

愛川町総合交通計画

町民アンケート等調査結果

目 次

- | | |
|----------------------------|----|
| 1. 町民アンケートの結果概要 | 1 |
| 2. 来訪者ヒアリングの結果概要 | 19 |
| 3. 地区別・団体別意見交換会の結果概要 | 20 |

愛 川 町

平成 1 7 年 1 2 月

1. 町民アンケートの結果概要

1) アンケート概要

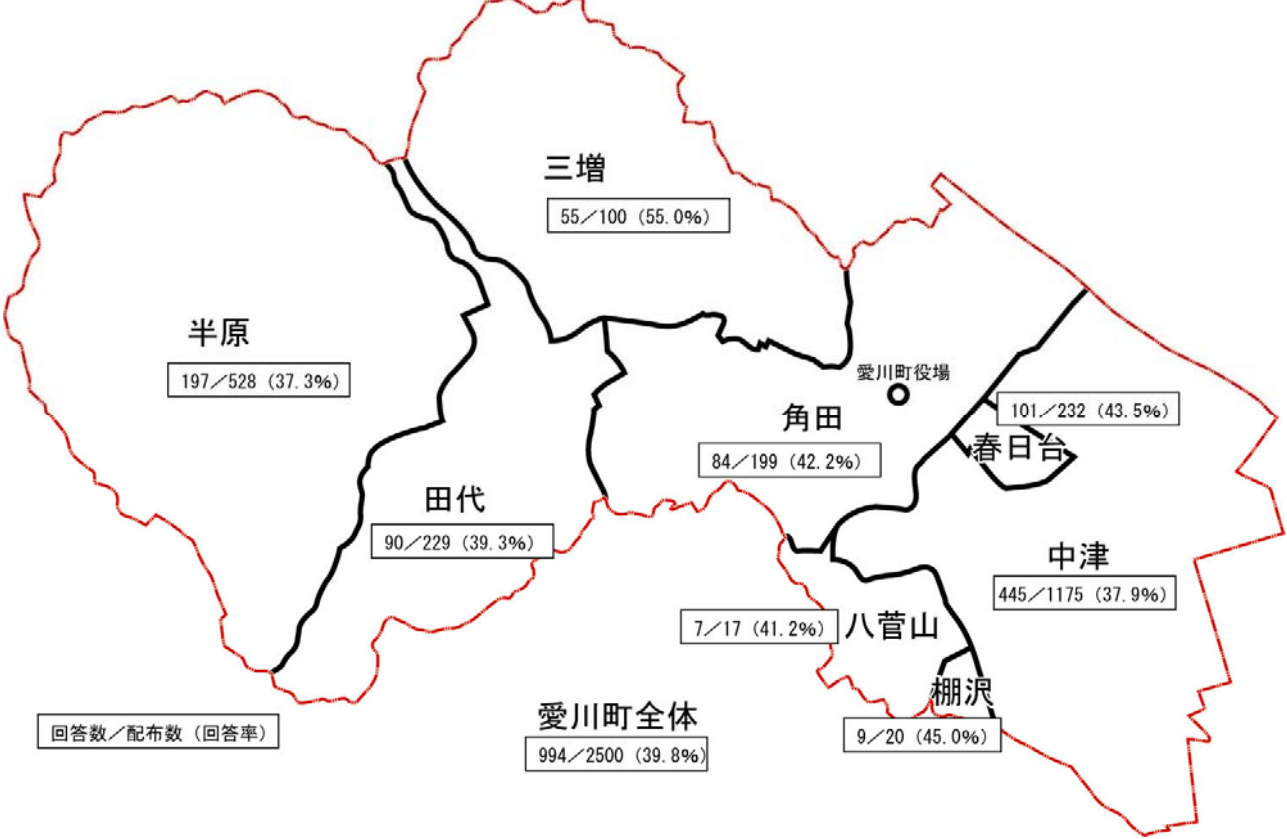
(1) 実施概要

○実施期間
2005 年 8 月下旬～9 月上旬
○対象者
16 歳以上の愛川町民
○配布方法
①町民にアンケート用紙郵送。配布数 2,500（町内 8 地区の夜間人口比にあわせて配布）
②町内各施設にアンケート用紙を設置し、自由に回答。
○有効回答
①994 名（回答率 39.8%）
② 24 名
①、②計：1,018 名

(2) 調査内容

1. 現在の交通手段の利用環境について
①交通手段の利用の有無
②交通手段別の利用環境に対する満足度・改善の必要性
2. 日頃の移動について
①行動目的別の頻度・行き先・交通手段
②送迎の頻度・目的・行き先
3. 今後の愛川町での移動や交通のあり方について
①愛川町での移動や交通のあり方を考える上で重要な視点
②重要であるとする移動の方向性（愛川町からどの方面への移動が重要か）
③今後の日常生活で重要となる交通手段
4. 愛川町における今後の交通政策について
①愛川町において重視すべき交通政策
5. 回答者の属性
①性別 ②年齢 ③職業 ④世帯構成 ⑤運転免許の保有状況
⑥自動車及びバイクの利用の自由度 ⑦外出時に利用するもの
⑧住所（8 地区別） ⑨町での居住年数

【地区の区分と配布数・回答数】



2）アンケート結果（設問別回答結果）

(1) 回答者の属性

【性別・年齢・職業】

○60歳代が最も多く（25.4%）、次いで50歳代（19.8%）、30歳代（15.4%）が多い。

○会社員が最も多く（24.9%）、次いで主婦・主夫（21.8%）、無職（20.1%）が多い。

【性別】

男	370	36.3%
女	466	45.8%
無記入	182	17.9%
合計	1018	100.0%

【年齢】

20歳未満	15	1.5%
20歳代	60	5.9%
30歳代	157	15.4%
40歳代	143	14.0%
50歳代	202	19.8%
60-64歳	141	13.9%
65-69歳	117	11.5%
70歳代	138	13.6%
80歳以上	38	3.7%
不明	7	0.7%
合計	1018	100.0%

【職業】

学生	15	1.5%
会社員	253	24.9%
会社役員	32	3.1%
パート	152	14.9%
自営業	83	8.2%
主婦・主夫	222	21.8%
無職	205	20.1%
その他	25	2.5%
無記入	31	3.0%
合計	1018	100.0%

【世帯構成】

○2人世帯が最も多く（26.4%）、次いで3人（22.1%）、4人（21.2%）が多い。

○小学生未満のいる世帯は13.0%、小中学生のいる世帯は19.7%である一方、高齢者のいる世帯は39.6%と高くなっている。

【世帯構成】

＜人数＞

1人	56	5.5%
2人	269	26.4%
3人	225	22.1%
4人	216	21.2%
5人	110	10.8%
6人以上	92	9.0%
不明	50	4.9%
合計	1018	100.0%

＜小学生未満＞

いる	132	13.0%
いない	704	69.2%
無記入	182	17.9%
合計	1018	100.0%

＜小中学生＞

いる	201	19.7%
いない	647	63.6%
無記入	170	16.7%
合計	1018	100.0%

＜高齢者＞

いる	403	39.6%
いない	520	51.1%
無記入	95	9.3%
合計	1018	100.0%

【運転免許の保有状況】

○運転免許の保有割合は非常に高く、何らかの免許を持つ人が8割を超えている。

○年齢別では20～40歳代はほぼ100%、50歳～65歳が約8割～9割、65歳以上でやや保有割合は減少するが、80歳以上でも半数以上が免許を持っている。

【運転免許を保有する人】

＜年齢別・免許保有者＞

大型・普通	760	74.7%
バイク	180	17.7%
原付	59	5.8%
なし	177	17.4%

20歳未満	6	40%
20歳代	56	93%
30歳代	156	99%
40歳代	138	97%
50歳代	178	88%
60-64歳	118	84%
65-69歳	81	69%
70歳代	81	59%
80歳以上	20	53%

【自動車・バイクの利用自由度】

○自動車については約7割の回答者が自由と回答し、自由度が高い。

○バイクについては、無記入が多いが、無記入を除くと約半数が自由、約半数が免許はあるが不自由と回答しており、自動車に比べ自由度が低い。

【自動車・バイクの利用自由度】

＜自動車＞

自由	702	69.0%
免許あり、不自由	42	4.1%
免許なし、自由	70	6.9%
免許なし、不自由	16	1.6%
無記入	188	18.5%
合計	1018	100.0%

＜バイク＞

自由	153	15.0%
免許あり、不自由	123	12.1%
免許なし、自由	2	0.2%
免許なし、不自由	40	3.9%
無記入	700	68.8%
合計	1018	100.0%

【外出時に利用するもの】

○8割以上が何も利用しないと回答している。

○ベビーカー、杖を利用する人が約3%ずつとなっている。

【外出時に利用するもの】

なし	832	81.7%
杖	27	2.7%
ベビーカー	34	3.3%
車いす	6	0.6%
シニアカー	2	0.2%
手押し車	10	1.0%
その他	34	3.3%
合計	1018	100.0%

【居住地・居住年数】

○中津が最も多く（45.4%）、次いで半原（19.5%）、春日台（10.1%）となっている。

○居住年数30年以上が最も多く（44.8%）、次いで20～29年（18.9%）、10～14年（11.4%）が多い。

【居住地】

半原	199	19.5%
田代	92	9.0%
角田	85	8.3%
三増	55	5.4%
春日台	103	10.1%
中津	462	45.4%
八菅山	7	0.7%
棚沢	9	0.9%
不明・無記入	6	0.6%
合計	1018	100.0%

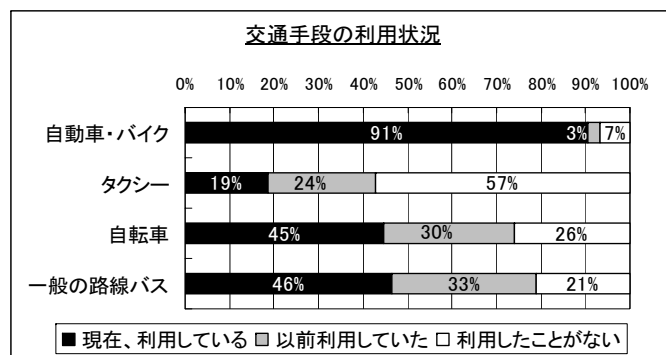
【愛川町での居住年数】

0-4年	79	7.8%
5-9年	72	7.1%
10-14年	116	11.4%
15-19年	95	9.3%
20-29年	192	18.9%
30年以上	456	44.8%
無記入	8	0.8%
合計	1018	100.0%

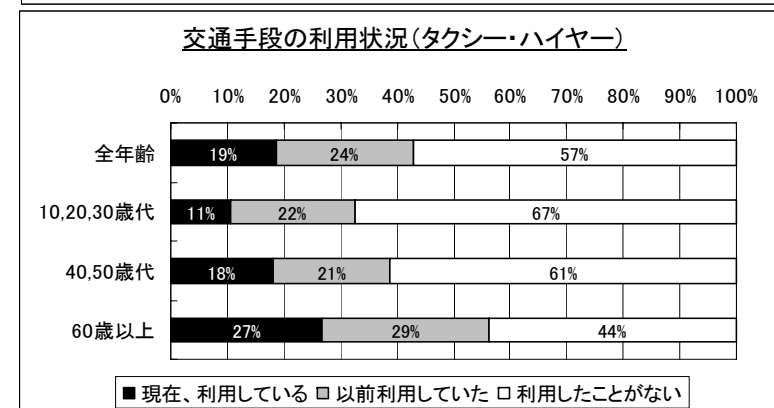
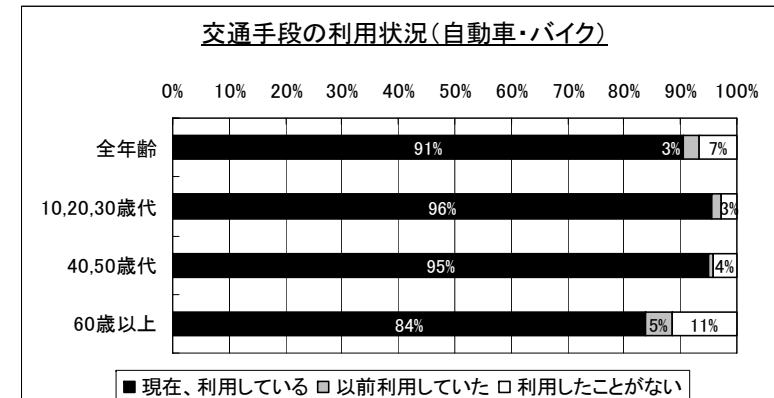
(2) 現在の交通手段の利用環境について

① 交通手段の利用状況

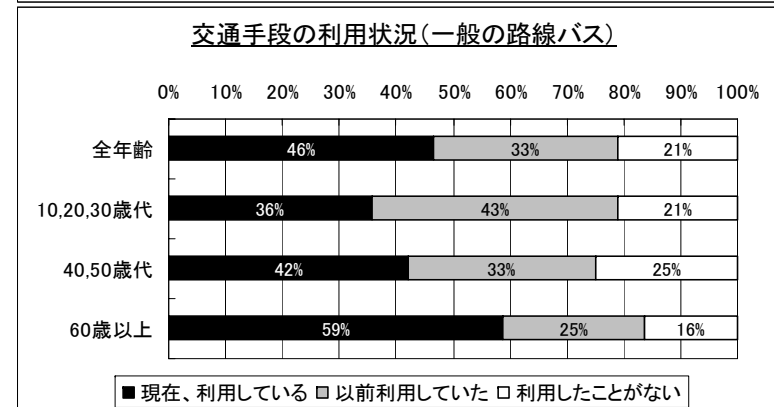
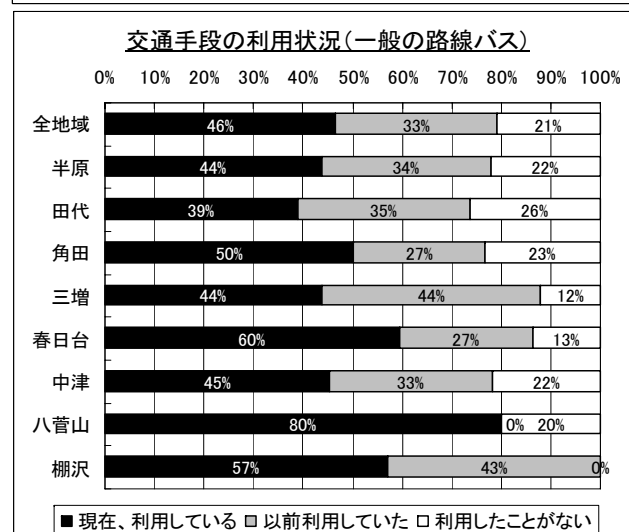
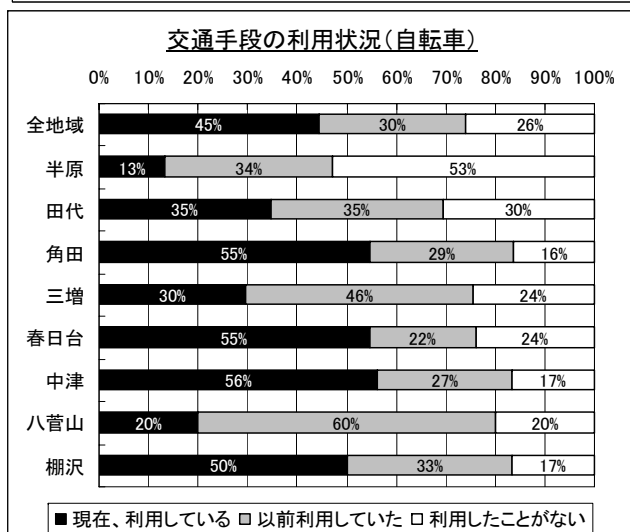
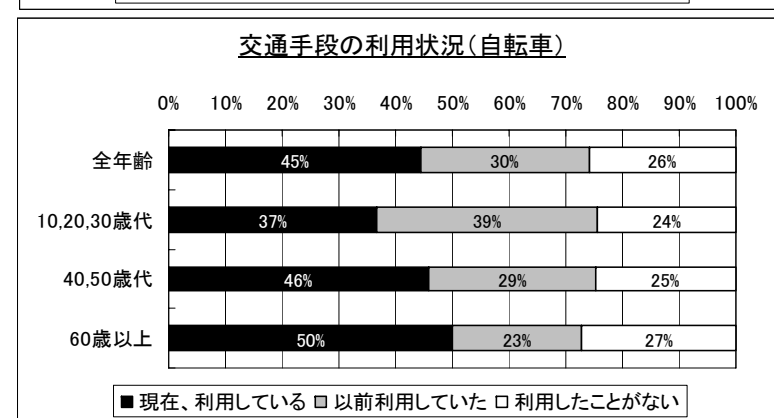
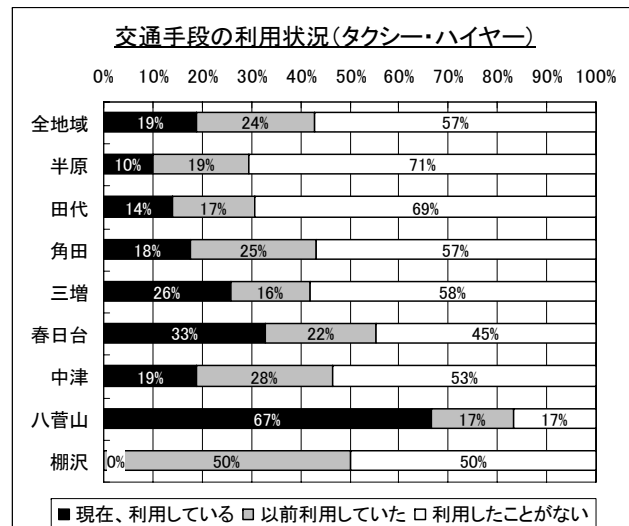
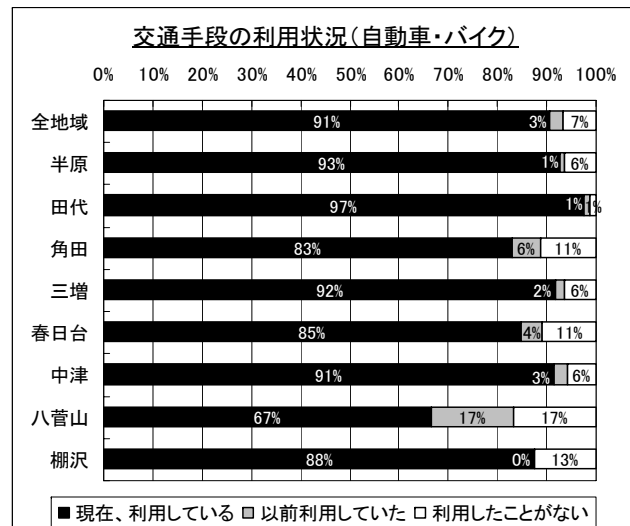
- 自動車・バイクは9割以上の人々が現在利用している一方、タクシーを利用している人は2割未満となっている。
- 自転車・一般の路線バスについては、約3割が以前は利用していたが現在は利用していない。
- 自転車については地域によるバラつきが大きく、特に高低差のある半原では利用している人が13%程度である。
- 自家用車については、各年齢層とも利用率が高いが、高齢年齢層に行くにつれてやや利用率が下がる。
- 一方、タクシー・自転車・路線バスについては、若年齢層ほど利用率が低く、以前利用していたが今は利用していないという人の割合が高い。



(年齢別)



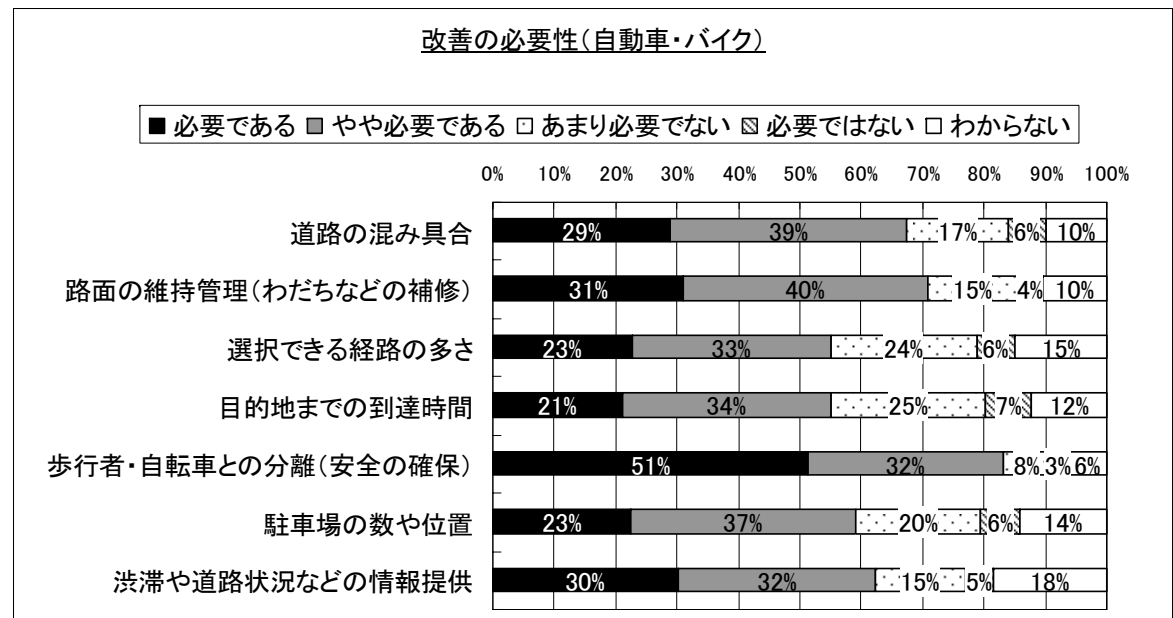
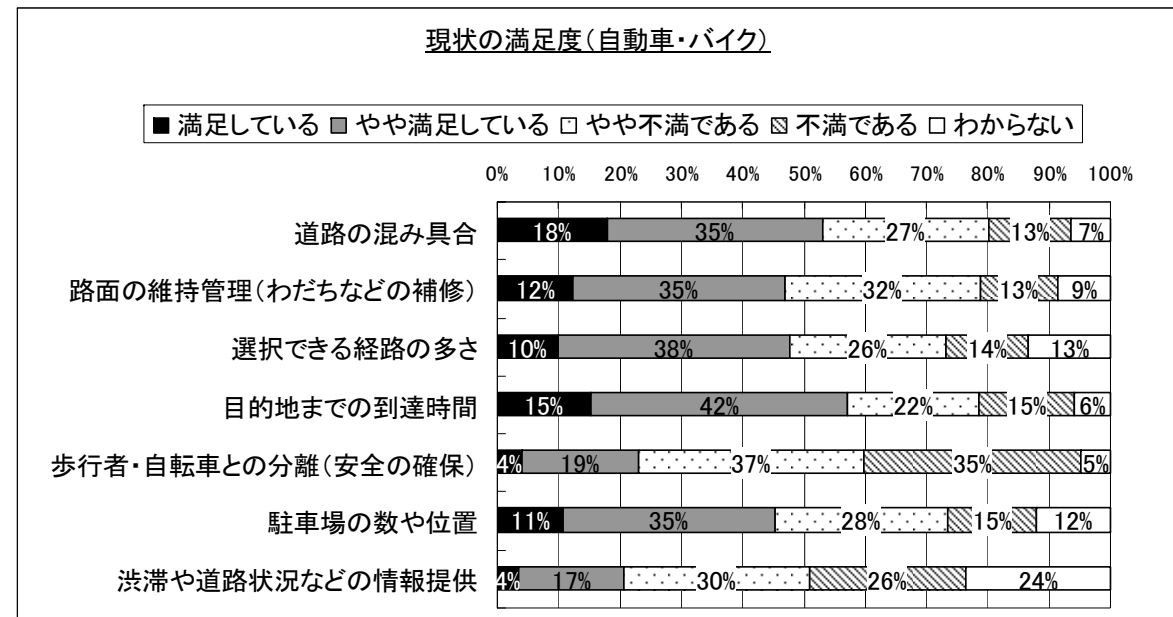
(居住地別)



② 利用環境の満足度・改善の必要性

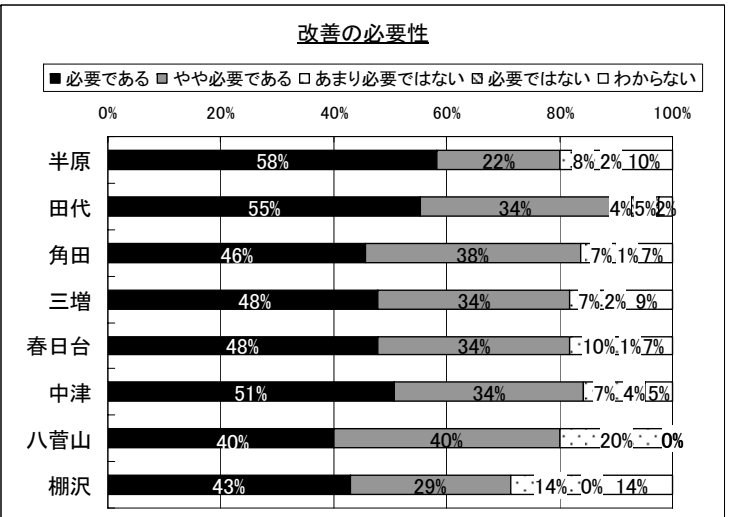
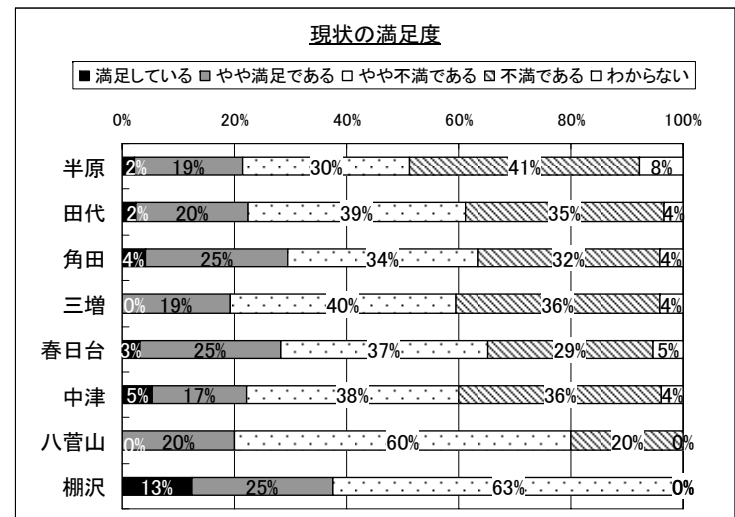
a. 自動車・バイク（原付含む）

- 「歩行者・自転車との分離」及び「渋滞や道路状況などの情報提供」について満足度が低く、特に「歩行者・自転車との分離」については今後整備や改善を図る必要性が高いと答えた人が多くなっている。
- 「歩行者・自転車との分離」は、半原・三増地区における満足度がやや低いが、大きな偏りはない。
- 「渋滞や道路状況などの情報提供」の地区別の満足度・改善の必要度については、大きな偏りはない。

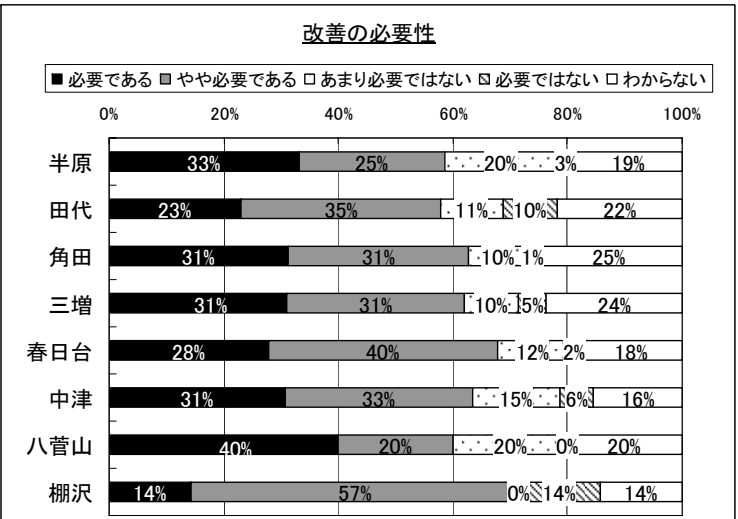
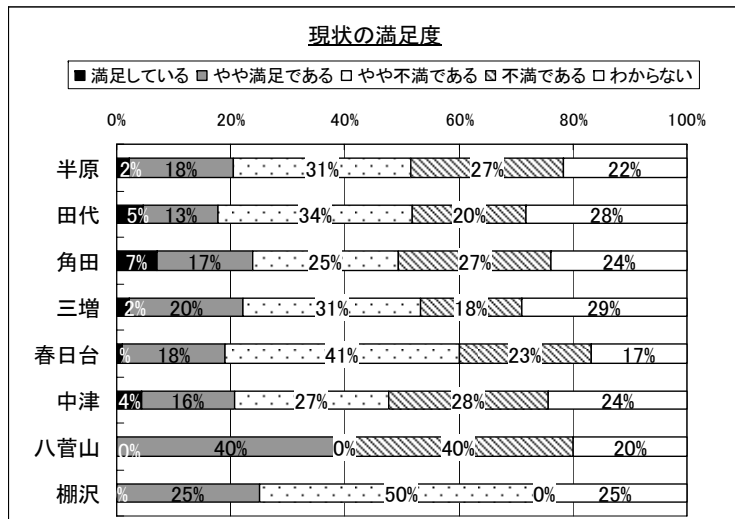


(満足度が低い項目／居住地別)

【歩行者・自転車との分離】



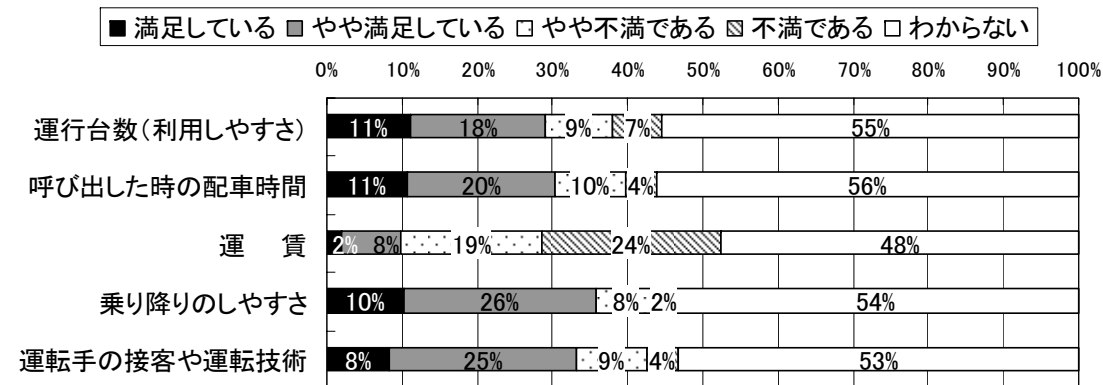
【道路や渋滞状況などの情報提供】



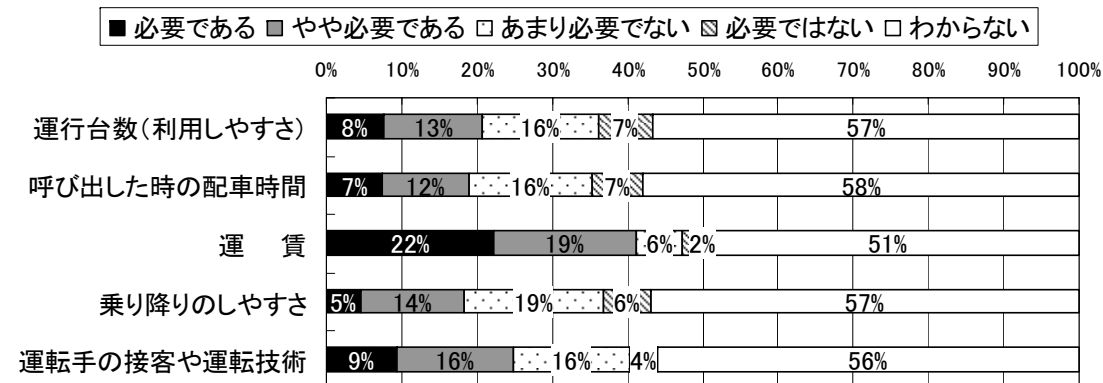
b. タクシー

- 全体的に満足度が低い、特に「運賃」について満足度が低く、改善の必要度が高くなっている。
- 「運賃」は、半原・田代・中津地区における満足度が他に比べやや低く、改善の必要度は半原・角田・春日台・中津地区においてやや高くなっているものの、大きな偏りはない。

現状の満足度(タクシー)

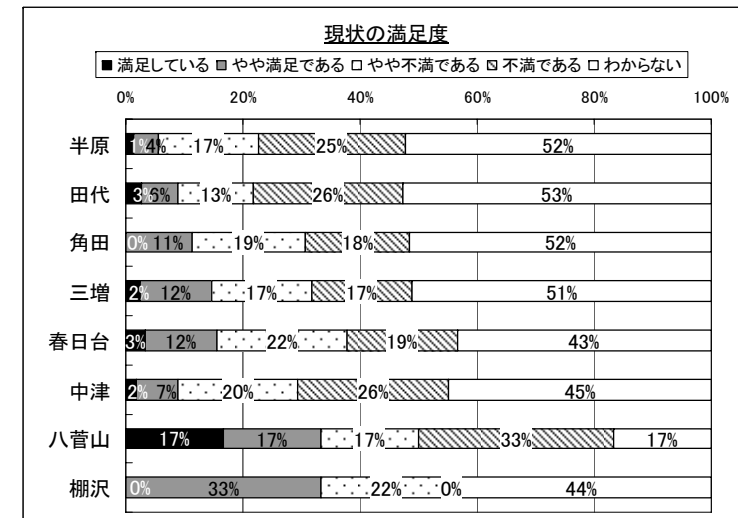


改善の必要性(タクシー)

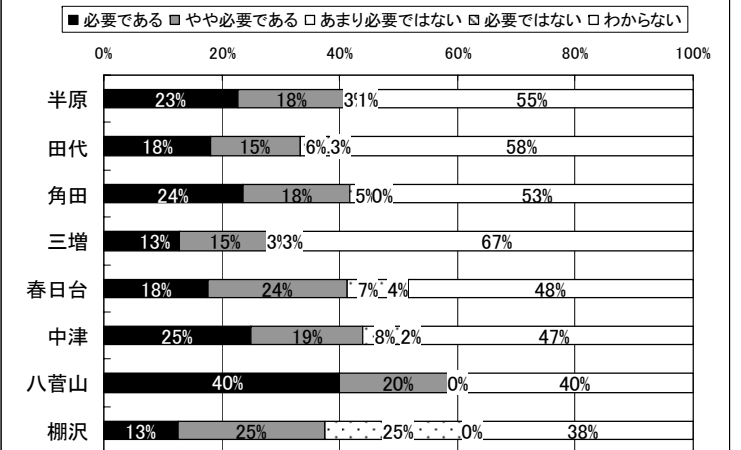


(満足度が低い項目／居住地別)

【運賃】



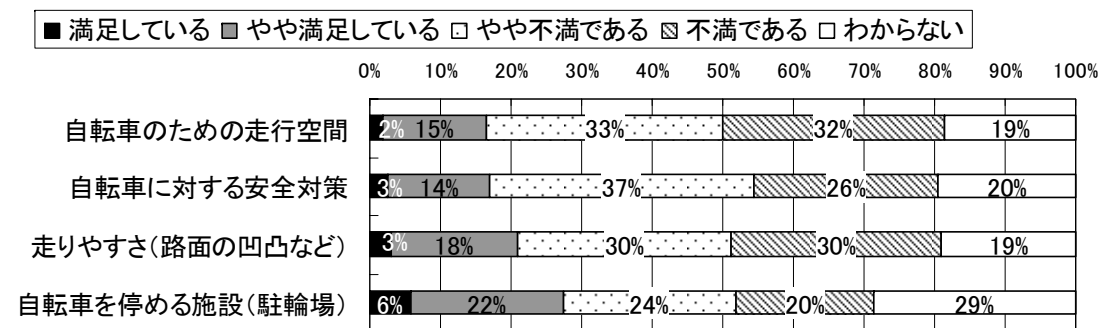
改善の必要性



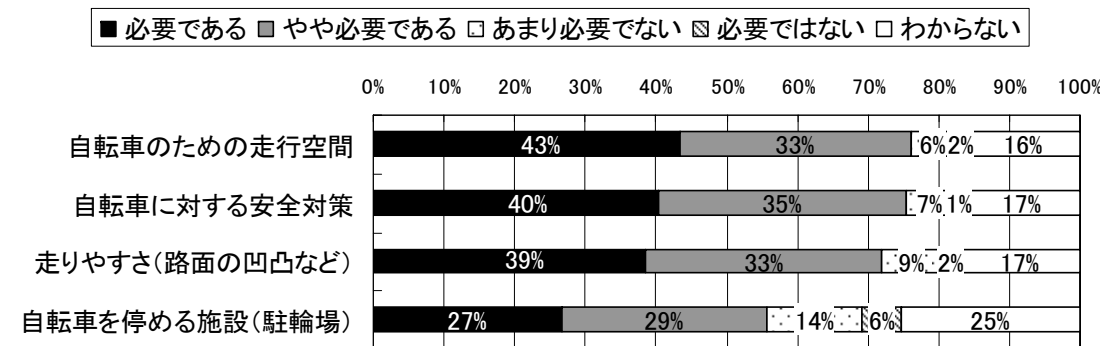
c. 自転車

- 全体的に満足度が低い、特に「自転車のための走行空間」や「自転車に対する安全対策」について満足度が低く、改善の必要度が高くなっている。
- 「自転車のための走行空間」は、半原・田代・角田・三増地区において満足度がやや低く、中津地区において改善の必要度がやや高くなっている。
- 「自転車に対する安全対策」は、半原・春日台地区において満足度がやや低く、中津・角田・三増地区において改善の必要度がやや高くなっている。

現状の満足度(自転車)



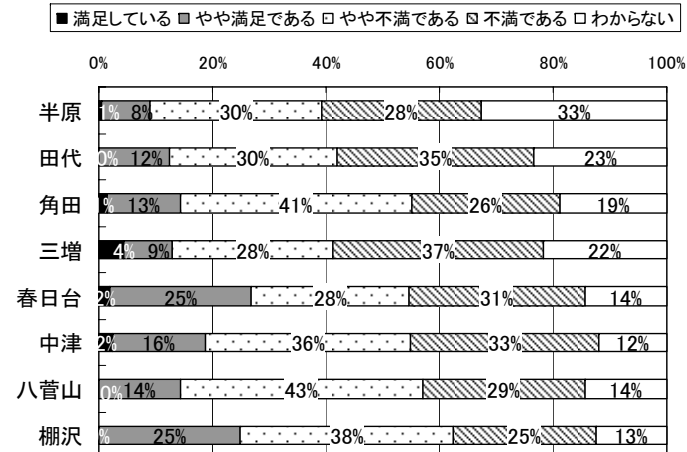
改善の必要性(自転車)



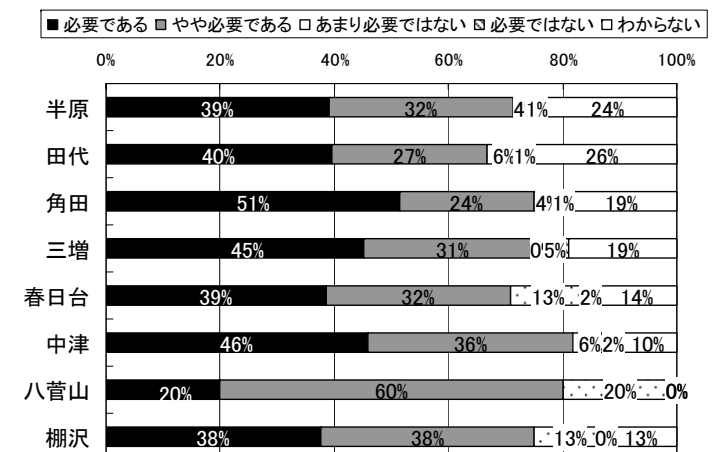
(満足度が低い項目／居住地別)

【自転車のための走行空間】

現状の満足度

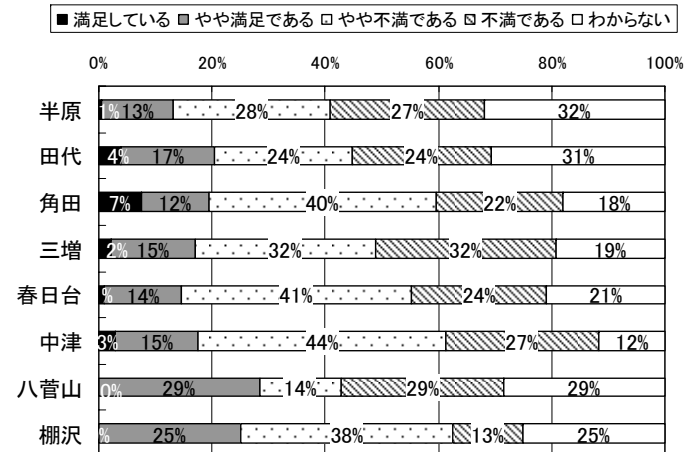


改善の必要性

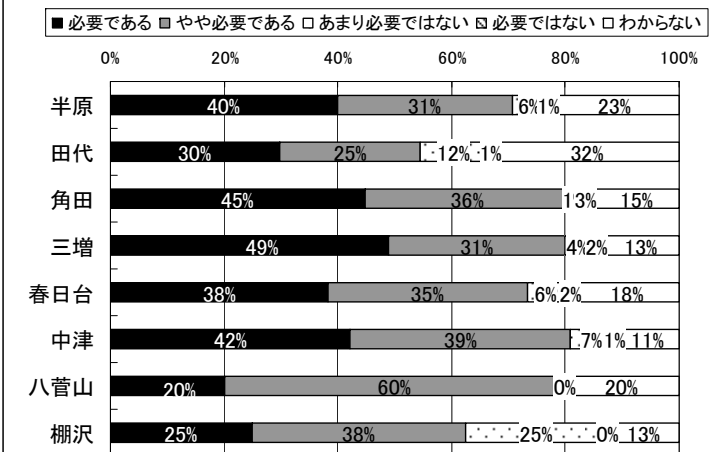


【自転車に対する安全対策】

現状の満足度

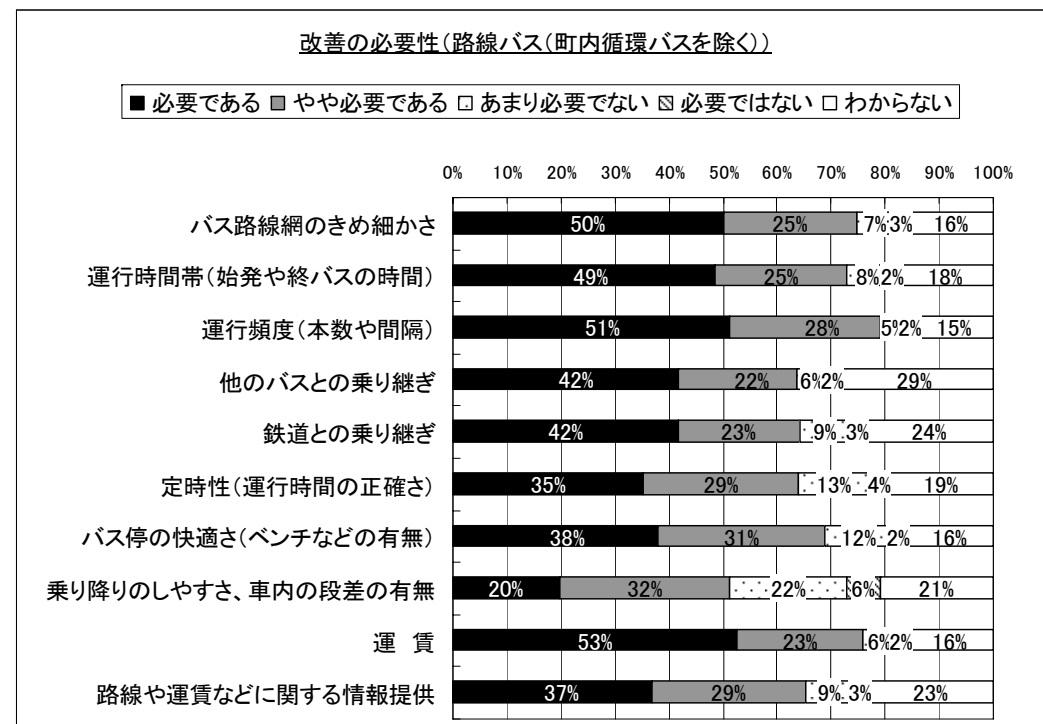
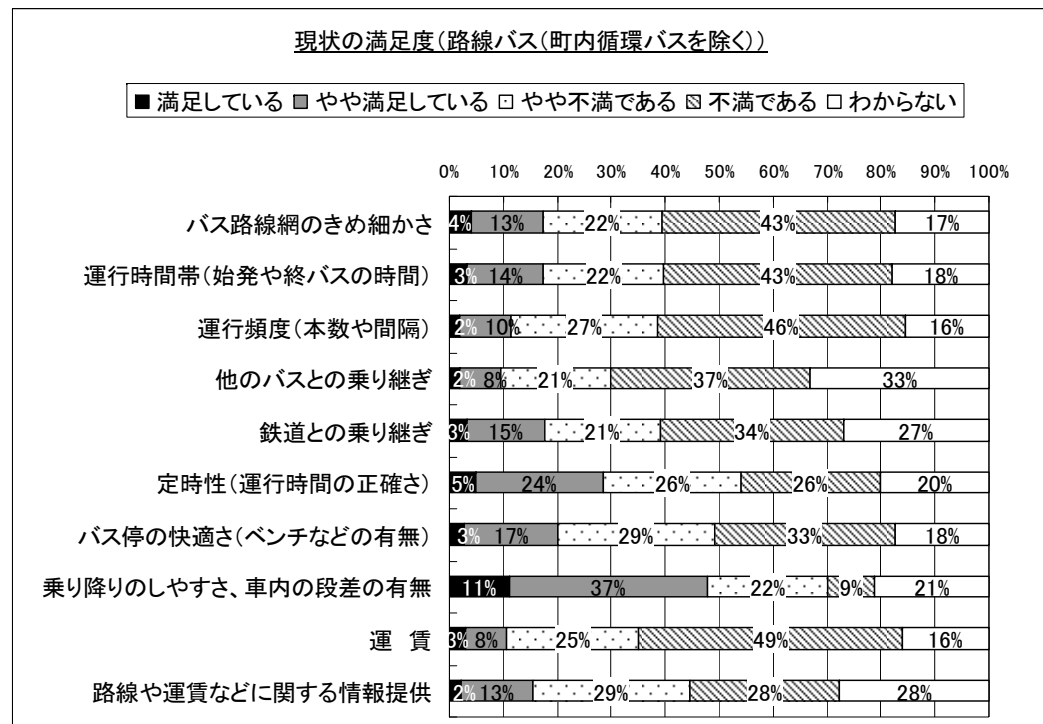


改善の必要性



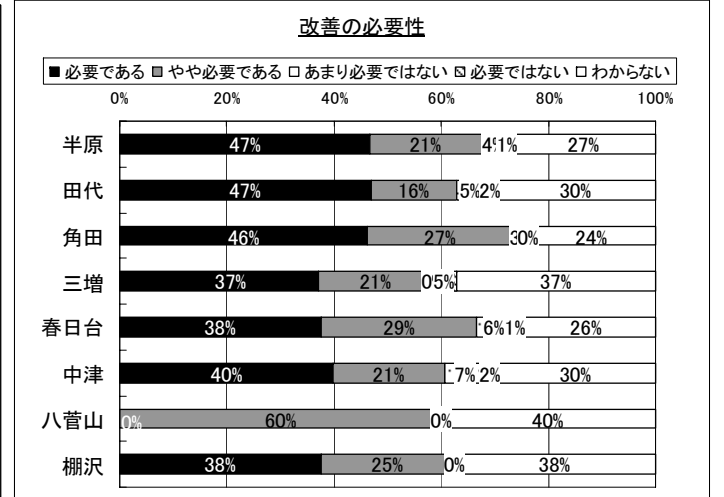
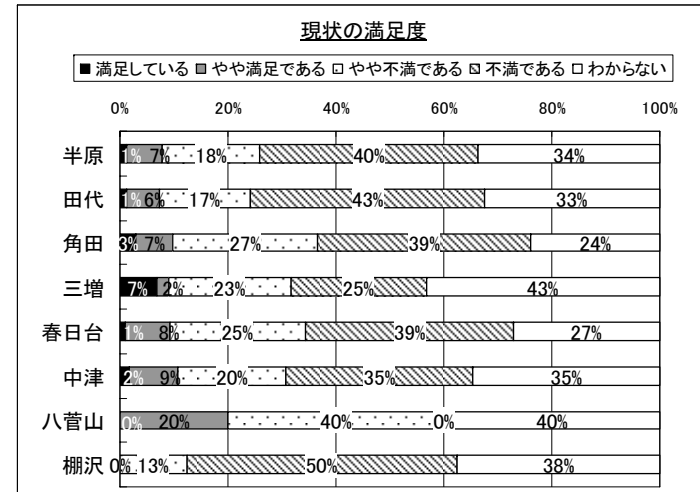
d. 路線バス（町内循環バス除く）

- 全体的に満足度が低い、特に「他のバスとの乗り継ぎ」・「運行頻度」・「運賃」について満足度が低く、特に「運賃」と「運行頻度」については改善の必要度が高くなっている。
- 「他のバスとの乗り継ぎ」は、満足度については地区間の大きな偏りはないが、半原・田代・角田地区において改善の必要度が高くなっている。
- 「運行頻度」は、半原・田代地区においてやや満足度が低く、半原・田代・角田地区において改善の必要度が高くなっている。
- 「運賃」は、半原・春日台・中津地区においてやや満足度が低く、改善の必要度は大きな偏りはない。

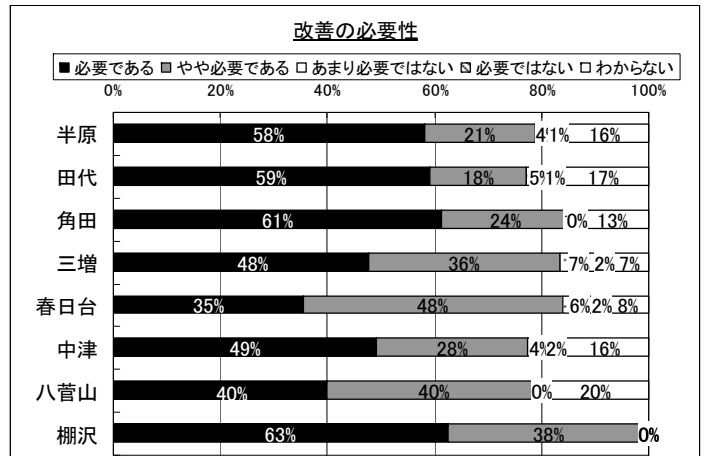
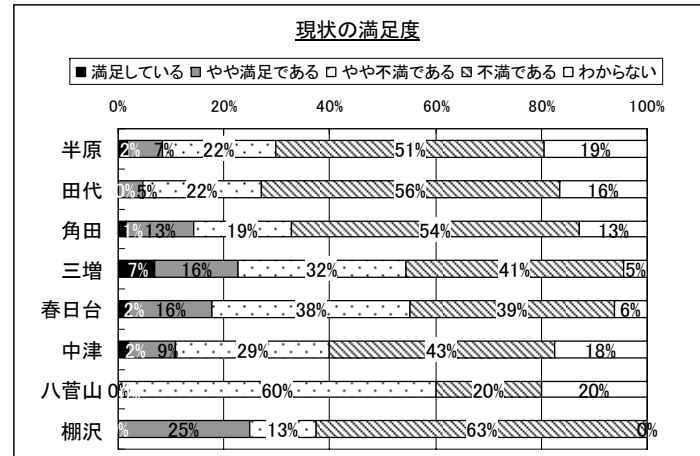


(満足度が低い項目／居住地別)

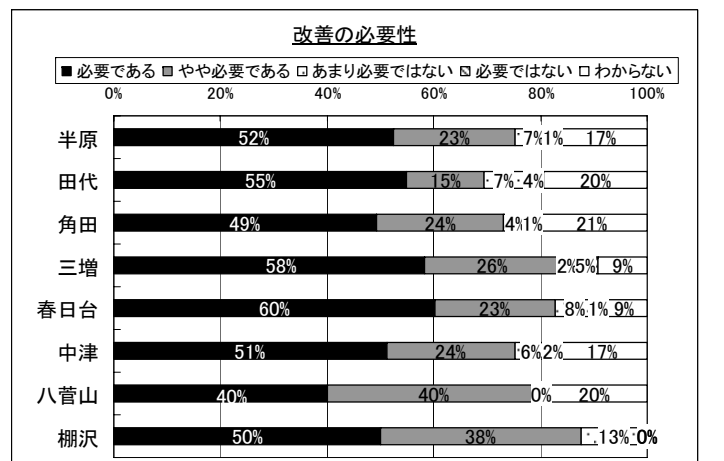
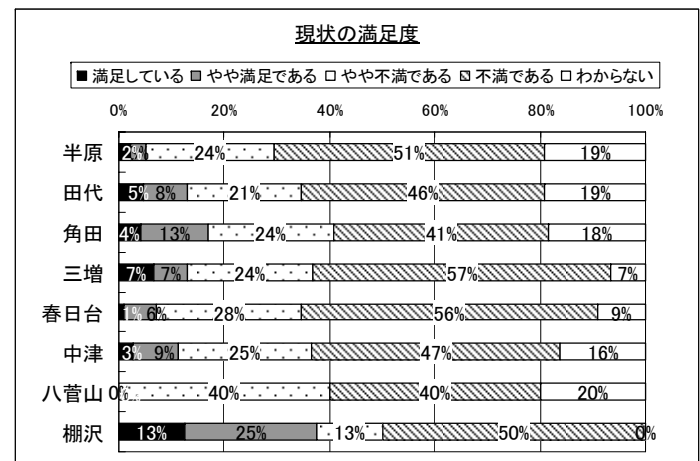
【他のバスとの乗り継ぎ】



【運行頻度】



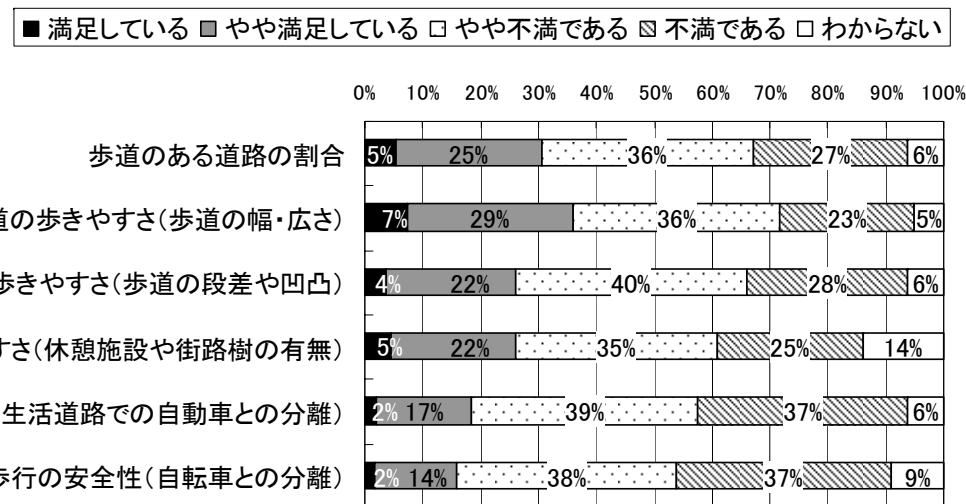
【運賃】



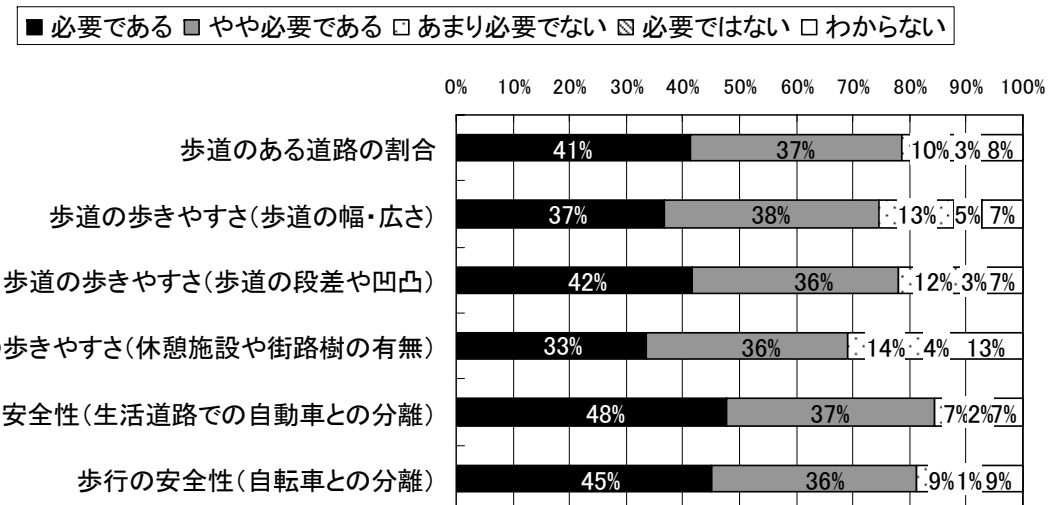
e. 歩 行

- 全体的に満足度はやや低いが、特に「歩行の安全性（自動車との分離）」及び「歩行の安全性（自転車との分離）」について満足度が低く、この２項目についてはいずれも改善の必要度が高くなっている。
- 「歩行の安全性（自動車との分離）」は、半原・田代地区において満足度がやや低く、半原・田代・角田・三増地区において改善の必要度が高くなっている。
- 「歩行の安全性（自転車との分離）」は、満足度・改善の必要度ともに地域間で大きな偏りは見られない。

現状の満足度(歩行)



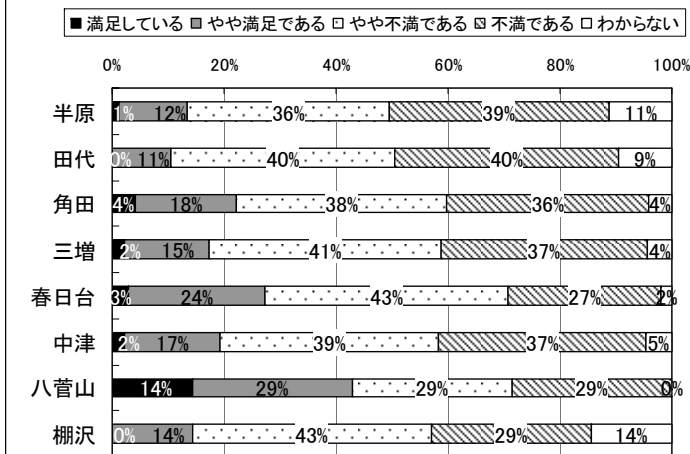
改善の必要性(歩行)



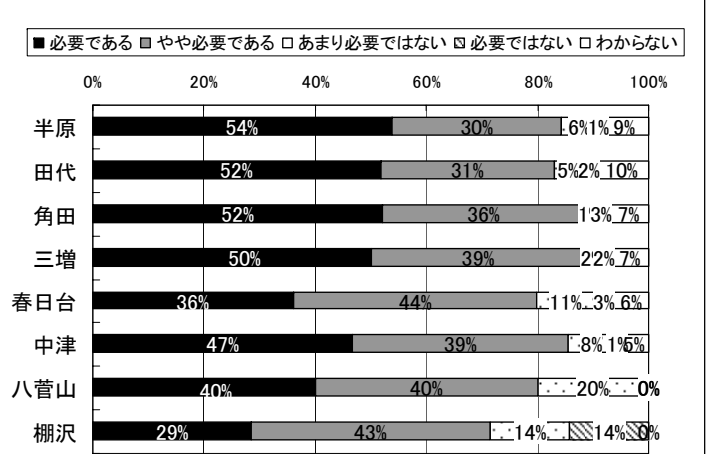
(満足度が低い項目／居住地別)

【歩行の安全性（自動車との分離）】

現状の満足度

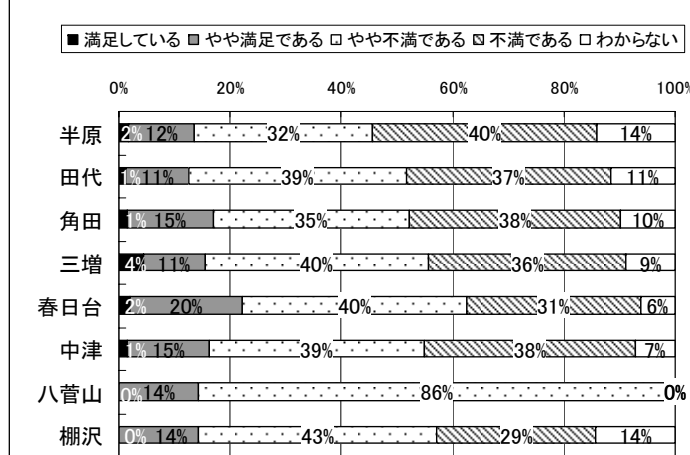


改善の必要性

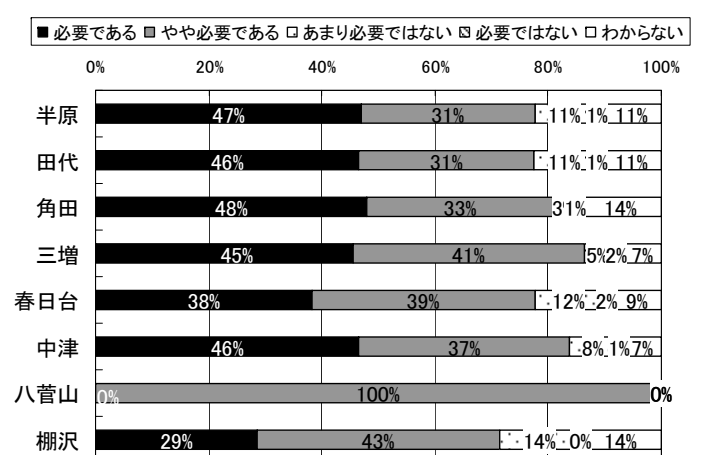


【歩行の安全性（自転車との分離）】

現状の満足度



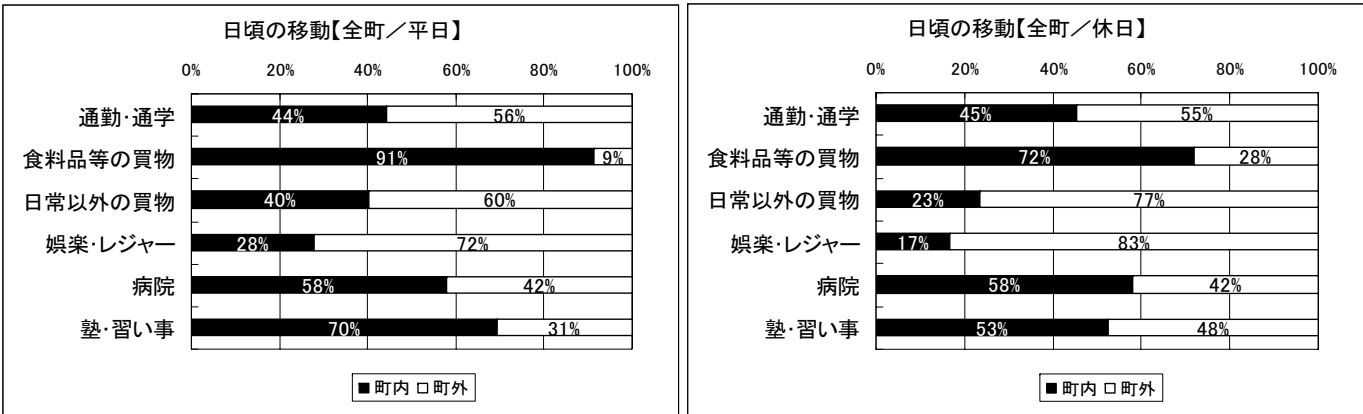
改善の必要性



(3) 日頃の行動について

① 全町的な傾向

【目的別の移動先（町内・町外比）】



○食料品等の買物は圧倒的に町内が多く、娯楽・レジャー、日常以外の買物は町外が多くなっている。

【よく行く移動先】

(平日)

5%以上の地域

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	27.4%	角 田	38.1%	厚木市(南部)	20.3%	中 津	17.6%	中 津	23.0%	中 津	40.2%
厚木市(南部)	8.5%	中 津	28.1%	角 田	19.7%	厚木市(南部)	9.6%	春日台	17.9%	春日台	10.4%
厚木市(北東部)	8.3%	春日台	14.9%	中 津	16.9%	海老名市	7.4%	厚木市(南部)	13.0%	厚木市(南部)	8.5%
角 田	7.7%	半 原	8.2%	海老名市	7.7%	相模原市(上溝・田名地区)	6.2%	角 田	9.9%	半 原	6.7%
厚木市(北西部)	4.1%	厚木市(北東部)	2.0%	相模原市(相模大野地区)	5.4%	厚木市(北西部)	5.6%	相模原市(相武台・下溝地区)	7.4%	角 田	6.7%
海老名市	4.1%	厚木市(北西部)	1.9%	町田市	3.8%	横浜市	5.3%	半 原	4.0%	田 代	4.3%

(休日)

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	27.6%	角 田	43.6%	厚木市(南部)	21.1%	海老名市	13.3%	中 津	23.5%	中 津	32.6%
角 田	9.9%	中 津	18.0%	角 田	12.5%	中 津	10.3%	春日台	17.3%	厚木市(南部)	12.8%
厚木市(南部)	8.9%	厚木市(南部)	5.5%	海老名市	10.6%	厚木市(南部)	8.9%	角 田	12.2%	春日台	9.3%
厚木市(北東部)	5.6%	春日台	5.0%	中 津	8.7%	相模原市(相模原・橋本地区)	5.0%	厚木市(南部)	12.2%	半 原	7.0%
厚木市(北西部)	4.3%	半 原	4.4%	相模原市(相模大野地区)	8.5%	横浜市	4.8%	厚木市(北東部)	7.1%	町田市	5.8%
相模原市(上溝・田名地区)	3.9%	相模原市(淵野辺地区)	3.8%	町田市	7.0%	相模原市(上溝・田名地区)	4.6%	相模原市(相武台・下溝地区)	5.6%	厚木市(北東部)	4.7%
海老名市	3.9%	厚木市(北西部)	3.4%	相模原市(淵野辺地区)	5.8%	町田市	3.9%	厚木市(北西部)	4.1%	横浜市	4.7%

○いずれの目的とも、中津、角田、春日台、厚木市（南部）への移動が上位を占めている。
○娯楽・レジャーについては海老名市への移動も多い。

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	4%	11%	1%	3%	9%	9%
自転車	10%	12%	5%	3%	8%	13%
原付・バイク	6%	3%	1%	1%	1%	0%
自動車(自ら運転)	68%	64%	70%	64%	63%	61%
自動車(送迎してもらう)	1%	7%	6%	9%	6%	2%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	3%	1%	7%	4%	4%	2%
鉄道	9%	2%	9%	15%	8%	13%
その他	0%	0%	0%	1%	1%	0%

【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	4%	4%	1%	1%	10%	8%
自転車	9%	6%	3%	3%	7%	8%
原付・バイク	5%	1%	1%	1%	2%	1%
自動車(自ら運転)	69%	71%	67%	61%	69%	67%
自動車(送迎してもらう)	1%	13%	16%	18%	9%	1%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	4%	1%	4%	3%	2%	4%
鉄道	9%	3%	9%	13%	2%	11%
その他	0%	0%	0%	1%	0%	0%

○いずれの目的とも自動車（自ら運転）が約 6 割～7 割を占めている。
○町内の利用が多い食料品等の買物、病院、塾・習い事については徒歩や自転車が約 1 割程度を占めている。
○食料品等の買物を除く移動目的については鉄道利用が約 1 割を占めている。
○路線バスについては 1 割未満、町内循環バスについてはほとんど利用者がいない。

【鉄道利用者の利用する駅】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事	計
本 厚 木	36%	50%	40%	34%	48%	38%	39%
海 老 名	49%	25%	44%	43%	35%	50%	43%
原 当 麻	2%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
橋 本	2%	0%	4%	7%	4%	13%	5%
上 溝	2%	0%	0%	2%	0%	0%	1%
淵 野 辺	0%	8%	2%	0%	4%	0%	2%
そ の 他	9%	17%	9%	14%	9%	0%	10%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事	計
本 厚 木	17%	33%	33%	31%	29%	10%	28%
海 老 名	66%	47%	50%	52%	43%	80%	54%
原 当 麻	3%	0%	0%	2%	0%	0%	1%
橋 本	0%	7%	7%	4%	29%	10%	6%
上 溝	7%	0%	0%	2%	0%	0%	2%
淵 野 辺	0%	7%	2%	2%	0%	0%	2%
そ の 他	7%	7%	7%	8%	0%	0%	7%
計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

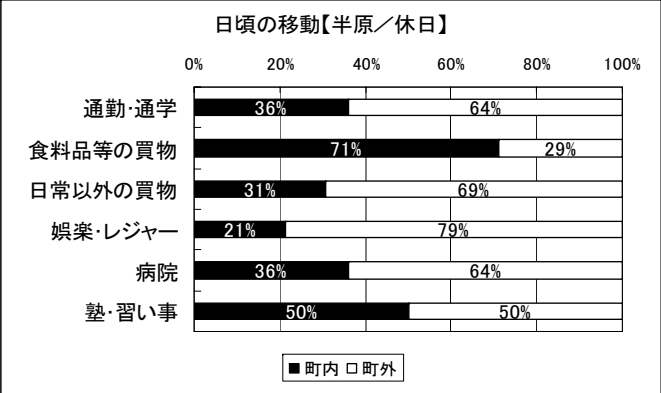
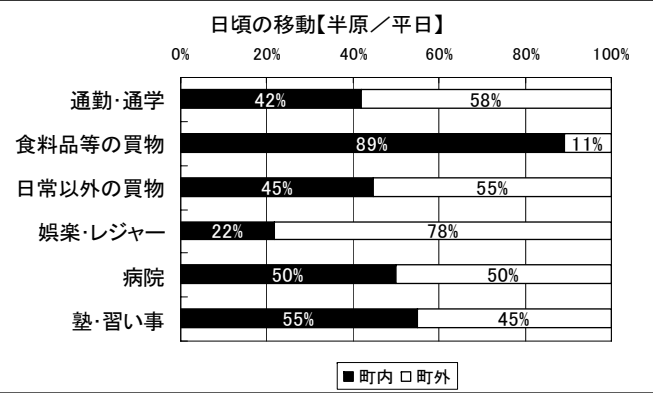
○本厚木駅・海老名駅をあわせて約 8 割以上を占めており、平日は本厚木駅・海老名駅がともに約 4 割程度、休日は本厚木駅が約 3 割、海老名駅が約 5 割となっている。

② 目的別・居住地別の行動形態

a. 半原地区居住者

目的	平・休	町内外比	主な移動先（上位3地域）	主な交通手段
通勤・通学	平日	町外が約6割	中津、半原、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約8割
	休日	町外が約6割	中津、厚木市（南部・北西部）	自動車（自ら運転）約8割
食品等の買物	平日	町内が約9割	半原、角田、中津	自動車（自ら運転）約8割
	休日	町内が約7割	角田、半原、中津	自動車（自ら運転）約8割 自動車（送迎）約1割
日常以外の買物	平日	町内・町外半数程度ずつ	厚木市（南部）、角田、中津	自動車（自ら運転）約7割 自動車（送迎）約2割
	休日	町外が約7割	厚木市（南部）、角田、中津	自動車（自ら運転）約8割
娯楽・レジャー	平日	町外が約8割	中津、厚木市、津久井町、海老名市、横浜市	自動車（自ら運転）6割 鉄道1割
	休日	町外が約8割	海老名市、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）が8割
病院	平日	町内・町外半数程度ずつ	厚木市（南部）、半原、中津	自動車（自ら運転）約7割 自動車（送迎）約1割
	休日	町外が約6割	厚木市（南部）、中津、厚木市（北西部）	自動車（自ら運転）約7割 自動車（送迎）約1割
塾・習い事	平日	町内・町外半数程度ずつ	半原、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約7割 鉄道約2割
	休日	町内・町外半数程度ずつ	中津、半原、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約7割 鉄道約1割、徒歩約1割

【目的別の移動先（町内・町外比）】



【よく行く移動先】

（平日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中津	23.8%	半原	40.3%	厚木市(南部)	25.7%	中津	14.9%	厚木市(南部)	20.8%	半原	27.6%
半原	10.5%	角田	27.1%	角田	24.8%	厚木市(南部)	13.5%	半原	15.1%	中津	17.2%
厚木市(南部)	10.5%	中津	18.1%	中津	13.9%	厚木市(北西部)	10.8%	中津	14.2%	厚木市(南部)	17.2%
厚木市(西部)	7.6%	厚木市(北西部)	3.5%	相模原市(相模原・橋本地区)	5.9%	津久井町	6.8%	春日台	8.5%	角田	10.3%
厚木市(北西部)	4.8%	厚木市(南部)	3.5%	厚木市(西部)	5.0%	海老名市	6.8%	田代	6.6%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.4%
三増	3.8%	田代	2.1%	半原	4.0%	横浜市	6.8%	厚木市(北西部)	6.6%	相模原市(相武台・下清地区)	3.4%
相模原市(相模原・橋本地区)	3.8%	春日台	1.4%	町田市	4.0%	半原	5.4%	角田	5.7%	厚木市(西部)	3.4%
相模原市(上溝・田名地区)	3.8%	相模原市(相模原・橋本地区)	1.4%	厚木市(北西部)	3.0%	相模原市(相模原・橋本地区)	5.4%	相模原市(相武台・下清地区)	5.7%	八王子市	3.4%
海老名市	3.8%	厚木市(西部)	1.4%	海老名市	3.0%	相模原市(上溝・田名地区)	5.4%	厚木市(西部)	2.8%	横浜市	3.4%

（休日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中津	23.6%	角田	37.8%	厚木市(南部)	22.6%	海老名市	13.7%	厚木市(南部)	20.5%	中津	25.0%
厚木市(南部)	13.9%	半原	19.3%	角田	17.7%	中津	9.5%	中津	12.8%	半原	12.5%
厚木市(北西部)	8.3%	中津	12.6%	中津	8.9%	厚木市(南部)	9.5%	厚木市(北西部)	10.3%	厚木市(南部)	12.5%
半原	6.9%	厚木市(北西部)	6.7%	町田市	8.1%	横浜市	7.4%	半原	7.7%	田代	6.3%
厚木市(西部)	6.9%	厚木市(南部)	5.9%	海老名市	8.1%	厚木市(北西部)	4.2%	田代	7.7%	春日台	6.3%
大和市	4.2%	相模原市(相模原・橋本地区)	4.4%	厚木市(西部)	5.6%	津久井町	4.2%	角田	5.1%	厚木市(西部)	6.3%
横浜市	4.2%	海老名市	3.0%	相模原市(相模大野地区)	4.8%	半原	3.2%	横浜市	5.1%	八王子市	6.3%
角田	2.8%	相模原市(淵野辺地区)	2.2%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.2%	三増	3.2%	春日台	2.6%	町田市	6.3%
相模原市(相模原・橋本地区)	2.8%	相模原市(相模大野地区)	2.2%	横浜市	3.2%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.2%	相模原市(相模原・橋本地区)	2.6%	海老名市	6.3%

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	2%	9%	0%	3%	8%	4%
自転車	5%	3%	2%	4%	1%	0%
原付・バイク	5%	2%	1%	1%	0%	0%
自動車(自ら運転)	78%	75%	78%	63%	71%	71%
自動車(送迎してもらう)	2%	8%	6%	10%	10%	8%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	2%	1%	9%	6%	4%	0%
鉄道	6%	3%	4%	11%	6%	17%
その他	0%	0%	0%	1%	0%	0%

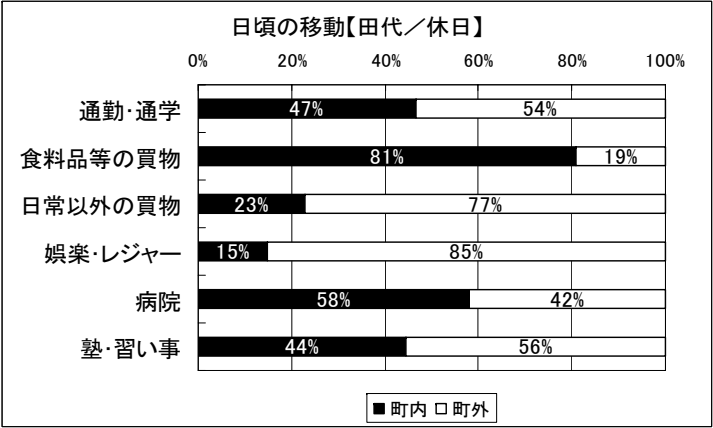
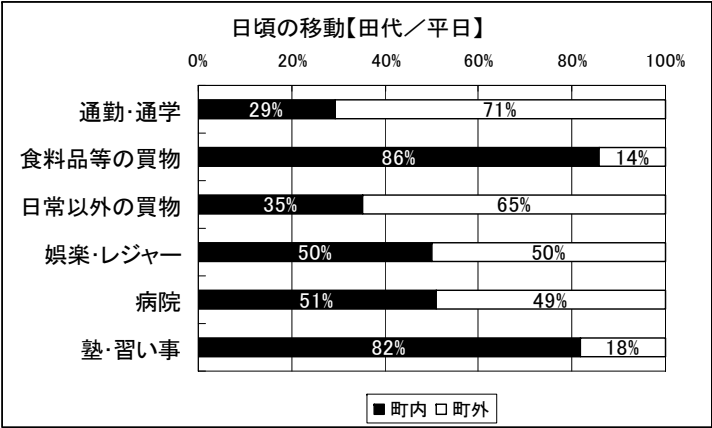
【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	3%	3%	0%	1%	8%	13%
自転車	6%	2%	2%	4%	5%	0%
原付・バイク	3%	1%	1%	0%	3%	0%
自動車(自ら運転)	79%	80%	70%	69%	68%	67%
自動車(送迎してもらう)	2%	12%	17%	13%	14%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	3%	0%	2%	1%	0%	7%
鉄道	5%	2%	8%	11%	3%	13%
その他	0%	0%	0%	1%	0%	0%

b. 田代地区居住者

目的	平・休	町内外比	主な移動先（上位３地域）	主な交通手段
通勤・通学	平日	町外が約 7 割	厚木市（南部）、中津、角田ほか	自動車（自ら運転）約 9 割
	休日	町内・町外半数程度ずつ	中津、角田、厚木市（北西部・南部）	自動車（自ら運転）約 9 割
食品等の買物	平日	町内が約 9 割	角田、中津、田代	自動車（自ら運転）約 7 割 自動車（送迎）約 1 割
	休日	町内が約 8 割	角田、中津、相模原市（上溝・田名地区）	自動車（自ら運転）約 8 割 自動車（送迎）約 1 割
日常以外の買物	平日	町外が約 6 割	角田、厚木市（南部）、中津	自動車（自ら運転）約 7 割 自動車（送迎）約 1 割
	休日	町外が約 8 割	厚木市（南部）、角田、中津、町田市	自動車（自ら運転）約 8 割 自動車（送迎）約 1 割
娯楽・レジャー	平日	町外が約 8 割	中津、田代、海老名市	自動車（自ら運転）7 割 自動車（送迎）約 1 割
	休日	町外が約 8 割	厚木市（南部）、海老名市、中津ほか	自動車（自ら運転）が 6 割 鉄道、自動車（送迎）約 2 割
病院	平日	町内・町外半数程度ずつ	中津、厚木市（南部）、田代	自動車（自ら運転）約 6 割 自動車（送迎）約 1 割
	休日	町外が約 9 割	中津、田代、角田、厚木市	自動車（自ら運転）約 8 割 自転車約 1 割
塾・習い事	平日	町内が約 8 割	田代、中津、角田ほか	自動車（自ら運転）約 6 割 自転車、鉄道約 2 割
	休日	町外が約 6 割	半原、厚木市（南部）、三増ほか	自動車（自ら運転）約 7 割 自動車（送迎）、路線バス約 1 割

【目的別の移動先（町内・町外比）】



【よく行く移動先】

（平日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
厚木市(南部)	16.7%	角 田	47.1%	角 田	22.8%	中 津	25.0%	中 津	22.8%	田 代	45.5%
中 津	12.5%	中 津	18.6%	厚木市(南部)	22.8%	田 代	10.7%	厚木市(南部)	15.8%	中 津	18.2%
角 田	8.3%	田 代	12.9%	中 津	8.8%	海老名市	10.7%	田 代	12.3%	角 田	9.1%
厚木市(北東部)	8.3%	厚木市(北西部)	8.6%	相模原市(相模大野地区)	7.0%	角 田	7.1%	角 田	8.8%	春日台	9.1%
厚木市(北西部)	8.3%	春日台	5.7%	海老名市	7.0%	厚木市(南部)	7.1%	厚木市(北西部)	7.0%	厚木市(南部)	9.1%
厚木市(西部)	8.3%	厚木市(北東部)	4.3%	相模原市(相模原・橋本地区)	5.3%	町田市	7.1%	厚木市(西部)	7.0%	海老名市	9.1%
田 代	4.2%	半 原	1.4%	相模原市(淵野辺地区)	5.3%	半 原	3.6%	春日台	5.3%	半 原	0.0%
相模原市(淵野辺地区)	4.2%	相模原市(上溝・田名地区)	1.4%	厚木市(北西部)	5.3%	三 増	3.6%	厚木市(北東部)	3.5%	三 増	0.0%
相模原市(上溝・田名地区)	4.2%	三 増	0.0%	町田市	5.3%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.6%	海老名市	3.5%	八菅山	0.0%

（休日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	17.9%	角 田	61.4%	厚木市(南部)	31.3%	厚木市(南部)	17.1%	中 津	31.6%	半 原	33.3%
角 田	14.3%	中 津	12.3%	角 田	10.4%	海老名市	12.2%	田 代	10.5%	厚木市(南部)	33.3%
厚木市(北西部)	10.7%	相模原市(上溝・田名地区)	5.3%	中 津	10.4%	中 津	9.8%	角 田	10.5%	三 増	11.1%
厚木市(南部)	10.7%	半 原	3.5%	町田市	10.4%	相模原市(相模原・橋本地区)	9.8%	厚木市(北東部)	10.5%	厚木市(北東部)	11.1%
田 代	7.1%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.5%	海老名市	8.3%	横浜市	9.8%	厚木市(北西部)	10.5%	横浜市	11.1%
相模原市(上溝・田名地区)	7.1%	相模原市(淵野辺地区)	3.5%	相模原市(淵野辺地区)	6.3%	田 代	4.9%	厚木市(南部)	10.5%	田 代	0.0%
厚木市(西部)	7.1%	厚木市(北西部)	3.5%	相模原市(相武台・下溝地区)	4.2%	相模原市(上溝・田名地区)	4.9%	半 原	5.3%	角 田	0.0%
半 原	3.6%	田 代	1.8%	横浜市	4.2%	町田市	4.9%	相模原市(相武台・下溝地区)	5.3%	春日台	0.0%
三 増	3.6%	春日台	1.8%	春日台	2.1%	厚木市(北西部)	2.4%	厚木市(西部)	5.3%	中 津	0.0%

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	0%	6%	0%	4%	2%	0%
自転車	8%	8%	9%	9%	9%	22%
原付・バイク	3%	0%	0%	0%	0%	0%
自動車(自ら運転)	85%	71%	75%	74%	63%	56%
自動車(送迎してもらう)	0%	12%	9%	9%	12%	0%
町内循環バス	0%	2%	0%	4%	0%	0%
路線バス	3%	0%	2%	0%	7%	0%
鉄道	3%	2%	5%	0%	7%	22%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

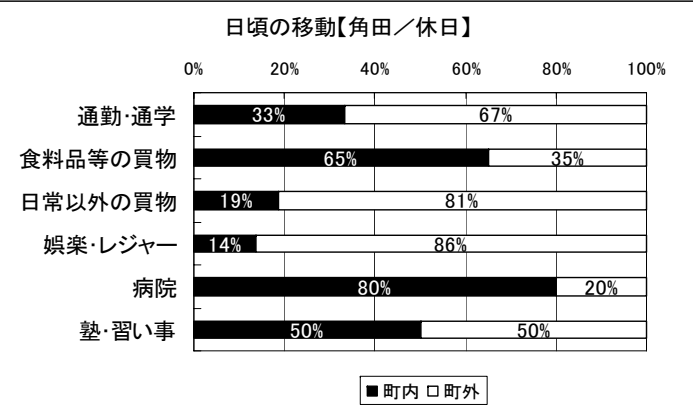
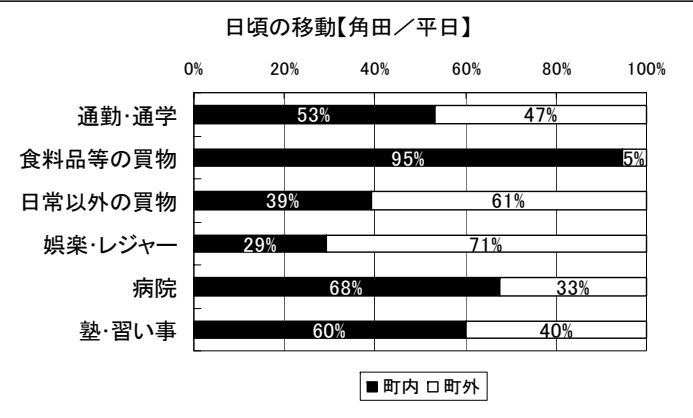
【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	0%	0%	0%	2%	0%	0%
自転車	4%	6%	6%	5%	12%	0%
原付・バイク	0%	0%	0%	0%	0%	0%
自動車(自ら運転)	88%	78%	64%	56%	76%	71%
自動車(送迎してもらう)	4%	14%	9%	15%	6%	14%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	0%	0%	4%	5%	6%	14%
鉄道	4%	2%	17%	17%	0%	0%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

c. 角田地区居住者

目的	平・休	町内外比	主な移動先（上位3地域）	主な交通手段
通勤・通学	平日	町内・町外半数程度ずつ	中津、相模原市（相模原・橋本地区）、角田ほか	自動車（自ら運転）約6割 鉄道約3割
	休日	町外が約7割	中津、角田、相模原市（相模原・橋本地区）、海老名市	自動車（自ら運転）約6割 鉄道約3割
食品等の買物	平日	町内が約9割	角田、春日台、中津	自動車（自ら運転）約7割 徒歩約1割
	休日	町内が約7割	角田、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約6割 鉄道・自動車（送迎）約1割
日常以外の買物	平日	町外が約6割	中津、海老名市、角田	自動車（自ら運転）約6割 鉄道・自動車（送迎）約1割
	休日	町外が約8割	海老名市、中津、相模原市（相模大野地区）、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約5割 鉄道・自動車（送迎）約2割
娯楽・レジャー	平日	町外が約7割	中津、海老名市、春日台ほか	自動車（自ら運転）約7割 鉄道・自動車（送迎）・路線バス 約1割
	休日	町外が約9割	中津、相模原市（淵野辺地区、相模大野地区）ほか	自動車（自ら運転）約4割 鉄道・自動車（送迎）約3割
病院	平日	町内が約7割	角田、中津、春日台	自動車（自ら運転）約6割 鉄道約2割
	休日	町内が約8割	角田、春日台、厚木市（北東部）	自動車（自ら運転）約8割 自動車（送迎）約2割
塾・習い事	平日	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）
	休日	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）

【目的別の移動先（町内・町外比）】



【よく行く移動先】

（平日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	34.4%	角 田	62.1%	中 津	27.3%	中 津	16.7%	角 田	32.6%	中 津	40.0%
相模原市(相模原・橋本地区)	12.5%	春日台	17.2%	海老名市	24.2%	海老名市	16.7%	中 津	18.6%	半 原	20.0%
角 田	6.3%	中 津	15.5%	角 田	9.1%	春日台	8.3%	春日台	14.0%	町田市	20.0%
三 増	6.3%	相模原市(上溝・田名地区)	1.7%	相模原市(上溝・田名地区)	9.1%	厚木市(北東部)	8.3%	相模原市(相模原・橋本地区)	7.0%	横浜市	20.0%
春日台	6.3%	厚木市(西部)	1.7%	厚木市(南部)	9.1%	厚木市(南部)	8.3%	相模原市(相武台・下溝地区)	7.0%	田 代	0.0%
海老名市	6.3%	横浜市	1.7%	町田市	6.1%	角 田	4.2%	厚木市(南部)	7.0%	角 田	0.0%

（休日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	16.7%	角 田	48.8%	海老名市	21.9%	中 津	13.8%	角 田	60.0%	春日台	25.0%
角 田	11.1%	中 津	11.6%	中 津	15.6%	相模原市(淵野辺地区)	6.9%	春日台	13.3%	中 津	25.0%
相模原市(相模原・橋本地区)	11.1%	厚木市(南部)	9.3%	相模原市(相模大野地区)	12.5%	相模原市(相模大野地区)	6.9%	厚木市(北東部)	13.3%	厚木市(南部)	25.0%
海老名市	11.1%	相模原市(上溝・田名地区)	7.0%	厚木市(南部)	12.5%	厚木市(北西部)	6.9%	中 津	6.7%	町田市	25.0%
春日台	5.6%	春日台	4.7%	相模原市(淵野辺地区)	9.4%	町田市	6.9%	相模原市(相武台・下溝地区)	6.7%	半 原	0.0%
相模原市(上溝・田名地区)	5.6%	相模原市(相模原・橋本地区)	4.7%	相模原市(相模原・橋本地区)	6.3%	海老名市	6.9%	半 原	0.0%	田 代	0.0%
相模原市(相武台・下溝地区)	5.6%	海老名市	4.7%	町田市	6.3%	厚木市(北東部)	3.4%	田 代	0.0%	角 田	0.0%
厚木市(西部)	5.6%	相模原市(淵野辺地区)	2.3%	横浜市	6.3%	厚木市(南部)	3.4%	三 増	0.0%	三 増	0.0%
城山町	5.6%	相模原市(相模大野地区)	2.3%	角 田	3.1%	津久井町	3.4%	八菅山	0.0%	八菅山	0.0%
大和市	5.6%	厚木市(北西部)	2.3%	相模原市(相武台・下溝地区)	3.1%	半 原	0.0%	棚 沢	0.0%	棚 沢	0.0%
横浜市	5.6%	厚木市(西部)	2.3%	津久井町	3.1%	田 代	0.0%	相模原市(相模原・橋本地区)	0.0%	相模原市(相模原・橋本地区)	0.0%

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	4%	10%	0%	0%	4%	0%
自転車	0%	3%	0%	0%	4%	0%
原付・バイク	7%	6%	5%	0%	0%	0%
自動車(自ら運転)	63%	68%	67%	67%	63%	50%
自動車(送迎してもらう)	0%	6%	5%	10%	4%	0%
町内循環バス	0%	3%	0%	0%	4%	0%
路線バス	0%	0%	10%	10%	7%	0%
鉄道	26%	3%	14%	14%	15%	50%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

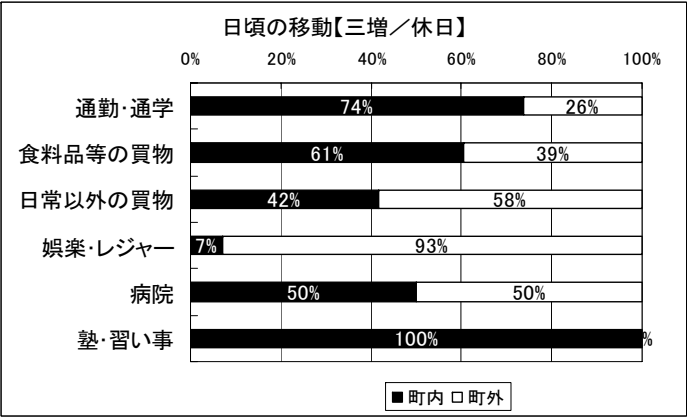
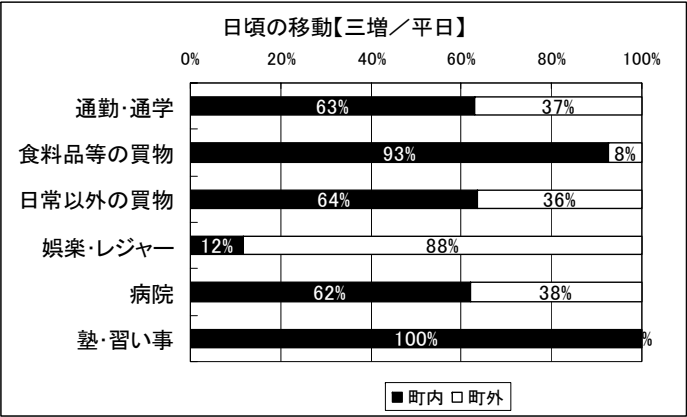
【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	0%	3%	0%	0%	0%	0%
自転車	0%	0%	0%	0%	0%	0%
原付・バイク	6%	7%	4%	0%	0%	0%
自動車(自ら運転)	59%	60%	52%	42%	80%	100%
自動車(送迎してもらう)	6%	10%	20%	26%	20%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	0%	7%	4%	5%	0%	0%
鉄道	29%	13%	20%	26%	0%	0%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

d. 三増地区居住者

目的	平・休	町内外比	主な移動先（上位3地域）	主な交通手段
通勤・通学	平日	町外が約6割	中津、角田、三増	自動車（自ら運転）約7割 自転車・路線バス・鉄道約1割
	休日	町外が約7割	中津、角田、三増、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約8割 路線バス 約1割
食品等の買物	平日	町内が約9割	角田、春日台、中津	自動車（自ら運転）約8割 自転車 約1割
	休日	町内が約6割	角田、中津、春日台	自動車（自ら運転）約8割
日常以外の買物	平日	町外が約6割	角田、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約9割 鉄道・自動車（送迎）約1割
	休日	町内が約6割	角田、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約9割
娯楽・レジャー	平日	町外が約9割	厚木市（北西部）、三増、相模原市（上溝・田名地区）、厚木市（南部）、海老名市	自動車（自ら運転）約9割 鉄道 約1割
	休日	町外が約9割	海老名市、中津、相模原市ほか	自動車（自ら運転）約8割
病院	平日	町内が約6割	角田、中津、春日台	自動車（自ら運転）約9割
	休日	町内・町外半数程度ずつ	角田、厚木市（北東部）、八菅山、相模原市（相武台・下溝地区）	自動車（自ら運転）約8割 自動車（送迎）約2割
塾・習い事	平日	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）
	休日	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）	－（サンプル数少ないため）

【目的別の移動先（町内・町外比）】



【よく行く移動先】

（平日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	29.6%	角 田	47.5%	角 田	50.0%	厚木市(北西部)	17.6%	角 田	23.8%	中 津	50.0%
角 田	18.5%	春日台	30.0%	中 津	13.6%	三 増	11.8%	中 津	19.0%	角 田	33.3%
三 増	11.1%	中 津	10.0%	厚木市(南部)	13.6%	相模原市(上溝・田名地区)	11.8%	春日台	14.3%	春日台	16.7%
相模原市(上溝・田名地区)	7.4%	三 増	5.0%	海老名市	9.1%	厚木市(南部)	11.8%	相模原市(相武台・下溝地区)	9.5%	半 原	0.0%
厚木市(北西部)	7.4%	厚木市(北東部)	2.5%	相模原市(相模大野地区)	4.5%	海老名市	11.8%	厚木市(南部)	9.5%	田 代	0.0%
厚木市(南部)	7.4%	厚木市(西部)	2.5%	厚木市(北西部)	4.5%	横浜市	5.9%	田 代	4.8%	三 増	0.0%

（休日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	36.8%	角 田	27.3%	角 田	25.0%	海老名市	21.4%	角 田	33.3%	中 津	100.0%
角 田	21.1%	中 津	18.2%	中 津	16.7%	中 津	7.1%	厚木市(北東部)	33.3%	半 原	0.0%
三 増	15.8%	春日台	12.1%	厚木市(南部)	16.7%	相模原市(相模原・橋本地区)	7.1%	八菅山	16.7%	田 代	0.0%
厚木市(南部)	15.8%	厚木市(南部)	9.1%	相模原市(相模原・橋本地区)	8.3%	相模原市(上溝・田名地区)	7.1%	相模原市(相武台・下溝地区)	16.7%	角 田	0.0%
半 原	0.0%	相模原市(相模原・橋本地区)	6.1%	厚木市(北西部)	8.3%	厚木市(北西部)	7.1%	半 原	0.0%	三 増	0.0%
田 代	0.0%	相模原市(淵野辺地区)	6.1%	相模原市(淵野辺地区)	4.2%	厚木市(南部)	7.1%	田 代	0.0%	春日台	0.0%
春日台	0.0%	相模原市(相模大野地区)	6.1%	相模原市(相模大野地区)	4.2%	半 原	0.0%	三 増	0.0%	八菅山	0.0%

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	0%	0%	0%	0%	0%	0%
自転車	9%	9%	0%	0%	0%	0%
原付・バイク	0%	0%	0%	0%	6%	0%
自動車(自ら運転)	74%	83%	88%	92%	88%	100%
自動車(送迎してもらう)	0%	4%	0%	0%	6%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	9%	4%	12%	0%	0%	0%
鉄道	9%	0%	0%	8%	0%	0%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

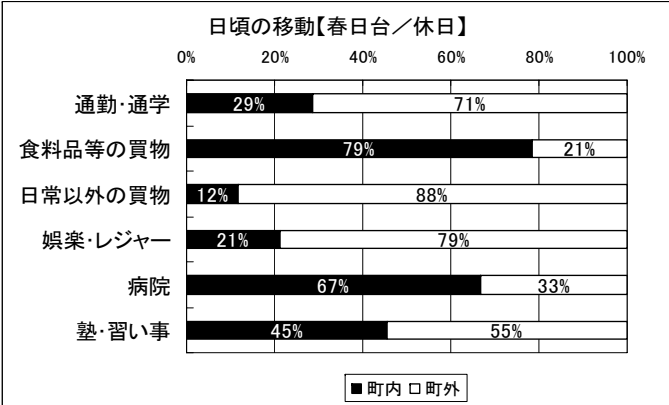
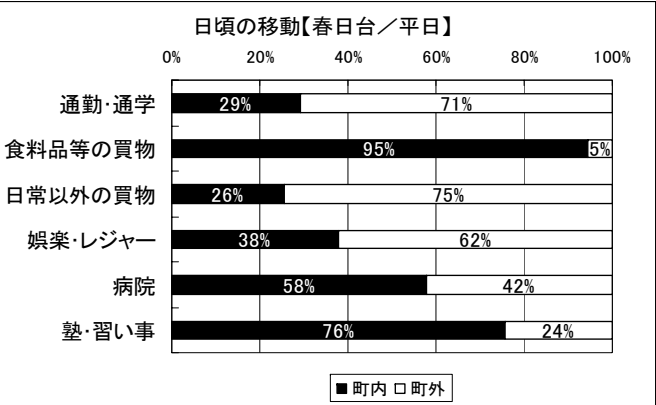
【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	0%	0%	0%	0%	0%	0%
自転車	6%	5%	6%	0%	0%	0%
原付・バイク	0%	0%	0%	0%	0%	0%
自動車(自ら運転)	75%	80%	88%	77%	83%	100%
自動車(送迎してもらう)	0%	5%	0%	8%	17%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	13%	5%	6%	8%	0%	0%
鉄道	6%	5%	0%	8%	0%	0%
その他	0%	0%	0%	0%	0%	0%

e. 春日台地区居住者

目的	平・休	町内外比	主な移動先（上位3地域）	主な交通手段
通勤・通学	平日	町外が約7割	中津、厚木市（北東部）、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約5割 鉄道 約2割 自転車・路線バス 約1割
	休日	町外が約7割	中津、厚木市（北東部）、町田市	自動車（自ら運転）約6割 鉄道 約2割 自転車 約1割
食品等の買物	平日	町内が約9割	春日台、角田、中津	自動車（自ら運転）約5割 徒歩・自転車 約2割
	休日	町内が約8割	角田、春日台、中津	自動車（自ら運転）約7割 自転車・自動車（送迎）約1割
日常以外の買物	平日	町外が約8割	厚木市（南部）、相模原市（相模大野地区）、角田、中津	自動車（自ら運転）約6割 路線バス・鉄道 約1割
	休日	町外が約9割	厚木市（南部）、相模原市（相模原・橋本地区／淵野辺地区）	自動車（自ら運転）約7割 鉄道・自動車（送迎）約1割
娯楽・レジャー	平日	町外が約6割	中津、半原、春日台ほか	自動車（自ら運転）約5割 鉄道 約2割 徒歩・自転車 約1割
	休日	町外が約8割	海老名市、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約5割 自動車（送迎）約2割 路線バス 約1割
病院	平日	町内が約6割	春日台、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）・徒歩 約4割 鉄道約2割 自転車約1割
	休日	町内が約7割	春日台、角田、中津	自動車（自ら運転）約5割 徒歩 約3割 自動車（送迎）約2割
塾・習い事	平日	町内が約8割	中津、春日台、角田	徒歩・自転車 約3割 自動車（自ら運転）約2割 鉄道 約1割
	休日	町内・町外半数程度ずつ	春日台、横浜市、中津	鉄道 約3割 徒歩・自転車 約2割

【目的別の移動先（町内・町外比）】



【よく行く移動先】

（平日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	17.1%	春日台	50.7%	厚木市(南部)	21.3%	中 津	13.5%	春日台	45.3%	中 津	44.8%
厚木市(北東部)	12.2%	角 田	33.3%	相模原市(相模大野地区)	12.8%	半 原	8.1%	中 津	9.4%	春日台	20.7%
厚木市(南部)	12.2%	中 津	9.3%	角 田	10.6%	春日台	8.1%	厚木市(南部)	9.4%	角 田	10.3%
角 田	4.9%	半 原	1.3%	中 津	10.6%	厚木市(北西部)	8.1%	相模原市(相武台・下溝地区)	6.3%	町田市	6.9%
相模原市(相模原・橋本地区)	4.9%	相模原市(相模大野地区)	1.3%	海老名市	8.5%	海老名市	8.1%	相模原市(相模大野地区)	4.7%	相模原市(淵野辺地区)	3.4%
相模原市(相模大野地区)	4.9%	相模原市(上溝・田名地区)	1.3%	春日台	4.3%	三 増	5.4%	角 田	3.1%	相模原市(上溝・田名地区)	3.4%
相模原市(上溝・田名地区)	4.9%	厚木市(北西部)	1.3%	相模原市(淵野辺地区)	4.3%	相模原市(上溝・田名地区)	5.4%	厚木市(北東部)	3.1%	厚木市(北東部)	3.4%
厚木市(北西部)	4.9%	厚木市(南部)	1.3%	相模原市(上溝・田名地区)	4.3%	厚木市(南部)	5.4%	厚木市(北西部)	3.1%	厚木市(北西部)	3.4%

（休日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	14.3%	角 田	58.6%	厚木市(南部)	25.0%	海老名市	23.1%	春日台	38.1%	春日台	27.3%
厚木市(北東部)	10.7%	春日台	10.0%	相模原市(相模原・橋本地区)	11.7%	中 津	13.5%	角 田	14.3%	横浜市	27.3%
町田市	10.7%	中 津	8.6%	相模原市(淵野辺地区)	10.0%	厚木市(南部)	7.7%	中 津	14.3%	中 津	18.1%
角 田	7.1%	海老名市	5.7%	町田市	8.3%	相模原市(上溝・田名地区)	5.8%	厚木市(北東部)	9.5%	厚木市(北東部)	9.1%
相模原市(相模原・橋本地区)	7.1%	相模原市(相模大野地区)	4.3%	相模原市(相模大野地区)	6.7%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.8%	厚木市(南部)	9.5%	厚木市(北西部)	9.1%
三 増	3.6%	相模原市(相模原・橋本地区)	2.9%	海老名市	6.7%	半 原	1.9%	海老名市	4.8%	町田市	9.1%
春日台	3.6%	相模原市(上溝・田名地区)	2.9%	角 田	5.0%	三 増	1.9%	半 原	0.0%	半 原	0.0%
相模原市(相模大野地区)	3.6%	半 原	1.4%	相模原市(上溝・田名地区)	5.0%	春日台	1.9%	田 代	0.0%	田 代	0.0%
相模原市(上溝・田名地区)	3.6%	相模原市(相武台・下溝地区)	1.4%	横浜市	5.0%	八菅山	1.9%	三 増	0.0%	角 田	0.0%

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	3%	20%	3%	9%	35%	29%
自転車	11%	23%	3%	9%	10%	29%
原付・バイク	6%	2%	0%	0%	0%	0%
自動車(自ら運転)	50%	45%	58%	47%	35%	24%
自動車(送迎してもらう)	0%	4%	8%	9%	2%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	11%	2%	15%	6%	2%	5%
鉄道	17%	5%	15%	16%	16%	14%
その他	3%	0%	0%	3%	0%	0%

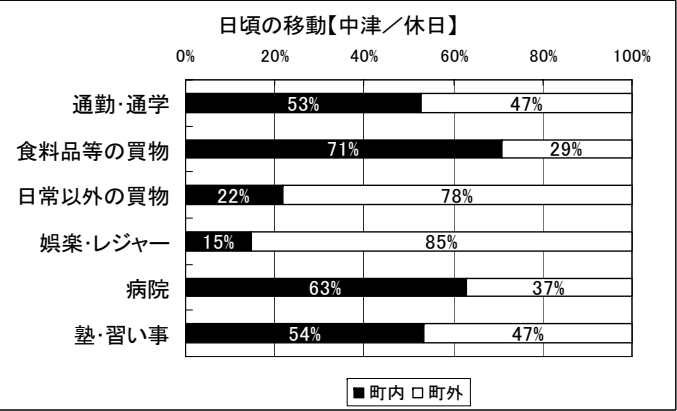
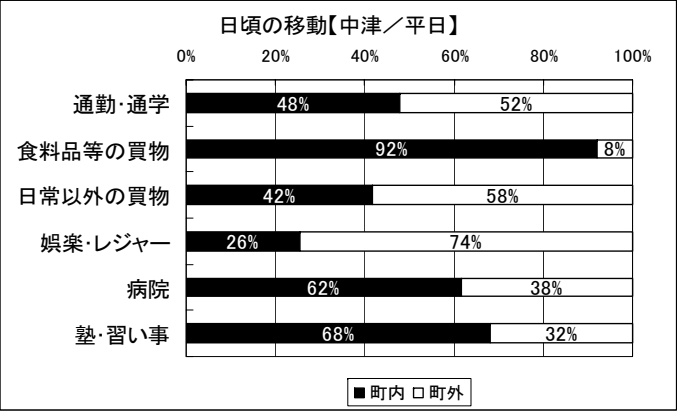
【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	4%	7%	2%	4%	30%	18%
自転車	11%	11%	0%	4%	5%	18%
原付・バイク	0%	2%	0%	2%	0%	9%
自動車(自ら運転)	56%	68%	65%	51%	45%	9%
自動車(送迎してもらう)	0%	9%	15%	20%	15%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	7%	2%	8%	9%	0%	9%
鉄道	19%	2%	10%	7%	5%	36%
その他	4%	0%	0%	2%	0%	0%

f. 中津地区居住者

目的	平・休	町内外比	主な移動先（上位3地域）	主な交通手段
通勤・通学	平日	町内・町外半数程度ずつ	中津、厚木市（北東部）、角田	自動車（自ら運転）約6割 自転車 約2割
	休日	町内・町外半数程度ずつ	中津、角田、厚木市（北東部）	自動車（自ら運転）約6割 自転車 約2割
食品等の買物	平日	町内が約9割	中津、角田、春日台	自動車（自ら運転）約6割 徒歩・自転車 約1割
	休日	町内が約7割	角田、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約7割 自動車（送迎）約2割
日常以外の買物	平日	町外が約6割	中津、厚木市（南部）、角田	自動車（自ら運転）約7割 鉄道 約1割
	休日	町外が約8割	厚木市（南部）、海老名市、角田	自動車（自ら運転）約7割 自動車（送迎）約2割
娯楽・レジャー	平日	町外が約7割	中津、厚木市（南部）、相模原市（上溝・田名地区）	自動車（自ら運転）約6割 鉄道 約2割
	休日	町外が約9割	海老名市、中津、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約6割 自動車（送迎）約2割 鉄道 約1割
病院	平日	町内が約6割	中津、春日台、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約7割 自転車 約1割
	休日	町内が約6割	中津、春日台、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約7割 徒歩・自転車 約1割
塾・習い事	平日	町内が約7割	中津、春日台、厚木市（南部）	自動車（自ら運転）約7割 自転車・鉄道 約1割
	休日	町内・町外半数程度ずつ	中津、厚木市（南部）、春日台	自動車（自ら運転）約8割 自転車 約1割

【目的別の移動先（町内・町外比）】



【よく行く移動先】

（平日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	32.5%	中 津	42.9%	中 津	21.5%	中 津	21.4%	中 津	31.2%	中 津	48.8%
厚木市(北東部)	12.1%	角 田	36.3%	厚木市(南部)	19.1%	厚木市(南部)	9.3%	春日台	19.2%	春日台	11.0%
角 田	10.4%	春日台	12.9%	角 田	17.2%	相模原市(上溝・田名地区)	8.6%	厚木市(南部)	11.2%	厚木市(南部)	8.5%
厚木市(南部)	6.5%	厚木市(北東部)	2.7%	海老名市	7.2%	横浜市	7.1%	相模原市(相武台・下溝地区)	9.6%	厚木市(西部)	4.9%
海老名市	5.2%	相模原市(上溝・田名地区)	1.5%	相模原市(相模大野地区)	5.3%	相模原市(相模原・橋本地区)	5.0%	角 田	8.8%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.7%
相模原市(上溝・田名地区)	3.5%	相模原市(相武台・下溝地区)	0.9%	相模原市(淵野辺地区)	3.3%	海老名市	5.0%	厚木市(北西部)	2.4%	厚木市(北東部)	3.7%

（休日）

通勤・通学		食料品等の買物		日常以外の買物		娯楽・レジャー		病院		塾・習い事	
中 津	35.1%	角 田	40.5%	厚木市(南部)	19.6%	海老名市	11.1%	中 津	31.9%	中 津	44.2%
角 田	12.2%	中 津	24.3%	海老名市	12.9%	中 津	9.6%	春日台	24.5%	厚木市(南部)	11.6%
厚木市(北東部)	9.2%	厚木市(南部)	5.9%	角 田	12.5%	厚木市(南部)	8.1%	厚木市(南部)	12.8%	春日台	7.0%
厚木市(南部)	7.6%	春日台	5.6%	相模原市(相模大野地区)	11.8%	相模原市(相模原・橋本地区)	6.1%	相模原市(相武台・下溝地区)	7.4%	相模原市(上溝・田名地区)	7.0%
海老名市	4.6%	相模原市(淵野辺地区)	5.6%	中 津	7.8%	相模原市(上溝・田名地区)	6.1%	角 田	6.4%	厚木市(北東部)	4.7%
相模原市(相模原・橋本地区)	3.8%	海老名市	3.3%	相模原市(淵野辺地区)	6.7%	町田市	5.6%	厚木市(北東部)	5.3%	厚木市(北西部)	4.7%
相模原市(上溝・田名地区)	3.8%	厚木市(北西部)	2.6%	町田市	5.9%	相模原市(相武台・下溝地区)	4.5%	相模原市(相模原・橋本地区)	2.1%	町田市	4.7%

【行動目的別の利用交通手段】

【平日】

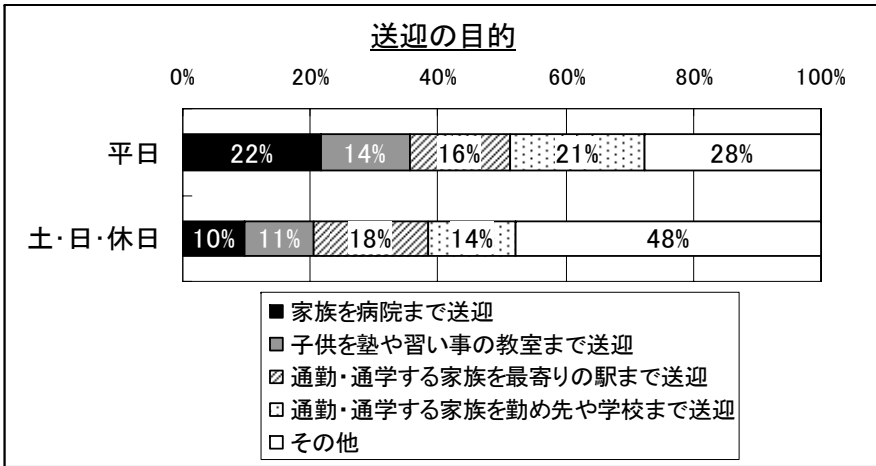
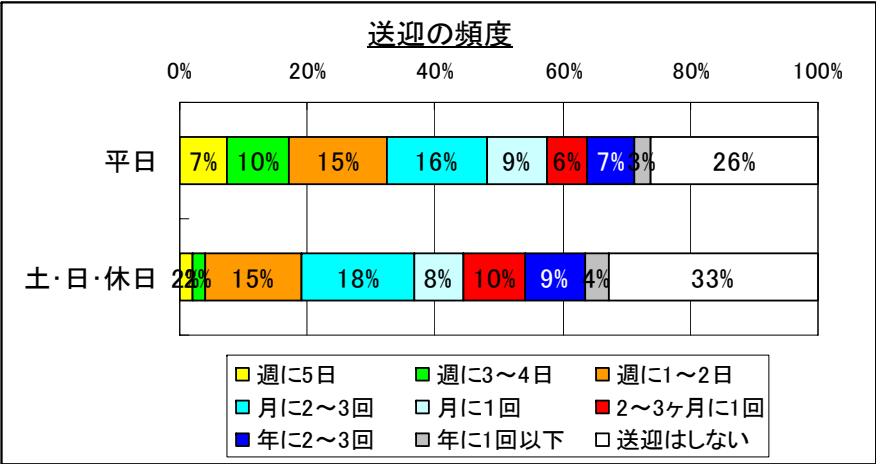
	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	6%	12%	2%	1%	5%	8%
自転車	14%	15%	6%	1%	10%	13%
原付・バイク	7%	3%	2%	1%	2%	0%
自動車(自ら運転)	63%	61%	66%	63%	66%	66%
自動車(送迎してもらう)	1%	5%	6%	9%	4%	2%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	2%	1%	6%	4%	4%	2%
鉄道	8%	1%	12%	20%	7%	10%
その他	0%	0%	0%	0%	2%	0%

【休日】

	通勤・通学	食料品等の買物	日常以外の買物	娯楽・レジャー	病院	塾・習い事
徒歩	6%	5%	0%	1%	10%	5%
自転車	13%	8%	3%	2%	8%	10%
原付・バイク	9%	1%	1%	1%	3%	0%
自動車(自ら運転)	62%	68%	67%	61%	71%	78%
自動車(送迎してもらう)	0%	16%	17%	20%	4%	0%
町内循環バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%
路線バス	3%	1%	4%	2%	3%	0%
鉄道	8%	2%	8%	14%	1%	7%
その他	0%	0%	0%	1%	0%	0%

(4) 送迎行動について

- 約 6 割の人が月に 1 回以上の自動車による送迎行動を行っている。
- 送迎の目的としては、目的の施設まで直接送迎をする人が多く、最寄りの駅までという人は全体の 2 割程度となっている。
- 送迎の行き先としては、町内では中津地区、町外では厚木市（南部）や海老名市が多くなっている。



【居住地別の送迎の行き先】

(平日)

半原		田代		角田		三増	
厚木市(南部)	28.1%	中 津	24.4%	中 津	21.4%	中 津	23.8%
角 田	12.4%	厚木市(南部)	24.4%	角 田	14.3%	角 田	19.0%
中 津	11.2%	角 田	11.1%	相模原市(相模原・橋本地区)	14.3%	春日台	9.5%
半 原	7.9%	厚木市(北西部)	8.9%	春日台	10.7%	相模原市(上溝・田名地区)	9.5%
田 代	7.9%	厚木市(西部)	6.7%	厚木市(南部)	10.7%	海老名市	9.5%
相模原市(相模原・橋本地区)	5.6%	厚木市(北東部)	4.4%	相模原市(淵野辺地区)	3.6%	三 増	4.8%
三 増	4.5%	海老名市	4.4%	相模原市(上溝・田名地区)	3.6%	相模原市(相模原・橋本地区)	4.8%
厚木市(北西部)	4.5%	半 原	2.2%	相模原市(相武台・下溝地区)	3.6%	厚木市(北東部)	4.8%

春日台		中津		全体	
海老名市	29.7%	中 津	26.4%	中 津	21.5%
中 津	16.2%	厚木市(南部)	12.9%	厚木市(南部)	16.5%
角 田	8.1%	海老名市	12.4%	海老名市	10.1%
春日台	8.1%	相模原市(相武台・下溝地区)	7.9%	角 田	9.1%
厚木市(南部)	8.1%	春日台	6.7%	春日台	4.9%
半 原	5.4%	角 田	5.6%	相模原市(相武台・下溝地区)	4.9%
相模原市(相模大野地区)	5.4%	相模原市(相模原・橋本地区)	3.9%	相模原市(相模原・橋本地区)	4.4%
相模原市(相武台・下溝地区)	5.4%	厚木市(北東部)	3.9%	厚木市(北西部)	4.2%

(休日)

半原		田代		角田		三増	
厚木市(南部)	22.2%	厚木市(南部)	33.3%	中 津	19.0%	角 田	15.4%
中 津	19.0%	角 田	18.2%	相模原市(相模原・橋本地区)	19.0%	中 津	15.4%
海老名市	14.3%	厚木市(北西部)	18.2%	厚木市(南部)	14.3%	海老名市	15.4%
半 原	6.3%	中 津	6.1%	角 田	9.5%	三 増	7.7%
田 代	6.3%	厚木市(西部)	6.1%	春日台	4.8%	相模原市(相模原・橋本地区)	7.7%
角 田	6.3%	八王子市	6.1%	相模原市(淵野辺地区)	4.8%	相模原市(淵野辺地区)	7.7%
相模原市(相模原・橋本地区)	6.3%	三 増	3.0%	相模原市(相模大野地区)	4.8%	厚木市(西部)	7.7%
厚木市(北西部)	6.3%	相模原市(上溝・田名地区)	3.0%	相模原市(上溝・田名地区)	4.8%	半 原	0.0%

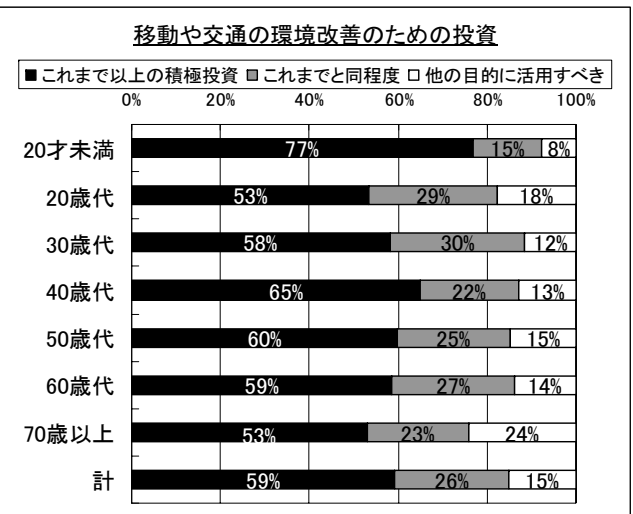
春日台		中津		全体	
海老名市	32.1%	厚木市(南部)	17.6%	厚木市(南部)	19.1%
厚木市(南部)	17.9%	中 津	16.9%	中 津	15.8%
角 田	14.3%	海老名市	16.9%	海老名市	15.1%
中 津	7.1%	春日台	7.4%	角 田	8.4%
横浜市	7.1%	相模原市(相模原・橋本地区)	7.4%	相模原市(相模原・橋本地区)	6.7%
相模原市(相模原・橋本地区)	3.6%	角 田	5.1%	厚木市(北西部)	5.7%
相模原市(上溝・田名地区)	3.6%	相模原市(相武台・下溝地区)	4.4%	春日台	3.7%
相模原市(相武台・下溝地区)	3.6%	相模原市(上溝・田名地区)	3.7%	相模原市(上溝・田名地区)	2.7%

(5) 今後の愛川町での移動や交通のあり方について

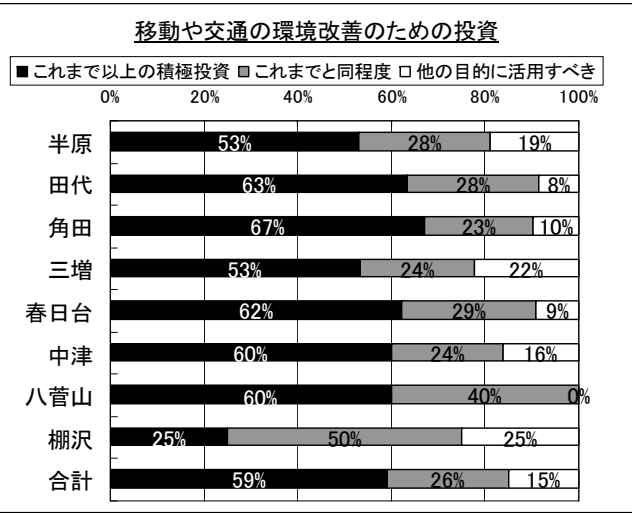
① 移動や交通環境改善のための積極的な投資について

○約 6 割が「これまで以上に積極的に投資を行い、移動や交通の環境改善の努めるべき」と回答し、「これまでと同程度」(26%)「他の目的に活用すべき」(15%)を上回っている。
○年齢別では 20 才未満、40 歳代において積極的な投資と回答した人が多くなっている。
○地区別では大きな偏りは見られないが、角田・田代・春日台地区において積極的な投資と回答した人が多くなっている。

(年齢別)

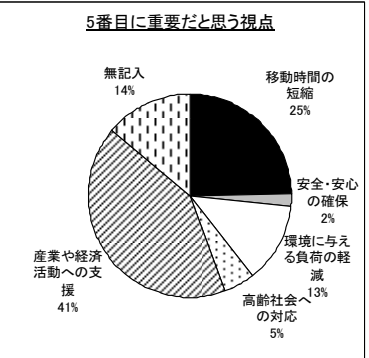
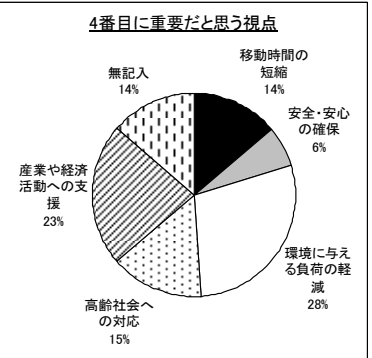
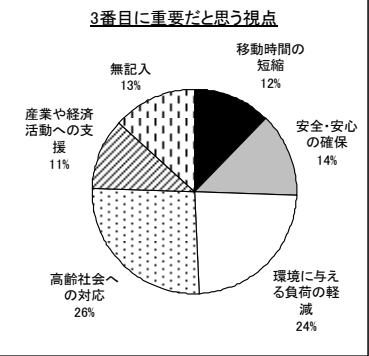
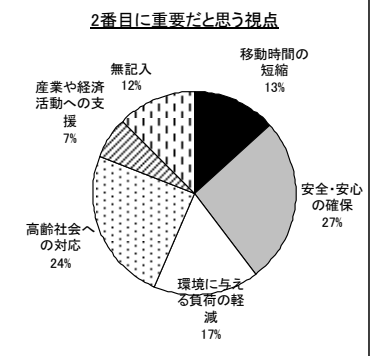
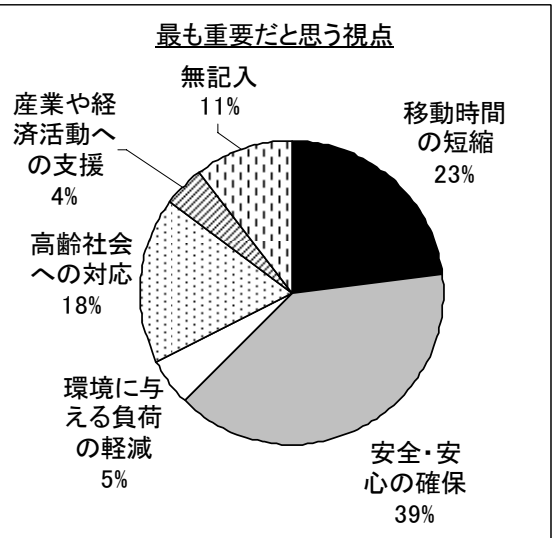


(居住地別)



② 愛川町の交通のあり方を考える上で重要な視点

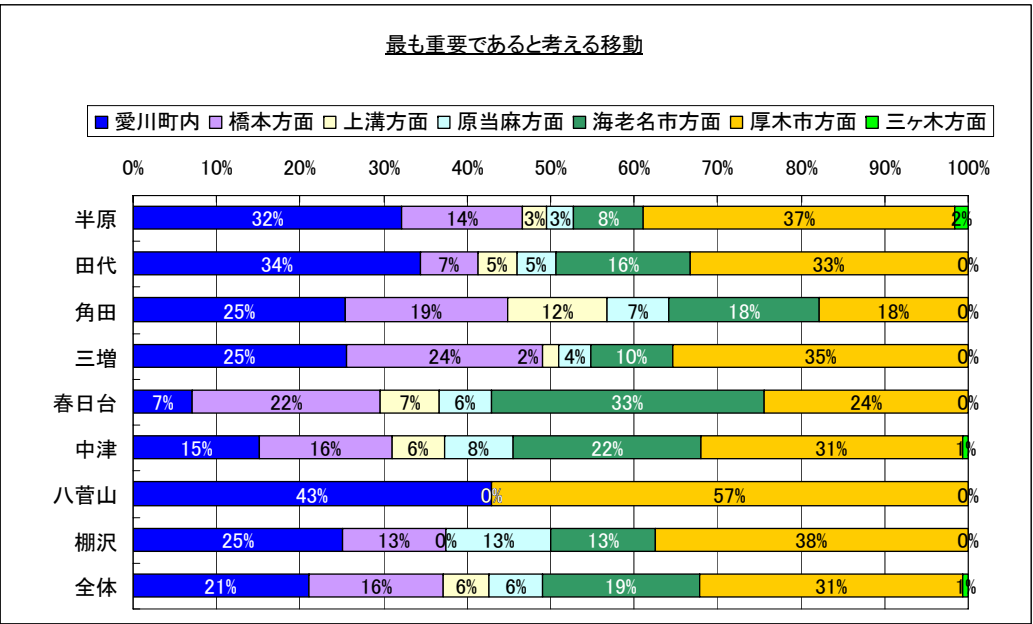
○最も重要だと思う視点としては、「安全・安心の確保」(39%)が最も高く、次いで「移動時間の短縮」(23%)、「高齢社会への対応」(18%)が高くなっている。



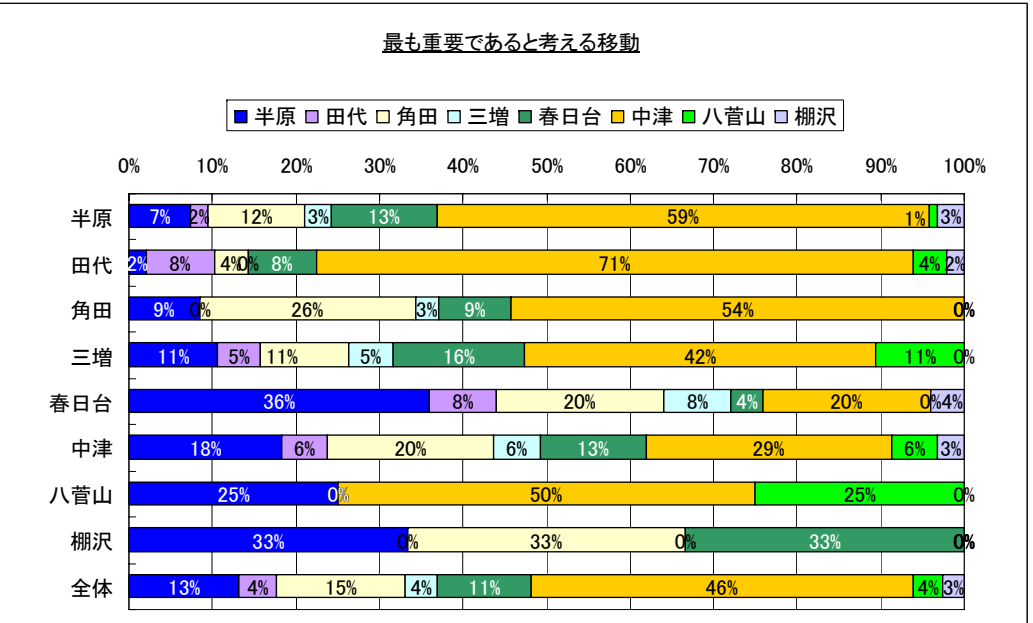
③ 重要であるとする移動の方向性（愛川町からどの方面への移動が重要か）

○最も重要な移動としては、「厚木市方面」(31%)が最も多く、次いで「愛川町内」(21%)、「海老名市方面」(19%)、「橋本方面」(16%)となっている。
○居住地別に見ると、中津・春日台地区は愛川町内を重要であるとする割合が低く、中津地区は厚木市方面、春日台地区は海老名市方面を重要であるとする割合が高い。
○一方、半原・田代地区は愛川町内を重要であるとする人が多いが、厚木市方面を重要とする人も多く、海老名市・橋本方面への移動は、全体に比べ重要であるとする割合が低い。
○愛川町内については、「中津」(46%)が最も多く他を大きく引き離している。
○居住地別では、田代・半原・角田・三増地区の居住者が中津地区への移動を重要と考えている割合が高く、中津・春日台地区の居住者は、半原・角田地区への移動を重要と考えている割合が高い。

(居住地別)



(「愛川町内」を選んだ回答者)

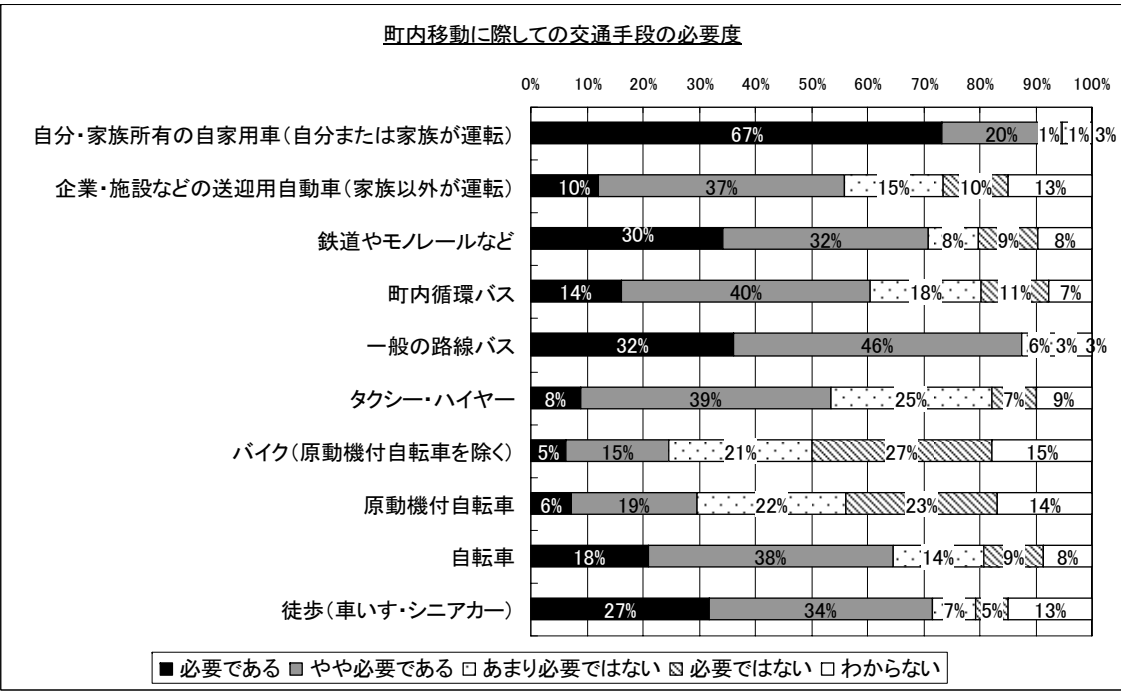


④ 今後の生活における交通手段の必要度（町内の移動）

○今後の日常生活において、愛川町内を移動する際に利用する交通手段の必要度は、「自分・家族所有の自家用車（自分または家族が運転）」が最も高く（必要・やや必要あわせて 87％）、次いで「一般の路線バス」（同じく 78％）、「鉄道やモノレールなど」（同じく 62％）となっている。

○一般の路線バスについては、各地区ともに必要度が高いが、半原・角田・三増・春日台地区においてやや高くなっている。

○町内循環バスについては、半原・田代地区において必要度が高い一方、中津・春日台地区においてはやや低くなっている。

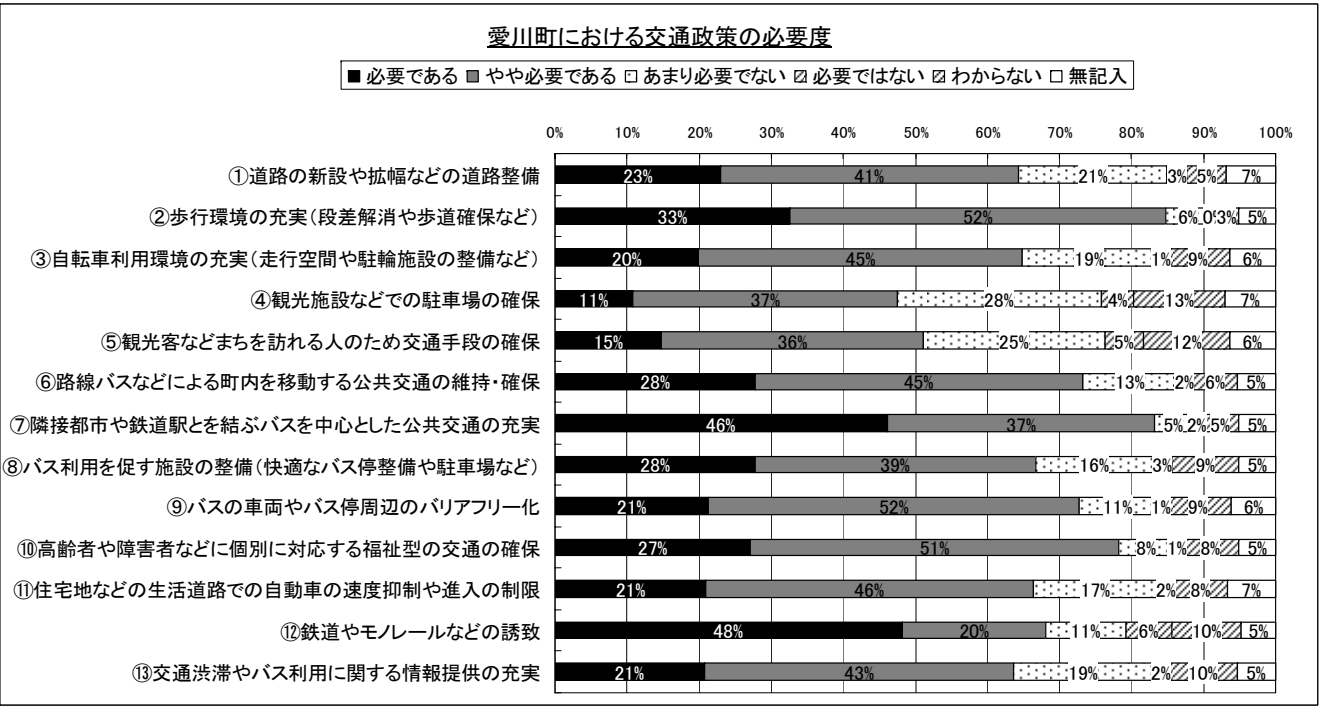


(6) 愛川町において重視すべき交通政策

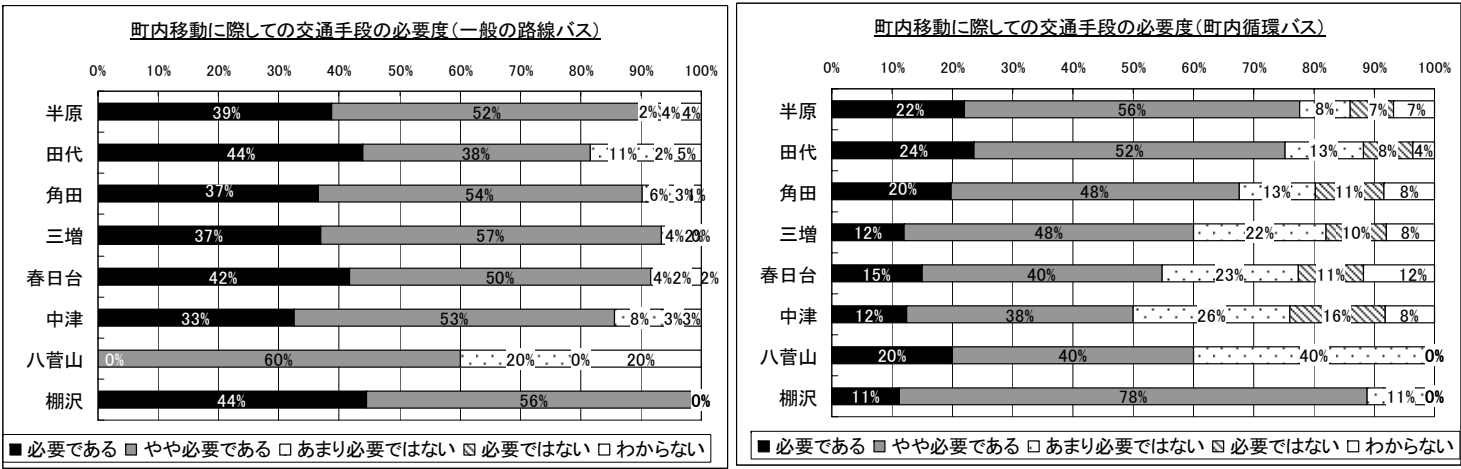
① 交通施策の必要度

○「必要である」と回答した人の割合で見ると、「鉄道やモノレールの誘致」（48％）や「隣接都市や鉄道駅とを結ぶバスを中心とした公共交通の充実」（46％）が高くなっており、町民ニーズの高い交通政策といえる。

○これに「やや必要である」を加えてみると、「歩行環境の充実」（85％）、「隣接都市や鉄道駅とを結ぶバスを中心とした公共交通の充実」（83％）、「高齢者や障害者などに個別に対応する福祉型の交通の確保」（78％）、「路線バスなどによる町内を移動する公共交通の維持・確保」（73％）などの必要度が高くなっている。



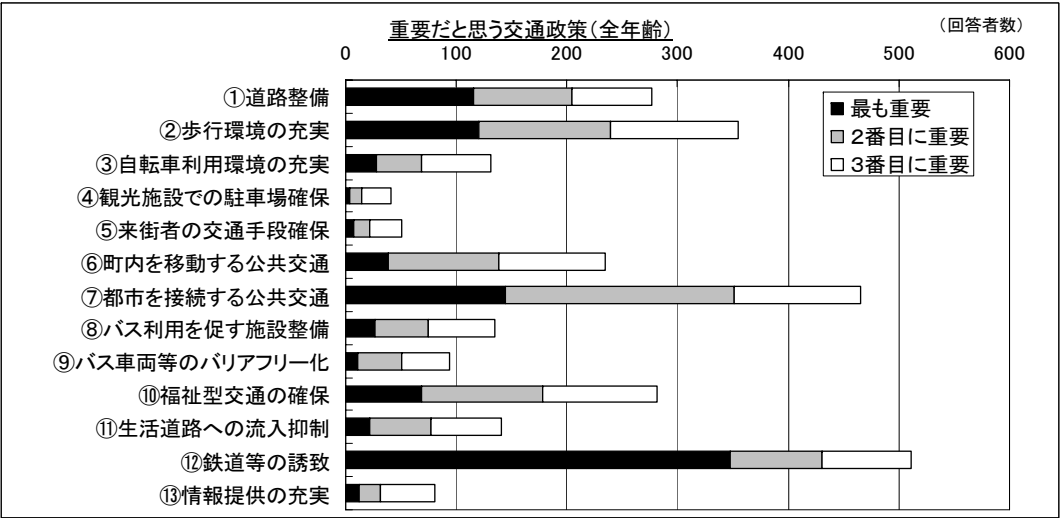
（居住地別）



② 最も重要であるとする施策

○「鉄道等の誘致」を最も重要であるとする人が他を大きく引き離して多い。

○3 番目までに重要と回答した政策としては、「鉄道等の誘致」が最も多く、次いで「都市を接続する公共交通」、「歩行環境の充実」となっている。



2. 来街者ヒアリングの結果概要

1) 来街者ヒアリング概要

(1) 実施概要

○実施期間
2005 年 9 月 18 日 (日)

○ヒアリング場所
県立あいかわ公園、半原・燃系組合前・半僧坊バス停、田代運動公園付近河川敷、八菅橋
付近河川敷、八菅神社駐車場

○ヒアリング方法
来街者に直接ヒアリング (1 対 1)

○回答者数

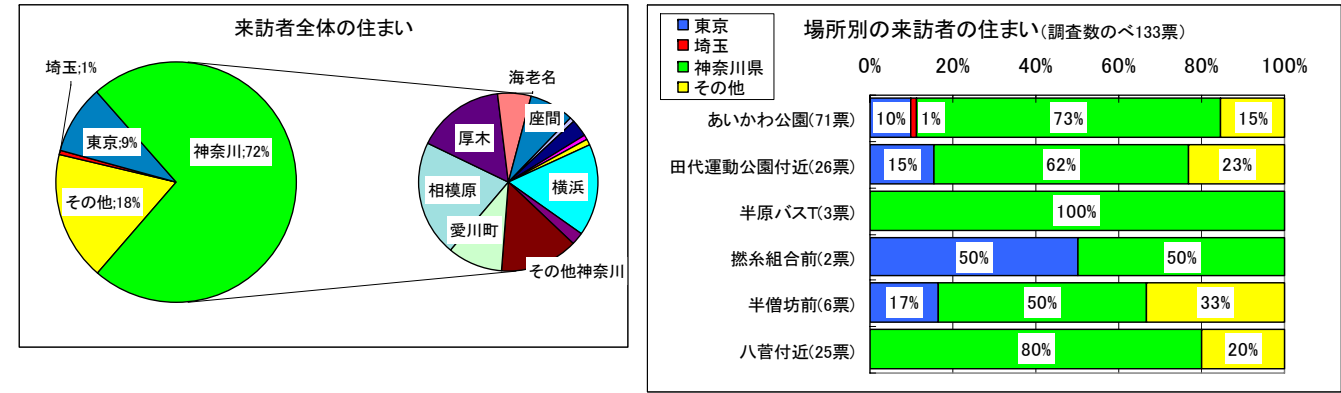
(2) 調査内容

- お住まい
- 今日の交通手段と経由地
- 同行者数
- 来訪回数・頻度
- 自動車を使う理由
- バスを使わない／使う理由
- バスについての改善要望
- 再来訪の意志

2) ヒアリング結果概要

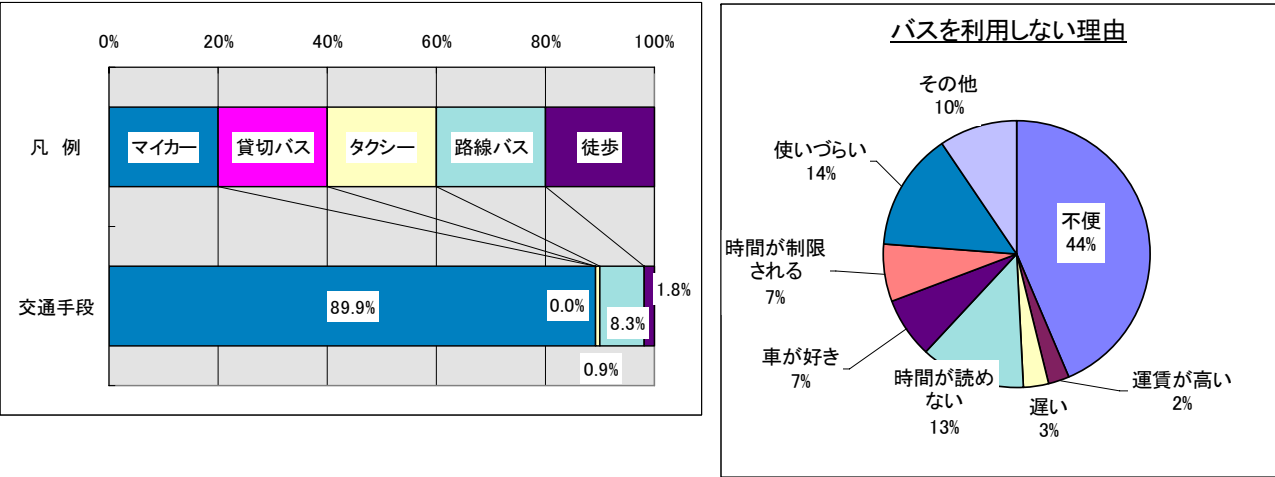
(1) 来訪者の住まい

○来訪者の 7 割は神奈川県で、東京方面も約 1 割。県内では厚木、相模原、横浜からが多い。
○あいかわ公園の来訪者は県内が 7 割、東京が 1 割、埼玉からも訪れている。



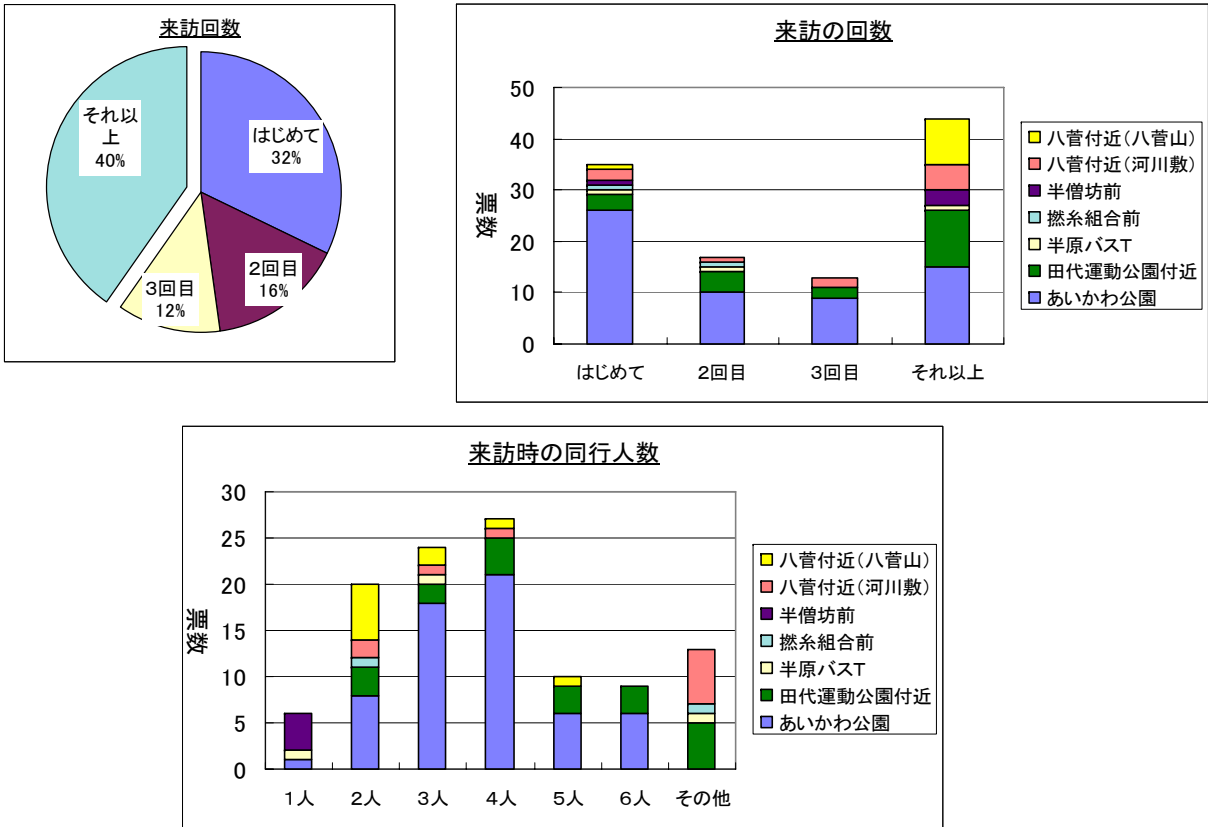
(2) 来訪者の交通手段とバスを利用しない理由

○来訪者の利用交通手段は約 9 割が自家用車。路線バス利用者は約 8%となっている。
○バスを利用しない理由としては「不便」、「使いづらい」、「時間が読めない」といった意見が多い。



(3) 来訪の回数・頻度

○はじめてと答えた人（グループ）が約 3 割だが、2 回目が 16%、3 回目が 12%、それ以上の回数が約 4 割あり、いわゆるリピーターが多い。
○来訪時の同行人数は 3～4 人が最も多いが、八菅の河川敷などでは 20 人ほどの大グループがバーベキューなどを楽しんでいる光景も見られた。



3. 地区別・団体別意見交換会の結果概要

1) 実施概要

- 町民アンケートでは把握できない町民の移動実態や移動環境に対する考えを把握するため、町内各地区の自治会および一般公募町民、移動制約者の代表的意見としての福祉関連団体関係者、産業拠点である内陸工業団地の企業を対象とし、意見交換会を実施した。
- 意見交換会では、計画策定趣旨、町内交通環境の概要、町民アンケートなどの調査結果を説明した後、意見交換を行った。地区別意見交換会、福祉関連団体意見交換会は、小人数毎のグループインタビュー形式とし、内陸工業団地意見交換会は、参加者全員による懇談会形式とした。

対 象	日 時	会 場	参加者			
			合計	高齢者 (老人クラブ)	主 婦 (婦人会)	公募を含む 一般町民
愛川地区	10月26日(水) 14:00～16:00	ラビンプラザ 会議室	21名	6名	6名	9名
中津地区	10月28日(金) 14:00～16:00	レディースプラザ 会議室	21名	8名	0名	13名
高峰地区	10月31日(月) 14:00～16:00	福祉センター 会議室	15名	5名	5名	5名
福祉関連団体	11月2日(水) 14:00～16:00	福祉センター 会議室	障害者：2名 家族に障害者：6名			
内陸工業団地	11月8日(火) 13:30～15:30	団地会館会議室	17企業：19名 内陸工業団地協同組合：1名 オブザーバー(厚木市)：2名			

- 地区別および福祉関連団体意見交換会では、主に以下のテーマにしたがって意見交換を行った。
 - 普段の外出について
 - ・ どこに、どの位の頻度で、どのような交通手段で出かけているか
 - ・ 移動にはどの位の時間がかかっているか
 - ・ なぜその交通手段なのか
 - ・ 移動に際し、困っていることや気が付いたことはあるか
 - ・ 行きたくても行けないところはあるか
 - 町内の循環バスについて
 - ・ 利用しているか、使い勝手はどうか
 - ・ ルートなど改善して欲しい点はあるか
 - ・ 運賃の有料化をどう考えるか
 - 町内外の交通環境について
 - ・ 危険な箇所や気になるところ
 - ・ 交通政策全体に対する意見
- 内陸工業団地意見交換会では、主に以下のテーマにしたがって意見交換を行った。
 - 通勤の実態について
 - 企業バスの運行実態について
 - 企業バスの共同運行について
 - 交通政策全体に対する意見

2) 実施状況

- 地区別意見交換会では小グループ毎に意見交換を行い、グループ毎に意見を発表して共有



- 福祉団体意見交換会の様子



- 内陸工業団地意見交換会は懇談会形式



3) 地区別・団体別意見交換会で出された意見

視 点	現 状	現状に対する住民の認識・課題	住民から出された対応策（提案）
交通環境全体について	○ 移動はマイカーが基本。現実的にほぼ一人に1台。 ○ 子供の高校入学などをきっかけに町を離れる人がある。 ○ 春日台地区など高齢化が進行している地区があり、高齢化問題が顕著になっている。 ○ 町内の就業者、高齢者などは町内での生活・移動に不便を感じていない。 【工業団地】 ○ 本厚木、海老名、橋本の各駅間および厚木市内、愛川町内を連絡する企業バスを人員計画や就業時間と調整しながら運行している。マイカー通勤が多く、駐車場はどれも満車。 ○ 橋本方面の企業バスは利用者も少なく廃止したいが路線バスがないので従業員がいる限り廃止できない。 ○ マイカー通勤を認めないと人材が集まらないような状況でも今以上の駐車場確保が出来ないため、交通環境の悪さで事業拡大が図れない実態がある。	□ マイカーを自由に利用できる人は現状にほとんど不満がない。 □ マイカーを利用できない人のこと、今後の社会（高齢化・過疎化）を考えるとマイカーに頼った生活の改善の必要性を感じている。 □ 交通環境が悪い中で、通勤通学の精神的・身体的・経済的負担が本人や家族にも大きく、町を離れる大きな要因となっている。 □ 通勤の不便さから子供世代が町を離れているほか、住宅購入などによる定住地の対象とし難いなどの理由があり、人口流入に繋がらない。 □ 以前とは異なり、娯楽や特別な買い物などを除けば、コピオなどの商業施設の立地により町内で生活できる環境が整った。 □ また、これら施設には、厚木市外縁部居住者が厚木市中心部に行かず（渋滞を嫌って）買い物に来るなど、新たな流動がみられる。 【工業団地】 □ 鉄道誘致が困難であるなら、それなりのビジョンを示してもらいたい。 □ 公共交通網が整備されればマイカー通勤に頼ることもなく事業計画も立てられる。 □ 交通や土地利用など政策の遅れが工業団地の振興を阻害している。 □ 製造業としての振興が図れないとさがみ縦貫道路供用後はロジスティックセンター化してしまう恐れがある。 □ 以前企業バスの共同運行（海老名駅から）を計画したが頓挫した経緯がある。	■ 愛川町で暮らし続けられる環境を整える必要がある。 ・ 産業振興（企業誘致）や土地利用などまちづくりと一体となった交通政策の推進 ・ 神奈川中央交通（株）も巻き込むような先手を打った戦略的な施策の展開 ・ 公共交通網の整備 ➢ バス路線網の見直し・充実 ➢ 鉄道やモノレールの誘致（鉄道の誘致は現実的には難しいと感じているが、町の希望として考えていきたい。モノレールなら安いのでは。） ➢ 共同企業バス運行（行政支援も含め実験的に取り組み） ・ さがみ縦貫道路の利活用
通勤・通学移動の視点から	○ 海老名駅、本厚木駅を経由して通勤通学する人がほとんど。 ➢ 本厚木への路線バスは時間が読めずに当てにならない。 ➢ 駅周辺に駐車場を借りている人もいる。 ➢ 都心（新宿）に出るには、橋本の方が早くて便利だが路線バスがないので利用できない。 ○ 相模川沿いの地区では橋本、相模原方面に出る人も多い。	□ 本厚木、海老名には1時間から1時間半かかるうえ、高額な交通費も負担となっている。 ➢ 半原から厚木に通学する高校生の1ヶ月の交通費は17,700円 ➢ 学力があっても通学時間などから志望校が制約されてしまう。 ➢ バスがなくなれば、深夜バスやタクシーの利用、家族が送迎 □ 橋本・相模原方面の路線バスは不十分で不便。	■ 通勤通学の精神的・身体的・経済的負担を軽減する必要がある。 ・ 企業バスの有効活用（学生だけでも混乗出来ないか） ・ バス路線網の充実が前提（路線バスの項目参照）だが、バス路線網の充実や鉄道の誘致が不可能ならば、海老名駅や本厚木駅周辺に町民専用の駐車場を整備 ・ 役場周辺などにパーク＆ライド用駐車場を整備
通院移動の視点から	○ 町内の中心的な医療機関は中津地区の春日台病院。 ➢ 家族の送迎で来院する人は多い。 ➢ タクシーで来院する人は多い。 ➢ 春日台地区では自主的な送迎サークル（通院以外も）が活動している。 ○ 北里大学病院や東海大学病院などへの通院や見舞いには送迎を含めほとんどが車で行っている。 ○ 福祉タクシー券の配布制度を知らなかった。	□ 病人、けが人など移動に制約がある人の利用が前提なのに、路線バスや町内循環バスは運行時間帯や停留所位置が不親切で使いにくい。 □ マイカーなら20～30分程度の距離を2時間近くかかってしまう。 □ 路線バスは不便なために障害者の通院通所には利用できずにほとんどが車となる。	■ 利用者の立場に立った使いやすい交通網を整備する必要がある。 ・ 路線バス、町内循環バスが連携してきめ細かいサービスを提供（路線バスの項目参照）
買い物・娯楽などのための移動の視点から	○ コピオなどの商業施設の立地により、日常の買い物は町内で済んでいる。 ○ 町内の買い物も車が中心。 ○ 娯楽や非日常的な買い物などでは海老名、本厚木周辺や横浜、都内などを中心に町外に出ている。 ➢ 本厚木、海老名駅周辺の駐車場までマイカーで行って電車で出かける人が多い。	□ 坂が多く、自転車での移動は辛い。特に中津川沿いなどの低い地区、半原・愛川地区では自転車利用に抵抗がある。 □ 中津地区では自転車利用の意向もあるが、歩道の狭さと凹凸、交通量の多さから危険性が指摘されている。 □ バス運賃が高いため、駅周辺の駐車場に停めた方が交通費が安くすむ（1日1,000円）上、帰りのバス時間に制約されないことを考えると、現在は駅までのマイカー利用は効率的な手段である。	■ 歩道や自転車道など基本的な道路機能の整備が必要である。 ・ 歩道の設置、歩道の拡幅、歩道の凹凸や障害物をなくす ・ 自転車走行空間の確保

視 点	現 状	現状に対する住民の認識・課題	住民から出された対応策（提案）
路線バスについて	○ 運行頻度の少なさ、運行時間帯の短さ、運賃の高さ、ルートのかめ細やかさなど、現状の路線バスには不満が多い。 ➤ 運行頻度や運行時間帯が限られているため、生活が制約されている。（勤め帰りに遊べない、空港など旅行に行きにくいなども含めて） ➤ 橋本方面へのバスがないなどの意見もあるが、特に半原地区で国道 412 号（上バス）と相模原愛川線（下バス）で運行頻度に差がありすぎて利用しにくいとの意見が多くみられた。 ○ バスの乗り方を知らない人も多い。 ○ 路線バスの廃止問題を初めて知った	☐ 不満はあるが、将来的なことも考えると路線バスは何としても維持すべきである。 ➤ 障害者の場合、1 人での徒歩移動に不安がある場合もあるので、バスのような交通機関は安心確保の意味でも必要。 ➤ 神奈川中央交通（株）が独占状態にあり、競争原理が働かないことが良くないのではないか。 ☐ 以前から車中心の生活であり、現実的に路線バスに興味関心がない人も多い。	■ バス路線は、町内循環バスと連携して整備拡充を戦略的に行う必要がある。 ・ 運行形態の改善 ➤ 半原地区では神奈中上荻野車庫などを乗り継ぎポイントとして半原地区内をかめ細かく循環するような形態で運行（町外までの町内循環バスも可とする） ➤ 本厚木、海老名、橋本、相模原方面への直行便の運行 ➤ 相模線を活用する上溝や原当麻方面への 新しいルート を開設

・ **夜間早朝便**の確保、特に夜間は町の手前で終了してしまう便の改善・ **通勤通学時間帯の増便**・ 高額な**運賃の改善**・ バス専用道（河川敷や橋りょう）による**高速化、定時性確保**・ バス停の**バスベイ設置**（渋滞緩和）

視 点	現 状	現状に対する住民の認識・課題	住民から出された対応策（提案）
歩行者や自転車の環境について	○ 町内の歩道は狭く、凹凸も多く、安心して歩けない。 ○ 自転車が安全に走ることが出来る空間がない。	□ 歩道の狭さや凹凸は、歩行に支障があるばかりでなく、これからはシニアカーの利用にも支障がある。 □ 通学の交通費を節約するために自転車通学をする学生も多いが、自転車は車道を走らざるを得ない状況で、自動車交通量が多くて危険。	■ 歩道や自転車道など基本的な道路機能の整備が必要である。 ・ユニバーサルデザインも考慮した歩道の整備 ・自転車道の整備。 ・観光的要素も含め、中津川沿いに自転車専用道を整備。
交通安全などについて	○ 住宅地内、農地内、工業団地内が抜け道に使われている。 ○ 渋滞が少ない分、スピードを出しすぎて危険な道路がある。 ➤ 水道みち（車も自転車も） ➤ 厚木愛川津久井線の三増地区 ➤ コピオ付近の交差点（信号を抜けるため） ○ 交通事故などの危険ポイント ➤ 相模原大磯線一本松付近 ➤ 八菅橋から竜福寺に抜ける町道（すれ違い不可） ➤ 桜台楠線の菅原小学校付近（乱横断） ➤ 桜台バス停（交差点に近接） ➤ 高峰小学校付近（歩道なし、暗い） ➤ 相模原愛川線の田代～馬渡（幅員狭小） ➤ 馬渡橋（相互通行不可） ➤ 三増地区いいだ歯科の交差点 ○ 工業団地内のローリング族による危険走行、納品や荷さばき待機路上駐車車両による交通事故の危険性、環境問題（アイドリング、ゴミ捨て）がある。 ○ 道路幅員が狭く緊急車両が通れない箇所がある。	□ 厚木市などに比べると全体的には交通量が少ないために、安全対策などが不十分な面がみられる。	■ 安全対策にも総合的に取り組む必要がある。 ・通学路や通学時間帯などを考慮した適切な交通規制の実施。 ・必要な信号の設置、適切な信号制御への改善、横断歩道の設置。 ・違法走行対策（路面の凹凸施工など）の実施。 ・街路灯などの適切な維持管理と整備。 ・違法駐車の適切な取り締まりの実施。 ・モラルやマナーなど啓発活動の推進。 ・緊急車両が通行できる適切な道路幅員の確保。
観光の視点から	○ 登山客やあいかわ公園来場者もかなりバスを利用している印象があるが、町内で消費（飲食や土産物など）している印象はない。	・ 町内の観光資源を生かせるような交通手段にはなっていない。 ・ バーベキューなどはバス交通には適していないレジャー形態である。	■ 観光資源の充実やPRの推進と交通機関確保の両立が必要。
その他	○ 町内には沿道の樹木が生い茂っている箇所が多いが十分に管理されていない。 ○ 工業団地内の街路樹も成長しすぎている。	□ 高木などが多い地区では住民による維持管理には限界がある。	■ 町による高所作業車購入など、適切な道路維持管理が行えるよう条件を整える。

4）内陸工業団地入居企業への事前アンケートの結果

(1) 実施概要

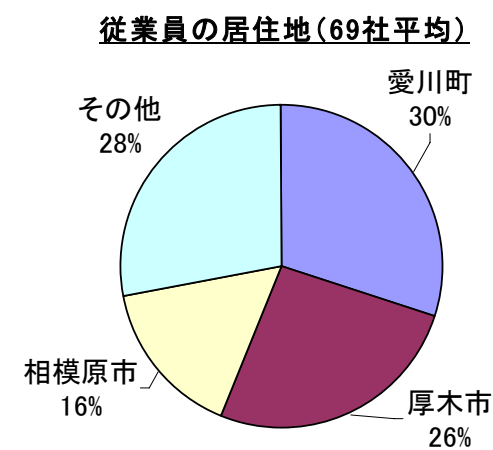
- 意見交換会への出席依頼に際し、通勤実態と企業バスの運行に関する簡単なアンケートを実施した。

○アンケートの配布回収状況
配布企業数 77 社、回答企業数 69 社、回収率は 89.6%

(2) アンケート結果

① 従業員の居住地について

- 従業員の居住地割合は愛川町と厚木市が約 3 割、相模原市が約 2 割となっている。

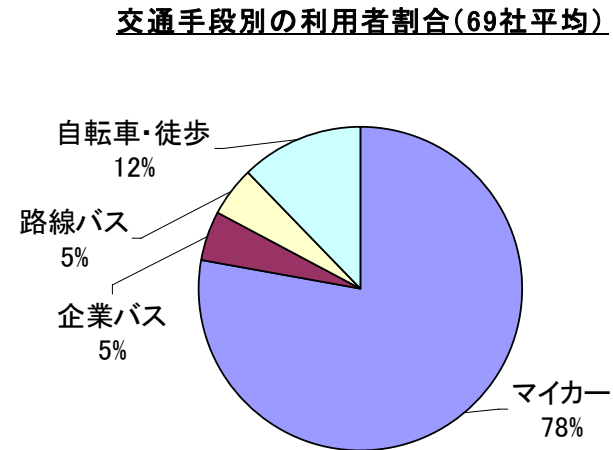


(69 社平均値、ただし、概略の割合で統計データではない)

② 通勤時の交通手段について

- 通勤時の交通手段としてマイカーを利用している人が圧倒的に多い。(69 社平均で約 8 割)

○ マイカー通勤者が 8 割以上いると答えた企業は全体の 6 割 (69 社中 40 社) を占めている。



(69 社平均値、ただし、概略の割合で統計データではない)

③ 企業バスの運行について

- 企業バスを運行している企業は 69 社中 12 社 (17%) であった。

○ 運行時間帯としては「朝・夕のみ」の運行をしている企業が多く、本数としては 1 日あたり 2,3 便の企業が多い。

○ アクセスする鉄道駅は、海老名駅が最も多く、次いで本厚木駅、橋本駅などとなっている。

○ また企業バスの運行を委託している企業は 5 社、自主運行している企業は 6 社であった。(1 社は廃止意向があり未回答)

○ 今後、バス運行を検討している企業はゼロで、現在運行中のものを廃止する考えのある企業もある。

企業バスの運行時間帯	
運行時間帯	実施企業数
朝・夕のみ運行	10 社
終日運行	1 社
不定期運行	1 社

企業バスが連絡する鉄道駅（重複するため企業数とは一致しない）

鉄道駅	実施企業数
海老名駅	7 社
本厚木駅	4 社
橋本駅	3 社
番田駅	2 社
淵野辺駅	2 社
相武台前駅	1 社

企業バスの今後の運行予定	
運行予定	企業数
検討している	0 社
検討していない	46 社
廃止の予定	1 社