

第2章 交通の現状

2-1 都市の特徴

(1) 位置・地勢

- 本市は神奈川県内のほぼ中央に位置し、東部は大和市、北部及び西部は海老名市、南部は藤沢市に接しており、横浜中心部へ約20km、東京中心部へ約40kmという位置にあります。
- 地形は緩やかに傾斜する丘陵地及び相模野台地上にあり、市内を北から南へ緩やかに流れる目久尻川、比留川、蓼川及び引地川の4河川による河岸段丘と平坦地によって形成されています。

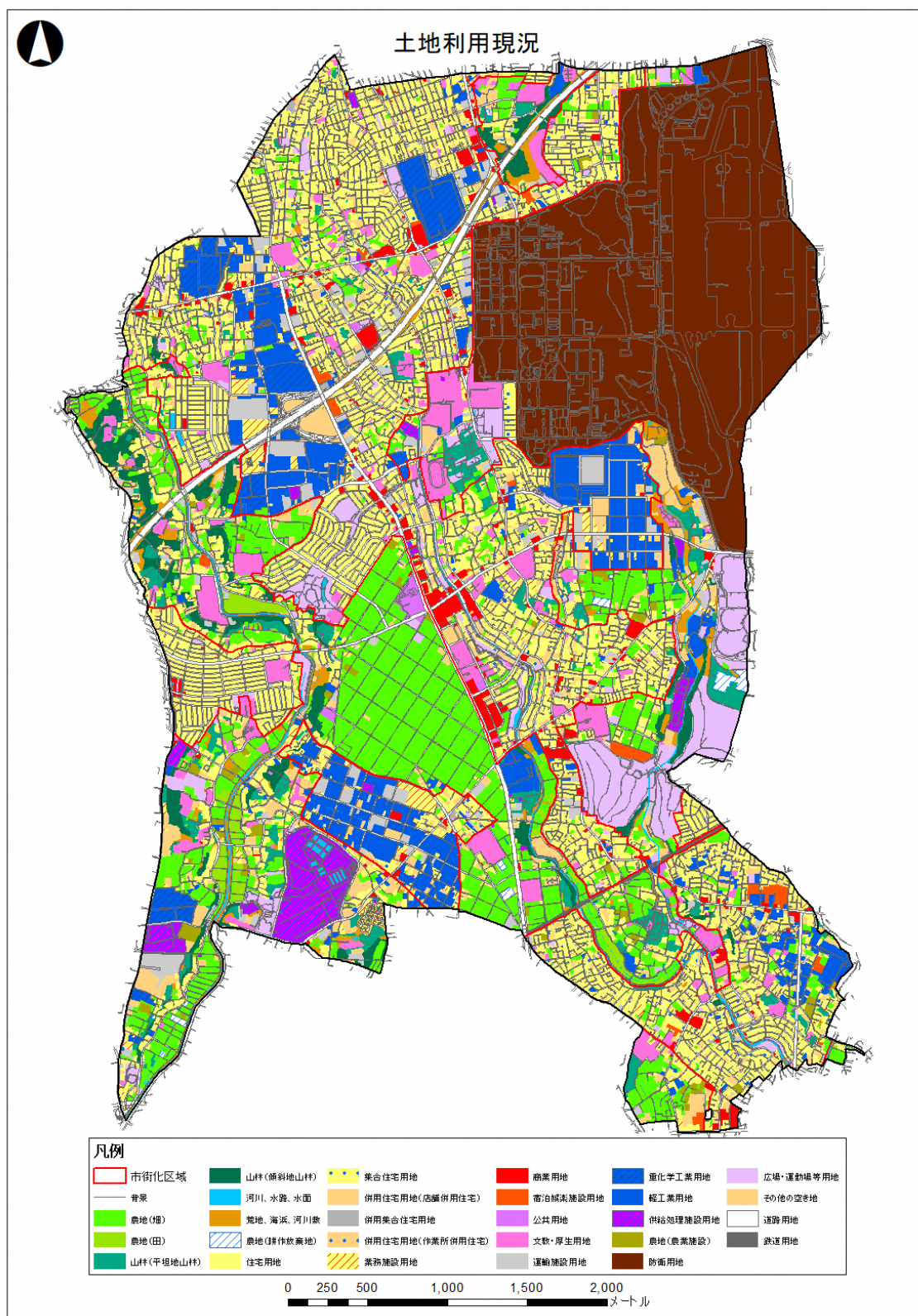


(出典)国土数値情報

図 広域的位置及び交通条件

土地利用

- 市内の土地利用は、住宅用地(約22%)が最も多く、次いで防衛用地(約17%)、農地(約13%)が多くを占めています。



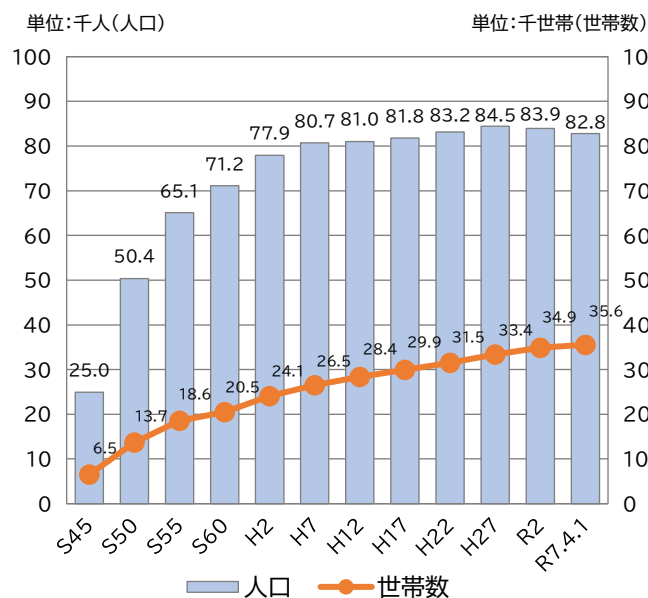
(出典)令和3年度都市計画基礎調査

図 土地利用現況

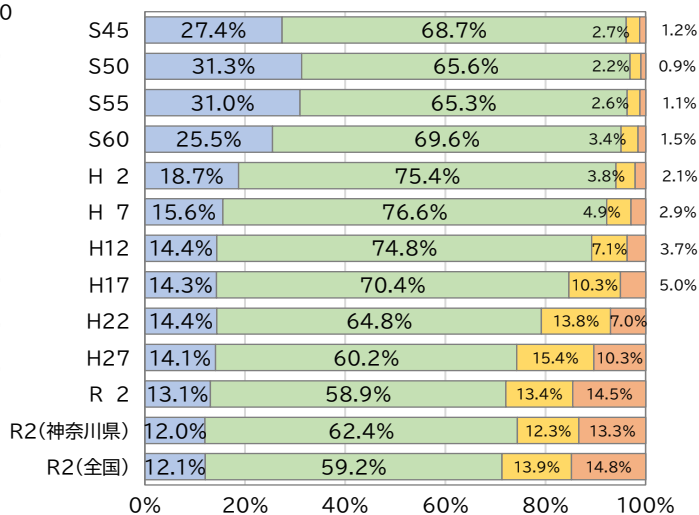
(2) 人口

① 人口・世帯数

- 本市の人口は、令和7年4月現在で約83千人となっており、平成27年をピークに若干の減少傾向になっています。
- 年齢別の人口は、15歳未満の割合は減少傾向にある一方で、65歳以上の割合は増加傾向にあります。



※令和7年は住民基本台帳 (出典)国勢調査
図 綾瀬市の人口・世帯数の推移



(出典)国勢調査
図 綾瀬市の年齢4区分別人口構成比の推移

- 地域別の人口として、令和2年時点で最も人口が多いのは寺尾地域の約19千人、最も少ないのは綾西地域の約7千人です。
- 綾西地域、綾南地域、寺尾地域では高齢化率が高い傾向にあります。

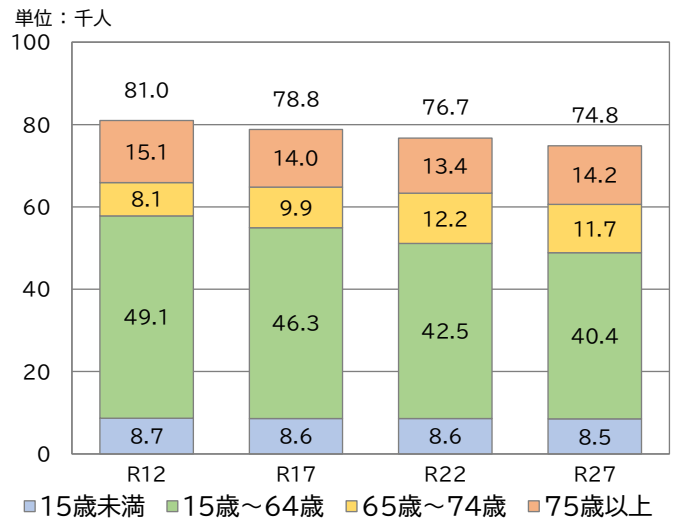
表 綾瀬市の地域別における年齢4区分別人口(単位:人)

	0～14歳	15～64歳	65歳以上	合計 (年齢不明除く)	高齢化率	参考	
						年齢不明	総計
中央	2,578	9,740	3,702	16,020	23.1%	199	16,219
綾北	1,448	7,219	3,168	11,835	26.8%	255	12,090
寺尾	2,311	11,077	5,668	19,056	29.7%	287	19,343
早園	1,809	7,341	3,101	12,251	25.3%	87	12,338
綾西	807	3,550	2,391	6,748	35.4%	53	6,801
綾南	1,899	9,708	5,156	16,763	30.8%	120	16,883
計(厚木基地除く)	10,852	48,635	23,186	82,673	28.0%	1,001	83,674
厚木基地	0	239	0	239	0.0%	0	239
合計	10,852	48,874	23,186	82,912	28.0%	1,001	83,913

(出典)令和2年国勢調査

② 将来人口

- 将来人口推計では、本市の人口は、令和12年(2030年)に約81千人、令和27年(2045年)には約75千人に減少する見込みです。
- 特に15～64歳の生産年齢人口の減少が顕著な傾向にあります。

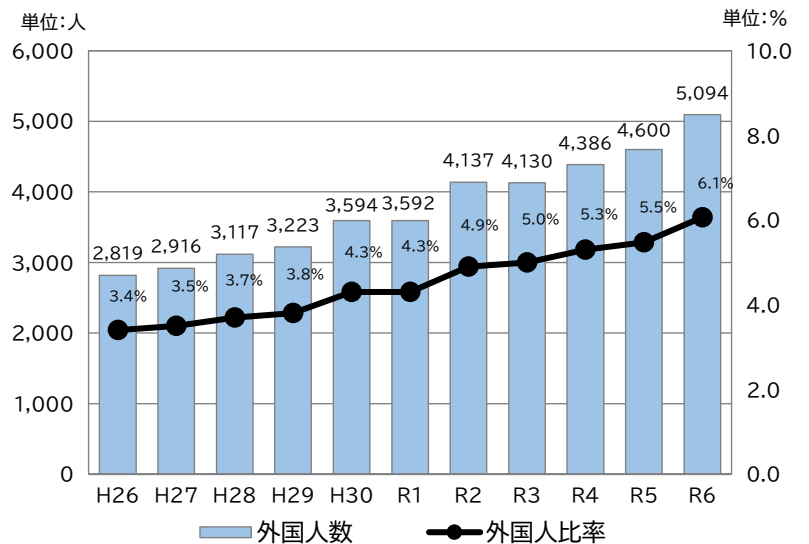


※R5年における将来推計結果
(出典)国立社会保障・人口問題研究所

図 綾瀬市における将来人口の推計値

③ 外国人居住者数

- 令和6年時点で約5千人と、人口の約6%程度を占めており、本市に居住する外国人の数は、年々増加傾向にあります。

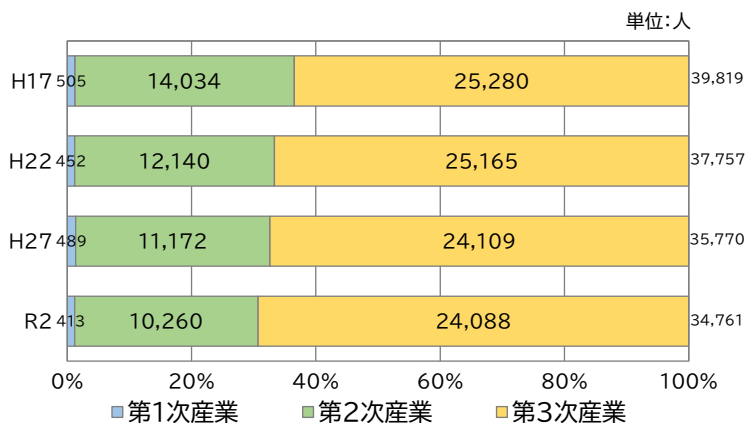


(出典)綾瀬市統計要覧

図 外国人数の推移

(3) 産業

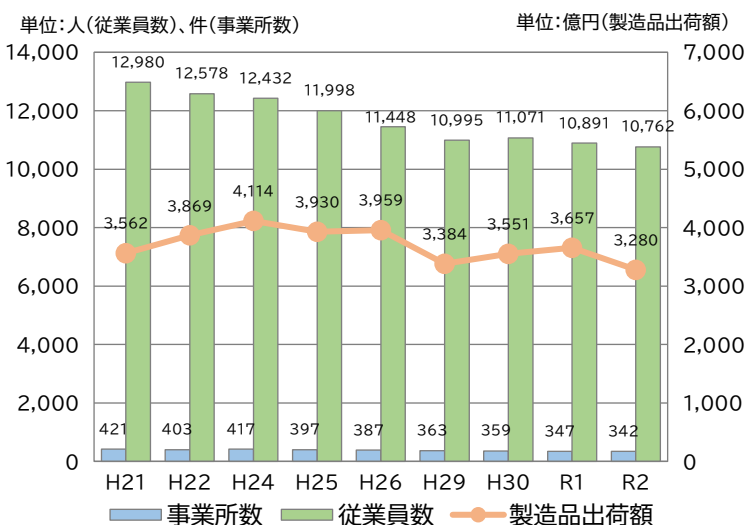
- 本市の就業人口は、令和2年時点で約35千人となっています。
- このうち農業、林業及び漁業などの第1次産業は約1%、鉱業、建設業及び製造業などの第2次産業は約30%、それ以外の第3次産業は約69%となっています。



(出典)国勢調査

図 綾瀬市の産業別就業人口構成比の推移

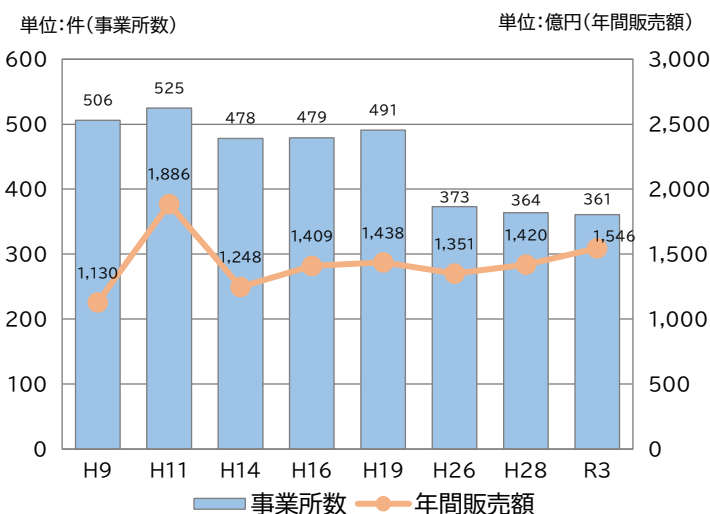
- 本市の工業は、令和2年時点で事業所数が342事業所、従業員数が約11千人、製造品出荷額が約3,280億円となっています。
- 平成21年からの推移では、事業所数や従業員数は減少傾向にあります。
- 令和3年に綾瀬スマートインターチェンジが開通し、交通アクセス性が向上したことから、今後は工業の発展が期待されます。



(出典)工業統計調査、経済センサス

図 綾瀬市における工業の推移

- 本市の商業は、令和3年時点で事業所数が361事業所、年間販売額が約1,546億円となっています。
- 平成9年からの推移では、事業所数は平成11年をピークに減少傾向に転じていますが、年間販売額はやや増加傾向にあります。
- 中心市街地の再編事業等により既存施設と新規施設の相乗効果による利便性や魅力の向上が期待されています。



(出典)経済センサス

図 綾瀬市における商業の推移

2-2 移動の特徴

「移動の特徴」を知る方法

- 移動の特徴を知るために、平成30年に東京都市圏交通計画協議会が実施した「東京都市圏パーソントリップ調査」のデータを用いて、本市に住む人・来訪する人が、どのような「目的」や「手段」で、どの程度の「移動量」があるかを整理しました。
- 「移動量」を表す単位として「トリップ」を用いています。「トリップ」とは、ある1人が、あるひとつの目的をもって、出発地から到着地まで移動することを言います。

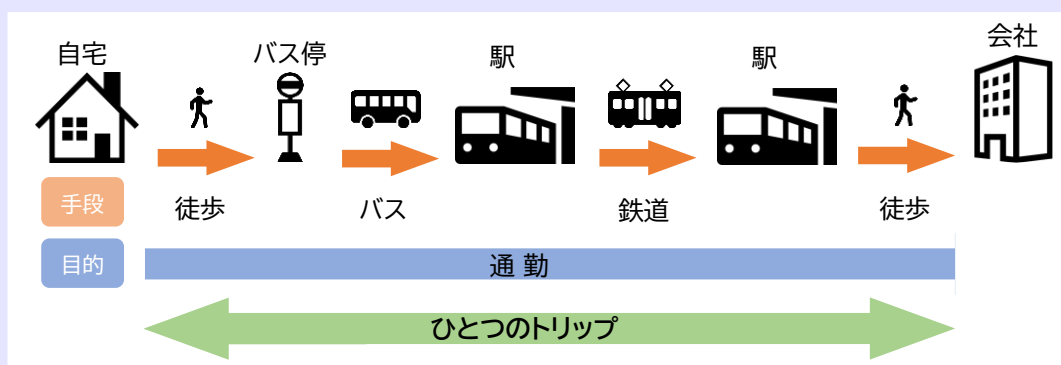


図 移動の単位「トリップ」の概念

(1) 目的別移動量

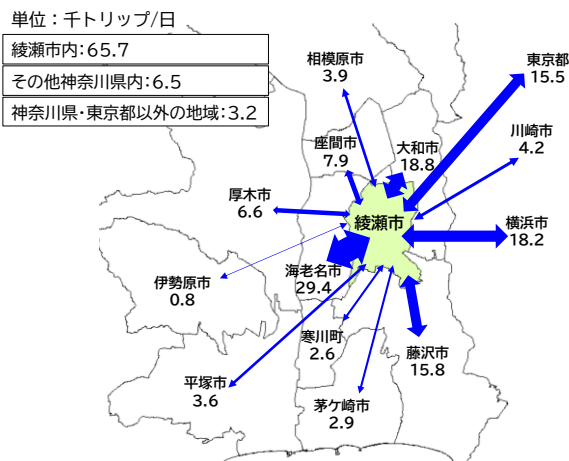
- 本市に関係する平日1日の総移動量は約20.6万トリップとなっています。
- 帰宅を除く移動の目的で最も多いのは、通勤の約4.5万トリップであり、うち約2.0万トリップは市内から市外に通勤し、約1.8万トリップは市外から市内に通勤しています。
- 次に多い目的は、私事(買物や通院等)の約4.3万トリップであり、市内で移動が完結する人が約1.9万トリップ、次いで市内から市外に向かう人が約1.6万トリップとなっています。
- 市内から市外への移動目的は、通勤と私事の割合が高く、市外から市内への移動では通勤の割合が高い傾向にあります。(帰宅を除く)

表 平日の目的別、目的地別移動量(単位:トリップ/日)

	綾瀬市内々	市内から市外への移動(発生量)	市外から市内への移動(集中量)	移動量合計
通勤	6,648	19,817	18,171	44,636
通学	8,370	5,792	2,026	16,188
私事	18,582	15,909	8,035	42,526
業務	1,216	3,991	3,558	8,765
帰宅	30,552	24,041	37,977	92,570
不明	284	304	304	892
計	65,652	69,854	70,071	205,577

(出典)平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

- 自治体間の移動量では、市内で移動が完結（内々移動）する人を除くと、海老名市との移動量が最も多く、次いで大和市、横浜市が多くなっています。



(出典)平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査
図 自治体間の移動量

(2) 外出率*1

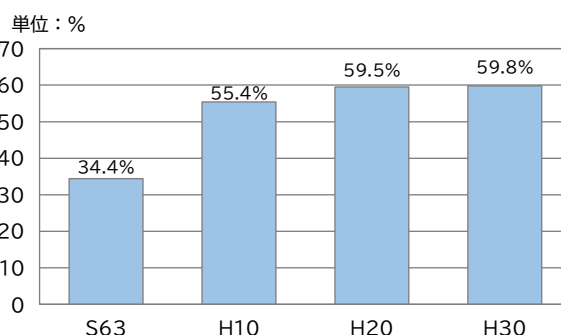
- 本市に住む人のうち約76%は、平日に何らかの目的で外出しています。
- 65歳以上の高齢者の外出率は約60%であり、神奈川県や東京圏全体と比べても、同様の水準となっています。

表 平日の外出人口・外出率

		居住人口*2 (単位:千人)	外出人口*2 (単位:千人)	外出率
綾瀬市	65歳以上	23.5	14.0	59.8%
	計	81.4	61.9	76.1%
神奈川県	65歳以上	2,338.9	1,386.1	59.3%
	計	8,859.8	6,777.6	76.5%
東京圏全体 (1都3県茨城南部)	65歳以上	9,716.1	5,708.0	58.7%
	計	36,896.8	28,265.8	76.6%

(出典)平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

- 65歳以上の高齢者の外出率は、昭和63年からの推移では、増加傾向にあります。



(出典)昭和63年～平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

図 綾瀬市における高齢者の外出率の推移

*1 外出率

居住人口に占める外出人口の割合のこと。

*2 パーソントリップ調査で用いる「居住人口」及び「外出人口」について

パーソントリップ調査は、5歳以上を対象とするサンプル調査によって実施されており、調査実施年の地域別の性別年齢別の居住人口、世帯人数別の居住人口、勤務先人口、通学先人口、自動車保有台数等を勘案して拡大推計している。

(3) 交通手段

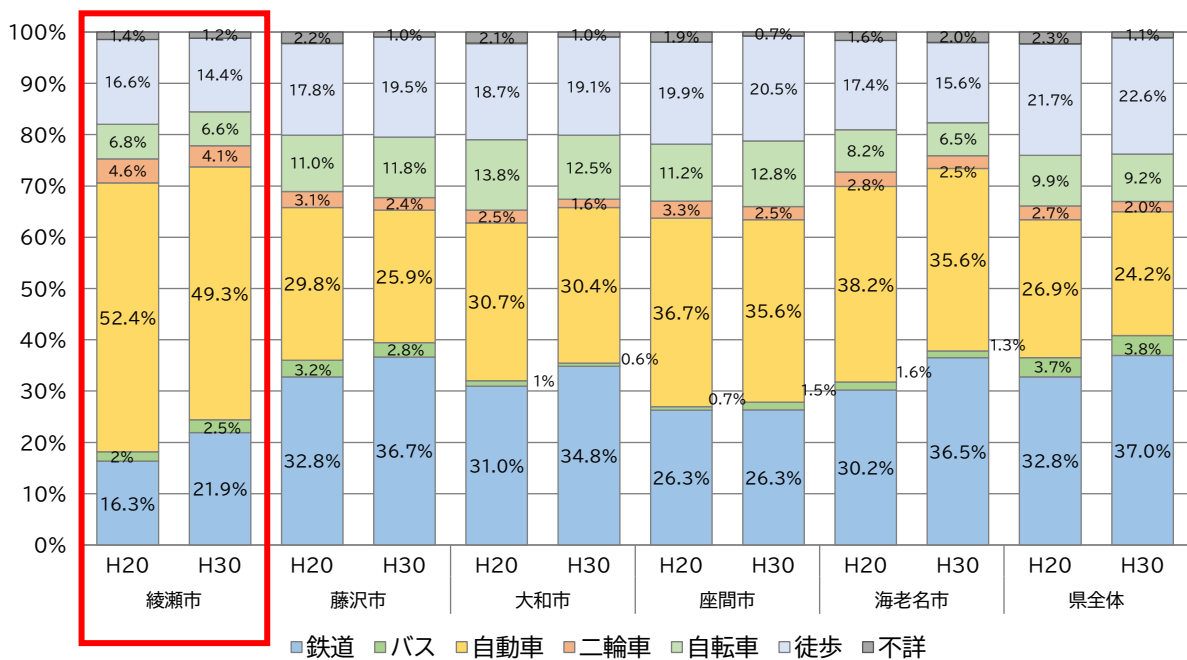
- 本市が発着地となる移動における代表的な交通手段の構成割合(代表・端末交通手段分担率)は、平成30年時点では、自動車が50.6%と最も多く、徒歩が26.0%、二輪(自転車・バイク)が13.8%、バスが9.6%となっています。
- 平成20年と平成30年を比較すると、バスの分担率が増加し、徒歩、二輪、自動車の分担率が減少しています。

表 綾瀬市 代表・端末交通手段分担率*4

	徒歩	自転車	バイク	バス	自動車	計
H20割合	26.5%	10.0%	5.8%	5.9%	51.8%	100%
H30割合	26.0%	9.0%	4.8%	9.6%	50.6%	100%

(出典)平成20年・平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

- 周辺の自治体と比べると、本市には鉄道駅がないことから、自動車で移動する人が多い傾向にあります。



(出典)平成20年・平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

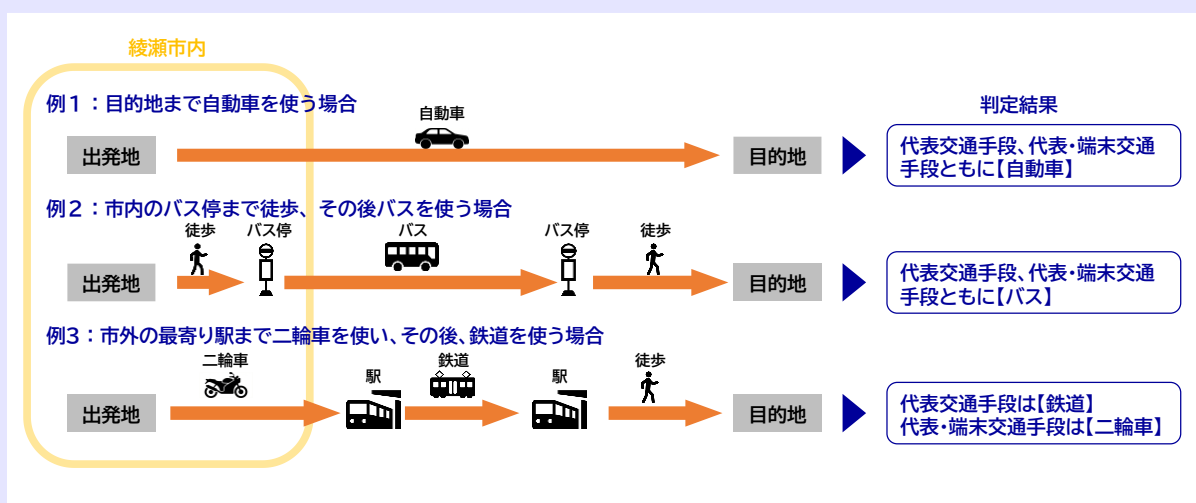
図 綾瀬市及び周辺自治体の代表交通手段分担率*3

*3 代表交通手段分担率

綾瀬市内々の移動及び綾瀬市から市外への移動、市外から綾瀬市への移動において、代表的な交通手段の利用割合のこと。例えば、綾瀬市に來訪する際に出発地周辺の駅までは鉄道を利用し、到着駅から綾瀬市内まではバスで移動した人の代表交通手段は「鉄道」になる。代表交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩である。

*4 代表・端末交通手段分担率

綾瀬市には鉄道駅が存在しないため、上記の代表交通手段分担率を集計すると、市内では鉄道以外の交通手段を利用していたにも関わらず、市外の最寄り駅に向かい鉄道を利用した場合には、鉄道利用者であるとして優先計上されてしまう。そのことから、市内で利用している交通手段を把握するために、鉄道利用者限定して、綾瀬市から市外の最寄り駅までの端末交通手段(バスや自動車など)の利用割合を算出した。例えば市外の最寄り駅までは二輪車を使い、その後、鉄道を利用した場合、代表交通手段は「鉄道」になるが、代表・端末交通手段は「二輪車」になる。代表・端末交通手段の優先順位は、バス、自動車、二輪車、徒歩である。(下記の例3を参照)



※上記は出発地が綾瀬市内の場合の例だが、目的地が綾瀬市内の場合も同様に、鉄道利用者が市内で利用した交通手段を代表・端末交通手段として集計。綾瀬市内々の移動のみである場合、代表交通手段及び代表・端末交通手段は同一となる。

図 代表交通手段、代表・端末交通手段の判定イメージ

2-3 公共交通の現状

(1) 路線バス・コミュニティバス

- 市内を走行する路線バスは、神奈川中央交通(株)、相鉄バス(株)が運行しています。

表 綾瀬市内にバス停を有する路線バスの系統一覧

神奈川中央交通(株)				相鉄バス(株)			
系統番号	起点	終点	経由	系統番号	起点	終点	経由
丘01	桜ヶ丘駅西口	綾瀬車庫	福田・大法寺	綾11	海老名駅東口	吉岡芝原	国分寺台第8
さ02	さがみ野駅	吉岡工業団地	綾瀬工業団地入口	綾11	海老名駅東口	国分寺台第12	国分寺台第8
さ03	さがみ野駅	吉岡工業団地	観音橋	綾12	海老名駅東口	綾瀬市役所	国分寺台第8
湘19	湘南台駅西口	綾瀬車庫	慶応大学・宮原	綾22	海老名駅東口	ハマキョウレックス	下浜田・国分寺台第8
湘20	湘南台駅西口	綾瀬車庫	笹久保	綾41	海老名駅東口	綾瀬車庫	小園団地
湘22	湘南台駅西口	吉岡工業団地	菖蒲沢団地・葛原	綾41	海老名駅東口	綾瀬市役所	小園団地・東名綾瀬
長22	長後駅西口	綾瀬市役所	落合・大法寺	綾43	海老名駅東口	綾瀬市役所	早川
長24	長後駅西口	さがみ野駅	寺尾・大塚本町	綾51	海老名駅東口	綾瀬市役所	釜田・観音橋
辻33	辻堂駅北口	綾瀬車庫	羽鳥山・駒寄・矢崎	綾51	海老名駅東口	綾瀬市役所	釜田
長33	長後駅西口	桜ヶ丘駅西口	大法寺・福田	綾52	海老名駅東口	相模大塚駅南口	富士塚・飛行場正門
長35	長後駅西口	綾瀬車庫	用田	綾53	海老名駅東口	綾瀬車庫	富士塚
長36	長後駅西口	吉岡工業団地	葛原	綾61	海老名駅東口	早川中央第3	早川中央第1・第2
長37	長後駅西口	綾瀬車庫	大法寺	綾62	海老名駅東口	早川中央第3	国分・日立相模前
長38	長後駅西口	綾瀬車庫	綾瀬市役所	綾62	海老名駅東口	早川中央第2	国分・早川中央第1
長39	長後駅西口	綾瀬車庫	市民文化センター前	綾72	大和駅	綾瀬車庫	飛行場正門
長43	長後駅西口	長坂上	上土棚団地前				
長45	上土棚団地前	長後駅西口	綾南会館				

(出典)各事業者ホームページ(令和7年9月時点)

- コミュニティバス「かわせみ」は綾瀬市役所を起点に5路線を展開しています。

表 コミュニティバスの各路線の詳細

号車	路線	1日あたりの便数 (単位:便)	運行距離(往復) (単位:Km)	運行開始日
1号車	市役所~かしわ台駅~市役所	9	15.45	平成17年11月1日
2号車	市役所~相模大塚駅	7	17.78	平成18年11月1日
3号車	市役所~上土棚団地~市役所	9	12.41	平成18年11月1日
4号車	市役所~長後駅西口	4	14.97	平成18年11月1日
5号車	市役所~高座屋内温水プール	3.5	16.48	平成18年11月1日

(出典)綾瀬市ホームページ

- 本市を走行する路線バスのうち、令和5年度では、最も輸送人員が多いのは神奈川中央交通(株)で、約12.8千人/日を輸送しています。次いで、相鉄バス(株)が約9.6千人/日、コミュニティバスは、約0.5千人/日を輸送しています。
- 平成29年度からの推移では輸送人員は減少傾向にあり、令和2年度には新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。

表 綾瀬市に路線を有するバスの輸送人員の推移(単位:人/日)

	神奈川中央交通(株)	相鉄バス(株)	綾瀬市 コミュニティバス	計
平成29年度	19,440	12,159	504	32,103
平成30年度	19,129	11,931	514	31,574
令和元年度	18,892	11,431	494	30,817
令和2年度	14,033	8,227	353	22,613
令和3年度	13,728	8,963	415	23,106
令和4年度	14,504	9,452	449	24,405
令和5年度	12,826	9,615	477	22,918

(出典)綾瀬市統計要覧

(2) 高速バス

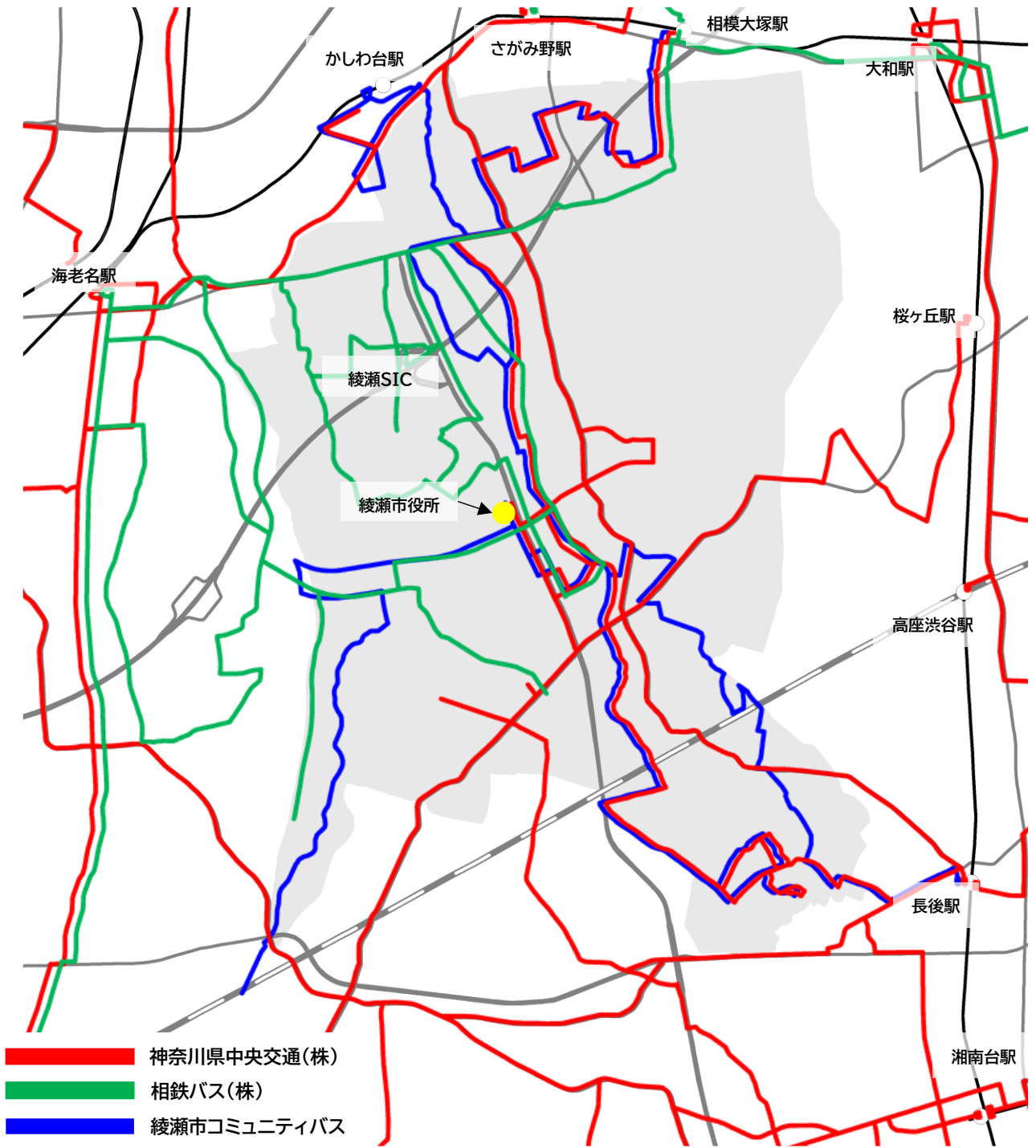
- 市内を発着する高速バスは、上りは横浜、東京方面、下りは河口湖、箱根方面のほか、大阪、名古屋、静岡等、東海エリアに向かう路線で構成されています。

表 綾瀬市内を発着する高速バス一覧(単位:便/日)

高速バス路線	平日		休日	
	下り	上り	下り	上り
横浜～河口湖	2	2	3	3
京都・大阪～東京:グラン昼	-	3	-	3
東京～京都・大阪:グラン昼	3	-	3	-
新宿～箱根桃源台	15	17	16	15
東京～静岡:東名	6	6	6	6
東京～大阪:青春昼特急	1	1	1	1
東京～浜松:東名	3	3	3	3
東京～名古屋:東名	7	7	7	7

※臨時便、連休の便を含む

(出典)各事業者ホームページ(令和7年9月時点)



(出典)国土数値情報 バスネットワーク(令和4年度)を基に作成

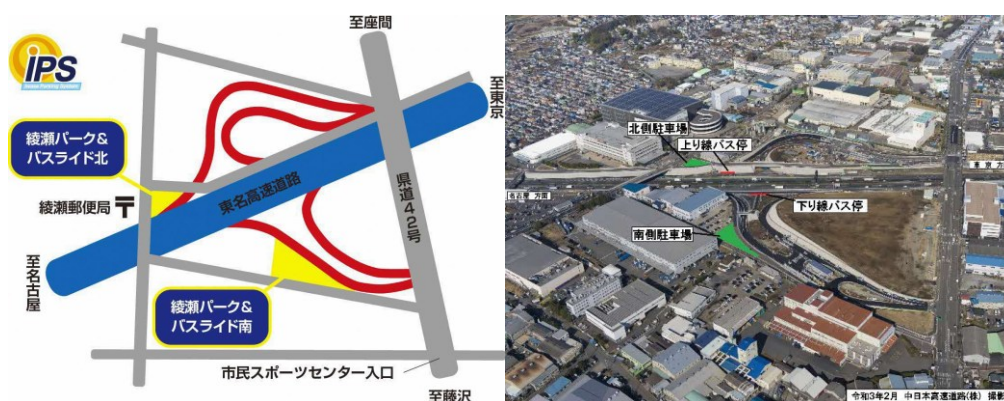
図 綾瀬市を走行するバスネットワーク

(3) パークアンドバスライド*5

- 東名綾瀬バス停の高速バスに乗り継ぐための有料時間貸駐車場・駐輪場「綾瀬パーク&バスライド北」、「綾瀬パーク&バスライド南」が令和3年に開設されました。

【駐車・駐輪台数】

- 北側(上り線) 自動車17台、自転車16台、バイク4台
- 南側(下り線) 自動車29台、自転車24台、バイク6台



(出典)左図:株式会社イワセ、右図:綾瀬市ホームページ

図 「綾瀬パーク&バスライド」の位置図と航空写真

(4) その他

- 一人で公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等の外出機会を提供するための福祉有償運送事業に対して補助を行っています。
- 市民の利便性向上や公共交通の補完、地域の活性化を目的として、シェアサイクル*6 実証実験を行っています。(令和7年時点)
- 運転免許を持たない高齢者など、移動手段の確保が困難な市民の外出を支援するため、AI デマンド型交通*7「あやモビ」の実証運行を行っています。(令和7年時点)

*5 パークアンドバスライド

郊外や都心周辺部にあるバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。

*6 シェアサイクル

自転車を複数の利用者と共有するサービスのこと。都市内に設置された複数のサイクルポートから利用することが可能。

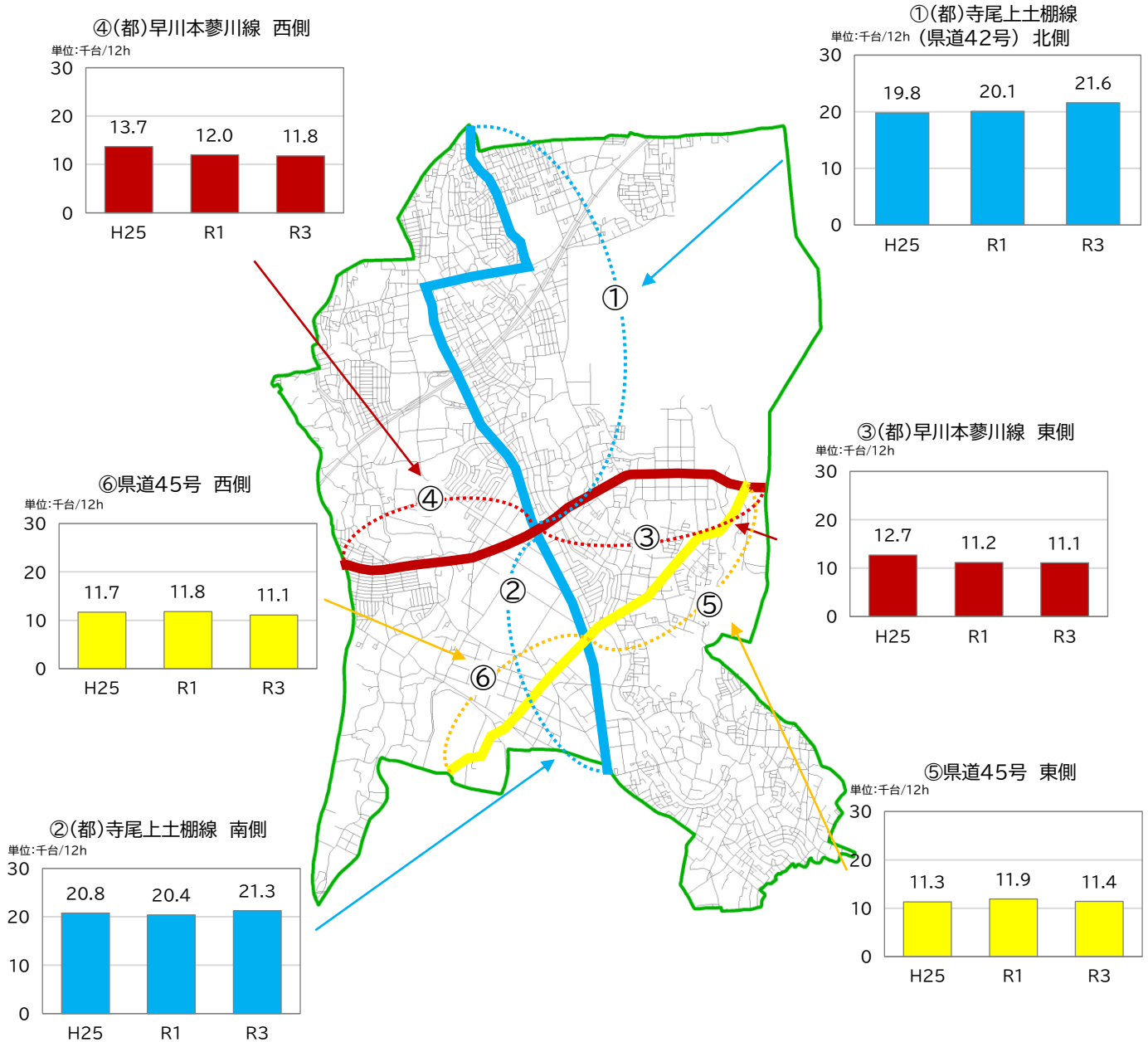
*7 AI デマンド型交通

決まった時刻表やルートがなく、AI を活用して利用者の需要に合わせて、リアルタイムで効率的なルートや配車時間を設定する乗合型の交通サービスのこと。

2-4 自動車交通の現状

(1) 幹線道路自動車交通量

- (都)*⁸ 寺尾上土棚線(県道42号)は約20千台/12h、(都)早川本蓼川線及び県道45号は、約10千台/12hで推移しています。
- 令和3年の綾瀬スマートインターチェンジの開通により、(都)寺尾上土棚線はやや増加傾向にありますが、主要な幹線道路では大幅な交通量の増加は見られません。



(出典) 幹線道路等交通量調査、道路交通センサス

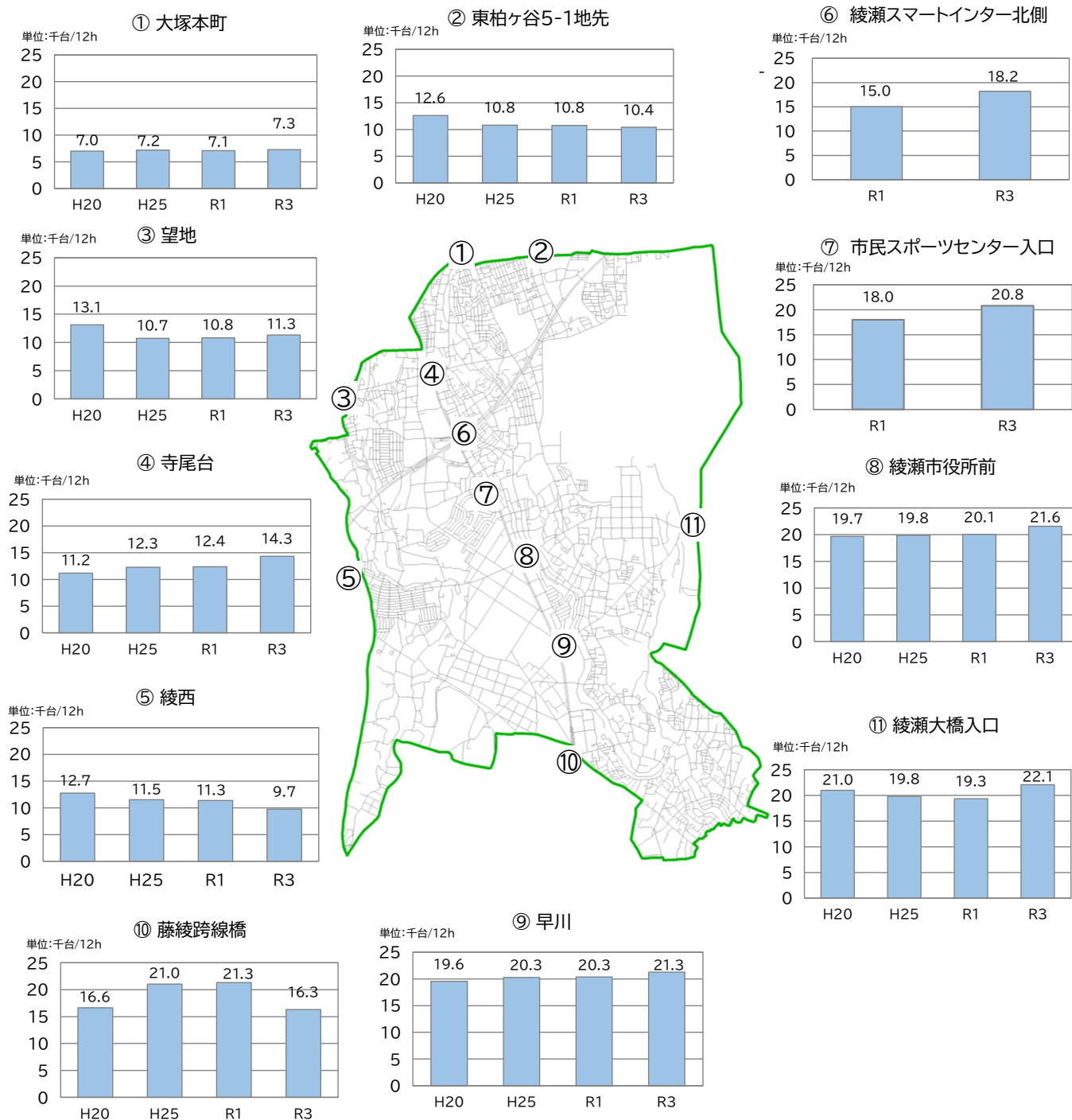
図 主な幹線道路の12時間自動車交通量(平日・上下計)

*8 (都)

都市計画道路の略式表記。都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動と良好な都市環境を確保するために、都市計画法に基づいて決められた道路のこと。

(2) 主要交差点における交通量

- 令和3年の綾瀬スマートインターチェンジの開通による大幅な交通量の増加は見られません。



※グラフの数字は、交差点の各断面交通量調査結果のうち自動車交通量の最も多い断面を代表値として記載
(出典)令和3年度幹線道路等交通量調査

図 主な交差点の12時間自動車交通量(平日・上下計)

(3) スマートインターチェンジの利用状況

- 綾瀬スマートインターチェンジは市民生活の利便性向上や地域経済の活性化、災害時における安全・安心の確保、既存インターチェンジ周辺の渋滞緩和を目的に、令和3年3月に供用開始しました。

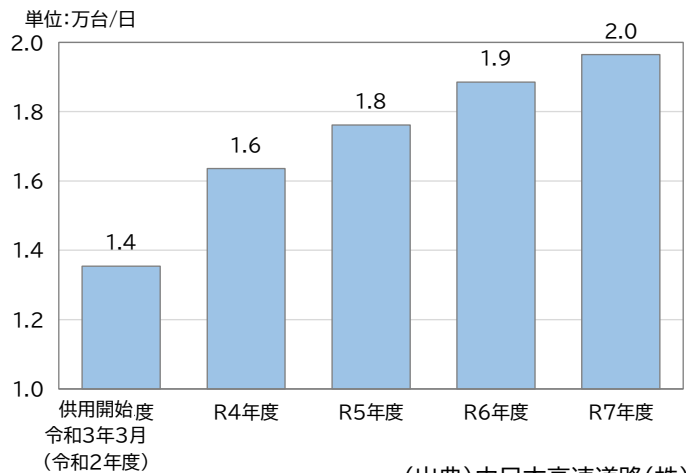


(出典)第9回 綾瀬スマートインターチェンジ地区協議会資料

図 綾瀬スマートインターチェンジの航空写真(令和4年2月撮影)

- 綾瀬スマートインターチェンジの利用台数をみると、供用を開始した令和2年度は約1.4万台/日でしたが、令和7年度は約2.0万台/日前後で推移しています。

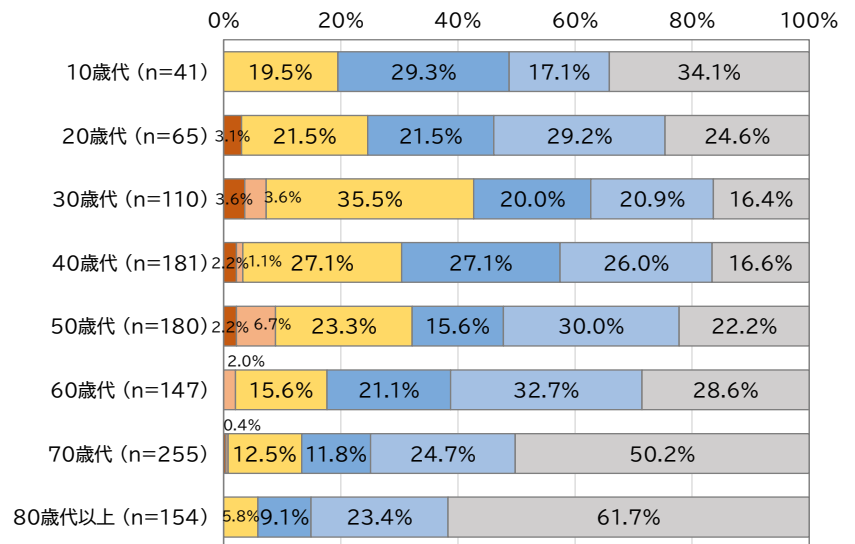
※令和7年度は4～7月の1日平均利用台数



(出典)中日本高速道路(株)

図 綾瀬スマートインターチェンジの利用台数

- 令和5年に実施した市民アンケートの結果(後述P.33)から、市民の綾瀬スマートインターチェンジの利用状況を年齢別にみると、20～50歳代の約2割を超える人が「月に数回」以上利用しています。



■ ほぼ毎日 ■ 週に数回 ■ 月に数回 ■ 半年に数回 ■ 年に数回 ■ 利用しない

(出典)「綾瀬市総合都市交通計画」改定に関するアンケート調査(令和5年7～8月実施)

図 市民のスマートインターチェンジの年齢別利用頻度