

1 調査名称：平成31年度総合都市交通マスタープラン検討業務

2 調査主体：厚木市

3 調査圏域：厚木市内

4 調査期間：平成30年～令和2年度

5 調査概要：

厚木市はかねてから交通の要衝として発展してきました。東名高速道路や国道246号の開通、また、圏央道、新東名などの高規格幹線道路の整備により、将来的には7つのインターチェンジが設置されるなど、ますますその効果が期待されています。

一方で、公共交通については、鉄道駅が小田急線本厚木駅、愛甲石田駅の2駅しか無く、その位置は南部に寄っているため、市域のほとんどをバス交通に依存している状況です。

また、中心市街地である本厚木駅周辺と郊外部との間には、交通量の多い国道246号が貫通しているため、その交差部における交通混雑により自動車や路線バスのアクセス性が低下している状況です。

これらの交通特性を踏まえた上で、将来の総合交通体系について考察し、利便性の高い交通体系の実現に向けて、平成32年度に予定している都市マスタープラン改定作業と連携しながら、総合都市交通マスタープランを策定するものです。

I 調査概要

1 調査名称 平成31年度総合都市交通マスタープラン検討業務

2 報告書目次

I 策定の趣旨

- 1 交通マスタープランとは
- 2 計画の位置付け
- 3 目標年次と計画期間
- 4 交通マスタープランの構成

II 現状と動向

- 1 厚木市を取り巻く状況
- 2 厚木市の交通実態
- 3 道路の整備状況と利用状況
- 4 公共交通の現状
- 5 中心市街地の現状
- 6 市民意識調査から見た市民ニーズ

III 交通の課題

- 1 道路交通における課題
- 2 公共交通における課題
- 3 中心市街地における課題

IV 将来交通体系の方針

- 1 都市づくりの将来像と目標
- 2 都市交通の基本理念と方針
- 3 計画の目標値

V 交通施策の展開

- 1 道路交通における施策の展開
- 2 公共交通における施策の展開
- 3 中心市街地における施策の展開

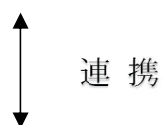
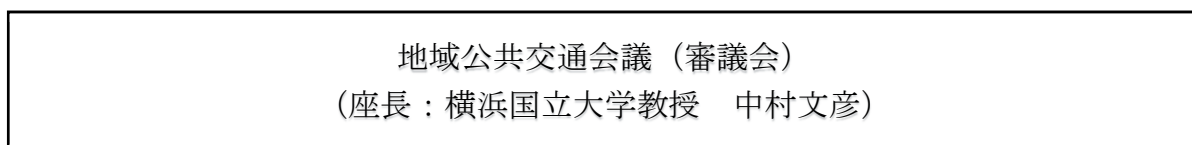
VI 具体的な取組

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

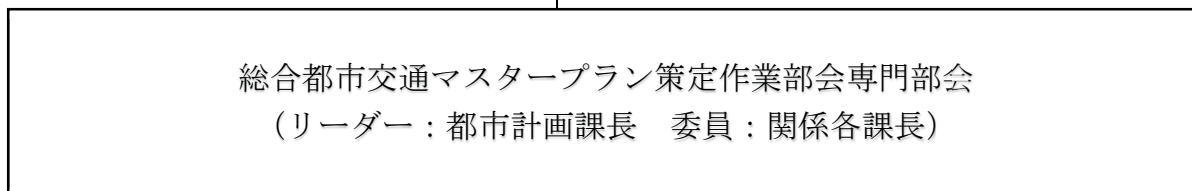
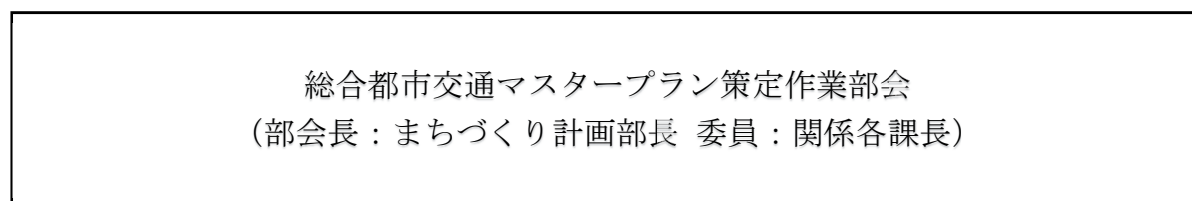
3 調査体制

【交通マスタープラン策定業務】

【外部委員会】



【庁内委員会】



4 委員会名簿等：

地域公共交通会議（審議会）

委員名	組織名等
小堤 健司	神奈川県バス協会常務理事
渡邊 要	神奈川県タクシー協会 相模支部理事
齋藤 謙司	神奈川中央交通株式会社運輸計画部長
小川 司	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部交通企画部長
太田 和利	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
山口 泉	厚木市自治会連絡協議会会長
小松 紀久男	厚木市老人クラブ連合会会長
松尾 美智代	厚木市地域婦人団体連絡協議会会長
畑中 靖敏	厚木市身体障害者福祉協会副会長
曾根 大	厚木市立小中学校PTA連絡協議会幹事
中村 文彦	横浜国立大学 理事・副学長
小泉 伸介	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）
野口 享洋	神奈川県厚木土木事務所 工務部長
佐藤 定裕	神奈川県厚木警察署 交通担当次長
齊藤 栄一	神奈川県県土整備局都市部交通企画課副主幹
前場 清	厚木市まちづくり計画部長

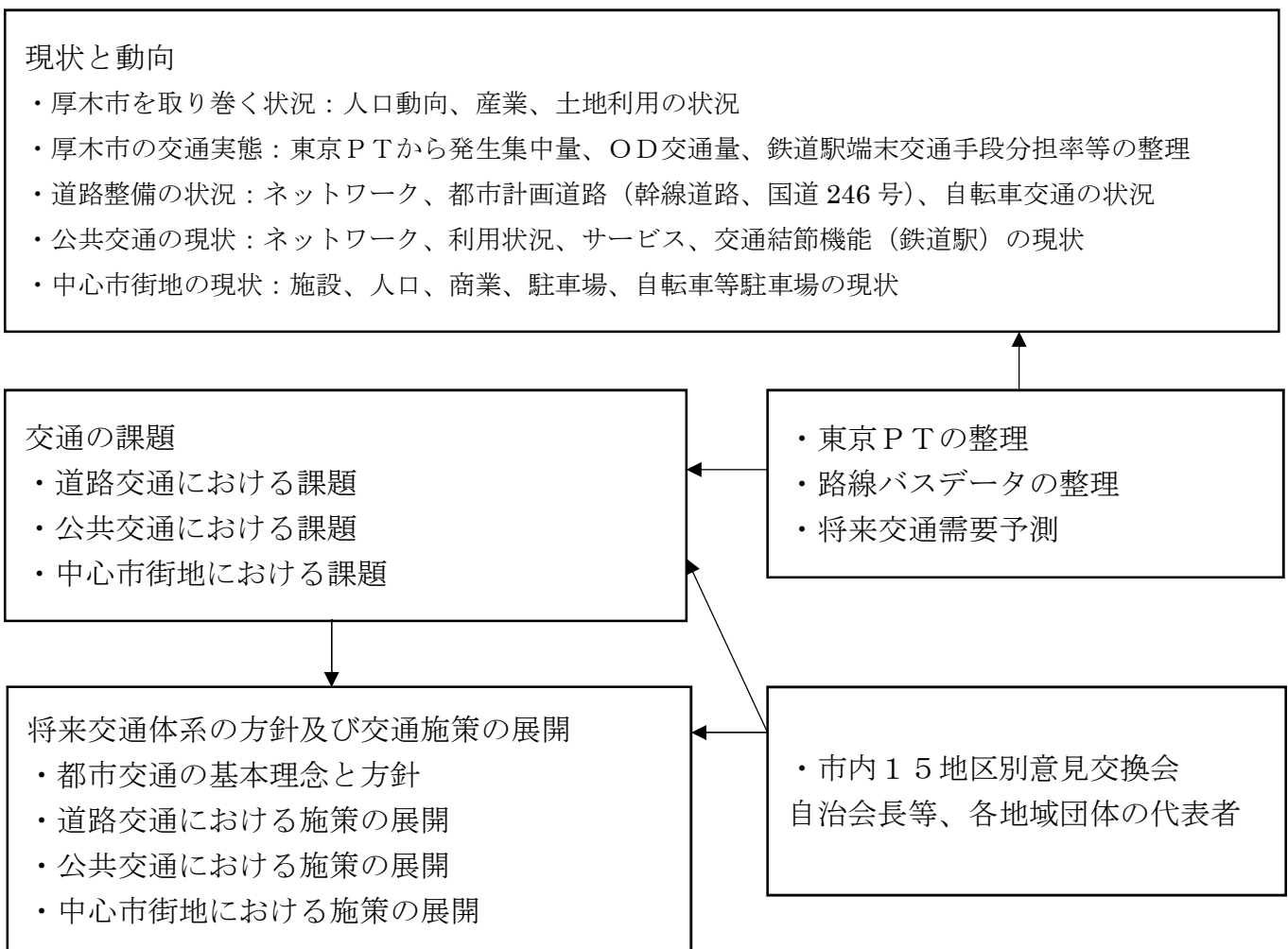
II 調査成果

1 調査目的

顕在化している交通課題への対応と将来を見据えたまちづくりに向けて、市民の移動円滑化を促進することを目的として、長期的な展望と総合的な見地から、公共交通や道路ネットワーク等に関する交通施策を定めるものです。

その実現にあたっては、徒歩、自転車、自動車、路線バス、鉄道など、都市交通に関連する関係機関等が連携し、ハードとソフトの施策を総合的かつ着実に展開していくものとします。

2 調査フロー



3 調査圏域図

【厚木市内】



人口 224,829人 (H31年3月1日現在)

面積 93.84平方キロメートル

昼夜間人口比率 1.156 (H27国調)



市の木 もみじ



市の花 さつき

4 調査成果

I 交通マスタープラン策定の目的

計画策定の目的

厚木市交通マスタープラン(以下「本マスタープラン」という。)は、顕在化している交通課題への対応と将来を見据えたまちづくりに向けて、市民の移動円滑化を促進することを目的として、長期的な展望と総合的な見地から、公共交通や道路ネットワーク等に関する交通施策を定めるものです。

計画の位置づけ

本マスタープランは、厚木市都市マスタープランにおける「都市交通」分野の方針の具現化を示す「分野別の関連計画」と位置づけられます。

計画の目標年次

計画の目標年次は、新たな都市マスタープランの目標年次である、おおむね20年後の2040年とします。

なお、人口減少社会への対応や社会経済状況の変化に柔軟に対応するため、総合計画や都市マスタープランの改定に併せて、必要に応じて適切な計画の見直しを行います。

II 交通の課題

厚木市の現状や各交通の現状等を踏まえて、今後取り組むべき交通の課題を、以下のよう整理しました。

厚木市における交通の現状

- 東名や新東名及び圏央道が整備され、さらに厚木秦野道路が整備されると、将来7か所のインターチェンジを有することになり、広域移動の利便性が高まっています。
- 市街地の形状から、放射状に道路が整備され、本厚木駅及び愛甲石田駅から放射状に多くの路線バスが運行しています。
- 交通量の多い国道246号が中心市街地付近を通っており、朝夕を中心に中心市街地と郊外を結ぶ放射方向の道路で交通混雑が発生するとともに、路線バスの定時性が低下しています。
- 中心市街地においては、賑わいの低下がみられます。

道路交通における課題	公共交通における課題	中心市街地における課題
<ul style="list-style-type: none"> ○厚木秦野道路等の環状方向の道路整備 ○国道246号とその交差部における混雑 ○鉄道駅や高規格幹線道路等へのアクセス性 ○安心して安全な歩行者及び自転車空間の確保 ○災害に対応した道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通サービスの確保 ○交通結節機能の強化 ○広域交通ネットワークの形成 ○バス停までのアクセス性の向上と公共交通不便地域等への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地周辺の動向を踏まえた歩行者の回遊性 ○歩行者動線の確保 ○交通結節点としての機能強化 ○安定的な駐車場の確保

III 計画の理念と基本方針

都市づくりの将来像と目標

都市づくりの将来像

県央の新しい「暮らし」と「動き」を創造する
持続的発展都市 あつぎ

※都市計画マスタープランより

都市づくりの目標

「暮らし」の視点

目標① 誰もが健康で快適に暮らし続けることができる都市づくりを進めます。

「産業活動」の視点

目標② 産業の成長と活性化を支える活力ある都市づくりを進めます。

「環境」の視点

目標③ 豊かな自然との調和に配慮するとともに、環境にやさしい都市づくりを進めます。

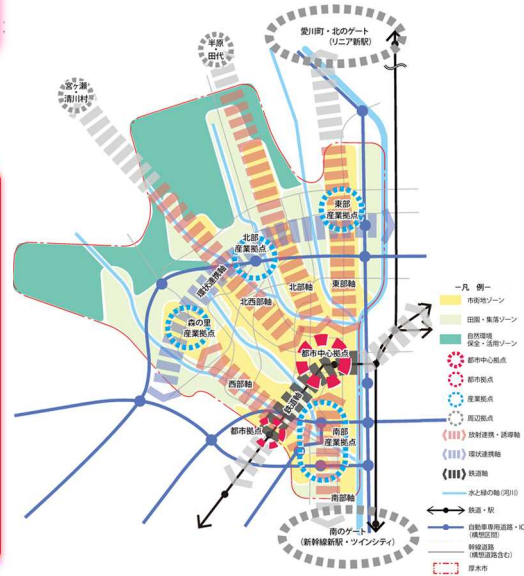
「安心・安全」の視点

目標④ 誰もが安心して安全に暮らせる災害に強い都市づくりを進めます。

「広域性」の視点

目標⑤ 広域との交流を活発にする都市づくりを進めます。

将来都市構造



交通マスタープランの基本理念

市民生活と産業活動を支えるコンパクト・プラス・ネットワークの構築に向けた質の高いモビリティサービスの実現

【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率的、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）】

自動車に頼らなくてもスムーズに快適に移動できる交通体系の実現

【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

IV 交通施策の展開と具体的な取組

現状、課題、基本理念及び各基本方針を受け、道路交通、公共交通、中心市街地の3つの交通施策の展開を定め、それを実現するために、各種取組を実施していきます。

1. 道路交通における施策の展開と具体的な取組

【基本方針1】

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

<施策の展開>

1-①厚木秦野道路の整備促進とアクセス向上を図る都市計画道路の整備

- 国道246号の混雑緩和や環状連携軸としての機能の強化を図るため、厚木秦野道路の整備を促進します。
- 厚木秦野道路の整備と合わせて、環状連携軸の機能強化に寄与する都市計画道路を、既存ストックの活用など整備の重点化及び効率化の視点で優先順位をつけ整備を推進します。

≪具体的な取組≫

- 【1-①-(1)】整備効果の高い都市計画道路の整備
(都)厚木環状2号線、(都)上今泉岡津古久線、(都)厚木環状3号線等)
- 【1-①-(2)】高規格幹線道路等の早期供用に向けた国及び県への要望
(厚木秦野道路、県道座間荻野線等)

<施策の展開>

1-②国道246号交差点の渋滞やバス路線の混雑対策と工業団地のアクセス向上のための道路整備

- 国道246号と放射状道路との交差点について、渋滞発生の原因を分析し、公共交通の定時性の確保と交通の整流化に向け、交差点改良等のハード整備と合わせ、情報通信技術(ICT)の活用等を含めたソフト施策を推進します。
- 主要なバス路線における路線バスの定時性及び速達性の確保に向けた道路整備を推進します。
- 本市の産業活動の生産性向上と今後の企業立地促進のため、郊外の工業団地から高規格幹線道路等へのアクセス性の強化を図ります。

≪具体的な取組≫

- 【1-②-(1)】国道246号断面の渋滞箇所における交差点改良(水引交差点、愛甲宮前交差点等)
- 【1-②-(2)】鉄道駅やインターチェンジへのアクセス向上に効果が高い道路整備の推進
(都)尼寺原幹線、(都)本厚木下津古久線、(都)下古沢森の里青山線、(都)森の里下古沢線、(都)酒井下津古久線、(都)厚木環状2号線、(都)船子飯山線、(都)上古沢煤ヶ谷線)

<施策の展開>

1-③歩行者や自転車が安心して安全に移動できる道路整備

- 駅周辺及び歩行者に関連する事故が多発しているエリアにおける安全対策を行い、誰もが安心して安全に通行できる歩行空間を確保します。
- 防犯まちづくりの観点も踏まえ、死角の少ない見通しの良い道路環境を確保します。
- 自転車が集中する駅周辺の自転車関連事故を減少させるため、安心して安全な自転車走行空間ネットワークを整備します。

≪具体的な取組≫

- 【1-③-(1)】主要市道等の歩道整備(市道戸室幹線、市道妻田中荻野線等)
- 【1-③-(2)】生活道路における交通安全対策(通学路やスクールゾーン対策、ゾーン30の実施)
- 【1-③-(3)】自転車利用環境の整備(自転車走行空間整備、サイクリングロード、交通安全啓発)

<施策の展開>

1-④災害に備えた道路整備と計画的な維持管理

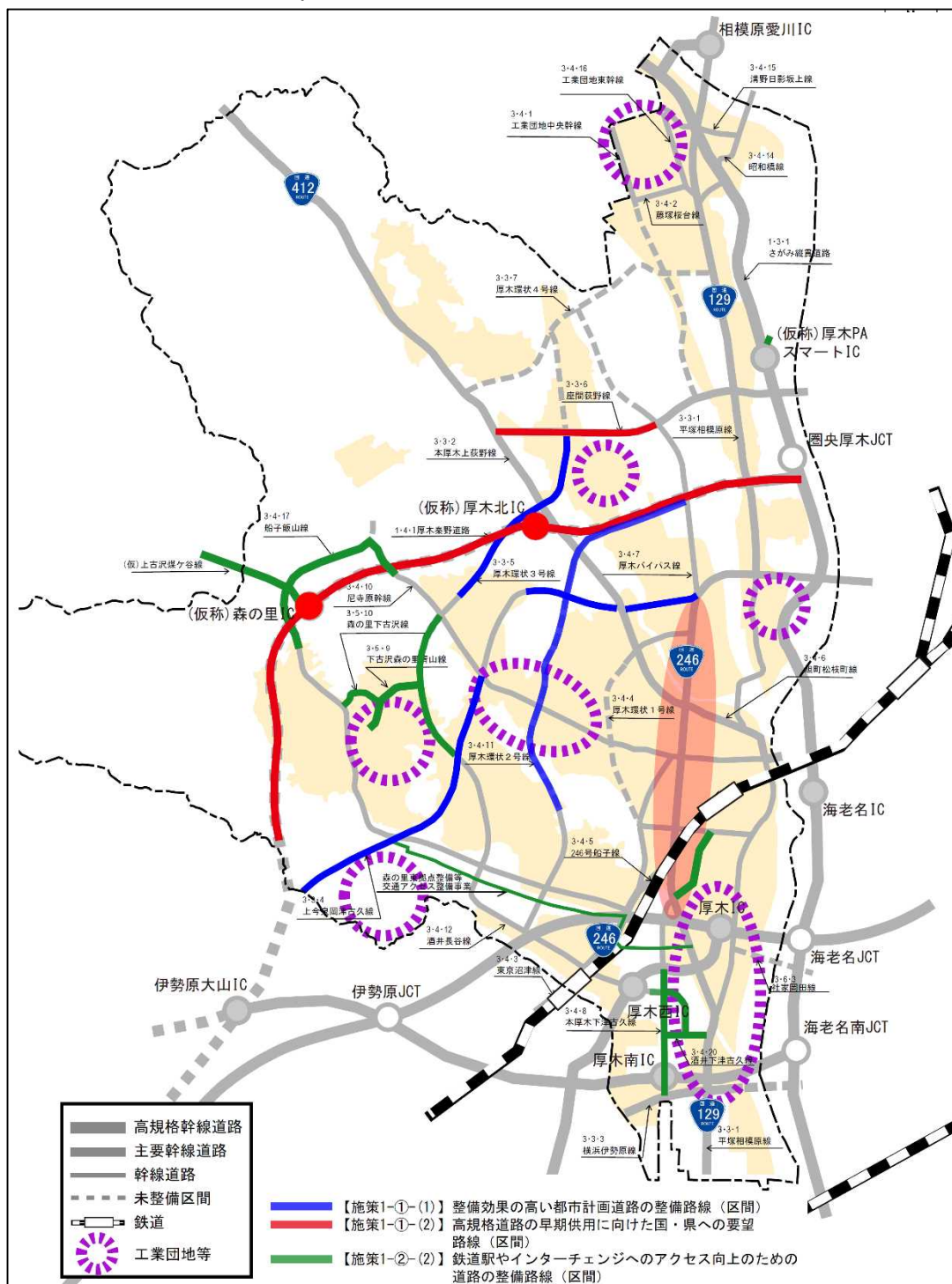
- 災害時の市民の安全な避難行動や緊急物資輸送を確保するため、緊急輸送道路の代替性、多重化に寄与する道路整備を推進します。
- 消防活動や緊急車両の通行空間確保のため、市内の狭あい道路の整備を推進します。
- 災害時においても道路の機能が確保されるよう、橋梁、舗装等の計画的な維持管理を推進します。

「具体的な取組」

【1-④-(1)】狭あい道路の整備

【1-④-(2)】代替性のある道路、橋梁、舗装等の計画的な整備及び維持管理

■ 道路交通における施策の展開のイメージ



2. 公共交通における施策の展開と具体的な取組

【基本方針2】

自動車に頼らなくてもスムーズに快適に移動できる交通体系の実現

<施策の展開>

2-①定時性及び速達性が確保された快適なバスサービスの提供

- 路線バスの輸送力及び速達性並びにバス停周辺におけるバス待ち環境の向上を図り、市民の通勤通学が快適にできる環境を確保します。
- さらなる高齢化の進展を踏まえ、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を進め、誰もが公共交通を利用しやすい環境を確保します。

《具体的な取組》

- 【2-①-①】 鉄道駅までのバス路線の維持及び強化（市道辻戸室線、市道愛甲長谷線等）
- 【2-①-②】 バス優先策の実施（専用レーンの延長及び導入、PTPSの検討・導入）
- 【2-①-③】 連節バス新規導入による輸送力の増強（東京工芸大、平塚駅方面、森の里等）
- 【2-①-④】 バス停におけるバス待ち環境の整備（ベンチ、上屋、バス接近表示案内）
- 【2-①-⑤】 バリアフリー環境の整備
（バリアフリー車両の導入促進、ホームドア設置、バリアレス縁石導入）

<施策の展開>

2-②スムーズな乗り換えが可能となる交通結節点の整備

- 通勤通学を主体とした鉄道及び路線バスの乗り継ぎ利便性向上のため、鉄道駅における駅前広場等のバス発着機能の強化を図ります。
- 愛甲石田駅においては、路線バス、タクシーだけでなく、企業送迎バスや自家用車による送迎も含めた各乗降場所等を駅周辺に効率的に配置し、それぞれの交通モードがスムーズに機能する環境を整備します。

《具体的な取組》

- 【2-②-①】 本厚木駅北口及び厚木バスセンターの再整備
- 【2-②-②】 愛甲石田駅における交通環境の改善（駅舎改修、駅前広場拡張等）

<施策の展開>

2-③円滑に広域移動が可能となる広域交通体系の充実

- リニア中央新幹線や東海道新幹線新駅などの、新たな交通拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成を図ります。
- 神奈川東部方面線の開通や小田急多摩線の相模原方面延伸の進捗状況を踏まえ、本市の新たな鉄道ネットワーク拡大に向けた調査研究を進めます。
- 観光等の多様な移動ニーズに対応するため、周辺自治体と連携し、充実した広域道路網を生かし、公共交通ネットワークの形成を図ります。

《具体的な取組》

- 【2-③-①】 リニア中央新幹線神奈川駅、東海道新幹線新駅へのバス路線開設や多方面への高速バスの運行（BRTなどの新たな交通システムの検討）
- 【2-③-②】 県央地域における鉄道ネットワークの拡大に向けた調査研究
- 【2-③-③】 観光ニーズ等、高規格幹線道路を活用した高速バスの運行

<施策の展開>

2-④バス停から離れた地域における路線バスを補完するサービスの提供

- バス停から離れた地域におけるバス停へのアクセス性の向上を図ります。
- 公共交通空白地域や日常生活に必要な移動手段の確保について、地域特性に応じた路線バスを補完する移動サービスを、先進技術（AIやIoT）の活用や自動運転等の技術も視野に入れ、地域、企業及び行政の協働により推進します。



≪具体的な取組≫

- 【2-④-(1)】 地域との協働によるコミュニティ交通導入
- 【2-④-(2)】 サイクルアンドバスライド自転車駐車場の整備

<施策の展開>

2-⑤公共交通利用促進の推進

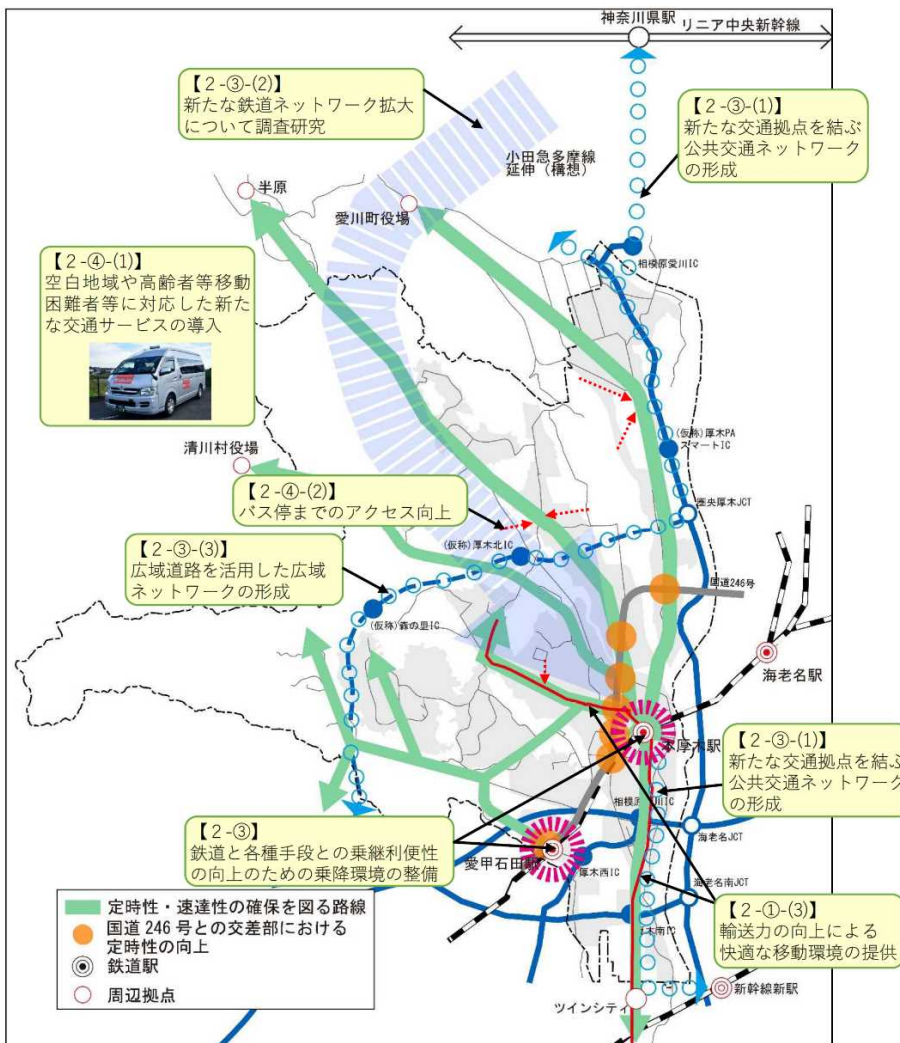
- 公共交通が身近な移動手段となるような意識付けを、学校及び企業等と連携し、多方面からアプローチしていく環境整備を整えます。
- 利用者の負担軽減を、交通事業者、商業施設等と連携し進めていきます。



≪具体的な取組≫

- 【2-⑤-(1)】 モビリティマネジメントの実施
- 【2-⑤-(2)】 乗継割引制度の導入
- 【2-⑤-(3)】 商業施設との連携したサービスの導入
- 【2-⑤-(4)】 バスロケーションシステムの展開と MaaS に関する取組の推進

■ 公共交通における施策の展開のイメージ



3. 中心市街地における施策の展開と具体的な取組

【基本方針3】

にぎわいのある空間を演出する交通環境の実現

<施策の展開>

3-①居心地がよく、ひと中心の空間の整備

- 歩行者が居心地がよく歩きたくなるまちなか空間を創出するために、休憩スペースやオープンカフェスペース等の道路空間の多様な活用を進めます。
- 複合施設の整備や厚木バスセンターの再整備等による交通動線の変化を踏まえ、歩行者、路線バス、自転車、一般車等が、効率的に通行できる環境整備を進めます。
- 駅周辺の再開発や道路空間の再配分による歩行空間の拡充を進め、車中心からひと中心の空間へと転換し、中心市街地のにぎわい創出と安全で快適に移動できる環境整備を進めます。
- さらなる面的バリアフリー化を進め、誰もが歩きやすい歩行空間を創出します。



≪具体的な取組≫

- 【3-①-(1)】ウォークブルな歩行空間の整備
- 【3-①-(2)】複合施設機能と融合した道路整備
- 【3-①-(3)】本厚木駅東口地下道の活性化

<施策の展開>

3-②快適かつスムーズに乗り換えが可能な駅前広場空間の整備

- 複合施設等の整備や本厚木駅北口の再開発計画に合わせ、需要に応じたバスバースの確保やバス待ち環境の改善を図ります。
- 駅周辺におけるバス利用者と歩行者の錯綜を改善し、バスバースの増設や乗り場案内の充実を含めたバス乗り場の再編を進めます。
- 本厚木駅西側周辺における、企業送迎バスや自家用車による送迎需要等に対応する交通ターミナルの整備について検討を進め、駅西側エリアへのにぎわい創出に寄与する交通環境を整備します。



≪具体的な取組≫

- 【3-②-(1)】路線バス及びタクシーが利用しやすい北口広場の整備
- 【3-②-(2)】鉄道駅と路線バスの乗換環境サービスの向上
- 【3-②-(3)】本厚木駅西側エリアの整備

<施策の展開>

3-③まちづくりと連携した駐車場対策の推進

- 中心市街地の回遊性が向上するよう、駐車場整備地区における駐車場整備の在り方や整備方針を検討します。



≪具体的な取組≫

- 【3-③-(1)】駐車場整備計画の策定

■ 中心市街地における施策の展開のイメージ

