（様式－１　表紙）

１　調査名称：令和２年度総合都市交通マスタープラン策定業務

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年度～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、令和２年度に策定を予定している都市マスタープランの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。

（様式－２ａ　調査概要）

Ⅰ　調査概要

１　調査名称　令和２年度総合都市交通マスタープラン策定業務

２　報告書目次

第１章　策定の趣旨
- １　厚木市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

第２章　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　市民意識調査からみた市民ニーズ
- ７　将来交通の見通し

第３章　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

第４章　将来交通体系の方針
- １　将来都市像と都市づくりの目標
- ２　都市交通の基本理念と方針

第５章　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

第６章　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

第７章　施策の推進に向けた実現化方策
- １　施策の推進に向けた基本的な考え方
- ２　施策の推進に向けた主体の役割
- ３　交通マスタープランの進行管理及び見直しの考え方

３　調査体制

【交通マスタープラン策定業務】

【外部委員会】

地域公共交通会議（審議会）
（座長：横浜国立大学大学院　中村文彦）

連 携

【庁内委員会】

総合都市交通マスタープラン策定作業部会
（部会長：まちづくり計画部長 委員：関係各課長）

総合都市交通マスタープラン策定作業部会専門部会
（リーダー：都市計画課長　委員：関係各課長）

4　委員会名簿等：

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
露木　輝久	神奈川中央交通株式会社運輸計画部次長
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
間瀬　志津子	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
佃　賢一	厚木市立小中学校ＰＴＡ連絡協議会幹事
中村　文彦	横浜国立大学大学院　教授
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）
加藤　秀一	神奈川県厚木土木事務所　工務部長
木村　雄介	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
見上　知司	厚木市まちづくり計画部長

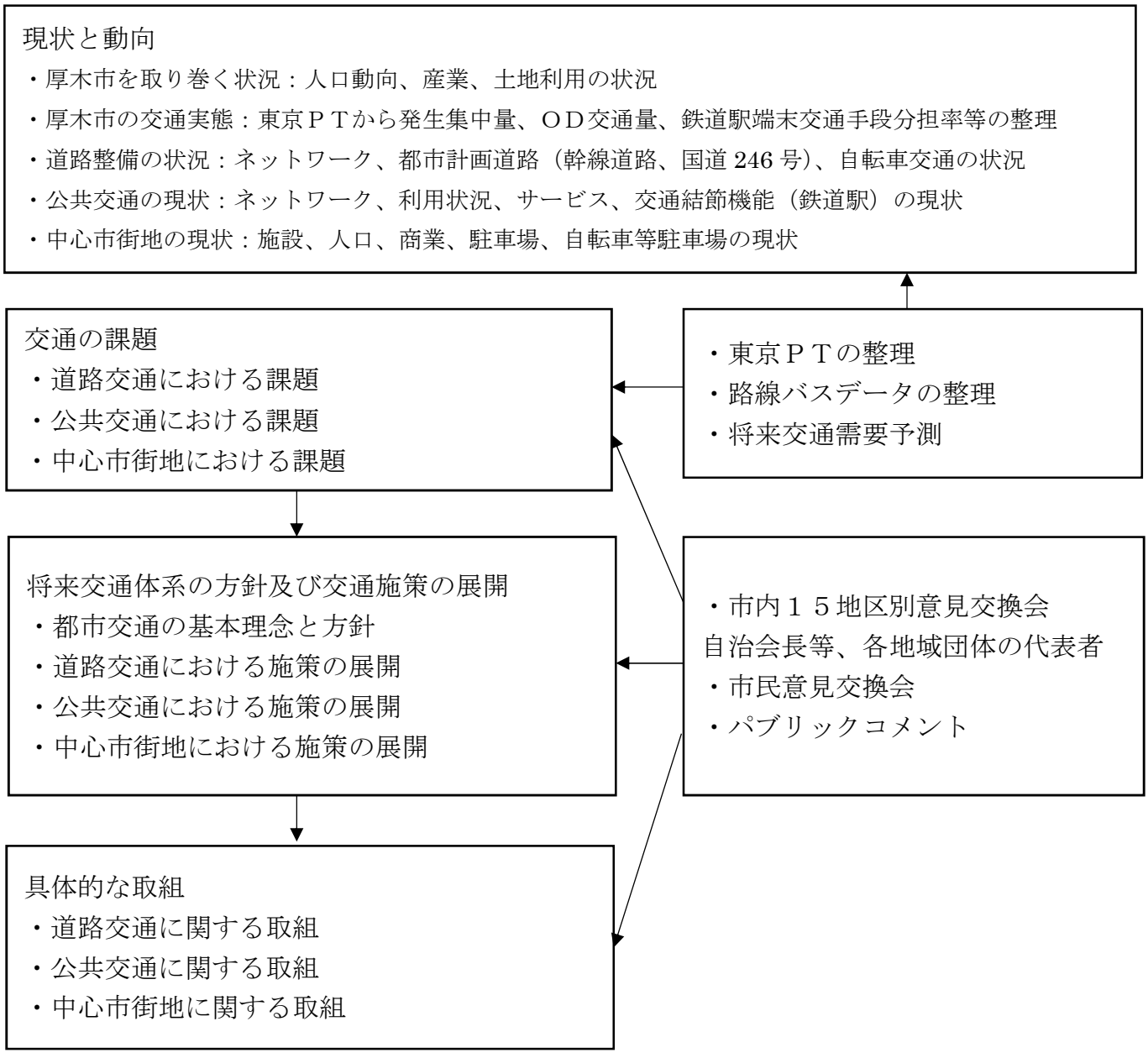
Ⅱ　調査成果

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**　225,524人（6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　策定の趣旨

１　厚木市交通マスタープランとは

厚木市交通マスタープラン(以下「交通マスタープラン」という。)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、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。

２　計画の位置付け

交通マスタープランは、「厚木市都市計画マスタープラン」における都市交通の方針の具現化を示す分野別の関連計画に位置づけられます。

３　目標年次と計画期間

計画の目標年次は、都市計画マスタープランの目標年次である、おおむね 20 年後の令和 22(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、総合計画や都市計画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　現状と課題

	交通の現状	課題
道路交通	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。	➢ 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 ➢ 安心で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
公共交通	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。	➢ 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が利用しづらい地域等への対応
中心市街地	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 将来交通体系の方針

将来都市像と都市づくりの目標

都市将来像

自分らしさ輝く　希望と幸せあふれる
元気なまち　あつぎ

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

※都市計画マスタープランより

基　本　理　念

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

【基本方針１（道路交通における方針）】
市民生活や産業活動を支える効果的な道路ネットワークの実現

【基本方針２（公共交通における方針）】
自動車に過度に依存しないスムーズで快適に移動できる安全な交通体系の実現

【基本方針３（中心市街地における方針）】
にぎわいのある空間を演出する交通環境の実現

Ⅳ 交通施策の展開と具体的な取り組み

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（道路交通における方針）】
市民生活や産業活動を支える効果的な道路ネットワークの実現

＜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)-ア】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)-イ】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 42 号（藤沢座間厚木）等）

＜施策の展開＞

1-(2)国道 246 号交差点の混雑やバス路線の混雑対策と工業団地等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部について、混雑発生の原因を分析し、交通の整流化と公共交通の定時性の確保に向け、交差点改良等のハード整備と合わせ、先進技術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)-ア】国道 246 号断面の混雑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)-イ】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)本厚木下津古久線、(都)尼寺原幹線、(都)本厚木下津古久線、(都)酒井下津古久線、(都)厚木環状２号線、(都)厚木環状３号線、(都)船子飯山線）

＜施策の展開＞

1-(3)歩行者や自転車が安心で安全に移動できる道路整備

- 鉄道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、誰もが安心で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。
- セーフコミュニティの一環として、自転車利用者に安心安全で快適な移動を確保及び温室効果ガス削減のため、市内で自転車利用者が多い施設及び地区を中心に整備を推進します。

≪具体的な取組≫

【1-(3)-ア】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)-イ】生活道路における交通安全対策（通学路対策、ゾーン 30※1の実施）

【1-(3)-ウ】自転車利用環境の整備（自転車走行空間整備、交通安全啓発、自転車活用推進計画）

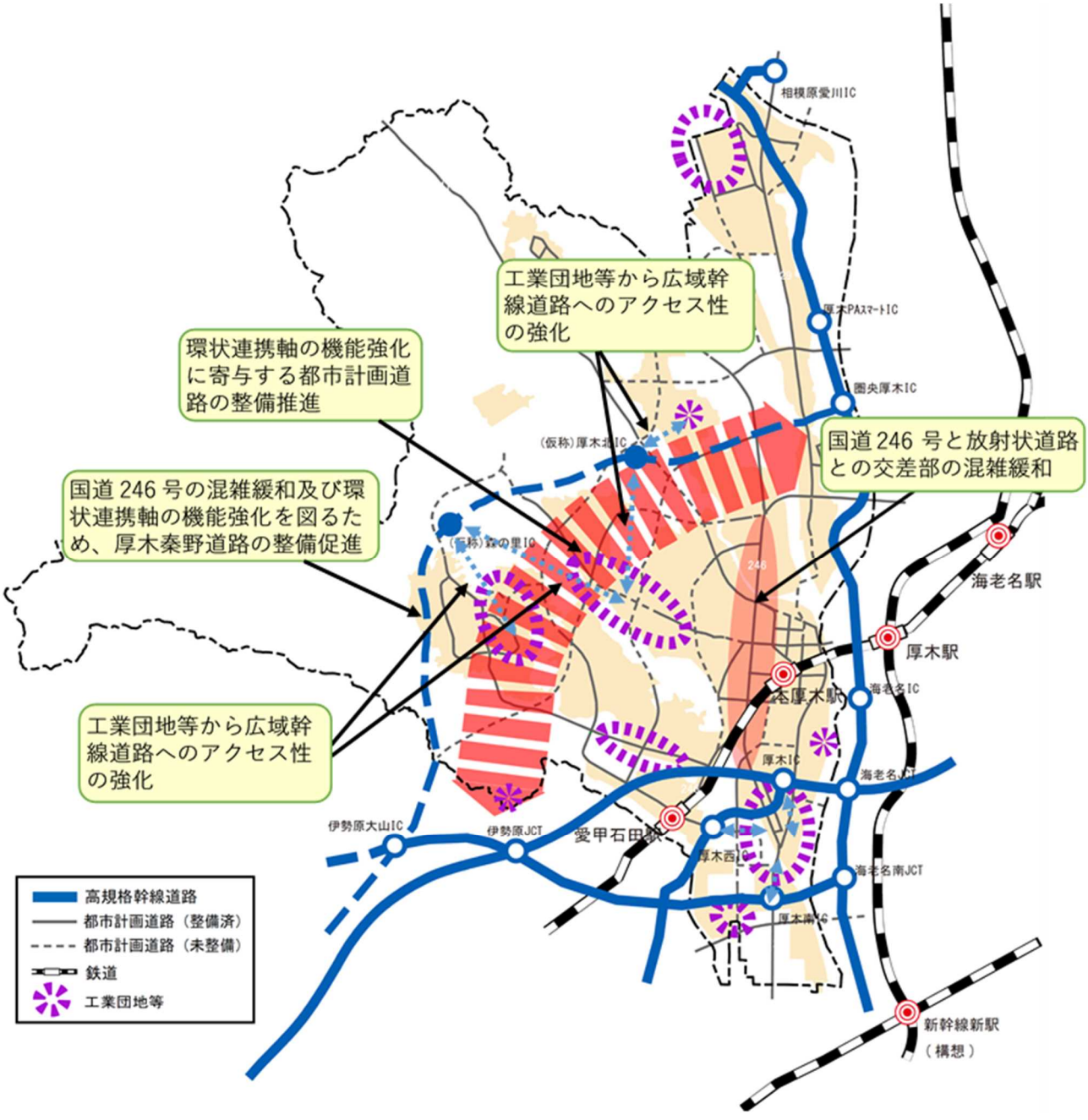
1-(4)災害に備えた道路整備と計画的な維持管理

- 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、橋りょう、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)-ア】狭あい道路の整備
【1-(4)-イ】代替性のある道路、橋りょう、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（公共交通における方針）】
自動車に過度に依存しないスムーズで快適に移動できる安全な交通体系の実現

＜施策の展開＞

2-(1)定時性及び速達性が確保された快適な路線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。
- 更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※2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)-ア】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)-イ】路線バス優先策の実施（専用レーンの延長及び導入、PTPS※3の検討・導入）
【2-(1)-ウ】連節バスの新規路線導入による輸送力の増強（東京工芸大、森の里、平塚駅方面等）
【2-(1)-エ】バス停におけるバス待ち環境の整備（ベンチ、上屋）
【2-(1)-オ】バリアフリー環境の整備（バリアフリー車両の導入促進、バリアレス縁石※4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、ユニバーサルデザインの視点も踏まえた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)-ア】本厚木駅北口及び厚木バスセンターの再整備
【2-(2)-イ】愛甲石田駅における交通環境の改善（駅舎拡張、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

- 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。
- 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促進します。
- 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いかし、公共交通ネットワークの形成を促進します。

≪具体的な取組≫

【2-(3)-ア】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)-イ】リニア中央新幹線神奈川県駅、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
【2-(3)-ウ】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

- 公共交通が利用しづらい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、地域及び行政の協働により推進します。
- 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。

≪具体的な取組≫

【2-(4)-ア】地域との協働によるコミュニティ交通導入
【2-(4)-イ】サイクルアンドバスライド※5自転車駐車場の整備

＜施策の展開＞

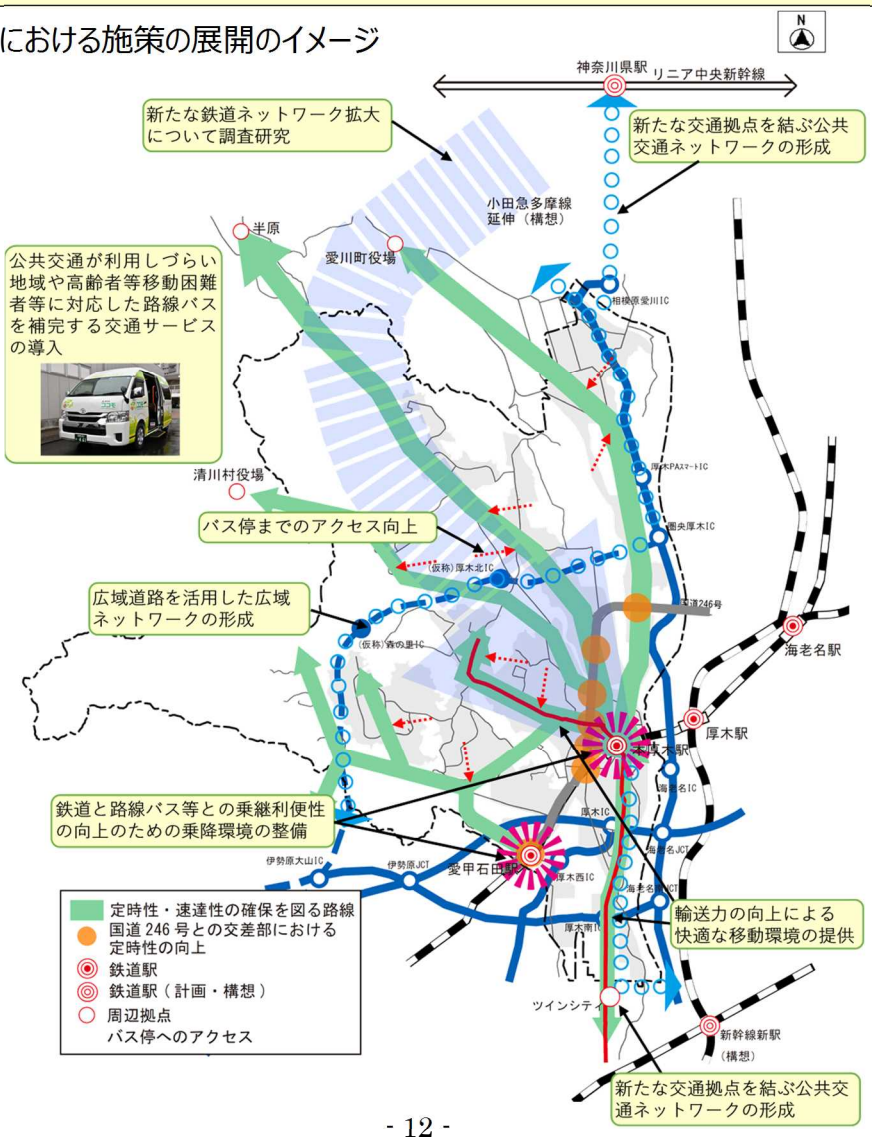
2-(5)公共交通利用促進策の推進

- 公共交通が身近な移動手段となるような意識付けを、教育機関、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。
- 先進技術の活用を視野に入れた取組を推進します。

≪具体的な取組≫

【2-(5)-ア】モビリティマネジメント※6の実施
【2-(5)-イ】乗継割引制度の検討
【2-(5)-ウ】商業施設との連携したサービスの導入
【2-(5)-エ】個人端末を活用したサービスの推進

■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（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

＜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。
- 本厚木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。
- 更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)-ア】歩いて楽しいまちに向けた歩行空間の整備
【3-(1)-イ】複合施設周辺道路の整備
【3-(1)-ウ】本厚木駅東口地下道の有効活用

＜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、路線バス利用者と歩行者の錯綜の改善を含めたバスバースの確保やバス待ち環境の改善を図ります。
- 路線バスの乗り場案内やバス停案内板の充実を図ります。
- 本厚木駅西側周辺における、自家用車、企業送迎バス及び貸切バス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)-ア】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)-イ】鉄道と路線バスの乗換環境サービスの向上
【3-(2)-ウ】本厚木駅西側エリアの整備

＜施策の展開＞

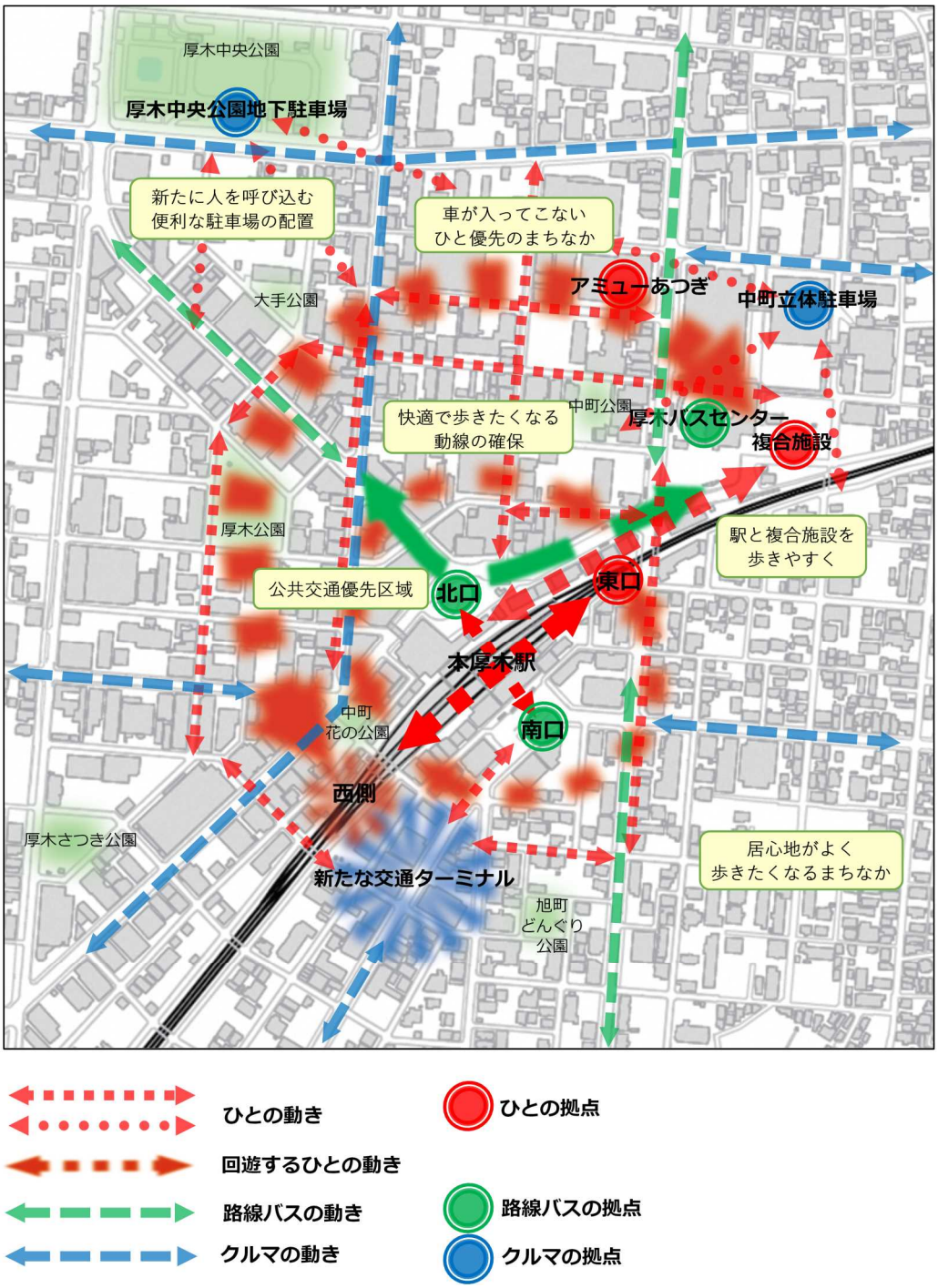
3-(3)まちづくりと連携した駐車場対策の推進

- 中心市街地において、安全で快適なひとの回遊性を確保できるよう、駐車目的の車両との錯綜及び接触事故を回避するため、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)-ア】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

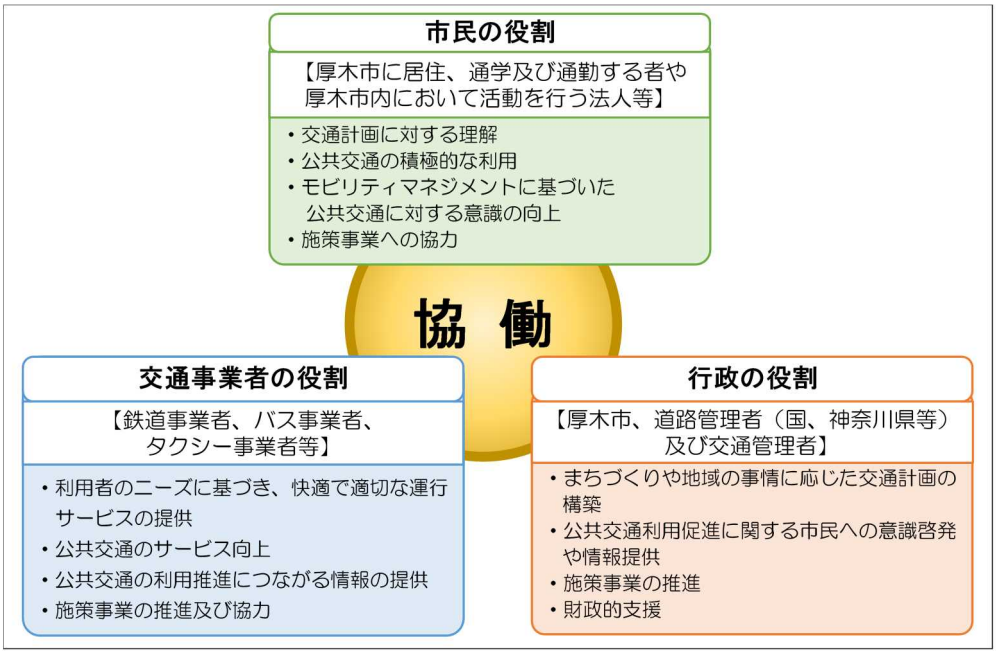


※1　ゾーン 30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するために、区域を定めて時速 30 キロの速度規制を設けたり、通り抜けを抑制したりする交通安全対策の一つ
※2　ユニバーサルデザインタクシー	健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の人など、誰もが利用しやすく、みんなにやさしいタクシー車両
※3　公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）	交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム
※4　バリアレス縁石	側面を特殊な形状に加工し、バスの乗降口と停留所の隙間を小さくすることでバス停とバス乗降口との段差や隙間を解消する縁石
※5　サイクルアンドバスライド	自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること
※6　モビリティマネジメント	過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、地域公共交通や自転車への自発的転換を促す交通施策

V 施策の推進に向けた実現化方策

施策の推進に向けた主体の役割

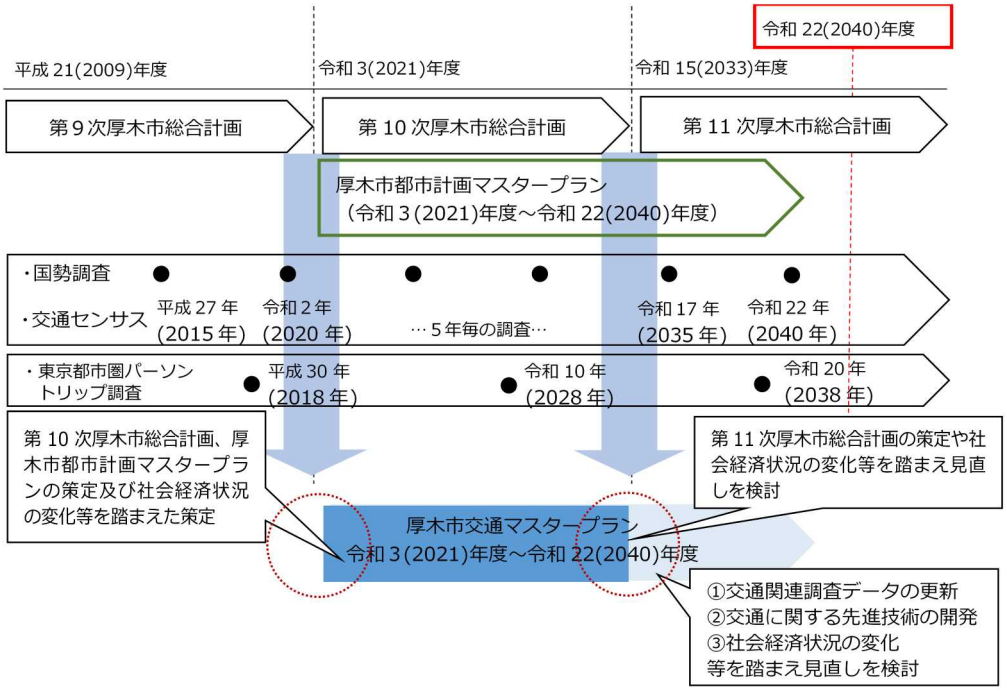
交通マスタープランで掲げた施策及び事業を推進するための、担い手に求められる役割について、基本的な考え方を示します。



見直しの考え方

今後の法制度の改正や人口動向を始めとする社会経済状況の変化、これに伴う上位関連計画の改定の動向を踏まえ、次の三つの視点により見直しを行います。

①交通センサスやパーソントリップ調査などの交通関連調査データの更新

②交通に関する先進技術の開発やそれに伴う法制度の改定

③新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の普及に伴う社会経済状況の変化