

あつぎの道づくり計画

人にやさしい道づくり



令和3年3月
厚木市

はじめに

本市では、昭和 58 年度第 1 次道路整備五箇年計画から 8 次にわたり道路整備計画を策定してきました。

これら計画に基づき、都市計画道路、幹線市道の整備を始め、交差点改良、生活道路や歩道の整備等を計画的に実施し、交通混雑緩和や安全性向上、快適な道路交通に一定の効果を挙げてきました。

また、高規格幹線道路等の広域幹線道路の整備も順調に進み、将来的には 7 つのインターチェンジ（IC）が設置される等、広域的な道路ネットワークが着実に形成されています。

一方、少子高齢化の進展や人口減少社会の到来等、社会情勢が大きく変化している中、財政状況の厳しさも増しており、整備中心の計画から、整備してきた道路の効率的な維持管理や有効活用等、新しい視点が重視されるようになり、また、近年、地震や水害等の自然災害が頻発し、「都心南部直下地震」等の発生も懸念されており、防災・減災へのニーズが一段と高まっています。

さらに、自動運転技術を始め次世代モビリティシステムの進展やユニバーサルデザインへの対応、良好な景観形成、地域の協働の場としての道路空間の活用等、道路に対するニーズは変化、多様化しています。

このような社会情勢の変化や多様化を踏まえつつ、今後の道づくりの在り方として基本方針を示すものです。

今後、本計画に基づき計画的な道づくりを進め、地域づくりと一体となった道路網の実現及び人にやさしい道づくりを目指します。

あつぎの道づくり計画の構成

第1章 あつぎの道づくり計画について.....	1
1 あつぎの道づくり計画の位置付け	1
2 計画内容	2
3 計画対象期間	3
第2章 これまでの厚木市の道づくりの取組	4
第3章 道路・交通の現状.....	5
1 道路・交通基盤の状況.....	5
2 市内交通の状況	13
3 道路施設の状況	19
4 今後の道づくりに向けた課題.....	22
第4章 地域の考える道路整備への意向・ニーズ	23
1 市民が考える本市の道路の評価	23
2 市民が考える今後の取組の優先度	24
第5章 あつぎの道づくりの基本方針	25
第6章 今後の道路に関する各種取組	29
1 基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり	31
2 基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成.....	38
3 基本方針Ⅲ：多様な道路機能の維持と活用.....	43
第7章 今後整備を推進する主な事業	48

第1章 あつぎの道づくり計画について

1 あつぎの道づくり計画の位置付け

本市では、令和3(2021)年度から「第10次厚木市総合計画」や「都市計画マスタープラン」、「交通マスタープラン」がスタートします。

道路分野の計画についても、これら上位計画との整合を図った上で、新たに道路整備計画「あつぎの道づくり計画」を策定します。

あわせて、事業の確実な進捗を図るための実施計画となる「道路整備プログラム」及び「道路維持管理計画」を策定します。

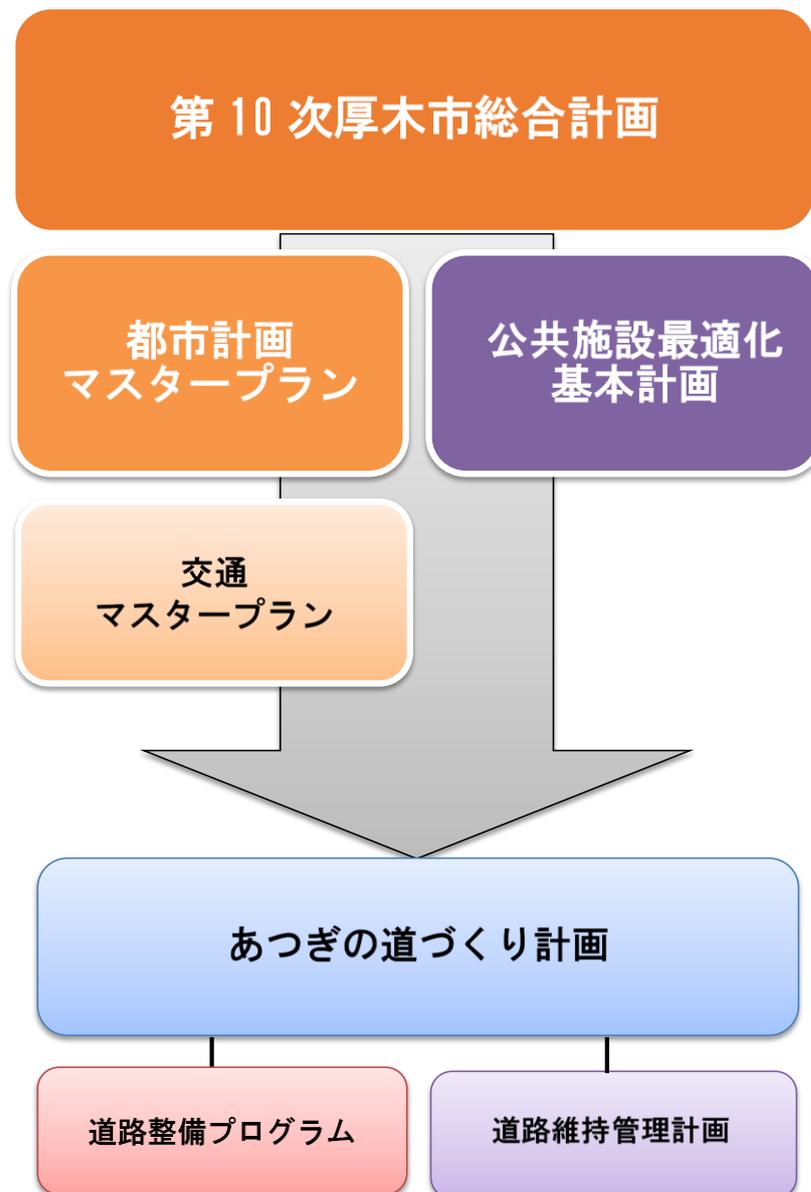


図 1-1. あつぎの道づくり計画の位置づけ

2 計画内容

本計画は、上位計画に示された方針等を踏まえて、本市の道づくりの基本的考え方を示すものであり、道路の整備、改良、維持管理のほか、道路を活用した様々な活動を対象とします。

本計画は、本市のこれからの道づくりを行う上での指針となるべく、以下の内容について取りまとめしています。

■これまでの厚木市の道づくりの取組

これまでの本市の道路に関する計画となる道路整備五箇年計画について、道路整備の目標・方向性・方針や主な取組の概要について、時系列に変遷を整理します。

■道路・交通の現状

本市の道路や交通に関して、各種基盤整備状況や交通状況、道路施設について問題点を整理するとともに、今後の道づくりに向けた課題を整理します。

■地域の考える道路整備への意向・ニーズ

令和元(2019)年度に実施した本市の道路に関するアンケート調査を基に、市民が考える本市の道路の評価や今後の取組の優先度を確認することにより、地域ニーズを整理します。

■あつぎの道づくりの基本方針

本市の道路・交通の現状や問題点、課題を基に、関連上位計画の動向やこれまでの道路整備に関する取組、道路整備に関する地域ニーズ、さらには、社会情勢の変化を踏まえ、本市の道づくりの基本方針及び方針を設定します。

■今後の道路に関する各種取組

設定した道づくりの方針ごとに、市民の評価や道路整備に関する地域ニーズ、市内高校・大学の道路整備に関するニーズ、客観的指標に基づく道路の評価といった視点から市内の道路を検証した上で、今後実施する道路整備を始めとした各種取組を整理します。

■今後整備を推進する主な事業

前項で整理した各種取組を踏まえ、「都市計画道路」、「幹線市道（1級・2級市道）」、「交差点」、「歩道」について、今後実施していく事業をそれぞれ設定します。

また、国・県へ整備を要望する事業についても設定します。

3 計画対象期間

本計画は、第8次厚木市道路整備三箇年計画（平成30(2018)年度～令和2(2020)年度)を引き継ぎ、これからの道づくりの基本的考え方を示すものです。

また、本市では、令和3(2021)年度に「第10次厚木市総合計画」や「都市計画マスタープラン」、「交通マスタープラン」がスタートします。

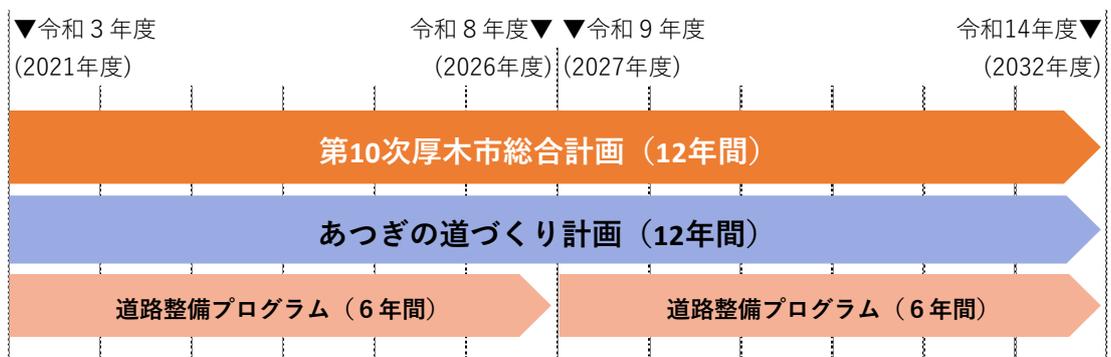
これらを踏まえ、本計画の計画対象期間は令和3(2021)年度から令和14(2032)年度までの12年間とします。

計画期間：令和3(2021)年度～令和14(2032)年度

※道路整備プログラムの策定

本計画の策定に併せて、各事業の進捗を管理するための「道路整備プログラム」を策定します。

計画期間：令和3(2021)年度～令和8(2026)年度（6年間）

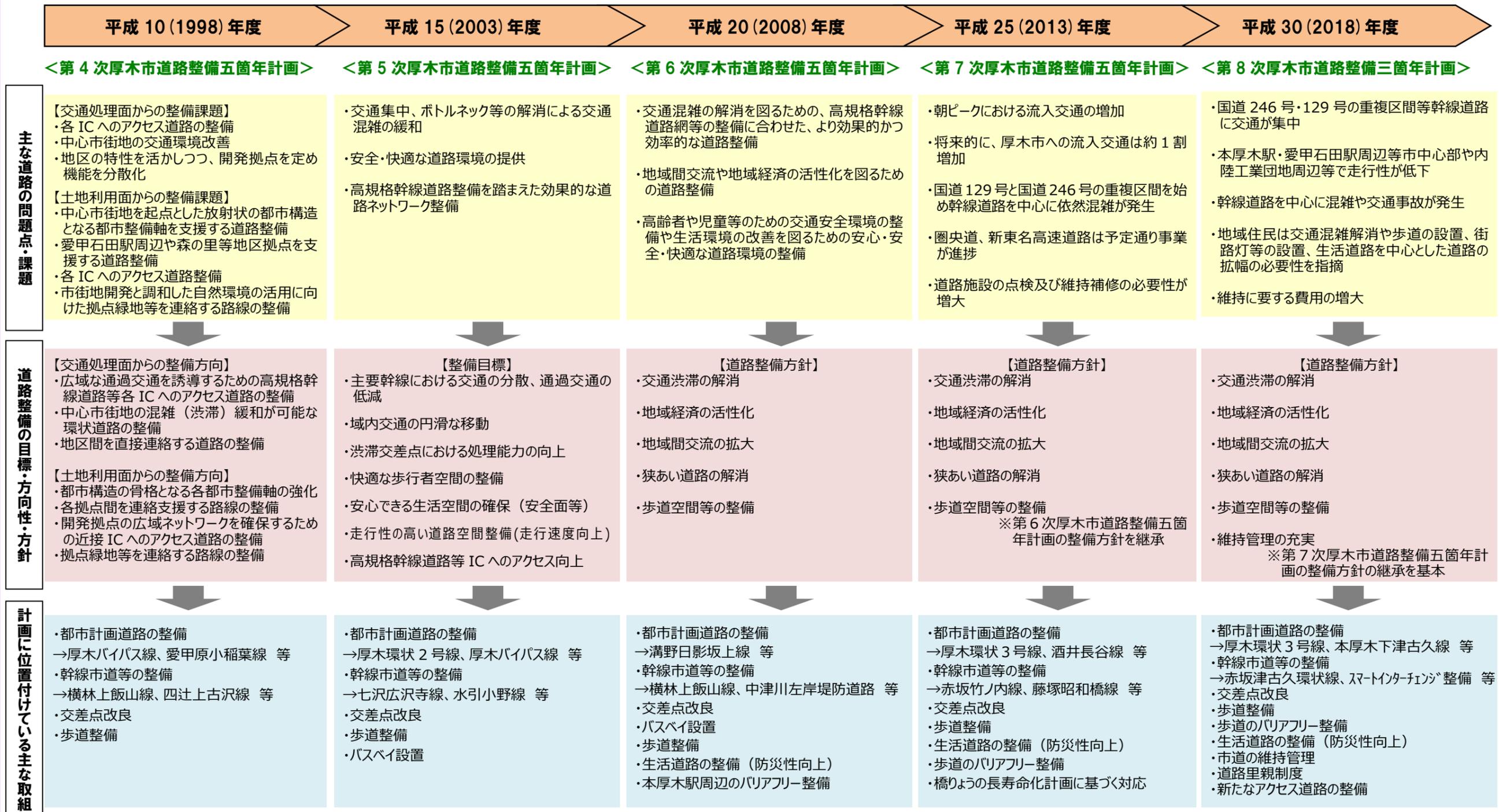


第2章 これまでの厚木市の道づくりの取組

本市では、第1次（昭和58年度）から7次にわたって道路整備五箇年計画を策定し、平成30年度からは「第8次道路整備三箇年計画」を策定してきました。

第4次道路整備五箇年計画以降の取組内容を見ると、市の長年の課題となる中心部の通過交通や交通混雑への対応、拠点間のネットワーク強化、ICへのアクセス整備、安全性の向上、生活道路の改善等について各計画を通じて継続的に対応を図るとともに、各時代に顕在化してきた自然環境や地域防災、公共交通支援、少子高齢化社会の進展、インフラの老朽化といった、社会情勢の変化や社会問題に対して適宜対応を図りながら、計画的に道路整備を進めてきました。

■平成10年度以降の厚木市の道づくりの推移



第3章 道路・交通の現状

1 道路・交通基盤の状況

(1) 広域道路ネットワークの整備状況

新東名や圏央道が開通する等構築が進む広域道路ネットワーク

本市の広域道路ネットワークは、東名高速道路が東西に横切り、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）が南北に縦断する広域交通の要衝の地となっています。

現在、新東名高速道路の建設が進捗し、平成 30(2018)年に海老名南 JCT～厚木南 IC 間、平成 31(2019)年には厚木南 IC～伊勢原 JCT 間、令和 2(2020)年には伊勢原 JCT～伊勢原大山 IC間、厚木 PA スマート IC が開通する等、広域道路ネットワークの構築が進んでいます。

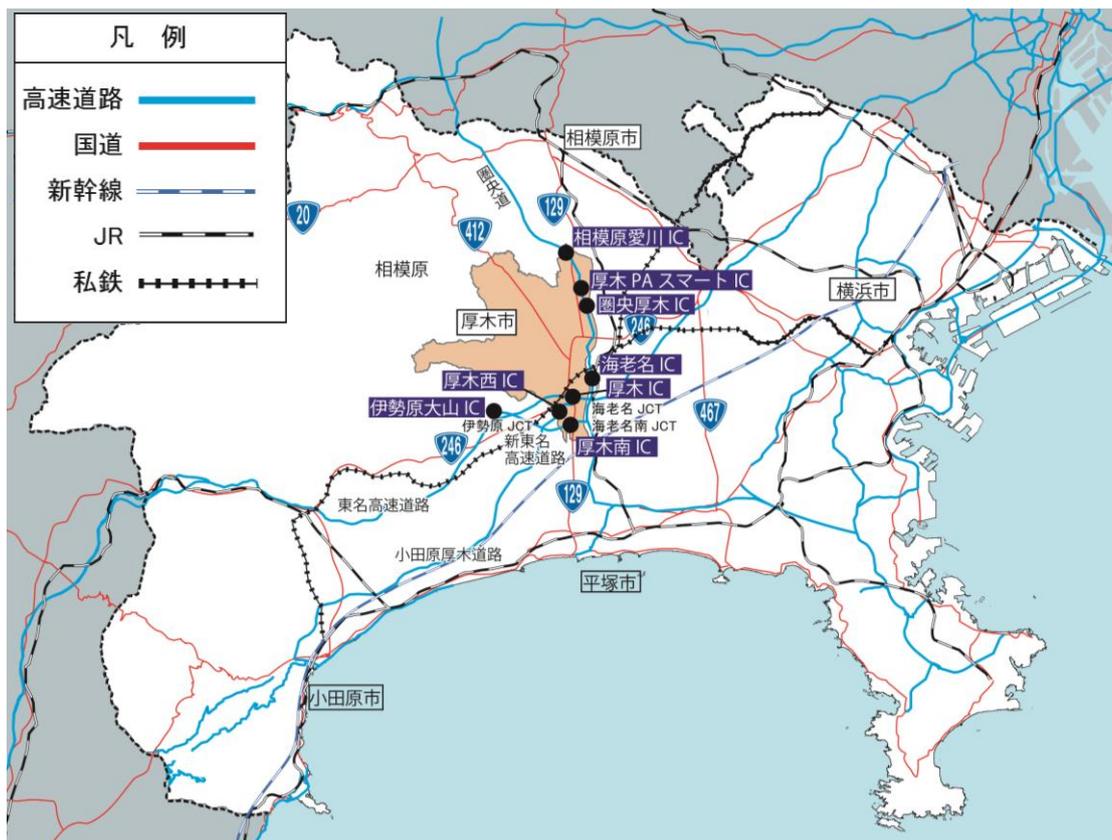


図 3-1.厚木市の広域道路ネットワークの整備状況

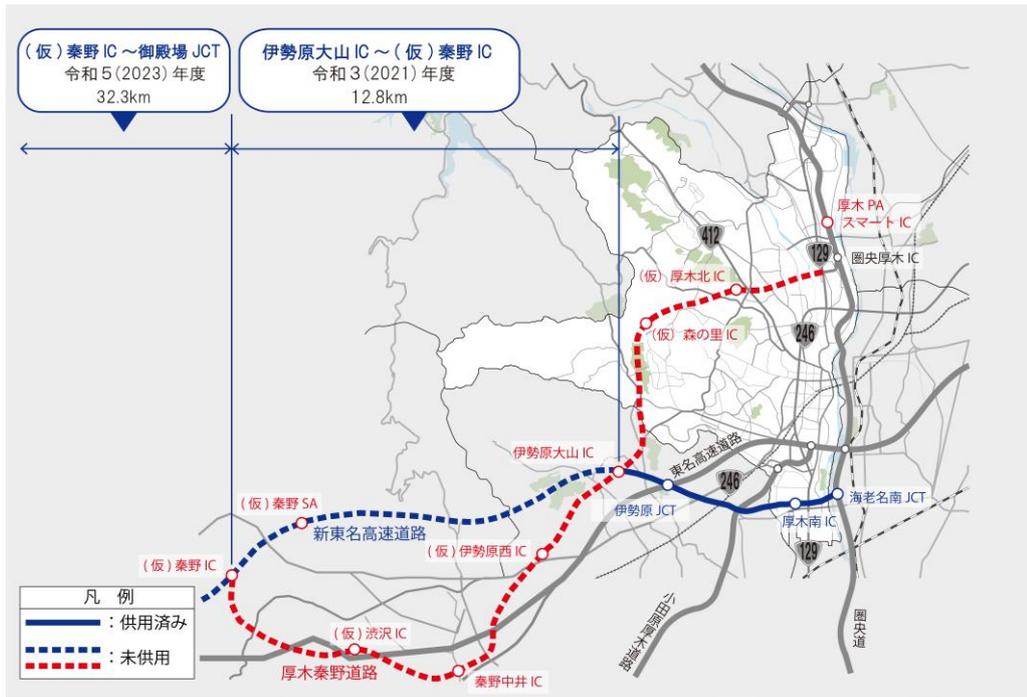


図 3-2.広域道路ネットワーク網

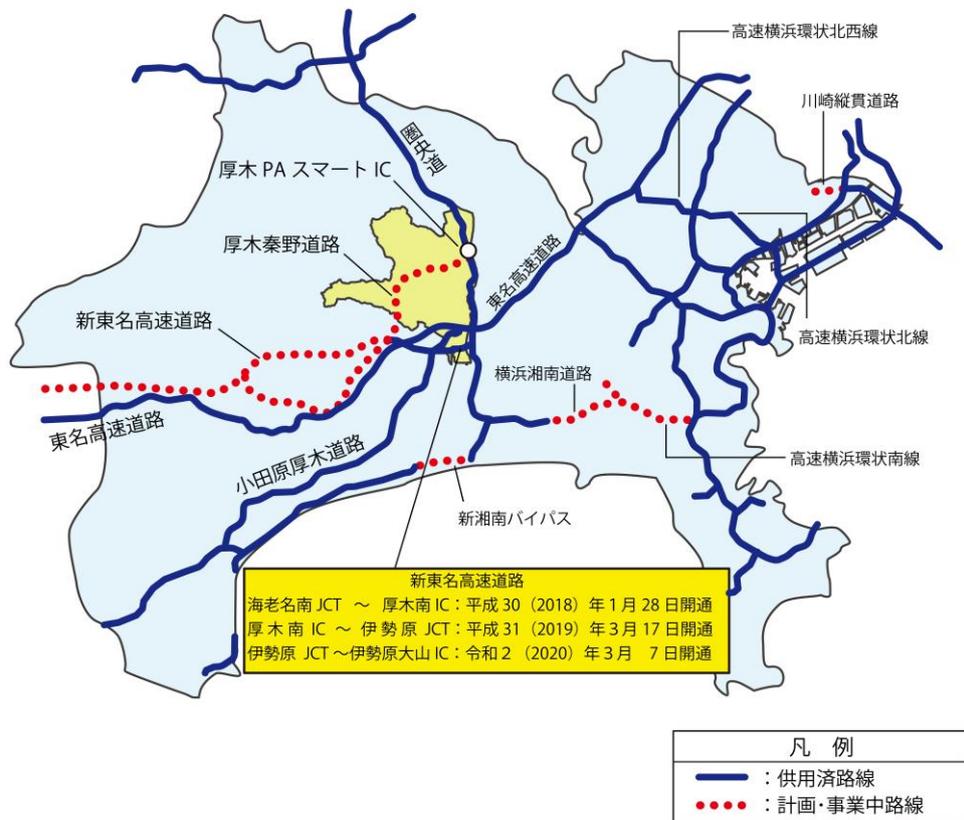


図 3-3.神奈川県の高規格幹線道路等の整備状況

(2) 市内の道路ネットワーク整備状況

放射状道路の整備が進む一方で整備が遅れている環状道路

本市の道路網は、中心市街地を南北に縦断する国道 246 号・129 号の重複区間を軸に形成されています。

中心部となる厚木地域から多くの幹線道路が放射状に伸びており、各地域を連絡しています。その一方で放射状道路を支える環状道路の整備が遅れている状況です。



図 3-4. 厚木市の道路ネットワーク

(3) 都市計画道路の整備状況

整備率が県平均を下回る都市計画道路整備

本市では、52 路線 148,940mの都市計画道路が計画されており、平成 31(2019)年 3 月末時点の整備延長は 89,654m、整備率は 60%に留まり、県平均（62%）を下回っている状況です。

表 3-1. 都市計画道路の整備率

種別	名称	代表幅員 (m)	延長 (m)	整備済 延長 (m)	整備率 (%)	種別別 整備率 (%)
自動車専用道路	1・2・1 第二東名自動車道	34.5	1,940	1,940	100	51.8
	1・3・1 さがみ縦貫道路	24	8,610	8,610	100	
	1・4・1 厚木秦野道路	20.5	9,810	0	0	
幹線街路	3・3・1 平塚相模原線	22	14,870	12,096	81.3	59.5
	3・3・2 本厚木上荻野線	22	7,520	6,980	92.8	
	3・3・3 伊勢原横浜線	22	1,540	1,430	92.9	
	3・3・4 上今泉岡津古久線	22	9,030	2,930	32.4	
	3・3・5 厚木環状3号線	22	7,850	1,860	23.7	
	3・3・6 座間荻野線	22	4,160	2,100	50.5	
	3・3・7 厚木環状4号線	22	3,580	0	0	
	3・4・1 工業団地中央幹線	20	3,680	1,090	29.6	
	3・4・2 藤塚桜台線	20	980	980	100	
	3・4・3 東京沼津線	18	4,750	2,500	52.6	
	3・4・4 厚木環状1号線	18	4,620	1,940	42	
	3・4・5 246号船子線	20	630	630	100	
	3・4・6 旭町松枝町線	16	1,910	900	47.1	
	3・4・7 厚木バイパス線	16	9,580	8,180	85.4	
	3・4・8 本厚木下津古久線	16	4,160	1,450	34.9	
	3・4・9 本厚木川本線	16	760	760	100	
	3・4・10 尼寺原幹線	16	4,980	2,250	45.2	
	3・4・11 厚木環状2号線	16	6,830	1,670	24.5	
	3・4・12 酒井長谷線	16	4,130	2,870	69.5	
	3・4・13 榎戸北矢線	16	570	0	0	
	3・4・14 昭和橋線	16	1,480	0	0	
	3・4・15 溝野日影坂上線	16	1,070	1,070	100	
	3・4・16 工業団地東幹線	16	1,020	1,020	100	
	3・4・17 船子飯山線	18	8,430	6,090	72.2	
	3・4・18 森の里西若宮線	16	1,980	1,980	100	
	3・4・19 森の里東若宮線	16	1,440	1,440	100	
	3・5・1 中溝永町線	12	760	760	100	
	3・5・2 厚木停車場旭町線	12	460	460	100	
	3・5・3 下之谷恩名線	12	880	880	100	
	3・5・4 愛甲原小稲葉線	12	140	140	100	
	3・5・5 船子酒井線	12	1,400	1,400	100	
	3・5・6 上ノ原西ノ久保線	12	1,500	1,500	100	
	3・5・7 上荻野東線	12	2,230	2,230	100	
3・5・8 上荻野関谷線	12	210	210	100		
3・5・9 下古沢森の里青山線	12	960	0	0		
3・5・10 森の里下古沢線	12	580	260	44.8		
3・6・1 中町北停車場線	8	480	200	41.7		
3・6・2 立月永町線	8	480	480	100		
3・6・3 社家岡田線	11.5	570	0	0		
区画街路	7・7・1 区画街路1号線	5	520	520	100	100
	7・7・2 区画街路2号線	5	570	570	100	
	7・7・3 区画街路3号線	5	300	300	100	
特殊街路	8・5・1 森の里四季の路	16	1,430	1,430	100	99.8
	8・6・1 本厚木駅前東口地下道	8	160	160	100	
	8・6・2 森の里春の路	8	1,130	1,130	100	
	8・7・1 鷺尾歩行者専用道1号線	6~10	1,430	1,430	100	
	8・7・2 上荻野東部1号線	7	380	368	96.8	
8・7・3 上荻野東部2号線	7	270	270	100		
8・7・4 上荻野東部3号線	7	190	190	100		
計52路線			148,940	89,654	60.2	

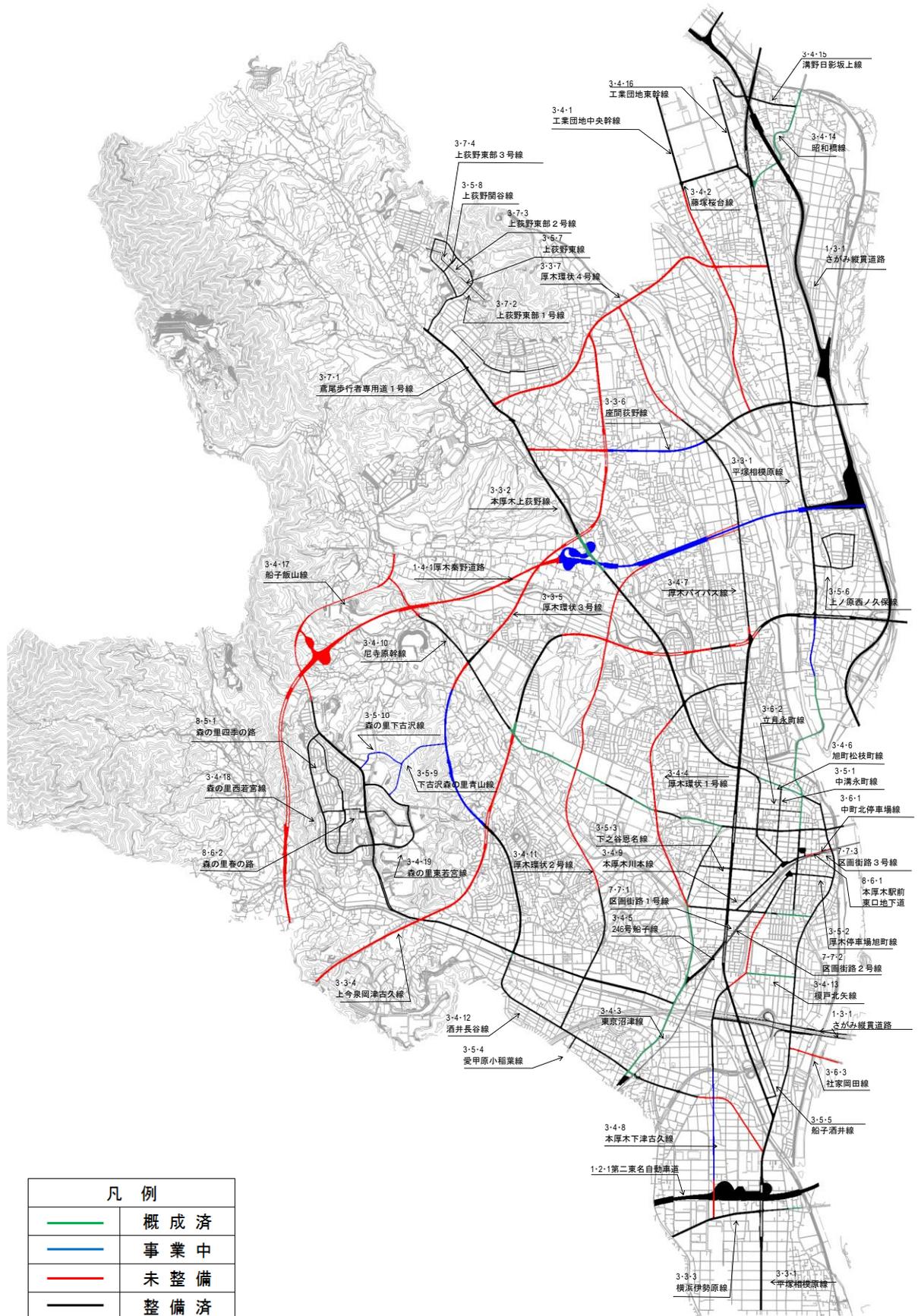


図 3-5.整備状況別都市計画道路網図(平成 31(2019)年3月 31 日現在)

(4) 市道の整備状況

改良率が県平均を上回っている一方、舗装率が県平均を下回る市道整備

本市では、市の管理する市道として 6,160 路線、実延長 1,183km があります。

そのうち改良済み延長が 811.8km、舗装済み延長が 983.3km となり、改良率は 69%と県平均（64%）を上回っているものの、舗装率は 83%と県平均（88%）を下回っている状況です。

(5) 歩道の整備状況

国道を始めとする幹線道路や市街地を中心に進展する歩道整備

市内の歩道の整備状況については、国道を始めとする幹線道路や市街地を中心に、両側 2 m 以上の歩道がおおむね整備されている一方で、中心部から離れた地域では、歩道なし又は幅員 2 m以下の区間が多く、整備が遅れている状況です。

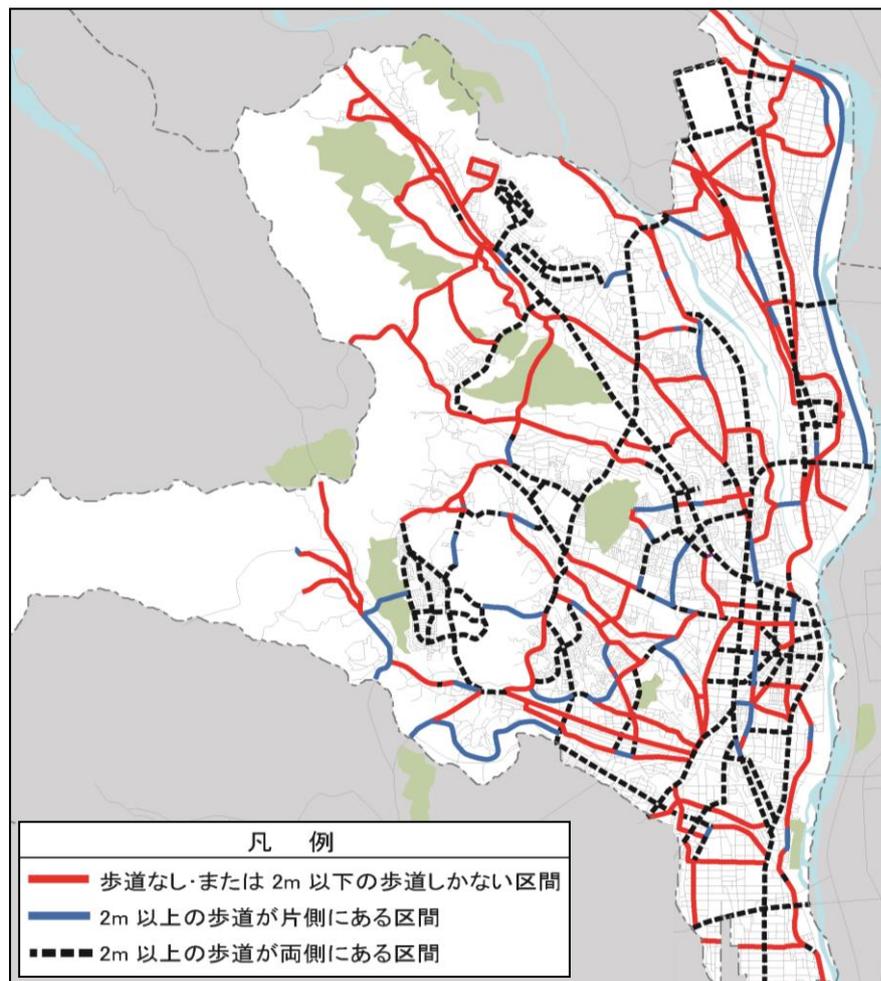


図 3-6. 市内の歩道整備状況

(6) 自転車走行空間の整備状況

中心市街地を中心に整備が進む自転車走行空間整備

近年、自転車に対するニーズが高まりを見せ、身近で便利な乗り物として、通勤・通学、買物といった日常生活やサイクリング、観光、レジャー等の余暇活動までの幅広い場面で利用されています。

本市では、これまでにセーフコミュニティの一環として、中心市街地周辺に自転車走行空間整備（9,790m）を実施してきましたが、広域的には整備が遅れている状況です。



自転車走行空間整備事例

(7) 緊急輸送ネットワークの指定状況

国・県道に加え市道妻田三田幹線において構築されている緊急輸送ネットワーク

緊急輸送道路は、災害時の避難や救急救命活動、緊急物資の輸送、復旧・復興の各段階で利用される重要な役割を担う道路であり、市では、国道、県道に加え、市道妻田三田幹線が第1次緊急輸送道路に指定されています。

緊急輸送道路と地域を連絡する道路ネットワークを構築することにより、災害時においても防災性や信頼性の高い道路網を形成する必要があります。

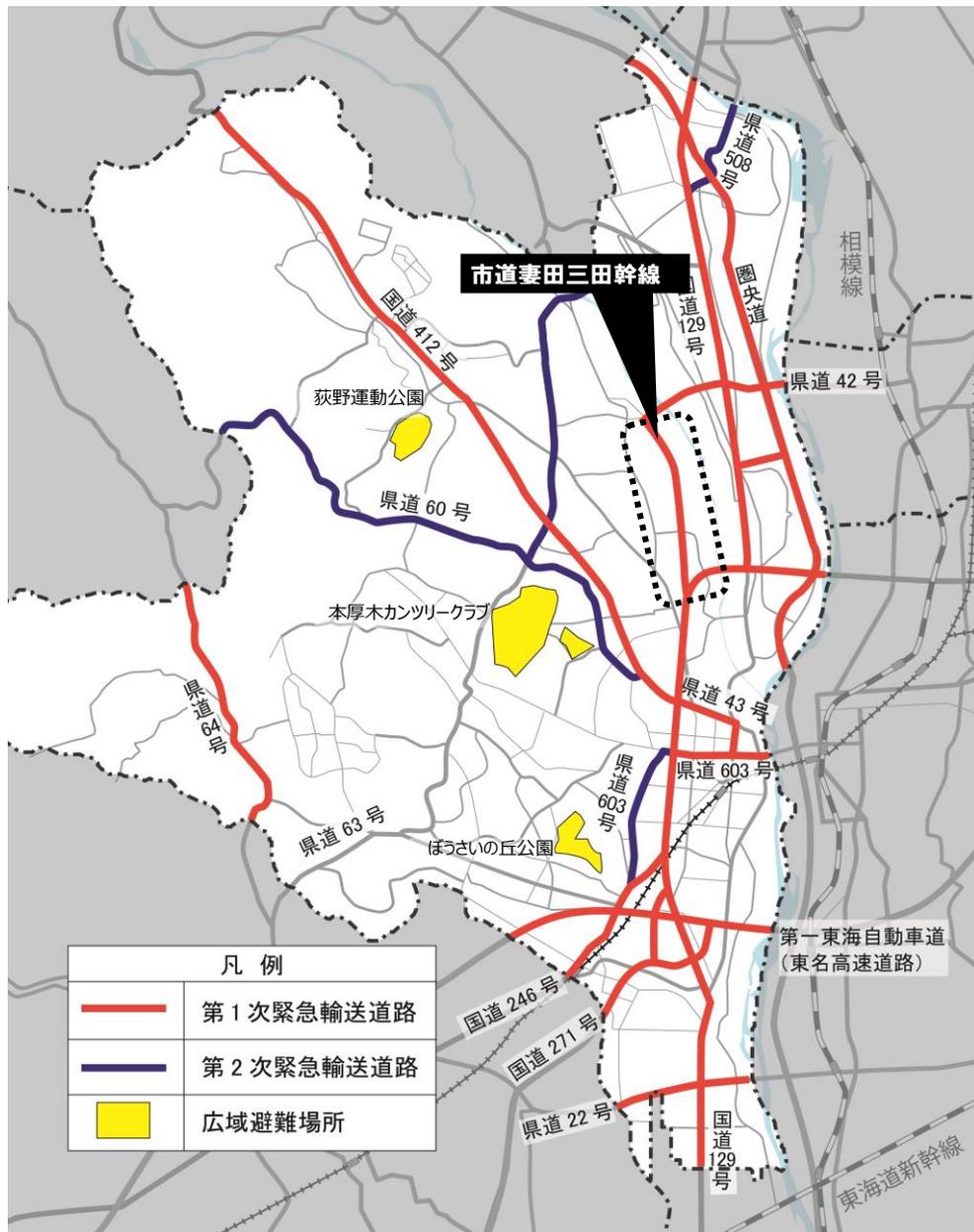


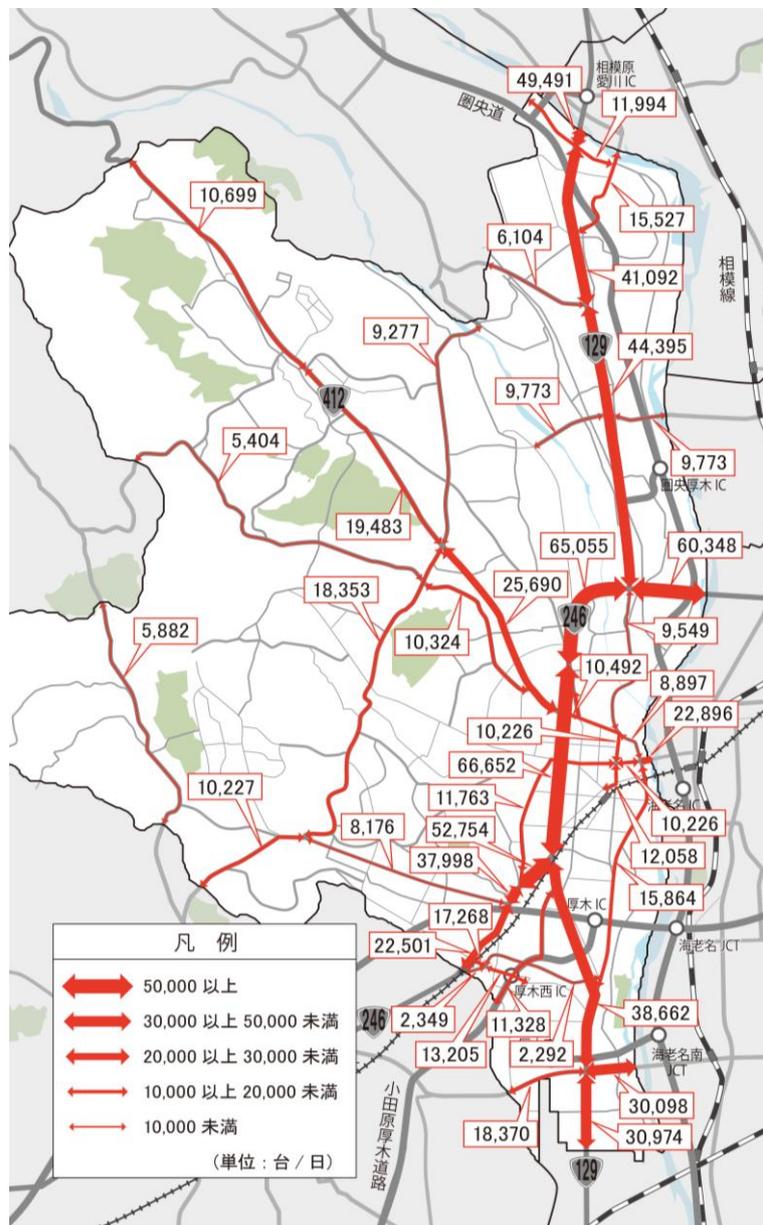
図 3-7. 市内の緊急輸送道路及び広域避難場所

2 市内交通の状況

(1) 市内の自動車交通量の状況

国道 246 号・129 号を始めとした国・県道に集中する自動車交通

本市の主要道路の交通量は、国道 246 号・129 号の重複区間が 6.0 万台/日以上、重複区間前後の国道 129 号が約 3.0～4.4 万台/日と非常に多くなっています。また、相模川の渡河断面の交通量も、国道 246 号新相模大橋で約 6.0 万台/日、県道 40 号相模大橋で約 2.2 万台/日、県道 22 号戸沢橋で約 3.0 万台/日と多い状況です。

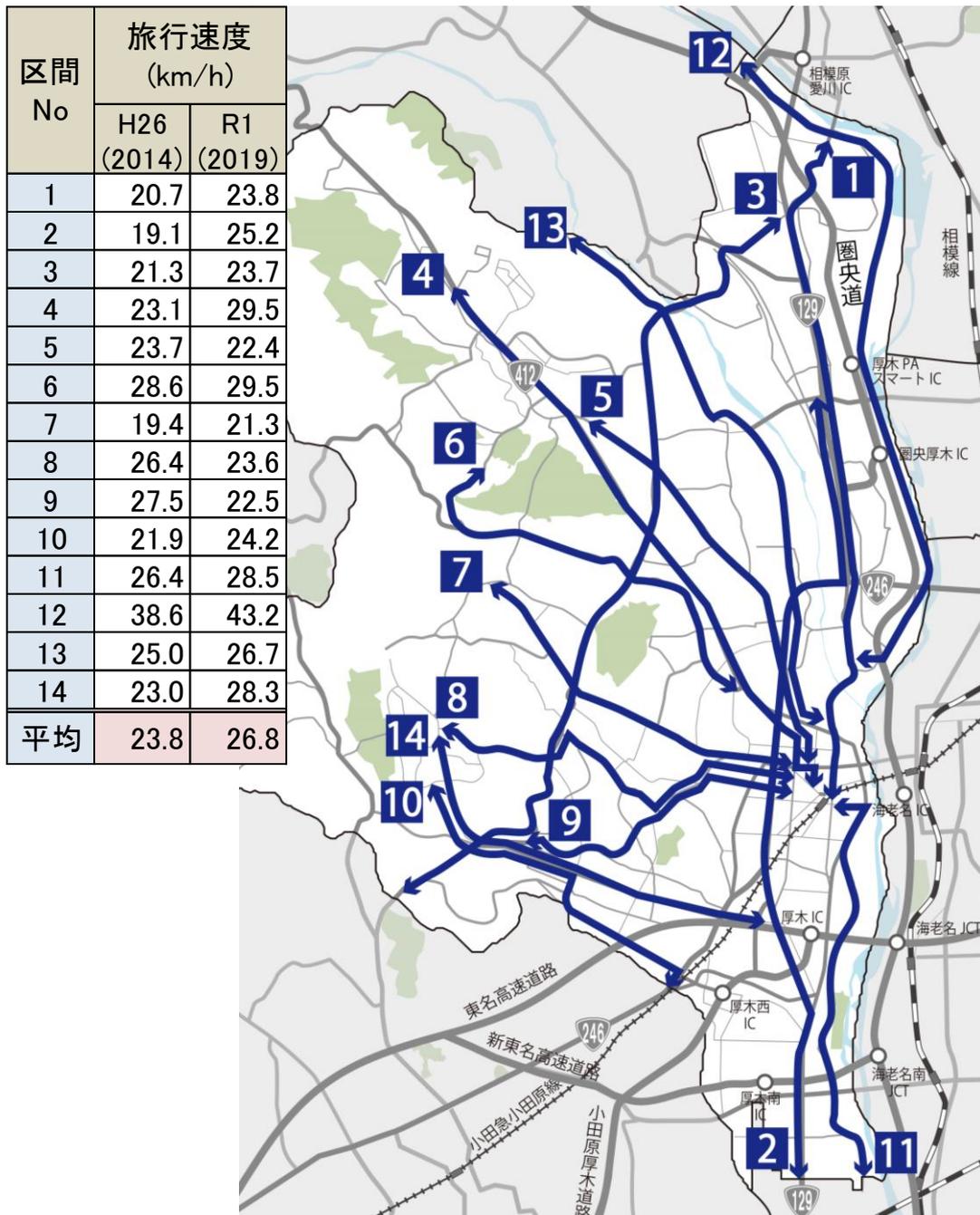


出典：H27(2015)年度 全国道路・街路交通情勢調査
 図 3-8.厚木市内の幹線道路の交通量

(2)市内の走行性の状況

道路整備等により改善傾向を示すも依然として市内各所に分布する速度低下区間

市内の主要区間における平成 26(2014)年度と令和元(2019)年度の旅行速度を比較すると、下荻野地区～本厚木駅方面等一部区間では令和元(2019)年度で低下しているものの、ほとんどの区間では旅行速度が向上、区間平均では平成 26(2014)年度と比較して令和元(2019)年度では約 1 割の速度向上が図られている等、幹線道路の整備や交差点改良等により、市内の走行環境は改善傾向となっています。



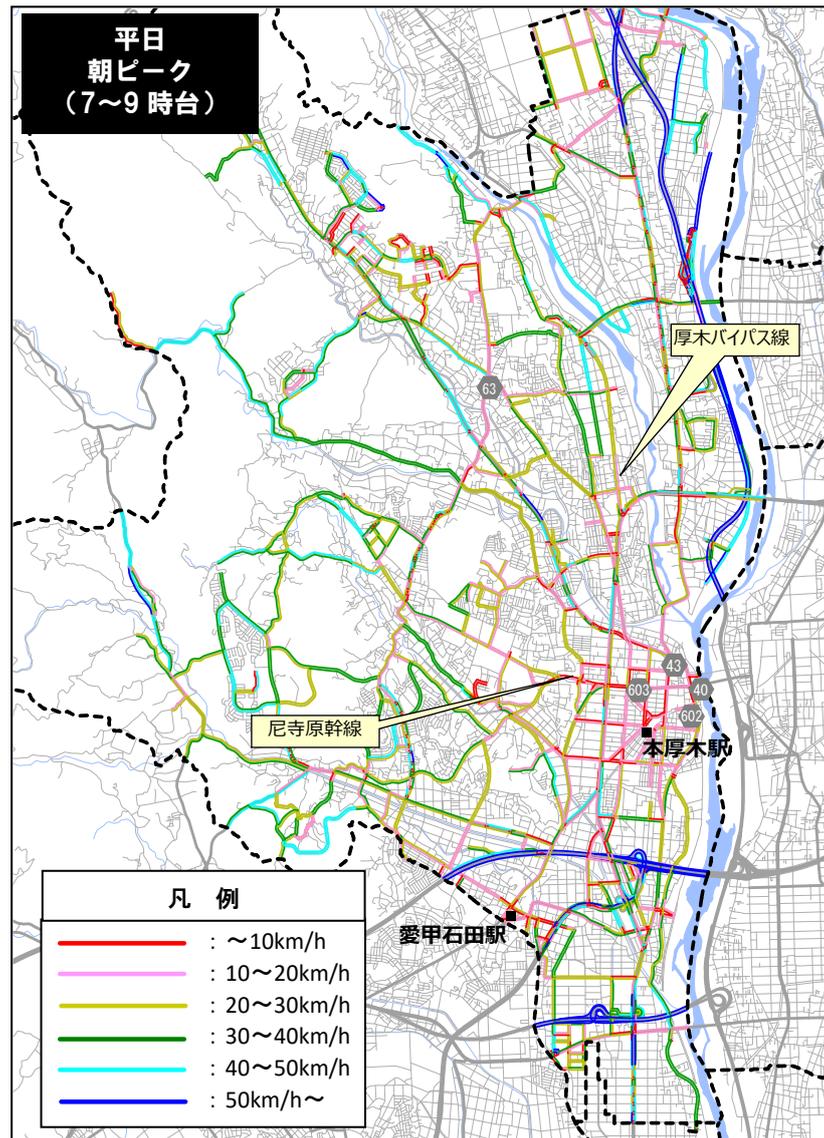
データ：インターナビプローブデータ(H26(2014)年8月、R1(2019)年6～7月、10～11月)

図 3-9.市内の時間帯別平均旅行速度(H26(2014)年,R1(2019)年:7～9 時台)

市内の旅行速度を見ると、ピーク時間帯（朝ピーク：7～9時台、夕ピーク：16～18時台）における、本厚木駅や愛甲石田駅周辺では、国道246号や129号（重複区間含む）及び県道40号・43号・602号・603号といった国県道はもとより、市道においても、交差点の多さや信号現示、交差点における歩行者横断等の要因により速度低下が著しい状況です。

また、中心部と各地域を連絡する国道412号や尼寺原幹線、厚木バイパス線といった放射状道路についても、国道との交差点において速度低下が発生しています。

さらに、市を南北に縦断する県道63号においても速度低下が発生している等、市内各所に走行性の低い区間が分布している状況です。



データ: インターナビプローブデータ

図3-10.市内の時間帯別平均旅行速度(R1(2019)年6～7月、10～11月)

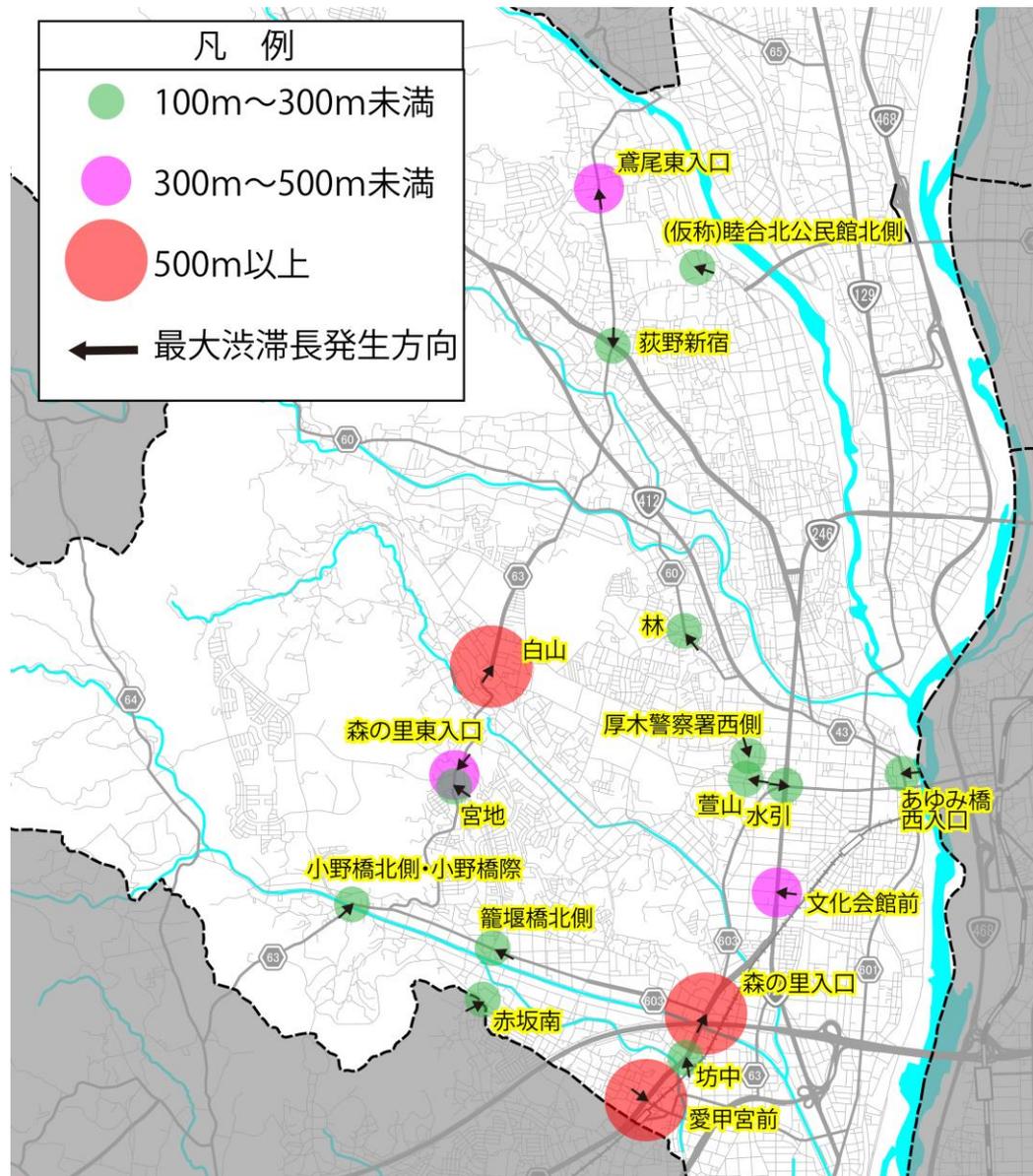
※一般道では、旅行速度が10～20km/hで「混雑」、10km/h以下で「渋滞」と定義

(3)市内の交通混雑発生状況

市内各所に分布する一定規模の交通混雑発生交差点

本市の交通混雑状況を実態調査結果から見ると、朝夕を中心に交通混雑が発生しており、特に愛甲宮前交差点においては1,000mを超える渋滞が発生している等、交通混雑が著しい状況となり、さらに、白山交差点及び森の里入口交差点についても朝ピークで500mを超える渋滞が発生している等、県道63号や県道603号を始めとして、市内各所に一定規模の交通混雑が分布している状況です。

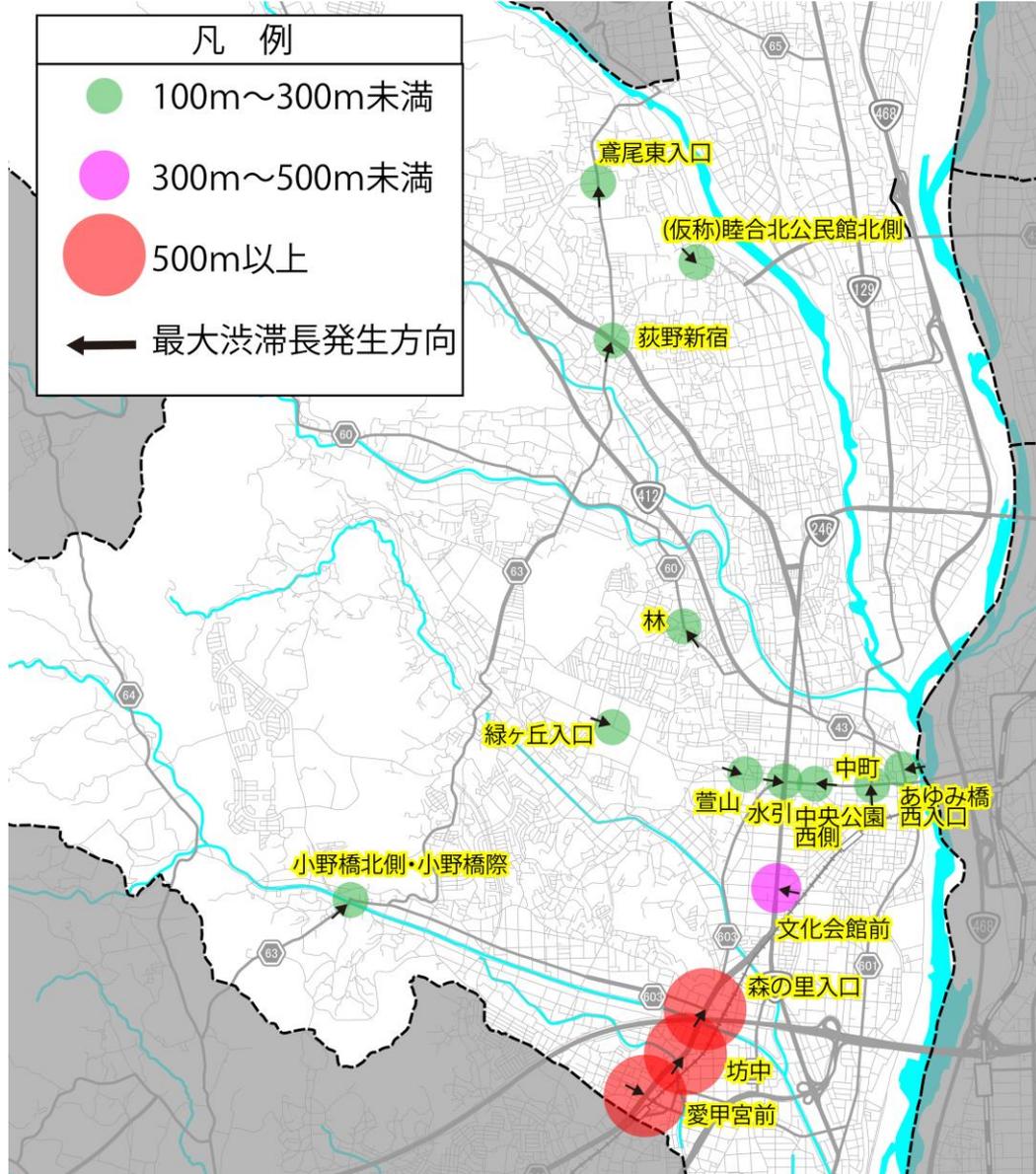
<朝ピーク（7～9時台）>



データ：H30(2018)年度 交通実態調査結果(厚木市)

図 3-11.市内交差点の渋滞長発生状況(最大渋滞長)

<夕ピーク（16～18時台）>



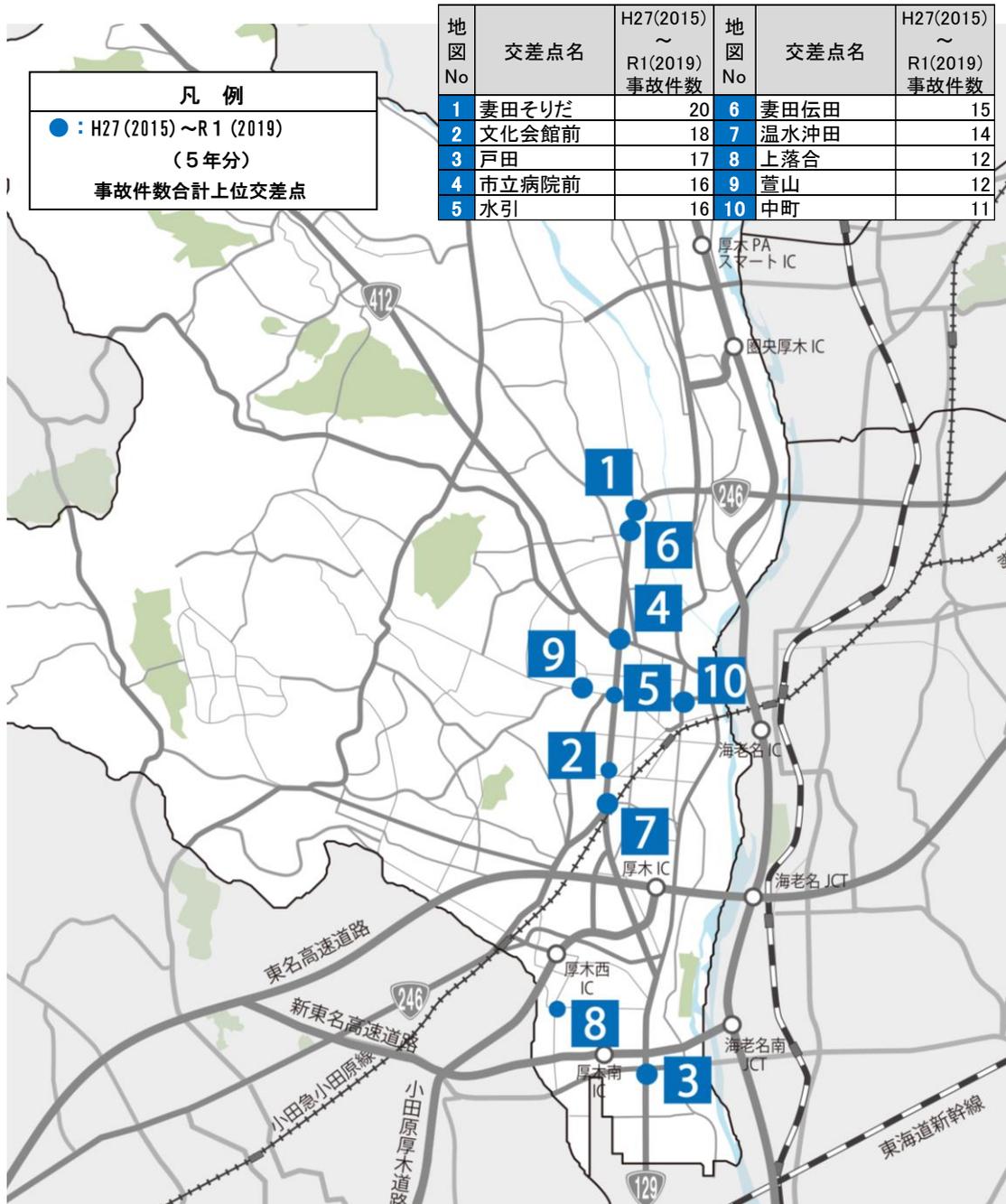
データ：H30(2018)年度 交通実態調査結果(厚木市)

図 3-12.市内交差点の渋滞長発生状況(最大渋滞長)

(4)市内の交通事故発生状況

国道 246・129 号の重複区間等を中心に分布する交通事故多発交差点

市内では「妻田そりだ交差点」、「文化会館前交差点」、「戸田交差点」で交通事故が多発している等、交通事故多発箇所の多くは、国道 246・129 号の重複区間周辺に分布しています。



データ: 厚木警察署統計

図 3-13.市内の事故多発交差点

3 道路施設の状況

(1) 維持管理を取り巻く状況

年々施設量が増加するとともに老朽化が進展する道路施設

道路施設は、社会生活において欠かせない最も身近で多様な社会基盤であり、年々増え続けていると同時に、高度成長期に建設された施設の老朽化が進行し、今後、更新時期が集中することが懸念されています。このことから、国においては施設の長寿命化が提唱され、道路法改定に伴う点検の義務化や、地方公共団体における公共施設等総合管理計画の策定要請等、将来を見据えた施設の維持管理が求められています。道路施設についても将来を見据え、適正な維持管理が求められています。

(2) 道路施設のストック量

道路構造物はもとより交通安全施設や街路樹等管理項目が多岐にわたる道路施設

市民の生活を支える上で欠かせない道路施設は多岐にわたり、本市が保有する道路施設の総量は表 3-2 の通りです。

表 3-2.本市が管理する道路施設

施設種別		施設量	備考
橋りょう		361 橋	5m以下 137 橋 15m以上 91 橋
舗装	1級市道	約 53km	28 路線
	2級市道	約 94km	79 路線
	その他市道	約 848km	
トンネル		2本	
大型カルバート		2箇所	(内空に2車線以上)
横断歩道橋		11 橋	
地下道		1基	
道路土工構造物	斜面安定施設	232 箇所	(幹線道路等の道路構造物)
	道路照明	3,016 基	(共架含む)
交通安全施設	大型標識	64 基	
	道路情報提供装置	4箇所	(冠水表示)
	カーブミラー	4,730 基	
	ガードレール・横断防止柵等	約 173km	
街路樹	高木	約 8,700 本	
	中木	約 6,000 本	
	低木	約 62,000 ㎡	
昇降機	エスカレーター	4基	東口地下道
	エレベーター	2基	東口地下道・愛甲石田北口

※施設数は、令和元(2019)年度末時点の値です。

※斜面安定施設とは、法面枠、吹付、擁壁、落石防護柵等です。

※その他に、側溝等排水施設、警戒標識、車止め等があります。

(3)道路施設の機能と特性

施設種別により異なる機能・役割や特性を有する道路施設

道路は、自動車や歩行者の通行、アクセス、滞留等の交通機能のほか、市街地形成や環境空間等の空間機能を有しており、道路施設はこれらの機能を確保、維持するために欠かせないものであり、施設によってそれぞれの役割も異なります。

表 3-3.道路機能の概要と道路施設

道路機能	概要	関連する道路施設
交通機能	道路ネットワークを維持し、利用者の利便性を確保	橋りょう、トンネル、道路土工構造物等
	利用者の走行性や快適性を確保	舗装等
	安全かつ円滑な道路交通の確保	標識、照明等の道路小規模附属物
空間機能	修景効果や環境の保全	街路樹等

表 3-4.各施設の機能と特性

施設種別	機能と特性
橋りょう／ 横断歩道橋	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 道路ネットワークを形成する施設であり、架橋位置や条件によって施設の規模や重要度が異なります。 ➤ 修繕、更新コストが他の施設に比べ大きいのが特徴です。
舗装	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施設の総量（舗装面積）が多く、主に1・2級市道等の幹線道路と生活道路に分類されます。 ➤ 老朽化だけでなく、大型車交通量の影響によって早期劣化している路線もあります。 ➤ 損傷は道路パトロール以外に、市民からの情報によって発見されるものもあります。 ➤ 走行性については、利用者及び隣接住民の方に大きな影響があります。
トンネル／大 型カルバート ／地下道	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 道路ネットワークを形成する施設であり、他の施設に比べ、施設数は少ないが、1施設当たりの規模は大きいのが特徴です。 ➤ 施設の内空を利用する施設であり、損傷が第三者被害につながる可能性の高い施設です。
道路土工構 造物	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 道路ネットワークを形成する施設であり、設置環境によって規模や構造が異なります。 ➤ 施設の老朽化のほか、大雨・地震等の自然災害によるリスクの高い施設です。
交通安全施 設	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施設の種類と総量が多く、小規模な施設が多いのも特徴です。 ➤ 施設の損傷が道路ネットワークの寸断等致命的な被害を及ぼす可能性は低いが、施設によって第三者被害が発生する可能性がある施設です。
街路樹	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 恒常的に維持管理が必要で、空間機能や円滑な道路交通を確保するために必要な施設であり、生活環境に密接に関係します。 ➤ 構造物と同様、経年的な変化（老木化）や台風等の自然災害による倒木等のリスクもあります。
昇降機（エス カレーター、エ レベーター）	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 人を移動させるための施設であり、建物内にあるのが特徴です。 ➤ 特に高齢者や身体障がい者等の移動円滑化のために必要な施設（機械設備）です。

(4) 道路施設の老朽化の状況

年々老朽化が進展し、更新時期が集中する道路施設

道路施設は、社会生活において欠かせない最も身近で多様な社会基盤であり、年々増え続けていると同時に、高度成長期に建設された施設の老朽化が進行し、今後、更新時期が集中することが懸念されています。

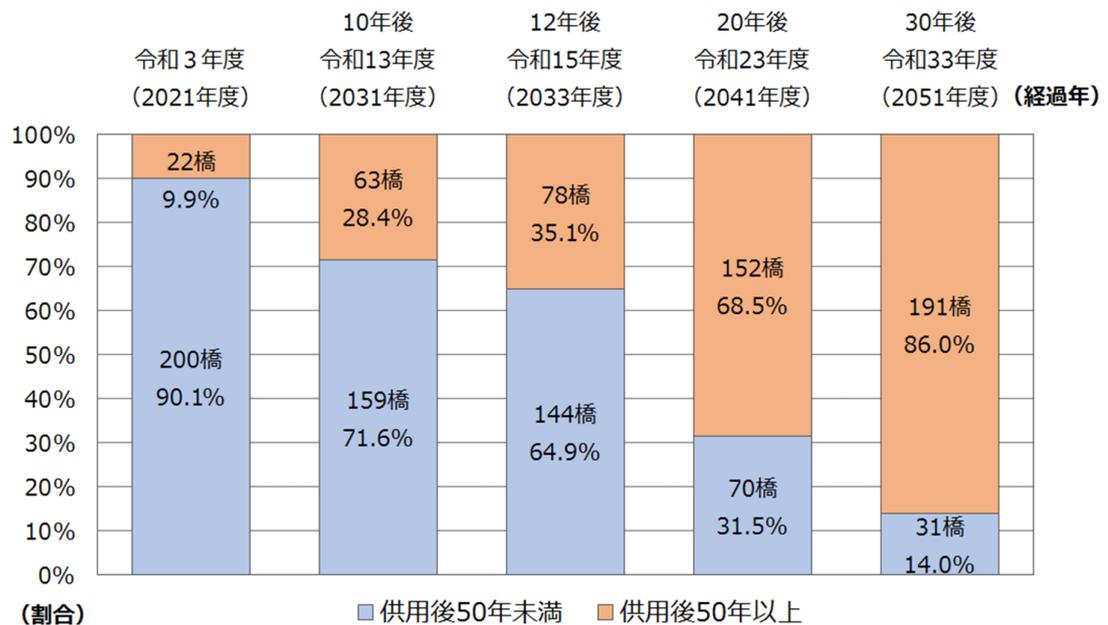


図 3-14. 橋りょうの供用年の推移 (架設年が判明している橋りょうを対象)

4 今後の道づくりに向けた課題

今後の道づくりに向けては、道路・交通基盤や市内交通、道路施設それぞれの現状や問題点に対応して以下の課題を有しています。

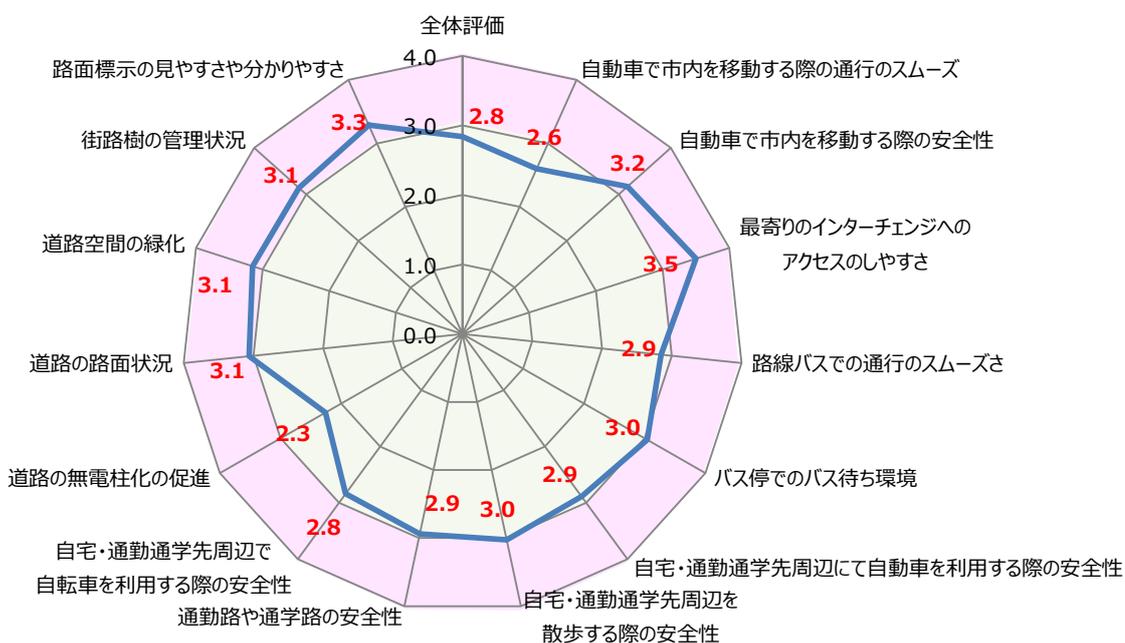
	<現状や問題点>	<今後の道づくりに向けた課題>
道路・交通基盤	新東名や圏央道が開通する等構築が進む広域道路ネットワーク	広域道路ネットワークと連結して市内外の移動を円滑化する環状道路等の整備による道路ネットワークの構築
	放射状道路の整備が進む一方で整備が遅れている環状道路	
	整備率が県平均を下回る都市計画道路整備	計画に基づいた都市計画道路の着実な整備
	改良率が県平均を上回っている一方、舗装率が県平均を下回る市道整備	現状の改良・舗装状況等に基づいた市道の着実な整備
	国道を始めとする幹線道路や市街地を中心に進展する歩道整備	郊外部等を中心とした歩道ネットワークの構築
	中心市街地を中心に整備が進む自転車走行空間整備	郊外部等を中心に、国や県と連携した自転車走行空間の構築
	国・県道に加え市道妻田三田幹線にて構築されている緊急輸送ネットワーク	緊急輸送ネットワークと一体となった市内防災ネットワークの構築
市内交通	国道 246 号・129 号を始めとした国・県道に集中する自動車交通	国・県道への過度の交通集中を抑制する環状道路や放射状道路、幹線市道等の整備による道路ネットワークの構築
	道路整備等により改善傾向を示すも依然として市内各所に分布する速度低下区間	
	市内各所に分布する一定規模の交通混雑発生交差点	混雑交差点を中心とした市内交差点の交通処理能力の向上
	国道 246・129 号の重複区間等を中心に分布する交通事故多発交差点	交通事故多発交差点を中心とした市内交差点の安全性の向上
道路施設	年々施設量が増加するとともに老朽化が進展する道路施設	施設増・老朽化を踏まえた長期的視点による維持管理の実施
	道路構造物はもとより交通安全施設や街路樹等管理項目が多岐にわたる道路施設	各種道路施設により異なる管理項目に応じた最適な維持管理の実施
	施設種別により異なる機能・役割や特性を有する道路施設	各道路施設の有する役割・機能の長期的な維持・確保に資する維持管理の実施
	年々老朽化が進展し、更新時期が集中する道路施設	各道路施設の更新時期を見極めた計画的な維持管理の実施

第4章 地域の考える道路整備への意向・ニーズ

1 市民が考える本市の道路の評価

令和元(2019)年に実施した厚木市の道路に関するアンケート調査の結果から、本市の道路に対する評価を見ると、『最寄りのインターチェンジへのアクセスのしやすさ』が 3.5 で最も満足度が高く、また、『路面標示の見やすさや分かりやすさ』が 3.3 と 2 番目に高いとともに、『道路の路面状況』や『道路空間の緑化』、『街路樹の管理状況』等、維持管理関連の項目の満足度が高い傾向にあります。

一方で、『道路の無電柱化』の満足度が 2.3 と突出して評価が低く、その他、『自動車で市内を移動する際のスムーズさ』や『路線バスの通行のスムーズさ』等、交通混雑や走行性に関する項目の満足度が低い傾向にあります。



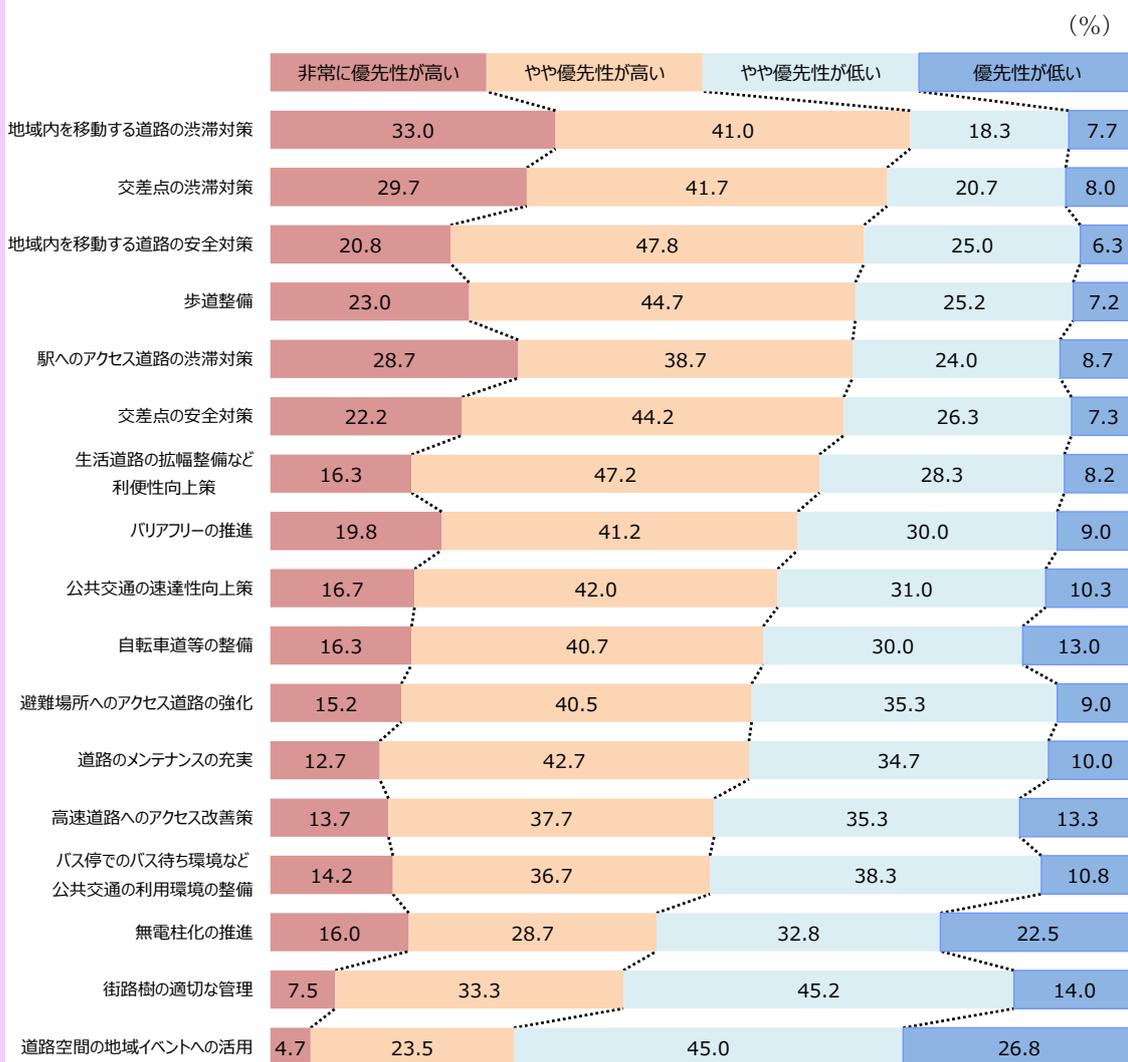
出典：R1(2019)年 厚木市の道路に関するアンケート調査

図 4-1.本市の道路の満足度(満足度 3.0 以上が平均以上の評価)

2 市民が考える今後の取組の優先度

今後の取組の優先度については、『地域内を移動する道路の渋滞対策』や『交差点の渋滞対策』、『駅へのアクセス道路の渋滞対策』等交通混雑に関する取組に対し優先性が高いと評価しています。

また、『地域内を移動する道路の安全対策』や『歩道整備』等安全性に関する取組に対しても優先性が高いと評価しています。



出典：R1(2019)年 厚木市の道路に関するアンケート調査

図 4-2.本市の交通やまちづくりに関する課題解消に向けた整備の優先性

第5章 あつぎの道づくりの基本方針

第8次厚木市道路整備三箇年計画（平成30(2018)年度～令和2(2020)年度）では、前計画における道路整備方針を継続しつつ、新たな課題となる「道路の効率的な維持管理」を反映し、「維持管理の充実」を加えた「6つの柱」、「5つの個別事業」を設定しました。今回のあつぎの道づくり計画では、本市の今後の道づくりに向けた課題を基に、前計画となる第8次厚木市道路整備三箇年計画における方針や地域の考える道路整備への意向・ニーズ、上位計画における道路・交通の方向性、計画策定以降の社会情勢の動向等想定される道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、道づくりにおける3つの基本方針を設定するとともに、基本方針ごとにそれぞれ3つの方針を設定しました。

その中でも、地域の考える道路整備への意向・ニーズや社会情勢等の変化を踏まえ、「基本方針Ⅰ 方針1：地域間移動の円滑性の向上」、「基本方針Ⅰ 方針3：公共交通での移動利便性の向上」、「基本方針Ⅱ 方針3：災害に強い道路空間の形成」、「基本方針Ⅲ 方針2：効率的で計画的な維持管理の推進」を重点的に推進します。



基本方針Ⅰ
スムーズな移動環境づくり

【方針1】 **地域間移動の円滑性の向上** 重点

【方針2】 **新たなICへのアクセス利便性の向上**

【方針3】 **公共交通での移動利便性の向上** 重点

基本方針Ⅱ
安心・安全な道路空間の形成

【方針1】 **人にやさしい道路空間の形成**

【方針2】 **快適な自転車走行空間の形成**

【方針3】 **災害に強い道路空間の形成** 重点

基本方針Ⅲ
多様な道路機能の維持と活用

【方針1】 **迅速・的確な維持管理の推進**

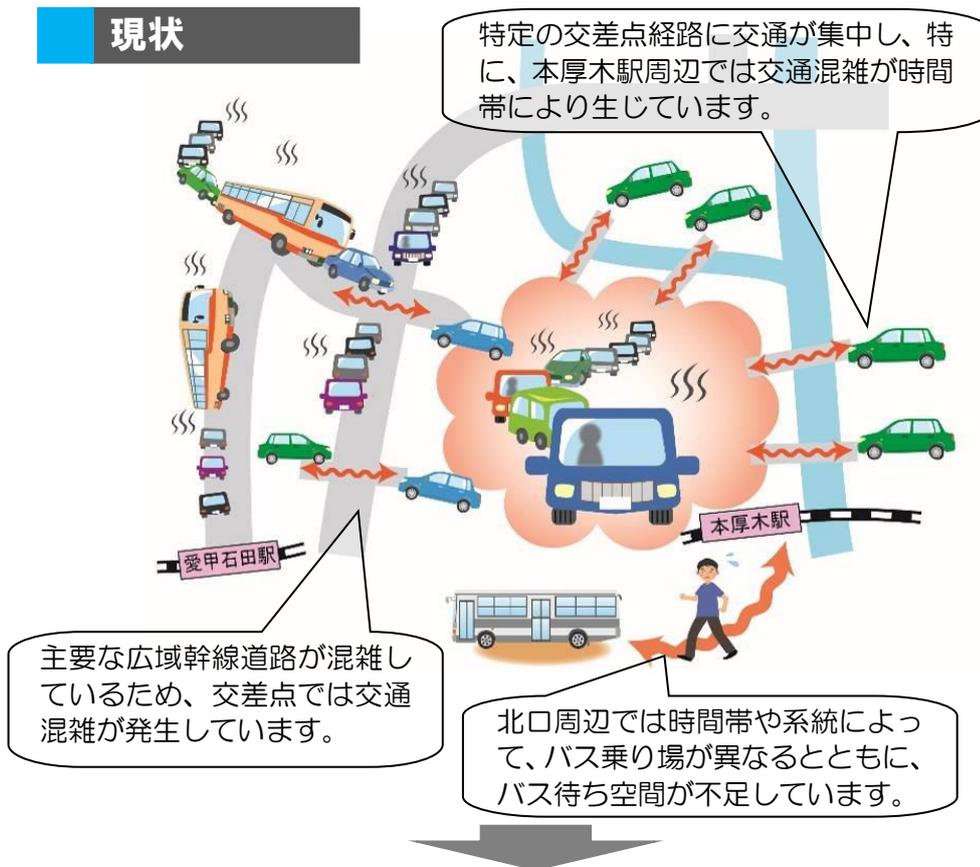
【方針2】 **効率的で計画的な維持管理の推進** 重点

【方針3】 **地域・地元企業との連携・協働の推進**

重点：重点項目

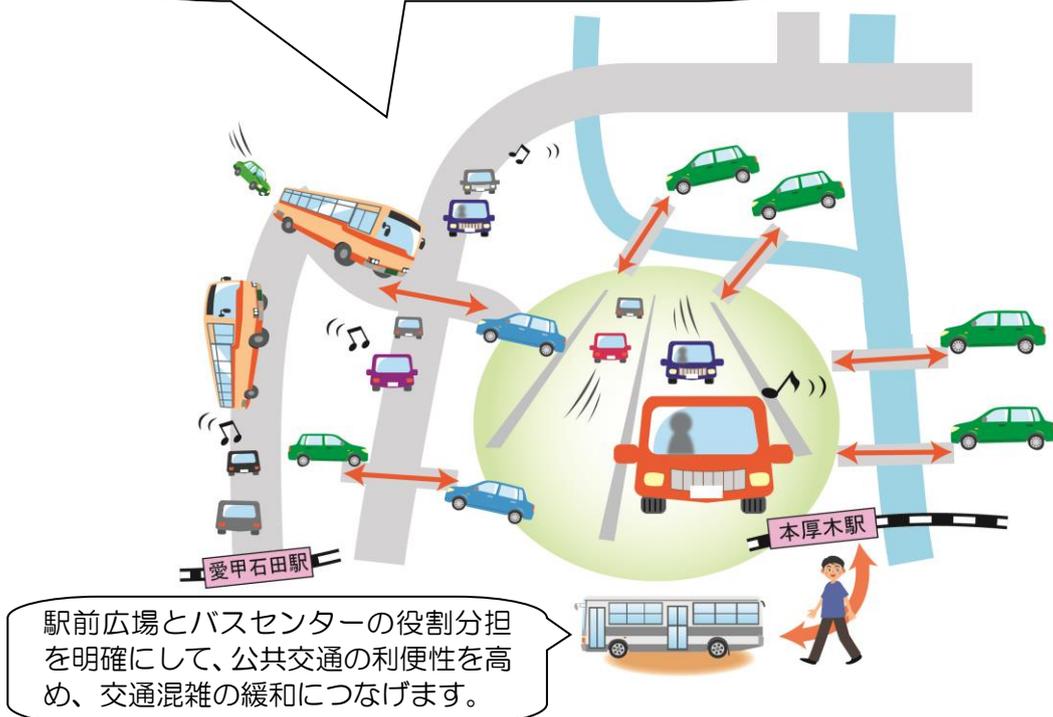
基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり 対応イメージ

現状



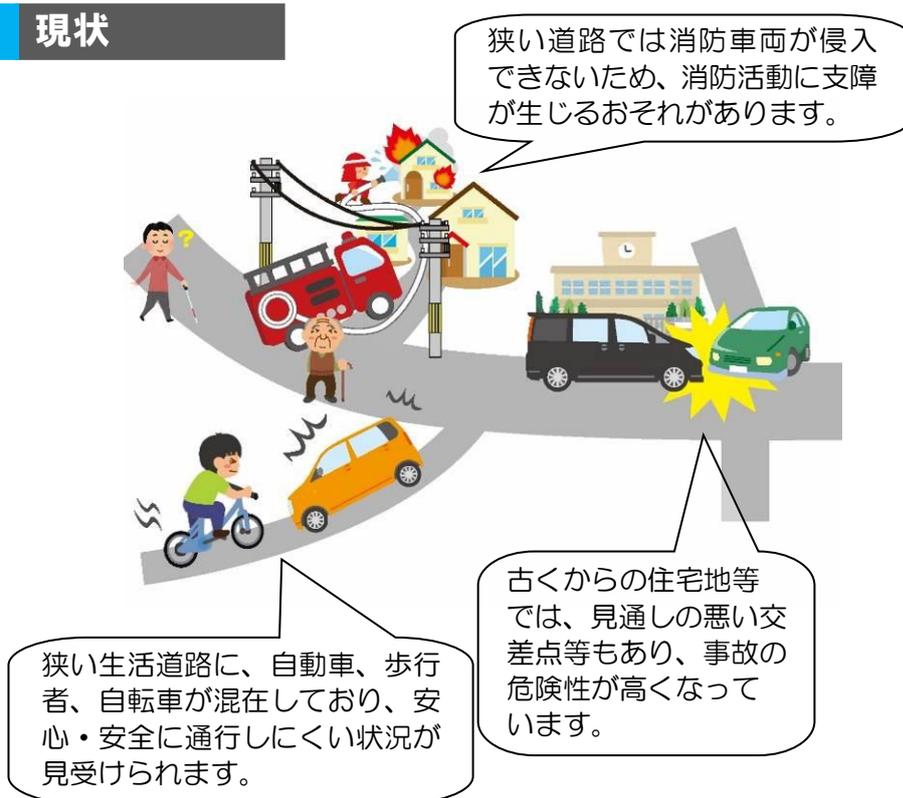
対応イメージ

環状道路や高規格道路等の道路ネットワークの整備により、広域幹線道路を通行する交通の転換を図り、横断がスムーズになります。

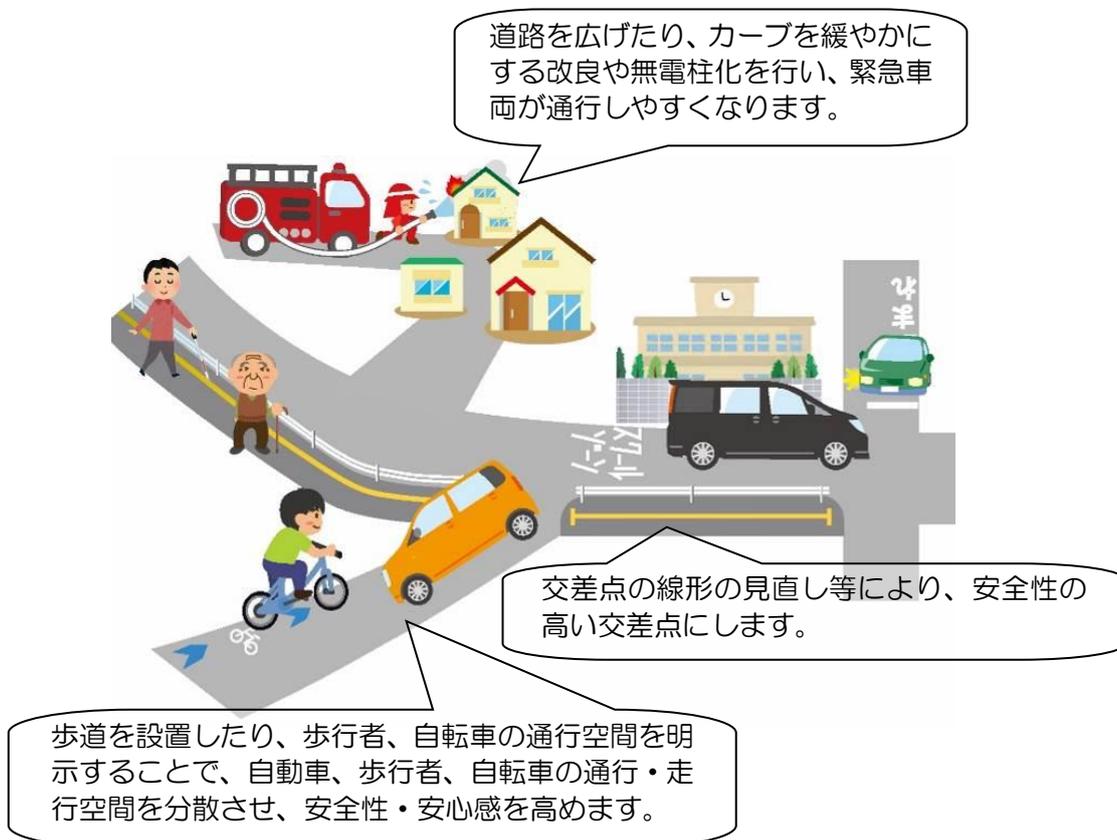


基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成 対応イメージ

現状

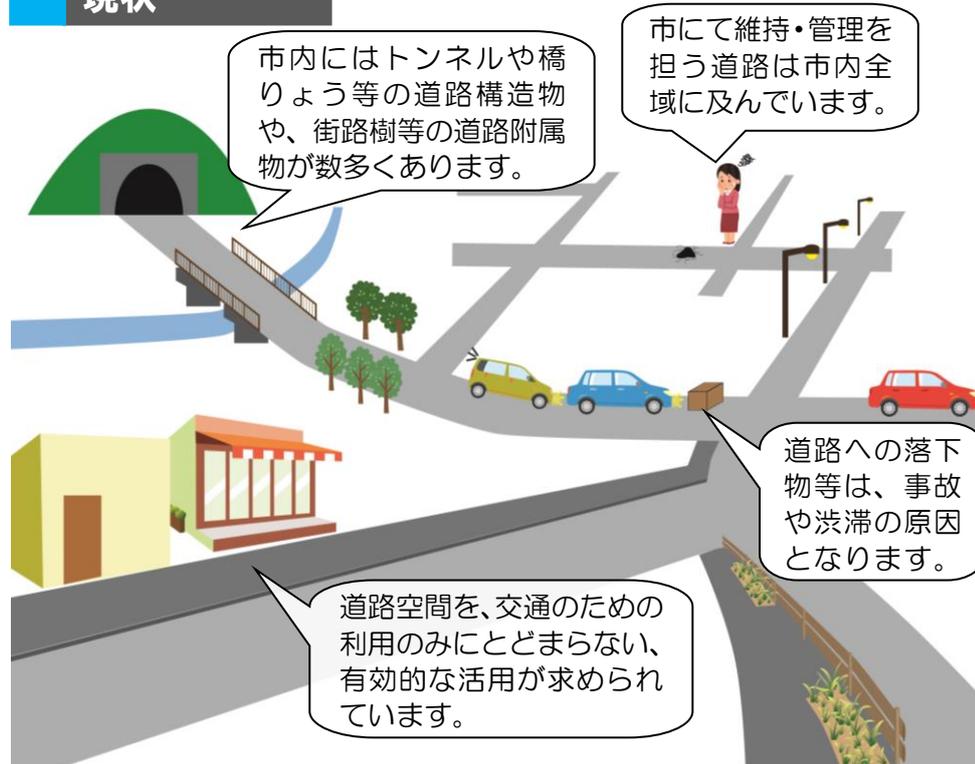


対応イメージ

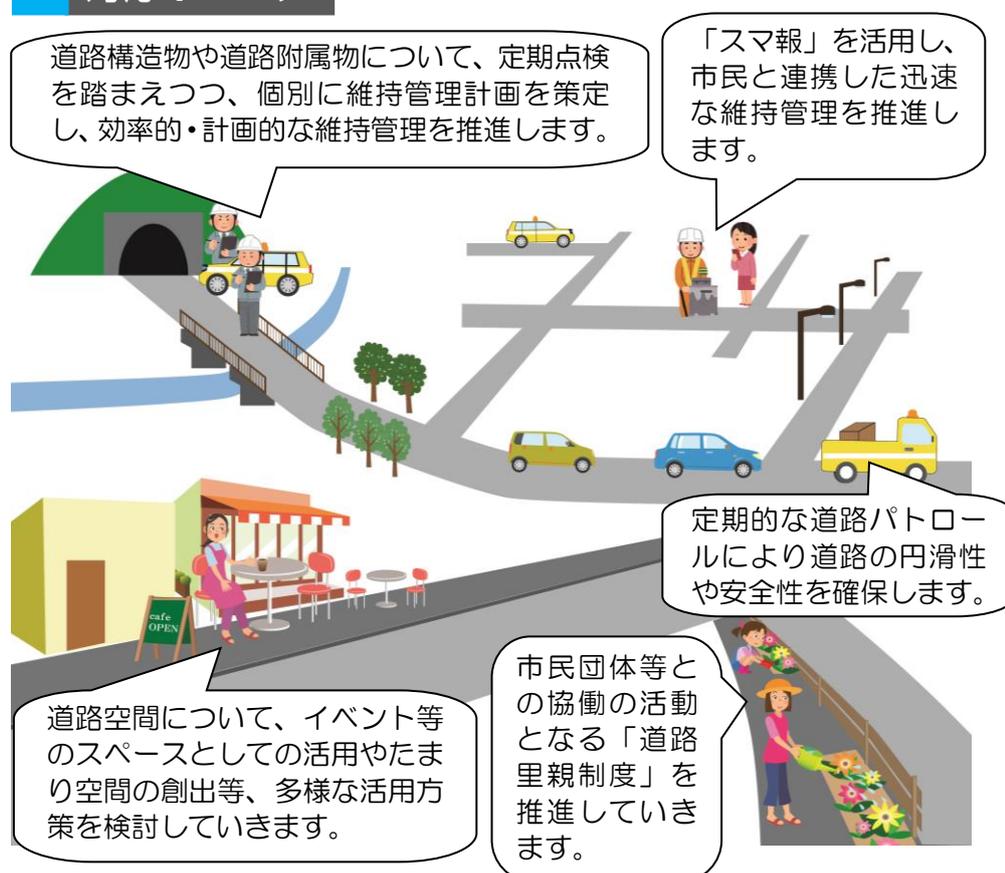


基本方針Ⅲ：多様な道路機能の維持と活用 対応イメージ

現状



対応イメージ



第6章 今後の道路に関する各種取組

■各種取組や整備を推進する事業の設定の考え方

今後の各種取組や整備を推進する事業については、これまでの道路整備の進捗状況や道路・交通の現状を踏まえつつ、「市民満足度調査/市民意識調査における市民の評価」、「市民の道路整備に関するニーズ」、「市内高校・大学の道路整備に関するニーズ」、「客観的指標に基づく道路の評価」といった視点から市内の道路を検証した上で設定しています。

これまでの道路整備の進捗状況
(第8次道路整備三箇年計画までの取組状況)

道路の現状
(現状の道路交通基盤整備状況)

交通の現状
(現状の自動車交通状況)

取組や事業を設定するにあたっての視点

【視点①：市民満足度調査/市民意識調査における市民の評価】

第9次厚木市総合計画「あつぎ元気プラン」の達成状況を把握するため、定期的実施している市民満足度調査や市民意識調査における道路交通の評価を確認、今後の取組や事業設定に反映しました。

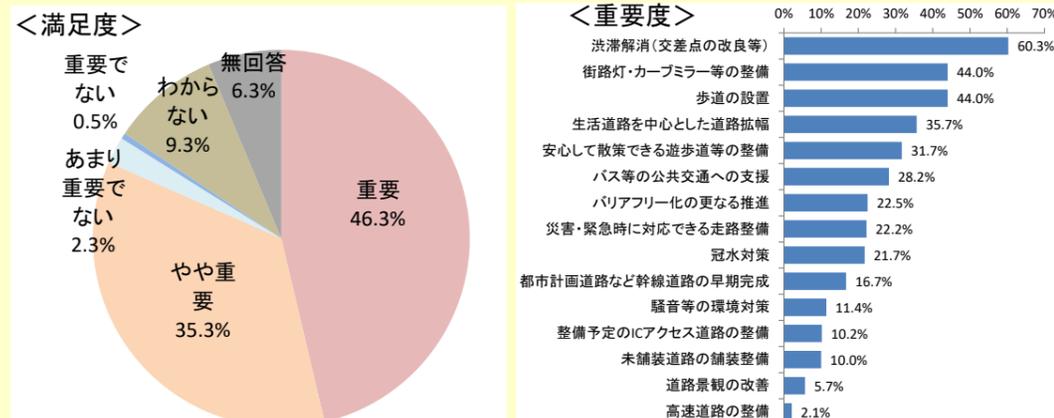


図 6-1. 交通環境整備の重要度(市民満足度調査) 図 6-2. 今後必要と考える道路関連取組(市民意識調査)

【視点②：市民の道路整備に関するニーズ】

本計画の検討にあたり、市民や本市に通勤通学する市外居住者を対象に、現状の道路の問題点や整備してほしい箇所、今後の重視すべき取組等について、アンケートから把握、今後の取組や事業設定に反映しました。

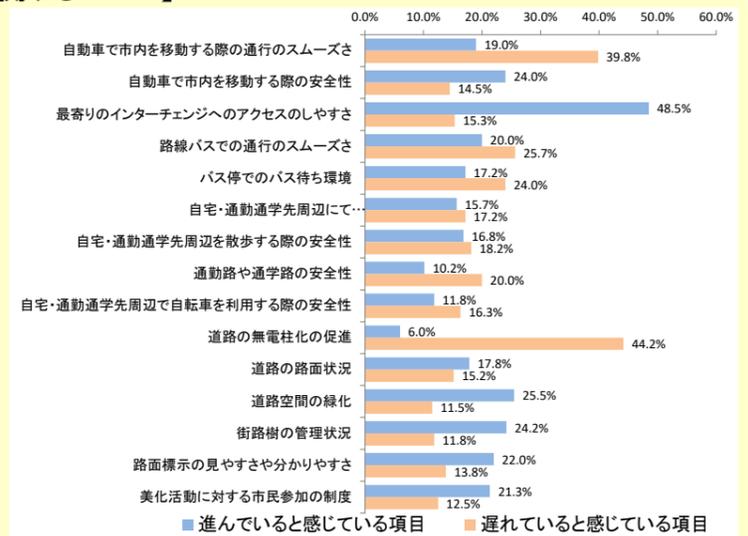


図 6-3. 本市の道路の進んでいる/遅れている項目

【視点③：市内高校・大学の道路整備に関するニーズ】

本計画の検討にあたり、市内の高等教育機関(高校6校、大学・短期大学5校の計11校)を対象に、通学路の現状や通学路上の問題点について意見を収集、今後の取組や事業設定に反映しました。

表 6-1 調査実施高校・大学一覧

施設	名称
高校	厚木高校
	厚木東高校
	厚木商業高校
	厚木北高校
	厚木清南高校
	厚木西高校
大学・短大	神奈川工科大学
	松蔭大学
	湘北短期大学
	東京工芸大学
	東京農業大学



図 6-4. 主要通学路と通学路上の問題箇所

【視点④：客観的指標に基づく道路の評価】

設定した3つの課題と3つの方針の内、課題I・IIについて評価指標を設定し、客観的評価に基づき、整備優先性を検討、今後の取組や事業設定に反映しました。

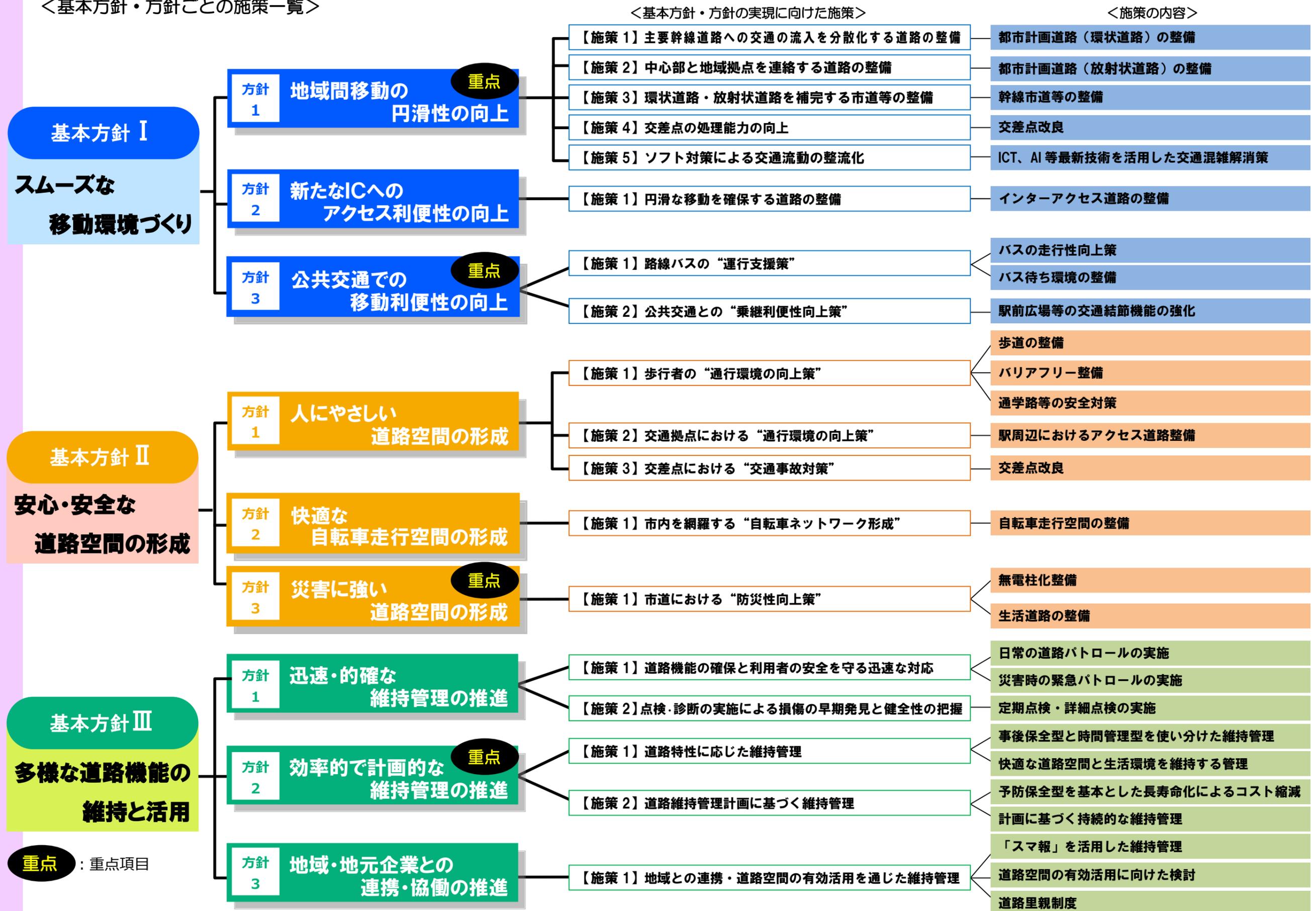
表 6-2 客観的評価指標

課題	方針	評価指標	
課題I: スムーズな移動環境づくり	I-1 地域間の移動を円滑にする道路整備	環状道路機能 放射状道路機能 拠点間のアクセス路線 旅行速度 並行市道への通過交通混入状況	交差点形状 渋滞に関する住民・事業所要望 道路ネットワークの形成 自動車交通量
	I-2 新たなICへのアクセス利便性の向上	ICアクセス路線 主要工場団地とICとのアクセス路線 拠点とICとのアクセス路線 ICアクセス路線の旅行速度	ICアクセスに関する住民・事業所要望 ICにアクセスする道路ネットワークの形成 ICアクセス路線の自動車交通量 バス運行に関する事業者要望
	I-3 公共交通での移動利便性の向上	バス路線 企業などの送迎バス運行路線 バス路線のピーク時旅行速度	バス運行本数 バス乗降者数
課題II: 安全・安心な道路空間の形成	II-1 人にやさしい道路空間の形成	幹線道路 事故多発交差点 道路線形 交差点形状 自動車交通量(再掲) 通学路 公共施設・福祉施設・病院へのアクセス道路 歩道整備状況	歩行者の安全性に関する住民・学校要望 歩道ネットワークの形成 歩行者交通量 駅周辺の道路 バリアフリー整備状況 歩行者の快適性に関する住民要望 バリアフリーネットワークの形成 歩行者通行量
	II-2 快適な自転車走行空間の形成	自転車通学路 自転車ネットワーク指定 自転車走行空間の整備状況	自転車関連交通事故発生状況 自転車の安全性に関する住民・学校要望 自転車交通量
	II-3 災害に強い道路空間の形成	緊急輸送道路指定 避難所へのアクセス道路	沿道の急傾斜地危険箇所指定 火災の延焼抑制帯の形成

各課題・方針毎の実施する取組

整備を推進する具体的事業(都市計画道路、幹線市道、交差点改良等)

<基本方針・方針ごとの施策一覧>



1 基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり

方針 1：地域間移動の円滑性の向上

	＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞	＜施策の内容＞
方針 1 地域間移動の円滑性の向上	【施策 1】主要幹線道路への交通の流入を分散化する道路の整備	都市計画道路（環状道路）の整備
	【施策 2】中心部と地域拠点を連絡する道路の整備	都市計画道路（放射状道路）の整備
	【施策 3】環状道路・放射状道路を補完する市道等の整備	幹線市道等の整備
	【施策 4】交差点の処理能力の向上	交差点改良
	【施策 5】ソフト対策による交通流動の整流化	ICT、AI 等最新技術を活用した交通混雑解消策

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

施策 1：主要幹線道路への交通の流入を分散化する道路の整備

本市の交通状況を見ると、市中心部を貫く国道 246・129 号の重複区間には、道路ネットワーク上、中心部への交通はもとより多くの通過交通が流入、その結果、これと交差する幹線道路の走行性の低下や中心部における交通混雑を引き起こしているため、今後の交通状況の改善に向けては、集中する通過交通を分散し、交通流動の整流化を図ることにより幹線道路の走行性向上や交通混雑緩和を図る『環状道路の整備』を引き続き推進する必要があります。

施策 2：中心部と地域拠点を連絡する道路の整備

本市は、本厚木駅周辺を中心に、郊外に工業地域や住宅地等の地域拠点が市内各所に分布している地域構造となっており、これら地域拠点と中心部を放射状道路で連絡する道路構造になっているものの、放射状道路については、未だ未開通区間を有し、その結果、一部路線への交通の集中による走行性低下や生活道路への迂回交通の発生等を引き起こしているため、今後の交通状況の改善に向けては、中心部への交通を適切に分担処理することにより、既存の放射状道路の走行性向上や交通混雑緩和を図る『放射状道路の整備』を引き続き推進する必要があります。

施策 3：短期的な対応を図る“環状道路・放射状道路を補完する市道等の整備”

本市の交通改善に向けては、前述のとおり『環状道路』、『放射状道路』を構築することによる対応を基本としていますが、これら路線は規模が大きく、また、国や県が事業主体となる路線もあることから全線整備には長期間を要するため、交通分散機能や放射状道路の補完機能を有する『幹線市道等の整備』を引き続き推進する必要があります。

施策 4：道路機能を向上し交通混雑のボトルネックを解消する“交差点の処理能力の向上”

本市では、長年にわたり慢性的に交通混雑が発生する交差点が複数分布しています。

これら交差点は、主に幹線道路に分布しており、交通量の集中が大きな要因となっているものの、接続市道の右折レーンが未設置となっている等、交差点の交通処理機能の低さが交通混雑発生の要因の1つとなっている交差点も見受けられます。今後の交通状況の改善に向けては、交差点の交通処理機能の向上に向けた『交差点改良』について、交通混雑の発生状況や発生要因、交差点処理機能を見極めつつ継続的に推進する必要があります。

施策 5：ハード対策と一体的に実施する“ソフト対策による交通流動の整流化”

交通量推計による将来予測によると、全ての環状道路・放射状道路の整備後も国道 246・129 号の重複区間の交通混雑は、緩和するものの解消には至らないことが予測されている等、交通需要に対し道路整備（ハード対策）のみの対応では限界があり、今後の交通状況の改善に向けては、ハード施策による対応と合わせて、交通需要マネジメント等『ソフト対策による交通流動の整流化』を推進する必要があります。



厚木 PA スマート IC (令和2(2020)年9月開通)

<施策の内容>

■都市計画道路（環状道路・放射状道路）の整備

今後も実施される新東名高速道路を始めとした高規格幹線道路等の整備に合わせ、都市計画道路の整備を進めるとともに、都市計画マスタープランで示されている環状道路と放射状道路を中心とした「骨格となる道路網」に位置付けられている路線を優先的に整備を進めていきます。

また、国や県が事業主体となっている道路については、早期整備に向けた要望を行っていきます。

主な整備路線

環状道路の整備：*3・3・4 上今泉岡津古久線、3・3・5 厚木環状3号線 等
放射状道路の整備：3・4・17 船子飯山線、3・4・10 尼寺原幹線 等

※都市計画道路に表記されている3つの番号は、左から順に「道路の区分（3：幹線街路）」・「規模（数字が小さいほど代表幅員が広い）」・「一連番号」を表しています。



3・3・4 上今泉岡津古久線



3・3・5 厚木環状3号線

■幹線市道等の整備

環状道路や放射状道路を補完する幹線機能を有する市道や地域のアクセス改善を図る市道について、幹線道路の交通混雑状況や早期整備の可能性等を勘案しつつ整備を進めていきます。

また、土地区画整理事業等の基盤整備と連携した整備を検討します。

主な整備路線

2-28 金田妻田線、2-30 白根才戸線、森の里東拠点整備等交通アクセス整備
尼寺原工業地域交通アクセス整備 等

■交差点改良

交差点の交通混雑の緩和を図るとともに、道路の安全性・走行性の向上を図る交差点改良について、整備に当たっての施工性や実現性を勘案しつつ、交通混雑の著しい交差点を中心に整備していきます。

また、国道・県道の交差点については、早期整備に向けた要望を行っていきます。

主な整備交差点：戸室交差点、林交差点、荻野新宿交差点 等



戸室交差点



林交差点

■※ICT、※AI など最新技術を活用した交通混雑解消策

ビッグデータによる正確な現状把握や予測に基づく対策立案や交通需要マネジメント、信号制御の高度化等進展する最新技術を用いた交通混雑対策について、警察との連携の下、導入を進めていきます。

※ICT：情報通信技術の略。道路交通分野では ETC2.0 データやプローブデータなど、詳細な道路交通情報を表します。

※AI：人工知能の略。道路交通分野では、ICT により得られたデータを基にした予測技術への応用を表します。

方針 2: 新たな IC へのアクセス利便性の向上

方針 2 新たな IC への アクセス 利便性の向上

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

＜施策の内容＞

【施策 1】円滑な移動を確保する
道路の整備

インターアクセス道路の整備

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

施策 1: 市内・近郊インターチェンジへの“円滑な移動を確保する道路の整備”

本市やその周辺では、高規格幹線道路等の広域幹線道路の整備も順調に進捗し、将来的には 7つの IC が設置され、市民の利用はもとより、市内に立地する企業の更なる活用が想定されるものの、主要事業所からは IC へのアクセスに関して問題点が指摘されている状況であり、今後の高速道路の有効活用に向けては、交通混雑が見られる幹線道路を経由せずアクセス可能で、移動時の定時性や速達性の向上を図る『IC への円滑な移動を確保する道路の整備』を推進する必要があります。

＜施策の内容＞

■ インターアクセス道路の整備

市内及び近郊に立地している高速道路 IC、特に新たに接続した厚木南 IC や整備の進んでいる厚木秦野道路の（仮）厚木北 IC、（仮）森の里 IC とのアクセス性を向上するため、インターアクセス道路として、IC と市中心部を接続している都市計画道路を中心に整備していきます。

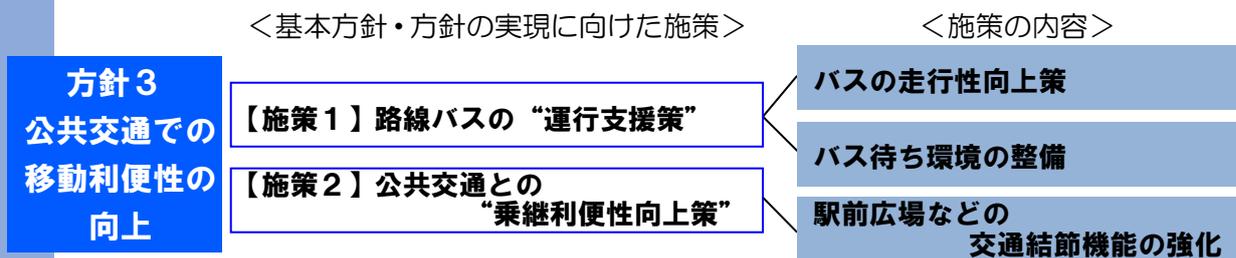


3・4・10 尼寺原幹線



3・4・17 船子飯山線

方針3:公共交通での移動利便性の向上



<基本方針・方針の実現に向けた施策>

施策1：市内を運行する路線バスの“運行支援策”

路線バスについては、市民の重要な移動手段となっているとともに、公共交通の利用促進は、移動手段の分散化による朝夕の交通混雑緩和も期待できます。

市内においては、市中心部と各地域を連絡する路線バスが運行しているものの、運行経路となる道路の交通混雑による定時性・速達性の低下が問題となっており、市民や運行事業者からも、運行のスムーズさに関する問題点が指摘されています。

また、今後、高齢化の進展により、公共交通の役割やニーズは、更に高まっていくものと想定され、高齢者を始め多様な利用者の利便性への対応を図っていくことが求められます。

今後の公共交通での移動利便性の向上に向けては、定時性の確保や利用者の待合い環境の向上等、市内を運行する路線バスの『運行支援策』を推進する必要があります。

施策2：公共交通との“乗継利便性向上策”

鉄道や路線バス等の公共交通の利便性をより高めるには、駅やバスターミナル等交通結節点の利便性、快適性の向上が必要不可欠であり、今後の公共交通での移動利便性の向上に向けては、公共交通の乗り継ぎ拠点となる交通結節点の機能向上を支援する『バスや鉄道との乗継利便性向上策』を推進する必要があります。

<施策の内容>

■バスの走行性向上策

主要なバス路線となる道路の旅行速度の向上や定時性確保に向け、走行性の低いバス運行路線を中心に、バスベイスの設置やバス優先レーンの設置等走行環境の改善を推進します。

■バス待ち環境の整備

路線バスの利便性向上に向け、利用者の多いバス停を中心に、上屋の整備やベンチの設置及び安全性確保対策の実施等、バス利用時の快適性向上に向けたバス待ち環境の整備を推進します。

【整備前】



【整備後】



バス待ち環境整備事例(十軒村バス停)

表 6-1.バス待ち環境の改善が望まれる箇所

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

※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

※D 歩道整備箇所(歩道幅員が2m 未満又は歩道なし)

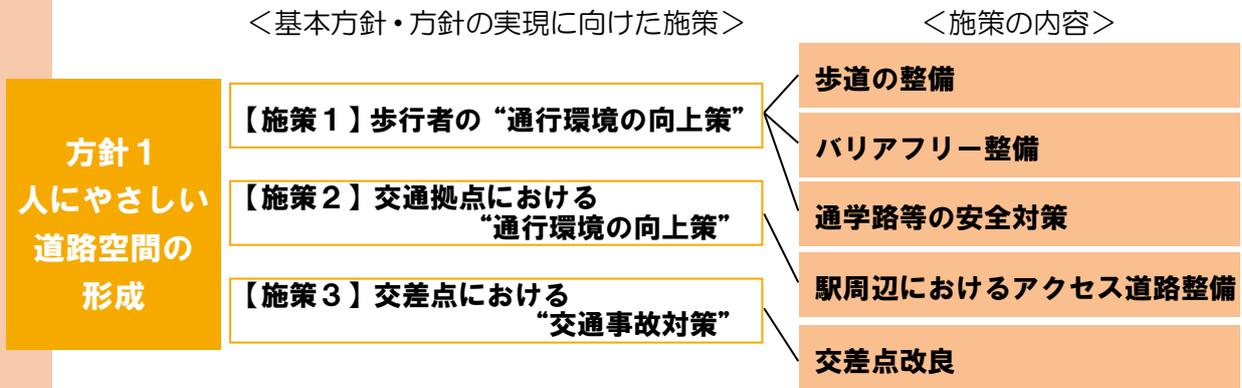
出典：厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

■駅前広場等の交通結節機能の強化

本厚木駅、愛甲石田駅周辺道路は、バス発着機能の強化やバス待ち環境の充実等、様々な交通手段から鉄道へスムーズな乗り換えができるよう、歩行者中心の道路整備を進めています。

2 基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成

方針1：人にやさしい道路空間の形成



＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

施策1：日常生活や通学等の歩行者の“通行環境の向上策”

本市では、継続的に歩道整備を実施しているものの、郊外部を中心に歩道幅員の狭い路線や未整備の路線が数多くあり、市民や学校関係者からは、歩道や通学路の安全性に関する問題点が指摘されています。

また、本市の目指す地域包括ケア社会の実現に向けては、誰でも快適に利用可能なバリアフリーな道路空間の形成がより一層求められています。

今後の安心・安全な道路空間の形成に向けては、誰でも安全かつ快適に移動が可能となるバリアフリーな歩行空間の確保のため『歩行者の歩行環境の向上策』を推進する必要があります。

施策2：交通拠点における“通行環境の向上策”

本市には本厚木駅、愛甲石田駅の2駅が立地していますが、駅周辺では路線バスや駅及び周辺施設への多くの自動車や、歩行者、自転車^{びくろ}が輻輳しており、市民からは、駅周辺の交通状況や歩道に関する問題点が指摘されています。

今後の安心・安全な道路空間の形成に向けては、駅周辺の自動車、自転車の走行環境の向上や歩行者・自転車の安全性向上を図るため『歩いて楽しい道づくり』を推進する必要があります。

駅周辺の道路は、人や自動車が通行するための交通機能に加えて、魅力的な土地利用の誘導や良好な街並みの形成等、中心市街地の骨格形成につながる空間機能の確保にも十分配慮する必要があります。

本市では、平成24(2012)年に中心市街地の全体構想を策定し、本厚木駅周辺を「歩いて楽しいまち」にすることを目指しているため、駅周辺の道づくりは歩行者優先を基本とし、歩行者が安心・安全に利用できる道づくりだけでなく、沿道の土地利用とも連携して、開かれた公共空間を目指し、多くの人たちにとって居心地がよく、歩きたくなる道づくりを推進する必要があります。

施策3：交差点における“交通事故対策”

本市では、交通事故が多発する交差点が複数ある等、引き続き交通事故への対応が求められているため、今後の安心・安全な道路空間の形成に向けては、事故多発交差点を始めとした『交差点における“交通事故対策”』を推進する必要があります。

<施策の内容>

■歩道の整備

誰もが安全かつ快適な移動が可能となる歩行空間の確保のため、1・2級市道及びこれに準ずる道路について、歩行者利用の多い路線を中心に、計画的な歩道整備を推進します。

主な整備路線：1-30 妻田中荻野線、2-51 戸室幹線 等

【整備前】



【整備後】



歩道整備事例(昭和用水線)

■バリアフリー整備

歩道について、バリアフリーの視点から高齢者や障がい者等、誰もが安全かつ円滑に利用できる歩行環境（広幅員歩道の整備、点字ブロックの整備、段差の解消、休憩スペースの整備、無電中化整備等）の確保について、整備を推進します。

■ 通学路の安全対策

通学路や学校周辺等の道路について、※ゾーン 30 の拡大や、教育委員会、警察と連携した合同点検による通学路確認、ビッグデータ（ETC2.0データ）を活用した先進技術による事故要因分析を踏まえた効果的な安全対策（防護柵設置や歩道整備、道路のカラー化、路面標示、街路灯整備等）を推進します。



（市道 I-180 号線）



（市道 I-322 号線）

安全対策事例

※ゾーン 30：生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けの抑制を図ります。

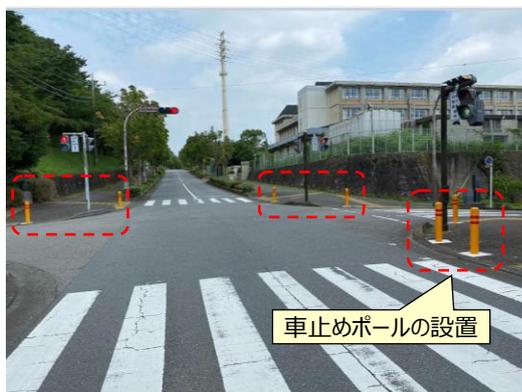
■ 駅周辺におけるアクセス道路整備

本厚木駅や愛甲石田駅周辺について、自動車やバスの交通円滑化を図るとともに、歩行者や自転車の安全な通行環境の確保を図る等、居心地がよく歩きたくなる道路整備を推進します。

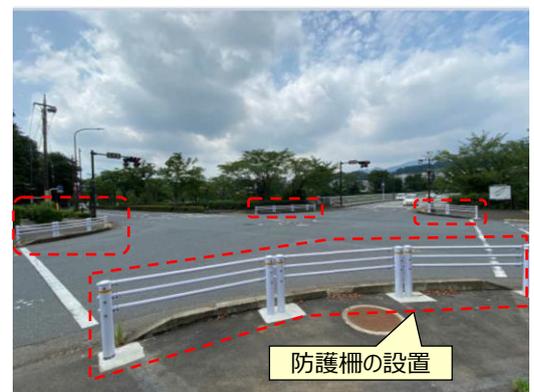
■ 交差点改良

交差点の安全性向上に向けた交差点改良について、施工性や実現性を勘案しつつ、危険性の高い事故多発交差点等を中心に整備していきます。

また、国道・県道の交差点については、早期整備に向けた要望を行っていきます。



（市道 2-20 号線）



（市道 1-12 号線）

交差点改良事例

方針 2: 快適な自転車走行空間の形成

方針 2 快適な自転車 走行空間の 形成

<基本方針・方針の実現に向けた施策>

<施策の内容>

【施策 1】市内を網羅する
“自転車ネットワーク形成”

自転車走行空間の整備

<基本方針・方針の実現に向けた施策>

施策 1：市内を網羅する“自転車ネットワーク形成”

本市では、これまでにセーフコミュニティの一環として、市街地を中心に自転車走行空間を形成してきましたが、近年の自転車ニーズや移動手段としての自転車の重要性が増している一方、自転車事故の発生等の問題が顕在化し、市民からは自転車を利用する際の安全性に関する問題点が指摘されている等、自転車の走行環境向上が求められています。

今後の自転車の走行環境の向上に向けて、自転車と自動車、歩行者の利用空間を整流化し、市内どこでも自転車の安全・快適な利用を確保するため『市内を網羅する“自転車ネットワーク形成”』を推進する必要があります。

<施策の内容>

■ 自転車走行空間の整備

セーフコミュニティの一環として、自転車利用者が安心・安全・快適な利用確保をするため、鉄道駅周辺や高等学校・大学、大規模な住宅地等、市内で自転車利用者が多い施設・地区を効果的に連結し、自転車ネットワークを構築するため、自転車走行空間整備を、国・県の関係機関との調整の下、推進します。

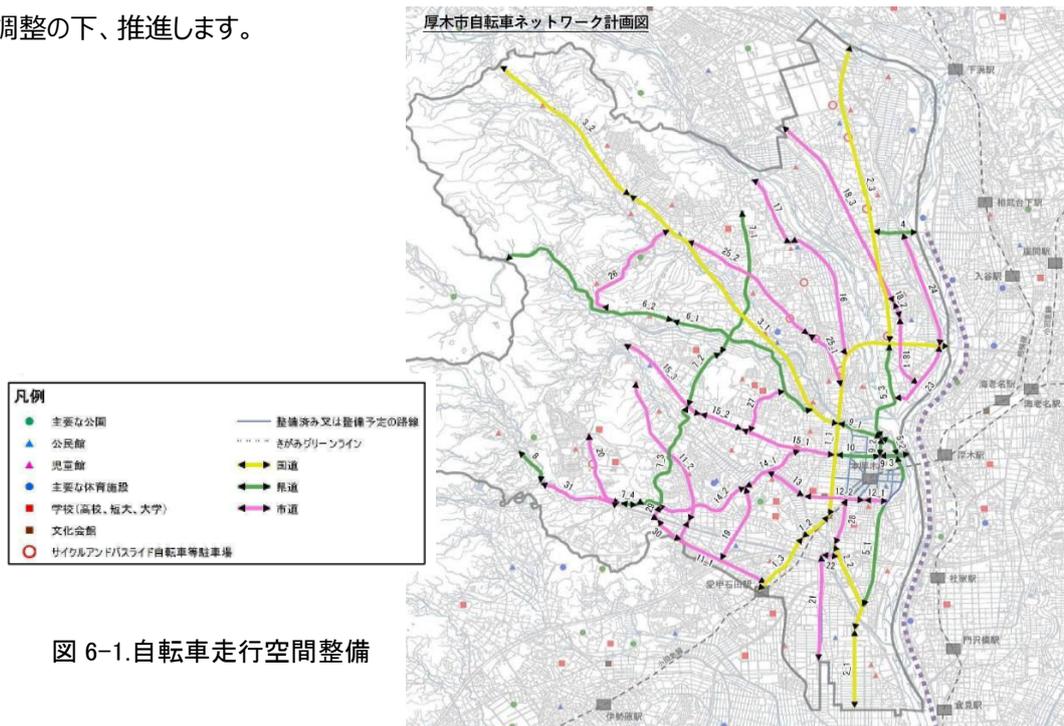


図 6-1. 自転車走行空間整備

方針 3: 災害に強い道路空間の形成

方針 3
災害に強い
道路空間の
形成

<基本方針・方針の実現に向けた施策>

<施策の内容>

【施策 1】市道における“防災性向上策”

無電柱化整備

生活道路の整備

<基本方針・方針の実現に向けた施策>

施策 1：市道における“防災性向上策”

本市では、継続的に市道の整備を実施しているものの、古からの住宅地は依然として細街路が多く、消防活動困難区域や、幅員 4 m 未満の道路が点在していることから、災害に強い道路空間の形成に向けては、延焼遮断帯としての機能の向上や、災害時でも避難・救命活動が可能な通行機能を確認する等『市道における“防災性向上策”』を推進する必要があります。

<施策の内容>

■ 無電柱化整備

災害時において避難路としての機能を確認するとともに、良好な景観形成や快適な歩行空間の確保等安全で快適な道路空間の形成に向けて、無電柱化推進計画を作成し、無電柱化整備を推進します。

■ 生活道路の整備

緊急車両の通行や消火活動、震災時の避難路の確保及び生活環境の改善のために、地域の実情や地域の要望を踏まえ、狭い生活道路の整備を推進します。

【整備前】



【整備後】



生活道路整備事例(市道 B-89 号線)

3 基本方針Ⅲ：多様な道路機能の維持と活用

方針1：迅速・的確な維持管理の推進

方針1 迅速・的確な 維持管理の 推進

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

＜施策の内容＞

【施策1】道路機能の確保と利用者の安全を守る迅速な対応

日常の道路パトロールの実施

【施策2】点検・診断の実施による損傷の早期発見と健全性の把握

災害時の緊急パトロールの実施

定期点検・詳細点検の実施

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

施策1：道路機能の確保と利用者の安全を守る迅速な対応

道路の破損や落下物は交通混雑や交通事故の原因となり、いち早く対応していくことが求められます。また、近年多発する台風やゲリラ豪雨、地震等の自然災害発生後に、道路の損傷を早期に発見し、復旧に繋げることが求められます。迅速・的確な維持管理のためには、日々の状況を迅速に把握し、災害発生後には、緊急パトロールを実施する等、道路機能の確保と利用者の安全を守る対応の必要があります。

施策2：点検・診断の実施による損傷の早期発見と健全性の把握

計画的な維持管理のためには、道路パトロールだけではなく、対策優先度の設定や的確な補修方法の検討が必要であり、定期点検や詳細点検によって施設の損傷状況やその原因を把握し、施設の健全性の診断していく必要があります。

＜施策の内容＞

■日常の道路パトロールの実施

道路施設の状態を把握し、利用者の安全性確保や損傷を早期発見するため、効果的な道路パトロールを実施します。また、法定点検の定めのある施設や施設の特性に応じて、点検内容や方法等を変え、適切な点検を実施します。



厚木市道路補修事務所の保有車両

■災害時の緊急パトロールの実施

近年多発する自然災害（ゲリラ豪雨、地震等）に備え、道路パトロールを実施するとともに、災害発生時には、道路施設の損傷や異常がないか、迅速にパトロールを実施し、市民の安全確保と道路機能の早期復旧を図ります。

また、災害時に迅速な対応を図るために、定期的に防災訓練を実施します。

概要

- ・台風や大雨の発生に備えて、排水溝や排水柵の土砂詰まりの点検を行い、清掃等の措置を行います。
- ・発災直後には、緊急パトロールを実施し、道路施設の異常を調査し、適切な措置を行います。



土砂崩れを想定した防災訓練

■定期点検・詳細点検の実施

主に国が定めている点検要領や法令等に従って、定期点検・詳細点検を実施し、施設の劣化や損傷状況の把握、健全性の判定を行い、適切な補修方法の選定に活用します。

また、点検要領が定められていない施設についても、構造物の適切な維持管理により、市民の安全性を確保するため、定期的な点検を実施します。



橋りょう点検の実施状況（権現堂橋）



トンネル（七沢隧道）



街路樹管理状況

対象

橋りょう／舗装／トンネル／大型カルバート／横断歩道橋／地下道／道路土工構造物
交通安全施設（道路照明、大型標識、道路情報提供装置）昇降機（エスカレーター、エレベーター）

方針 2: 効率的で計画的な維持管理の推進

方針 2 効率的で計画的な維持管理の推進

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

- 【施策 1】道路施設の特性に応じた維持管理
- 【施策 2】道路維持管理計画に基づく維持管理

＜施策の内容＞

- 事後保全型と時間管理型を使い分けた維持管理
- 快適な道路空間と生活環境を維持する管理
- 予防保全型を基本とした長寿命化によるコスト削減
- 計画に基づく持続的な維持管理

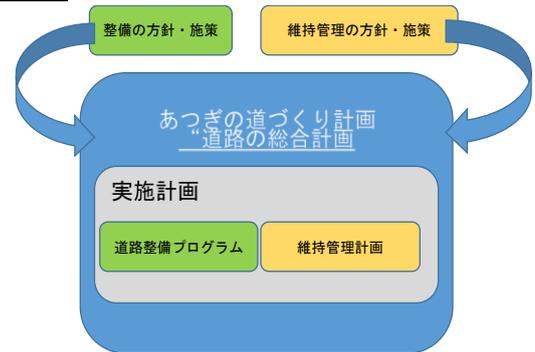
＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

施策 1：道路施設の特性に応じた維持管理

道路施設は、そのストック量が多く、その種類も多岐にわたるため、一律で同じ維持管理を行うのは効率的ではありません。また、施設ごとに役割や機能が異なるため、その特性に応じた維持管理を行うことで、効率的かつ効果的な維持管理を推進する必要があります。

施策 2：道路維持管理計画に基づく維持管理

将来にわたって、道路施設の機能を維持し、市民の生活や経済活動を支え続けていくためには、道路維持管理を持続的な取組としていくことが重要です。そのため、施設の特性に応じた『道路維持管理計画』を定め、PDCA サイクルを実践し、継続的な改善を図りながら道路機能を維持、向上させる必要があります。



＜施策の内容＞

■事後保全型と時間管理型を使い分けた維持管理

損傷発見後の対応で甚大な被害につながらないような損傷、施設の不具合に関しては、道路パトロールによる点検を踏まえ、修繕や更新等を判断し、措置を行います。また、第三者被害のおそれがある施設や倒壊のリスクが生じる支柱等の部材については、定期点検を実施し、適切な措置を行います。

機械設備については、日常の点検やメンテナンスに加え、予定されていた時間間隔や累積稼働時間に対して定期的なメンテナンスを行います。

■事後保全対象

交通安全施設（道路照明、カーブミラー、ガードレール・横断防止柵）／地下道／道路土工構造物（斜面安定施設）

■時間管理型対象

昇降機（エスカレーター、エレベーター）



交通安全施設（カーブミラー）



昇降機（エスカレーター）

■ 快適な道路空間と生活環境を維持する管理

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、間引きや伐採を実施します。また、将来的な維持管理費縮減を考慮した実施計画を定めます。

植栽されてから40年以上経過している街路樹もあり、大木化により、道路標識等の視認低下、歩道の根上りによる歩行者への通行を阻害し、老朽化に伴う倒木・落枝等様々な問題もあることから、地域の実状に合わせた街路樹の維持管理計画が求められています。

また、街路樹は、地域にとって身近な存在であることから、地域の方々と共に在り方を検討していきます。



風格ある景観を形成している街路樹事例

対象
街路樹

■ 予防保全型を基本とした長寿命化によるコスト縮減

道路ネットワークを形成し、市民の生活や経済活動に影響の大きい施設については、今後も一定のサービス水準を維持し続けることが重要です。一方で、それらの施設量が膨大であるため、維持管理コストの増加が懸念されます。今後、橋りょうの補修を始めとした道路施設について、予防保全を基本とした長寿命化により、維持管理コストの縮減や予算平準化を進めていきます。

対象
橋りょう／横断歩道橋／舗装／トンネル／大型カルバート、交通安全施設（大型標識、道路情報提供装置）



交通安全施設
(道路情報提供装置)

■ 計画に基づく持続的な維持管理

道路施設については、“点検→診断→措置→記録”という維持管理を実践するメンテナンスサイクルの構築や予算計画等マネジメントサイクルを構築する必要があります。

そこで、点検結果や社会情勢等を踏まえ、定期的の実施計画の見直しを行っていきます。また、交通状況の変化等に応じ、橋りょうの架け替え等適切な更新を図っていきます。

方針 3： 地域・地元企業との連携・協働の推進

方針 3 地域・地元企業 との連携・協働 の推進

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

＜施策の内容＞

【施策 1】 地域との連携・道路空間の有効活用を通じた維持管理

「スマ報」を活用した維持管理

道路空間の有効活用に向けた検討

道路里親制度

＜基本方針・方針の実現に向けた施策＞

施策 1： 地域との連携・道路空間の有効活用を通じた維持管理

本市の道路の日常管理は、道路パトロール等により対応しているものの、管理範囲が市全域にわたるため、各地域で暮らす市民からの情報によって、迅速な対応が可能となります。また、道路空間の有する機能は交通機能のみならず、緑化やオープンスペース等多岐にわたり、これらを有効活用していくことが重要となることから、今後の地域との連携・協働の推進に向けては、市民と一体的に維持管理を図るため、『地域との連携・道路空間の有効活用を通じた維持管理』を推進する必要があります。

＜施策の内容＞

■ 「スマ報」を活用した維持管理

平成 29(2017)年から運用している、スマートフォン等のカメラ機能とGPS 機能(位置情報)を利用し、市民が情報提供することができるシステム「スマ報」を活用した維持管理を、引き続き推進します。



■ 道路空間の有効活用に向けた検討

道路空間を交通利用にとどまらず、地域の祭り・イベント等、市民活動の場としての活用や、憩いの場としてのたまり空間の創出、緑化活動の場としての活用等、道路空間の有効活用に向けた検討を推進します。

■ ＊道路里親制度

美しく潤いのある道路環境をつくるため、市民活動団体等との市民協働の活動である「道路里親制度」を、積極的に推進していきます。

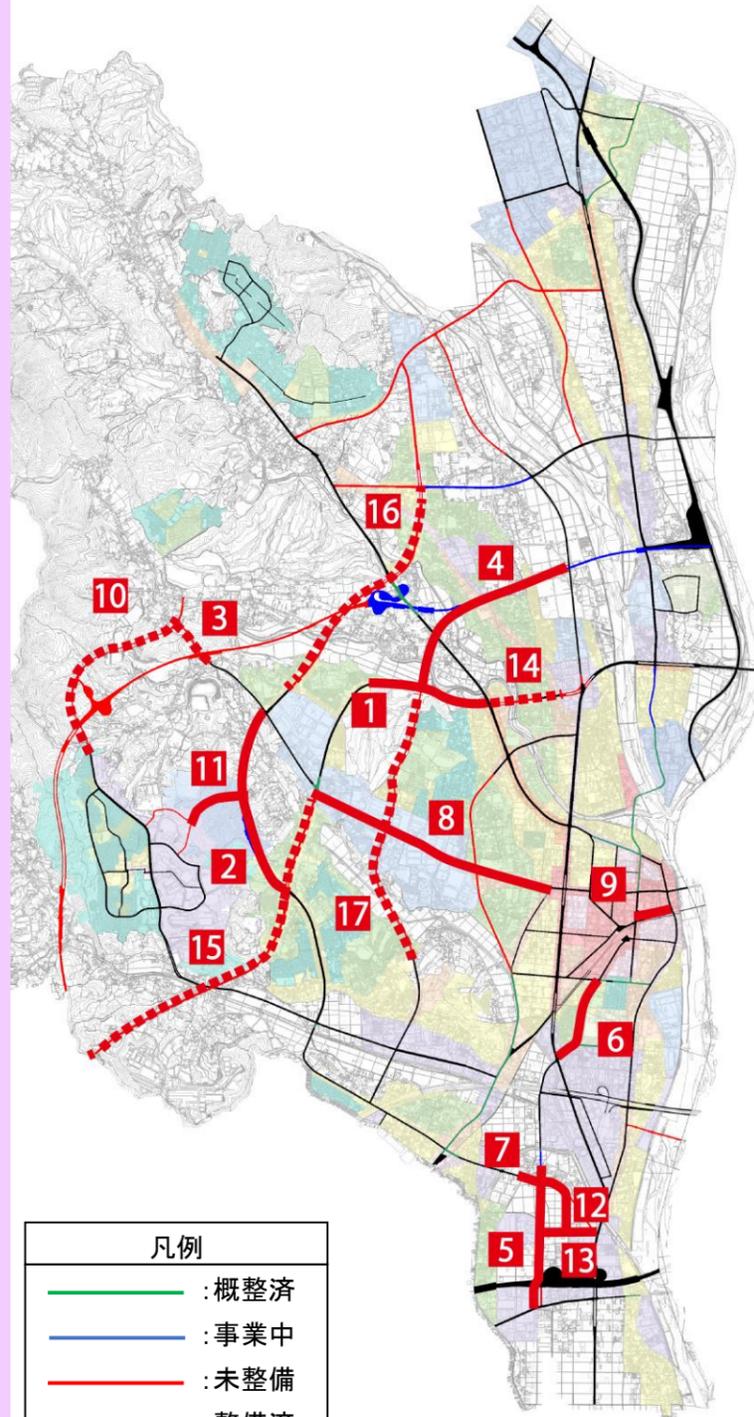
※道路里親制度：市民と行政が協力して美しい潤いのある道路環境づくりを推進することを目的に、市道にて道路の清掃、除草、草花の植付け等の清掃・美化活動を行う市民や団体を「道路の里親」として認定し、市は、活動に必要な清掃用具や草花の苗等を支給することにより活動をサポートする制度です。
平成 17 (2005) 年度より制度が導入され、令和元 (2019) 年度末時点で 42 団体が登録し活動しています。



道路里親制度の活動状況

第7章 今後整備を推進する主な事業

■都市計画道路の整備

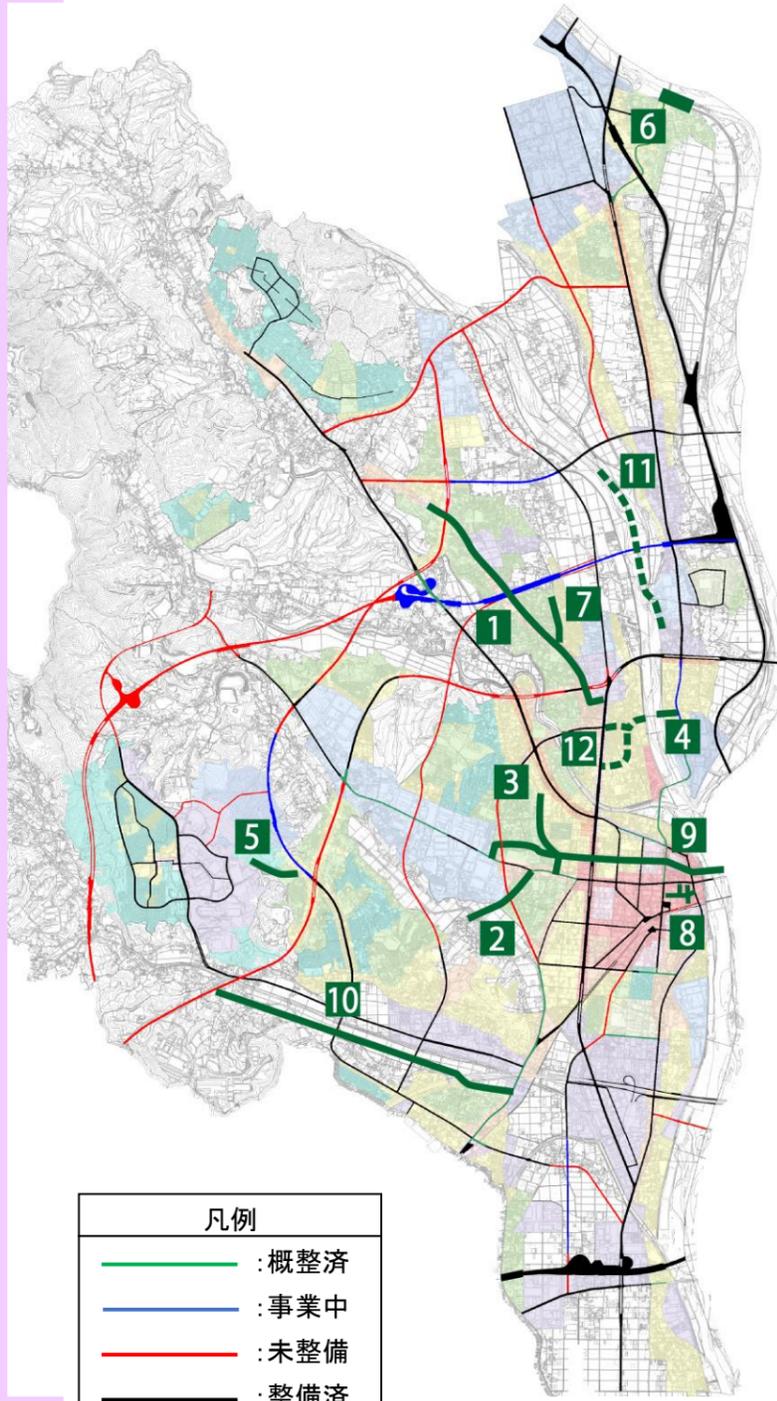


凡例	
—	: 概整備
—	: 事業中
—	: 未整備
—	: 整備済

—	: 整備を推進する路線
- - -	: 整備手法を検討する路線

No.	路線名	基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり							基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成					本計画からの新規事業	
		方針1 地域間移動の円滑性の向上					方針2 新たなICへのアクセス利便性の向上	方針3 公共交通での移動利便性の向上		方針1 人にやさしい道路空間の形成			方針2 快適な自転車走行空間の形成		方針3 災害に強い道路空間の形成
		施策1	施策2	施策3	施策4	施策5	施策1	施策1	施策2	施策1	施策2	施策3	施策1		施策1
		主要幹線道路への交通の流入を分散化する道路の整備	中心部と地域拠点を連絡する道路の整備	環状・放射状道路を補完する市道等の整備	交差点の処理能力の向上	ソフト対策による交通流動の整流化	円滑な移動を確保する道路の整備	路線バスの運行支援策	公共交通との乗継利便性向上策	歩行者の通行環境の向上策	交通拠点における通行環境の向上策	交差点における交通事故対策	市内を網羅する自転車ネットワーク形成		市道における防災性向上策
1	3・3・4 上今泉岡津古久線 (林4丁目～飯山)	●			●	●	●	●	●	●		●	●		
2	3・3・5 厚木環状3号線 (愛名～飯山)	●			●	●	●	●	●		●		●		
3	3・4・10 尼寺原幹線 (飯山)		●		●	●	●	●	●		●		●		
4	3・4・11 厚木環状2号線 (三田～飯山)	●			●	●	●			●	●	●	●		
5	3・4・8 本厚木下津古久線 (酒井～下津古久)		●			●	●			●		●	●		
6	3・4・8 本厚木下津古久線 (旭町5丁目～岡田)		●		●	●		●	●	●	●		●	●	
7	3・4・12 酒井長谷線 (愛甲東3丁目～酒井)			●		●				●		●	●		
8	3・4・10 尼寺原幹線 (水引～飯山)		●					●	●	●		●	●	●	
9	3・6・1 中町北停車場線 (中町1丁目～厚木町)			●	●					●		●	●		
10	3・4・17 船子飯山線 (森の里～飯山)		●				●			●			●		
11	3・5・9 下古沢森の里青山線 (下古沢)			●			●			●			●		
12	3・4・12 酒井長谷線 (酒井)			●			●			●			●	●	
13	3・4・20 酒井下津古久線 (酒井～下津古久)			●			●			●			●	●	
14	3・3・4 上今泉岡津古久線 (林～妻田)	●			●					●		●		●	
15	3・3・4 上今泉岡津古久線 (岡津古久～飯山)	●			●			●	●	●		●	●	●	
16	3・3・5 厚木環状3号線 (飯山～下荻野)	●			●		●		●	●		●		●	
17	3・4・11 厚木環状2号線 (温水～飯山)	●			●		●			●		●		●	

■幹線市道（1級・2級市道）等の整備



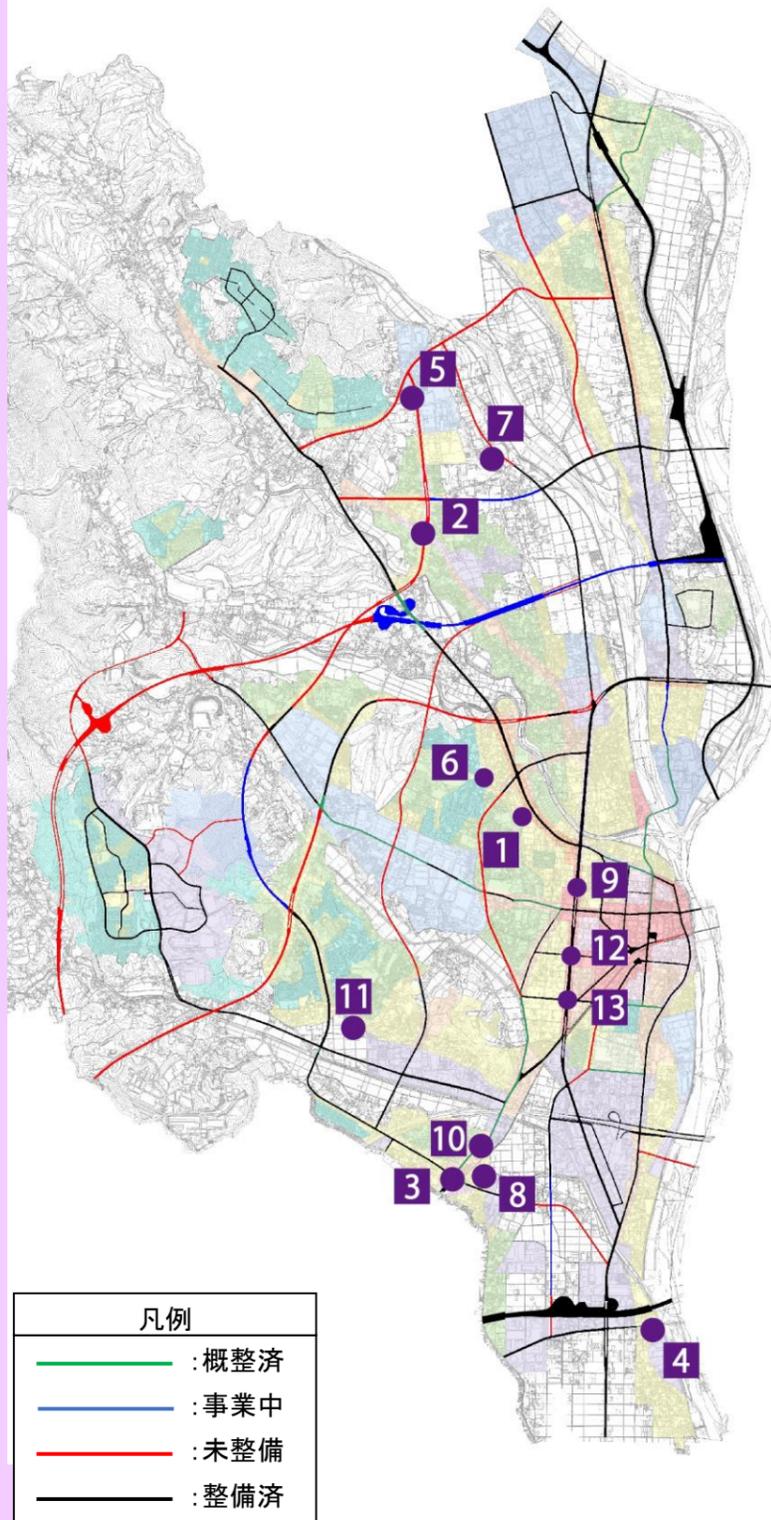
凡例

- : 概整備
- : 事業中
- : 未整備
- : 整備済

- : 整備を推進する路線
- ■ ■ : 整備手法を検討する路線

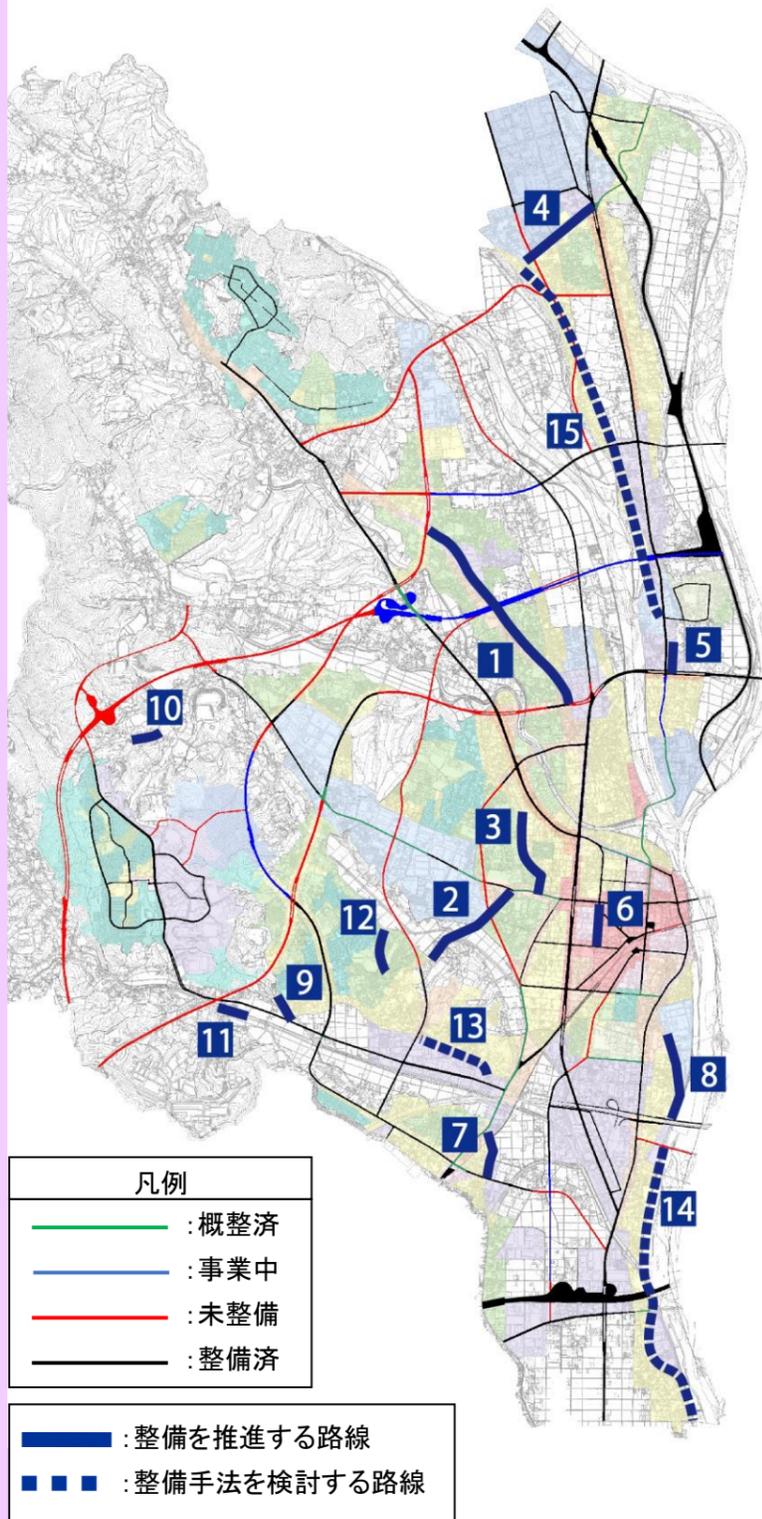
No.	路線名	基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり						基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成						本計画からの新規事業	
		方針1 地域間移動の円滑性の向上					方針2 新たなICへのアクセス利便性の向上	方針3 公共交通での移動利便性の向上		方針1 人にやさしい道路空間の形成			方針2 快適な自転車走行空間の形成		方針3 災害に強い道路空間の形成
		施策1 主要幹線道路への交通の流入を分散化する道路の整備	施策2 中心部と地域拠点を連絡する道路の整備	施策3 環状・放射状道路を補完する市道等の整備	施策4 交差点の処理能力の向上	施策5 ソフト対策による交通流動の整流化	施策1 円滑な移動を確保する道路の整備	施策1 路線バスの運行支援策	施策2 公共交通との乗継利便性向上策	施策1 歩行者の通行環境の向上策	施策2 交通拠点における通行環境の向上策	施策3 交差点における交通事故対策	施策1 市内を網羅する自転車ネットワーク形成		施策1 市道における防災性向上策
1	1-30 妻田中荻野線			●				●	●	●		●	●		
2	1-23 水引小野線			●				●	●	●		●	●	●	
3	2-51 戸室幹線			●				●	●	●		●		●	
4	2-28 金田妻田線			●	●					●		●			
5	1-13 愛名森の里線			●			●	●	●					●	
6	2-46 座架依橋上依知線			●	●		●					●		●	
7	2-30 白根才戸線			●						●					
8	中町第2-2地区周辺交通アクセス整備			●	●			●	●	●	●	●			
9	尼寺原工業地域交通アクセス整備			●	●			●	●	●	●	●			
10	森の里東拠点整備等交通アクセス整備			●	●					●		●			
11	C-15 中津川左岸堤防道路(2期分)			●											
12	2-28 金田妻田線			●	●					●	●	●		●	

■交差点改良



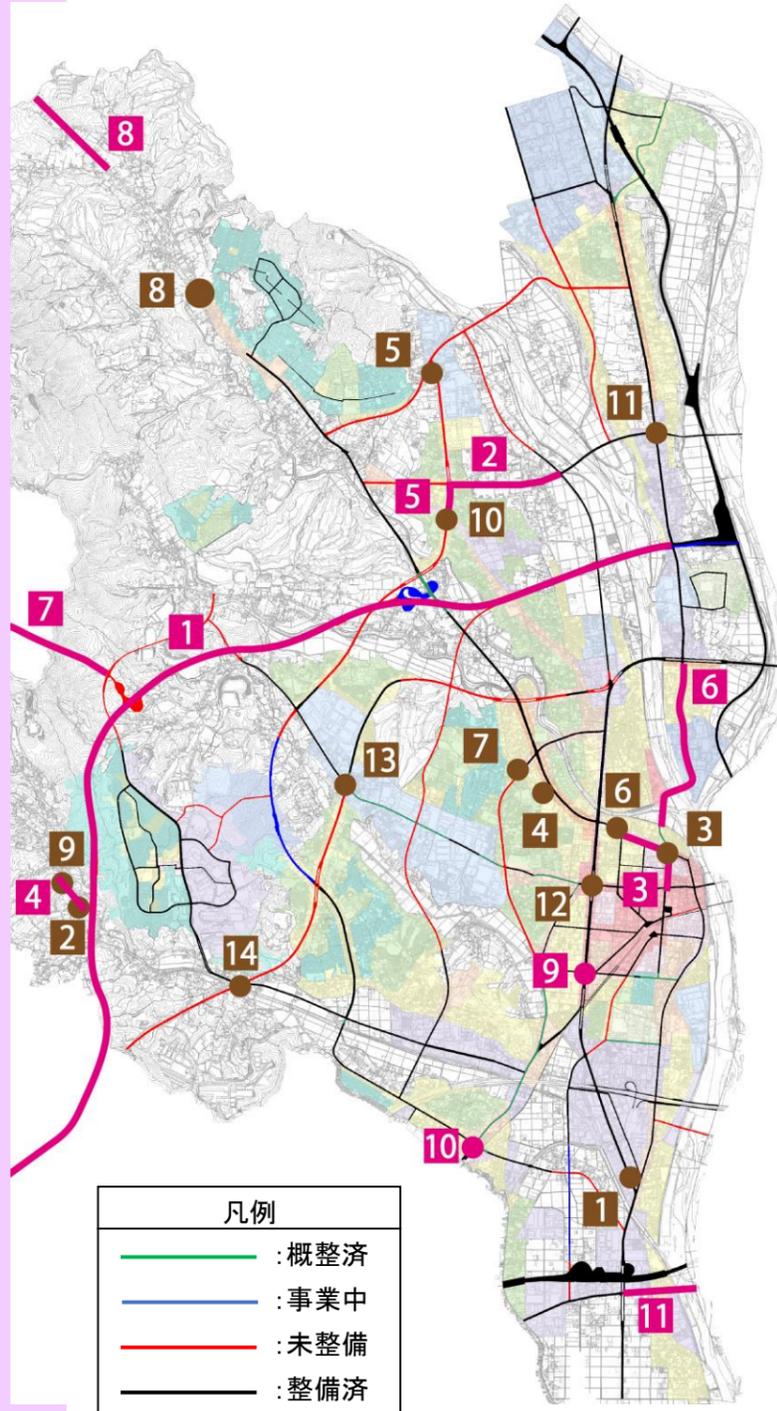
No.	交差点名	基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり						基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成						本計画からの新規事業	
		方針1					方針2	方針3		方針1			方針2		方針3
		地域間移動の円滑性の向上					新たなICへのアクセス利便性の向上	公共交通での移動利便性の向上		人にやさしい道路空間の形成			快適な自転車走行空間の形成		災害に強い道路空間の形成
		施策1	施策2	施策3	施策4	施策5	施策1	施策1	施策2	施策1	施策2	施策3	施策1		施策1
1	戸室交差点				●			●	●	●		●			
2	荻野新宿交差点				●			●	●	●		●			
3	愛甲宮前交差点				●			●	●	●		●			
4	(仮称) 戸田バス停北側交差点				●			●	●	●		●			
5	鷹尾東入口交差点				●			●	●	●		●		●	
6	林交差点				●			●	●			●			
7	(仮称) 睦合北公民館北側交差点				●			●	●			●		●	
8	愛甲仲町交差点				●					●		●			
9	警察署前交差点				●					●		●			
10	坊中交差点				●					●		●		●	
11	(仮称) 観音坂交差点				●							●			
12	厚木郵便局前交差点				●							●		●	
13	文化会館前交差点				●							●		●	

■歩道整備



No.	路線名	基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり						基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成						本計画からの新規事業	
		方針1 地域間移動の円滑性の向上					方針2 新たなICへのアクセス利便性の向上	方針3 公共交通での移動利便性の向上		方針1 人にやさしい道路空間の形成			方針2 快適な自転車走行空間の形成		方針3 災害に強い道路空間の形成
		施策1	施策2	施策3	施策4	施策5	施策1	施策1	施策2	施策1	施策2	施策3	施策1		施策1
		主要幹線道路への交通の流入を分散化する道路の整備	中心部と地域拠点とを連絡する道路の整備	環状・放射状道路を補完する市道等の整備	交差点の処理能力の向上	ソフト対策による交通流動の整流化	円滑な移動を確保する道路の整備	路線バスの運行支援策	公共交通との乗継利便性向上策	歩行者の通行環境の向上策	交通拠点における通行環境の向上策	交差点における交通事故対策	市内を網羅する自転車ネットワーク形成		市道における防災性向上策
1	1-30 妻田中荻野線			●			●	●	●		●	●	●		
2	1-23 水引小野線			●			●	●	●		●	●	●	●	
3	2-51 戸室幹線			●			●	●	●		●		●	●	
4	2-44 藤塚才戸線			●					●					●	
5	2-48 横須賀水道路線								●			●			
6	2-4 昭和用水線								●			●		●	
7	2-11 宿愛甲片町線								●		●				
8	相模川旧堤防道路(歩道)								●						
9	F-232 長谷籠堰竹ノ内1号線								●						
10	1-14 旗谷上古沢線								●					●	
11	F-335 (仮称)小野宮の脇線								●		●				
12	2-14 愛甲高坪線								●				●	●	
13	2-13 船子中長谷線								●					●	
14	2-8 厚木戸田線						●	●						●	
15	2-48 横須賀水道路線								●					●	

■国・県への要望事業



No.	路線名	基本方針Ⅰ：スムーズな移動環境づくり							基本方針Ⅱ：安心・安全な道路空間の形成					本計画からの新規事業	
		方針1 地域間移動の円滑性の向上					方針2 新たなICへのアクセス利便性の向上	方針3 公共交通での移動利便性の向上		方針1 人にやさしい道路空間の形成			方針2 快適な自転車走行空間の形成		方針3 災害に強い道路空間の形成
		施策1 主要幹線道路への交通の流入を分散化する道路の整備	施策2 中心部と地域拠点を連絡する道路の整備	施策3 環状・放射状道路を補完する市道等の整備	施策4 交差点の処理能力の向上	施策5 ソフト対策による交通流動の整流化	施策1 円滑な移動を確保する道路の整備	施策1 路線バスの運行支援策	施策2 公共交通との乗継利便性向上策	施策1 歩行者の通行環境の向上策	施策2 交通拠点における通行環境の向上策	施策3 交差点における交通事故対策	施策1 市内を網羅する自転車ネットワーク形成		施策1 市道における防災性向上策
都市計画道路等 (国・県への要望事業)	1	厚木秦野道路	●			●		●	●					●	
	2	県道42号 (藤沢座間厚木)		●		●		●	●				●	●	
	3	県道43号(藤沢厚木)				●		●	●			●	●	●	●
	4	県道64号(伊勢原津久井)	●			●		●	●					●	●
	5	県道63号(相模原大磯)				●		●	●					●	●
	6	県道601号(酒井金田)						●	●					●	
	7	(仮称)上古沢煤ヶ谷線				●		●	●					●	●
	8	国道412号(歩道の整備)							●				●	●	
	9	文化会館前交差点				●		●	●				●		●
	10	愛甲宮前交差点				●		●	●				●		●
	11	県道22号(横浜伊勢原)		●		●		●	●				●		●
交差点改良 (県への要望事業)	1	県道604号 酒井前田交差点				●		●	●				●		
	2	県道64号 県総合リハビリテーション入口交差点				●		●	●				●		
	3	県道43号 元町交差点				●		●	●				●		
	4	県道60号 戸室交差点				●		●	●				●		
	5	県道63号 下谷バス停北側交差点				●		●	●				●		
	6	県道43号 松枝交差点				●		●	●				●		
	7	県道60号 林南側交差点				●		●	●				●		
	8	国道412号 まつかけ台入口交差点				●		●	●				●		
	9	県道64号 七沢橋際交差点				●		●	●				●		
	10	県道63号 荻野新宿交差点				●		●	●				●		
	11	県道42号 関口中央交差点				●		●	●				●		
	12	県道603号 水引交差点				●		●	●				●		
	13	県道63号 白山交差点				●		●	●				●		
	14	県道63号 小野橋北側・小野橋際交差点				●		●	●				●		●

あつぎの道づくり計画

令和3年3月発行

発行 厚木市
編集 道路部道路管理課

〒243-8511
神奈川県厚木市中町三丁目17番17号
電話 (046) 225-2300 (直通)

あつぎの道づくり計画



厚木市