重複しているため、全体と各軸の合計が一致しない

（令和2年4月1日現在）

■バス停上屋設置状況②…上屋は、中心部、郊外部に点在して設置されている

■ バス停上屋設置状況



(令和2年4月1日現在)

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

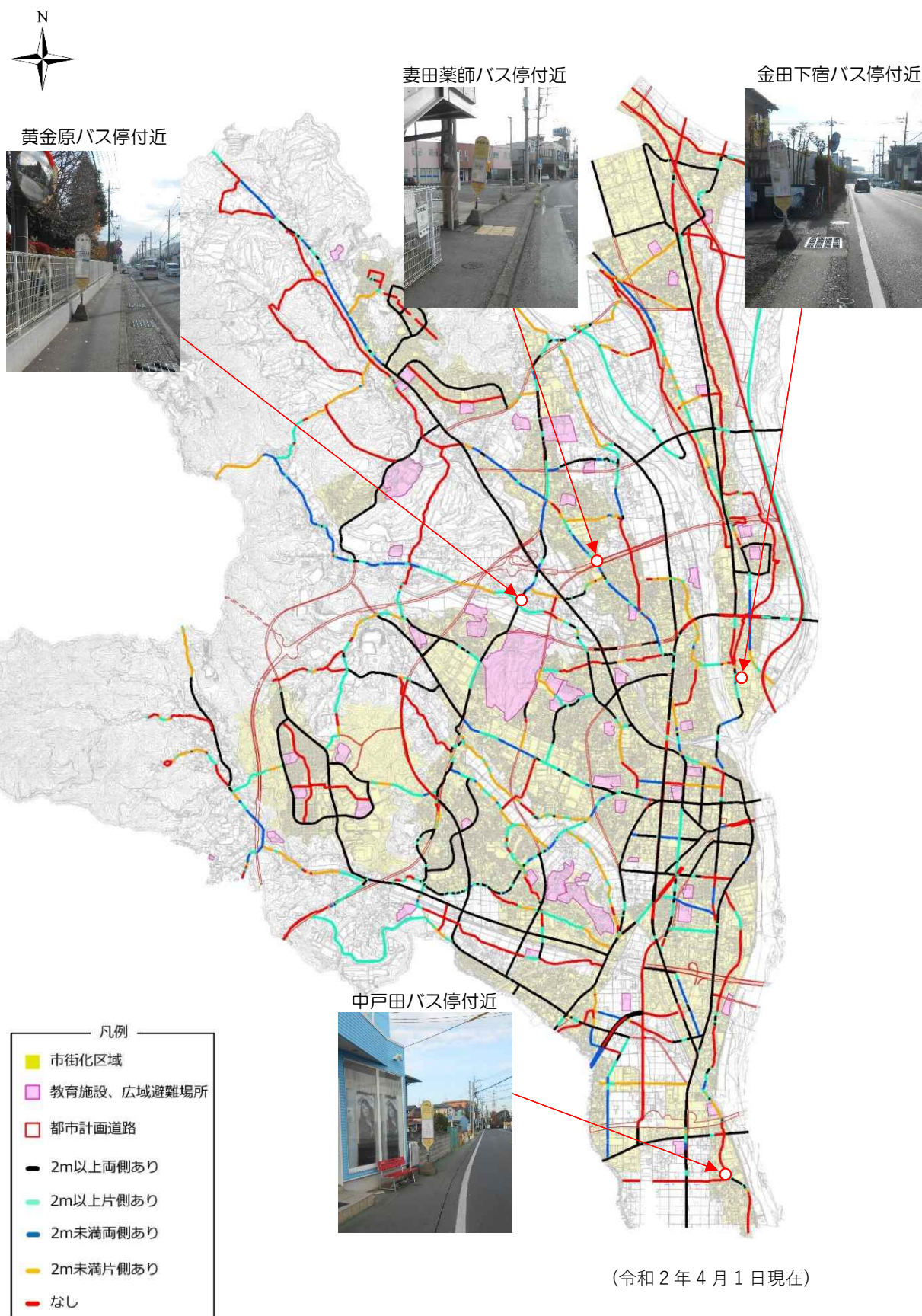
第6章

第7章

公共交通に関する取組

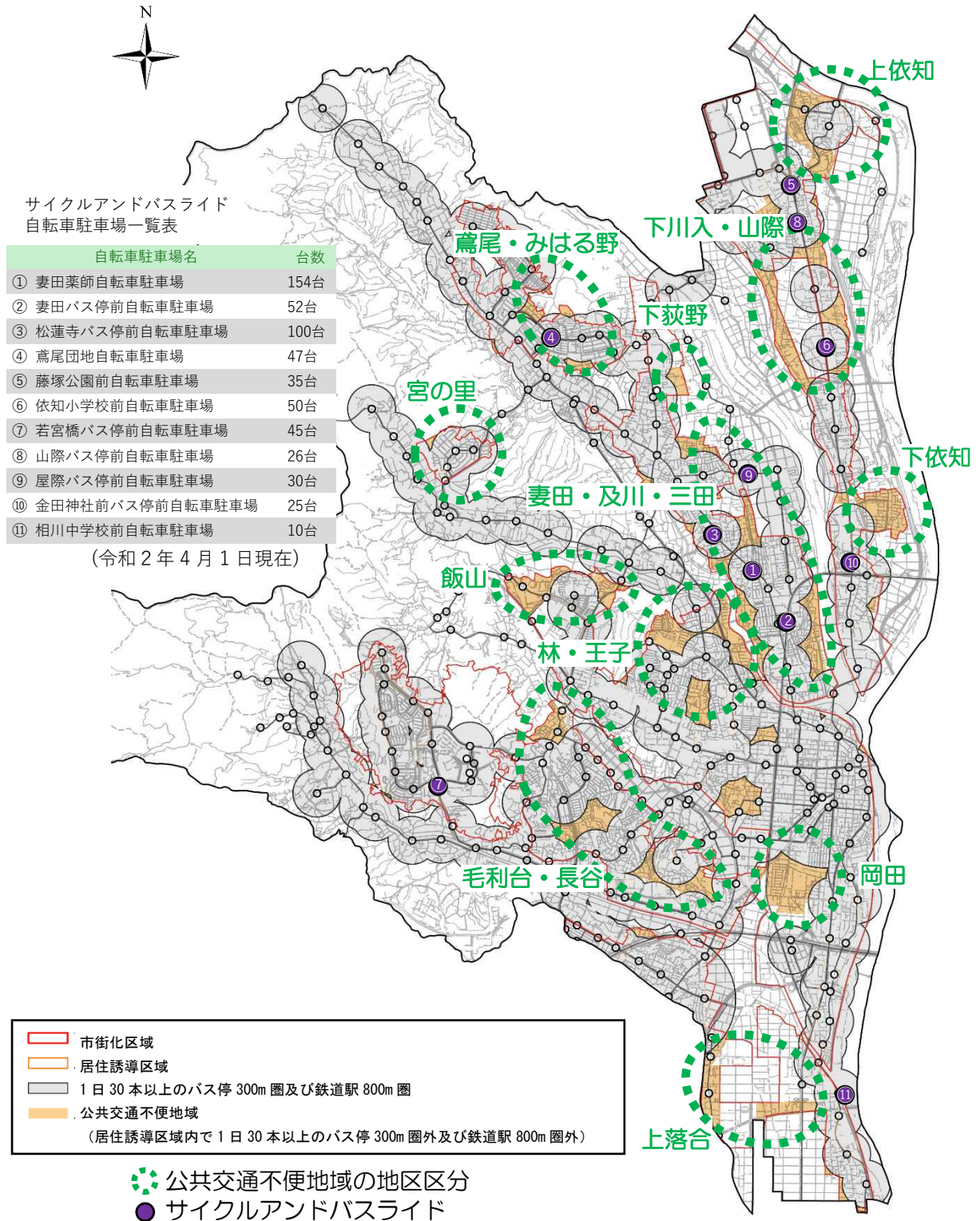
■バス停歩道整備状況…バス停に歩道がない、または歩道が狭い箇所が多く存在する

■ 主な道路の歩道整備状況



■公共交通不便地域・・・市内各地に公共交通不便地域が点在している

■ 公共交通不便地域の状況



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

(2) 駅周辺における公共交通の現状と課題

※ 駅周辺に関する都市機能の現状と課題については第3章参照

都市機能誘導区域として位置付けられる、本厚木駅周辺及び愛甲石田駅周辺における公共交通に関する現状と課題は次のようになっています。

ア 本厚木駅周辺における公共交通の現状と課題

◇本厚木駅周辺の課題

- ・ 駅周辺のバス待ち環境に対する利便性向上
- ・ 駅周辺の歩行空間の拡充

本厚木駅周辺においては、駅直近にバス乗り場が設置されているものの、北口、南口及び厚木バスセンターの3箇所に分散しており、行き先や時間帯によって乗り場も異なるため、初めて訪れた人にとっては分かりづらい状況です。また、本厚木駅北口駅前広場や厚木バスセンターでは、バス待ちスペースが十分に確保されていないため、特に雨天時にはその列が長くなり、鉄道駅利用の歩行者と錯綜する状況にあります。このため、バス待ち環境に対する利便性の向上が課題となっています。

厚木バスセンターでは、多くのバスが発着し利用者も多いことから、ピーク時間帯にはバス降車場所以外での降車があるなど、利用者の利便性や安全性の向上の課題や、バスの待機・転回機能の向上が課題となっています。

中町第2-2地区では、市庁舎を含む複合施設の整備が計画されており、駅周辺の歩行空間の更なる充実が求められています。このため、都市機能誘導区域において、歩行者の回遊性を高め、まちのにぎわいを創出するための取組として、再開発に併せた駅周辺の歩行空間の拡充が課題となっています。

■ 本厚木駅北口及び厚木バスセンターにおけるバス待ちの列の状況

○本厚木駅北口



○厚木バスセンター



イ 愛甲石田駅周辺における公共交通の現状と課題

◇愛甲石田駅周辺の課題

- ・ 駅利用者の乗継利便性向上

愛甲石田駅周辺では、朝夕ピーク時において自動車研究施設等を中心とした通勤や、大学・高校の通学時における駅利用者の集中により、駅舎内が混雑しています。また、駅前広場内のスペースが限られていることから、駅前広場及び周辺道路等が路線バスや自家用車等で混雑していることに加え、企業送迎バス乗り場は駅前から離れたところにあり乗継が不便な状況となっています。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。

このため、駅利用者の乗継利便性の向上が課題となっています。

■ 愛甲石田駅企業送迎バス乗り場におけるバス待ちの列の状況

○企業送迎バス乗り場



(3) 公共交通全体に係る課題

◇公共交通全体に係る課題

- ・ 身近な移動手段となるような公共交通の利用促進への対応
- ・ 誰もが安心・安全に利用できるようなバス利用環境の構築

本市の交通特性をいかし、交通利便性・生活利便性を維持・向上するためには、郊外部に居住する方の通勤や郊外部の企業への通勤にとって、公共交通が身近な移動手段となるよう、公共交通の利用促進への対応が課題となっています。

また、前項までの現状と課題を踏まえ、公共交通利用者の誰もが安心・安全に利用できるバス利用環境の構築が課題となっています。

3 公共交通に関する施策

(1) 課題と施策

前項での分析を踏まえ、本市における公共交通に関する課題と施策を次のように整理します。

課題	施策
○将来、人口減少によりバス利用者が少なくなった場合、バス路線・サービスが維持できなくなることが懸念される。 ○北西部軸・西部軸において、混雑度の増大や旅行速度の低下が生じており、定時性・速達性の向上が課題となっている。 ○北西部軸・西部軸において、朝夕ピーク時におけるバス輸送力の強化及び効率化が課題となっている。 ○誰もが利用しやすいバスサービスの提供が必要である。	施策3-(1) 快適なバスサービスの提供による バス利用者数の維持・向上
○東部軸・北部軸・北西部軸・南部軸において、バス停付近に歩道のない区間や歩道が狭い箇所におけるバス待ち環境の改善が課題となっている。 ○市内のバス停全体に占める上屋の設置割合は約4割弱にとどまっていることから、バス待ち環境の改善が課題となっている。	施策3-(2) バス停におけるバス待ち環境の向上
○公共交通利便性強化路線から外れる公共交通不便地域において、最寄りのバス停までアクセスしづらいことが課題となっている。	施策3-(3) 公共交通不便地域での移動手段の確保
○生活利便施設が不足している地域があるほか、既存生活利便施設の撤退により人口減少の加速、バス路線の維持が困難になることが懸念される。	施策3-(4) 公共交通と連携した生活利便性の向上
○本厚木駅、愛甲石田駅周辺においては、バス待ち環境の向上や、乗継利便性の向上が課題となっている。 ○本厚木駅周辺の都市機能誘導区域においては、再開発に併せて歩行者の回遊性やにぎわい向上の取組が求められている。	施策3-(5) 都市機能誘導区域内での再開発に併せた駅周辺の交通環境の向上
○身近な移動手段となるような公共交通の利用促進への対応が課題となっている。 ○誰もが安心・安全に利用できるようなバス利用環境の構築が課題となっている。	施策3-(6) 公共交通全体の利用促進

◇具体的な数値目標や達成状況の検証方法については、「第7章2目標値」に記載

(2) 施策の展開

課題と施策の関係を踏まえ、本計画の基本方針である「双方向のバス路線をいかし、利便性を維持・向上する」に向けた施策を、次のように定めます。

基本方針	施策	公共交通に関する施策の体系
基本方針3 双方向のバス路線をいかし、利便性を維持・向上する	施策3-(1)	施策3-(1)-①鉄道駅までのバス路線の維持及び強化
		施策3-(1)-②バス優先施策の実施
		施策3-(1)-③連節バスの新規路線導入
		施策3-(1)-④バリアフリー環境の整備
	施策3-(2)	施策3-(2)-①バス待ち環境の改善・整備（上屋・ベンチ）
		施策3-(2)-②バス待ち環境の改善・整備（歩道拡幅等）
	施策3-(3)	施策3-(3)-①コミュニティ交通の導入
		施策3-(3)-②サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備
	施策3-(4)	施策3-(4)-①地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導
		施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
	施策3-(5)	施策3-(5)-①本厚木駅北口駅前広場の再整備
		施策3-(5)-②厚木バスセンターの再整備
		施策3-(5)-③愛甲石田駅における交通環境の改善
		施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
	施策3-(6)	施策3-(6)-①公共交通利用促進策の推進

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

(3) 目標を達成するために行う事業・実施主体

各施策において実施する事業は次のとおりです。なお、各事業は、おおむね短期（令和3～8年）、中期（令和9～14年）、長期（令和15～22年）に区分して進めていきます。

施策（1） 快適なバスサービスの提供によるバス利用者数の維持・向上

①鉄道駅までのバス路線の維持及び強化

将来にわたる居住誘導区域及び都市機能誘導区域における人口密度の維持・向上及び郊外部の企業、大学等への通勤通学のため、公共交通利便性強化路線について、交通事業者と連携しながら路線バスの運行系統や運行本数の維持・強化を図ります。

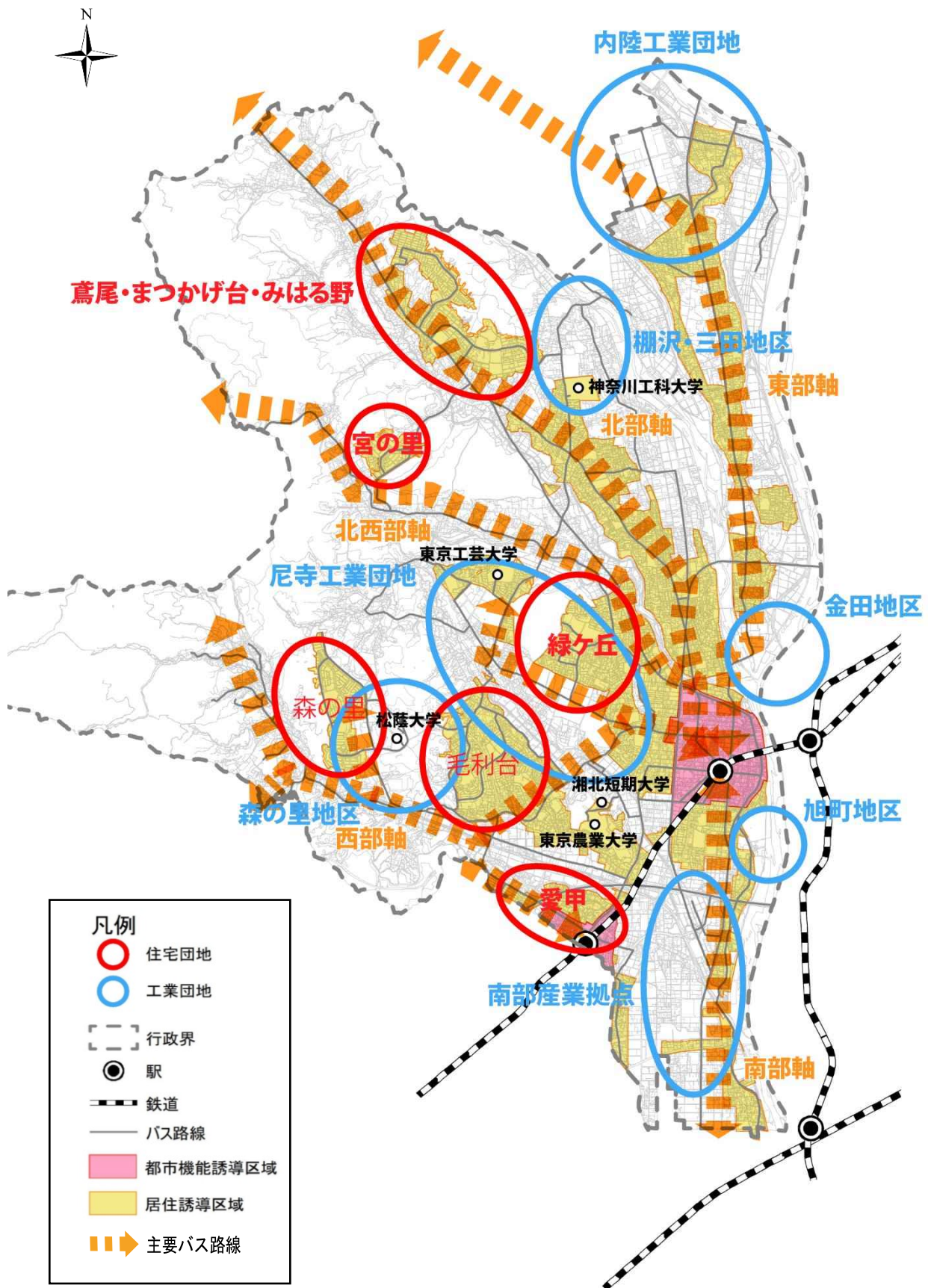
■施策3-（1）-①鉄道駅までのバス路線の維持及び強化の概要

施策名	施策3-（1）-①鉄道駅までのバス路線の維持及び強化
実施事業	バス運行系統・運行本数の維持・強化
実施対象エリア	公共交通利便性強化路線
実施主体	市・交通事業者

■施策3-（1）-①鉄道駅までのバス路線の維持及び強化の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■公共交通事業者との連携によるバス運行系統・運行本数の維持・強化				

■ 主要バス路線と住宅団地、工業団地等の位置図



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

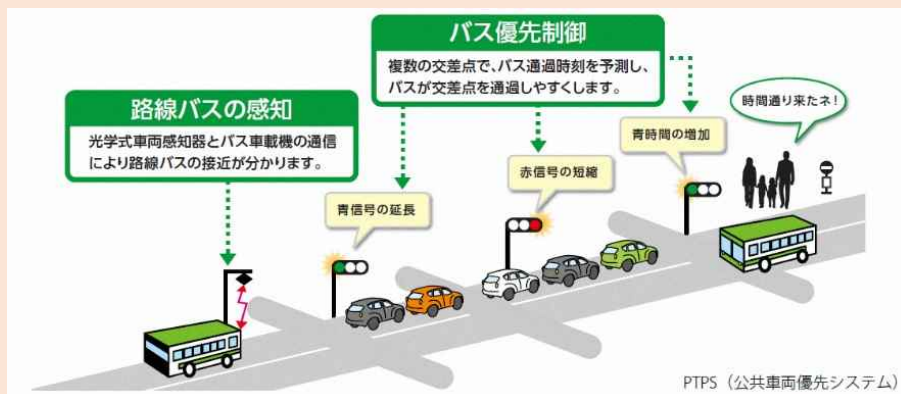
第6章

第7章

公共交通に関する取組

②バス優先施策の実施

北西部軸沿線には宮の里地区、緑ヶ丘地区に、西部軸沿線には森の里地区、毛利台地区、愛甲地区等にまとまった住宅団地が形成されています。また、北西部軸には尼寺工業団地や大学などが、西部軸には森の里地区に工業団地が集積し、朝夕ピーク時において道路混雑が発生することから、旅行速度の低下が生じています。このため、これらのバス軸でのバスの定時性・速達性を向上させるため、北西部軸（市道水引水野線等）及び西部軸（市道愛甲長谷線）において、PTPSの導入やバス優先レーンの整備等のバス優先施策を実施します。



■ PTPS（公共車両優先システム）イメージ



■ バス優先レーンイメージ（大阪市内）

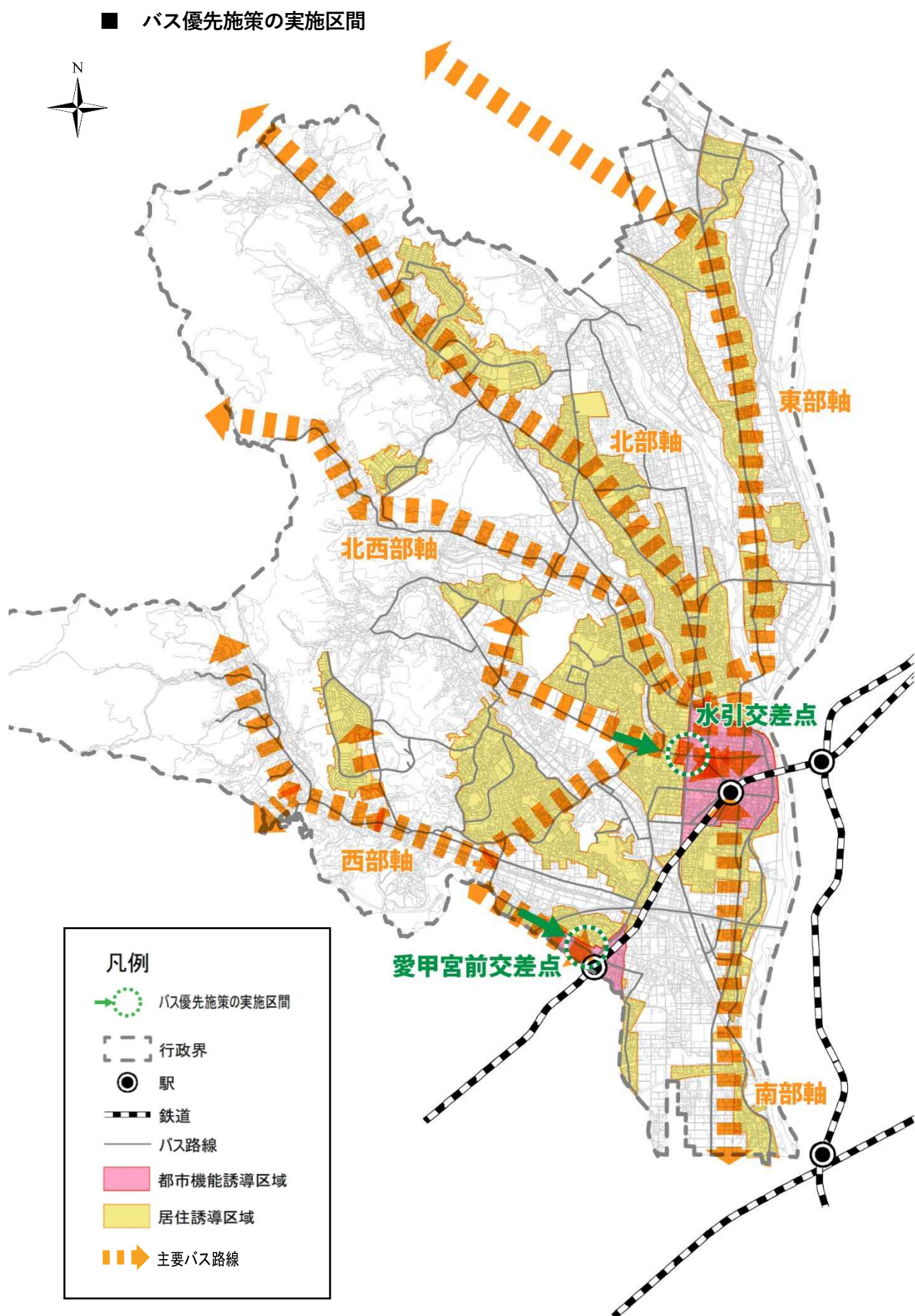
出典：国土交通省ウェブサイト

■施策3-(1)-②バス優先施策の実施の概要

施策名	施策3-(1)-②バス優先施策の実施
実施事業	P T P S の導入、バス優先レーン等の整備
実施対象エリア	公共交通利便性強化路線 ・北西部軸（市道水引水野線等：水引交差点及び周辺区間） ・西部軸（市道愛甲長谷線：愛甲宮前交差点及び周辺区間）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通管理者・交通事業者

■施策3-(1)-②バス優先施策の実施の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■ P T P S の導入、バス優先レーン等の整備（2箇所）				



③連節バスの新規路線導入

本市では、駅から郊外部におけるバス輸送力強化策の一環として、厚木バスセンター～厚木アクスト区間（南部軸）及び、厚木バスセンター～神奈川工科大学・松蓮寺区間（北部軸）において、バス利用者の多い朝夕ピーク時において連節バスの運行が行われています。

一方、北西部軸・西部軸は朝夕の通勤通学時に多くの利用者が集中するにもかかわらず、現状は連節バスの運行はありません。そこでバス軸における道路混雑の緩和に対応しつつ、バス輸送効率の向上及び輸送力の増強を図るため、連節バスの新規路線の導入を進めます。

また、南部軸においては、今後ツインシティ大神地区の整備により交通需要の増加が見込まれることから、関連計画や隣接市との連携により連節バスの新規路線の導入を検討します。

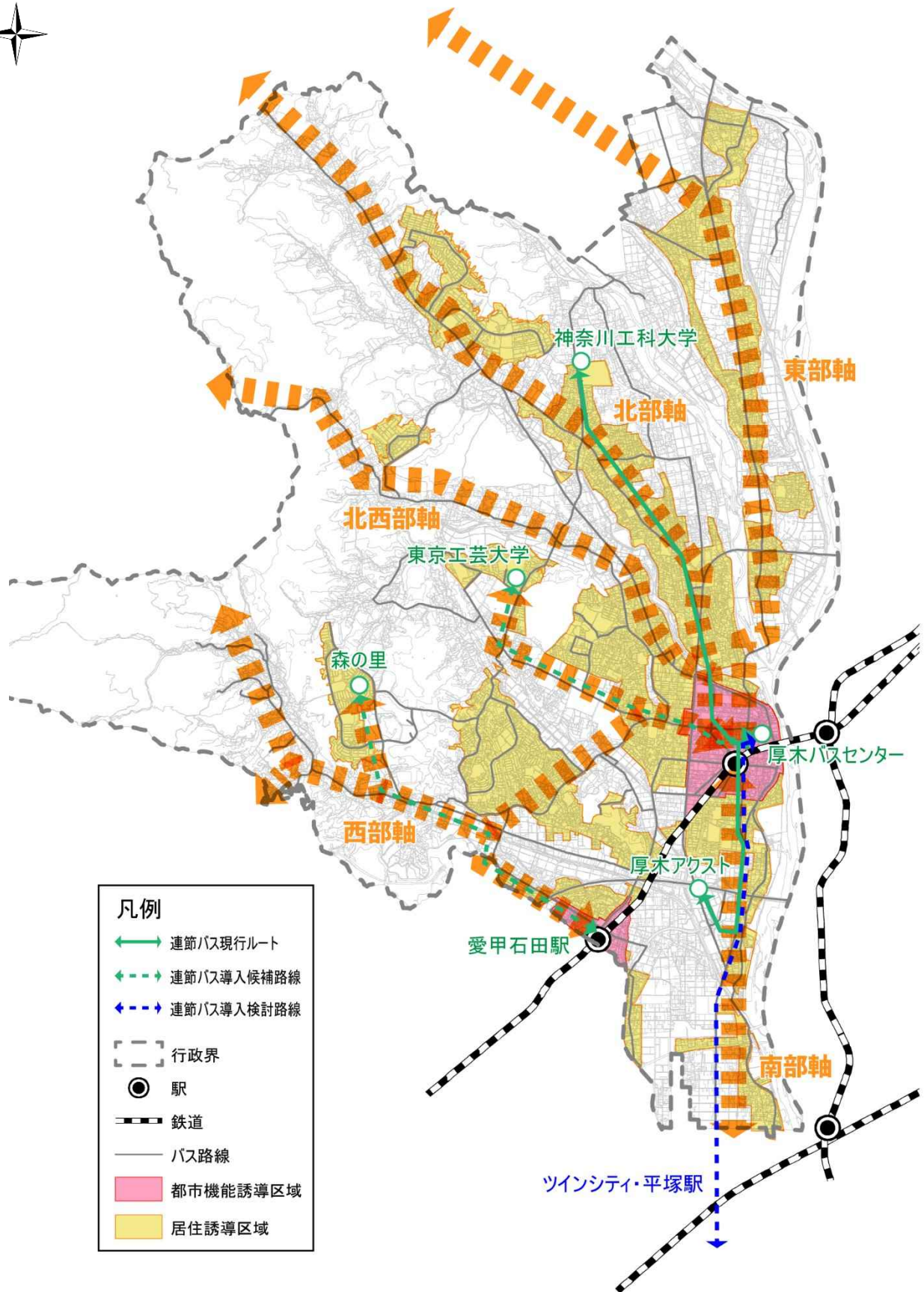


■ 連節バスの新規路線導入（厚木バスセンター）

施策名	施策3-(1)-③連節バスの新規路線導入
実施事業	連節バスの新規路線導入
実施対象エリア	公共交通利便性強化路線（北西部軸・西部軸・南部軸） ○導入候補路線 ・北西部軸：厚木バスセンター～東京工芸大学方面 ・西部軸：愛甲石田駅～森の里方面 ○導入検討路線 ・南部軸：厚木バスセンター～ツインシティ～平塚駅方面
実施主体	市・交通事業者

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■連節バスの新規導入 (厚木バスセンター～東京工芸大学方面)				
■連節バスの新規導入 (愛甲石田駅～森の里方面)				
■連節バスの新規導入 (厚木バスセンター～ツインシティ～平塚駅方面)				

■ 連節バスの新規路線導入区間



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

④ バリアフリー環境の整備

今後、更なる高齢化の進展等を踏まえ、高齢者、障がい者、妊産婦等さまざまな人が安全・快適に移動できるよう、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に要する費用の一部を補助することにより、バリアフリー車両の導入を促進します。

また、スムーズにバスの乗降ができるよう、駅周辺や病院・リハビリ施設等、高齢者の利用が多いバス停等において、車両と歩道のすき間が小さいバリアレス縁石を導入します。



△ノンステップバス



△ユニバーサルデザインタクシー

■ バリアフリー車両の導入促進イメージ



△ 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



△施工前(平均離隔 50 cm) △施工後(平均離隔 10 cm)

■ バリアレス縁石の導入イメージ

■施策3-（１）-④バリアフリー環境の整備の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■バリアフリー車両の導入促進	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ▶	
■バリアレス縁石の導入	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ▶	

施策（２）バス停におけるバス待ち環境の向上

①バス待ち環境の改善・整備（上屋・ベンチ）

本市では、郊外部のバス停においてもバス乗車人員が多い状況となっていますが、市内のバス停全体に占める上屋の設置割合は約４割弱にとどまっています。このため、居住誘導区域・公共交通利便性強化路線でのバスサービス向上のため、生活利便施設の維持・誘導施策とも連携を図りながら、バス利用者が多いバス停やバスの定時性に課題のある路線の上り（駅方面）のバス停に歩道整備と併せて上屋・ベンチを設置し、バス待ち環境の改善に向けた整備を行います。

また、バス停下屋・ベンチの整備の促進や維持管理費用の削減を図るため、広告収入を活用した上屋・ベンチの整備、維持管理方法の導入を検討します。



△ 税務署入口バス停



△ 松蓮寺バス停



△ 広告付きバス停イメージ
（横浜市）



△ ハイグレードバス停※イメージ
（盛岡市）

■ 上屋やベンチが設置されたバス停イメージ

※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バスを快適に待つ環境を確保し、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

■施策3-(2)-①バス待ち環境の改善・整備（上屋・ベンチ）の概要

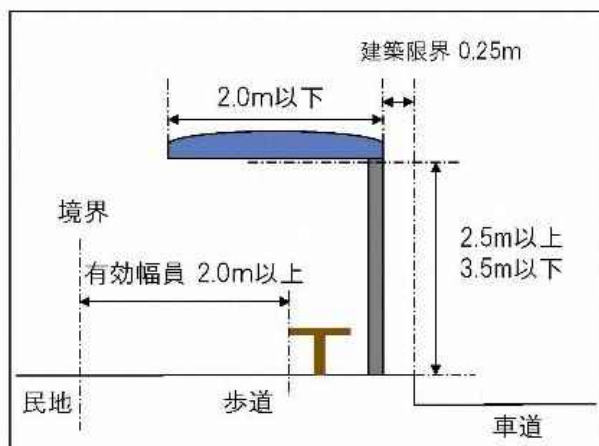
施策名	施策3-(2)-①バス待ち環境の改善・整備（上屋・ベンチ）
実施事業	バス停上屋・ベンチの設置
実施対象エリア	公共交通利便性強化路線の主に上り方向 30 箇所 ・優先設置箇所：4 箇所（妻田薬師・中村入口・三家入口・市立病院前） ・その他の設置箇所：26 箇所 バス乗車人員が 100 人/日を超えるバス停 30 箇所を対象とする。 （起終点を除く）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通事業者

■施策3-(2)-①バス待ち環境の改善・整備（上屋・ベンチ）の実施スケジュール

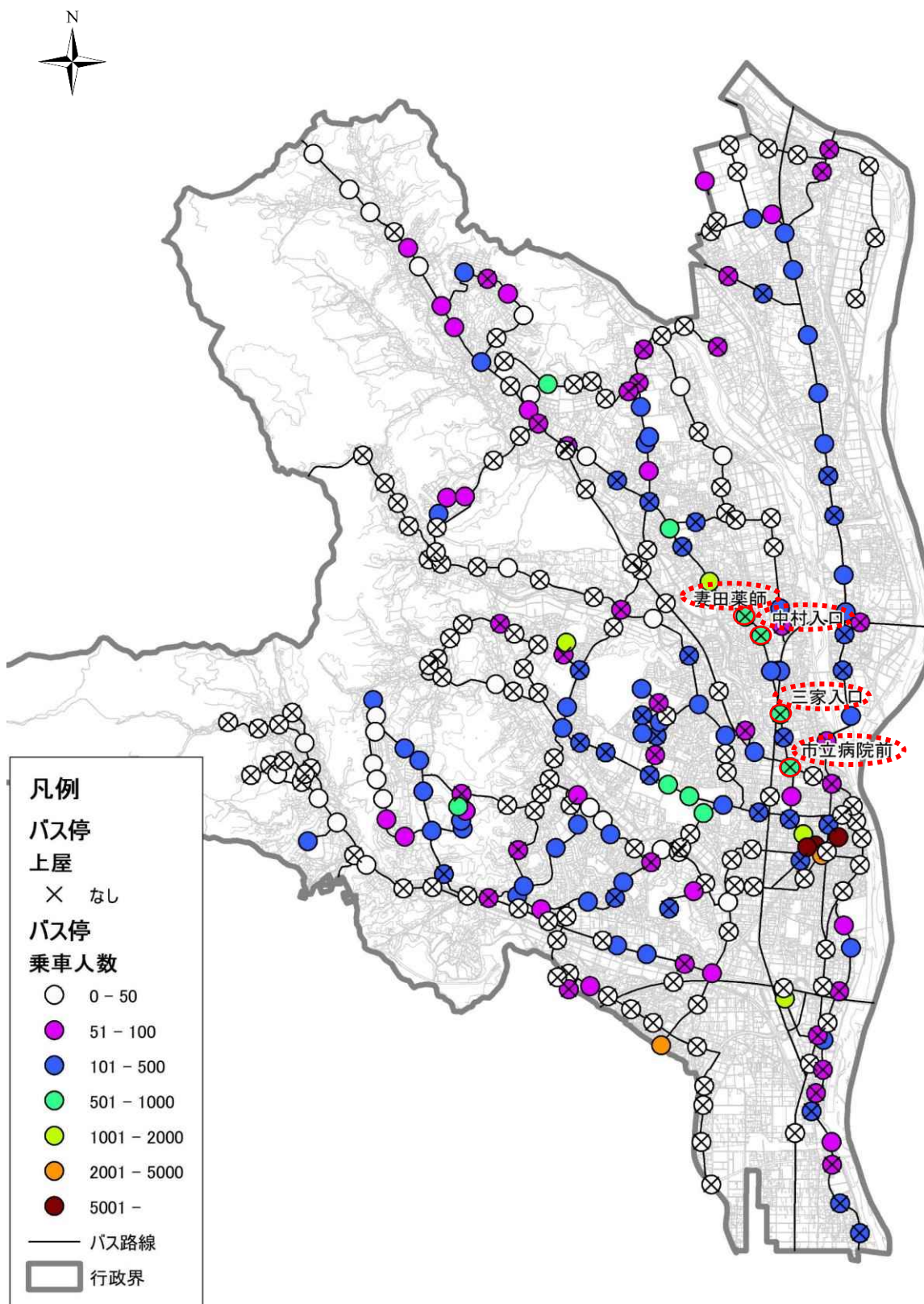
事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■バス停上屋・ベンチの設置 (優先設置箇所 4 箇所)				・バス乗車人員が 500 人/日を超えるバス停（4 箇所）を優先設置箇所とし、10 年以内での整備を目標とする。
■バス停上屋・ベンチの設置 (その他の箇所 26 箇所)				

■本市におけるバス停上屋設置基準（道路占用許可基準）

【道路占用許可基準】



バス停上屋の設置状況



出典：バス停乗車人数は神奈川中央交通（株）提供 バス利用データ（平成 28 年 10 月）を基に作成
上屋設置状況は令和 2 年 4 月 1 日現在

■ 上屋の設置がなく、乗車人数が100人/日を超えるバス停一覧表

NO	バス停	道路名	バス軸	歩道幅員 ※A	備考
1	妻田薬師	市道妻田中荻野線	北部軸	△	
2	中村入口	市道妻田中荻野線	北部軸	○	
3	三家入口	県道43号（藤沢厚木）	北部軸	△	
4	市立病院前	市道本厚木松枝線	北部軸	○	
5	木売場	県道43号（藤沢厚木）	北部軸	△	
6	小田急通り ※B	県道602号（本厚木停車場）	—	○	
7	合同庁舎前	市道水引小野線	北西部軸	○	バスベイ有
8	荻野新宿	市道妻田中荻野線	北部軸	△	
9	金田下宿	県道601号（酒井金田）	東部軸	△	
10	中戸田	市道厚木戸田線	南部軸	×	
11	蓮生寺	国道129号	東部軸	○	
12	市役所入口 ※B	市道本厚木松枝線	北部軸	○	
13	下戸田	市道厚木戸田線	南部軸	×	
14	緑ヶ丘入口	市道緑ヶ丘幹線	北西部軸	○	
15	山王坂上	市道道慶塚東下原線	—	△	
16	中荻原	県道65号（厚木愛川津久井）	東部軸	×	
17	黄金原	市道辻戸室線	北西部軸	△	
18	榎田	市道小野森の里幹線	西部軸	○	バスベイ有
19	緑ヶ丘中央	市道緑ヶ丘幹線	北西部軸	○	
20	追分	国道129号	東部軸	○	
21	清水	市道水引小野線	—	○	
22	中町四丁目 ※B	市道本厚木田村町線	—	○	
23	愛坪	市道厚木戸田線	南部軸	○	
24	子合	市道妻田中荻野線	北部軸	○	
25	緑ヶ丘	市道 E-225	北西部軸	×	
26	小金	市道辻戸室線	北西部軸	○	バスベイ有
27	糞屋前	市道妻田中荻野線	北部軸	△	
28	穴口橋	県道60号（厚木清川）	北西部軸	○	
29	金田	県道601号（酒井金田）	東部軸	△※C	バスベイ有
30	古松台入口	市道四辻上古沢線	北西部軸	○	

※A 2m以上歩道あり：○ 2m未満の歩道あり：△ 歩道なし：×

※B 乗車人数の多い下り方向のバス停を対象

※C 神奈川県で道路拡幅事業中

※歩道整備箇所(歩道幅員が2m未満又は歩道なし) 施策3-(2)-②参照

詳細な現地確認等により、歩道整備箇所が変更となる場合があります。

第1章

第2章

第3章

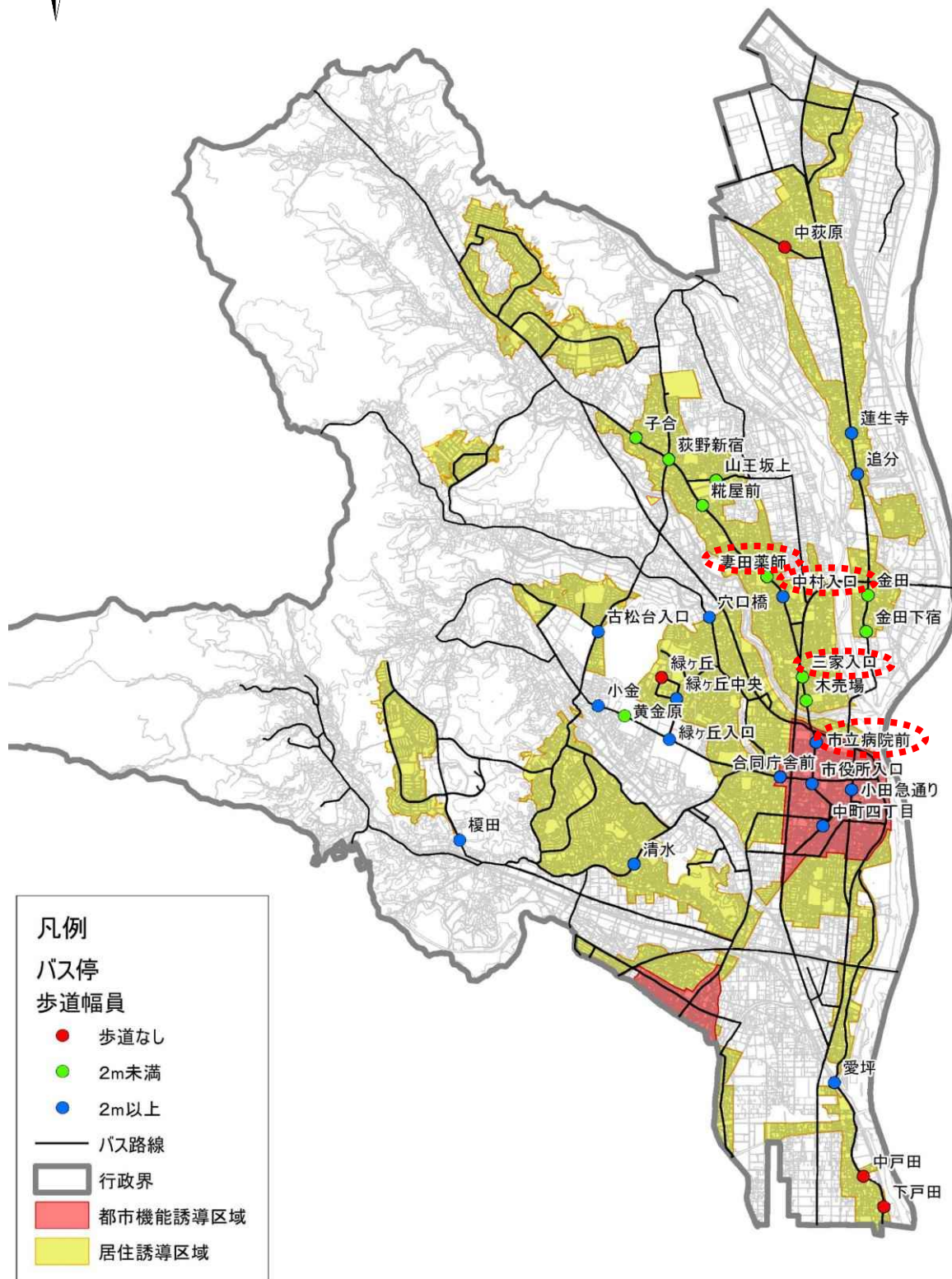
第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組



②バス待ち環境の改善・整備(歩道拡幅等)

東部軸・北部軸・北西部軸・南部軸等のバス停付近においては、歩道が無い又は歩道が狭く歩行者とバス利用者の錯綜が生じている場所があります。このため、道路整備の進捗に併せてバス停付近の歩道拡幅の整備を行うとともに、民地等の活用によるバス停スペースの確保を行い、バス待ち環境の改善に向けた整備を行います。

また、道路整備の進捗に併せ、公共交通利便性強化路線においてバスの定時性向上のために、バスベいの整備を行っていきます。



△世田谷区 深沢坂上バス停



△東村山市 浄水場北バス停

〔市立保育園新築の際に、土地の提供を打診してバスまちスペースを確保〕

〔マンションの使用していない駐車スペースにバス停と待合スペースを確保〕

出典：国土交通省関東運輸局交通政策部 「バスまち環境の改善に向けて」

■ 民地等を活用したバス停スペースの確保イメージ



△ 上高坪バス停



△ 厚木高校前バス停

■ バスベいの整備イメージ

■施策3-(2)-②バス待ち環境の改善・整備（歩道拡幅等）の概要

施策名	施策3-(2)-②バス待ち環境の改善・整備（歩道拡幅等）
実施事業	・バス停上屋設置基準を踏まえ、上屋の設置に必要な有効幅員2 m以上を確保 ・道路整備の進捗に併せたバス停付近の歩道拡幅整備 ・民地等を活用したバス停スペースの確保 ・バスベイの整備
実施対象エリア	【歩道拡幅整備・民地の活用】 公共交通利便性強化路線の乗車人数が100人/日を超えるバス停で歩道幅員が2 m未満のバス停 ・東部軸：金田下宿バス停・中荻原バス停 ・北部軸：妻田薬師バス停・三家入口バス停・木売場バス停 荻野新宿バス停・糺屋前バス停・山王坂上バス停 ・北西部軸：黄金原バス停・緑ヶ丘バス停 ・南部軸：中戸田バス停・下戸田バス停 【バスベイの整備】 公共交通利便性強化路線
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通事業者
備考	県道については、道路整備の進捗に併せ、バス停付近の歩道拡幅整備を要望する。

■施策3-(2)-②バス待ち環境の改善・整備（歩道拡幅等）の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■道路整備の進捗に併せた歩道拡幅整備	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	▶
■民地を活用したバス停スペースの確保	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	
■バスベイの整備	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	

施策（3）公共交通不便地域での移動手段の確保

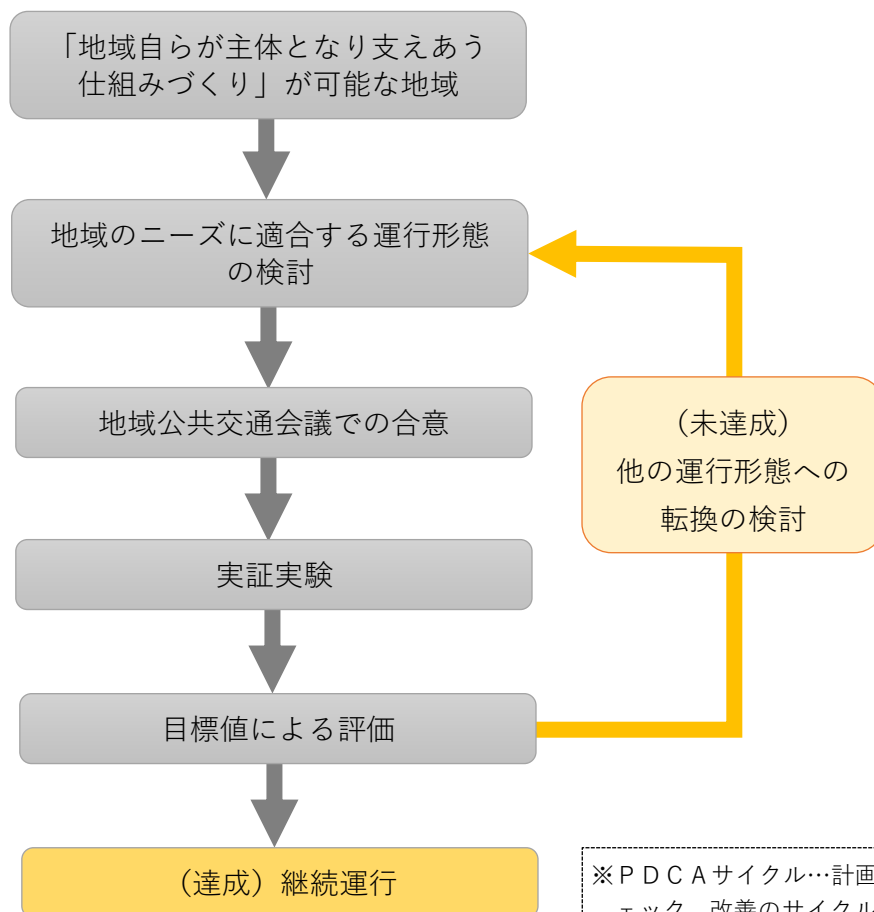
①コミュニティ交通の導入

公共交通不便地域（居住誘導区域内で1日30本以上のバス停から300m圏外、鉄道駅から800m圏外）周辺において、日常生活の移動に不便を感じる方に対し、最寄りバス停や商業施設等までの移動手段を確保するため、地域生活拠点に位置付けられたエリアを中心にコミュニティ交通を導入します。

また、乗合型（定時定路線型・デマンド運行システム等）のコミュニティ交通の導入が困難な地域については、タクシー運賃助成の拡充などタクシーを活用したコミュニティ交通の導入を検討します。

コミュニティ交通の導入に当たっては、地域自らが主体となり積極的に取り組んでいくことが重要です。そのため、導入に当たっては実証実験等を行うことで、「地域自らが主体となり支えあう仕組みづくり」の可能性や、地域特性や住民ニーズに適合する運行形態について検証します。さらに、事業の継続や全市域での展開には事業費の増大が懸念されることから、運行における目標値を地域と共有し、その目標に達しない場合には運行の取り止めや、他の方法への転換を検討するなど、目標を明確にした上で運行します。

■ コミュニティ交通の導入に係るPDCAサイクル※

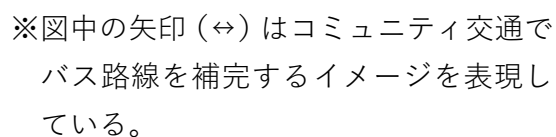


※PDCAサイクル…計画の策定、実行、チェック、改善のサイクルを言います。指標の達成状況を踏まえ、改善を検討し、次の計画につなげます。



公共交通に関する取組

公共交通に関する取組

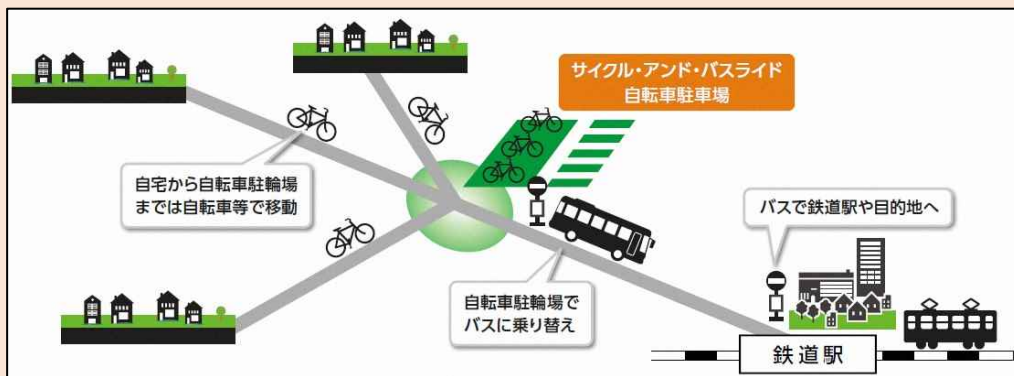


②サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備

本市では、自宅からバス停まで自転車でのアクセスを確保するため、妻田薬師バス停等11箇所においてサイクルアンドバスライド自転車駐車場が整備されています。

今後は、生活利便施設の維持・誘導施策やコミュニティ交通の導入施策等と連携を図りながら、自転車利用が見込まれる通勤通学者が多い公共交通不便地域から、公共交通利便性強化路線のバス停まで自転車でアクセスすることが可能となるようサイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備を行います。地域生活拠点周辺で整備する場合には、スーパーマーケット等が隣接するバス停付近を中心に整備を行います。

また、整備にあたっては、サイクルアンドバスライド自転車駐車場の周辺道路について、自転車が安全に走行できる環境を考慮します。



△ 妻田薬師バス停



△ 鳶尾団地バス停

■ サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備イメージ

■施策3-(3)-②サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備の概要

施策名	施策3-(3)-②サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備
実施事業	サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備
実施対象エリア	・公共交通不便地域からアクセス可能となる公共交通利便性強化路線及び地域生活拠点 ・通勤通学者の多い地域 ・始発バス停付近の地域
実施主体	市・民間事業者・住民
備考	コンビニエンスストア等生活利便施設の誘導と連携して行う。自然発生的な駐輪場の活用についても検討を行う。

■施策3-(3)-②サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備（地域生活拠点内に未設置箇所4箇所）				・ 地域生活拠点内に未設置の4箇所を優先的に整備する。
■サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備（その他の箇所3箇所）				

施策（４）公共交通と連携した生活利便性の向上

①地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導

本市では、郊外住宅地においてもバスの運行本数が比較的多く、交通利便性は高くなっています。しかし、郊外部から日常的な買い物や通院などで本厚木駅・愛甲石田駅までバスで出かけるには距離があります。そこで、双方向にバスが行き交う公共交通網をいかし、気軽に買い物などに出かけられるよう、各軸に地域生活拠点を位置付けました。

北部軸・北西部軸・西部軸における地域生活拠点では、既存の商業施設や医療施設等を維持します。特に商業施設の維持については、バスを利用することで買い物券等のインセンティブが付与されるなど、公共交通の利用と地域の商業施設の利用を促す施策を検討します。

一方、商業施設が十分に立地していない東部軸においては、地域生活拠点において商業施設や診療所などの医療施設を誘致しつつ、コミュニティ交通の拠点としても機能させることで、依知地域における生活利便性を高めます。

南部軸については地域生活拠点が、居住誘導区域から外れているため、居住地からの移動手段を検討するなど、商業施設のアクセス向上を図ります。

なお、北部軸、北西部軸、西部軸の地域生活拠点は、バス路線が市街化調整区域まで伸びているため、既存の集落からもバスでのアクセスが容易です。そのため、市街化調整区域を始めとする居住誘導区域外の生活利便性を補完することが可能となります。

■施策３－（４）－①地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導の概要

施策名	施策３－（４）－①地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導
実施事業	・生活利便施設の立地促進 ・商業施設、診療所などの医療施設の維持（交通事業者と連携した経営面での支援） ・コミュニティ交通の拠点形成
実施対象エリア	地域生活拠点

事業例：コミュニティバスの乗継場所、スーパーマーケット等の複合施設

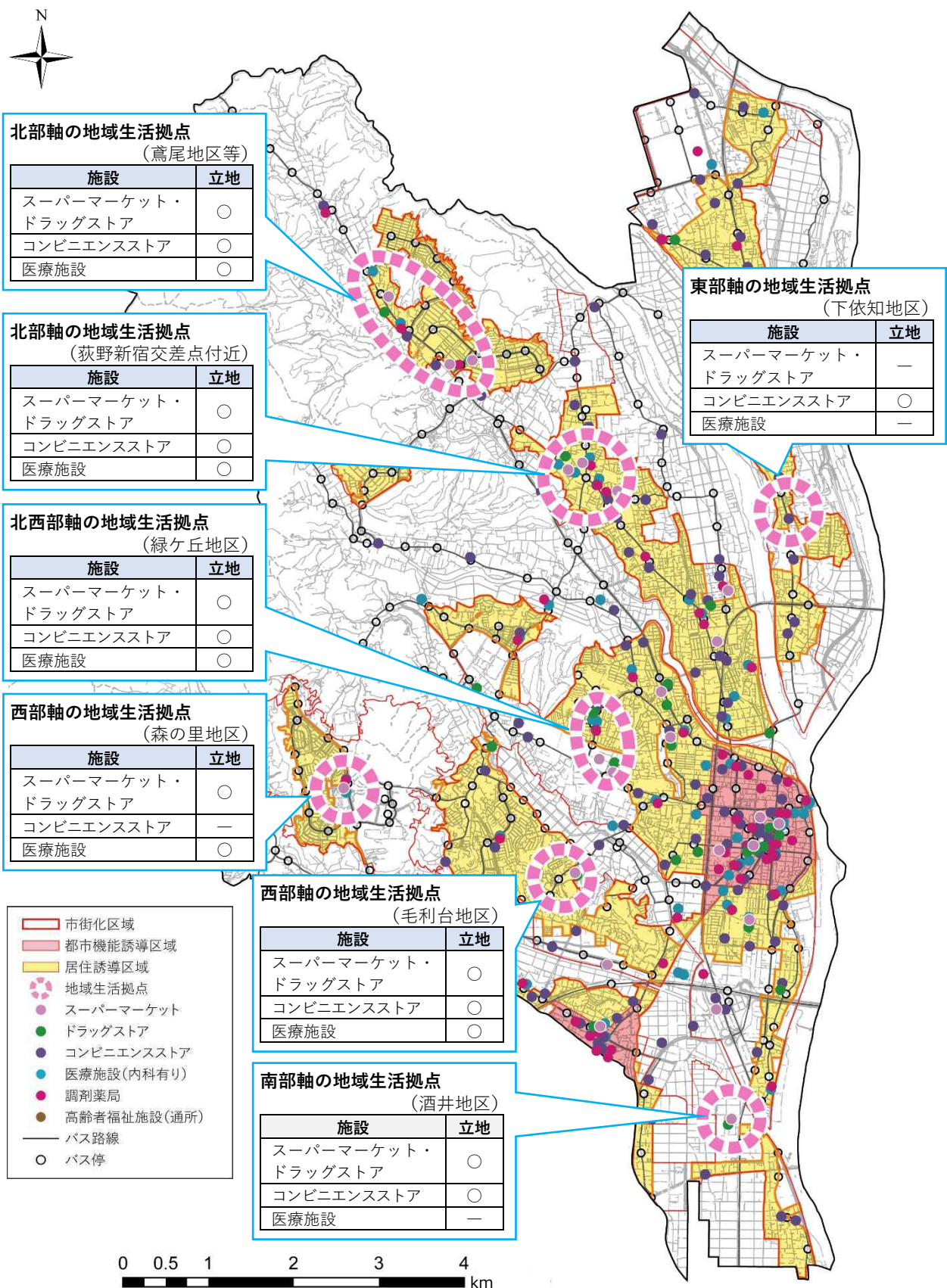
小諸市では、交流施設、福祉施設、交通施設、商業施設からなる「複合型中心拠点誘導施設」の整備事業が進められています。

同施設には、小諸市が運営するデマンド型コミュニティバス事業「こもろ愛のりくん」のコールセンターが設置され、乗継場所として利用者の利便性向上を図ることが目指されています。



出典：小諸市複合型中心拠点誘導施設の概要（令和２年１０月）

■ 地域生活拠点における生活利便施設の立地状況



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

②バス路線上の生活利便性の維持・向上

地域生活拠点のほか、公共交通利便性強化路線では、スーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの商業施設を始めとする生活利便施設の誘致を図っていきます。その際、コミュニティ交通の拠点やサイクルアンドバスライド自転車駐車場が設置されるバス停に施設を誘致することは、公共交通不便地域の生活利便性の向上にもつながります。

また、居住誘導区域内はもとより、居住誘導区域外（主に市街化調整区域）の住宅地・集落においても、バス停近くにおける生活利便施設の維持・誘導を図ることで、生活利便性を高めていきます。

居住誘導区域内においても依知地域の一部や宮の里地区のように商業施設や診療所等の医療施設等を徒歩やバスで利用しにくいエリアがあります。住宅団地では住居専用用途であるために商業施設等が立地しにくい場合がありますが、地域住宅団地再生事業や居住環境向上用途誘導地区の活用による用途緩和なども検討します。

また、市街化調整区域においては、コンビニエンスストアを中心とした既存の商業施設や診療所等の医療施設の維持を図りながら、不足する施設の誘導を図っていきます。それとともに、既存施設において生活サービスを付与し、高機能化を図っていくことも検討します。

■施策3 - (4) -②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要

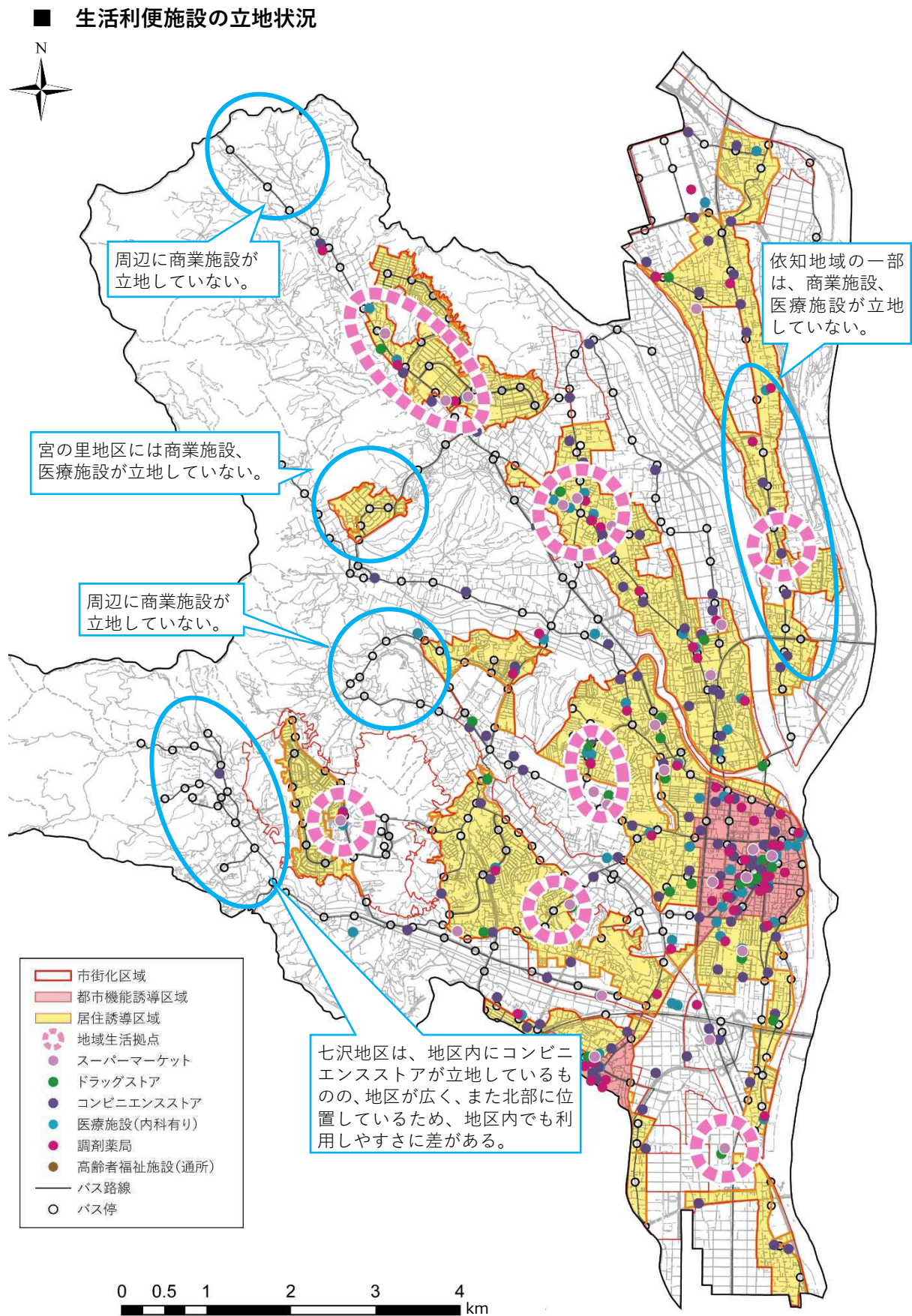
施策名	施策3 - (4) -②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域（宮の里地区など） 居住誘導区域外（主に市街化調整区域）

事業例：コンビニエンスストアのイートインスペースを活用したバス待ち空間

横浜市南区にあるコンビニエンスストアでは、横浜市交通局と連携し、店内のイートインスペースを市営バスの待合スペースとして開放しています。

さらに、タブレット端末をバス接近表示器として設置し、快適なバス待ち空間を形成しています。





第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

施策（５）都市機能誘導区域内での再開発に併せた駅周辺の交通環境の向上

①本厚木駅北口駅前広場の再整備

本厚木駅周辺のバス乗り場は北口、南口及び厚木バスセンターの3箇所に分散しており、初めて利用する人にとっては分かりづらい状況です。また、本厚木駅北口駅前広場では、バス待ちスペースが十分に確保されていないことから、特に雨天時において鉄道駅利用の歩行者と錯綜する状況にあります。そのため、通勤通学時におけるバス待ち環境に対する利便性向上への対応が課題となっています。

このため、北口周辺の再開発と併せ、本厚木駅北口駅前広場の再整備として、バス、タクシーが利用しやすいよう、乗り場の増設や案内表示の整備を進めます。

■施策3-（５）-①本厚木駅北口駅前広場の再整備の概要

施策名	施策3-（５）-①本厚木駅北口駅前広場の再整備
実施事業	本厚木駅北口駅前広場の乗り場再整備 ・乗り場の増設 ・乗り場案内表示の整備 等
実施対象エリア	都市機能誘導区域（本厚木駅周辺）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通事業者
備考	北口周辺の再開発と併せた整備を行う。

■施策3-（５）-①本厚木駅北口駅前広場の再整備の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■本厚木駅北口駅前広場の再整備				

②厚木バスセンターの再整備

厚木バスセンターは、北口駅前広場のバス停同様、初めて利用する人にとっては分かりづらい状況であり、多くのバスが発着することから、利用者の利便性や安全性の向上や、バスの待機・転回機能の向上が課題となっています。

このため、中町第2-2地区周辺整備事業において計画されている厚木バスセンターの再整備と併せて、バスの乗降車場所の拡充・バス待ち環境の改善・わかりやすい案内情報の提供等を行います。



■ 厚木バスセンターの再整備イメージ

[資料:厚木市複合施設等整備基本計画(令和2年1月)]

■施策3-(5)-②厚木バスセンターの再整備の概要

事業名	施策3-(5)-②厚木バスセンターの再整備
実施事業	厚木バスセンターの再整備（中町第2-2地区周辺整備事業） ・バスの乗降車場所の拡充 ・バス待ち環境の改善 ・案内情報の提供 等
実施対象エリア	都市機能誘導区域（本厚木駅周辺）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通事業者
備考	中町第2-2地区周辺整備事業と併せた整備を行う。

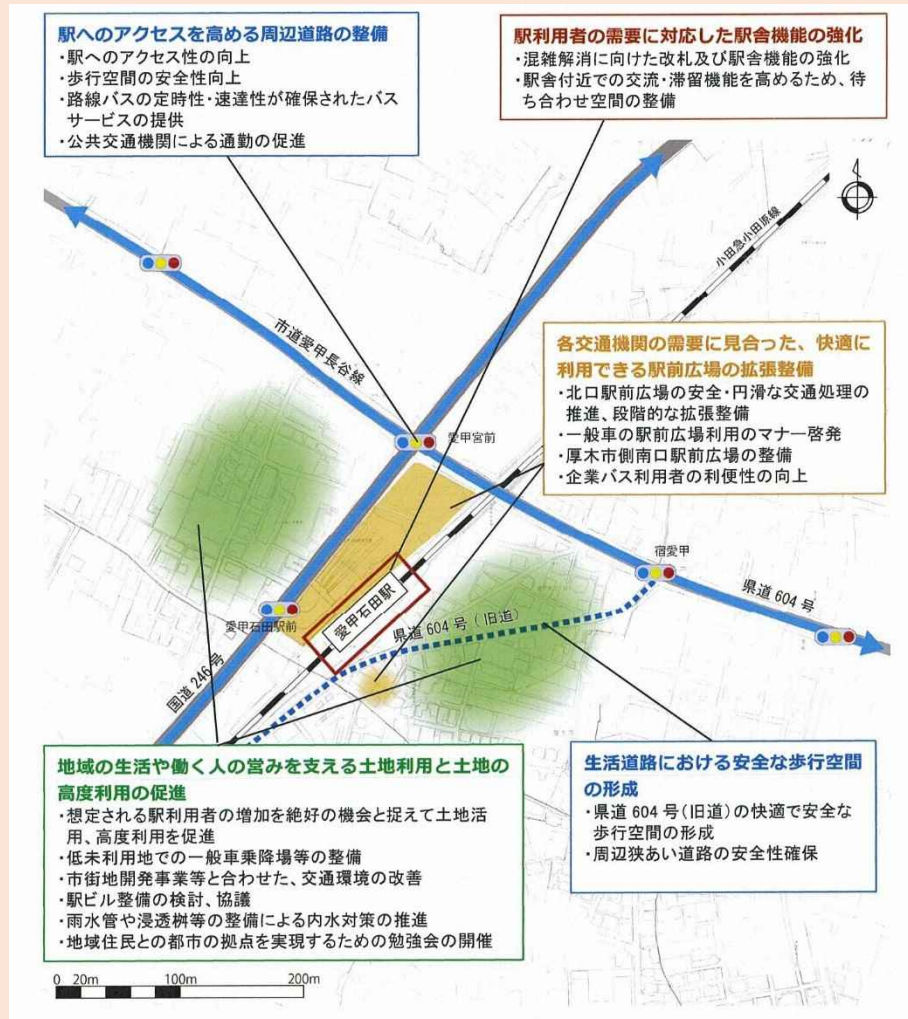
■施策3-(5)-②厚木バスセンターの再整備の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■厚木バスセンターの再整備（中町第2-2地区周辺整備事業）				

③愛甲石田駅における交通環境の改善

愛甲石田駅においては、朝夕ピーク時における自動車研究施設等を中心とした通勤や通学時の駅利用者による駅舎・駅前広場内等の混雑や、駅前広場から離れたところにある企業送迎バス乗り場までの乗継利便性向上が課題となっています。

このため、愛甲石田駅利用者の需要に対応した利用しやすい駅舎へ改修するため鉄道事業者と連携を図るとともに、各交通手段の需要に見合った駅前広場の拡張整備や、歩行者の安全性を確保するために歩行空間の整備を行います。



■ 愛甲石田駅の交通環境改善イメージ

[資料:愛甲石田駅周辺交通環境整備構想策定業務(令和元年3月)]

■施策3-(5)-③愛甲石田駅における交通環境の改善の概要

事業名	施策3-(5)-③愛甲石田駅における交通環境の改善
実施事業	愛甲石田駅周辺の交通環境の改善 ・各交通手段の需要に見合った駅前広場の拡張整備 ・歩行者の安全性を確保するための歩行空間の整備 ・駅舎の拡張 ・改札口の増設 ・ホームへの昇降設備の増設 等
実施対象エリア	都市機能誘導区域（愛甲石田駅周辺）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。

■施策3-(5)-③愛甲石田駅における交通環境の改善の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■愛甲石田駅周辺の交通環境の改善				

④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備

本厚木駅周辺においては、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、都市機能誘導区域において歩行者の回遊性を高め、まちのにぎわいを創出するためには、駅周辺の歩行空間の拡充が課題となっています。

このため、気軽に訪れ、誰もが歩きやすく、安心して安全に回遊したりくつろいだりできる快適な歩行空間を確保するため、一般車の交通規制、民間のまちづくりとも連動した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。

更に、車の乗り入れを低減させることを目的とした駐車場の集約化に向けた検討も行います。



△ たまプラーザ駅北口



△ 池袋駅西口広場

■ 居心地が良く歩きたくなるまちなか空間のイメージ (駅前広場空間を活用した休日マルシェ)

■施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要

事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・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の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域（本厚木駅周辺）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。

■施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■本厚木駅周辺の歩行空間の拡充				

■ ストリートデザインガイドラインにおける空間利用の考え方



Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な
用途、使い方

Open

開かれた空間が
心地よい

出典：ストリートデザインガイドライン（国土交通省）

施策（6）公共交通全体の利用促進

①公共交通利用促進策の推進

平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査の結果から、本市の代表交通手段分担率は、鉄道が 23%、路線バスが 5 %、自動車が 41%となっており、公共交通（鉄道・路線バス）の分担率は増加傾向、自動車の分担率は減少傾向にあります。

今後、公共交通の利用を促進するには、本市の交通特性である中心部と郊外部における双方向の通勤交通について自家用車から公共交通へ更なる転換、公共交通が身近な移動手段となるような意識付けが必要となってきます。

このため、公共交通利用促進に必要な施策として、教育機関や企業等と連携したモビリティマネジメントによるバス利用の促進や、児童生徒への教育を通じてバス事業の大切さを醸成していく取組、また、公共交通機関相互の利便性を向上するための MaaS の推進等を図っていきます。

モビリティマネジメントとは

一人一人のモビリティ（移動）が、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと自発的に変化することを促すために、一人一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかける、コミュニケーション施策を中心とした交通施策です。



■ モビリティマネジメントの実施イメージ

出典：柏市ウェブサイト

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは

地域住民や旅行者一人一人のトリップ※単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

※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。



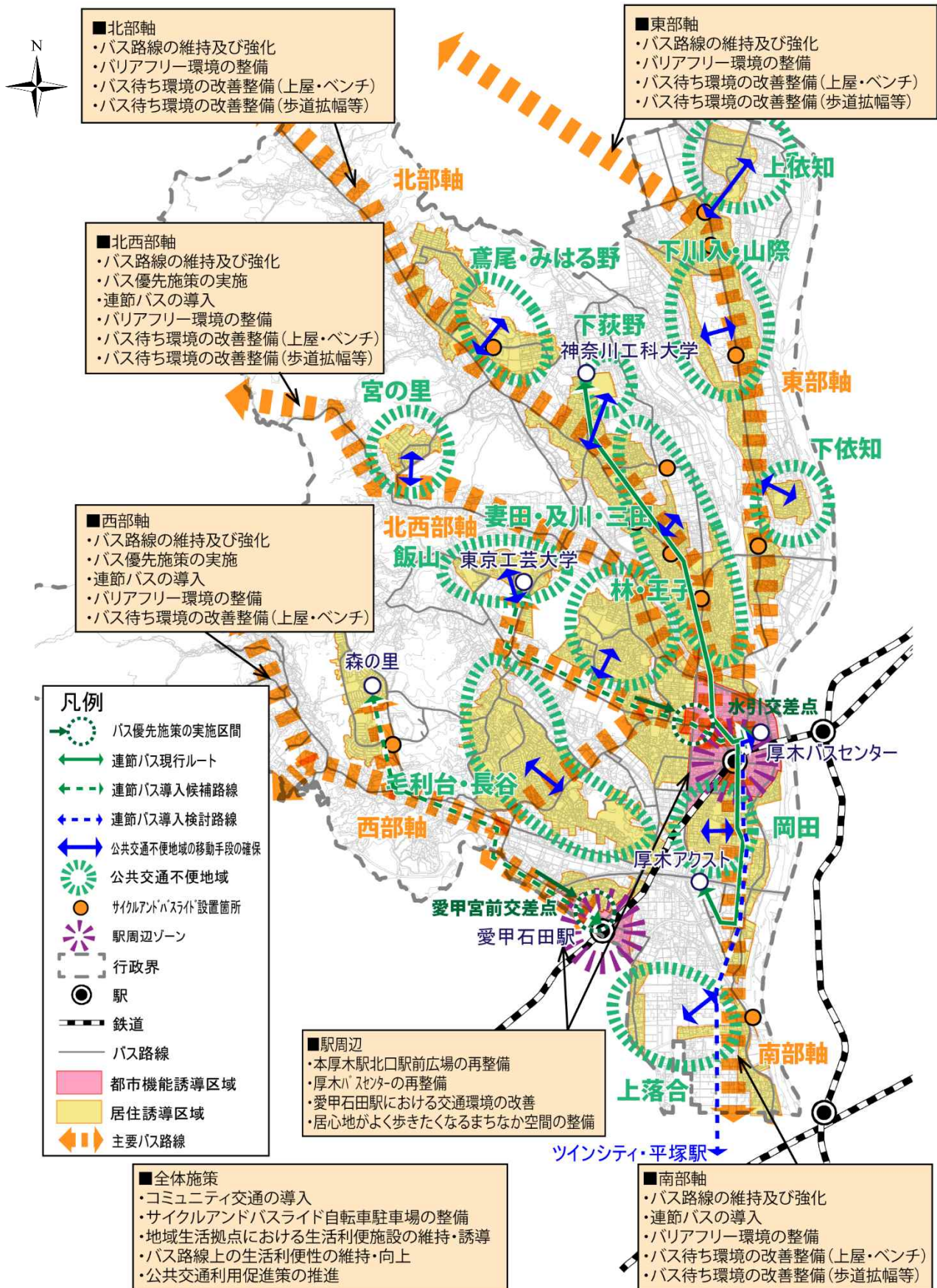
■ MaaS の取組イメージ

出典：国土交通省

■施策3-(6)-①公共交通利用促進策の推進の実施スケジュール

事業名	実施時期			概要
	短期 (R3～R8)	中期 (R9～R14)	長期 (R15～R22)	
■ モビリティマネジメントの実施（住民・学校・企業等との連携）				
■ MaaS の推進				

■ 厚木市全体における公共交通施策の展開イメージ



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

公共交通に関する取組

