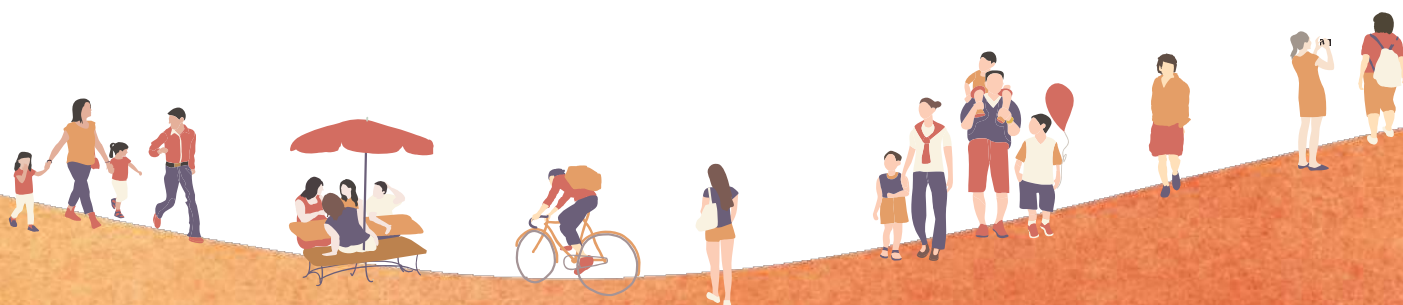


本厚木駅周辺 歩いて楽しい まちづくり推進計画

～ vision 2040 ～



目次

章の構成		ページ
第1章 はじめに		1
1 本厚木駅周辺を取り巻く状況	…	1
2 目的	…	9
3 目標年次	…	9
4 計画区域	…	10
第2章 まちのポテンシャル		13
1 土地利用	…	13
2 交通	…	19
3 その他	…	30
4 本厚木駅周辺の強みと弱み	…	33
第3章 目指すまちの姿		35
1 目指すまちの姿	…	35
2 まちづくりの方針	…	38
3 エリア別の目指すまちの姿	…	42
4 まちと相模川との関係	…	46
5 施策	…	47
第4章 重点プログラム		53
1 重点プログラム	…	53
第5章 計画の運用		75
1 計画運用の考え方	…	75
2 まちづくりの方針に応じた目標値	…	75
3 重点プログラムの短期・中期目標	…	76
4 評価体制	…	77
巻末資料		79
1 上位・関連計画における本厚木駅周辺の位置付け	…	79
2 策定経過	…	81

第 1 章 はじめに

1 本厚木駅周辺を取り巻く状況

本厚木駅周辺は、昭和30年に始まった本厚木駅前土地区画整理事業を皮切りに、連続立体交差化事業や市街地再開発事業等を経て、神奈川県県央都市圏域の広域拠点として現在の都市基盤が形成されています。

平成16年には、本厚木駅や厚木一番街を中心とした約20haを対象に、内閣府から都市再生緊急整備地域¹の指定を受けました。平成24年には、「中心市街地の全体構想」を策定し、本厚木駅周辺のまちづくりのテーマとして「歩いて楽しいまち」を掲げ、アミューあつぎの整備や本厚木駅南口地区市街地再開発事業などのハード事業と併せて、CHiKaフェス等の多彩なイベント開催や空店舗対策などのソフト事業にも取り組んできました。

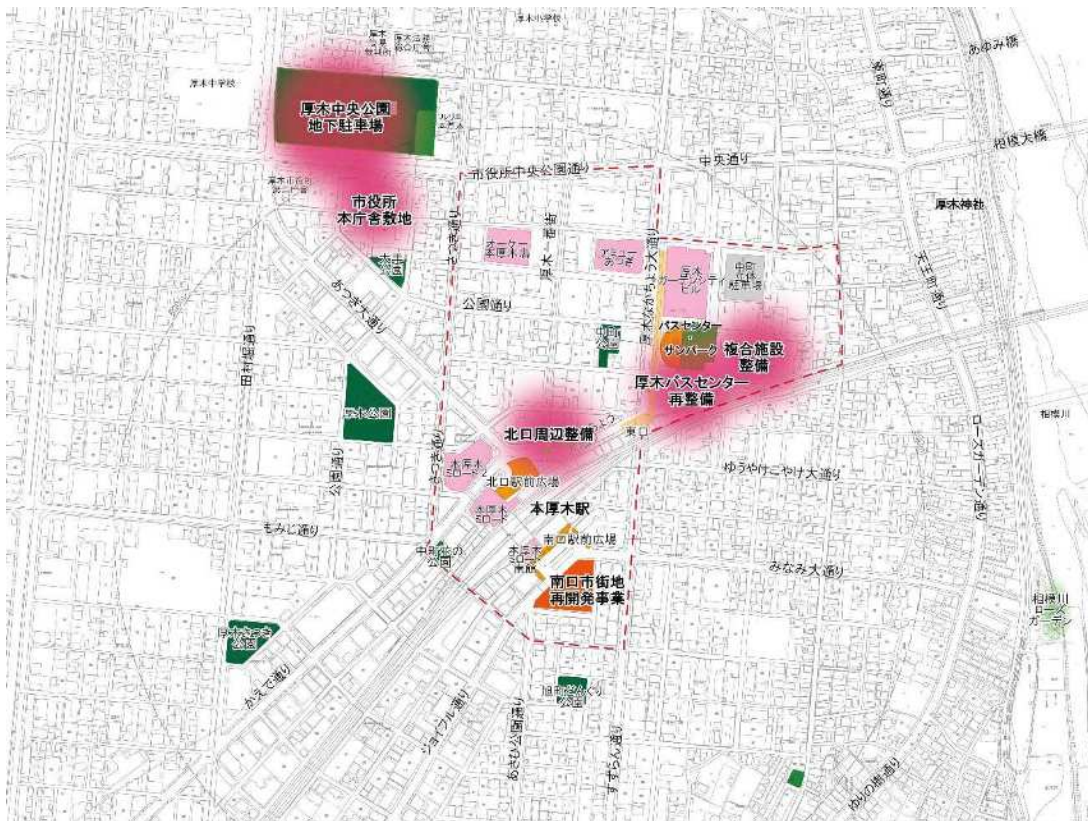
「中心市街地の全体構想」の策定から約10年が経過する中で、本厚木駅周辺を取り巻く状況は、次のように変化してきています。

¹ 都市再生特別措置法に基づき、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域。令和4年5月2日時点で51地域（約9,305ha）が指定。

(1) まちづくりの動向

官民一体で歩行者や自動車等の動線を見直し、本厚木駅周辺のにぎわいや魅力向上の連鎖を生み出す「歩きやすい・歩きたくなるネットワーク」を形成する好機を迎えています。

本厚木駅東口周辺では複合施設（図書館、（仮称）未来館、市庁舎等）の整備や厚木バスセンターの再整備、北口周辺では民間ビル更新と一体的な駅前広場の再整備、更には厚木中央公園の再整備などの検討が本格化しています。



--- 都市再生緊急整備地域

(2) ウォーカブル²なまちづくりの推進

全国各地で、官民一体による歩行者空間の創出やまちづくりの担い手が求められており、まちなかのにぎわいや魅力向上につながる空間の利活用を図る取組が活発化しています。

我が国では、人口減少や少子高齢社会の到来により、将来的な経済成長の停滞が懸念されていることから、技術革新や働き方の多様化に取り組み、生産性の向上や持続可能な地域経済の活性化を図ることが求められています。

これを受け、国土交通省では、令和2年9月に「居心地が良く歩きたくなる」まちなみの創出に向けて、民地や公共空間等の利活用を可能にするための制度（都市再生特別措置法等の一部を改正する法律等）を整え、この考え方に賛同する「ウォーカブル推進都市³」を募集しています。また、令和3年6月には、全国各地の取組からグランドレベルでウォーカブルな空間を形成するためのポイントを整理し、「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」を策定しています。

(参考)「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ



出典〔左図〕：都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 中間とりまとめ (R1 国土交通省)
〔右図〕：居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン (R3 国土交通省)

² まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組

³ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、国や他の地方公共団体とともにウォーカブルなまちづくりを推進する都市。令和4年8月31日時点で331団体が参加。厚木市は令和2年10月参加。

(3) ライフスタイルの多様化

まちなかでの活動は、“モノ”消費から“コト”消費や“トキ”消費へ移行しており、ライフスタイルの変化に対応した官民連携による「都市の特性」に応じた柔軟性のあるまちづくりが求められています。

ア デジタル化の進展

内閣府の都市再生有識者懇談会が取りまとめた「新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした今後の都市再生のあり方（令和3年6月）」によると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大でデジタル化が加速し、人々の働き方や住まい方等の変化が次のとおり指摘されています。

主な指摘

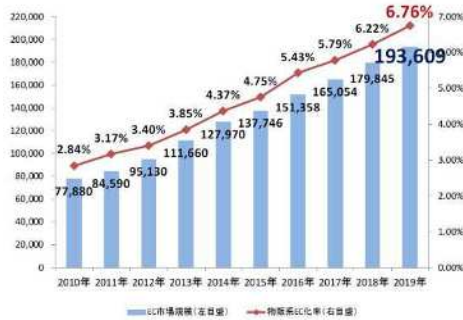
- 生活の質（QOL）の向上を求め、多様な「働き方」が広がる兆し
- 東京圏を中心に在宅勤務が増加し、広く、働きやすい環境を求め、東京圏郊外への移住ニーズが高まるなど、働く場所の選択肢の拡大
- オフィスのハイブリッド戦略⁴を採用する企業の増加
- 商業・遊興施設におけるEC（インターネットを介した商取引）化や手続・イベントのオンライン化の加速、対面サービスの縮小
- 実証実験等を通じたテクノロジーの進展やサービスの多様化による、道路や駐車場、交通結節点などの都市構造の変化

⁴ オフィスはコミュニケーションで価値を創造する場、自宅等は作業や考える場とする戦略

イ 消費行動

EC 市場は拡大の一途をたどっており、平成 31/令和元年の市場規模（企業と消費者間取引）は 19.3 兆円に到達しています。この内、約 52%を物販系（食料・衣類・雑貨等）、約 37%をサービス系（旅行、金融等）、約 11%をデジタル系（音楽・動画・ゲーム等）が占めています。

図表 1-2：BtoC・EC の市場規模および物販系 EC 化率の経年推移（単位：億円）

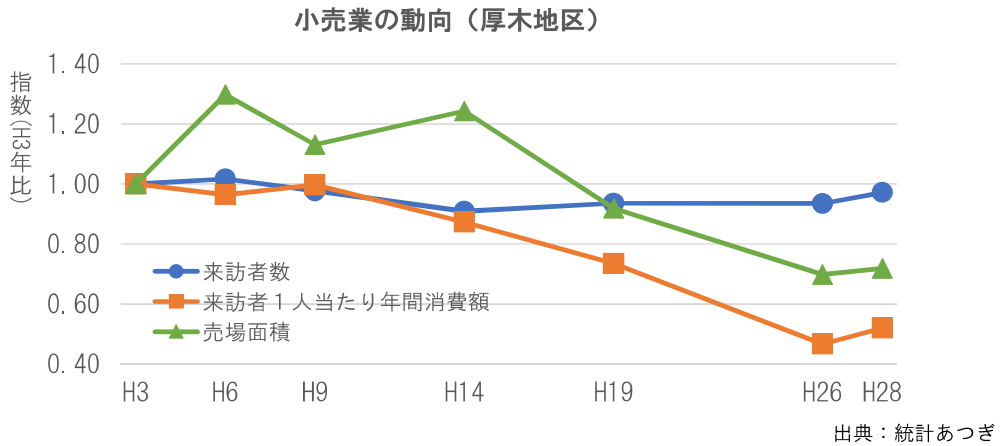


図表 1-1：BtoC・EC 市場規模および各分野の構成比率

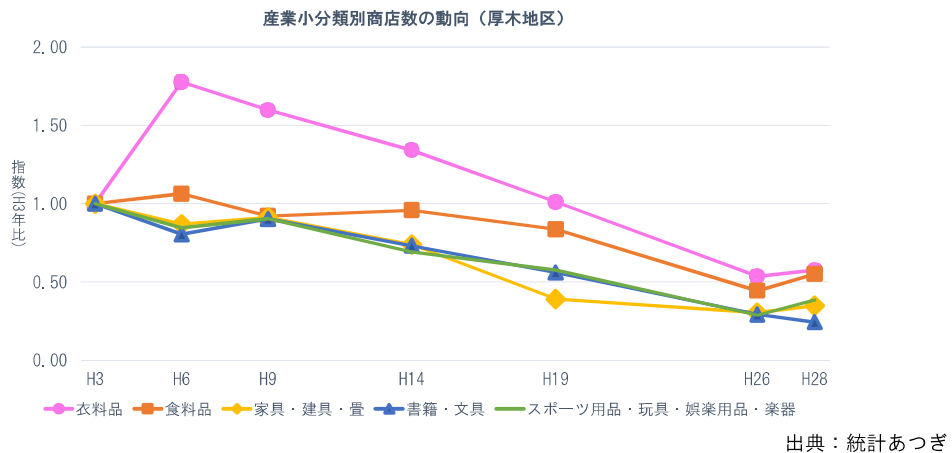
	2018年	2019年	伸び率
A. 物販系分野	9兆2,992億円 (EC化率 6.22%)	10兆515億円 (EC化率 6.76%)	8.09%
B. サービス系分野	6兆6,471億円	7兆1,672億円	7.82%
C. デジタル系分野	2兆382億円	2兆1,422億円	5.11%
総計	17兆9,845億円	19兆3,609億円	7.65%

出典：電子商取引に関する市場調査（R2 経済産業省）

厚木地区⁵における小売業⁶の動向を見ると、来訪者数⁷は横ばいで推移していますが、来訪者1人当たりの年間消費額⁸は平成14年から減少に転じ、平成28年には平成3年の半分程度となっています。売場面積は平成14年まで増加傾向にありましたが、同年に消費額が減少に転じたことで平成19年以降は減少しています。



厚木地区における産業小分類別商店数を見ると、いずれの業種も減少傾向にあります。日常生活に欠かせない食料品の商店数については、平成28年には平成3年の半分程度となっています。



⁵ 松枝、元町、東町、寿町、水引、厚木町、中町、栄町、田村町、幸町、泉町、厚木、旭町、吾妻町、南町

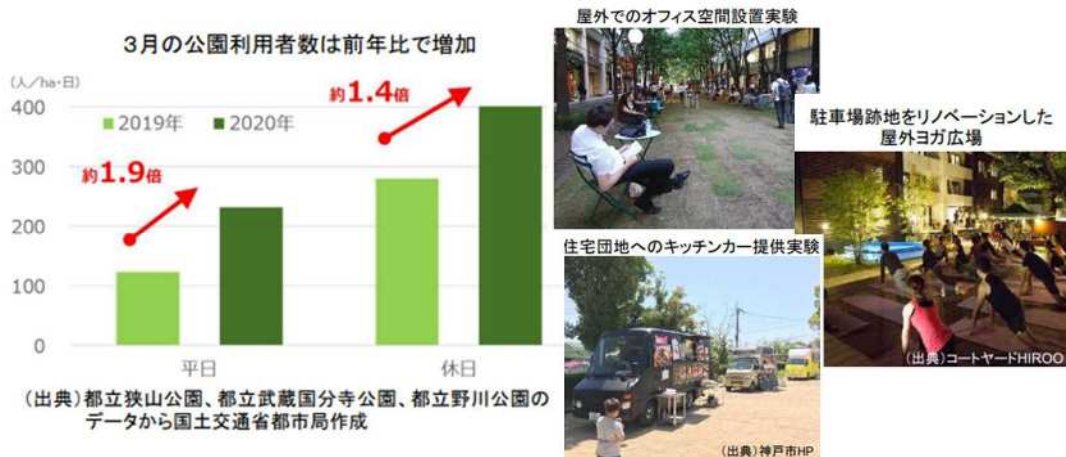
⁶ 一般消費者向けの商品を販売する業務を行う事業所

⁷ 本厚木駅の乗降客数を本厚木駅周辺への来訪者数とみなした。

⁸ 年間商品販売額 ÷ 年間来訪者数

ウ オープンスペースの価値向上

新型コロナウイルス感染症の感染拡大で、自宅近くで過ごす時間が増え、身近な緑やオープンスペースの重要性が再認識されました。こうした空間でのテレワークやフィットネス、オープンカフェなど多様な利用が広がっており、災害時の活用にも期待が高まっています。



出典：新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性 (R2 国土交通省)

厚木市民意識調査において、市民の皆様を対象に、「本厚木駅周辺で仕事・学校帰りや休みの日にしたいこと」をアンケート調査した結果、「買い物を楽しむ」や「おいしい料理を楽しむ」などの消費行動に関する活動を望む声に次いで、「知人・友人とおしゃべりをする」や「ゆっくり自分だけの時間を過ごす」、「公園などで緑を眺めリラックスする」など滞在・交流に関する活動を望む声が多い状況となっています。

滞在・交流に関する活動へのニーズを世代別に見ると、「知人・友人とおしゃべりをする」や「ゆっくり自分だけの時間を過ごす」は若い世代、「公園などで緑を眺めリラックスする」は高齢の世代が多く望んでいる傾向にあります。

問. 本厚木駅周辺で、仕事・学校帰りや休みの日にどのようなことをしたいですか。
(3つまで選んでください)

図11-5-1 仕事・学校帰りや休みの日に本厚木駅周辺でしたいこと

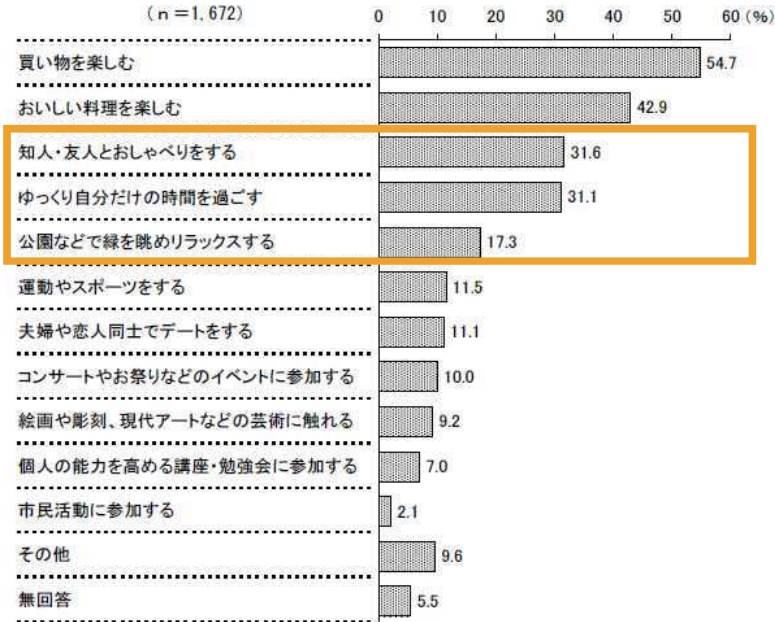


表11-5-1 仕事・学校帰りや休みの日に本厚木駅周辺でしたいこと—性別、年齢別

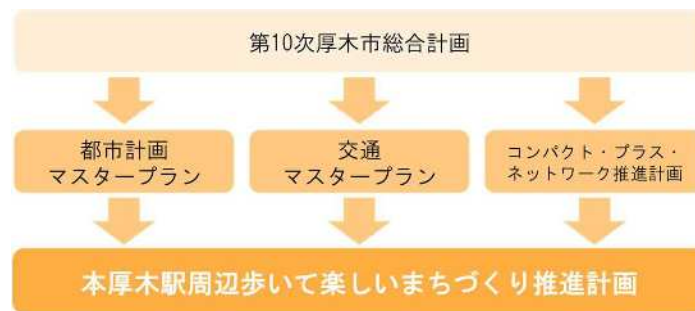
	n	(%)													
		買い物を楽しむ	おいしい料理を楽しむ	知人・友人とおしゃべりをする	ゆっくり自分だけの時間を過ごす	公園などで緑を眺めリラックスする	運動やスポーツをする	夫婦や恋人同士でデートをする	コンサートやお祭りなどのイベントに参加する	絵画や彫刻、現代アートなどの芸術に触れる	個人の能力を高める講座・勉強会に参加する	市民活動に参加する	その他	無回答	
全体	1,672	54.7	42.9	31.6	31.1	17.3	11.5	11.1	10.0	9.2	7.0	2.1	9.6	5.5	
性別	男性	752	44.8	41.9	21.1	34.3	19.1	15.4	12.6	10.0	7.7	5.6	2.7	13.3	5.9
	女性	887	63.5	44.2	40.6	28.4	15.9	8.1	9.6	10.1	10.1	8.1	1.7	6.4	5.1
年齢別	20歳未満	28	64.3	14.3	71.4	35.7	10.7	3.6	25.0	10.7	0.0	0.0	3.6	14.3	0.0
	20～29歳	153	55.6	37.9	43.1	37.3	11.8	14.4	20.3	12.4	4.6	2.6	1.3	3.3	1.3
	30～39歳	192	55.7	53.1	25.5	36.5	15.1	12.0	22.9	9.4	5.2	5.2	0.0	7.3	2.1
	40～49歳	277	65.3	53.8	32.1	33.6	13.7	11.9	14.1	10.1	7.9	5.1	2.5	7.2	1.4
	50～59歳	280	60.0	49.3	30.0	31.4	16.4	13.6	13.2	10.7	7.9	6.1	2.1	10.0	1.8
	60～69歳	267	56.9	39.7	33.3	28.1	17.2	10.5	4.9	7.5	13.1	10.5	1.9	12.4	4.9
	70～79歳	320	47.8	34.4	27.8	28.4	23.4	12.2	3.4	10.6	13.4	10.6	2.8	10.9	9.7
80歳以上	148	33.1	33.1	26.4	23.0	23.0	4.7	2.0	10.1	9.5	6.8	3.4	14.2	20.9	

出典：厚木市民意識調査 (R3)

2 目的

こうした本厚木駅周辺を取り巻く状況を踏まえ、官民一体で、本厚木駅周辺をより居心地が良く、歩いて楽しいまちへと転換し、本市の中心地としてのにぎわいや魅力、更にはエリア価値の向上を図るため、本計画を策定します。

なお、都市計画マスタープラン等では、本市の将来都市構造として、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⁹を図り、令和 22 年を目標年次に、本厚木駅周辺において、「居心地が良く、歩きたくなるまちなか¹⁰」の実現を目指しています。本計画は、都市計画マスタープランにおける本厚木駅周辺のまちづくりの方針を補完するものとなります。



3 目標年次

上位計画である都市計画マスタープラン、交通マスタープラン等の取組と整合性を図りながら、本厚木駅周辺のまちづくりを推進するため、本計画の目標年次は、これらと同様に令和 22 年とします。

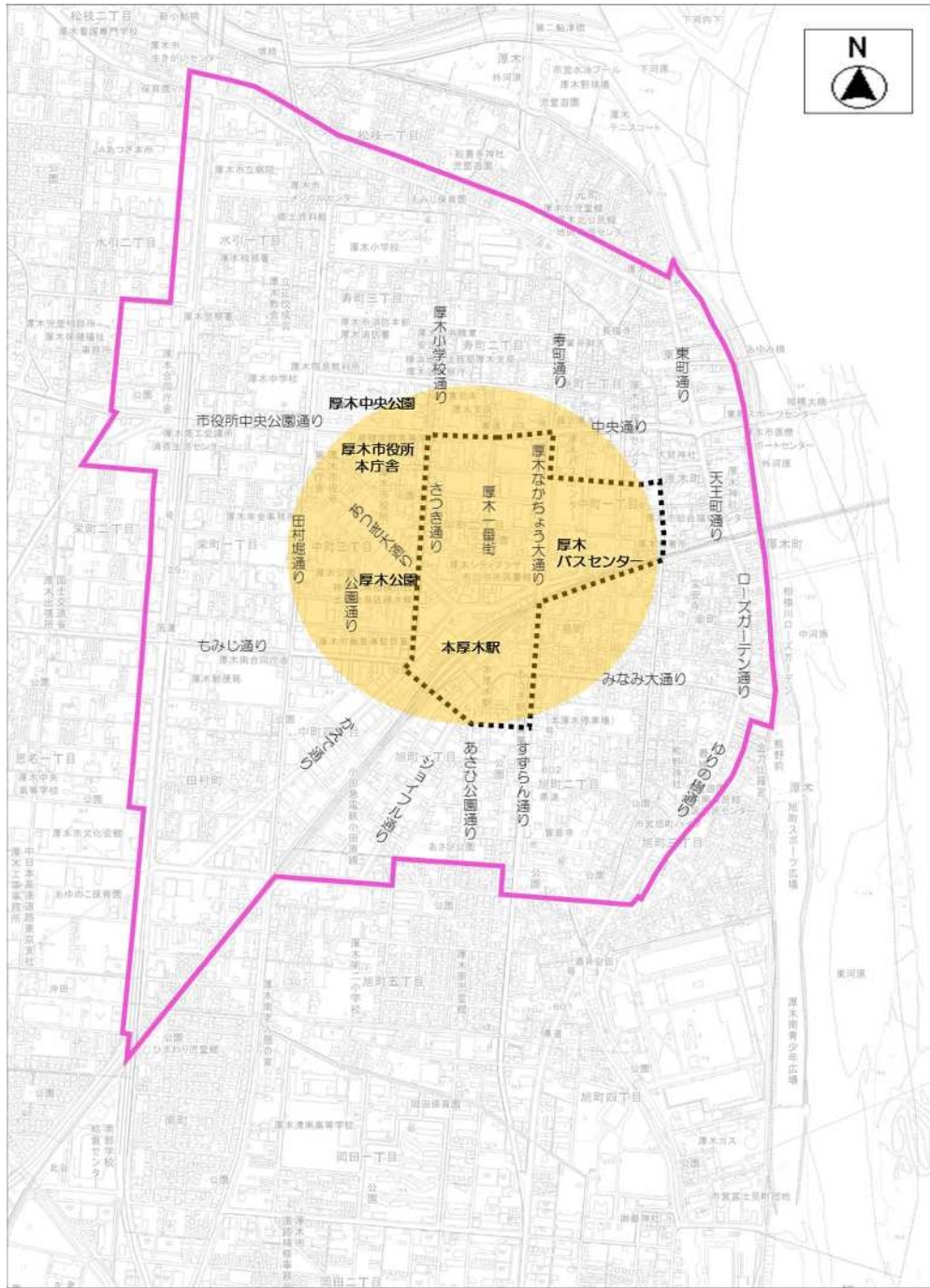
まちづくりには、柔軟性と即応性が重要であるため、社会情勢の変化や重点プログラムの進捗状況、上位計画の改定などにより本計画に影響が生じる場合は、本計画の見直しを行うものとします。

⁹ 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、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都市を目指すもの（コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画 P31 から引用）

¹⁰ 本厚木駅周辺の中心市街地では、市民や事業者等との協働によって道路や公園などの公共空間の新たな有効活用が進みます。そして、店先でのオープンカフェやゆっくり憩える公園が整備されるなど、居心地が良く、歩きたくなる中心市街地として新たなにぎわいを見せています。（都市計画マスタープラン P37 から引用）

4 計画区域

本計画の対象区域は、まちづくりの検討が本格化している本厚木駅や厚木バスセンター、厚木中央公園などを含む次の約40haとします。



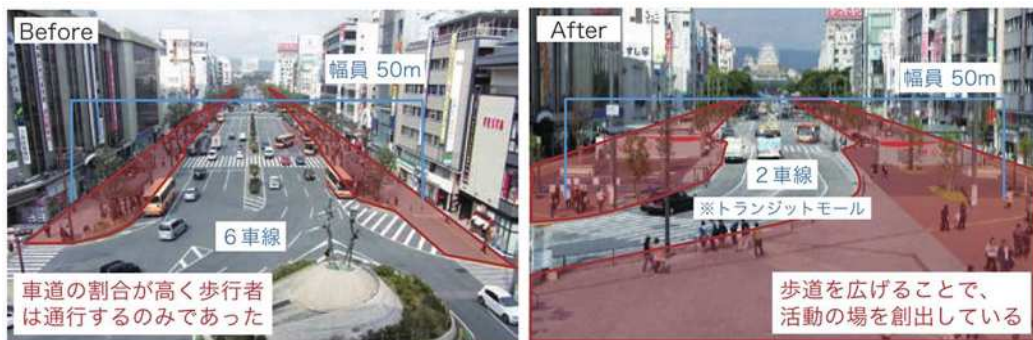
計画区域
 都市機能誘導区域
 都市再生緊急整備地域

COLUMN 車中心から歩行者中心へ

世界の多くの都市では、まちなかを車中心から歩行者中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げることができる場へと転換する取組が進められています。日本国内でも官民が連携して、居心地が良く、歩きたくなるまちなかの形成を推進する都市が増加しています。

兵庫県姫路市（平成18～27年）

環状道路や駐輪場の整備を進め、商業・業務の中心的役割を担う JR 姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通り（幅員 50m）を 6 車線から 2 車線に削減し、トランジットモール¹¹化しています。



引用：ストリートデザインガイドライン ver2 (R3 国土交通省)

広島県福山市（平成23～28年）

商店街が中心となり JR 福山駅近くの通り（幅員 8m）にある老朽化したアーケードの屋根を撤去し、既存の柱をいかしてステンレスワイヤーを架け渡し、公園的なみちへ生まれ変わりました。四季を感じられるまち並みを将来に渡って守るため、商店街が植栽の維持管理を行っています。



引用：土木学会デザイン賞 HP「福山市本通・船町商店街アーケード改修プロジェクト」

¹¹ 都心部の商業地等において、歩行者の安全性の向上や買い物がしやすい空間を確保するため、自動車の通行を排除し、歩行者と公共交通が優先して通行できる空間

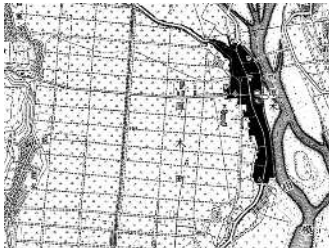
第 2 章 まちのポテンシャル

1 土地利用

(1) まちづくりの変遷

時代とともに、人や物が行き交う拠点は、相模川周辺から本厚木駅周辺へと転換してきています。

幕末～大正 人・物が行き交う「小江戸」として発展



〔主な出来事〕

- ・ 愛甲郡役所設置(明治 11 年)
- ・ 相模橋の開通で、渡船場(厚木の渡し)廃止(明治 41 年)
- ・ 繭糸取引所設立(大正 11 年)

昭和初期～中期 小田急小田原線開通による基盤整備の始まり



〔主な出来事〕

- ・ 相模厚木駅設置(昭和 2 年)
- ・ 第 1 回船まつり(昭和 22 年)
- ・ 町村合併で厚木市誕生(昭和 30 年)
- ・ 相模大橋開通(昭和 30 年)
- ・ 本厚木駅駅前土地区画整理事業(昭和 30～35 年)

昭和中期～平成初期 現在の都市基盤形成



〔主な出来事〕

- ・ 都市計画の線引き(昭和 45 年)
- ・ 本厚木駅南部土地区画整理事業(昭和 40～56 年)
- ・ 本厚木駅高架事業(昭和 52 年)
- ・ 市街地再開発事業(昭和 56 年～)
- ・ 厚木中央公園全面オープン(平成 9 年)

平成中期～現在 歩いて楽しいまちづくり



〔主な出来事〕

- ・ 都市再生緊急整備地域指定(平成 16 年)
- ・ 無電柱化推進(平成 18 年～)
- ・ アミューあつぎオープン(平成 26 年)
- ・ 本厚木駅南口地区市街地再開発事業(令和 3 年)
- ・ 商店街や小田急電鉄等がジャズナイト、ハロウィーン等のイベント開催

※本資料内の地図は、時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」((C)谷 謙二)により作成したものです。

(2) 地形

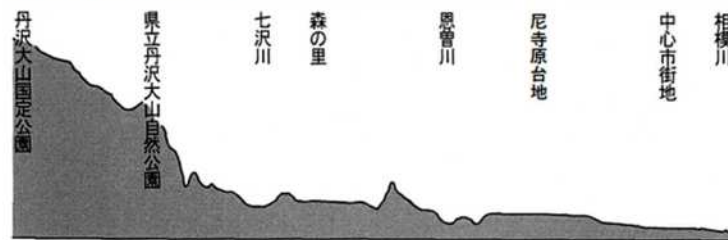
北西に丹沢山地、東に相模川が位置し、本厚木駅を中心とした扇状の地形が広がっています。

■ 3D表示で見た厚木市主要部の地形



出典：地理院地図3D（国土地理院HP）に地名等を加筆 ※高さ方向を強調しています。

変化に富んだ本市の地形



大山の風景



相模川の風景

出典：都市計画マスタープラン（R3）

(3) 土地利用

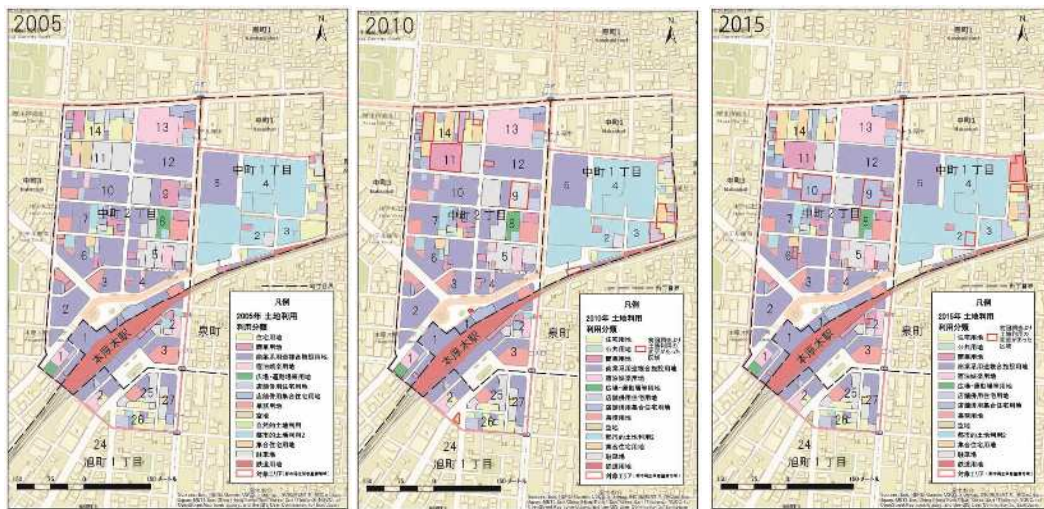
本厚木駅や複合施設整備予定地、現本庁舎敷地の周辺を中心に、大規模商業施設や駅前広場、都市公園などの都市機能が集積しています。



----- 都市再生緊急整備地域

(4) 都市再生緊急整備地域¹²内の土地利用

- 都市再生緊急整備地域内では、戸建住宅や商業目的の土地利用が減少傾向にあり、商業機能一体型を含む集合住宅の土地利用が増加傾向にあることから、まちなか居住が進展しています。
- 駐車場などの空地は減少傾向にあります。中町二丁目を中心に比較的規模の大きい平面駐車場があります。



分類		H17(2005)年	H22(2010)年	H27(2015)年	
自然的土地利用		0.07%	0.00%	0.00%	
都市的土地利用	住宅用地	4.26%	3.01%	2.74%	▼
	集合住宅用地	0.79%	1.69%	2.24%	△
	店舗併用住宅用地	1.99%	2.08%	1.94%	
	店舗併用集合住宅用地	1.37%	1.94%	4.27%	△
	業務用地	3.81%	3.86%	4.42%	△
	商業用地	3.26%	3.24%	3.22%	▼
	宿泊娯楽用地	4.65%	4.44%	4.51%	▼
	商業系用途複合施設用地	25.54%	25.66%	24.45%	▼
	公共用地	0.00%	0.02%	0.02%	
	広場・運動場等用地	0.74%	0.74%	0.74%	
	空地(駐車場除く)	0.53%	0.64%	0.39%	▼
	空地(駐車場)	7.97%	7.79%	6.56%	▼
	道路	25.85%	25.97%	25.57%	
	鉄道用地	4.76%	4.76%	4.76%	
その他	14.42%	14.15%	14.17%		
計		100.00%	100.00%	100.00%	

都市計画基礎調査から作成

¹² P1 注釈1 参照

(5) 緑・水・休憩施設

- 土地区画整理事業等で整備された 1,000 m²以上の緑豊かな都市公園が複数あります。
- 大通りを中心に街路樹が植栽されていますが、配植間隔が広く樹冠幅も小さいため、歩行を助ける日陰ができにくくなっています。一部の街路樹には、夕方にムクドリが集まり、騒音やフンで歩行者が歩きにくくなっています。
- 路線バスのバス停にはベンチが設置されていますが、その他の歩道や民地内のオープンスペースには歩行時に休憩できる施設（ベンチ等）が多くありません。
- 中心市街地の東側には自然豊かな相模川が流れていますが、中心市街地と相模川を結ぶ分かりやすい歩行者動線がありません。



● 街路樹

● 民地内樹木

■ 緑化重点地区

※緑化重点地区の範囲は、厚木市「厚木市緑の基本計画」H29.10 p.154
 ※公園面積は、厚木市 HP を参照した。

● ベンチ（道路内）

● ベンチ（民地内）

▲ スツール（道路内）

■ テーブル&チェア（民地内）

● 腰掛パイプ（道路内）

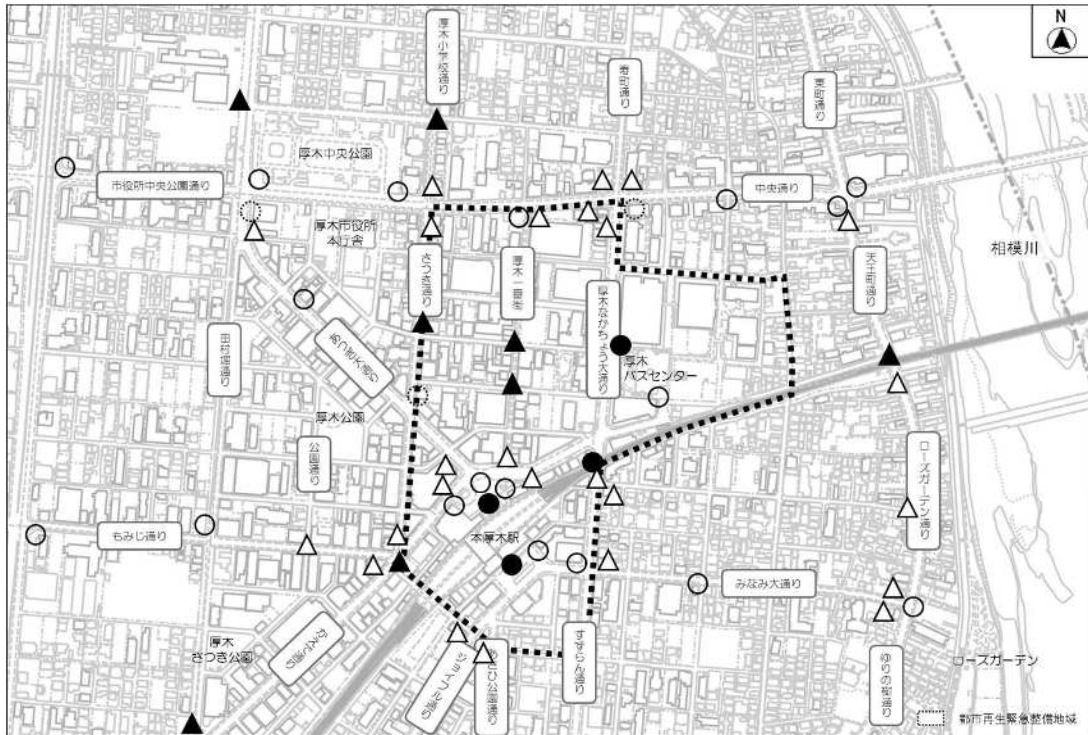
♿ 障害設備設置トイレ

♿ オストメイト

※トイレ位置は、シティマップナビタ 2020 及び
 WEB、施設へのヒアリング等により調査した。

--- 都市再生緊急整備地域

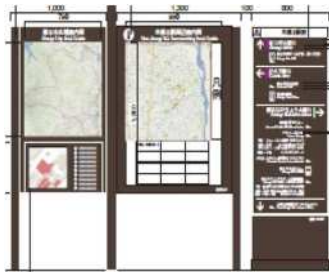
(参考) 都市サインの整備状況



● 拠点サイン

○ 案内サイン①

⊙ 案内サイン②



▲ 矢羽根型誘導サイン

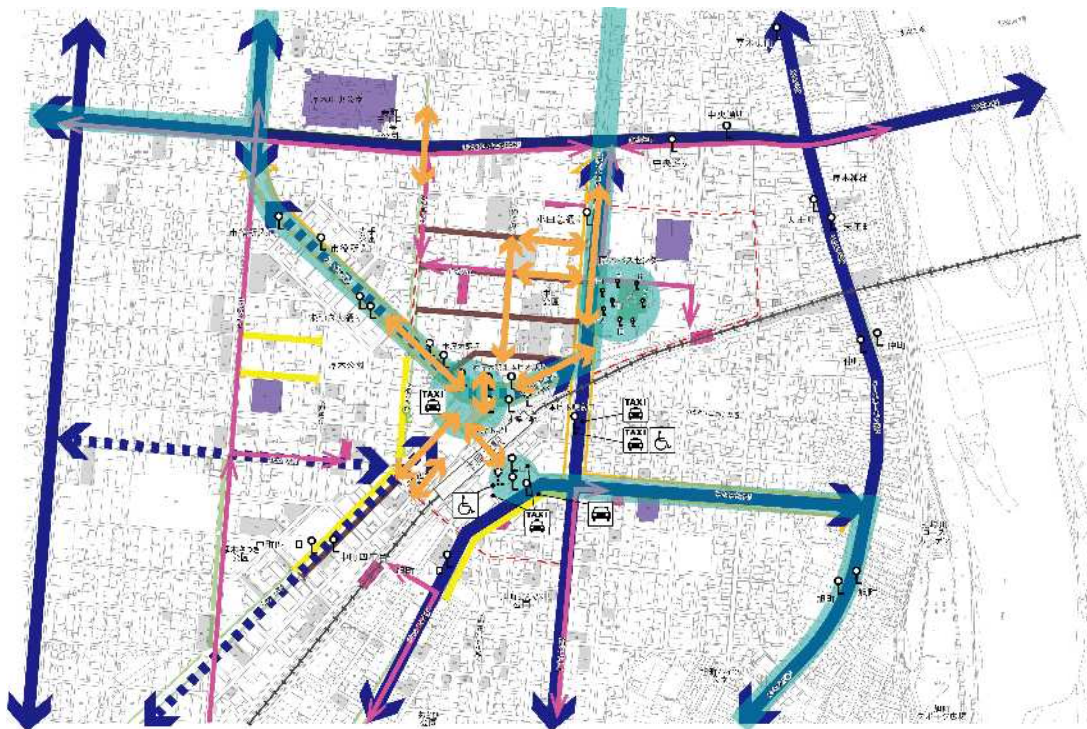
△ 通り名サイン



2 交通

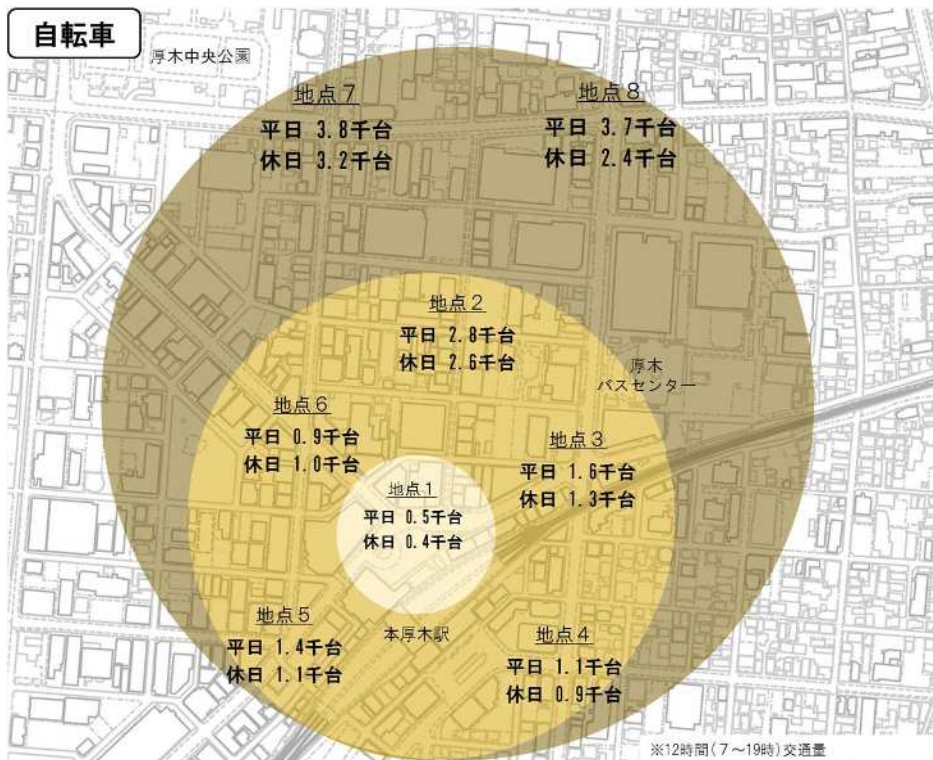
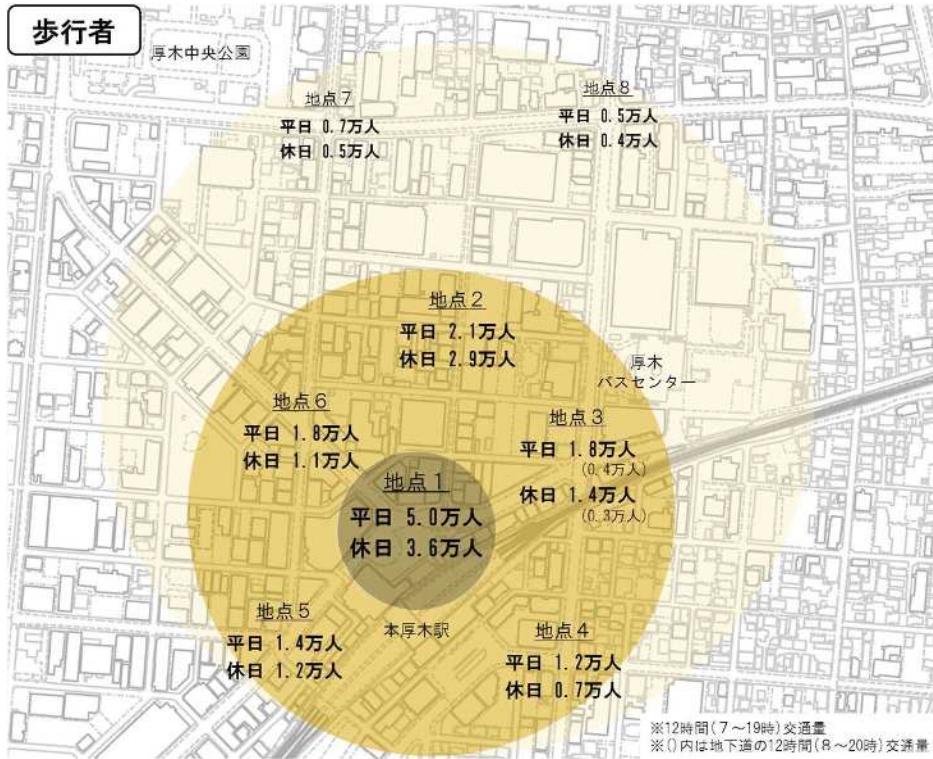
(1) 主要な交通動線

- 本厚木駅と厚木バスセンターの2つの交通結節点を中心に、人や車の流れが生まれています。
- 自動車は国道や県道に、路線バスと歩行者は駅や交通結節点周辺に集中しています。
- 駐輪場が駅から比較的離れた場所に多くあるため、駅前への自転車の流入は少なくなっています。



交通量調査及び現地調査から作成

(参考) 歩行者や自転車の交通量分布



交通量調査から作成

(2) 交通規制

- 本厚木駅北口駅前の道路では、通勤通学時間帯における歩行者や路線バスの安全かつ快適な移動を可能にするため、午前7～9時と午後5～7時に一般車の進入を制限し、トランジットモール¹³に近い運用が行われています。
- 歩行者の安全を確保するため、歩道のない道路の多くで一方通行規制が行われており、一部の道路は自転車も規制の対象となっています。



- | | | | |
|--|--------------|--|------------------|
| | 一方通行方向 | | 歩行者専用道路（一部時間帯規制） |
| | 自転車を除く一方通行方向 | | 一般車の時間帯規制 |
| | 信号機 | | 規制時間帯 |
| | 横断歩道 | | 都市再生緊急整備地域 |

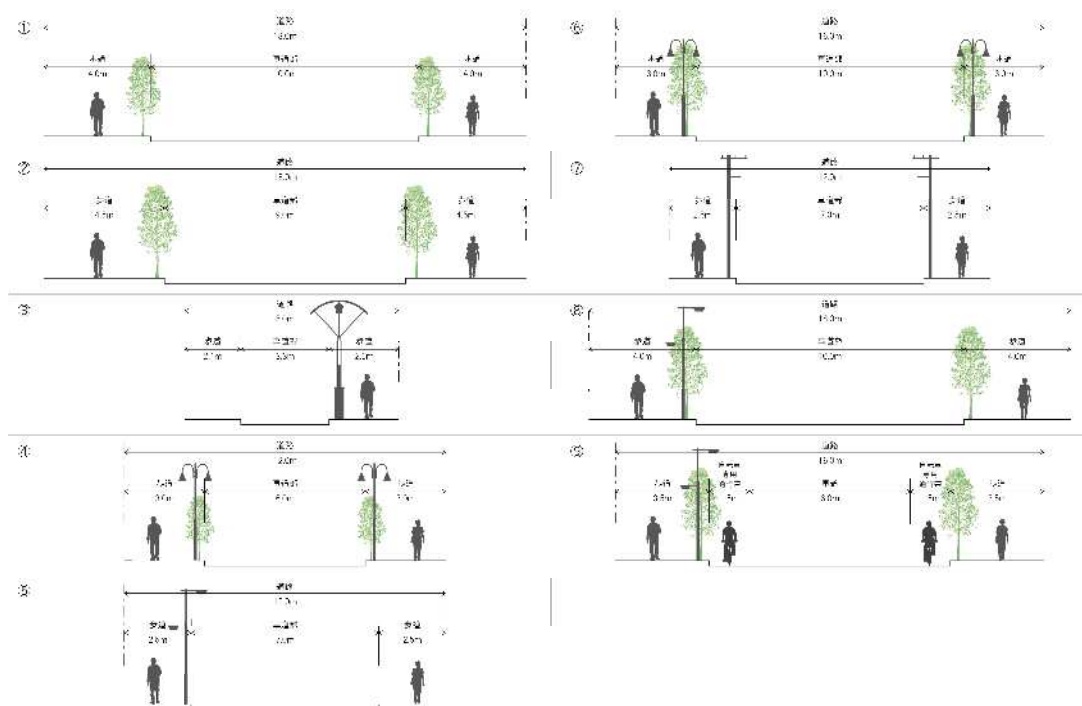
¹³ P11 注釈 11 参照

(3) 歩道・自転車道

- 大通りには、幅員3～4mの歩道が整備されていますが、歩行者が集中する駅前、電柱等が道路内にある場所では歩行者空間が不足しています。
- 滑りやすいタイルや凹凸のある路面等で歩きにくい場所があります。
- インフラ（ガスや水道など）の埋設工事や緊急的な補修等で道路景観に統一感がない場所があります。
- 道路幅員が限られているため、自転車専用通行帯¹⁴は本厚木駅南口側の一部区間のみで整備されており、自動車交通量の多い道路では、交通事故の発生リスクが高くなっています。



¹⁴ 車道内に設けられた自転車が専用で通行する部分（原則、幅員 1.5m 以上）



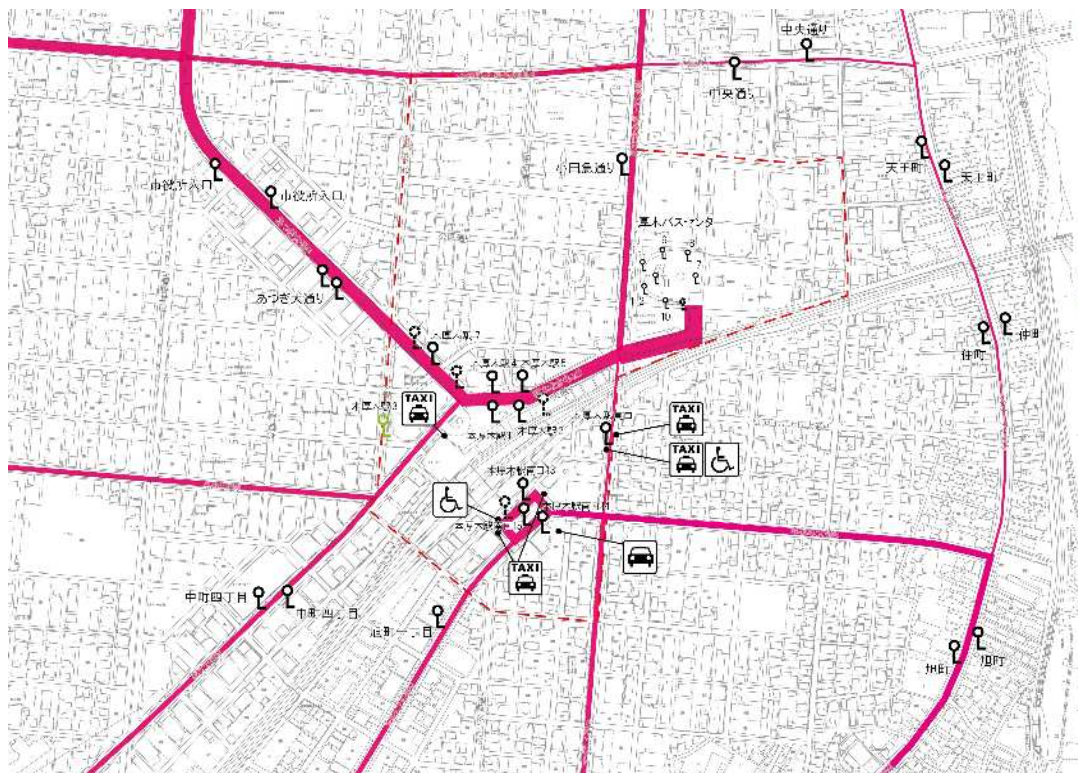
移動円滑化基本構想(H15)、第8次道路整備三箇年計画(H30)等から作成

※特定経路とは、移動円滑化基本構想(平成15年)に定められている高齢者、身体障がい者等を含む市民利用の多い施設までを結ぶ経路及び経路間を結ぶ経路です。

※幅員は概ねの値であり、照明や樹木の大きさや形はイメージです。

(4) 公共交通

- 本厚木駅北口側の駅前広場には路線バスやタクシーの乗降場が、厚木バスセンターには路線バスの乗降場が設置されています。本厚木駅周辺を走行する路線バスの多くが北口側を起終点としており、依知や荻野、小鮎、森の里地区などへの移動手段となっています。
- 本厚木駅南口側の駅前広場は、組合施行による本厚木駅南口地区市街地再開発事業により令和3年3月にリニューアルが完了し、路線バスやタクシー、一般車の乗降場（障がい者用停車施設を含む。）が設置されています。路線バスは、相川地区や平塚駅方面への移動手段となっています。



	路線バスルート ※線が太いほど、運行台数が多い		タクシー乗降場
	路線バス停留所		障がい者用停車施設
	路線バス停留所（降車専用）		一般車用乗降場
	高速バス停留所		都市再生緊急整備地域

(参考) 本厚木駅周辺における公共交通の現状と課題

現 状

	路線バス	高速バス	タクシー
配置	①北口駅前広場 ②厚木バスセンター ③南口駅前広場	本厚木駅 3 番乗り場 (小田急ミロード 2 西側)	①北口駅前広場 ②南口駅前広場
事業者	神奈川中央交通	神奈川中央交通西 京浜急行バス 京成バス 東武バスウエスト 西日本 JR バス 富士急湘南バス 奈良交通	神奈中タクシー 東横交通 厚木相中 個人タクシー
運行台数	①約 1,500 台/日 (H28) ②約 1,700 台/日 (H28) ③約 400 台/日 (H28)	約 50 台/日 (R2)	①約 600 台/12h (H23) ②約 200 台/12h (R3)
乗降客数	①約 22,000 人/日 (H28) ②約 16,000 人/日 (H28) ③約 7,600 人/日 (H28)	約 400 人/12h (H30)	①約 900 人/12h (H30) ②約 350 人/12h ¹⁵
バース数	①乗車 4、降車 1、待機 0 ②乗車 7、降車 1、待機 0 ③乗車 3、降車 1、待機 0	乗降待機兼用 1	①乗車 1、降車 0、待機 23 ②乗車 2、降車 1、待機 9

交通マスタープラン (R3) 等から作成

¹⁵ 北口駅前広場におけるタクシーの利用状況から推計 (900 人 ÷ 600 台 × 200 台)

課題

①乗り場の分散【対象：路線バス】

- 下表の「緑字」の路線バス系統は、時間帯によって起点が変わる変則的な運用がされています。
- 下表の「青字」の路線バス系統は、北口駅前広場又は厚木バスセンターからしか乗車できません。

(参考)バス乗り場別の主な行先

北口駅前広場		厚木バスセンター	
1 番	荻野（半原、まつかげ台、松蓮寺等）、依知（猿ヶ島、原当麻）、森の里方面	1-1 番	荻野（半原、まつかげ台、鳶尾団地等）、相川（アクスト）方面
2 番	緑ヶ丘、小鮎（工芸大等）、森の里方面	1-2 番	荻野（松蓮寺、神奈川工科大等）、依知（郷土博物館）方面
3 番	羽田空港、成田空港、主要都市方面【高速バス】	7 番	小鮎（工芸大）、緑ヶ丘（王子）方面
4 番	依知方面（春日台団地）	8 番	緑ヶ丘方面
5 番	小鮎（宮の里、上飯山、宮ヶ瀬等）、南毛利方面	9 番	玉川、森の里方面
		10 番	依知（春日台、長坂、猿ヶ島等）方面
		11 番	小鮎（上古沢等）、南毛利方面

※バス停の位置は、P24 参照

②乗降場の不足【対象：路線バス】

③待機場所の不足【対象：路線バス】

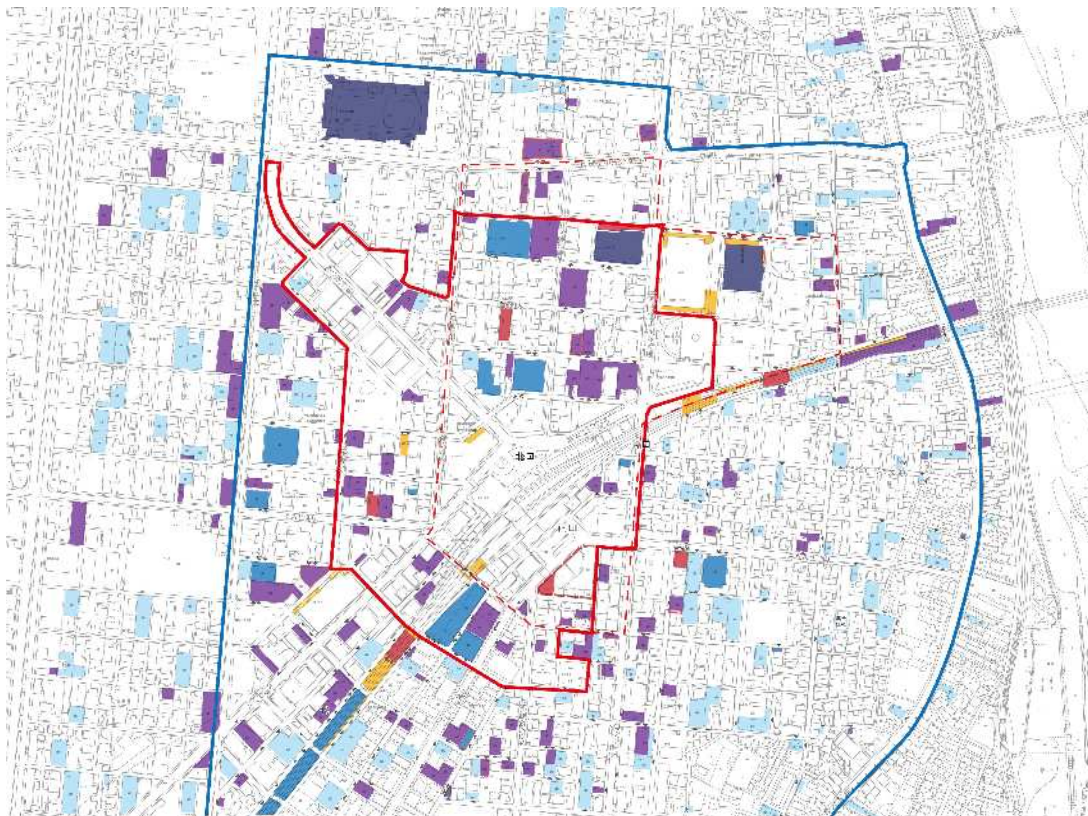
④乗継利便性の低さ【対象：高速バス】

- 本厚木駅や駅前広場、厚木バスセンターから離れており、異なる交通手段の乗継利便性が低くなっています。

⑤利用者と歩行者等との錯そう【対象：路線バス及び高速バス】

(5) 駐車場

- 駐車場整備地区に指定されており、建築物を新築等する際には自動車駐車場の設置が義務付けられています。そのため、敷地や建物ごとに自動車駐車場があり、歩行者との錯そうが発生しています。
- 駅近くに時間貸、その外縁部に月極駐車場が多く立地しています。
- 500 台以上駐車可能な自動車駐車場が 2 箇所あります。
- 自転車やバイクの駐輪場は、小田急小田原線の高架下を始め、本厚木駅周辺に分散して設置されています。
- 歩行者の安全確保のため、自転車放置禁止区域が指定されています。



自動車	自転車等	
■ 公営駐車場	■ 市営駐輪場	— 駐車場整備地区
■ 民間駐車場 (コインパーキング)	■ 民間駐輪場	— 自転車放置禁止区域
■ 民間駐車場 (その他)	▲ 駐車場出入口	- - - 都市再生緊急整備地域
■ 民間駐車場 (月極)		

中心市街地交通環境・駐車場等調査業務委託報告書(H28)等から作成

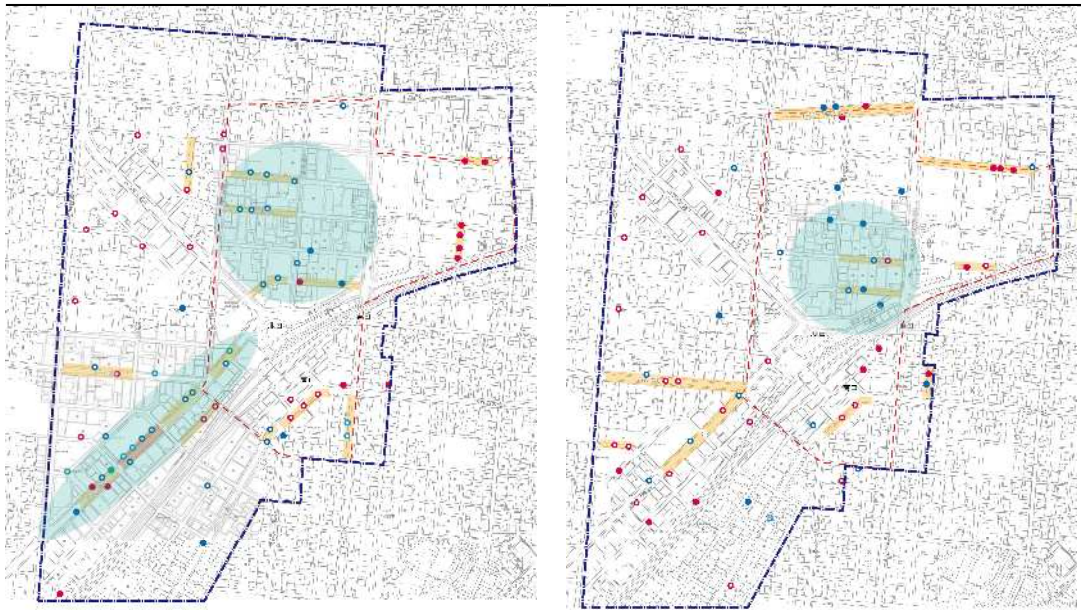
(6) 路上駐停車

□ 平日は、朝と昼に、かえで通りや厚木一番街、厚木バスセンター周辺でトラックやバス、タクシーの路上駐停車が多く発生しています。夕方には、自家用車が増え、特に、あつぎ大通りの周辺で路上駐停車が発生しています。（通り名については、P18 参照）

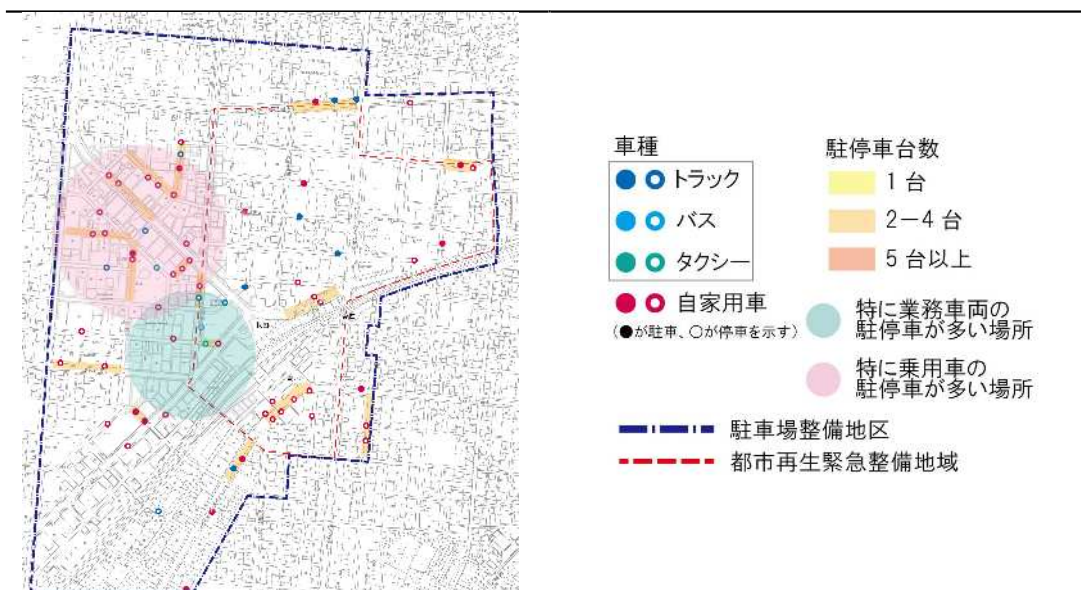
平日

朝（7～9時）

昼（12～14時）



夕（17～19時）



- 休日は、大通りを外れた裏道で自家用車による路上駐停車が多く発生しています。夕方にはあつぎ大通りの周辺やかえで通りで路上駐停車が多く発生しています。全体としては、平日と比べると発生台数は少ない状況にあります。（通り名については、P18 参照）

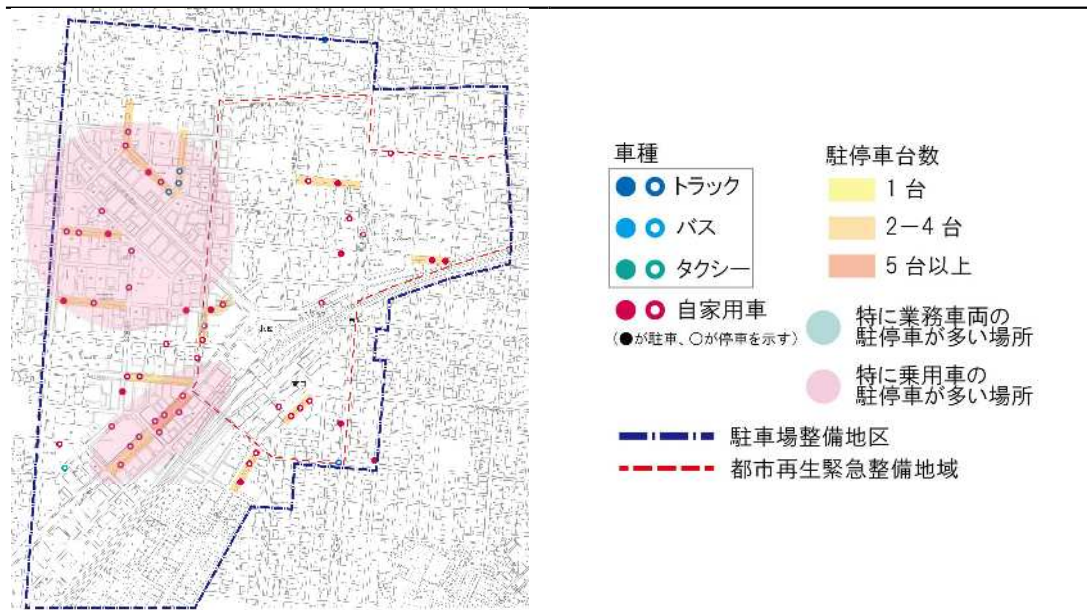
休 日

朝（7～9時）

昼（12～14時）



夕（17～19時）



3 その他

(1) 防災

- 災害時の救助活動や物資輸送を円滑に行うため、国道や県道などが道路施設の防災対策を優先的に進める緊急輸送道路に指定されています。
- 災害時に電柱が倒壊し、避難や救助活動の支障とならないように、駅前や厚木一番街を中心に無電柱化が行われています。
- 厚木なかちょう大通り沿いでは、災害時の帰宅困難者を一時的に受け入れる一時滞在施設¹⁶が集中的に指定されています。（通り名については、P18 参照）
- 厚木中央公園や学校などは、災害時に住民が避難できる指定緊急避難場所¹⁷や指定避難所¹⁸に指定されています。



地域防災計画(H31)、本厚木駅周辺地域都市再生安全確保計画(H29)等から作成

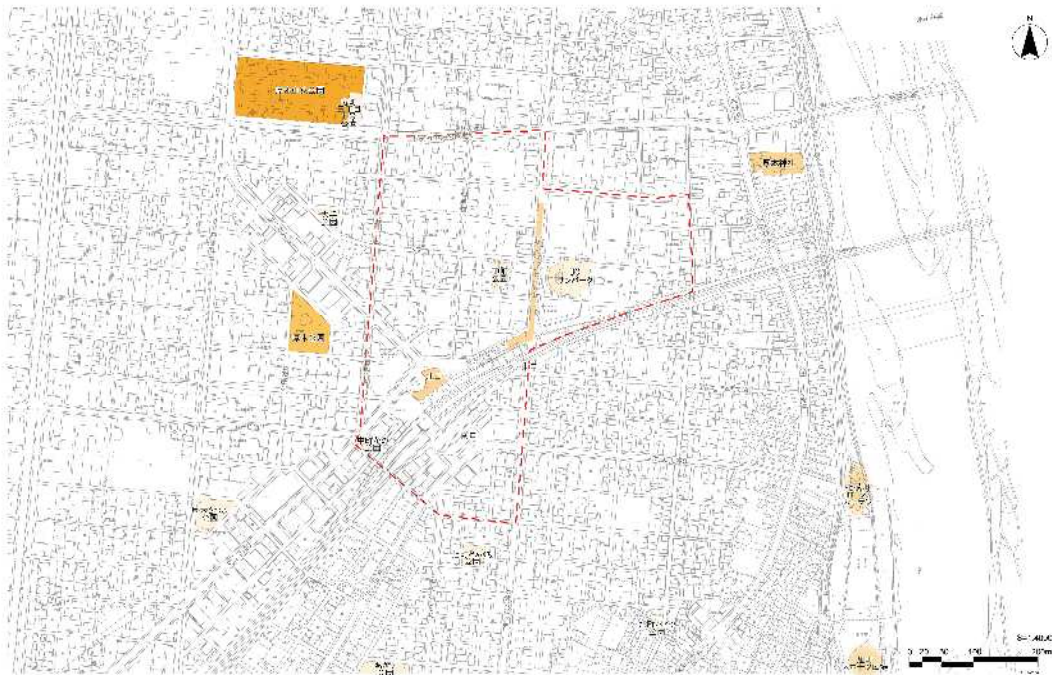
¹⁶ 災害による帰宅困難者を一時的に滞在させる場所

¹⁷ 災害の危険から逃れるため緊急的に避難する場所

¹⁸ 災害の危険があり避難した者や災害により住居に戻れなくなった者を滞在させる場所

(2) 利活用

- 定期的に大規模なイベントが開催されています。特に、厚木中央公園が頻繁に活用されています。
- あつぎ鮎まつりでは、厚木なかちょう大通りを中心に車両の通行を規制し、まちなかの空間を全面的に活用しています。



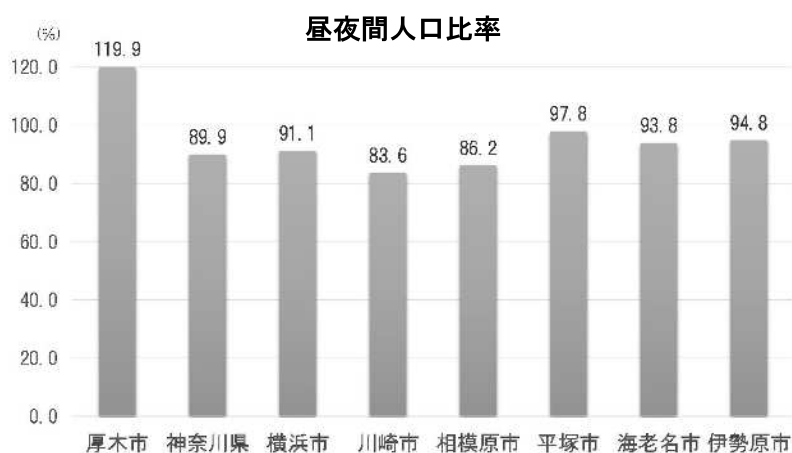
(※色が濃いほど利用頻度が高い)

 都市再生緊急整備地域

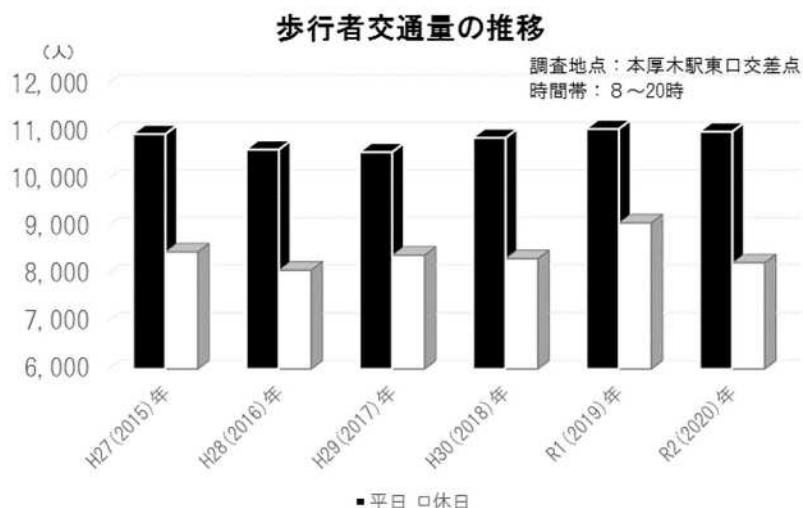
実施場所	大規模イベントの開催状況
まち全体	あつぎ鮎まつり（8月）／あつぎ国際大道芸
厚木中央公園	かながわグルメフェスタ（4月）／緑のまつり（5月）／肉ホルモンフェス（8月 or 9月）／総合防災訓練（9月）／あつぎ環境フェア（9月）／あつぎハロウィーン（9月）／市民ふれあいマーケット（10月・3月）／あつぎミュージックフェスティバル（11月）／農業まつり（11月）
厚木公園	あつぎジャズナイト（8月）／心と街のクリーン作戦（9月）
相模川	六市町村合同クリーンキャンペーン（5月）／相模川ローズガーデンフェスティバル（5月）
北口駅前広場	あつぎウィンターイルミネーション（11月）
地下道	CHiKa フェス（11月）
厚木神社	厚木神社例大祭（7月）

(3)人

- 令和3年度における本厚木駅の日平均乗降客数は、約10.2万人で、小田急線内の駅では7番目に、小田急線内の乗換のない駅では最も乗降客が多い駅となっています。
- 昼夜間人口比率¹⁹は、県内の政令市や同等規模の都市と比較しても高い値を示しており、駅周辺の歩行者は平日の方が多く、駅周辺には通勤通学や業務目的の来訪者が多いと考えられます。
- 依然として客引き行為が発生しており、歩行者に不快感を与えたり、体感治安への影響が懸念されています。



国勢調査(R2)から作成



交通量調査(市商業にぎわい課)から作成

¹⁹ 夜間人口に対する昼間人口の比率

4 本厚木駅周辺の強みと弱み

まちのポテンシャルを踏まえた本厚木駅周辺におけるまちの強みと弱みは、次のとおりです。

まちの強み

まちの弱み

土地利用

①先人が積み上げた都市基盤

- ・土地区画整理事業等による大小様々な都市公園が複数ある。
- ・複数のエリアで都市構造や都市基盤の更新に向けた検討が本格化
- ・豊かな自然環境を有する相模川に近い。

①魅力的なスポットの不足

- ・駅周辺に市外や県外から訪れたい観光名所や施設などが少ない。

交通

②時代に先立つ歩行者中心のまちづくり

- ・昭和 42 年頃から朝夕ピーク時における北口駅前周辺の一般車進入規制【県内唯一】
- ・昭和 47 年頃から厚木一番街を歩行者専用化（7～22 時）
- ・歩道のない道路は一方通行が多く歩行者が安全確認しやすい。

②橋周辺への通過交通の集中

- ・本厚木駅は東京都心部と相模川以西を結ぶ中心に位置し、自動車の往来には相模大橋やあゆみ橋の利用が避けられない。

③市民の移動を支える 2 つの交通結節点

- ・鉄道と路線バスの乗換拠点となる本厚木駅（南北駅前広場を含む。）と厚木バスセンターがある。
- ・市内全域を結ぶ路線バスネットワークがある。（徒歩圏人口カバー率 85%）

③歩きやすさや快適性の低い歩行環境

- ・街路樹による日陰やベンチ等が少ない。
- ・一部の道路に自動車や自転車、歩行者が集中、混在
- ・歩道のない道路で路上駐停車が発生

その他

④非日常のにぎわい

- ・厚木中央公園を中心に、定期的に大規模なイベント開催（官民間わず）

④日常のにぎわい不足

- ・日常的に来訪者がまちなかや沿道店舗に立ち寄りたくなる仕掛けが不足

⑤昼夜間人口比率の高さ

- ・通勤通学や業務を目的とした来訪者が多い。

⑤休日歩行者の少なさ

- ・平日と比べて、休日に本厚木駅周辺を訪れる人が少ない。

車中心から歩行者中心のまちへ
転換する資源や機運の蓄積

歩きたくなる
環境の不足

第 3 章 目指すまちの姿

1 目指すまちの姿

第 1 章 本厚木駅周辺を取り巻く状況

- ✦ 官民一体で歩行者や自動車等の動線を見直し、本厚木駅周辺のにぎわいや魅力向上の連鎖を生み出す『**歩きやすい・歩きたくなるネットワーク**』を形成する好機を迎えています。
- ✦ 全国各地で官民一体による歩行者空間の創出やまちづくりの担い手が求められており、まちなかのにぎわいや魅力向上につながる**空間の利活用を図る取組が活発化**しています。
- ✦ まちなかでの活動は、“モノ”消費から“コト”消費や“トキ”消費へ移行しており、ライフスタイルの変化に対応した**官民連携による「都市の特性」に応じた柔軟性のあるまちづくり**が求められています。

第 2 章 まちのポテンシャル

- ✦ これまでの都市基盤整備によって、まちなかには2つの交通結節点や大小様々な都市公園があり、駅周辺では一般車の進入規制にも取り組むなど、**車中心から歩行者中心のまちへ転換する資源や機運が蓄積**されています。
- ✦ 一方で、駅周辺に市外や県外から訪れたいくなるような魅力的なスポットが少なく、さらに、まちなかは歩きやすさや快適性に乏しいなど、**歩きたくなる環境が不足**しています。

目指すまちの姿の考え方

まちに人を引き寄せるには、施設単位ではなく、官民一体でエリアごとの特徴を活かして、歩きたくなる環境を充実させていくことが必要です。また、歩きやすく、歩きたくなるような歩行者目線の空間で、各エリアをつなぎ、相乗効果によってまち全体のにぎわいや価値を高めることが必要です。

以上から、目標年次である令和22年に、目指すまちの姿を次のとおり定めます。

2つの結節点から拡がり、
豊かな日常の光景が点在する 歩いて楽しいまち

様々な交通手段の結節点となる本厚木駅と厚木バスセンターは、まちなかを歩くきっかけとなる重要な拠点です。それらと厚木一番街を始めとする商業施設や公共空間を結ぶ歩行者動線の充実、更には通勤や通学、移動の途中などにもつい立ち寄りたくなる仕掛けなどによって、乗換動線だけでない豊かな日常の光景が点在する 歩いて楽しいまちを目指します。

目指すまちの姿のイメージ



この目指すまちの姿を実現するためには、次のようなまちづくりの展開が必要です。

魅力的なスポットの拡大

民間のアイデアと行動力を活かした公共空間の利活用や施設の充実により、魅力的な場所が増え、まち歩きの範囲が広がり始めます。



都市基盤のリニューアル

結節点周辺のリニューアルにより、駅周辺が歩行者目線の都市空間に生まれ変わります。

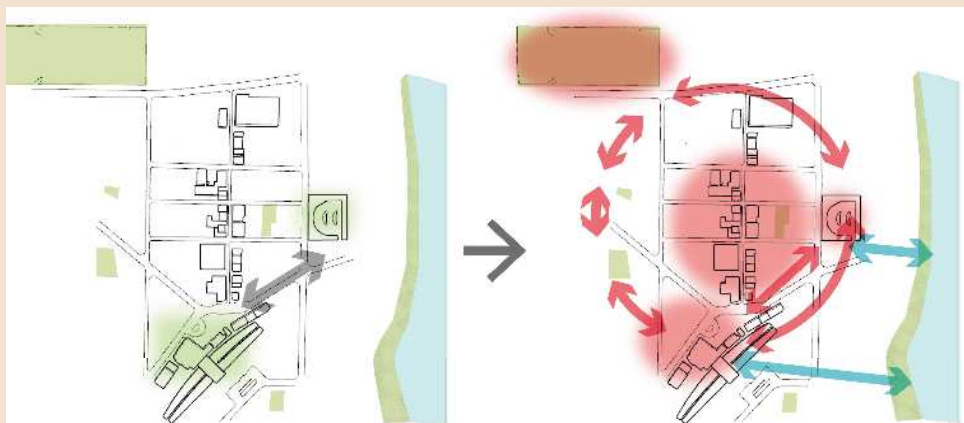


施設の老朽化や歩行者空間の不足

リニューアルで、歩行者目線の都市空間へ

点在するまちの資源がつながり、歩いて楽しいまちへ

まち歩きの目的地となる大小様々なまちの資源（魅力や発見など）が歩行者目線でつながることで、歩いて楽しいまちとなります。



点在するまちの資源

まちの資源がつながり
歩いて楽しいまちへ

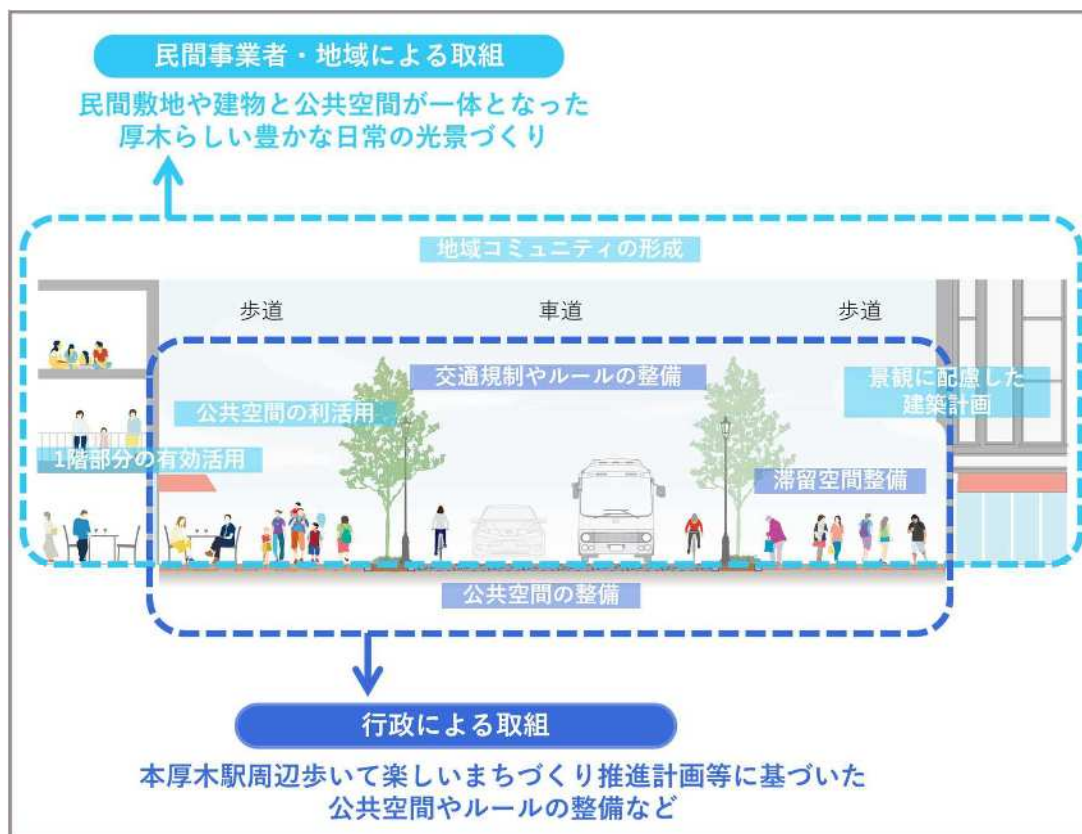
2 まちづくりの方針

(1) 重要な視点

第1章「1 本厚木駅周辺を取り巻く状況」に示したように、歩いて楽しいまちの実現、都市の魅力や価値を持続的に高めていくには、まちづくりを担う人（商業者、交通事業者、大学、住民、行政等）が計画の内容や意識を共有し、民間と行政が一体となった継続的な取組が不可欠です。

次のように、市民と行政がまちづくりに取り組んでいくことで、魅力的なまち並みが形成され、駅周辺を訪れる人が増加し、新たな事業や雇用の創出、地価の上昇など経済活動の活性化によるエリアの価値の向上が期待されます。

民間と行政による取組イメージ



COLUMN 市民がまちをマネジメントする

近年、ライフスタイルや価値観の多様化等に伴い住民等が自らの力で地域を変えていこうとする機運が高まっています。また、我が国は人口減少社会を迎え、既存ストックの有効活用などの地域をマネジメントする視点が求められています。こうした社会的背景から、地域の良好な環境や価値を維持・向上させるため、住民・事業者・地権者等が主体的に取り組むエリアマネジメントが注目されており、小田急沿線においても活発な活動が行われています。

新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアム（平成 30 年～）

川崎市にある新百合ヶ丘駅周辺では、地元地権者企業、大手デベロッパー、大学など、様々なまちづくり活動を行っていた団体が連携して、共同事業体を発足し、地域の活性化やブランド力向上に関する活動を行っています。



引用：小田急電鉄(株)提供資料

（一社）藤沢駅周辺エリアマネジメント（令和元年～）

藤沢市にある藤沢駅周辺では、地権者や事業者がエリアマネジメント組織を設立し、藤沢市からペDESTリアンデッキ内にある広場の指定管理業務を受託しながら、地域の価値向上や活性化につながる公共空間の活用等を行っています。



引用：小田急電鉄(株)提供資料

（一社）海老名扇町エリアマネジメント（平成 26 年～）

海老名市にある海老名駅西口地区では、土地区画整理事業を契機に地域ルールを定め、官民連携で将来にわたってまちの良好な環境や魅力を維持、向上させる活動を行っています。

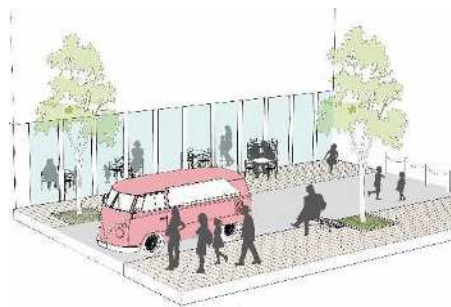
引用：海老名扇町エリアマネジメント HP

(2) まちづくりの方針

目指すまちの姿を実現するための、計画区域を対象とするまちづくりの方針を持続可能な開発目標(SDGs)²⁰とともに示します。

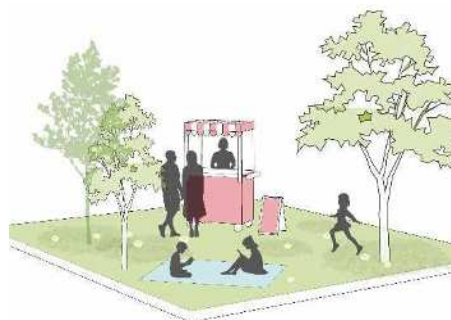
方針1 歩きやすい空間づくり

人が集まる施設や空間を、にぎわいを生み出す歩行者中心の空間でつなぎ、災害時にも安全に移動できる空間を形成します。



方針2 まち歩きのきっかけづくり

まちなかで思い思いの時間を過ごしたり、SNS²¹などでも誰かに伝えたいような、歩行者目線での既存ストックの利活用やセーフコミュニティ活動を推進し、駅周辺を訪れるきっかけを増やします。



²⁰ 平成27年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」で示された令和12年までの開発目標

²¹ ソーシャルネットワーキングサービス (Social Networking Service) の略で、登録された利用者同士が交流できるWebサイトの会員制サービス

方針3 自分ごとでまちを育む

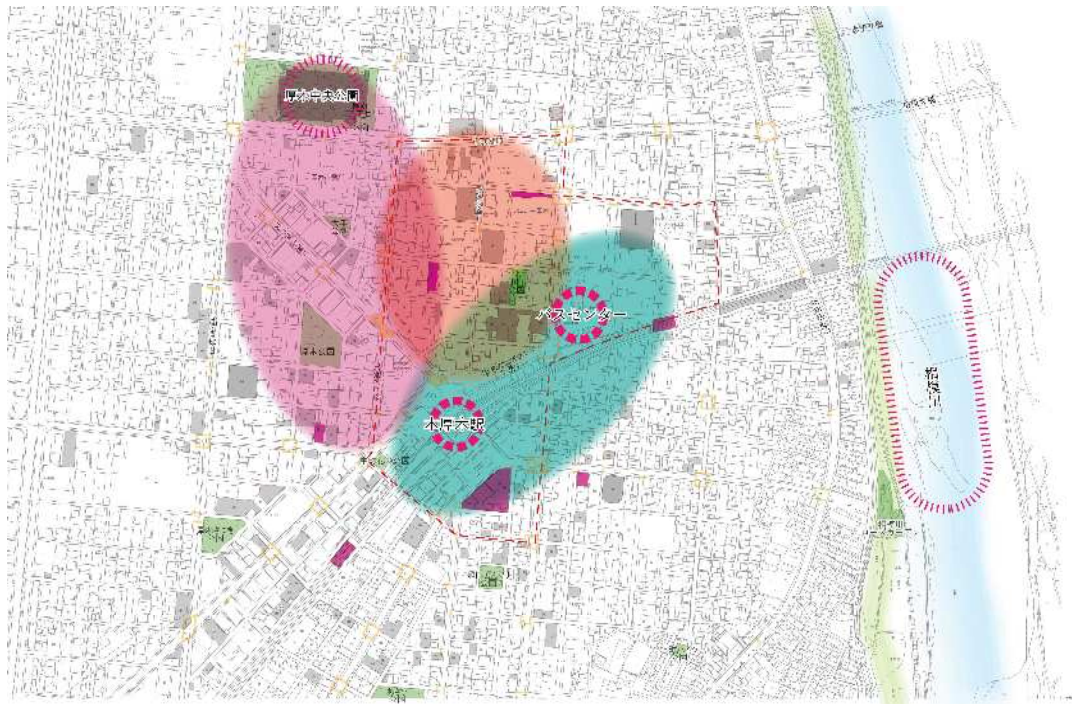
目指すまちの姿の実現に向けて、まちづくりの担い手となり得る民間事業者や住民の皆様等と行政が連携して、持続的にまちの魅力や価値を高めます。



<p>8 働きやすい経済成長も</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>12 つくる責任 つかう責任</p>	<p>17 パートナリシップで目標を達成しよう</p>
---------------------	--------------------------	-------------------------	-----------------------	-----------------------------

3 エリア別の目指すまちの姿

本厚木駅周辺は、エリアによって、まち並みや人の流れなどが異なるため、土地利用の特徴、交通手段ごとの主要動線、公共空間の整備状況に着目し、より具体的な目指すまちの姿を定めます。



- | | | | |
|---|-------------------|---|-------------------|
|  | 駐車場（公営及びコインパーキング） |  | 人と人の交流の場 |
|  | 駐輪場（収容台数 500 台以上） |  | 歩きながらまちを楽しむにぎわいの場 |
|  | 都市再生緊急整備地域 |  | みんなで使い・育む緑と暮らしの場 |

ヒトとコトの交流の場（本厚木駅、厚木バスセンター周辺）

A. エリア設定の考え方

土地利用	商業、文化、交通施設中心
交通	歩行者、公共交通が多い
公共空間	道路が広い

B. 目指すまちの姿

多様なヒトやコトが行き交う
歩行者と公共交通中心の
厚木市のシンボルとなる都市空間

C. 活動のイメージ

- * 本厚木駅や厚木バスセンターを利用する人が行き交い、買い物や飲食、公共交通の利用を目的とする歩行者が多く集まります。
- * 厚木らしさを感じられるような歩行者空間の利活用が行われ、日常的にも人々の滞留や待合せ等の交流が垣間見えます。
- * 本厚木駅周辺を訪れたくなる魅力的な「ひと中心」の充実した空間があり、周辺エリアとの自然なつながりを保ちながら、通勤・通学ついでにの食事や買い物等の活動を支えます。



歩きながらまちを楽しむにぎわいの場（厚木一番街周辺）

A. エリア設定の考え方

土地利用	商業施設中心
交通	歩行者、自転車、自動車が多い
公共空間	道路が狭い

B. 目指すまちの姿

買い物や飲食、お喋り、ひと休みをしながら
まち歩きを楽しむ多世代でにぎわう都市空間

C. 活動のイメージ

- * 南北を貫く厚木一番街を中心に、商業施設が軒を連ね、車を気にせずゆったり歩くことができます。
- * 歩行者を大切にした、自転車の通行動線があり、駐輪場を安全に利用できます。
- * ここにしかないお店やちょっと休める場所を巡り、ぶらぶらとまち歩きを楽しむ活動を支えます。



みんなで使い・育む緑と暮らしの場（厚木中央公園、あつぎ大通り周辺）

A. エリア設定の考え方

土地利用	商業、業務施設中心
交通	歩行者、公共交通、自動車が多い
公共空間	道路が広い、公園が多い

B. 目指すまちの姿

まち歩きのニーズを高める魅力的な公園を核に、
来街者や住民の多様な活動が共存する都市空間

C. 活動のイメージ

- * 誰もが日常的に行きたくなる居心地が良くまちに開かれた公園が、本厚木駅を訪れた人のまち歩きを誘発します。
- * 公共空間は、沿道との連携や役割分担等により、まち歩きだけでなく自転車や自動車の通行、バスの乗降等の多様な活動を支えます。

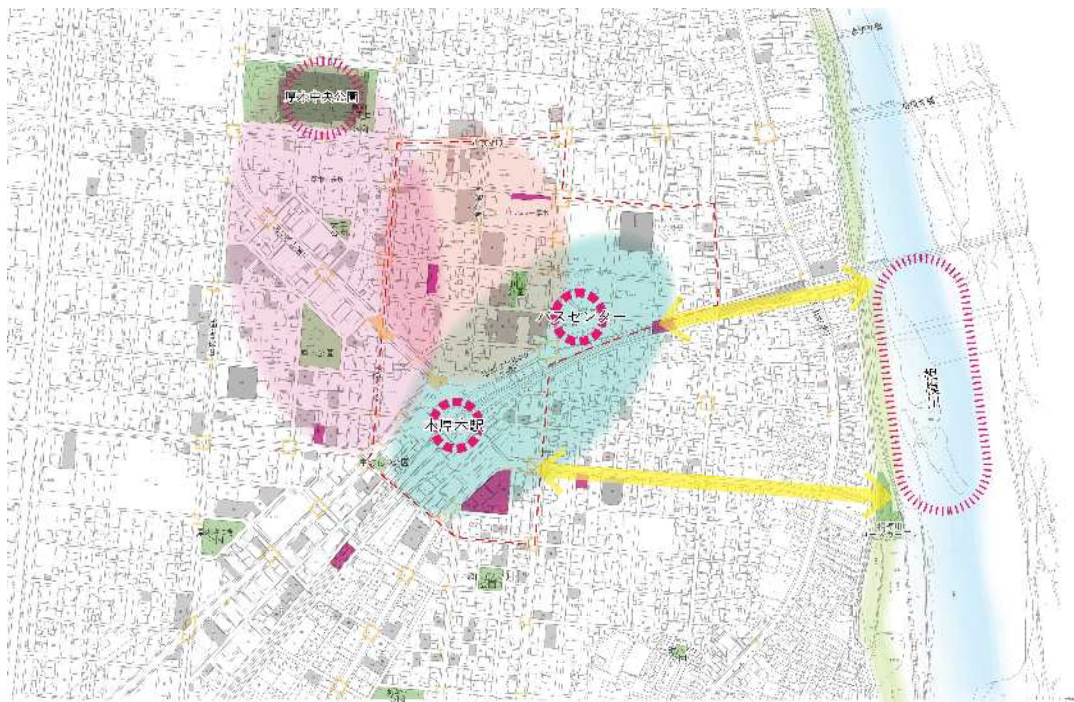


4 まちと相模川との関係

相模川は、本厚木駅周辺にいながらにして、自然を目で見て、肌で感じて楽しむことができる貴重な存在であり、厚木市側の川沿いには三川合流点やローズガーデン、散策路などが整備されています。こうした場所では、市内外の人たちによるバーベキューやランニング、鮎釣りなどの多様な活動ニーズが存在しています。

そのため、誰もが気軽に、相模川へ訪れやすいアクセス動線を確保することで、本厚木駅周辺におけるまち歩きが誘発され、相模川の更なる利活用が図られるとともに、本厚木駅周辺のにぎわい創出も期待されます。

人が行き交う結節点（本厚木駅・厚木バスセンター）を起点とする相模川へのアクセス動線を「かわまちの道」と位置付け、歩行者の相模川へのアクセス性を高めていきます。



- | | | | |
|---|-------------------|---|-------------------|
|  | 駐車場（公営及びコインパーキング） |  | 人と人の交流の場 |
|  | 駐輪場（収容台数 500 台以上） |  | 歩きながらまちを楽しむにぎわいの場 |
|  | 都市再生緊急整備地域 |  | みんなで使い・育む緑と暮らしの場 |
| | |  | かわまちの道 |

5 施策

まちづくりの方針に基づき、計画区域において取り組む施策を定めます。

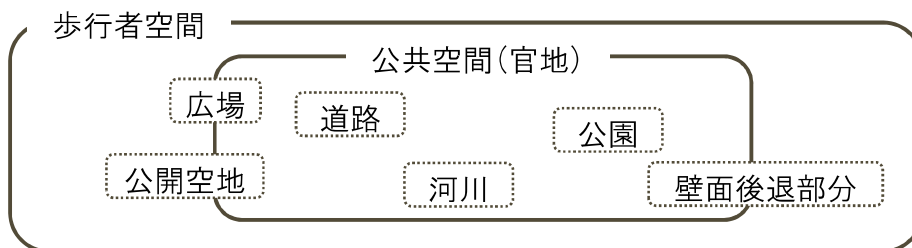
方針 1 歩きやすい空間づくり

施策 1-1 歩行者空間の質向上

官民の垣根を越えて、歩行者が溜まれる空間の整備や歩行者動線の連続性確保などにより、歩行者空間の質を高めます。さらに、新たなモビリティツールや活動ニーズ、災害にも柔軟に対応可能な空間を確保します。

- A. 歩行者空間（道路、公園、広場、民地内空地等）の整備
- B. 歩行者空間における滞在空間の充実（座りたくなるベンチの設置、緑化等）
- C. 歩行者動線の連続性確保
- D. 歩行者と滞留者の適切な分離
- E. 無電柱化の推進
- F. メンテナンス性に優れた歩行者空間づくり
- G. バリアフリーの推進、ユニバーサルデザインの導入

本計画における歩行者空間の考え方



施策1-2 交通結節点の利便性向上

持続可能な移動サービスの提供やゼロカーボン²²化を見据えて、本厚木駅北口側における路線バスや高速バス乗り場の配置や機能などを見直し、初めて公共交通を利用する人でも分かりやすく使いやすい駅前広場やバスセンターを整備します。

- A. 路線バス発車起点の集約化
- B. 路線バスバースの増設
- C. 分かりやすい路線バス乗り場の再編
- D. 分かりやすい乗場案内
- E. 鉄道、路線バス、高速バス間の乗換利便性の向上
- F. 公共交通利用者の待合環境（上屋、整列誘導、路線バス発着情報のリアルタイム案内等）の整備

(参考) 交通拠点の機能の概要

	区分	機能	機能の具体例	
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能		
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能		
防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能。			
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能		
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能		
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にとりや「安らぎを与えるための機能		

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省)

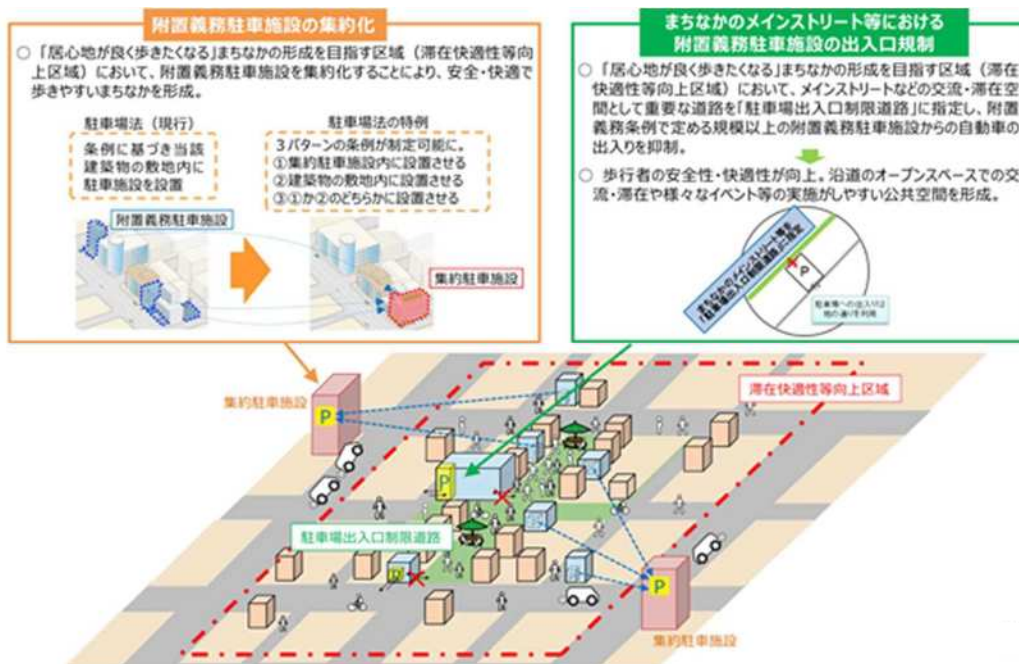
²² 地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量を抑えるとともに、排出された二酸化炭素を回収することで実質的な排出量をゼロにすること。

施策 1-3 交通環境の最適化

自動車駐車場の附置義務や交通規制の見直し等により、エリアや時間帯に応じた自動車（路線バス、企業バス等を含む。）、自転車、歩行者それぞれの空間利用、動線の最適化を図ります。

- A. 道路空間の再配分²³
- B. 自動車駐車場附置義務²⁴の見直し
- C. 駐車場出入口制限道路²⁵の指定
- D. 交通規制の見直し

(参考) 自動車駐車場附置義務の見直し例



出典：「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度（法律・税制・予算等）の概要(国土交通省)

²³ 地域の特性に応じて、道路内における車道や歩道などの空間配分を変更すること。

²⁴ 中心市街地等における駐車場不足を解消するため、特定の区域内で建築行為を行う者に、自動車駐車場の設置を義務付ける制度。本厚木駅周辺では、駐車場整備地区(約 55ha)内で行われる一定の建築行為が対象。

²⁵ 滞在快適性等向上区域（P51 注釈 30 参照）内において、歩行者の安全性を確保し、地域のイベントを円滑に実施するため、自動車駐車場の出入口設置を制限できる道路。この沿道に駐車場を設置する者は、市町村への届出が義務化され、既存の駐車場設置者にも適正な配慮が求められます。

方針2 まち歩きのかっかけづくり

施策2-1 行ってみたくなる・寄ってみたくなる魅力づくり

公共空間の再整備や建物の改修、更新などと一体的に、グランドレベル²⁶での歩行者が溜まれる空間の整備や商業施設の誘導などを図り、まち歩きをする人たちが視覚的にも楽しめる魅力的なまち並みの形成を誘導します。

- A. グランドレベルのオープン化²⁷推進（歩行者の滞在空間や休憩施設設置等）
- B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備
- C. 既存建物の改修や更新に合わせたまち並みの誘導（ガイドラインの作成等）
- D. 案内誘導サインの整備・更新
- E. 赤ちゃんの駅ベビリア²⁸の普及促進
- F. 地区計画²⁹等によるグランドレベルへの商業施設等の誘導
- G. 空き店舗への出店支援
- H. 客引き行為等指導員によるパトロール
- I. まちの魅力等の情報発信

²⁶ 街路、公園、広場、民間空地、沿道建物の低層部等、まちなかにおいて歩行者の目線に入る範囲

²⁷ まち歩きをする人たちの多様な活動を受け止めることができるまちに開かれた状態

²⁸ おむつ替えや授乳のできる施設。市内には、公共施設や商業施設を中心に、144箇所（令和4年4月時点）設置されています。アプリ「Baby map」や市HP上で確認できます。

²⁹ 一定のまとまりがある地区を対象に街区単位でその地区の実情に合ったきめ細かいまちづくりのルールを定める都市計画法上の制度

施策 2-2 公共空間の利活用促進

都市再生整備計画等の制度を活用して、民間事業者や住民等が道路や公園などの公共空間を利活用しやすい環境づくりに取り組みます。

- A. 公共空間の再整備又は利活用インフラ（給水・給電設備等）の整備
 B. 歩行者空間を利活用しやすい仕組みづくり（申請体制の構築、滞在快適性等向上区域³⁰・特例道路占有区域³¹・歩行者利便増進道路³²の指定、都市再生推進法人³³制度の活用等）



出典：「賑わいのある道路空間」のさらなる普及に向けて～歩行者利便増進道路制度の創設～（国土交通省）

³⁰ 歩行者の滞在や交流を促すため、官民一体で居心地が良く、魅力的な歩行者空間を創出する区域です。都市再生整備計画（都市再生特別措置法）に定めることで、区域内では駐車場出入口制限道路等の指定が可能となり、一定の要件を満たした事業（官民間問わず）は補助金や税制特例を受けることができます。

³¹ 道路管理者が指定する区域で、都市の再生に貢献し、歩行者等の利便性を向上する施設を対象に、道路占有の基準が緩和されます。都市再生整備計画（都市再生特別措置法）への位置付けが必要です。

³² 道路内に通行以外の滞留やにぎわいを目的とした空間（ベンチ、テーブル等）の整備が可能となる道路。一定の区域内では、道路占有の基準が緩和されるため、利活用がしやすくなります。これらは、道路管理者による指定が必要です。

³³ まちづくりの担い手として、都市開発事業の実施や都市再生に関する調査研究などを行う市町村が指定する団体です。指定されることで、補助金や税制特例を受けることができます。

方針3 自分ごとでまちを育む

施策3-1 まちづくり参加への機運醸成

官民の連携した取組を進めるため、目指すまちの姿やそれぞれの果たすべき役割などを社会実験等により官民で共有し、自分ごととしてまちづくりへ参加する機運を高めます。

- A. まちづくりの担い手発掘のための社会実験等の実施
- B. いつでも誰でも目にできる方法でまちづくり活動等の情報発信

施策3-2 市民活動の活性化

持続的にまちの魅力や価値を高めるには、創造力や実行力に加えて、日々変化する社会状況に即応できるスピード感が重要です。それらを有する民間事業者や住民等が行う市民活動の活性化を図ります。

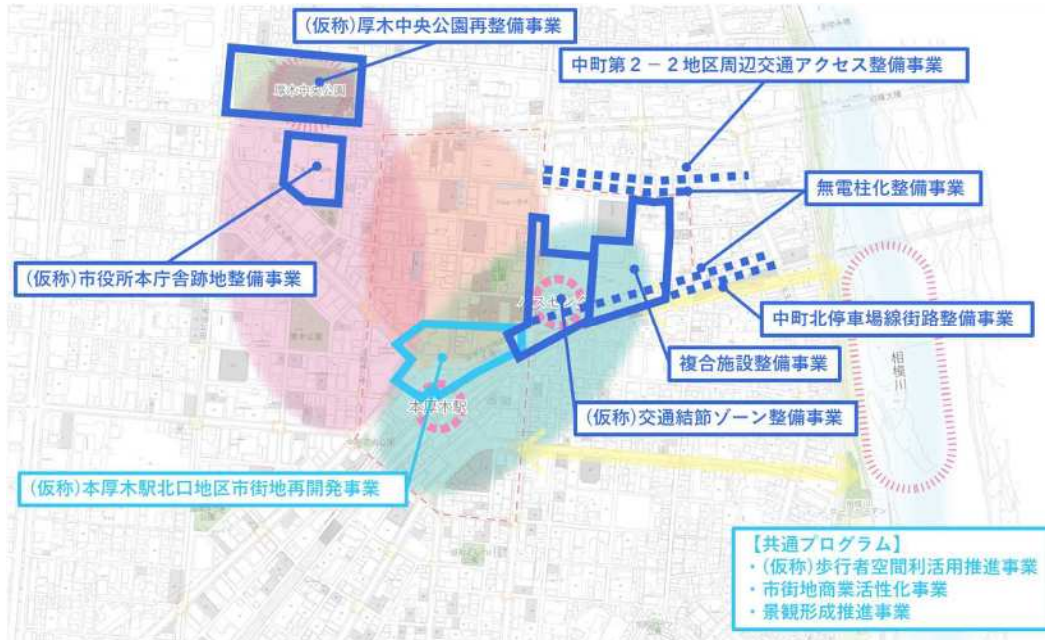
- A. 既存のまちづくり活動を担う個人や団体の横連携促進
- B. 目指すまちの姿の実現に向けたまちづくり活動を担う組織等（以下「まちづくり団体」という。）の育成
- C. まちづくり団体へのアドバイザー派遣
- D. まちづくり団体による歩行者空間の利活用と維持管理
- E. まちづくり団体によるPPP事業³⁴の実施

³⁴ Public Private Partnership の略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的な使用や行政の効率化等を図るもので、指定管理者制度や包括的民間委託、PFI (Private Finance Initiative) など、様々な方式があります。

第4章 重点プログラム

1 重点プログラム

上位計画等を踏まえ、目指すまちの姿を実現するために、今後おおむね10年間で確実に実行すべき事業を重点プログラムに位置付けます。重点プログラムは、特定の区域を対象とする個別プログラムと計画区域を対象とする共通プログラムの2種類とします。また、第3章P38で示した「民間と行政による取組イメージ」に基づき、主要な担い手が民間となるものは「水色」、行政となるものは「青色」で表します。



※各区域の位置は概ねであり、今後の検討により変更が生じる可能性があります。

都市再生緊急整備地域³⁵内に位置する重点プログラムを実施する際には、それぞれの事業計画に応じて、都市再生特別措置法に基づく特例制度の積極的な活用を促します。

都市再生緊急整備地域内における主な特例制度

都市再生特別地区 (都市再生特別措置法第36条)	都市計画上の地域地区。建物の容積率や道路内建築制限等を緩和し、事業者の創意工夫をいかした自由度の高い事業を促進。
認可等の迅速化 (都市再生特別措置法第42条)	一定の要件を満たす市街地開発事業の認可等については、申請から3ヶ月以内に処理しなければならない。

³⁵ P1 注釈1 参照

第3章「5 施策」で位置付けた施策と重点プログラムの関係は、次のとおりです。

重点プログラム	分類	施策 1-1	施策 1-2	施策 1-3	施策 2-1	施策 2-2	施策 3-1	施策 3-2
複合施設整備事業	個	○			○	○	○	○
(仮称)本厚木駅北口地区市街地再開発事業	個	○	○	○	○	○	○	○
(仮称)交通結節ゾーン整備事業	個	○	○	○	○	○	○	○
(仮称)厚木中央公園再整備事業	個	○			○	○	○	○
(仮称)市役所本庁舎跡地整備事業	個	○			○	○	○	○
中町第2-2地区周辺交通アクセス整備事業	個	○				○		
中町北停車場線街路整備事業	個	○				○		
無電柱化整備事業	個	○						
(仮称)歩行者空間利活用推進事業	共	○		○	○	○	○	○
市街地商業活性化事業	共				○		○	○
景観形成推進事業	共				○		○	○

※実行する施策には「○」を表示しています。

※分類の「個」は「個別プログラム」、「共」は「共通プログラム」です。

複合施設整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉厚木市

(1) 事業概要

「複合施設等整備基本計画(R2)」に基づき、厚木バスセンターの東側に、図書館、(仮称)未来館、市庁舎等からなる複合施設を整備します。



基本理念

ー いきいきと生きる日々、すてきな時間を過ごすことができる

サードプレイス³⁶を目指してー 「いい日々、いい時間。」

基本方針

- 誰もが訪れやすく、一人一人に合わせたサービスを提供する施設
- あらゆる世代の皆様にとっての居場所や気付きの場となる施設
- 複合化によるメリットをいかし、絶え間ない交流、活動が生まれる施設
- 将来変化に柔軟に対応し、長きにわたり利用することができる施設
- 中心市街地のシンボルとして誇りと愛着を感じることができる施設

出典：複合施設等整備基本計画(R2)

³⁶ サードプレイスとは、家「第1の場所」と職場・学校「第2の場所」との間にある「第3の場所」。多くの市民の皆様が気軽に立ち寄り、充実した時間を過ごすことができる居場所を創出します。

(2)具体的な取組

施策1-1 歩行者空間の質向上

A. 歩行者空間の整備

→歩いて楽しい空間を実感することができる歩行者のための魅力的な広場を整備します。

C. 歩行者動線の連続性確保

D. 歩行者と滞留者の適切な分離

→地上と地下レベルで本厚木駅や厚木バスセンター方面と複合施設を歩行者目線で緩やかに接続します。

施策2-1 行ってみたくなる・寄ってみたくなる魅力づくり

B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備

→大山や相模川など本市の雄大な自然環境を体感できる眺望スペースを整備します。

E. 赤ちゃんの駅ベビリアの普及促進

→子育て世代がアクセスしやすい低層階に安心して、快適に授乳やおむつ替えできるスペースを設置します。

施策2-2 公共空間の利活用促進

B. 歩行者空間を利活用しやすい仕組みづくり

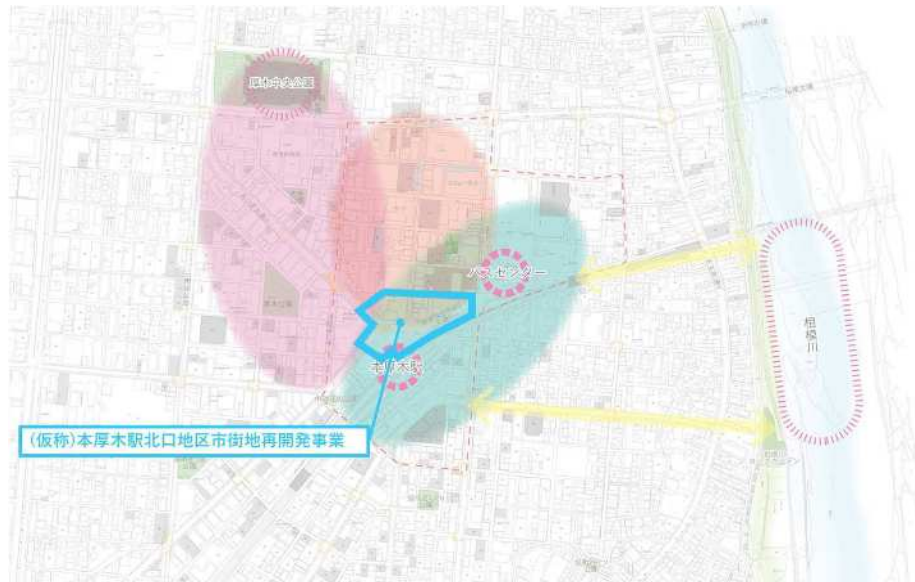
→まちの魅力や価値を持続的に高めるための歩行者空間の利活用と維持管理の仕組みづくりに取り組みます。

(仮称)本厚木駅北口地区市街地再開発事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉本厚木駅北口地区市街地再開発準備組合

(1)事業概要

本厚木駅北口周辺の多様な都市機能の集積や交通結節機能の充実を図るため、土地や建物の権利者で構成される本厚木駅北口地区市街地再開発準備組合において、市街地再開発事業の事業化に向けた検討を行います。



(2)具体的な取組

施策 1-1 歩行者空間の質向上

- A. 歩行者空間の整備
- B. 歩行者空間における滞在空間の充実
→歩行者の休憩や待合せ場所となる広場を整備します。
- C. 歩行者動線の連続性確保
- D. 歩行者と滞留者の適切な分離
→地上部だけでなく地下や上空を利用した歩行者ネットワークを形成します。
- G. バリアフリーの推進、ユニバーサルデザインの導入
→路線バスやタクシーの利用が困難な方も本厚木駅との往来が可能になるように、障がい者用停車施設の設置を検討します。

施策 1-2 交通結節点の利便性向上

- B. 路線バスバースの増設
- C. 分かりやすい路線バス乗り場の再編
→初めて訪れる人でも分かりやすく路線バスを利用できるように駅前広場のバス停機能を強化します。（詳細は P63～64）

施策 1-3 交通環境の最適化

- A. 道路空間の再配分
 - B. 自動車駐車場附置義務の見直し
 - C. 駐車場出入口制限道路の指定
→将来的なトランジットモール*化を見据えた自動車駐車場附置義務の見直しと道路空間の再配分を行います。
- * P11 注釈 11 参照

施策2-1 行ってみたくなる・寄ってみたくなる魅力づくり

A. グランドレベルのオープン化推進

B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備

→グランドレベルで歩行者に開かれたまち並みを整備します。

→再開発ビルを核として、駅前のシンボルである厚木一番街や複合施設、厚木バスセンターとのつながりを感じられるデザインとします。

F. 地区計画等によるグランドレベルへの商業施設等の誘導

→地区計画等によりグランドレベルへ集客性のある充実した商業機能を誘導し、持続的にまちのにぎわいを創出します。

施策2-2 公共空間の利活用促進

B. 歩行者空間を利活用しやすい仕組みづくり

→まちの魅力や価値を持続的に高めるための歩行者空間の利活用と維持管理の仕組みづくりに取り組みます。

(仮称)交通結節ゾーン整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉 厚木市

(1)事業概要

「複合施設等整備基本計画(R2)」に基づき、厚木シティプラザの敷地や本厚木駅前東口地下道を活用して、路線バスの発着拠点である厚木バスセンターの交通結節点としての機能を強化します。



(2)具体的な取組

施策1-1 歩行者空間の質向上

A. 歩行者空間の整備

→歩いて楽しい空間を実感することができる歩行者のための魅力的な広場を整備します。

C. 歩行者動線の連続性確保

D. 歩行者と滞留者の適切な分離

→地上と地下レベルでの本厚木駅北口や複合施設方面と厚木バスセンターを歩行者目線で緩やかに接続します。

→歩行者やバス利用者が交錯せずに、まち歩きやバス待ちができる歩行者空間を整備します。

G. バリアフリーの推進、ユニバーサルデザインの導入

→子育て世帯や高齢者にも使いやすい本厚木駅前東口地下道へリニューアルします。

施策1-2 交通結節点の利便性向上

A. 路線バス発車起点の集約化

B. 路線バスバースの増設

C. 分かりやすい路線バス乗り場の再編

E. 鉄道、路線バス、高速バス間の乗換利便性向上

→初めての利用者でも分かりやすく路線バスを利用できるように厚木バスセンターのターミナル機能を強化します。(詳細はP63~64)

施策 2-1 行ってみたくなる・寄ってみたくなる魅力づくり

B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備

→ 複合施設と調和の取れた施設デザインとします。

→ 本厚木駅北口や厚木一番街、複合施設方面へのまち歩きを誘発するため、各方面への視認性を確保します。

D. 案内誘導サインの整備・更新

→ 相模川へのアクセス性を高めるため、案内サインを整備します。

E. 赤ちゃんの駅ベビリアの普及促進

→ 子育て世代がアクセスしやすい場所に安心して、快適に授乳やおむつ替えできるスペースを設置します。

施策 2-2 公共空間の利活用促進

B. 歩行者空間を利活用しやすい仕組みづくり

→ まちの魅力や価値を持続的に高めるための歩行者空間の利活用と維持管理の仕組みづくりに取り組みます。

本厚木駅北口側における交通結節点の在り方

(1)前提条件

ア 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

本市の立地適正化計画及び地域公共交通計画に相当する「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画(R3)」において、今後の都市経営は、人口減少や少子高齢化が加速する中でも、将来にわたって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都市の構築が必要であることが示されています。市民の皆様の移動の足となる公共交通ネットワークを維持するため、利用者の利便性向上や増加につながる交通結節機能の強化が不可欠です。

イ 本厚木駅北口側における公共交通の課題〔P26 再掲〕

- 乗り場の分散【路線バス】
- 乗降場の不足【路線バス】
- 待機場所の不足【路線バス】
- 乗継利便性の低さ【高速バス】
- 利用者と歩行者等との錯そう【路線バス・高速バス】



ウ 土地利用の最適化

駅前には公共交通に関する施設だけでなくにぎわい創出に寄与する商業施設や人が滞在・交流できるオープンスペースも必要です。また、交通施設は、基本的に公費で整備されることから、運用の実態を踏まえて必要最低限の機能の確保に留めることが必要です。

(2)在り方

ア 配置

初めて利用する人でも分かりやすく路線バスを利用できるようにするため、北口駅前広場では「バス停機能（本厚木駅から最短距離で乗換可能）」、厚木バスセンターでは「ターミナル機能（本厚木駅北口側を起点とする路線バスの集約）」を強化します。

また、市民の皆様の乗換利便性を高めるとともに、公共交通の利用を促進するため、高速バスのバス停を厚木バスセンターに配置します。高速バスを利用して本市を訪れた人の乗換利便性も高まります。

イ 機能

人口減少や働き方改革等により、需要増加の見込みが不確定であるため、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による減便³⁷前の令和2年9月時点の運行状況をピークと捉え、次の機能を確保します。ただし、今後の社会状況や都市構造の変化によっては、必要に応じて、見直しを行います。

施設	種類	現在	将来	考え方
北口駅前広場	乗車	4 バース	4 バース	・ 発車間隔の適正化（15 台/h・h ³⁸ ） ・ BC 発北口駅前経由の路線バスすべての停車
	降車	1 バース	4 バース	・ 降車処理の適正化（15 台/h・h ³⁸ ）
	待機	0 バース	0 バース	・ BC に待機機能確保
厚木バスセンター	乗車	7 バース	10 バース	・ 発車間隔の適正化（12 台/h・h ³⁸ ） ・ 駅北口側を起点とする路線バスの集約 ・ 高速バス配置
	降車	1 バース	1 バース以上	・ BC 入庫待ちの路線バス待機列を BC 外に発生させない ・ 路線バス利用者の複合施設へのアクセス性確保 ・ 依知方面からの速達性確保
	待機	0 バース	6 バース	・ 定時運行の促進 ・ 自走で待機可能

※表中の BC は「厚木バスセンター」の略称

³⁷ 令和2年11月のダイヤ改正で減便

³⁸ 駅前広場計画指針及び都市計画マニュアルを参考に設定

(仮称)厚木中央公園再整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉 厚木市

(1) 事業概要

令和4年9月現在、厚木中央公園の一部は厚木排水区浸水被害軽減対策事業の建設工事に伴う作業ヤードに使用されています。同事業の完了後に、厚木中央公園のリニューアルを行います。



(2)具体的な取組

施策1-1 歩行者空間の質向上

B. 歩行者空間における滞在空間の充実

→公園内での活動や景観を楽しみながら休憩や飲食ができる場所を整備します。

施策2-1 行ってみたいくなる・寄ってみたいくなる魅力づくり

B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備

→四季を感じられる公園を整備します。
→公園の外からでも中のにぎわいを感じられ、立ち寄ってみたいくなるエントランスとします。

施策2-2 公共空間の利活用促進

A. 公共空間の再整備又は利活用インフラの整備

→本厚木駅のシンボルとなる魅力的なセントラルパークを実現します。
→現本庁舎敷地や厚木中央公園地下駐車場を考慮した公園づくりをします。
→来訪者のアクセス動線やアクティビティ動線を考慮した施設配置とします。

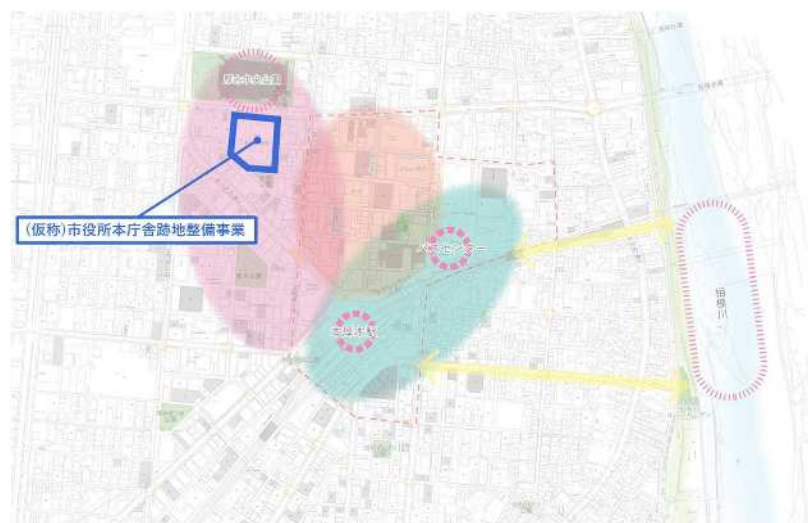
B. 歩行者空間を利活用しやすい仕組みづくり

→まちの魅力や価値を持続的に高めるための歩行者空間の利活用と維持管理の仕組みづくりに取り組みます。

(仮称)市役所本庁舎跡地整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉 厚木市

厚木中央公園の南側に位置する現本庁舎敷地の跡地利用の考え方については、「複合施設等整備基本計画(R2)」及び「公共施設個別施設計画(R4)」において、次のとおり示されています。



複合施設等整備基本計画(R2) P100

現本庁舎敷地は、中心市街地の数少ない一団の市有地であることから、市庁舎の移転後は、本市のまちづくりの課題解決に寄与する活用方法について検討する必要があります。

中心市街地の回遊性の向上、中央公園地下駐車場等の既存インフラの有効活用、コンパクト・プラス・ネットワークの形成促進³⁹、安心・安全の強化等のまちづくりを推進するため、市庁舎の移転、現本庁舎の解体後に、消防施設や文化施設などの公共施設の移転先としての活用を検討します。

公共施設個別施設計画(R4) P233

現本庁舎敷地の跡地利用は、市庁舎の機能を複合施設へ移転後、消防施設や文化施設等の公共施設の移転先としての活用を検討します。

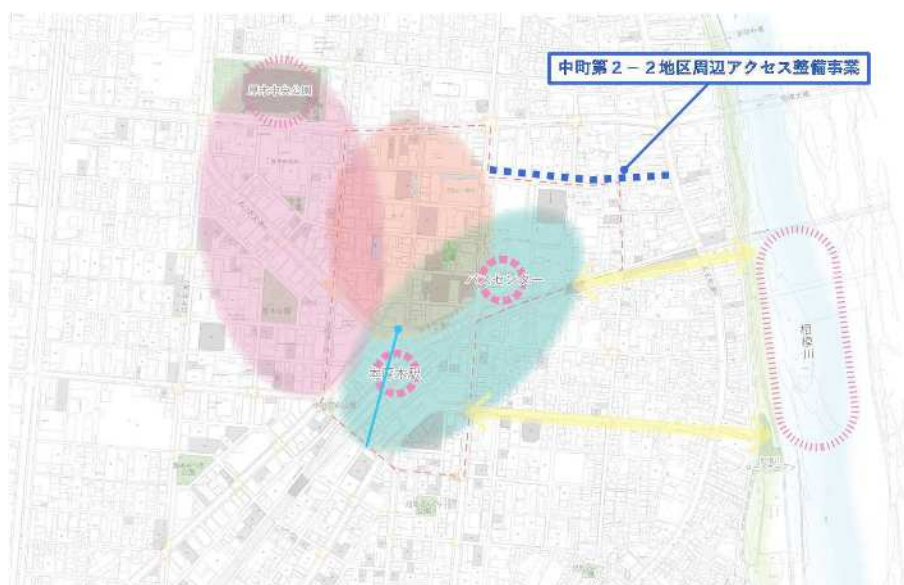
³⁹ P9 注釈9 参照

中町第2-2地区周辺交通アクセス整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉厚木市

(1)事業概要

「あつぎの道づくり計画(R3)」に基づき、中町第2-2地区周辺における路線バスの円滑な運行、歩行者や自転車の安全な動線確保等に対応するため、市道 A-358 号線の拡幅等を行います。



(2)具体的な取組

施策1-1 歩行者空間の質向上

A. 歩行者空間の整備

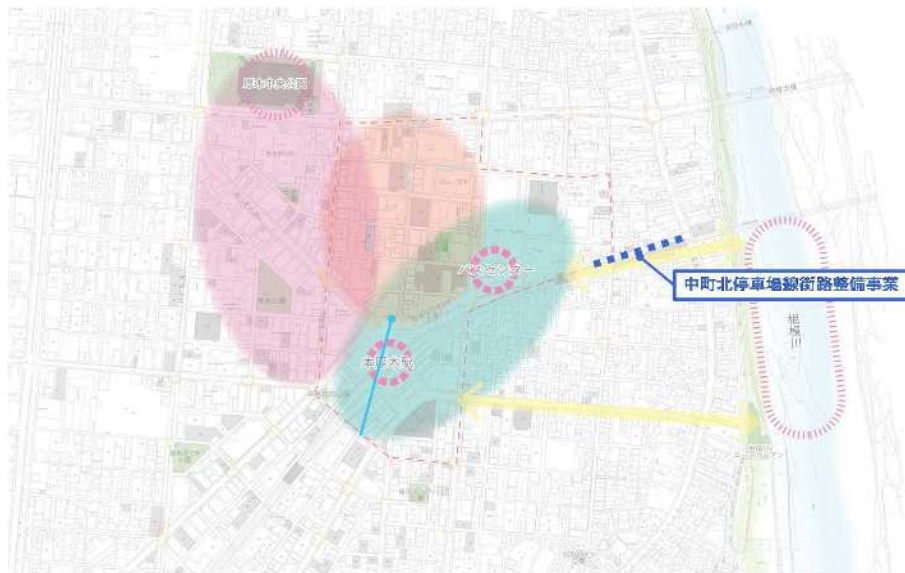
→まち歩きしやすい歩行者ネットワークを形成するため、市道の拡幅や延伸を行います。

中町北停車場線街路整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉厚木市

(1) 事業概要

「あつぎの道づくり計画(R3)」に基づき、中町第2-2地区周辺における路線バスの円滑な運行、歩行者や自転車の安全な動線確保等に対応するため、都市計画道路中町北停車場線を整備します。



(2) 具体的な取組

施策1-1 歩行者空間の質向上

A. 歩行者空間の整備

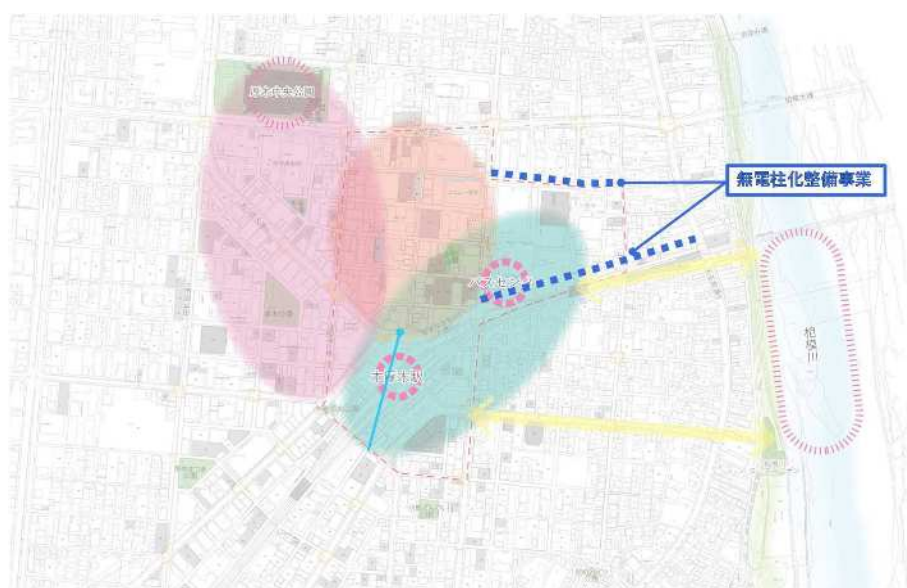
→まち歩きしやすい歩行者ネットワークを形成するため、市道の拡幅を行います。

無電柱化整備事業 〈個別プログラム〉

〈主要な担い手〉 厚木市

(1) 事業概要

「無電柱化推進計画(R4)」に基づき、緊急輸送道路に指定されている市道 A-358 号線と都市計画道路である中町北停車場線の無電柱化を行います。



(2) 具体的な取組

施策 1-1 歩行者空間の質向上

E. 無電柱化の推進

→災害時にも歩行者ネットワークが機能するよう無電柱化を行います。

(仮称)歩行者空間利活用推進事業 〈共通プログラム〉

〈主要な担い手〉商店街、商店会、交通事業者、大学

(1)事業概要

都市の魅力や価値を持続的に高めていく上で、まちづくりの担い手となり得る市民の皆様の創造力や実行力、即応力は、重要なまちづくりの資源です。市と連携して、こうした担い手の発掘や育成を進め、市民主体のまちづくりを推進します。

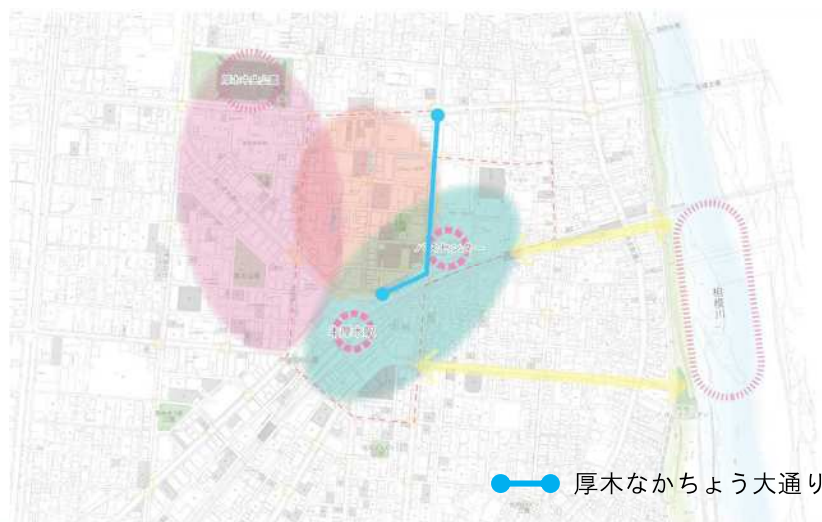
(2)具体的な取組

施策3-1 まちづくり参加への機運醸成

A. まちづくりの担い手発掘のための社会実験等の実施

→歩行者中心の豊かな日常の光景をまちなかに広げていくため、歩行者空間の”新しい使い方”を実践できる担い手を育成します。

→商店街や商店会が主体となって、厚木なかちょう大通り（県道602号）における建物敷地と道路空間の一体的なにぎわい創出を目指して、検討を進めます。



施策3-2 市民活動の活性化

B. 目指すまちの姿の実現に向けたまちづくり活動を担う組織等の育成

→行政の制度等を活用して、まちづくりの担い手それぞれが在りたい姿へ活動を発展させます。

〈例1〉市民協働事業提案制度

市民活動団体と市が共通する地域課題又は社会課題を解決するため、それぞれの役割分担を決め、協定を締結し、ともに事業を実施する本市独自の制度です。

- ・市から活動経費の支援を受けることができます。
- ・活動内容に応じた担当課のサポートを受けることができます。

〈例2〉まちづくり市民組織

「住みよいまちづくり条例」に定める要件を満たしたまちづくり活動を推進する組織です。

- ・市からまちづくりに関する情報提供を受けられます。
- ・市から技術的支援を受けられます。
- ・都市計画マスタープランへの提案が可能となります。
- ・都市計画の提案が可能となります。

〈例3〉都市再生推進法人

都市再生特別措置法に定める要件を満たしたまちづくり活動を推進する組織です。

- ・国等から財政支援を受けることができます。
- ・都市再生整備計画の提案することができます。
- ・道路や都市公園の占用手続に関する業務を請け負うことができます。

市街地商業活性化事業 〈共通プログラム〉

〈主要な担い手〉 民間事業者、権利者

(1) 具体的な取組

施策2-1 行ってみたくなる・寄ってみたくなる魅力づくり

- F. 地区計画等によるグランドレベルへの商業施設等の誘導
 - G. 空き店舗への出店支援
- 空き店舗に出店する事業者への改装費及び家賃を支援します。

施策3-2 市民活動の活性化

- A. 既存のまちづくり活動を担う個人や団体の横連携促進
 - B. 目指すまちの姿の実現に向けたまちづくり活動を担う組織等の育成
- 事業者等で構成する団体が企画するイベント運営費等を支援します。

景観形成推進事業 〈共通プログラム〉

〈主要な担い手〉 民間事業者、権利者

(1) 具体的な取組

施策 2-1 行ってみたいくなる・寄ってみたいくなる魅力づくり

- B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備
 - C. 既存建物の改修や更新に合わせたまち並みの誘導
- 「景観計画」に基づき建築物の景観を誘導します。

施策 3-1 まちづくり参加への機運醸成

- B. いつでも誰でも目にできる方法でまちづくり活動等の情報発信
- 魅力的な景観の情報発信により、市民の皆様の景観意識を醸成します。

施策 3-2 市民活動の活性化

- C. まちづくり団体へのアドバイザー派遣
- 地域の発意に応じて、まちなみ誘導を図るガイドライン等の策定を支援します。

第 5 章 計画の運用

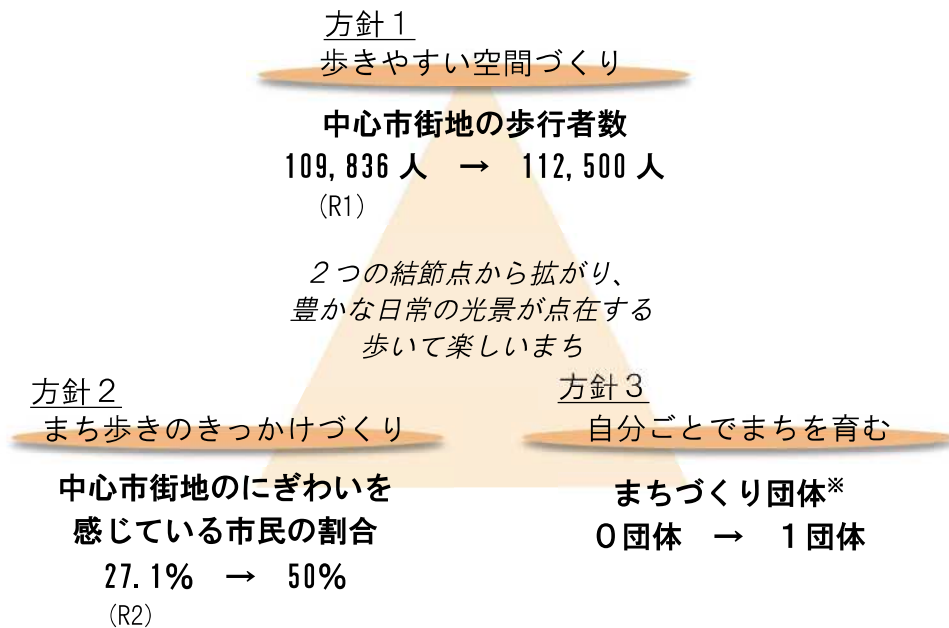
1 計画運用の考え方

本計画に定める目指すまちの姿「2つの結節点から拡がり、豊かな日常の光景が点在する 歩いて楽しいまち」を実現するためには、官民が一体となり、本計画に定める施策や重点プログラムを着実に実施する必要があります。本厚木駅周辺のまちづくりに関わる人たちが本計画に基づくまちづくりの進捗を客観的に把握し、それぞれの取組の更なる展開や見直しなどが可能となるように目標値等を設け、進捗管理を行います。

2 まちづくりの方針に応じた目標値

本計画に基づくまちづくりの進捗を客観的に評価するため、まちづくりの方針ごとに目標値を定めます。当面は、令和8年度を目途に、次の目標値の達成を目指します。

令和8年度までに達成を目指す目標値



※まちづくり団体とは、本計画の区域内において、目指すまちの姿の実現に寄与することを目的に、市民協働事業提案制度を活用する組織、住みよいまちづくり条例に基づくまちづくり市民組織又は都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人です。

3 重点プログラムの短期・中期目標

今後おおむね10年間で取り組む重点プログラムを確実に実行するため、令和8年度を短期、令和14年度を中期として、それぞれの時期の目標を次のとおり定めます。

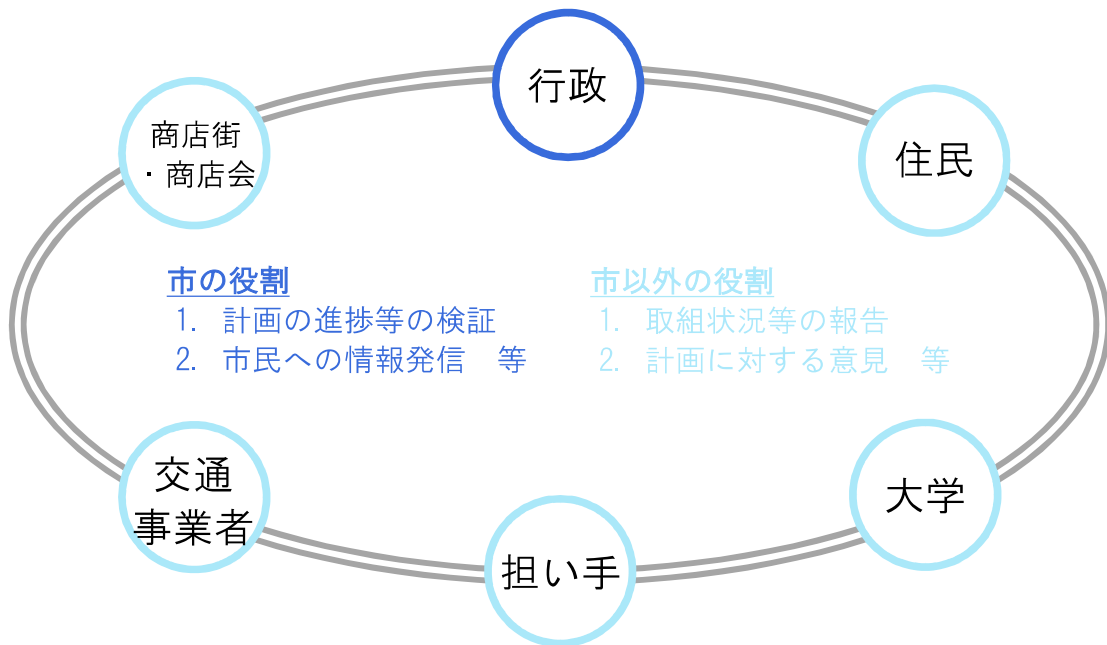
	短期目標 (R8(2026)年度)	中期目標 (R14(2032)年度)
複合施設整備事業	工事	完了
(仮称)本厚木駅北口地区 市街地再開発事業	検討	工事
(仮称)交通結節 ゾーン整備事業	検討	工事
(仮称)厚木中央公園 再整備事業	工事	完了
(仮称)市役所本庁舎 跡地整備事業	検討	完了
中町第2-2地区周辺 交通アクセス整備事業	工事	完了
中町北停車場線 街路整備事業	工事	完了
無電柱化整備事業	工事	完了
(仮称)歩行者空間 利活用推進事業	推進	推進
市街地商業活性化事業	推進	推進
景観形成推進事業	推進	推進

※各プログラムの実施時期は、検討状況によって変更が生じる可能性があります。

4 評価体制

市、地域の関係者及び学識経験者等とともに、令和 8 年度に社会状況の変化や重点プログラムの進捗、目標値の達成状況等を検証し、新たな目標値を定めます。この時、必要に応じて、計画の見直しも行います。

評価体制のイメージ



巻末資料

1 上位・関連計画における本厚木駅周辺の位置付け

第10次総合計画【令和3～14年度】

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

- ◆基本施策4-2 魅力ある中心市街地等の形成〔目指す姿〕
中心市街地等の再整備により、都市機能や交通利便性が向上し、魅力にあふれた街並みが形成され、誰もが訪れてみたい、歩いて楽しいまちが実現されています。

都市計画マスタープラン・交通マスタープラン【令和3～22年度】

基本的な考え方 ①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
②豊かな自然を守り、いかす都市構造の構築

- ◆将来のまちの姿（本厚木駅周辺） 【都マ・交マ】
居心地が良く、歩きたくなるまちなか
- ◆都市交通の方針 基本方針③ 【都マ・交マ】
居心地が良く、歩きたくなる中心市街地の交通環境を整備します。
- ◆中心市街地における施策の展開 【交マ】
 - ー 居心地がよく、ひと中心の空間の整備
 - ー 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
 - ー まちづくりと連携した駐車場対策の推進

コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画【令和3～22年度】

目標 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

- ◆本厚木駅周辺（都市中心拠点）に関する考え方
本厚木駅周辺は、本市の中心市街地としてにぎわいを創出し、また、県央の広域拠点として都市機能を維持・誘導するため、市街地再開発事業等により駅周辺を整備するとともに、バスターミナルの再整備を行います。また、駐車場の集約も図りながら、大小様々な商業の集積を促進し、居心地が良く、歩きたくなる中心市街地の形成に取り組みます。特に、中町第2-2地区周辺では、家と職場・学校との間の第3の場所「サードプレイス」をコンセプトに、利便性の高い地域として魅力とにぎわいあふれるまちなか拠点づくりを進めます。また、空き店舗対策や歩行者空間の整備と併せて、歩きたくなるまちなかを形成するための施策を一体的に推進します。

産業マスタープラン【令和3～8年度】

目指す事 力強い継続と変化への対応

◆目標Ⅱ-③ にぎわいあふれるまちづくり

本市の魅力をアピールする集客イベントを充実させ、広域に情報発信し、個店及び事業所への経済効果に寄与する販売促進活動による効果的な事業展開を図ります。また、商店会による販売促進活動の強化により、個店及び事業所の経営向上への寄与と持続的な事業展開を目指します。

◆目標Ⅱ-④ 地域に愛される居場所があるまちづくり

地域に親しまれ、利用される商店街づくりと、快適な歩行空間や安心・安全を備えたまちづくり、市内での購買行動の強化を推進するとともに、地域貢献、社会貢献に寄与する商店会活動の推進や生活者に親しまれる地域づくりに取り組みます。

あつぎの道づくり計画【令和3～14年度】

◆基本方針Ⅰ-方針3 公共交通での移動利便性の向上

— 駅前広場等の交通結節機能の強化 等

◆基本方針Ⅱ-方針1 人にやさしい道路空間の形成

— 歩道の整備、バリアフリー整備、駅周辺におけるアクセス道路整備 等

◆基本方針Ⅱ-方針3 災害に強い道路空間の形成

— 無電柱化整備 等

◆基本方針Ⅲ-方針3 地域・地元企業との連携・協働の推進

— 道路空間の有効活用に向けた検討 等

本厚木駅周辺地域都市再生安全確保計画【令和4年改定】

大規模な地震災害が発生した場合、交通機関の運行停止により本厚木駅周辺において、多くの人々が滞留し、混乱が生じることが予想される。このような混乱が被害を拡大させるとともに、都市機能の継続、復旧を阻害するおそれもあるため、本厚木駅周辺地域の都市機能を分析した上で、被害の最小化を図るために、効果的かつ効率的な帰宅困難者対策を講じる。

◆都市再生安全確保施設（一時滞在施設）

— 厚木シティプラザ、東町スポーツセンター、アミューあつぎ、厚木清南高等学校、レンブラントホテル厚木

2 策定経過

(1)官民一体による検討状況

ア 本厚木駅周辺まちづくり推進会議

令和4年4月25日

厚木市長 小林 常良 様

厚木市本厚木駅周辺まちづくり推進会議

委員長 梶田 佳孝

本厚木駅周辺における歩いて楽しいまちづくりの推進
について（提言）

令和3年8月の発足以来、本推進会議では、厚木市の中心市街地である本厚木駅周辺における、これからのまちづくりの在るべき姿について、各委員の専門知識や経験を持ち寄り、活発な議論を重ねてきました。

ここに、本厚木駅周辺における歩いて楽しいまちづくりの推進に向けた考え方を推進会議の総意として取りまとめましたので、別添のとおり提言します。

本提言書の趣旨を尊重し、本厚木駅周辺のまちづくりを推進いただきますようお願いいたします。

本厚木駅周辺における
歩いて楽しいまちづくりの推進に向けた提言書



厚木市本厚木駅周辺まちづくり推進会議

令和4年4月

1 はじめに

鉄道開通前の本厚木駅周辺は、かつて相模川に沿って宿場町や生産物の取引の場が形成され、人や物が行き交う「小江戸」として、大きなぎわいを有していた。

時代が昭和に移ると、小田原急行電鉄（現 小田急小田原線）が開通し、本厚木駅が誕生した。これにより、本厚木駅周辺を始めとした市全域の都市化は加速し、昭和 30 年の市制施行以降、モータリゼーションの進展と併せて土地区画整理事業や市街地再開発事業などが盛んに行われた。平成 24 年には「中心市街地の全体構想」が策定され、「歩いて楽しいまち」を目指したまちづくりが行われている。

こうした先人のたゆまぬ努力で、現在のまち並みが形成され、我々は買い物や通勤通学、医療、娯楽など様々な暮らしの場面において、“当たり前”のように安心して快適な日常を享受してきた。

しかしながら、今から 2 年前、その日常はガラリと様子を変えた。新型コロナウイルス感染症の拡大である。我々は、この未知なる苦難を乗り越えるべく、外出自粛や時短営業、テレワークなど、

あらゆる感染症対策に一丸となって取り組んでいる。感染状況は未だ予断を許さない状況ではあるが、この経験が我々の価値観やライフスタイルを変化させ、まちなかはモノを消費する場からコトやトキを消費する場へと転換するニーズが急速に高まっている。

我が国では、高度経済成長期において、経済的に豊かな国民生活を実現するため、都市の郊外化に代表される自動車を中心としたまちづくりが進められてきた。しかし、本来、まちづくりにおいて、直接的な消費活動を担う歩行者が主役でなければならない。このことを、奇しくも新型コロナウイルスによって、思い知らされた。

本厚木駅周辺においても同じことが言える。我々は、買い物や通勤通学などを目的に、日々、多くの人々が行き交う、南北の駅前広場を有する本厚木駅と厚木バスセンターの2つの交通結節点を最大限に活かしながら、自動車中心となってしまった都市空間を、歩行者の下へ取り戻していかなければならない。かつての「小江戸」を彷彿とさせるような、にぎわいと心の豊かさを兼ね備えた、更なる歩いて楽しいまちを築いていくために、次のとおり提言する。

2 提言

- 第1の提言 市民主体のまちづくりの推進 … 4 頁へ
- 第2の提言 歩行者空間の持続的な質向上 … 5 頁へ
- 第3の提言 健全な都市環境の形成 … 6 頁へ
- 第4の提言 多様なアクセス手段の共存 … 7 頁へ
- 第5の提言 市街地再開発事業への期待 … 8 頁へ
- 第6の提言 厚木中央公園の可能性 … 9 頁へ
- 第7の提言 地域資源の活用 … 9 頁へ

(1)市民主体のまちづくりの推進

歩いて楽しいまちを実現し、都市の魅力や価値を持続的に高めていく上で、まちづくりの担い手となり得る市民の創造力や実行力、即応力は、まちづくりの重要な資源である。市民主体のまちづくりを推進するため、我々は、本推進会議の役割を終えた後も横の連携を更に深めていき、それぞれの立場を最大限にいかしながら、行政とも連携して、こうした担い手の発掘・育成に取り組んでいきたい。

また、厚木一番街と厚木バスセンター周辺との間にある県道 602 号本厚木停車場線は、本厚木駅北口駅前から中町交差点までの短い区間でありながら、神奈川県が管理している。県道から市道へ移管し、商店街が中心となった、市民主体のまちづくりを推進されたい。

(2)歩行者空間の持続的な質向上

単に座れる場所を増やすだけでは、歩行者空間の魅力は高まらない。まちなかを歩いている人の目線で、ベンチや照明、舗装などの質（クオリティ）を高め、歩きたくなる、使いたくなる、更には写真を撮りたくなるような空間づくりを進められたい。

こうした空間は、時間とともに劣化や損傷が進み、使いやすさやまち並みのイメージなどにも影響する。いつまでも使われ続け、愛される空間となるように、メンテナンスのしやすさや維持管理の仕組みと一体的に検討を進められたい。

さらに、自動運転やシェアリングサービスなど、我々の暮らしに大きな変化をもたらす新技術の社会実装がすぐ目の前まで来ている。官民一体で、道路などの官地に限定することなく、民地も含めて将来の変化に柔軟に対応可能な都市空間の形成も併せて進められたい。

(3)健全な都市環境の形成

駅周辺では、老朽化した建物の建て替えによるマンション開発が増加しており、今後も、同様の開発が見込まれる。

しかし、こうした土地利用は、日照や通風を遮るなど、住環境やまちのイメージを悪化させるおそれがある。これに対して、地区計画や建築協定などは、権利者や開発事業者の発意で建物の高さや容積率などをコントロールできる有効な制度である。将来にわたって、住みやすく、歩いて楽しいまちを実現するため、官民一体で制度の活用を推進されたい。

(4)多様なアクセス手段の共存

歩いて楽しいまちの主役は歩行者であるが、まちを訪れたり、駅を利用するための自動車や自転車などのアクセス手段の確保は重要である。しかし、まちなかは土地利用が図られており、道路拡幅が困難である。たとえば、自転車レーンが整備できない車道に自転車を無理に追い出すやり方は、多様なアクセス手段の共存にはなり得ない。歩いて楽しいまちを目指して、交通規制の見直しなどと併せて、歩行者、自転車、自動車ごとに、交通動線の棲み分けを行い、道路の役割にメリハリを持たせることを検討されたい。

また、歩いて楽しいまちは、ベビーカーや車いすの利用者など、誰もが訪れやすいまちでなければならない。駅員やバス運転士による乗車時の補助、ノンステップバスの導入などが始まっているが、同乗者の理解は未だ不十分と言わざるを得ない。あらゆる利用者が相互に理解を深め、支え合う「心のバリアフリー」の実現に向けた啓発活動にも官民一体で取り組むことが望まれる。

(5)市街地再開発事業への期待

駅北口周辺では、市街地再開発事業の実施を目指して、権利者による準備組合が結成されたところである。まちなか全体のにぎわい創出や市全体の人口推移に大きく影響する重要な開発となるため、次の3点に留意して、準備組合への支援を推進されたい。

一つ目、厚木市の玄関口であるため、可能な限り商業的土地利用を中心とした開発とすること。

二つ目、厚木一番街や厚木バスセンターなど、まちとのつながりに十分に配慮し、一体的なにぎわいを創出すること。

三つ目、土地や建物の権利者はもちろんのこと、テナントや市民への情報提供に努めること。

(6)厚木中央公園の可能性

駅周辺で歩いて楽しいまちを築いていく上で、厚木中央公園は歩行者の滞在や交流が活発に行われる拠点となる最も重要な資源の一つである。人が集まりたくなる魅力的な空間を設えるだけでなく、民間事業者等が有する柔軟性や創造力を活かした日常的なにぎわいが溢れる空間とされたい。

(7)地域資源の活用

かつて、天王町通りや中央通りがまちの中心であった。これらは本厚木駅周辺の歴史を語る上で欠かせない。まちの歴史に精通した市民とともに、まちの歴史を語り継ぎ、市民のまちへの愛着を育んでいかれたい。

また、雄大な大山の景色や相模川、都市公園などの自然資源は、駅周辺にいながらにして、自然を目で見て肌で感じて楽しむことができる貴重な存在である。これらの自然資源を最大限にいかしたまちづくりに取り組まれたい。

3 結びに

この先も新型コロナウイルス感染症のように、まちづくりの考え方を大きく変える出来事は起こり得るであろう。我々は、提言に当たって、これからも本厚木駅周辺はもとより、厚木市全体が更なる発展を遂げるため、でき得る限り未来を想像しながら議論を積み重ねてきた。

この提言書が、予測困難な時代においても、あつぎを愛し、ひたむきにまちの発展に挑み続ける市民や行政が一丸となって取り組むまちづくりの一助となることを願う。

また、我々もこの提言に満足することなく、本推進会議の役割を終えた後もそれぞれの立場を最大限にいかして、官民協働の旗振り役として、まちづくりや市民活動をリードする所存である。

厚木市本厚木駅周辺まちづくり推進会議

委員一同

(参考1) 厚木市本厚木駅周辺まちづくり推進会議について

○委員一覧

No.	区分	所属及び役職	氏名	専門分野
1	委員長	東海大学工学部土木工学科教授	かじた よしたか 梶田 佳孝	都市計画
2	職務 代理者	中心市街地大規模小売店舗・商店会ネットワーク連絡協議会会長 (一社)厚木市商店会連合会会長	さいとう ひろし 齊藤 裕	商工業
3	委員	厚木北地区自治会連絡協議会 (西仲自治会会長)	みき ともゆき 三木 智之	自治
4	委員	厚木南地区自治会連絡協議会 (旭町4丁目自治会会長)	まくがわ しげる 作川 茂	自治
5	委員	厚木市まちなか活性化プロジェクト前会長 (厚木なちやう大通り商店街振興組合前代表理事)	むかむら けんぞう 六ヶ村 健三	商工業
6	委員	厚木商工会議所青年部会長	なかの のぶひろ 中野 信博	商工業
7	委員	小田急電鉄圏まちづくり事業本部 エリア事業創造部課長	にしむら やすお 西村 靖生	交通・ まちづくり
8	委員	神奈川中央交通圏運輸計画部課長	さとう しょうた 佐藤 勝太	交通
9	委員	東京工芸大学工学部建築学科教授	やつお ひろし 八尾 廣	建築
10	委員	公募市民	いまい つかさ 今井 つかさ	
11	委員	公募市民	ひらの たかひろ 平野 孝裕	
12	委員	公募市民	ひろた ゆみ 広田 由美	

【任期】令和3年8月16日から令和4年7月31日まで

○会議の開催状況

第1回 令和3年9月2日(木)【書面会議】
〔目的〕 附属機関の目的と新たな計画が目指すものの共有
(1) 委員長の選出について
(2) 会議等の公開に関する要綱等について
(3) (仮称)本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画策定方針について
(4) 計画の策定イメージについて
(5) 推進会議の成果について
第2回 令和3年11月8日(月)
〔目的〕 まちのポテンシャル、目指すまちの姿の協議
(1) まちのポテンシャルについて
(2) 目指すまちの姿について
第3回 令和3年12月24日(金)
〔目的〕 目指すまちの姿、施策等の協議
(1) 目指すまちの姿について
(2) 施策について
(3) 提言書のイメージについて
第4回 令和4年2月18日(金)【書面会議】
〔目的〕 目指すまちの姿、施策等の協議
(1) 目指すまちの姿について
(2) 施策について
(3) 提言書のイメージについて
第5回 令和4年3月18日(金)【書面会議】
〔目的〕 施策、計画運用の協議
(1) 施策について
(2) 計画の運用について
第6回 令和4年4月22日(金)
〔目的〕 提言の取りまとめ
(1) 提言書について

(参考2) 本推進会議の今後の取組

本推進会議と並行して開催された「本厚木駅周辺の歩いて楽しいまちづくりを考えるワークショップ」においても、歩いて楽しいまちの実現に向けた様々なアイデアが市民から示された。こうした市民のアイデアをまちづくりにいかして、あつぎらしき溢れる市民主体のまちづくりを推進するための取組として、本推進会議では、

「ほこまちチャレンジ in あつぎ」を新たな企画として、取りまとめた。我々は、本推進会議の役割を終えた後もそれぞれの立場を最大限にいかして、この取組の実現を目指していきたい。

○ワークショップの開催状況

第1回 令和3年10月23日(土)
歩いて楽しいまちを考えてみる【参加者：17人】 〔講演〕八尾委員 〔傍聴〕西村委員、今井委員、平野委員
第2回 令和3年11月27日(土)
まち歩き【参加者：15人】 〔講演〕西村委員 〔傍聴〕梶田委員長、八尾委員、今井委員、平野委員、広田委員
第3回 令和3年12月19日(日)
議論の取りまとめ【参加者：12人】 〔講演〕梶田委員長 〔傍聴〕西村委員、八尾委員、今井委員、平野委員、広田委員

ほこまちチャレンジinあつぎ

歩行者中心(ほこ)の豊かな日常の光景をまちなか(まち)に広げていくため、
本厚木駅周辺にある道路や公園などの歩行者空間の
“新しい使い方”を実践できる担い手の育成

目的

- ・まちづくりの“担い手”の発掘・育成
- ・自分ごとの実践（能動的なまちづくりへの転換）
- ・仲間づくり（コミュニティ形成）
- ・サードプレイス[※]の創出
- ・まちへの愛着や誇りの醸成（子ども達の原風景）
- ・市民と行政がまちづくりの課題を共有
- ・新たな活動への気づき 等

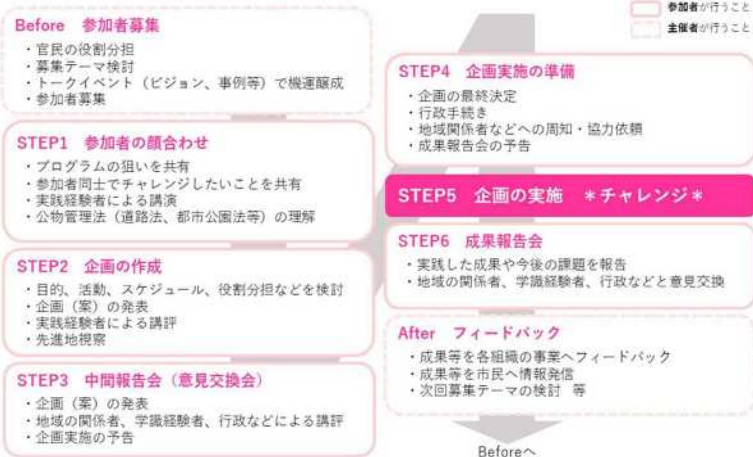


※第1「まち」の場所と第2「まち」の場所との間にある「まち」の場所として、多くの人が集まり立ち寄り、充実した時間を過ごすことができる場所



事業の流れ

単なるイベントで終わらせない仕組みが求められる。



対象施設

本推進会議やワークショップの御意見、各施設の状況等を踏まえて設定



実施体制

- ・ 楽しい場づくり（住民・事業者・大学）とそこまでアクセシビリティ確保（行政・交通事業者・大学）の視点から官民協働で、市民を対象に、歩行者空間の“新しい使い方”にチャレンジしたいメンバー（参加者）を募集する。
- ・ チャレンジしたい活動に応じて、参加者が実践に向けた企画検討を行う。
- ・ 地域の関係者、学識経験者、行政などをゲストに呼び、参加者が企画の発表や実践成果の報告を行う。
- ・ 実践経験を持つスタッフ（市やコンサル等）が参加者の取組をバックアップする。
- ・ 参加者の取組が円滑に行われるように、共同主催者は、それぞれの所属する組織において、企画の周知やキーパーソンの紹介などを行う。



※1 厚木市まち歩き活性化プロジェクト
 ※2 中心市街地大規模小規模店舗・商店街ネットワーク連携協議会

- <主催者の役割>
- ・ 募集テーマの検討
 - ・ 利活用を行う土地の斡旋
 - ・ 企画への助言
 - ・ 行政手続きのサポート
 - ・ 各組織への情報共有 等

イ 本厚木駅周辺の歩いて楽しいまちづくりを考えるワークショップ


私たちが思い描く本厚木駅周辺の歩いて楽しいまち

私たちは、10月から毎月1回のペースで集まり、それぞれの立場から『まちを育む・使う人』の目線で、本厚木駅周辺を歩いて楽しいまちにしていくためには、どうしたら良いかを考えてきました。

私たちは、4つの班に分かれて、みんなでまち歩きを行い、リアルなまちの状況を目で見て、肌で感じながら、議論を進めました。

こうした議論を経て、班ごとに、思い描いた「歩いて楽しいまちづくりに必要なモノ/重要なモノ、したいコト/できるコト」を取りまとめました。

実施時期	みんなで取り組んだこと
10/23(土)13:30~16:30	歩いて楽しいまちを考えてみる
11/27(土)10:30~16:00	まち歩き
12/19(日)13:30~16:00	議論の取りまとめ



令和3年12月19日
本厚木駅周辺の歩いて楽しいまちづくりを考えるワークショップ
参加者一同

1

1+2班 厚木のまちに目的地をつくる

まちあるきルート1+2班
検討範囲：まちあるきルート1+2班



概要

- ・人中心のまちをつくるために算定を振り抜く必要がある。編成や消込できる場所が必要である。
- ・土木や写真スポット、イルミネーション、駅前の広場の公園化、市役所跡地への大学誘致等、様々な魅力を創出する。
- ・若い世代の呼び込みが重要である。
- ・駅前や公園等はイタカウトして敷設ができるようなベンチ等、人が滞在できる空間づくりを定める。
- ・駅前の道路は歩行者・自転車等の空間を分けて、歩きやすい街にする。
- ・横浜市の「横浜みどり税」のように、負担にならない範囲で厚木市独自の税制を導入すれば、財源がまちづくりに使える。
- ・公園やお店でまちを活性化していくことでワークカブルな街が形成される。



(参考)ワークショップに参加したメンバー	
1班	
氏名	参加区分
保科 絹子	A
難波 豪一	B
会田 泰隆	D
山下 ゆかり	D
2班	
氏名	参加区分
星谷 究美	C
藤井 光広	D
宮川 たかし	D
3班	
氏名	参加区分
阿部 透世	B
檜山 祐香	C
萩原 柚	C
池田 祐樹	D
4班	
氏名	参加区分
大原 俊子	A
方 舟	C
磯崎 蓮	C
平沼 辰基	C
高梨 洋平	D
遊佐 貴幸	D
〔第1回のみ参加者〕※()内は参加区分 小崎大羅 (B)、中田旭香 (C)、泉井さくら (C)、大野弘貴 (D)	
<参加区分の見方>	
A	買い物や飲食等で本厚木駅周辺を訪れる者
B	厚木市内から厚木市外又は厚木市外から厚木市内の企業等に通う者
C	厚木市内の学校に通う者
D	本厚木駅周辺で事業を営む者

ウ パブリックコメント

実施期間：令和4年6月15日～7月15日

意見提出件数：14件（3人）

(2) 庁内における検討状況

ア 厚木市歩いて楽しいまちづくりの推進に向けた庁内検討会【課長級】

【開催状況】令和2年7月16日、9月24日、令和3年2月25日

イ まちづくり総合調整検討会【課長級】

【開催状況】令和3年4月8日、8月4日、令和4年1月25日

ウ まちづくり総合調整プロジェクトチーム【部長級】

【開催状況】令和3年4月13日、5月25日、8月19日、令和4年2月7日

エ 統括政策調整会議

【開催状況】令和3年6月16日、令和4年5月19日、8月18日

オ 経営会議

【開催状況】令和3年6月23日、令和4年5月25日、8月29日

本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画 ～vision 2040～

令和4年9月

発行 厚木市

編集 厚木市都市整備部市街地整備課

〒243-8511 神奈川県厚木市中町3丁目17番17号

電話 (046) 223-1511 (代表)

ホームページ URL <https://www.city.atsugi.kanagawa.jp/>

