

厚木市の地域特性について

～コンパクト・プラス・ネットワーク
に向けたまちづくり～

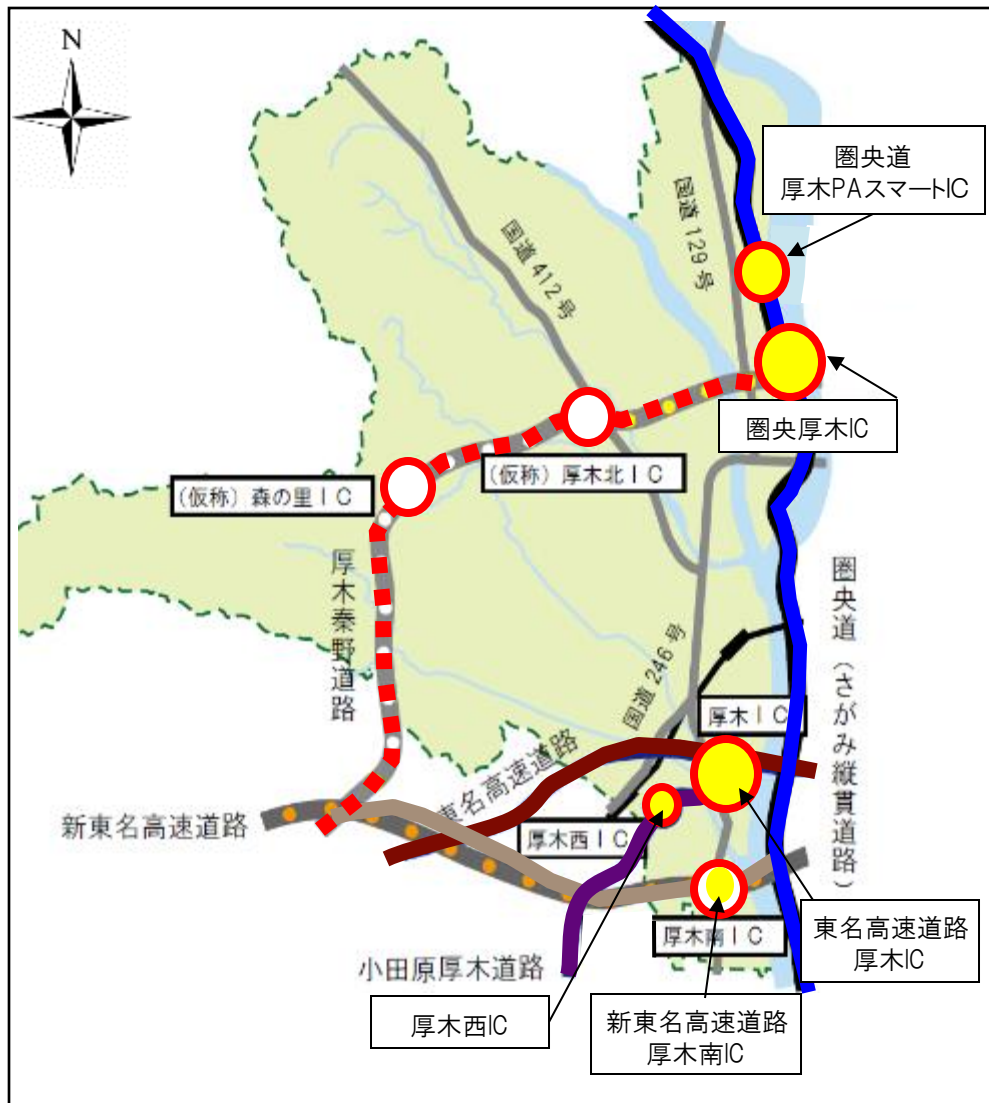
令和5年7月16日

厚木市 まちづくり計画部長
前場 徹



1 厚木市の概要

■ **人口** 223,695人 (令和5年4月1日現在)



■ **面積** 93.84平方キロメートル

■ 区域区分別面積及び人口

| 区分 | 面積 | 人口 |
|---------|----------|----------|
| 市街化区域 | 3173.0ha | 203,628人 |
| 市街化調整区域 | 6211.0ha | 22,086人 |

出展: 令和元年度都市計画基礎調査解析業務報告書

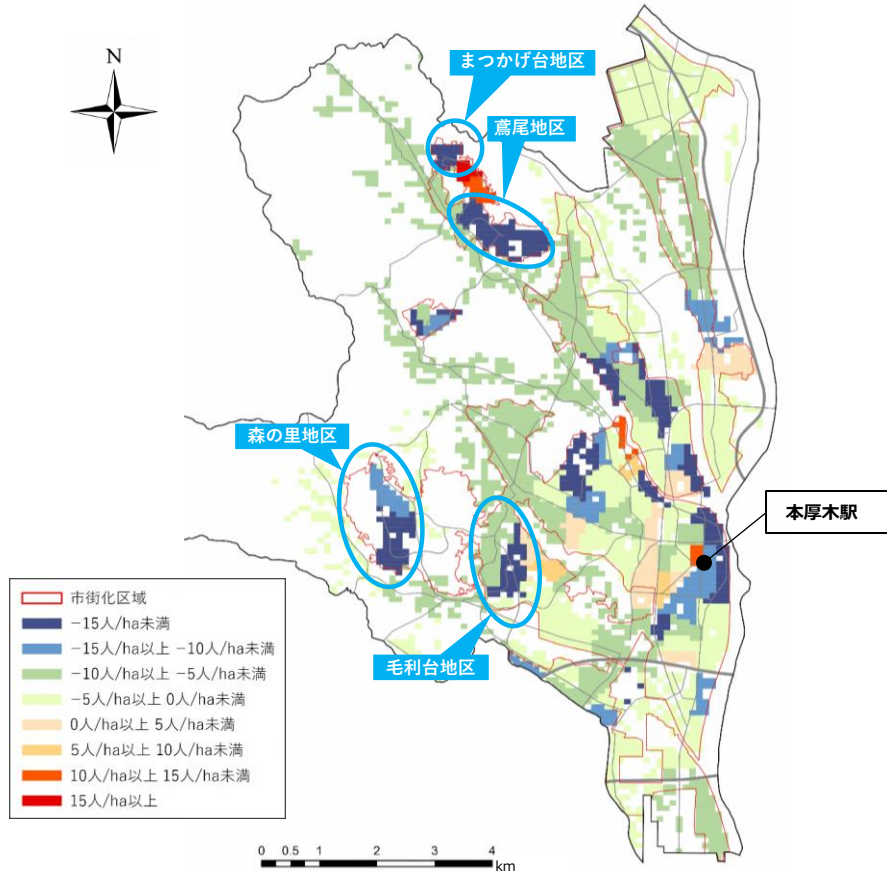


2 厚木市の現況と課題

【人口：人口密度・高齢化】

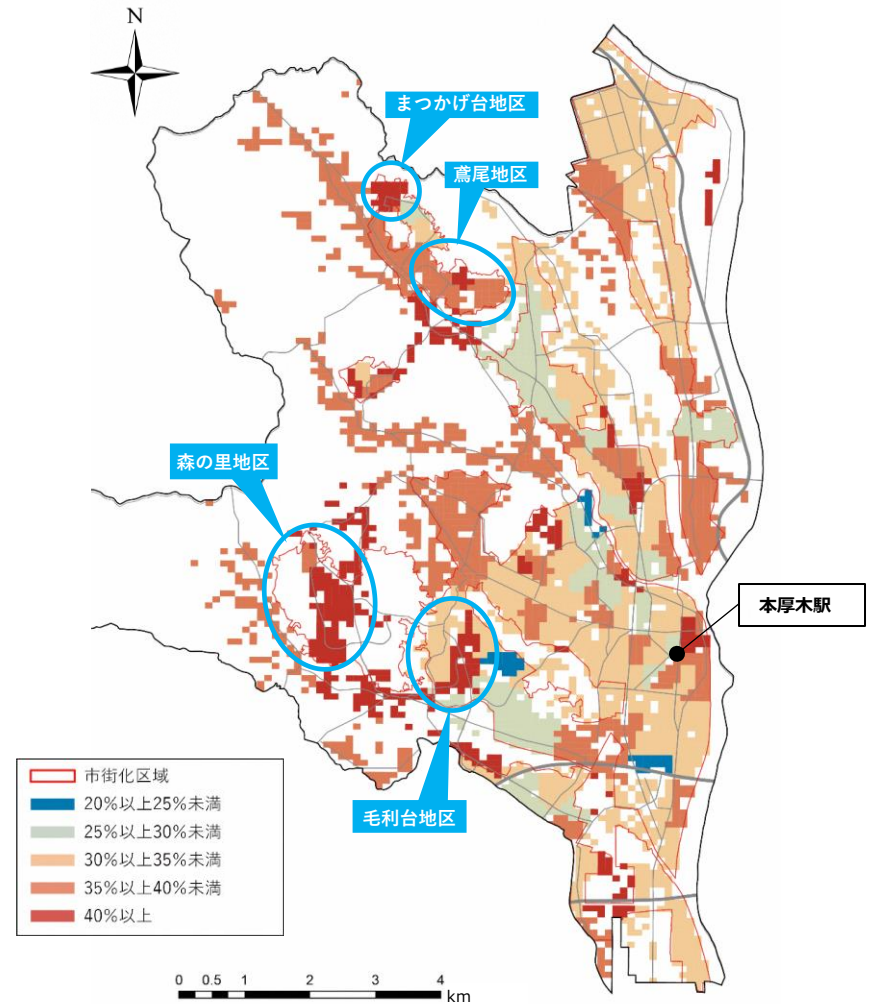
- 開発により整備された郊外の住宅地で高齢化が進み、人口の急激な減少が見込まれる。

■ 人口密度の増減 (平成27(2015)年～令和22(2040)年推計)



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

■ 高齢化率の分布（令和22(2040)年推計）



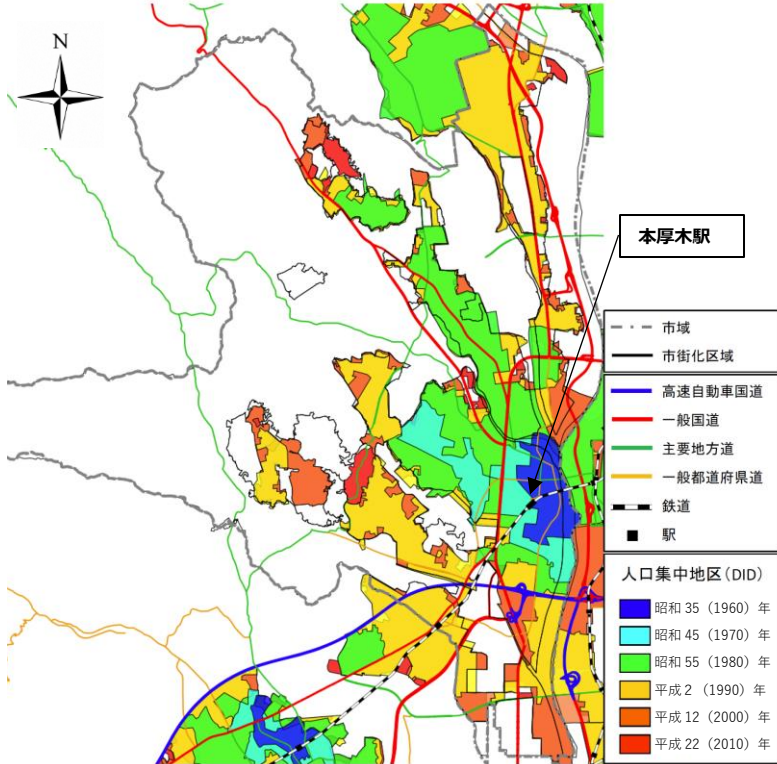
出典：国勢調査（平成27年）、将来人口・世帯予測ツールV2（平成27年国調対応版）を基に作成

2 厚木市の現況と課題

【人口：都市構造と人口の分布】

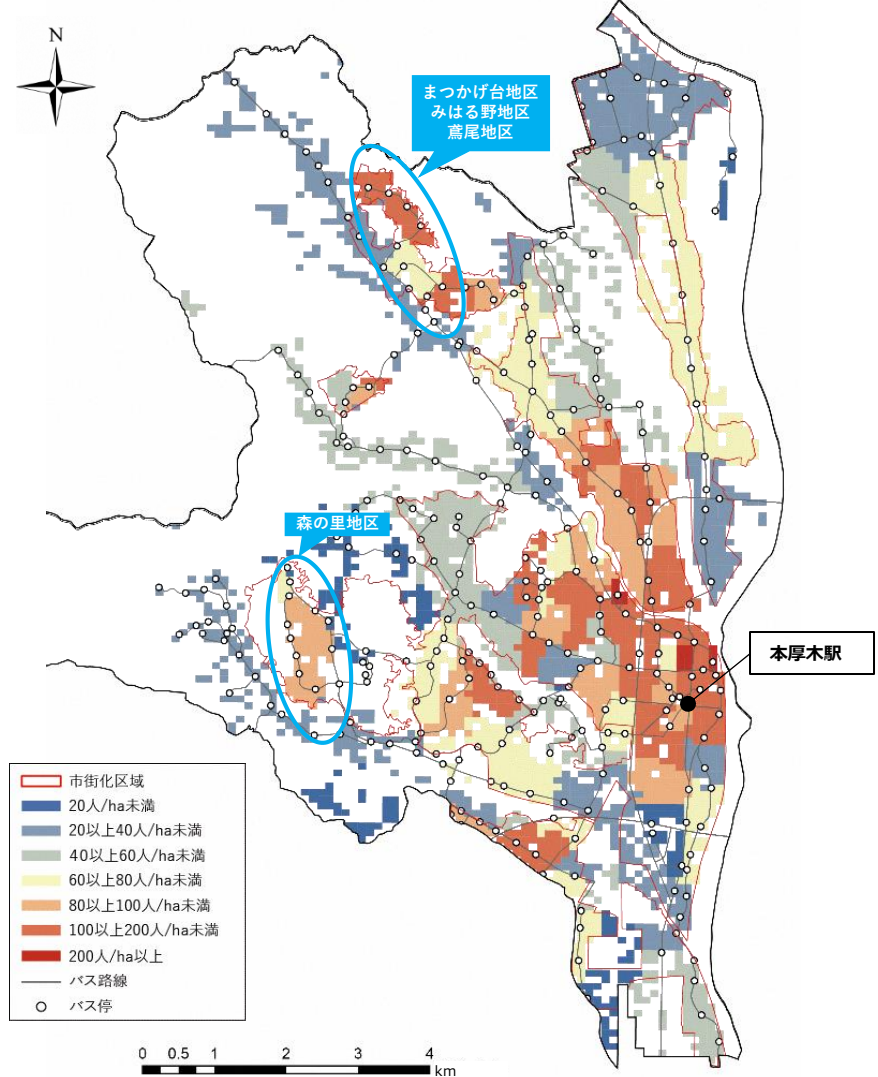
- 本厚木駅周辺を中心地に放射状に広がるバス路線。
- バス路線に沿って“手のひら型”に住宅地が形成。

■ 人口集中地区(DID)の変遷 (昭和35(1960)年～平成22(2010)年)



出典：国土数値情報 人口集中地区（昭和 35 年～平成 22 年）を基に作成

■ 平成27(2015)年の人口密度とバス路線



出典：国勢調査（平成 27 年）、将来人口・世帯予測ツール V 2（平成 27 年国調対応版）を基に作成

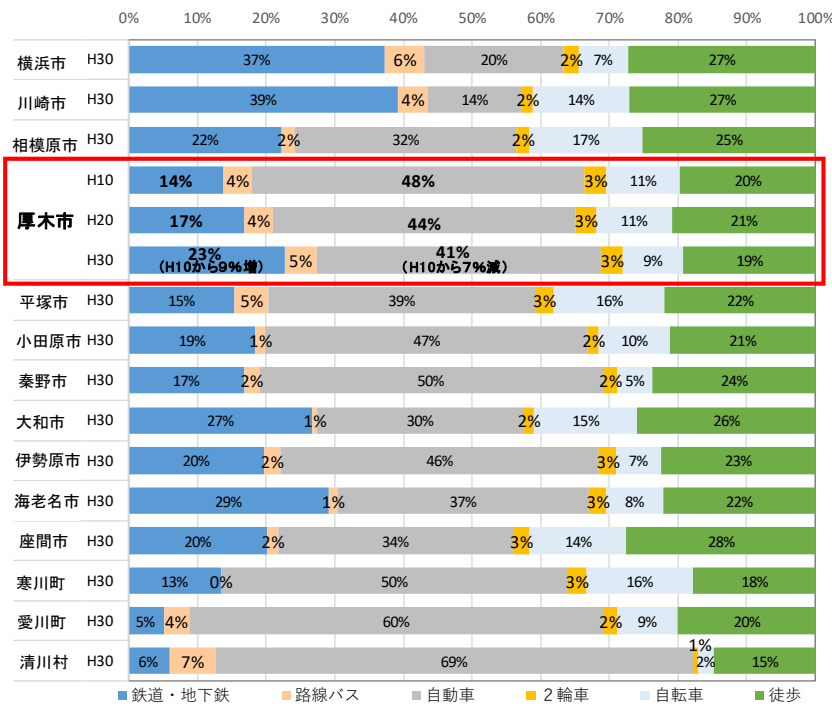
2 厚木市の現況と課題

【公共交通：公共交通網と路線バスの利用状況】

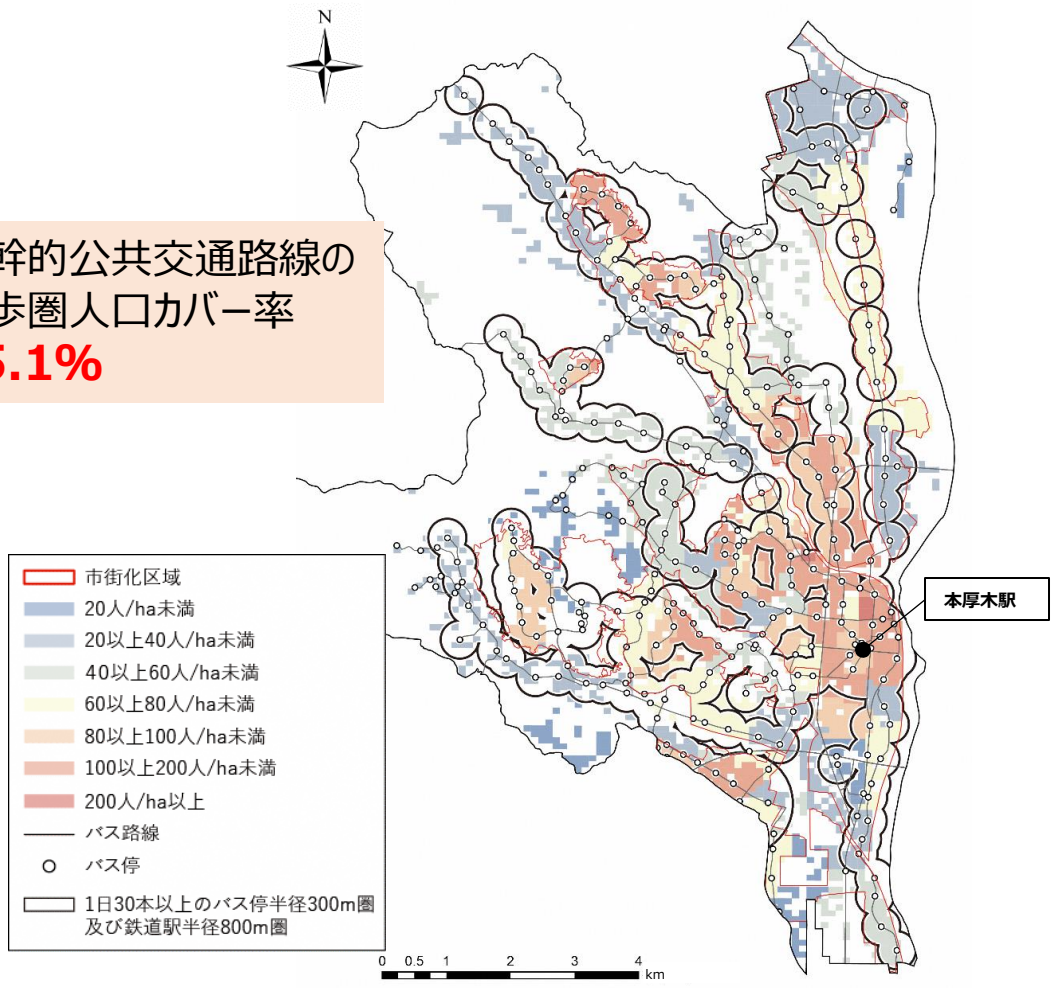
- サービスレベルの高い公共交通が市街地の広い範囲をカバーしている。
- 周辺自治体と比べ、路線バスの分担率が高い。

■ 公共交通を利用しやすい地域

■ 厚木市と周辺市町村内トリップの代表交通手段分担率



基幹的公共交通路線の
徒歩圏人口カバー率
85.1%



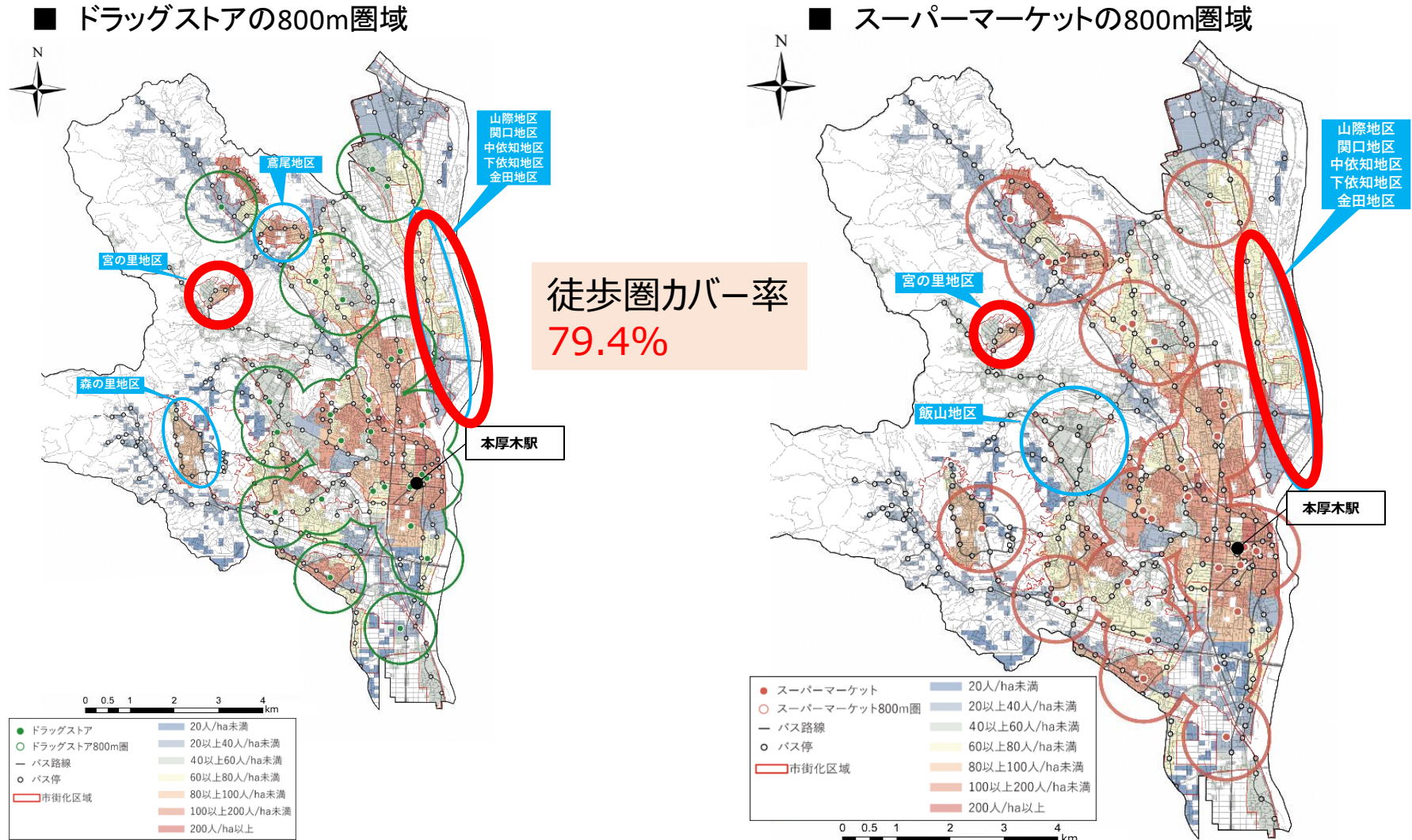
出典：国土数値情報を基に作成

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年、平成20年、平成30年）を基に作成

2 厚木市の現況と課題

【居住：生活利便施設の立地】

- 市街化区域の中でも、日々の買い物に必要なスーパーマーケットやドラッグストアが不足している地域がある。



2 厚木市の現況と課題

【課題のまとめ】

●厚木市の課題

- ✓ 人口減少・少子高齢化と地域間での人口や年齢層の偏り
- ✓ 市街化調整区域の既存集落の活力維持
- ✓ 路線バスの運行本数の確保
- ✓ スーパー等の生活利便施設の確保
- ✓ 頻発化・激甚化する自然災害への対応



公共交通と
都市づくりの連携

コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくり

3 厚木市が目指すコンパクト・プラス・ネットワーク

厚木市が目指すコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくりとは・・・

居住と生活サービス施設をバス路線沿線に緩やかに誘導し、
居住と生活サービス施設の距離を短縮することにより、市民
の生活利便性を高める。

「立地適正化計画」と「地域公共交通計画」を一体の計画として策定

立地適正化計画

- 居住誘導
- 都市機能誘導

地域公共交通計画

- 路線バスの速達性・定時制向上
- バス待ち環境の向上
- コミュニティ交通の導入

コンパクト

・ プラス ・

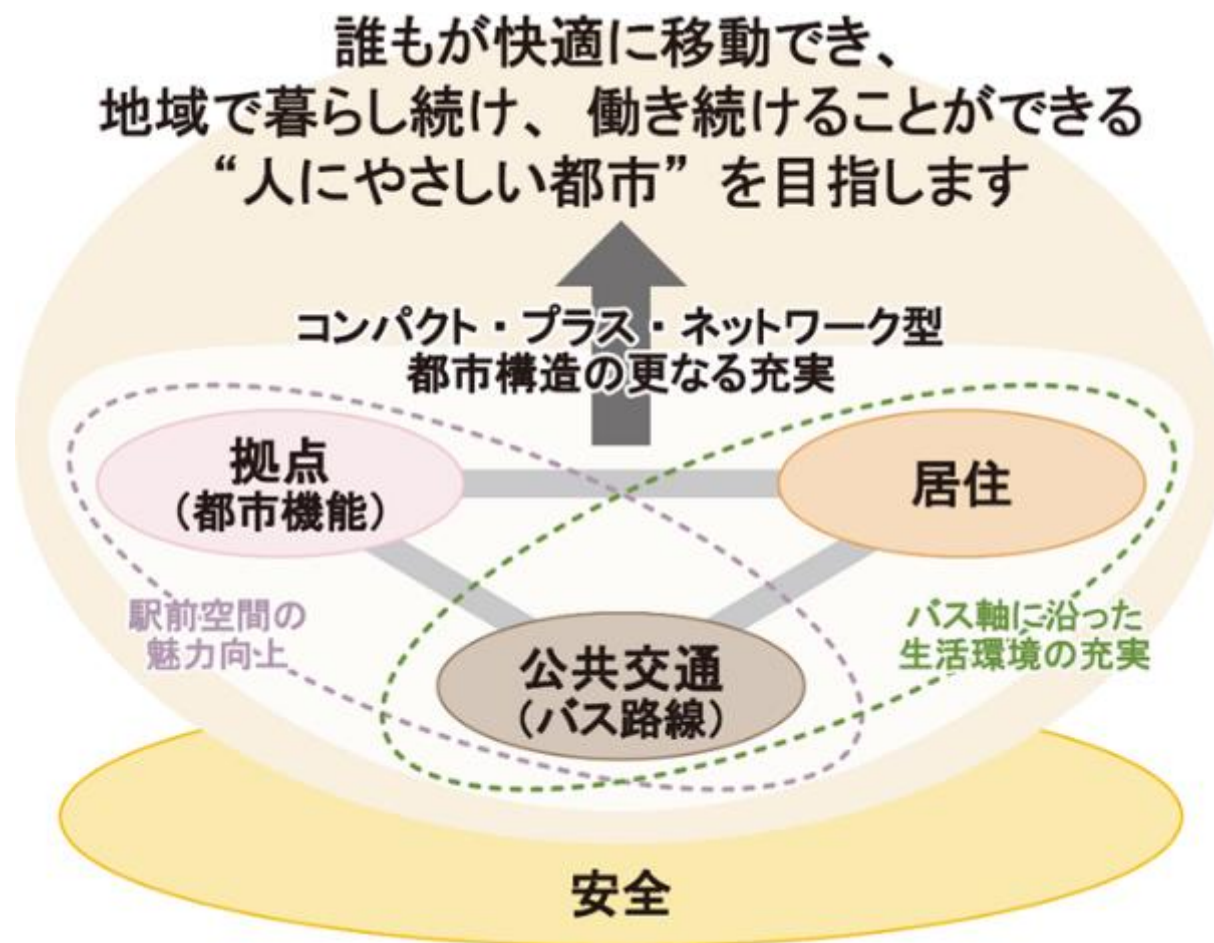
ネットワーク

推進計画

4 厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の概要

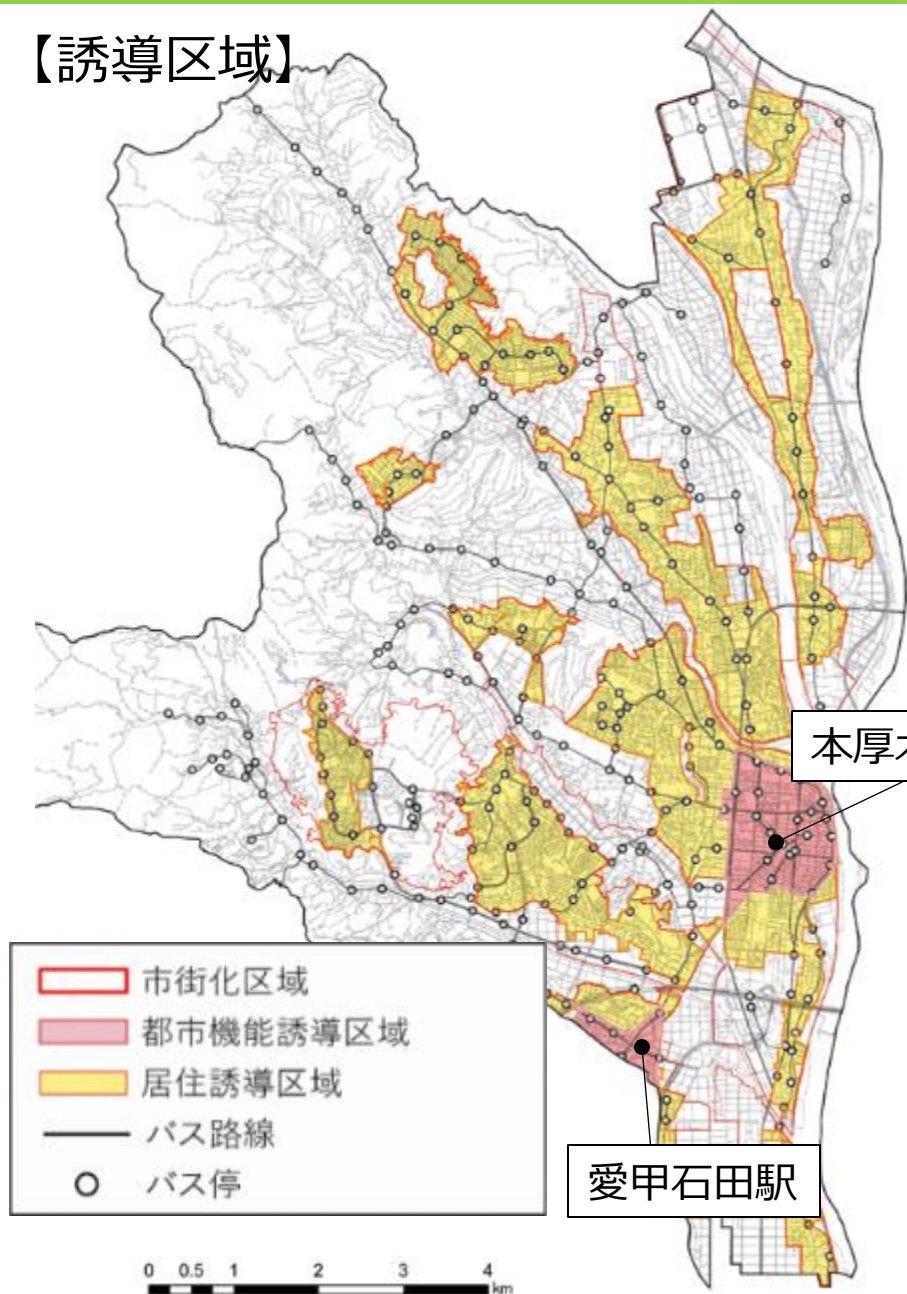
【コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の考え方】

- 「安全」な住環境の下で、「都市機能」及び「居住」という主に土地利用に関する取組と、「公共交通」に関する取組の相乗効果を生み出すことで、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実を図る



4 厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の概要

【誘導区域】



都市機能誘導区域

5つの視点から設定。

- ① 交通利便性
- ② 誘導施設の立地状況
- ③ まちづくりとの整合性
- ④ 土地利用の制約等
- ⑤ 空間的な一体性

➡本厚木駅周辺（都市中心拠点）
愛甲石田駅周辺（都市拠点）を位置付け。

居住誘導区域

市街化区域内から次の地域を除外し設定
《ハザードエリア》
土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、
家屋倒壊等氾濫想定区域
《工業系用途地域》
工業専用地域、工業地域、準工業地域の内、工業系
の建築物が立地している地区

➡市街化区域の約66%を設定。

5 事業の推進

【コンパクト・プラス・ネットワーク推進事業 施策イメージ】

④コミュニティ交通運行事業

●路線バスを補完し、自動車に過度に頼らずに移動できる安全な交通体系の形成

③公共交通利便性向上事業

●路線バスの輸送力、定時性、速達性の向上

⑤都市機能誘導施設立地促進事業

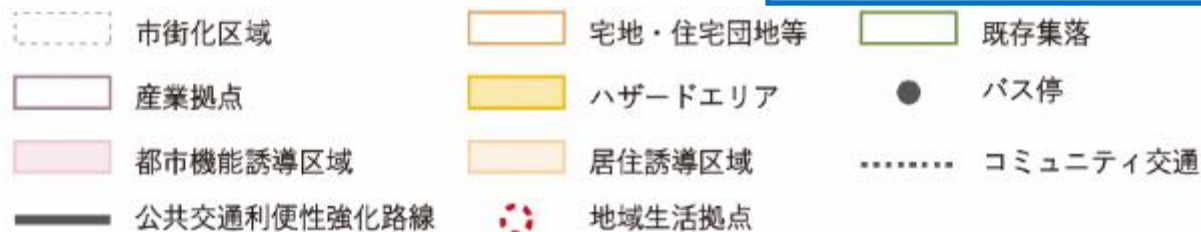
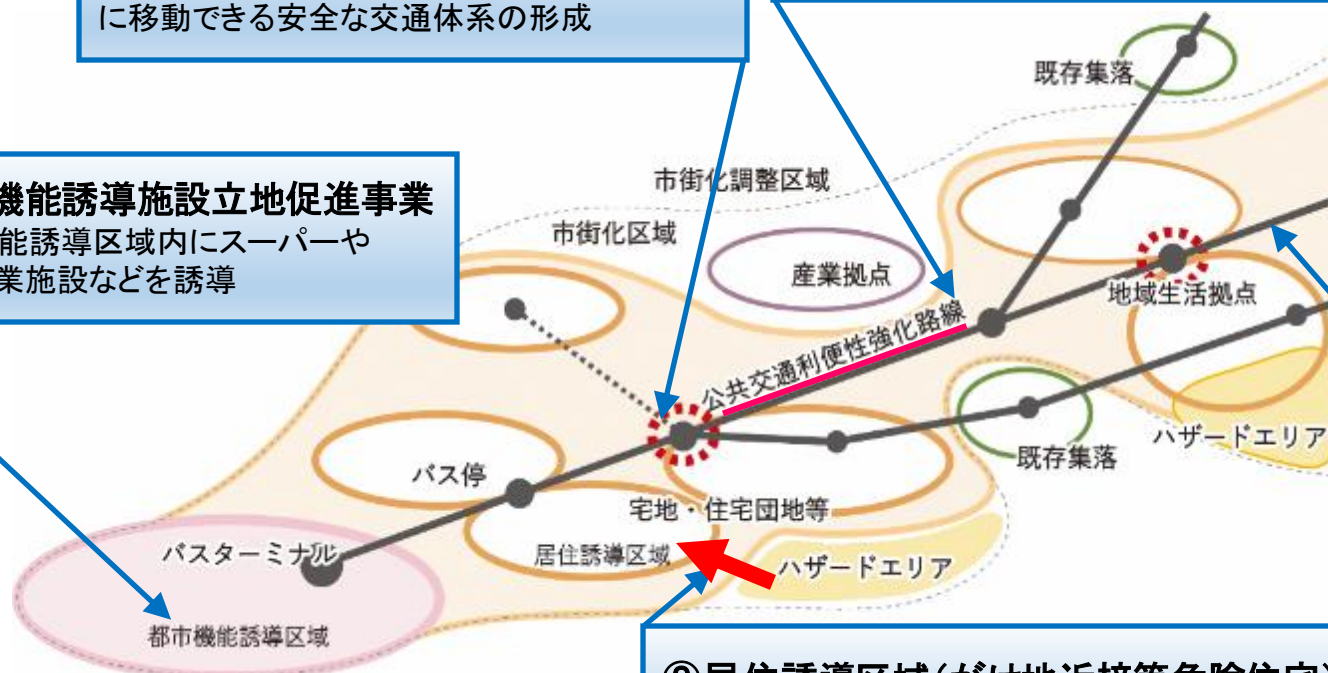
●都市機能誘導区域内にスーパーや複合商業施設などを誘導

①生活利便施設立地促進事業

●地域生活拠点や公共交通利便性強化路線沿線に、スーパーや診療所などの生活利便施設の立地を促進

②居住誘導区域(がけ地近接等危険住宅)移転事業

●土砂災害特別警戒区域等(レッドゾーン)からの移転

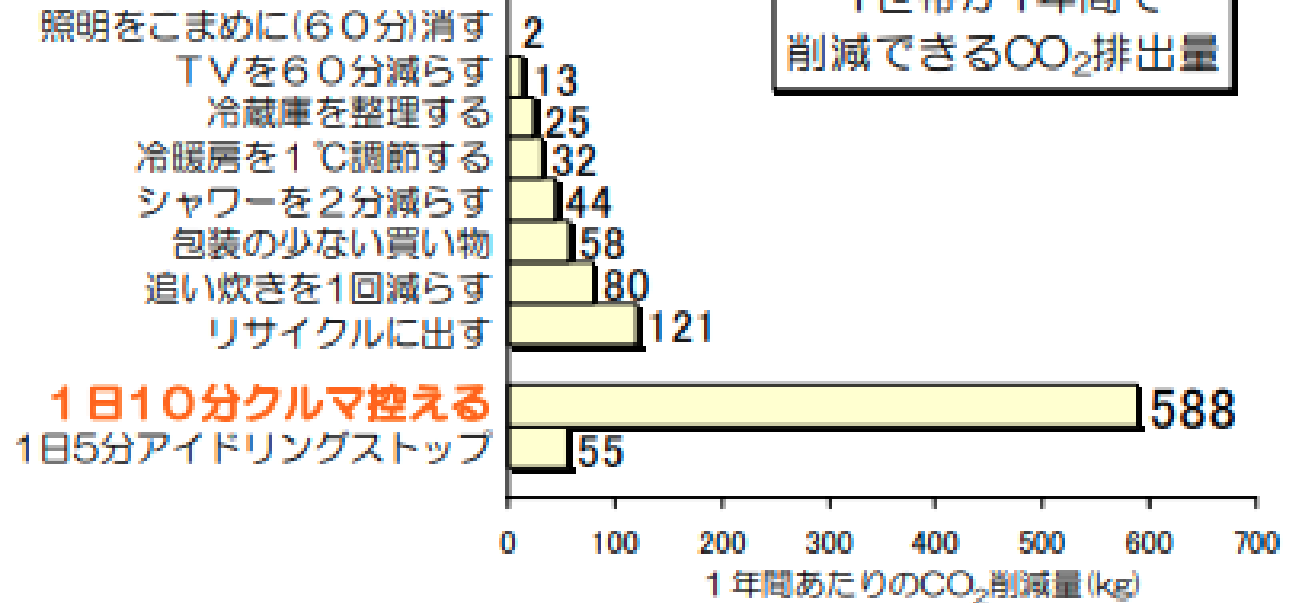


ご清聴ありがとうございました

クルマに
依存しない生活
してみませんか？



参考



1日10分クルマ控える
1日5分アイドリングストップ

◇ 例えば、1日10分だけクルマを控えれば、
テレビを1日1時間控えたときの**45倍**も
CO₂を削減できます。

[出典：環境省のデータを基に東京工業大学が算出]