
第2章 本市の現状と都市づくりの課題

1	本市の概況.....	6
2	本市を取り巻く現状と課題.....	12
3	都市づくりの視点.....	24

1 本市の概況

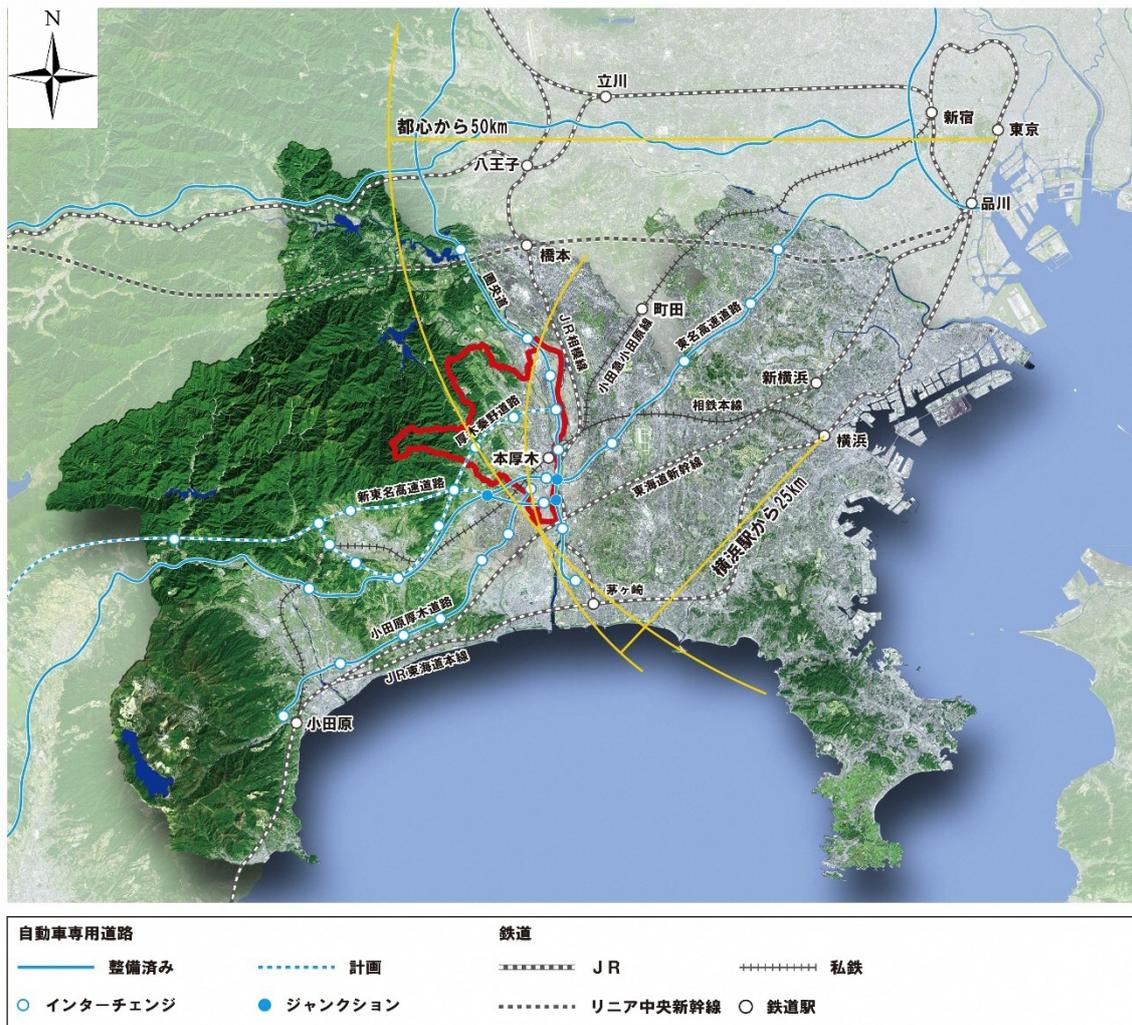
(1) 地理・地勢

本市の市域は東西に約 13.8km、南北に約 14.7km、総面積は 93.84 km²です。神奈川県のおよそ中央にあり、東京都心、横浜駅からそれぞれ直線距離で 50km、25km に位置しています。

東京都心とは小田急小田原線で結ばれており、約 1 時間でアクセスできます。横浜駅へのアクセスは約 50 分です。また、東海道新幹線の新駅が寒川町に計画されているほか、リニア中央新幹線が相模原市の橋本駅を経由することから、それら南北の拠点をつなぐエリアでもあります。

さらに、高速道路ネットワークについては、市域南部に東名高速道路や新東名高速道路、東端に圏央道が通っています。市内にはインターチェンジが 5 か所立地しており、今後、厚木秦野道路の整備が予定されているため、高速道路ネットワークにおける拠点性が更に高まるものと期待されます。

■ 本市の広域的な位置



(2) 地形

関東平野の西端、相模川中流域の西岸に位置する本市は、北西部に広がる丹沢山地、尼寺原台地及び荻野台地などの洪積台地、並びに南東部に広がる沖積平野の「三段構えの地相」と呼ばれる地域にあり、標高差が約 1,200m にも及ぶ起伏に富んだ地形となっています。

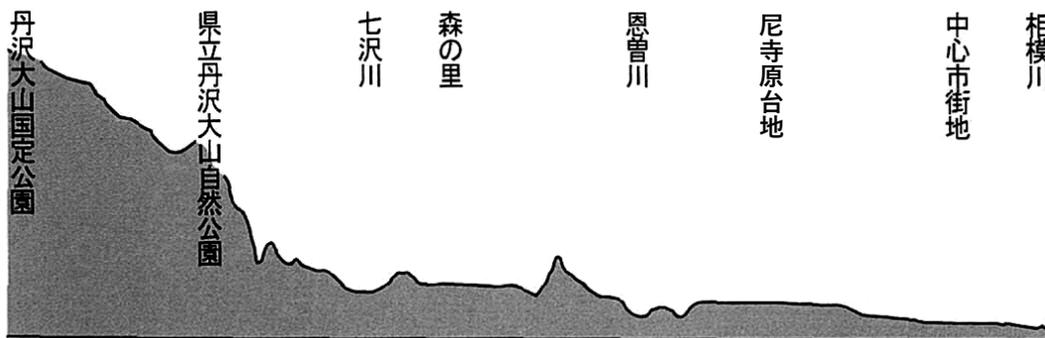
また、東側の市境に相模川が流れているほか、丹沢山地を源流とする中津川、小鮎川を始めとする多くの河川が流れており、市域の北西から南東にかけて緩やかに傾斜した扇状の地形を形成しています。

■ 3D表示で見た厚木市主要部の地形



出典：地理院地図3D（国土地理院HP）に地名等を加筆 ※高さ方向を強調しています。

■ 変化に富んだ本市の地形



(3) 土地利用と都市構造

市街化区域の面積は、市域の約 34%であり、総人口の約 90%が居住しています。また、市街化調整区域には、丹沢大山国立公園や県立丹沢大山自然公園を始めとする山地、森林、農地など豊かな自然が広がっており、既存集落地には総人口の約 10%が居住しています。

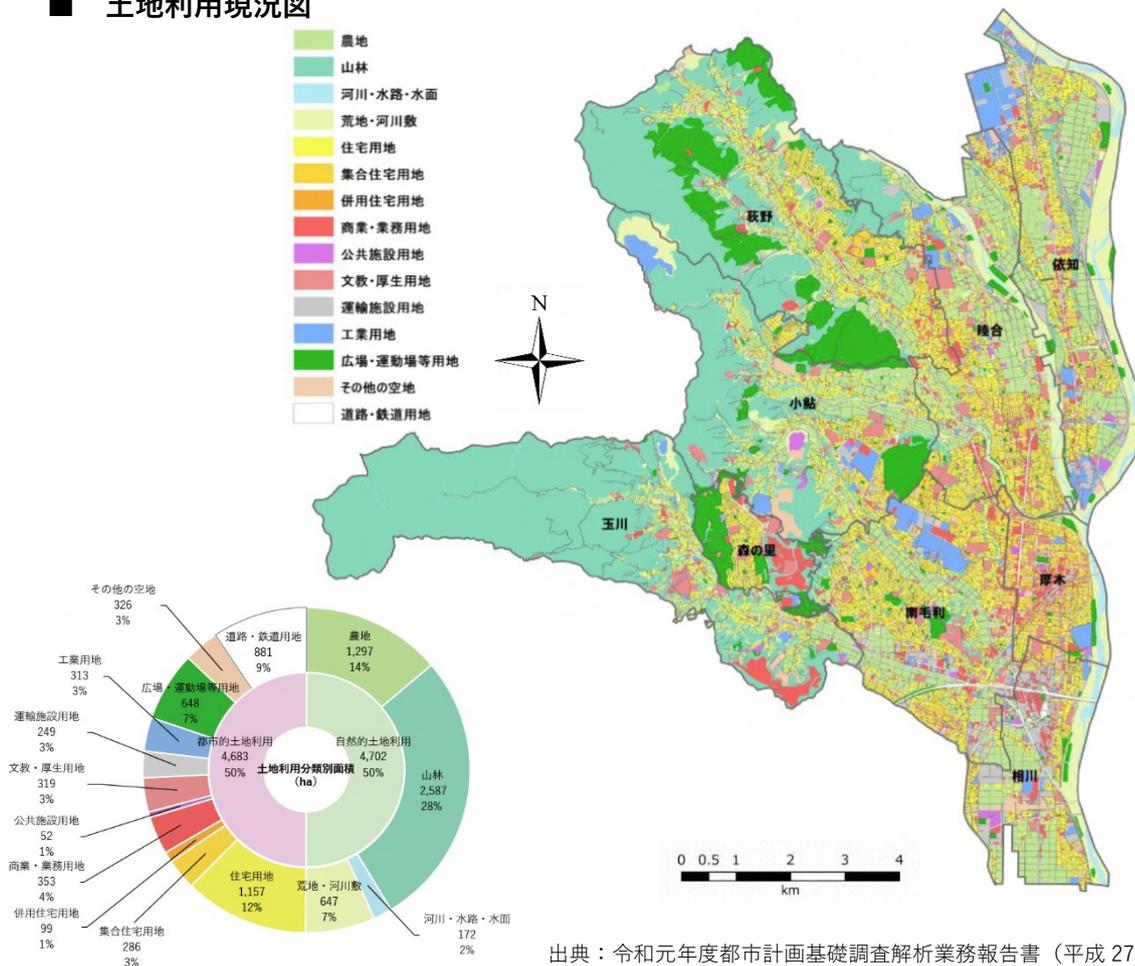
中心市街地は本厚木駅周辺に形成されており、商業施設や行政施設などが集積し、本市はもとより、県央地域における生活やビジネスの拠点となっています。

本厚木駅近くにはバスセンターがあり、平塚市や相模原市、愛川町、清川村へとバス路線が伸びています。また、愛甲石田駅もバス路線の拠点となり、利便性の高いバス網が放射状に形成されています。さらには、バス路線に沿うように住宅等が立地し、土地区画整理事業等により鳶尾、みはる野、まつかげ台、毛利台、森の里などの住宅団地が整備されています。

産業立地については、県央地域の拠点であり交通の要衝でもあることから、製造業、流通業、研究開発機能などが立地しており、内陸工業団地や尼寺工業団地などの工業集積も見られます。

そのため、市外から働きに訪れる人も多く、昼夜間人口比率は 1.0 を上回っている状況です。

■ 土地利用現況図



出典：令和元年度都市計画基礎調査解析業務報告書（平成 27 年度基準）

(4) “手のひら型”に広がる市街地

本市の市街地は、相模川に向かって流れる中小の河川の間形成されており、まるで手のひらを広げたような形をしています。「手のひら」に相当する部分には、本厚木駅や厚木バスセンター等が立地する中心市街地が形成されており、本市にとって重要な施設が多く立地しています。また、「指」に相当する部分には、郊外や市外に向けて幹線道路が延び、多くの路線バスが運行されているとともに、道路に沿うように市街地が形成されています。

■ “手のひら型”の市街地のイメージ

【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。

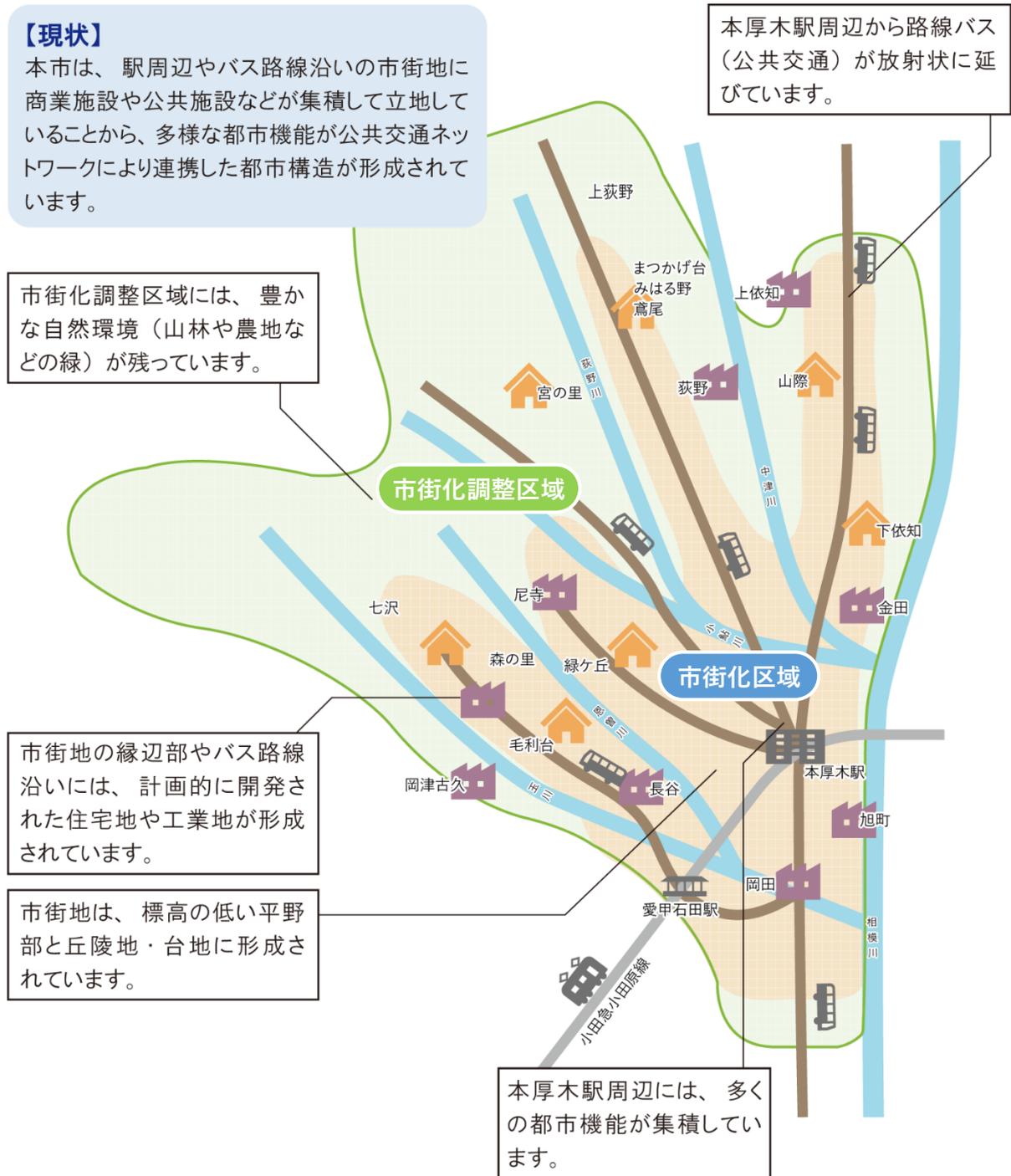
市街化調整区域には、豊かな自然環境（山林や農地などの緑）が残っています。

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。

本厚木駅周辺には、多くの都市機能が集積しています。

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。



(5) 広域的な都市づくりにおける位置付け

神奈川県は県土利用・都市づくりの方針「かながわ都市マスタープラン」(2007(平成19)年策定)では、将来の県土・都市像「地域の個性を伸ばし、やすらぎと活力を感じる都市 かながわ」が示され、「環境共生」と「自立と連携」という方向性に基づき、県域全体の構造や五つの都市圏域の都市づくりの基本方向が示されています。

同プランにおいて、本厚木駅周辺は、県央都市圏域の広域拠点として位置付けられています。

さらに広域的な視点に立った取組においても、リニア中央新幹線神奈川県駅を中心とした北のゲート、東海道新幹線神奈川新駅やツインシティを中心とした南のゲートが位置付けられ、それらをつなぐように圏央道に沿って相模連携軸が位置付けられています。

県央都市圏域における基本方針

環境共生		多様な選択肢を提供可能な都市づくり<複合市街地ゾーン>
		ゆとり志向に対応した、魅力ある地域環境の維持・充実<環境調和ゾーン>
		多様な担い手による自然的環境の保全・再生<自然的環境保全ゾーン>
自立と連携	自立	<新たなゲート>首都圏や全国との交流連携を実現するゲート機能を備えた拠点
		<広域拠点>都市圏域全体の自立をけん引する拠点
		<地域の拠点>都市圏域全体の自立を支え、地域における日常生活のニーズにきめ細かく対応する拠点
連携		<県土連携軸>都市圏域間・拠点間の交流連携を促進する連携軸
		<都市連携軸>地域の特性を踏まえた都市づくりを支える連携軸

■ 県央都市圏域の将来都市構造



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

出典：かながわ都市マスタープラン地域別計画（平成22年11月改定）

2 本市を取り巻く現状と課題

(1) 社会

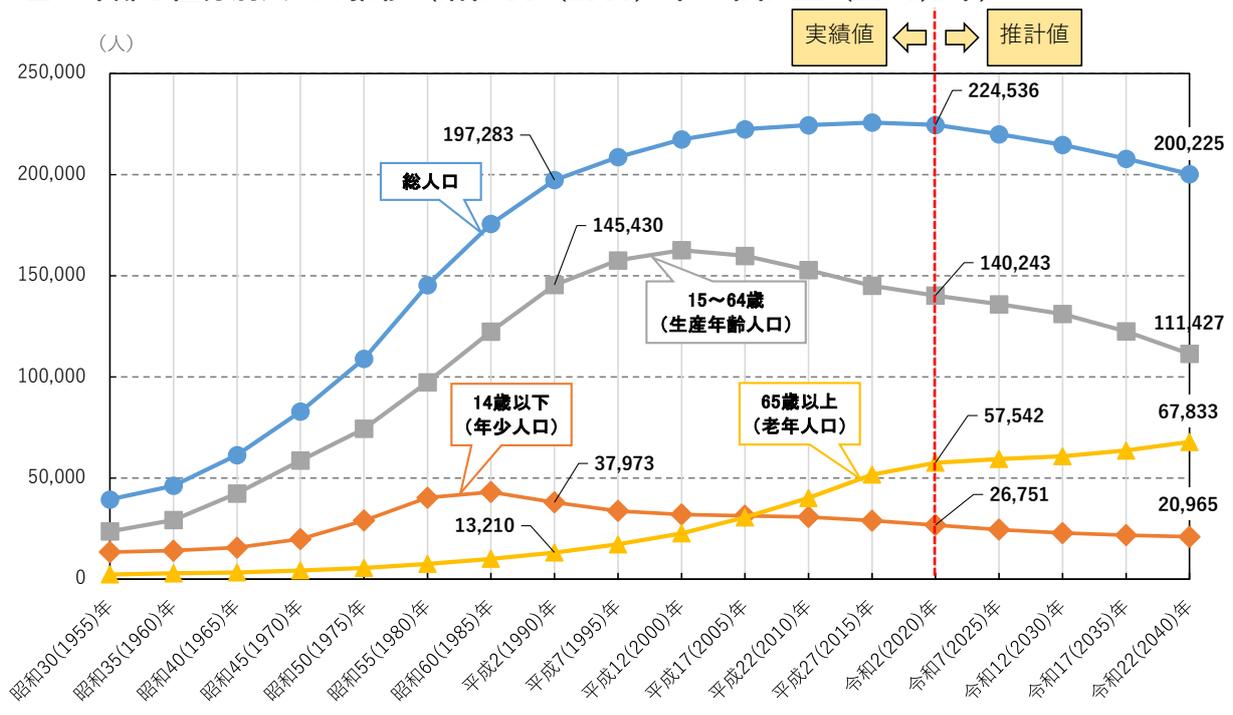
人口減少・超高齢社会の進展が見込まれます。

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

- 課題
- 人口減少への対応
 - 超高齢社会への対応

既に人口減少が始まっている地区もあります。

過去 10 年間の人口推移を地区別に見ると、本厚木駅北側の厚木北地区や南毛利地区などは大きく増加していますが、睦合北地区、荻野地区、小鮎地区、緑ヶ丘地区、玉川地区、森の里地区では既に人口減少が始まっています。

国勢調査を用いた人口推計によると、平成2（1990）年以前に整備された鳶尾やまつかげ台、森の里などの住宅団地は今後も人口減少が進むことが予測されています。

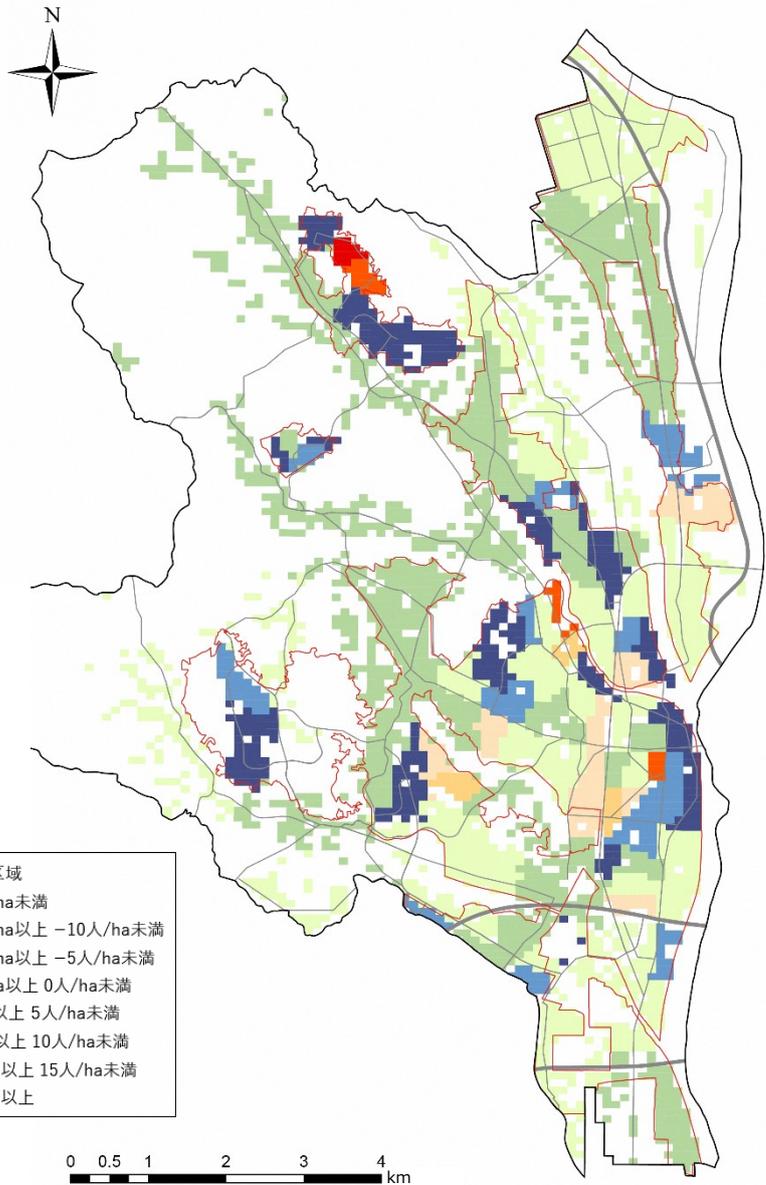
■ 各地区の人口（各年 10 月）

地区	平成 22 (2010)年	令和 2 (2020)年	約10年間 の変化
厚木北地区	19,479	22,959	3,480
厚木南地区	10,699	10,824	125
依知北地区	17,472	18,147	675
依知南地区	12,585	13,185	600
睦合北地区	10,518	10,288	-230
睦合南地区	19,649	20,122	473
睦合西地区	9,774	9,890	116
荻野地区	26,866	25,633	-1,233
小鮎地区	15,060	14,023	-1,037
南毛利地区	36,883	38,845	1,962
緑ヶ丘地区	4,780	4,621	-159
南毛利南地区	10,710	11,168	458
玉川地区	3,762	3,353	-409
森の里地区	7,106	6,286	-820
相川地区	13,781	14,241	460
市全体	219,124	223,585	4,461

出典：住民基本台帳
※赤字は人口が減少した箇所

■ 人口密度の変化

(平成 27 (2015) 年～令和 22 (2040) 年)



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

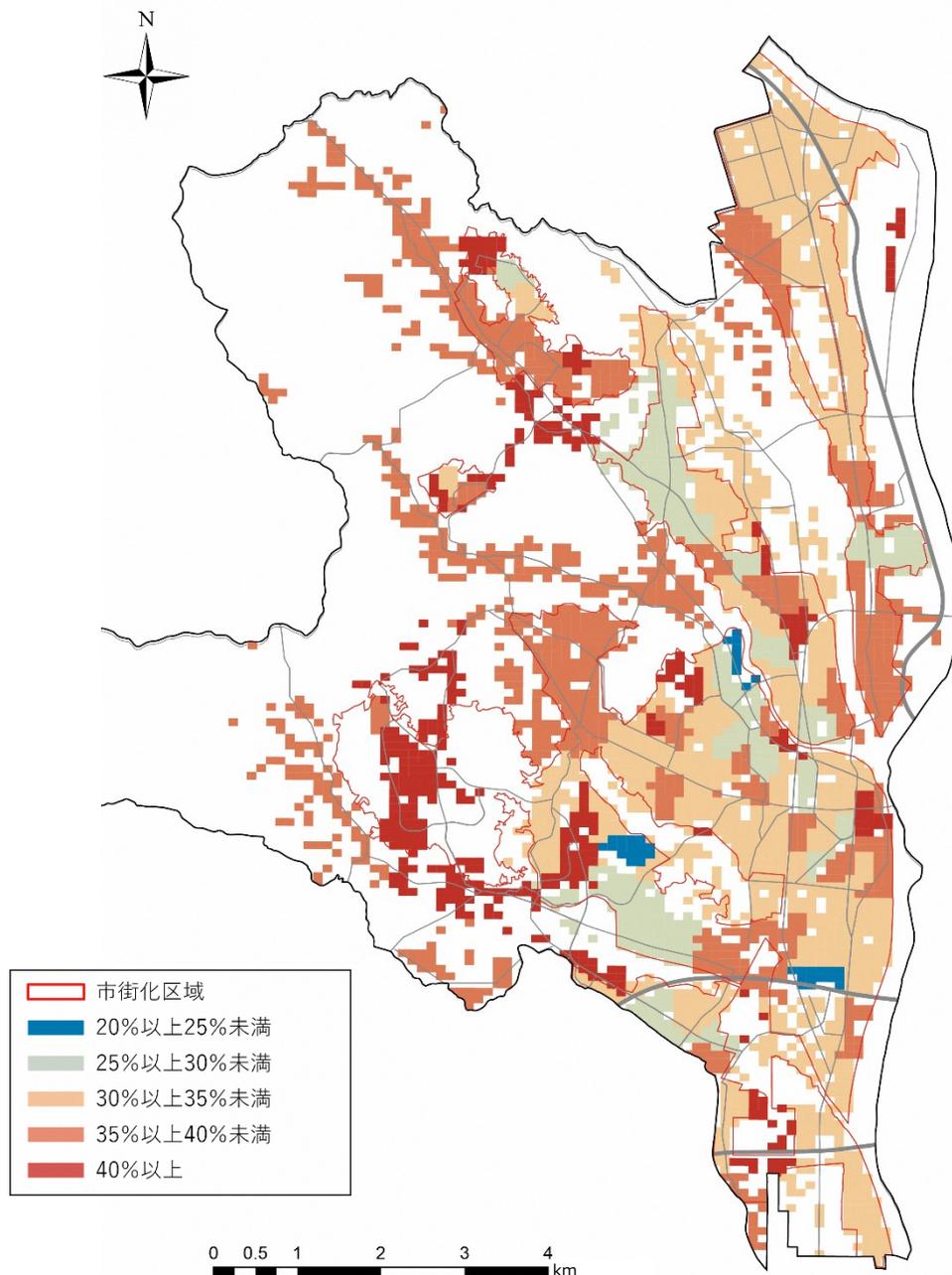
課題 ○都市・地域の空洞化による空き地・空き家の増加への対策

地域によって高齢化の状況が異なっています。

超高齢社会の進展により、市域全体で高齢化率の上昇が予測されており、いずれの地域においても20%以上となります。

特に、鳶尾、まつかけ台及び森の里地区などの開発により整備された郊外の住宅地等では、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。

■ 高齢化率の分布予測（令和22（2040）年）



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

課題 ○郊外住宅地の急激な高齢化・人口減少への対応

放射状の道路・公共交通ネットワークが形成されています。

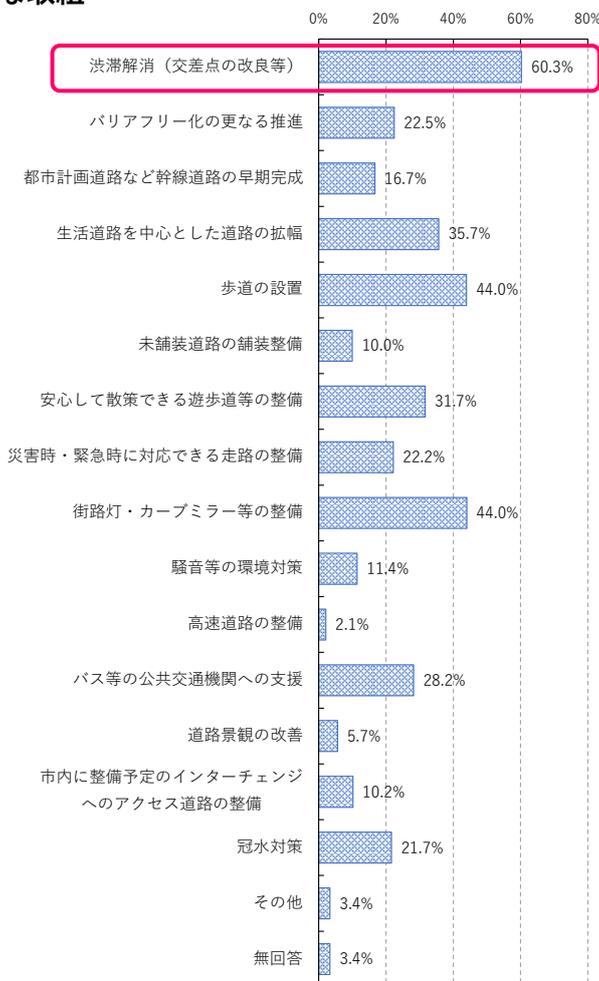
“手のひら型”市街地の形状から、本市では放射状の道路・公共交通ネットワークが充実しています。「手のひら」に相当する部分には本厚木駅や厚木バスセンターがあり、「指」に相当する部分には幹線道路が伸びています。幹線道路には、郊外や市外に向けて多くの路線バスが運行しており、公共交通を利用しやすい地域に約 85%の市民が居住しています。

しかし、交通量の多い国道 246 号が中心市街地付近を通っていることから、朝夕を中心に中心市街地と郊外を結ぶ放射方向の幹線道路で交通混雑が発生しています。

その結果、郊外から鉄道駅へのアクセスに時間がかかる傾向が見られます。

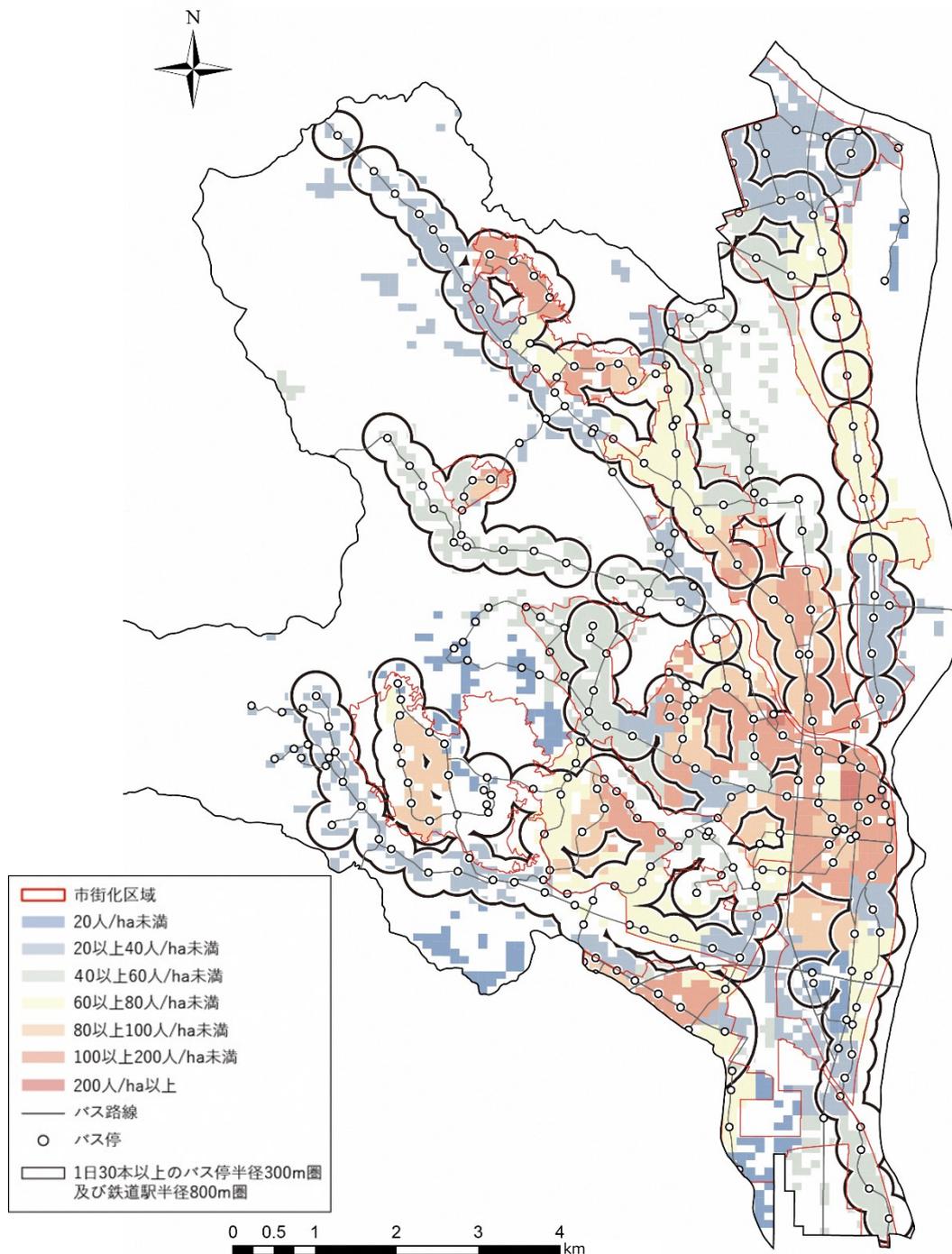
このような交通状況であるため、市民アンケートにおいて回答者の約 60%が渋滞の解消を必要と感じています。

■ 道路整備で必要な取組



出典：厚木市民意識調査（令和元年実施）を基に作成

■ 公共交通徒歩圏範囲※



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

課題

- 交通量の多い国道246号などに起因する交通混雑の緩和
- 主要なバス路線など、公共交通の定時性、速達性の確保
- 環状方向の道路整備
- 人口減少下における公共交通の維持

ライフスタイルやワークスタイルが大きく変化しています。

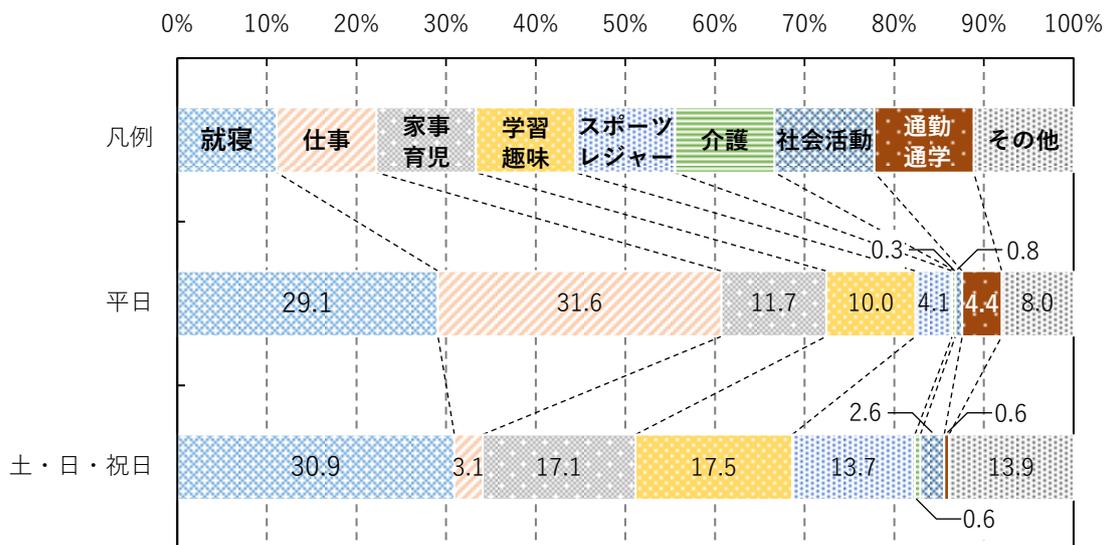
核家族化の進展に加え、就労形態を自由に選択できるようになるなど、ライフスタイルはますます多様化してきています。

ワーク・ライフ・バランスの意識の浸透とともに、個人の趣味や学びといった余暇や家庭生活に多くの時間を充てようとする傾向が見られます。本市の調査でも、平日においても2～3時間程度を学習・趣味、スポーツ・レジャーをして過ごしたいという意向があることが分かっています。

一方、働き方に関しては、官民による働き方改革の推進に伴って変化が見られるようになり、情報通信技術の高度化とともにテレワークも浸透してきました。

さらには、新型コロナウイルス感染症の影響により、新たな生活様式に対応した就労環境が求められたことで、テレワーク等が急速に普及し、在宅勤務など働く場所を選ばないワークスタイルが広まりつつあります。また、国土交通省においても新型コロナウイルス感染症を踏まえ、公園や自然環境の一層の活用促進を促すとともに、感染リスクの低いオープンスペースを活用した都市づくりの重要性を発信しています。

■ 理想とする平日及び土・日・祝日の時間の使い方（比率）



出典：平成28年度厚木市男女共同参画市民意識調査を基に作成

■ 新しい生活様式をPRするロゴ



出典：厚生労働省「新しい生活様式」の実践例

課題 ○多様化するライフスタイル・ワークスタイル、新たな生活様式に対応した住環境・就労環境の整備

(2) 環境

本市は環境にやさしい、緑豊かな自然に囲まれたまちです。

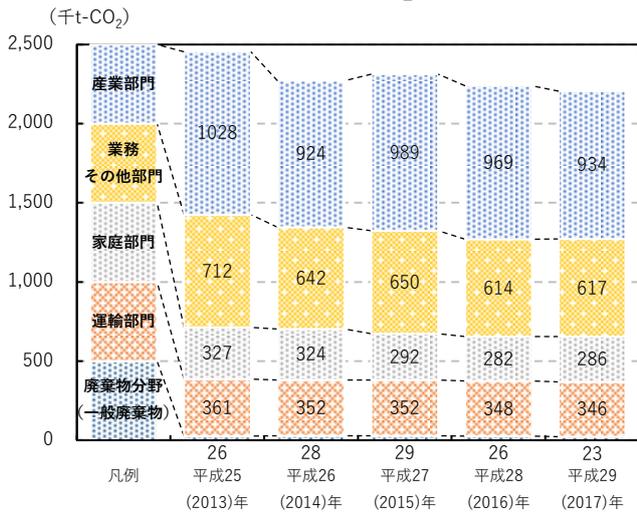
本市では、地球温暖化の緩和、生物多様性に配慮した環境整備の推進、ごみ減量の推進など、自然環境と共生するまちづくりを目指しています。

また、地球温暖化の緩和のため、二酸化炭素の排出量を減らす低炭素型社会の実現への取組を進めてきました。今後は、二酸化炭素の排出量を実質ゼロとする脱炭素社会の実現に向けた取組が求められています。

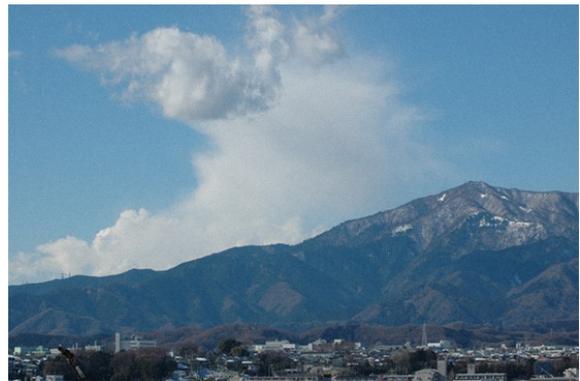
丹沢山地やそこから連なる丘陵地などの豊かな自然環境は、多様な生物の生息の場となっています。また、相模川や中津川などの河川沿いでは、斜面緑地と農地、集落が一体となり、本市の原風景である里地里山景観が形成されています。

しかしながら、一部の市街化調整区域では、農地の資材置場などへの転用により、田園景観が損なわれつつあります。

■ 厚木市における CO₂ 排出量の推移



出典：厚木市地球温暖化対策実行計画
(平成 29 年 3 月改定) を基に作成



大山の風景



相模川の風景



里地里山の風景

課題

- 豊かな自然環境や自然景観の保全
- 地球温暖化など地球規模の環境問題への対応

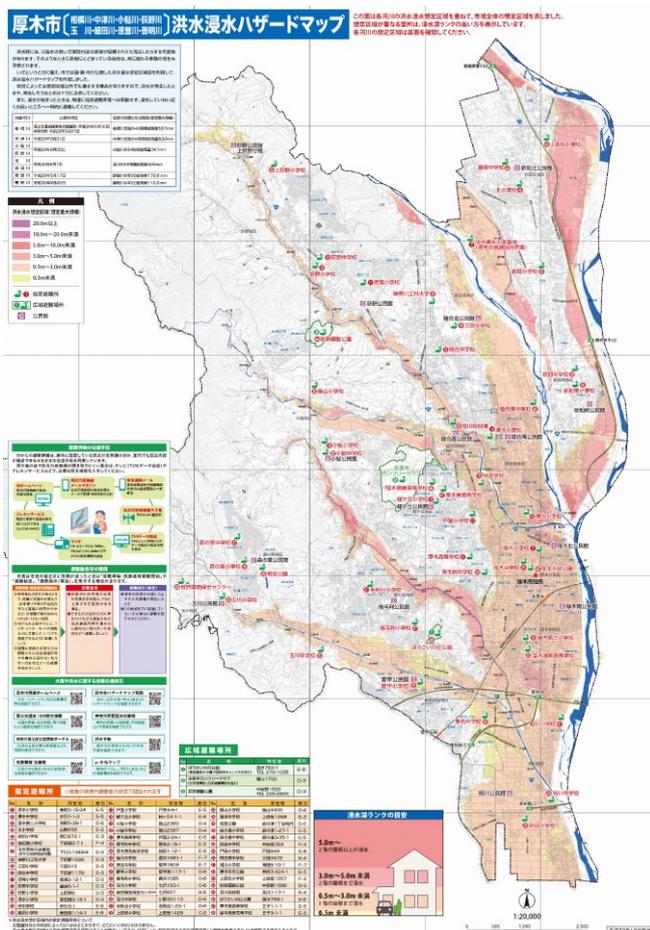
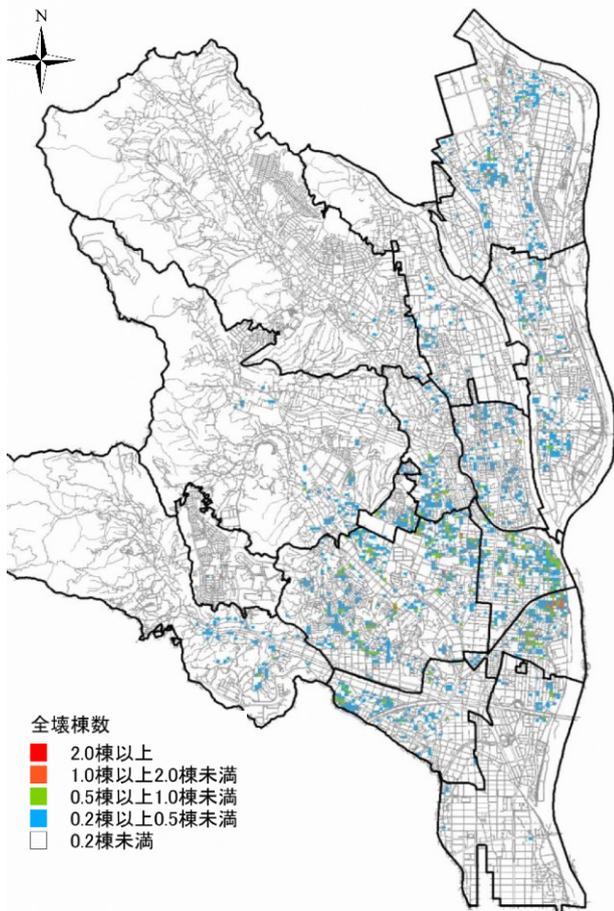
大規模地震や台風、集中豪雨などへの対策に関心が高まっています。

平成 23 (2011) 年の東日本大震災以降、都心南部直下地震や東海地震、南海トラフ巨大地震などの大規模地震の発生が懸念されています。大規模地震が発生した場合、本市では、地震動や液状化現象による家屋等への被害、火災による延焼被害が想定されています。

また、河川沿いに市街地が形成されているため、集中豪雨や台風による風水害が懸念されています。本市では、市域東側を中心とした広範囲が洪水浸水想定区域となっています。

本市では、大規模災害発生後の災害廃棄物の適正処理を目的とした災害廃棄物一時保管場所を、ごみ中間処理施設と一体的に整備を図るなど、災害からの早期の復旧・復興を実現するための取組を進めています。

■ 地震被害想定（都心南部直下地震：全壊棟数） ■ 厚木市洪水浸水ハザードマップ



出典：厚木市地震被害想定調査報告書（平成 31 年 3 月）

課題

- 大規模地震や頻発・激甚化する風水害への対応
- 災害から早期に復旧・復興するための取組

(3) 経済

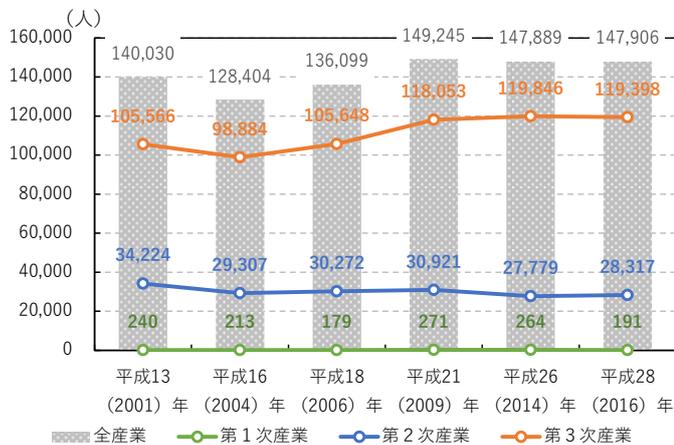
第3次産業の従業人口が多い産業構造で、市外から多くの方が働きに来ています。

本市は、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、市外から多くの方が働きに訪れる自立した産業都市としての特性を有しています。

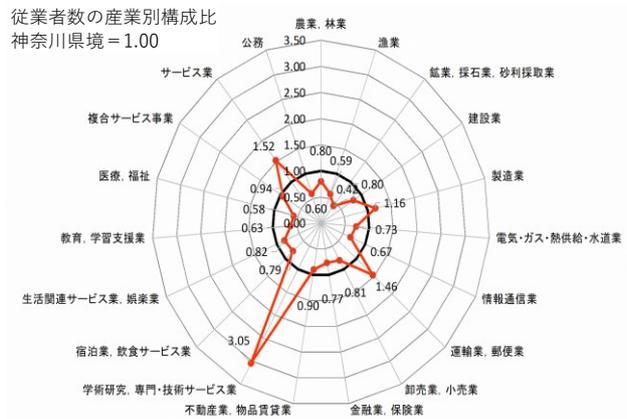
また、企業アンケートによると、多くの事業所で立地環境として従業者の通勤利便性を重視しています。

■ 厚木市の産業構成別従業人口の推移



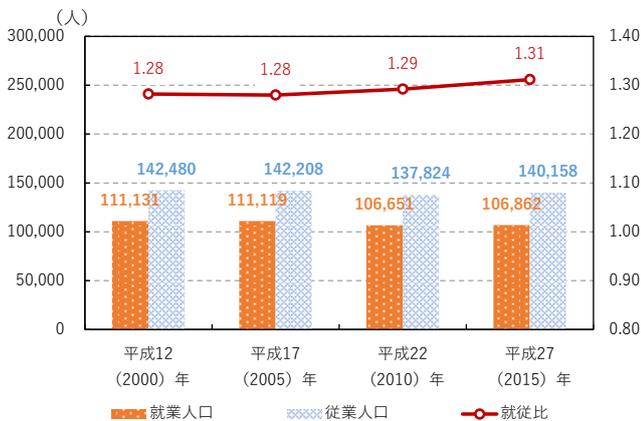
出典：経済センサス（平成21～28年）、事業所・企業統計（平成13～18年）を基に作成

■ 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

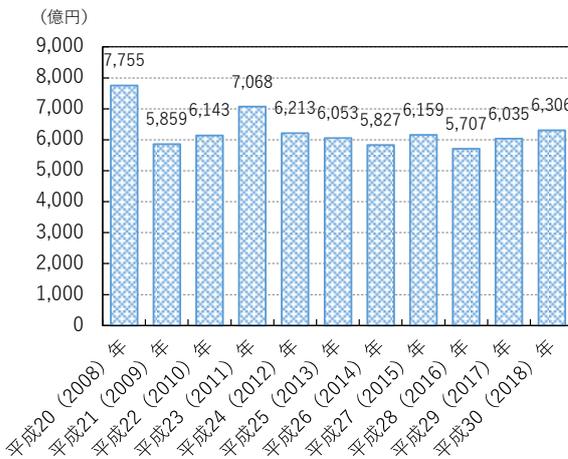
※就従比…ある自治体の住民のうち就業している人（就業人口）に対する、その自治体で就業している人（従業人口）の割合です。

- 課題
- 産業都市としての更なる活性化
 - 通勤環境の向上

市民はにぎわいのある中心市街地を望んでいます。

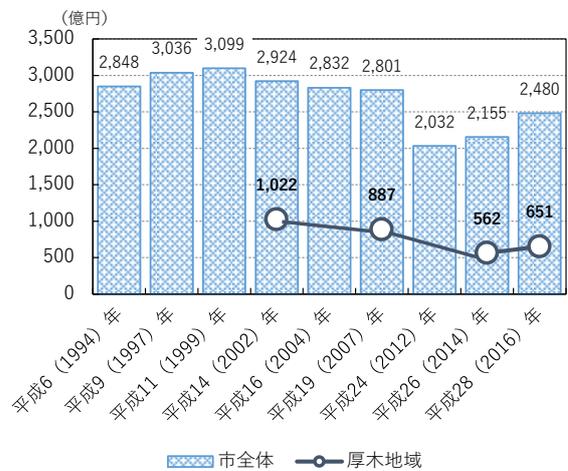
本市の製造品出荷額は、6,000億円前後を推移しており、近年は増加傾向にあります。また、小売業の年間商品販売額を見ると、平成24(2012)年までは減少傾向にありましたが、近年は改善傾向にあります。中心市街地が位置する厚木地域でも、事業所や売場面積も平成26(2014)年までは減少していましたが、近年は改善傾向にあります。しかしながら、市民アンケートでは回答者の半数以上が中心市街地の整備による活性化が必要と感じています。

■ 製造品出荷額



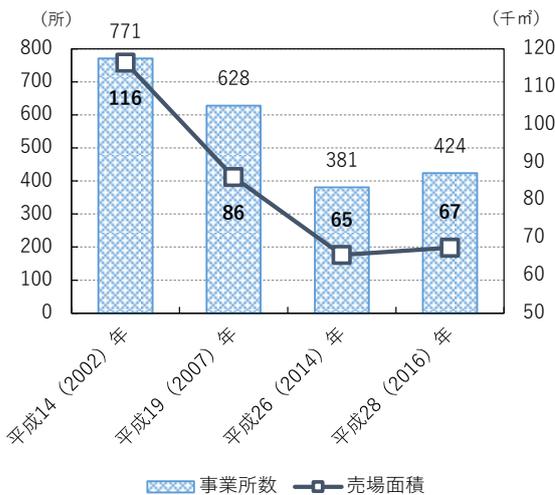
出典：工業統計調査、経済センサスを基に作成

■ 年間商品販売額 (小売業)



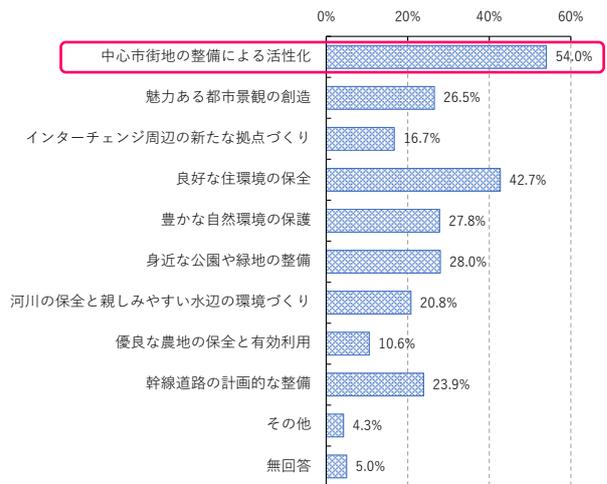
出典：商業統計調査、経済センサスを基に作成

■ 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

■ 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

- 課題
- 製造業の景況の維持
 - 中心市街地の活性化・再生

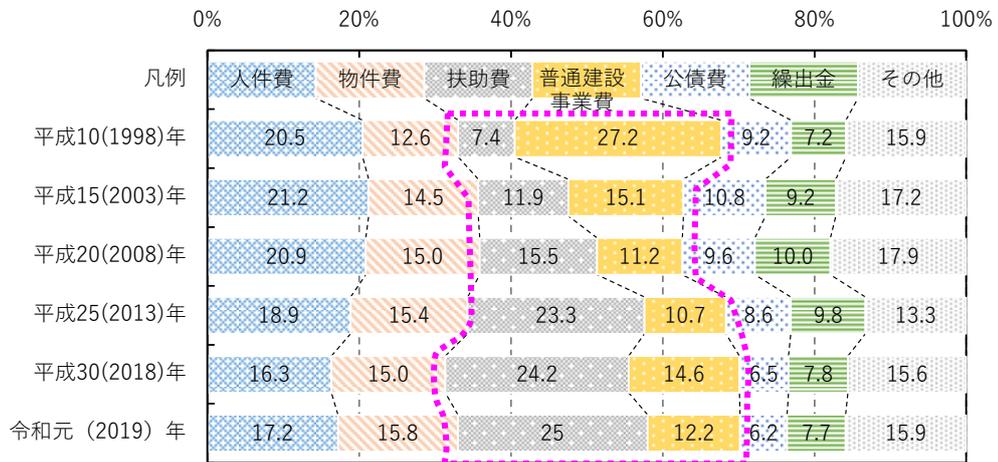
投資的経費は減少、義務的経費は増加する傾向にあります。

本市には、多くの企業が立地していることから、法人市民税などの自主財源の比率が高く、財政力の強弱を示す財政力指数が1.0を上回っており、県内でも財政力の強い都市の一つです。

しかしながら、超高齢社会の進展に伴い、扶助費などの義務的経費の占める割合は増加傾向にあり、普通建設事業費などの投資的経費の割合は減少傾向にあります。

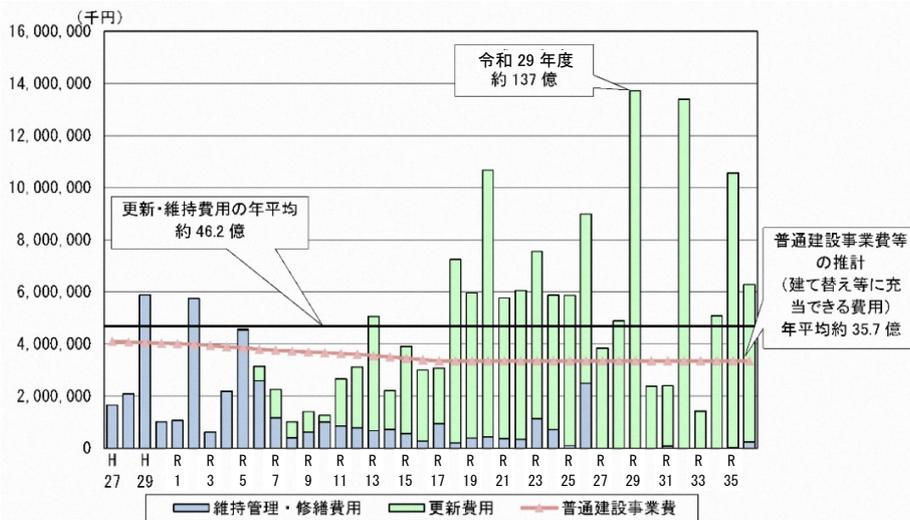
また、本市では、1970年代から1990年代を中心に多くの公共施設が整備され、今後それらが一斉に更新時期を迎えることから、公共施設等の効率的かつ効果的な維持管理や運営のため適正配置を進めています。また、土木インフラ等についてもライフサイクルコストの縮減に取り組んでいます。

■ 歳出性質別経費の推移



出典：あつぎの財政状況 2020（令和2年9月）

■ 維持管理等費用の推移



出典：厚木市公共施設最適化基本計画（平成27年3月）

- 課題**
- 人口減少・超高齢社会に伴う都市経営コストの効率化
 - 義務的経費の増加による財政の硬直化
 - 公共施設の老朽化や、更新時期の集中への対応

最新の情報通信技術等のまちづくり等への活用が始まっています。

現在、国では、最新の技術通信技術によって目指すべき未来社会の姿として Society5.0*を掲げています。Society5.0 は、様々な機器がインターネット経由で連携される IoT*によって利便性を高めるとともに、ビッグデータ*や人工知能 (AI) によって情報の蓄積を生活や仕事に活用することで経済活性化と社会的な諸課題の解決を図る社会です。

このような社会の実現に向けて、国土交通省では、IoT 等を活用し、インフラ・サービスの効率化と環境への配慮を両立させながら、生活の質の向上や経済活性化を目指す都市「スマートシティ」の推進に取り組んでいます。

スマートシティは、国内外において様々に取り組まれており、交通分野では ICT*を活用して各種交通手段をシームレスに接続する MaaS*が例に挙げられます。そのほか、交通や省エネルギー、安全安心、資源循環などの取組が進められています。

■ 国土交通省におけるスマートシティの定義

スマートシティ
⇒ 都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区

<p>Mobility 交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を中心に、あらゆる市民が快適に移動可能な街 	<p>Nature 自然との共生</p> <ul style="list-style-type: none"> 水や緑と調和した都市空間 	<p>Energy 省エネルギー</p> <ul style="list-style-type: none"> パッシブ・アクティブ両面から建物・街区レベルにおける省エネを実現 太陽光、風力など再生可能エネルギーの活用 	<p>Safety & Security 安全安心</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害に強い街づくり・地域コミュニティの育成 都市開発において、非常用発電機、備蓄倉庫、避難場所等を確保 	<p>Recycle 資源循環</p> <ul style="list-style-type: none"> 雨水等の貯留・活用 排水処理による中水を植栽散水等に利用
---	--	--	---	--

図 中間とりまとめにおけるスマートシティの定義

出典：国土交通省資料「スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】」(平成30年)

- ※Society5.0…国が提唱する未来社会のコンセプトです。狩猟社会 (Society1.0)、農耕社会 (Society2.0)、工業社会 (Society3.0)、情報社会 (Society4.0) に続く新しい時代として、情報や人工知能、ロボット等の先端技術を産業や社会生活に取り入れた社会・産業の変革によって、経済成長と社会課題の解決が期待されています。
- ※IoT…Internet of Things の略で、エアコンをインターネット経由で電源を入れる等、家電や自動車等、様々な機械をインターネットに接続し、データや情報のやりとりを可能にする仕組みのことです。
- ※ICT…情報通信技術 (Information and Communication Technology) の略で、IT (Information Technology) とほぼ同義の意味を持ちますが、コンピュータ関連の技術を IT、コンピュータ技術の活用に着目する場合を ICT と、区別して用いる場合もあります。
- ※MaaS…Mobility as a Service の略で、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、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
- ※ビッグデータ…ICT (情報通信技術) の進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータを意味します。

課 題 ○ICT 等を活用した生活利便性、交通利便性の向上

3 都市づくりの視点

“強み”として「いかすべき点」

① “7か所のインターチェンジ”をいかした都市づくり

本市には、日本の大動脈である東名高速道路や新東名高速道路、首都圏を広域的に結ぶ圏央道を始めとした広域幹線道路網の整備が進んでおり、厚木秦野道路が完成すると市内に7か所のインターチェンジが配置されます。このように本市には広域から“ヒト”や“モノ”が集まり交流するための都市基盤が整っており、この優位性を積極的に活用し、市民生活の利便性向上や産業・観光の活性化を推進する都市づくりが必要です。

② “豊かな自然環境や地域資源”をいかした都市づくり

本市は、都心からの通勤圏にありながら、市域北西部には“本物の緑”である丹沢山地が広がっています。また、相模川や中津川などの河川と河川沿いの田園景観、斜面緑地などの豊かな自然環境、飯山温泉郷・東丹沢七沢温泉郷など特色ある地域資源を有しています。

これら豊かな緑や多様な生物が生息する自然環境を保全するとともに、地域の資源を個性としていかして新たな価値を創造し、地域の魅力を高め、多くの人々が交流する都市づくりが必要です。

③ “主要なバス路線など公共交通”をいかした都市づくり

本市は、本厚木駅や愛甲石田駅から放射方向のバス路線が充実しており、バス路線の人口カバー率が約85%と高くなっています。これらの主要なバス路線をいかし、地域の実状に合ったバスサービス水準の確保やバス路線周辺への都市機能の立地など、主要なバス路線などの公共交通をいかし、生活利便性が高まる都市づくりが必要です。

④ “近隣都市の拠点と連携できる地理的優位性”をいかした都市づくり

本市の近隣都市では、リニア中央新幹線神奈川県駅（北のゲート：相模原市）や東海道新幹線新駅整備地区周辺に計画されているツインシティ整備計画（南のゲート：平塚市）が進められています。これら近隣都市の新たな拠点との連携・強化による市民生活の利便性向上や産業の活性化を推進する都市づくりが必要です。

「改善すべき又は備えるべき点」

① 交通混雑の緩和、公共交通の利便性・速達性の確保

本市は、広域幹線道路網が発達する広域交通の拠点としての優位性を持ち合わせていますが、国道246号の交通量がもたらす交通混雑が長年の課題となっています。

このような道路交通の実態を踏まえ、本厚木駅等から放射状に延びる都市計画道路や、これらを環状方向に結ぶ都市計画道路の適正な整備、新たな交通サービスの導入、本厚木駅や愛甲石田駅における交通結節点の充実・強化など、交通混雑の緩和や公共交通の利便性・速達性を確保する都市づくりが必要です。

② 大規模地震や風水害に対する防災・減災対策の推進

本市は、水や緑など豊かな自然に恵まれる一方で、都心南部直下地震、集中豪雨及び台風による土砂災害や河川の氾濫による浸水被害への備えが大きな課題となっています。

こうした災害から、市民や本市を訪れる人々の生命・財産を守るための防災・減災の取組を進めるとともに、万が一被災した場合を想定して、復旧・復興の進め方について事前に検討するなど、市民協働による災害への備えに向けた都市づくりが必要です。

③ 中心市街地の新たな魅力と活力の創造

本厚木駅周辺の中心市街地は、昭和30年代に行われた土地区画整理事業を始め、小田急線連続立体事業や市街地再開発事業などの都市基盤整備により、商業や業務、行政などの施設が集積した県央地域を代表する広域拠点としてにぎわいを見せてきました。

しかし、近年では、本厚木駅の1日当たり乗降客数は約15万5千人と、他路線との接続がない私鉄単独駅としては全国トップクラスの利用者数を有するものの、大型商業施設が撤退するなど、中心市街地の活性化が求められています。

今後は、これまで築き上げてきた中心市街地の街並みなどを有効活用しながら、新たな視点で魅力を高め、厚木市の玄関口としてふさわしい活力とにぎわいの創造に向けた都市づくりが必要です。

