

本厚木駅北口周辺 公共空間ガイドライン

(案)

厚木市



1	公共空間ガイドラインとは	
	はじめに	・・・ 2
	ガイドラインの位置付け	・・・ 2
2	本厚木駅北口周辺のポテンシャルと将来像	
	本厚木駅北口周辺のポテンシャル ～”これまで”のあゆみを振り返る～	・・・ 3
	本厚木駅北口周辺のポテンシャル ～”いま”を見つめる～	・・・ 4
	本厚木駅北口周辺が目指す将来像 ～”これから”を描く～	・・・ 5
3	公共空間の整備方針	
	PARK 方針 歩行者優先の道路空間や交通結節空間の整備による、歩いて楽しい公共空間の形成	・・・ 6
	ポイント 1 回遊性を高める動線計画	
	ポイント 2 歩行者と公共交通優先の道路空間	
	ポイント 3 一体的な駅前空間の整備	
4	にぎわいとまちなみをつくる仕組み	
	STREET 方針 新たな民間開発や既存の商店街と連携した まちのにぎわいやまちなみづくりを促進する官民連携の仕組みづくり	・・・ 13
	ポイント 1 駅前とまちなかをつなぐ連続的なにぎわいづくり	
	ポイント 2 市街地更新によるまちなみづくり	
	ポイント 3 合理的な駐車場整備に向けたルールづくり	
	ポイント 4 地域のみんなで公共空間を利活用する仕組みづくり	
5	実現に向けて	
	PARK×STREET 実行 指針 「だれが」×「なにを」「どこで」×「なにを」「いつ」×「なにを」	・・・ 19
	さいごに	・・・ 20

はじめに

厚木市では、総合計画に示す将来都市像の実現に向け、本厚木駅周辺を市域内外から人々が集まる中心的拠点として、都市機能の集積と交通結節機能の強化を図るまちづくりを進めています。

上位計画である『厚木市都市計画マスタープラン』及び『厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画』では、本厚木駅周辺を都市中心拠点として位置付け、市街地更新や都市機能の充実とあわせて、公共交通を軸としたネットワークの強化を図る方向性が示されています。

これらを踏まえ、厚木市は令和3年度に「厚木市本厚木駅周辺まちづくり推進会議」を発足し、市民や関係者との議論を重ね、令和4年9月『本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画 ～vision2040～』（以下、推進計画）を策定しました。この推進計画では、駅・まちの一体的な空間形成や、まちなかでの滞留・交流を生む場づくり、公共空間の利活用促進などを通じて、「歩きたくなる」「歩いて楽しい」中心市街地の実現が示されています。

本ガイドラインは、上位計画及び推進計画で示した将来像の実現に向けて、歩行者の回遊性・安全性・快適性や、滞留・交流を生む居心地、公共交通の使いやすさ、景観・デザインの統一等の観点から空間形成の方針を示します。計画・設計・整備・運用にあたって、関係者が共通の目標を持ち、事業ごとの検討、設計条件が異なる中でも、基本的な考え方や優先順位を共有するための基準として活用していきます。公共空間の整備後における利活用や維持管理のライフサイクルコストも視野に入れて、継続的な利用と価値が育まれる仕組みづくりを目指していきます。

ガイドラインの位置付け



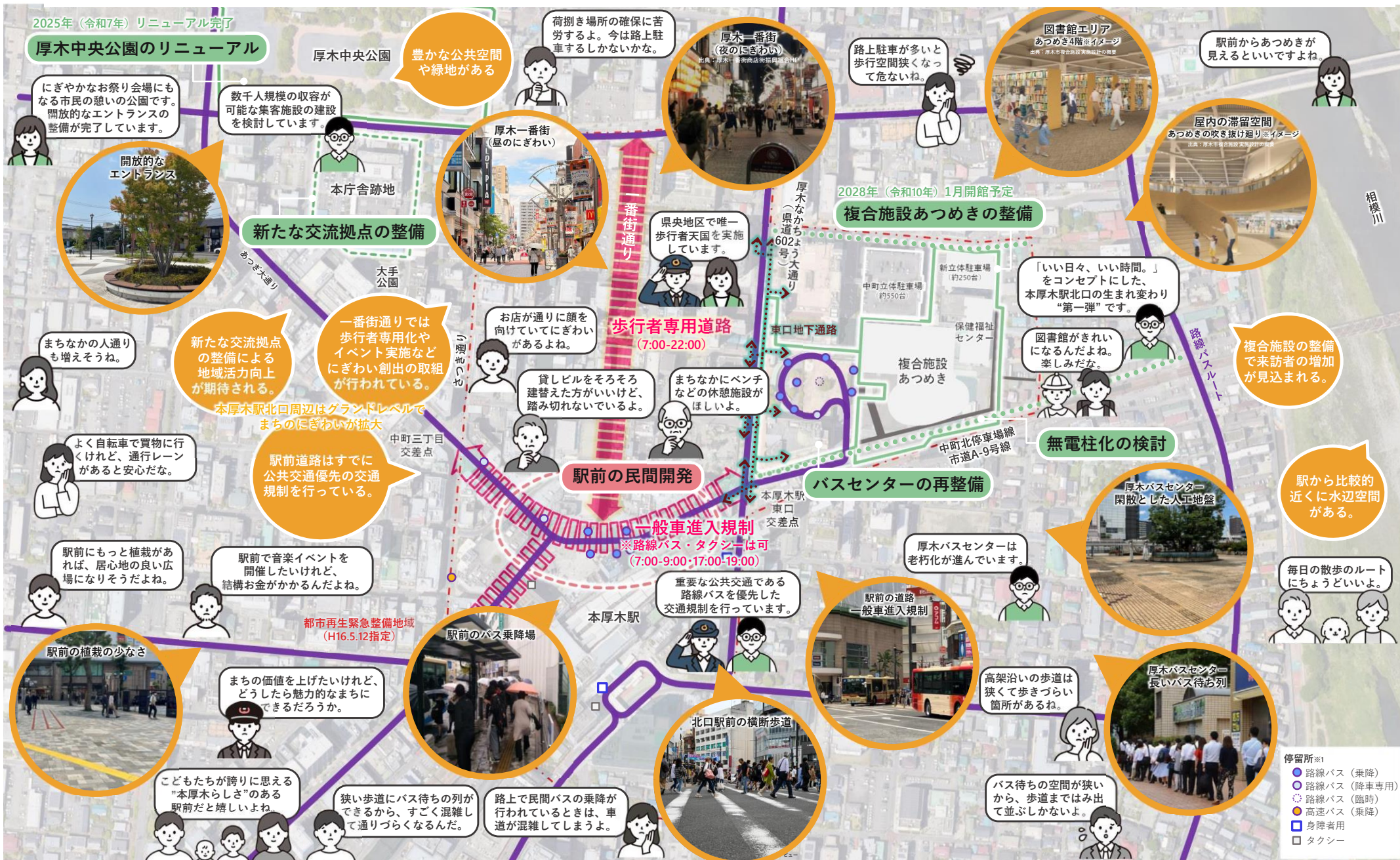
本厚木駅北口周辺のポテンシャル ~”これまで”のあゆみを振り返る~

本厚木駅周辺では、国内でウォーカブル政策が本格的に始動する前から歩行者中心のまちづくりの素地が形成されています。一番街通りの歩行者専用時間帯指定や駅前の一般車進入時間帯規制など、欧州の先進的なトランジットモールのまちと同時期から公共交通と歩行者を優先したグランドレベルの駅前空間づくりが進められてきました。



本厚木駅北口周辺のポテンシャル ～”いま”を見つめる～

本厚木駅北口周辺では、現在いくつかの公共施設の整備が進められているほか、駅前で民間開発の検討が進められているなど、**エリア全体で生まれ変わりに向けた機運**が高まっており、官民が連携して「歩いて楽しい」まちづくりを推進する絶好の機会が訪れています。まちが持つポテンシャルを活かしながら、課題を解決するとともに**ここにしかない個性を発揮**することが期待されています。



本厚木駅北口周辺が目指す将来像 ~ “これから”を描く~

PARK×STREET ATSUGI

これまで進められてきたグランドレベルのまちづくりの取組や周辺のポテンシャルを踏まえ、本厚木駅北口周辺が目指す“これから”の「歩いて楽しいまち」の将来像として、今後の公共空間形成に向けたコンセプトを「パーク×ストリート あつぎ」としました。

歩行者中心の歩きやすい公共空間の整備と、にぎわいあるまちなみづくりの相乗効果により民間開発や厚木一番街周辺、複合施設あつめき、本庁舎跡地の新たな交流拠点などと、交通結節点（北口駅前広場・厚木バスセンター）が歩行者空間でつながり、まちの魅力が積み重なった「パークストリート（北口周辺が1つの公園のような人中心のまちなか）」となることで「歩いて楽しいまち」の実現を目指します。

本パースは現時点での将来的な整備イメージであり、今後関係機関との調整により変更になる可能性があります。

PARK 公共空間の整備

歩行者優先の交通結節空間や
道路空間の整備による
歩きやすい公共空間の形成

STREET にぎわいある まちなみづくり

民間開発や厚木一番街と連携した
にぎわいあるまちなみづくりや
にぎわいを生む仕組みづくり

PARK
方針

歩行者優先の道路空間や交通結節空間の整備による、歩いて楽しい公共空間の形成

歩行者中心のまちなかの実現に向け、公共空間整備において取り組むべき3つのポイントをまとめました。
駅前広場（北口広場・厚木バスセンター）の整備や厚木一番街のリニューアル等の公共空間整備にあたっては、これらを踏まえて検討を進めていきます。

PARK
ポイント
1

回遊性を高める動線計画

まちの核を結び、まちなかの回遊性を生み出す歩行者動線を確保します。また、通りごとのみちづくりの方針を定め、歩きやすいまちなかを創出します。

PARK
ポイント
2

歩行者と公共交通優先の道路空間

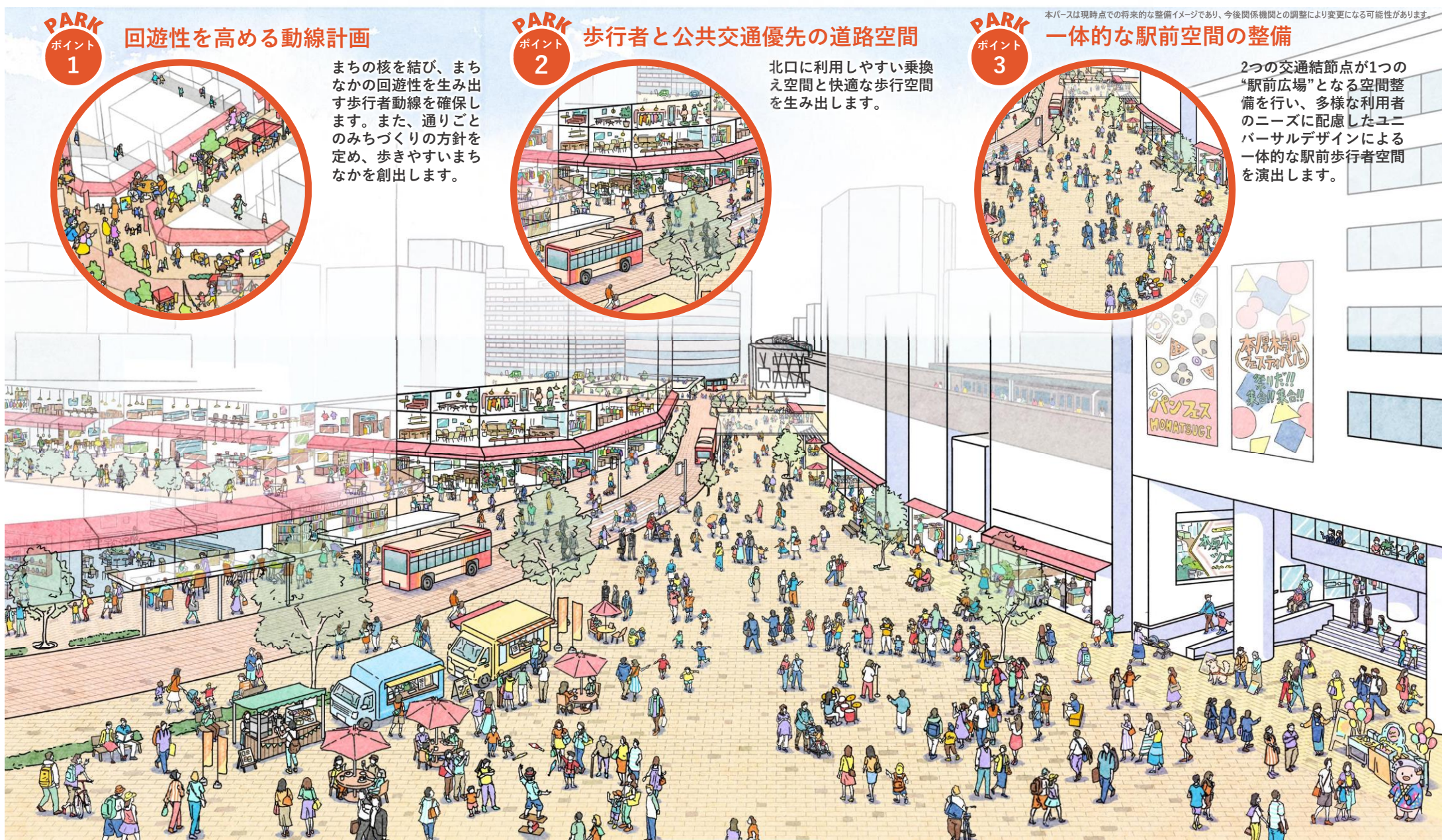
北口に利用しやすい乗換え空間と快適な歩行空間を生み出します。

PARK
ポイント
3

本パースは現時点での将来的な整備イメージであり、今後関係機関との調整により変更になる可能性があります。

一体的な駅前空間の整備

2つの交通結節点が1つの“駅前広場”となる空間整備を行い、多様な利用者のニーズに配慮したユニバーサルデザインによる一体的な駅前歩行者空間を演出します。



回遊性を高める動線計画

1

3つの核をグランドレベルでつないで面的なにぎわいを形成

3つの核をつなぐ歩行者空間においては、通りごとに方針を定めることで、快適な歩行者空間の形成を目指します。

3つの核

2つの交通結節点

みちづくりの方針

歩行者と公共交通のみち

歩行者中心のみち※1

まちなかのみち※1
(歩行者優先)

まちなかのみち
(主要な幹線道路)

地下のみち

北口駅前核とあつめきの核を地下で接続し、2つの交通結節点をアンブレラフリーかつパリアフリーにつなぐ



PARK ポイント 2 歩行者と公共交通優先の道路空間

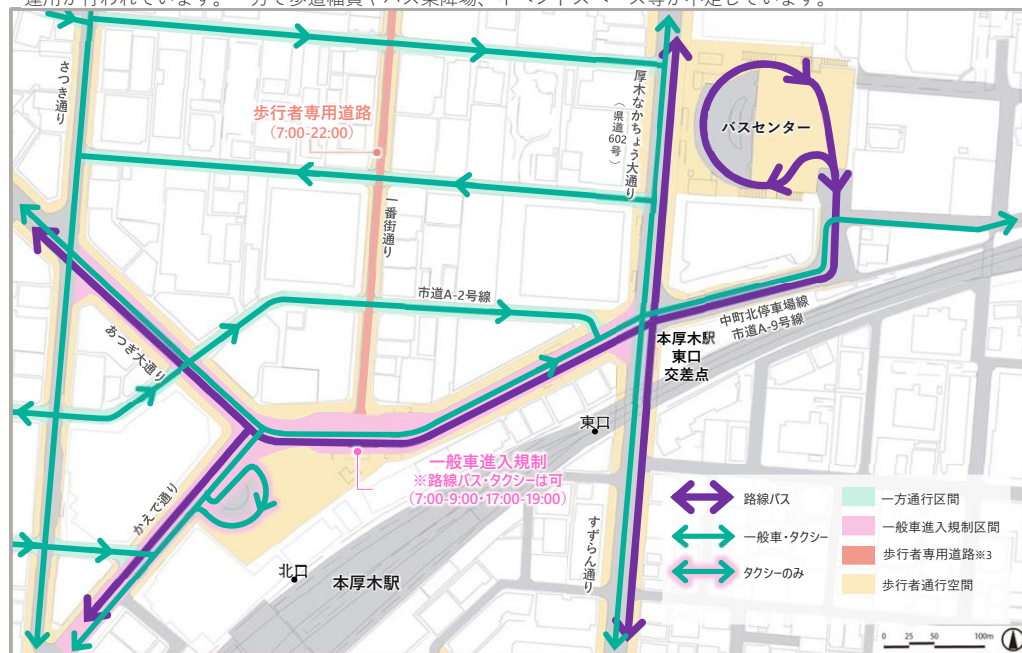
北口に利用しやすい乗換え空間と快適な歩行空間を生み出します。

北口駅前周辺の道路空間の運用

ピーク時間帯での一般車進入規制の運用がなされている駅前の道路について、タクシープールの袋小路化や車道幅員の縮小、舗装の美装化などにより、さらなる歩行者と公共交通優先の道路空間を目指します。歩行者のための空間が充実することで歩行者通行空間とバス待ち空間の干渉が解消され、歩行者・バス利用者両者にとって快適な道路空間に生まれ変わります。また路線バスの乗降場の配置を見直す※1などして、交通結節機能を向上させます。

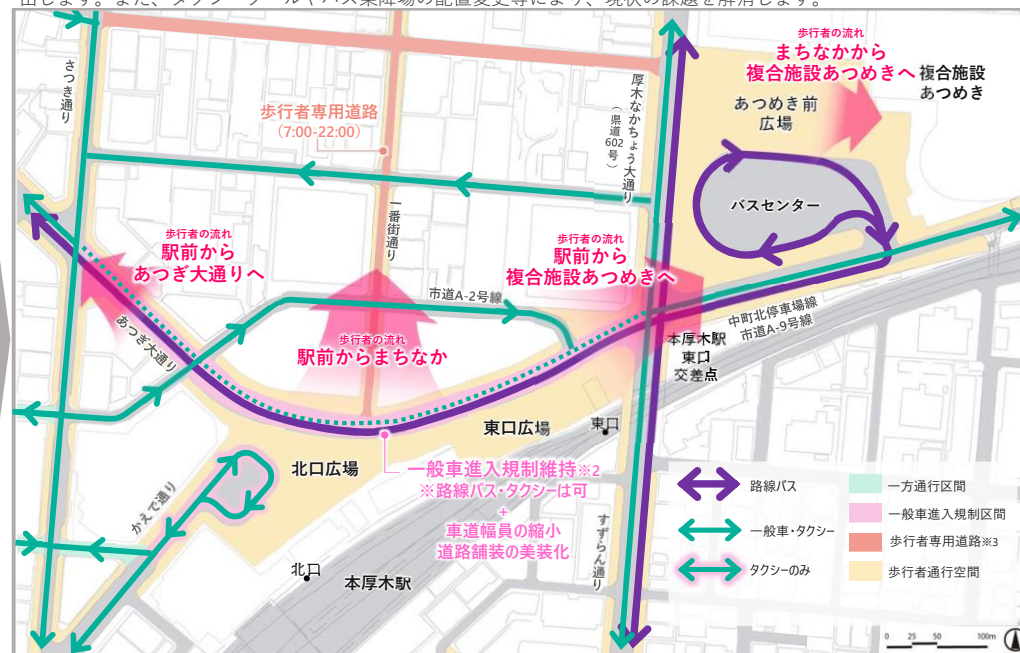
現在の運用

駅前道路の一般車進入規制・一番街通りの歩行者専用道路運用など、ピーク時間帯において歩行者と公共交通優先の運用が行われています。一方で歩道幅員やバス乗降場、イベントスペース等が不足しています。



将来目指す運用

駅前の車両交通制限の維持やタクシーロータリーの袋小路化等により、駅前からまちなかへの歩行者の流れを生み出します。また、タクシープールやバス乗降場の配置変更等により、現状の課題を解消します。



Column

世界が注目!? トランジットモールって?

トランジットモールとは、自家用車の通行を制限して、歩行者と公共交通機関（路線バスなど）を優先した街路のことです。一般車両を排除することで歩行快適性を向上するため、回遊性の向上に伴い沿道のにぎわい創出が期待できます。世界的には特に欧州で先進事例が見られ、近年では国内でもトランジットモール化を目指す動きや社会実験の実施が増加しています。ウォークابل・シティと脱炭素の考え方の浸透により、まちづくりの分野で世界中から熱い視線が送られている取組です。



海外のトランジットモールの事例



国内の社会実験の様子

Column

道路の使い方生まれ変わる!? 巷で話題のウォカブルまちづくりをのぞき見!

愛媛県松山市では「歩いて暮らせるまち松山」をコンセプトに、にぎわいを生み出す空間の創出に力を入れています。

路面電車が乗り入れる花園町通りでは、車道部の幅員を縮小することで歩道の幅員を拡げる取組を行いました。行政と専門家と地元が熱心に意見交換を行いながら検討を重ねたことで実現したりリニューアルです。実現までには、さまざまなワークショップや社会実験を行っています。

「歩いて楽しいまちづくり」を掲げる本厚木駅北口周辺も、関係者同士の対話や実証実験を丁寧に積み重ねることで、目指す姿に少しずつ近づけていくことを目指しています。



※1：民間バス（企業バスや観光バス）や一般車乗降機能については、上位計画の方針を考慮しつつ、駅前やバスセンター以外の土地を活用しながら、適切な乗降場所の確保を検討します。また、駅周辺における自転車の利用ルールについては今後の交通状況等を踏まえて検討していきます。
※2：今後現在の時間帯規制から終日時間帯規制に向けて、沿道の整備などの各関係者協議に基づいて検討・調整し、駅前からまちなかへの歩行者の流れをより活発にしていこうと目指しています。 ※3：実際の沿道利用状況を踏まえ、荷捌き車両や駐車場利用車両の扱いを調整のうえ、段階的に目指していきます。

歩行者と公共交通優先の道路空間

北口に利用しやすい乗換え空間と快適な歩行空間を生み出します。

北口駅前周辺の道路空間イメージ

本バスは現時点での将来的な整備イメージであり、今後関係機関との調整により変更になる可能性があります。

駅前道路における歩行者と公共交通優先の取組と一番街通りの歩行者専用道路の取組継続により、まちのメインエントランスである駅北口からまちなかや複合施設あつめき、あつぎ大通りへ歩行者の流れが生み出され、快適な歩行空間と連続的にぎわいが広がる駅前空間を目指します。

一番街通り

歩行者天国でまちなかをつなぐ
引き続き歩行者専用道路の運用を行い、駅前
からまちなかへ歩行者の流れを生み出すまちなか
の南北軸を担う

駅前道路と沿道空間

歩行者と公共交通が共存する
歩行者と公共交通優先の道路空間となり、“本厚木らしい”
駅前のにぎわい軸を形成する

本厚木東口交差点

交差点改良による交通混雑の緩和
あつぎ大通りの道路の改良に合わせて交差点の
機能を変更し快適な交通機能を向上させる

駅前のバス乗降場

ストレスフリーなまちなかアクセス
民間開発の建物と合わせた沿道空間を形成するととも
に、まちなかへのストレスフリーなアクセスを可能とする

駅前のバス乗降場

東口広場と一体的な待合空間
東口広場とバス待ち空間を一体的に利用すると
ともに、歩行者の通行空間を十分に確保する
駅前バス乗り場の増加により利便性を向上させる

一般車進入規制維持
(車道幅員の縮小、舗装の美装化含む※1)

歩行者専用道路
(7:00-22:00)

歩行者の流れ
駅前から複合施設あつめきへ

歩行者の流れ
駅前からまちなかへ

あつぎ大通り

あつぎ大通りと駅前空間
スクランブル交差点の廃止により駅前広場が拡大する
タクシーの袋小路化、バス乗降場の配置見直しに
伴い、駅前道路とあつぎ大通りをシームレスにつなぐ

歩行者の流れ
駅前からあつぎ大通りへ

北口広場

本厚木駅北口

まちのメインエントランス
多くの入客をまちに送り出す主要な玄関口となる

歩行者と公共交通優先の道路空間

北口に利用しやすい乗換え空間と快適な歩行空間を生み出します。

複合施設あつめき前の道路空間イメージ

路線バスの乗降場の配置を見直し、交通結節機能を向上させます。また、沿道空間もバス乗降場として活用し、効率的なバスロータリーの配置とするなど快適な歩行空間とバス待ち空間の両立を図ります。また、複合施設あつめきと一体的な広場空間（あつめき前広場）を整備することで駅前からつながる面的なぎわいの連続性を創出します。

本バスは現時点での将来的な整備イメージであり、今後関係機関との調整により変更になる可能性があります。

複合施設あつめき

複合施設あつめき
エントランス

歩行者の流れ
まちなかから
複合施設あつめきへ

あつめき前広場

バスセンター再整備に伴うランドレベルに
おける新たなにぎわいの空間の創出

バスセンターのバス乗降場

あつめき前広場と一体的な待合空間

あつめき前広場や複合施設あつめきの足元空間と
バス待ち空間を一体的に利用することで、シームレス
な乗換空間、発着機能の強化を図る

厚木バスセンター

路線バスの集約ターミナル

路線バスの乗降場の配置を見直し、駅前
からの乗換えの分かりやすさを向上させる

本厚木駅
東口
交差点

歩行者の流れ
駅前から
複合施設あつめきへ

待機バス

歩行者の流れ
地下から地上へ

沿道のバス乗降場

沿道空間を有効活用した乗降場配置
厚木なかつ通り沿いにもバス乗降場を設けることで、
駅への乗り換え利便性の向上や敷地の効率化を図る

地下通路の出入口

複合施設あつめきのエントランスに向かう
複合施設あつめきの広場側エントランスに向かって
開放的な地下通路の出入口を設ける

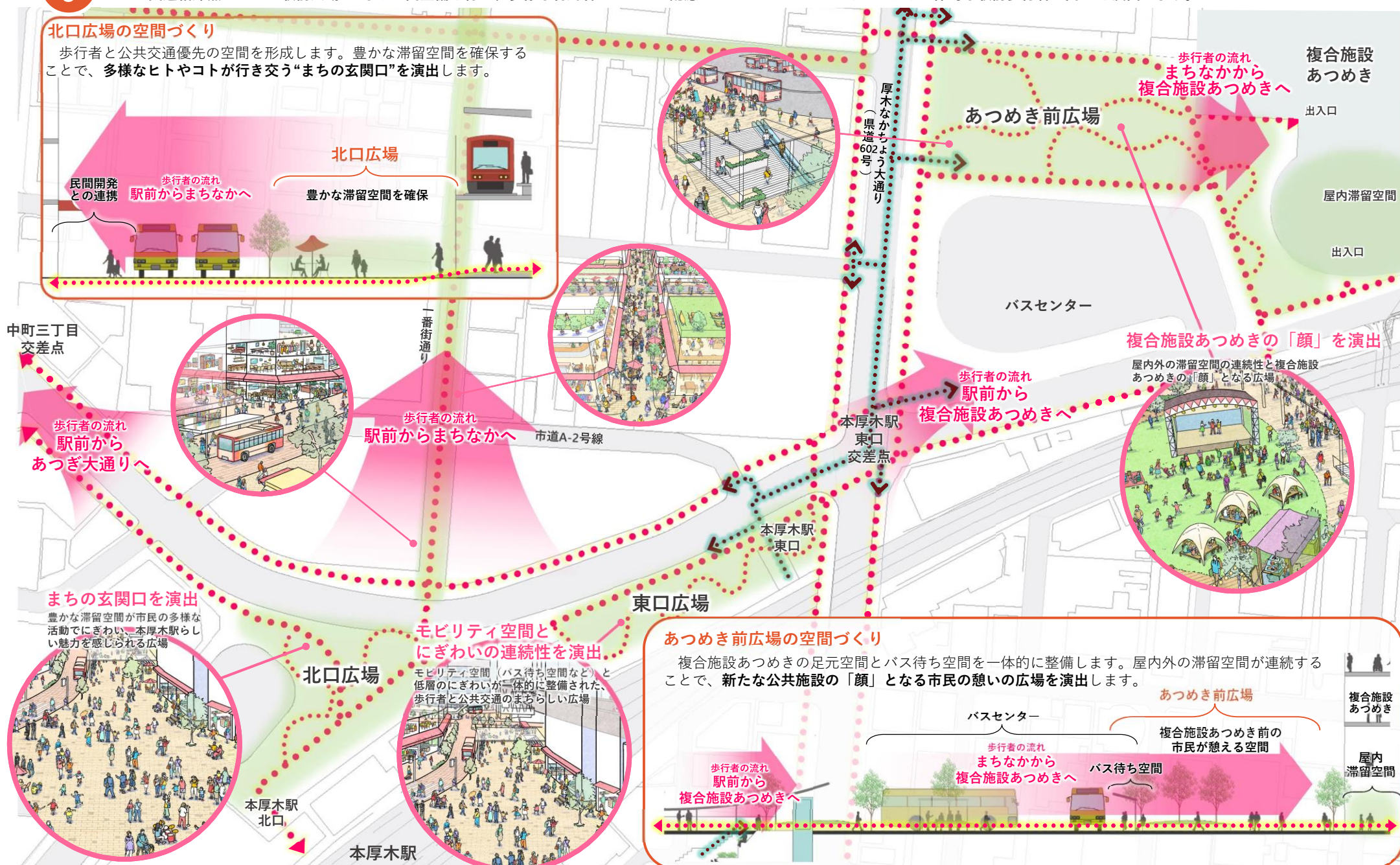
本厚木駅前東口地下道

東口広場とあつめき前広場をつなぐ
駅東口・バスセンター・複合施設あつめきが
アンブレラフリーでつながるバリアフリー動線となる

一体的な駅前空間の整備

2つの交通結節点が生じる「駅前広場」となる空間整備を行い、多様な利用者のニーズに配慮したユニバーサルデザインによる一体的な駅前歩行者空間※1を演出します。

● ● ● ▶ 歩行者動線（地上）
● ● ● ● ● 歩行者動線（地下）



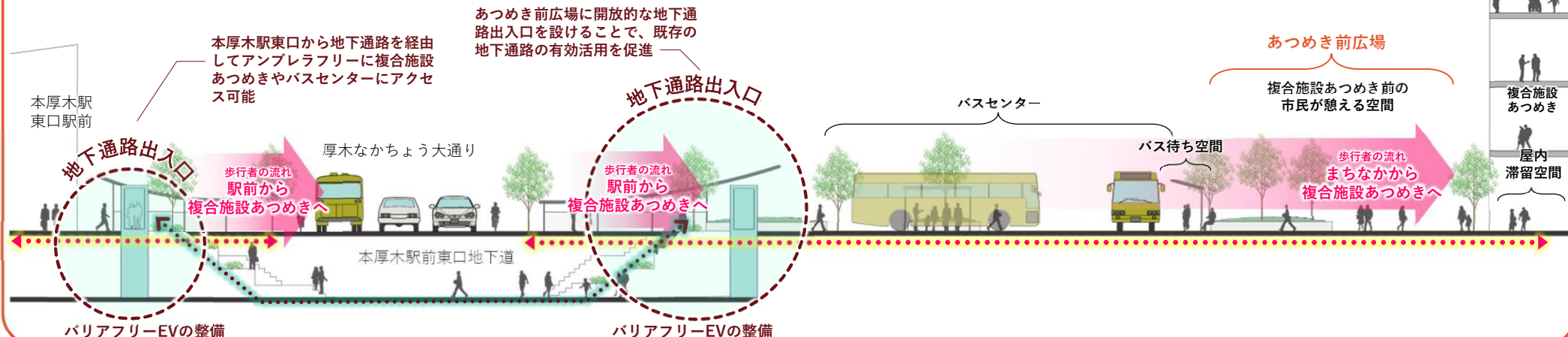
※1：従来の駅前広場のイメージを拡張し、駅前の交通結節・にぎわい機能を担う核をまとめて「駅前広場」と呼んでいます。本厚木駅北口周辺においても、北口広場・駅前道路の沿道・東口広場・バスセンター・あつめき前広場を1つの「駅前広場」と捉える新しい広場の形を提案しています。

一体的な駅前空間の整備

2つの交通結節点が1つの“駅前広場”となる空間整備を行い、多様な利用者のニーズに配慮したユニバーサルデザインによる一体的な駅前歩行者空間※1を演出します。

既存地下通路を活かした一体的な地下ネットワークづくり

既設の本厚木駅前東口地下道の出入口を整理・集約することで、本厚木駅前東口・バスセンター・複合施設あつめき・まちなかを繋ぐアンブレラフリーな歩行者動線を確保するとともに、地下ネットワークのバリアフリー化を進め、駅前空間の回遊性向上を目指します。



Column

次世代のモビリティ社会を見据えた“柔軟な運用”が可能な駅前広場づくり

日本の社会は、精神的な豊かさや生活の質・価値の向上に重きを置く“成熟社会”に移行したと言われており、ウェルビーイングを目指して、まちなかにおける居心地の良さ・交流・地域の魅力などが重視されるようになりました※1)。特に2020年代に入ってから、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかをつくるために、歩行空間の拡充や広場の活用などのウォーカブル政策が進められてきました。

駅周辺の空間づくりについては、駅・駅前広場・周辺市街地を一体的に捉えた空間（以下、駅まち空間）づくりが「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの促進につながる事が期待されており※2)、日本各地でえき・まち一体のまちづくりが進められています。『本厚木駅周辺 歩いて楽しいまちづくり推進計画～vision2040～』でも交通結節点（本厚木駅・バスセンター）と周辺市街地を一体的に捉えたえき・まち一体のまちづくりの理念が反映されています。

さらに近年、自動運転技術の発展、次世代モビリティの導入やデマンド交通システムの導入などに伴い人々の移動スタイルが多様化しており、モビリティ社会の転換期を迎えています。ウォーカブル政策では、歩行空間の整備のみならず、エリア内の回遊性向上に資する自由な移動手段の導入や公共交通によるアクセスの確保・円滑化※3)が必要とされています。

このような社会背景を踏まえ、既存の概念に固執せずに次世代のモビリティ社会を見据えた柔軟な“駅前広場”※1を検討する必要があります。

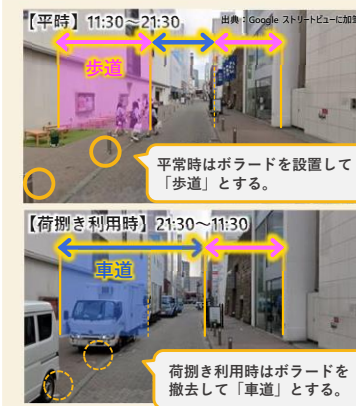
本厚木駅北口周辺においても、将来的な路線バスのデマンド化に伴う必要バス数の変動が想定されます。企業バスやその他の新たなモビリティの存在も考慮しつつ、公共交通の運用変化に伴う、将来的な乗降場の再整理に対応可能な空間づくりが求められています。

自動運転が導入された都市空間のイメージ



▶さっぽろシャワー通り（北海道札幌市）

ボラードを時間帯によって設置⇄撤去することで歩道⇄車道の切替え、時間帯に応じた道路空間の活用（タイムシェアリング）を行っています※4)。



▶南一条通り（北海道札幌市）

「多様なニーズに対応し、新たなにぎわいの創出に資する道路空間利活用の社会実験」（令和4年実施）において、沿道空間のタイムシェアリングを実施しました。限られた道路空間を有効活用することで、効率的な荷捌きと滞在空間創出を両立できることを実証しました。



＜参考文献＞

※1) 「成熟社会の共感都市再生ビジョン」国土交通省 都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会（令和7年5月16日）

※2) 「駅まちデザインの引き」国土交通省 駅まちデザイン検討会（令和3年9月）

※3) 「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集 ～まちづくりへの新たなヒント～（バージョン1.0）」国土交通省 都市局（令和7年5月）

※4) 「多様なニーズに応える道路の事例集」国土交通省 道路局（令和5年6月）

STREET
方針

新たな民間開発や既存の商店街と連携した まちなのにぎわいやまちなみづくりを促進する官民連携の仕組みづくり

歩いて楽しいまちなかの実現に向けて、まちづくりにおいて取組むべき4つのポイントをまとめました。

駅前や厚木一番街、民間開発等が一体となった、将来の市街地更新やエリアマネジメント等のまち全体の持続的ににぎわいづくりにあたって、これらのポイントを踏まえて検討を進めていきます。

本パースは現時点での将来的な整備イメージであり、今後関係機関との調整により変更になる可能性があります。

STREET
ポイント
1

駅前とまちなかをつなぐ 連続的ににぎわいづくり



各通りにおけるみちづくりの方針を踏まえて、沿道空間と道路空間が一体的に活用を図ることで低層部に連続的ににぎわいを生み出します。

STREET
ポイント
2

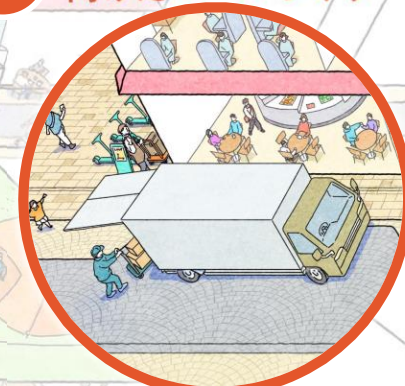
市街地更新による まちなみづくり



市街地更新を促進するルールづくりにより、まちなみ形成を誘導し、まちなかに連続的ににぎわいを生み出します。

STREET
ポイント
3

合理的な駐車場整備に 向けたルールづくり



駐車場や荷捌き場の配置ルールを定めることで、安全な歩行空間とにぎわいが連続するまちなみ形成を目指します。

STREET
ポイント
4

地域みんなで公共空間を 利活用する仕組みづくり



公共空間の利活用等を通じたまちづくり活動に、市民の誰もが主体的かつ持続的に参加しやすいような体制や仕組みの導入を検討します。

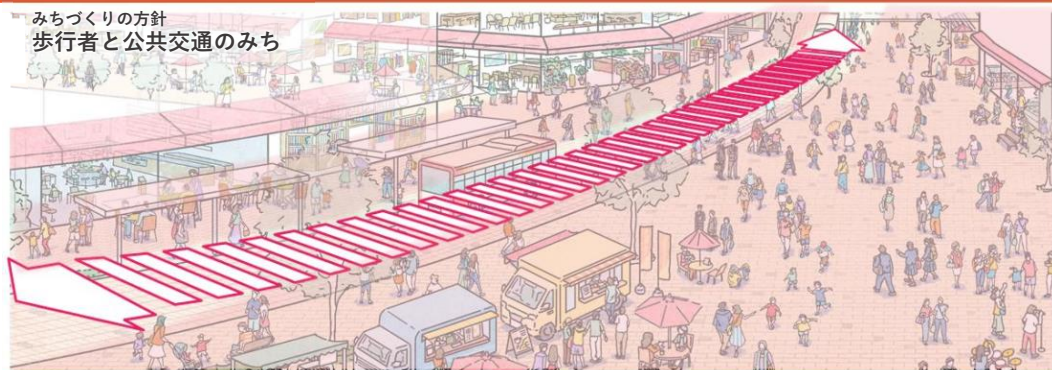
駅前とまちなかをつなぐ連続的ににぎわいづくり

各通りにおけるみちづくりの方針を踏まえて、沿道空間と道路空間が一体的に活用を図ることで低層部に連続的ににぎわいを生み出します。

通りごとのにぎわいづくりのイメージ

駅前の大通り

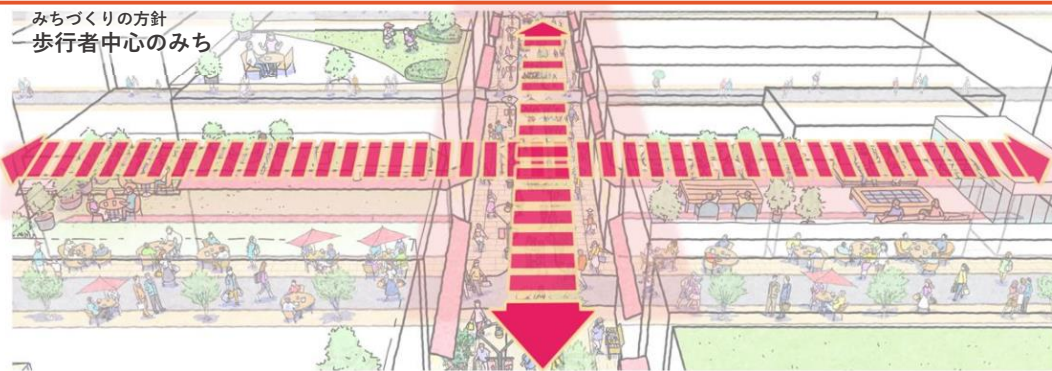
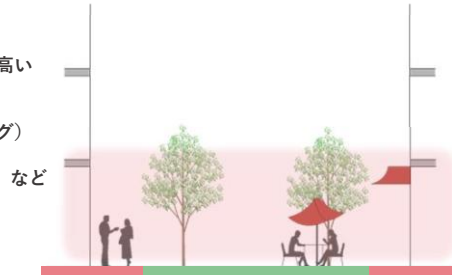
駅前大通り沿道にある公共空間（民間開発による公開空地や北口広場・東口広場などの駅前の広場）を一体的に活用することで、本厚木駅北口ならではの個性ある魅力的なにぎわいを形成します。



一番街通りなど

歩行者天国の通りに面した各店舗のにぎわいが感じられる空間を目指します。沿道店舗やイベント開催者が道路空間も含めて一体的に活用が図れる空間構成とします。

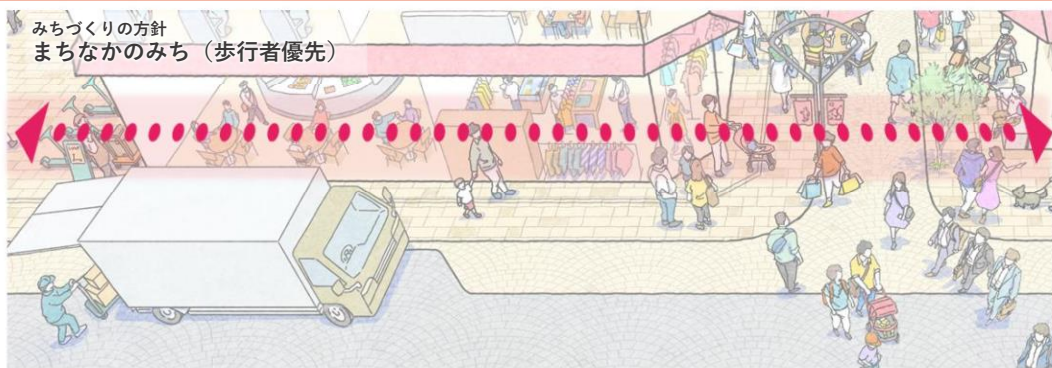
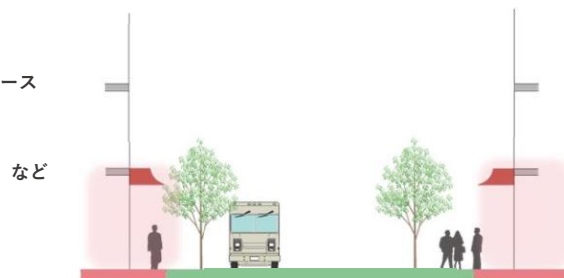
- (例)
- 低層店舗の外観への透過性の高い素材の採用
 - 沿道店舗の日よけ（オーニング）を統一して連続的に配置



一番街通りにつながるまちなかの通り

沿道のにぎわいの連続を図るとともに荷捌き車両などの出入りや停車等が可能な空間を確保します。

- (例)
- 移動販売車の停車スペースの確保
 - 共同荷捌き場の設置



STREET
ポイント
1

駅前とまちなかをつなぐ連続的なにぎわいづくり

各通りにおけるみちづくりの方針を踏まえて、沿道空間と道路空間が一体的に活用を図ることで低層部に連続的なにぎわいを生み出します。

民間開発と連携したにぎわいづくり

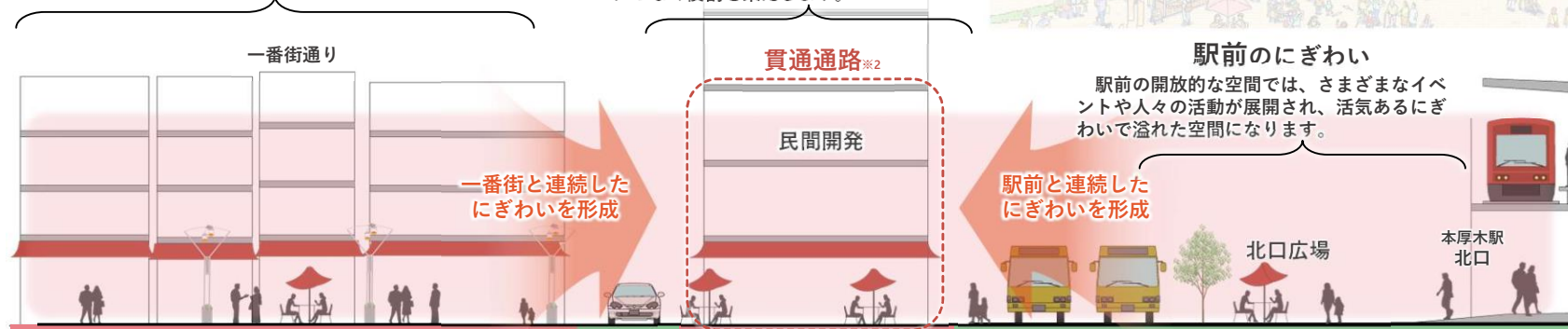
駅前の民間開発において十分な幅員を確保した貫通通路を設けることで、一番街通りと連続した低層部の商業空間を形成します。これにより、駅前からまちなかにかけて、連続的なにぎわいを生み出します。

まちなかのにぎわい

一番街通りは歩行者天国※1や店舗が通りに面して立ち並ぶことにより、低層部ににぎわいが生まれます。

民間開発のにぎわい

駅前からまちなかへつながる開放的な空間が、両者のにぎわいをスムーズにつなぐ役割を果たします。



低層部の
にぎわい

民間で整備する公共空間
行政で整備する公共空間

Column

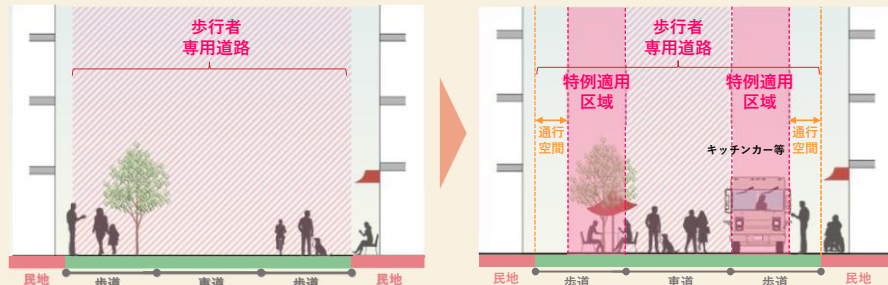
ほこみち制度って知ってる？

道路空間の自由な活用を支援する制度

歩行者利便性増進道路（ほこみち）は全国的なウォーカブルなまちづくりの動きを背景に、道路空間を「歩行者が過ごす居場所」として活用するための制度として各地で用いられています。

この制度では歩道の有効幅員を2m以上確保した上で、「特例適用区域」を定めることで道路空間を活用する際、道路占用許可が柔軟に認められます。

厚木一番街通りにおいては、既に時間帯による歩行者専用道路の運用が行われていることから、今後、「特例適用区域」を定めることにより、テラス席、キッチンカーなどを道路に設置することが可能になり、より歩行者中心の空間が創出できます。



▲歩行者中心のみににおけるほこみち活用イメージ

ほこみち制度を活用した事例

▶新虎通り（東京都港区）



2023年3月に、東京都内で初めて「歩行者利便性増進道路（ほこみち）」として利便性増進誘導区域の指定を行いました。その後一般社団法人新虎通りエリアマネジメントにより都道外濠環状線（新虎通り）の特例適用区域において、広告塔・看板等の設置、食事施設・購買施設の設置を行い各種イベントの開催によるにぎわいの創出等を行っています。

▶新宿MOA4番街（東京都新宿区）



新宿通りと靖国通りの間にあるケヤキ並木が広がる石畳の区道で、新宿区と新宿駅前商店街振興組合はパラスやテーブル・椅子を並べた喫茶スペースを設置することで、新宿を訪れる買い物客等の憩いの場に生まれ変わりました。「道路を活用したオープンカフェ」を常時開設しています。

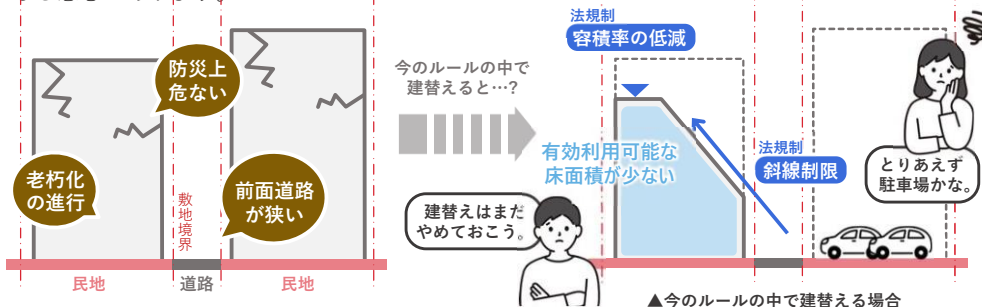
STREET
ポイント
2

市街地更新によるまちなみづくり

市街地更新を促進するルールづくりにより、まちなみ形成を誘導し、まちなかに連続的ににぎわいを生み出します。

にぎわいあるまちなみづくりに向けて

まちなかにおける老朽建物の増加は、防災上の危険が伴うだけでなく、市街地の空洞化によるまちなかににぎわい喪失につながってしまいます。しかし、現状の法規制の中では**建替メリットがない**ため、**老朽建物の存置**や**平面駐車場の増加**により、にぎわいあるまちなみの形成が難しくなる懸念があります。



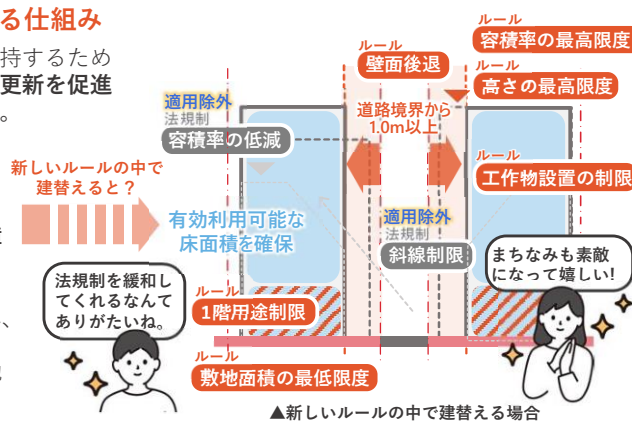
にぎわいあるまちなみを維持する仕組み

現在のにぎわいあるまちなみを維持するためには、**建替メリットがある**、**市街地更新を促進**するようなルールづくりが必要です。

▶街並み誘導型地区計画

既存の地区計画を発展させて新しいルールとすることで、**建替の障壁**となっていた**法規制を緩和**することができます。

これにより市街地更新が促進され、独自のまちなみ形成が進みます。このような地区計画は**街並み誘導型地区計画**と呼ばれています。



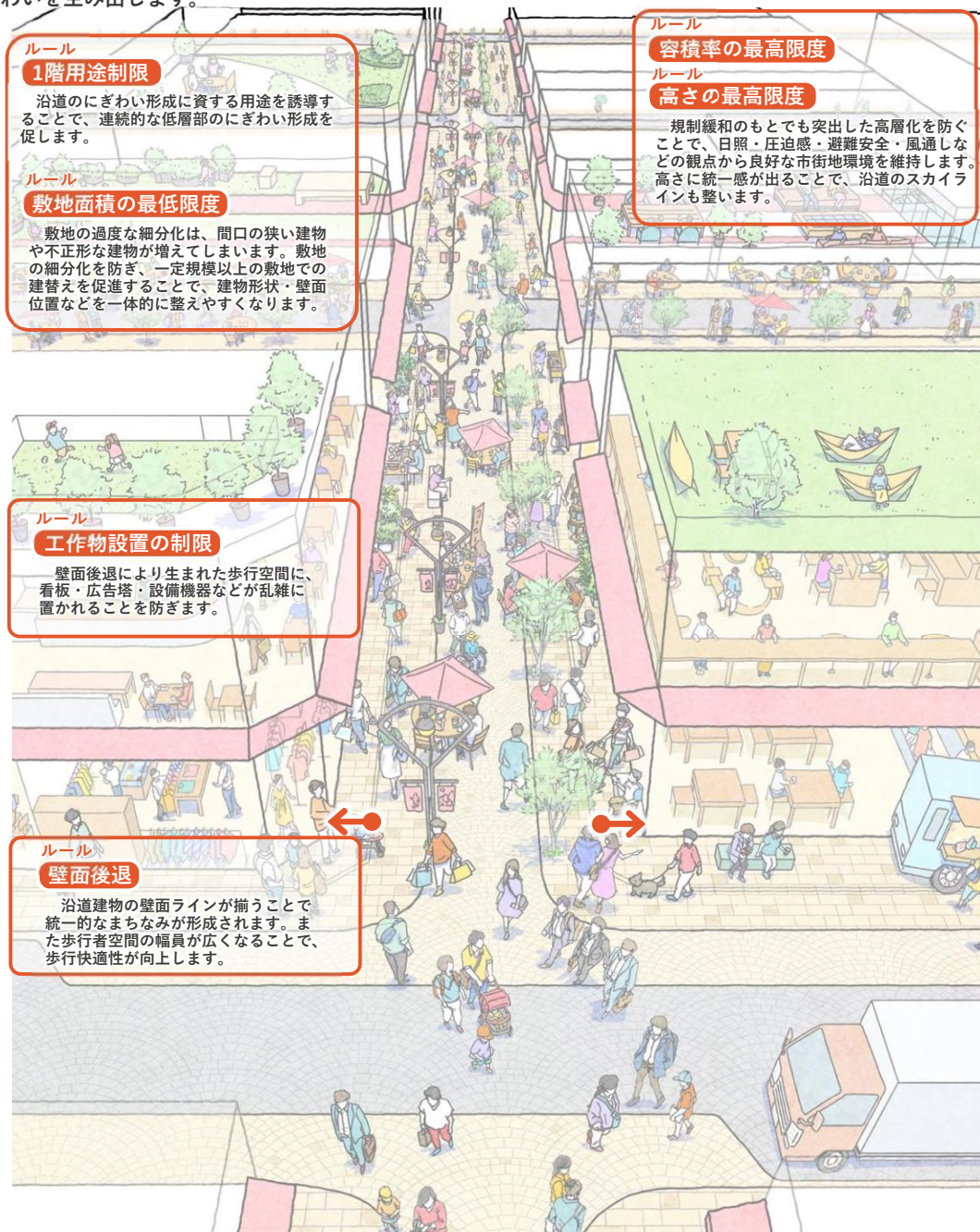
Column

独自ルールでまちなみづくりに成功!? 街並み誘導型地区計画×まちづくり協定

元町仲通り地区（横浜市）は、**街並み誘導型地区計画の指定**により統一感のあるまちなみ形成を実現しています。また、壁面後退区域内の利用、建物の用途、外壁のデザインや材質などについては別途**まちづくり協定**をつくり、独自の利用ルールを定めています。

まちづくり協定では、まちづくりの理念を掲げ、理念実現に必要な取組として街の人々が取組むべきことがらが記載されています。

元町地区の統一なまちなみは、地区計画を下敷きとした、街の人々の想いと取組の賜物です。



STREET
ポイント
3

合理的な駐車場整備に向けたルールづくり

駐車場や荷捌き場の配置ルールを定めることで、安全な歩行空間とにぎわいが連続するまちなみ形成を目指します。

駐車場等の適正な配置ルールによるまちなみ形成

厚木一番街周辺を安全に歩行できる空間とするため、路上駐車等の適正な防止や駐車場の集約化などを進めていくことが重要です。

通りごとの歩きやすい歩行者空間を形成していくため、駐車場の適正な配置・台数の考え方や荷捌き場等の配置のルール（駐車場地域ルール）を定めていきます。

厚木中央公園地下駐車場 都市計画施設との連携

公共駐車場と連携した駐車場ルールづくりを目指します。

【ルール①】自家用車の集約駐車場の整備

まちなかへの一般車両の進入、駐停車両の抑制、沿道の車両出入口における歩行者の安全性を確保するため、地区周辺に駐車場を適正台数分確保できる計画とし、駐車場の集約化を図ります。

まちなかの路外駐車場の面的な配置適正化の例
（集約駐車場の整備）



駐車場政策の最近の動向（国土交通省（令和7年1月））

歩行者中心のみち（一番街） 歩行者専用道路への配慮

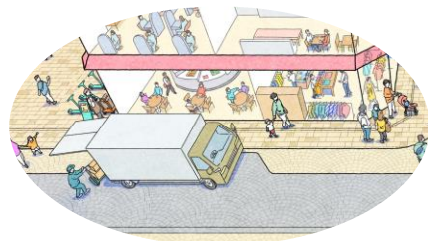
一番街通りは現状の時間帯規制を維持し、歩行者専用の時間帯において車両の通行・荷捌き車両の路上駐車を原則禁止とします。

歩行者中心のみち 安全な歩行空間の形成一番街と連続したまちなみ形成

一番街通り同様に荷捌き車両、一般車両の通過交通を制限し、安全な歩行空間の形成を目指します。

【ルール②】共同荷捌き場の整備の考え方

厚木一番街につながる通りについて、共同荷捌き場の設置により、にぎわいが連続するまちなみにおける路上駐停車を防止していきます。



歩行者と公共交通のみち 公共交通優先とした駅前空間

現状の時間帯トランジットモールを維持し、一般車両の駐停車を原則禁止とします。

歩行者中心のみち（一番街） 駐車場の集約化により沿道の連続した歩行空間の確保

にぎわいが連続するまちなみが形成されるよう沿道の駐車場の集約化を図っていきます。

まちなかのみち（歩行者優先） 共同荷捌き場の設置

荷捌き車両を誘引し、にぎわいが連続するまちなみへの通過交通を抑制します。

駐車場地域ルール策定の流れ

1. 行政と民間が連携して地域の実態に即した駐車場の配置・台数・運用方法のルールを検討します



2. 地域で定めた独自のルールを厚木市の駐車場条例に位置付けることで運用可能にします。



3. 2を踏まえて駐車場地域ルールを運用します※1

駐車環境対策を実施する団体



【ルール③】民間バスの乗降場整備等の検討

にぎわい創出及びまちなかでの企業バス・観光バス等の路上駐車の防止対策として、隣接するエリアを含めて乗降場整備等の検討を行っていきます。



※1：駐車場地域ルールの策定においては確認申請の段階で雨地先の集約駐車場が整備されていることが必要となります。

地域みんなで公共空間を利活用する仕組みづくり

公共空間の利活用等を通じたまちづくり活動に、市民の誰もが主体的かつ持続的に参加しやすくなるような体制や仕組みの導入を検討します。

悩めるまちづくりプレーヤーたち



エリマネ活用で官民連携まちづくり

エリマネマネジメント（以下、エリマネ）とは「地域価値の向上や維持、また地域課題の解決や将来的な課題の抑制を目的に、土地・建物の所有者や企業・テナント等の事業者、住民などの地域の関係者が連携して主体的に実施する取組」※1のことです。

エリマネ活動の旗振り役となる組織体（以下、エリマネ団体）は、エリアの個性や行政の将来像への理解のもと、エリアの価値を高める事業の推進やエリア内の多様な主体との合意形成を支援することで、官民連携まちづくりをスムーズに進めることが期待されています。

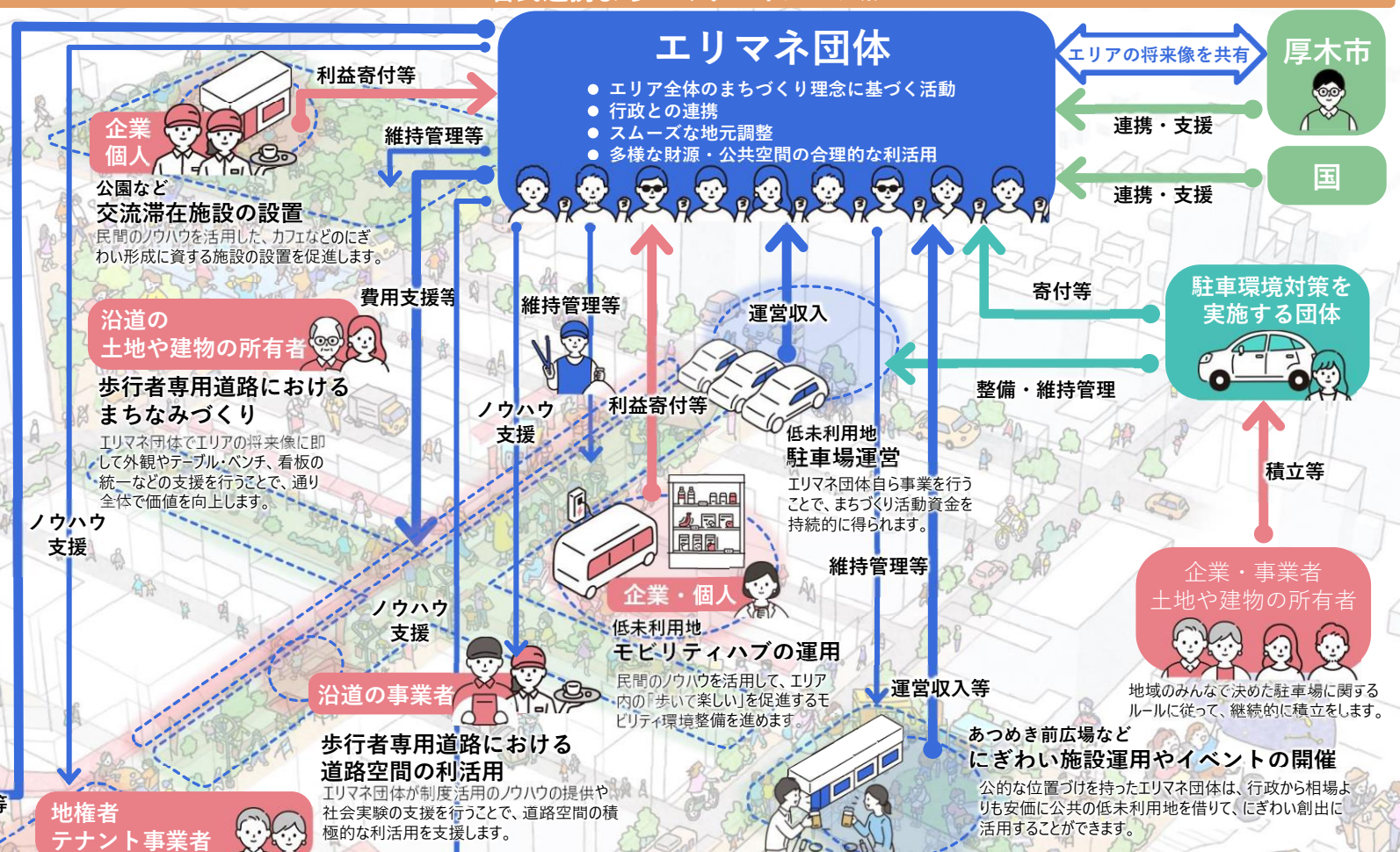


企業・個人
北口広場などにぎわいイベントの開催
まちづくり活動に参加したい企業や個人の活動を支援し、駅前のにぎわい演出を促進します。

地権者テナント事業者
一番街と連携した低層のにぎわい形成
エリマネ団体は、駅前とまちなかが一体的な「歩いて楽しい」空間となるよう、エリアの将来像に合わせたにぎわい形成を提案します。

企業・事業者
東口広場などにぎわいの誘導支援
キッチンカーの導入やイベント開催など、北口広場からあつめき前広場までの連続的なにぎわい形成に資する取組を支援します。

官民連携まちづくりのイメージ※2



Column エリマネによる駅前空間・商店街の活用事例

神戸市阪急神戸三宮駅に隣接する「サンキタ広場」は地権者企業や地元商店街、市民有志、行政によって構成されるエリマネマネジメント組織によって運営されています。

「誰もが自由に使える開放された空間」「より愛着のあるみんなの空間」を目指して、まちの情報発信の場、実験的な取組を行い、そのにぎわいは周辺の商店街にも人の流れが波及しています。



PARK×STREET **実行 指針**

将来像の実現に向けて、『推進計画』が目指すまちづくり方針を念頭に、「だれが」「どこで」「いつ」、「なにを」やるのかを整理して明確にすることが重要です。役割分担と到達目標を設定することで、着実にまちづくりを実行する指針となります。※1

「だれが」×「なにを」

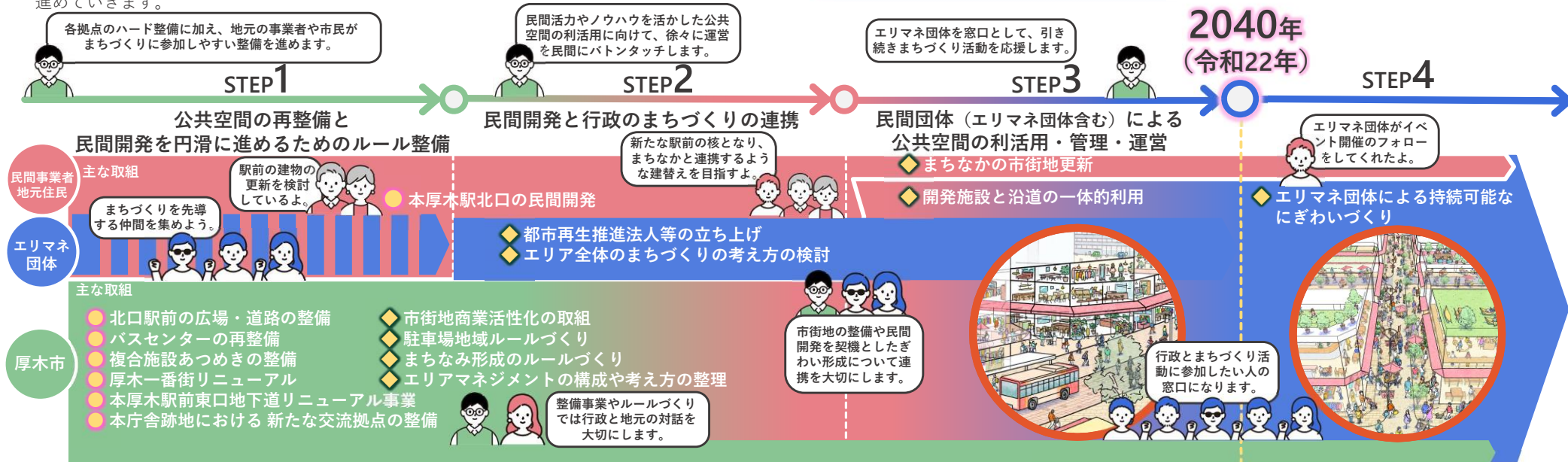
推進計画に示されている「歩いて楽しいまちの実現」として都市の魅力や価値を持続的に高めていくためには、まちづくりを担うすべての人がまちづくりの理念を共有し、民間と厚木市が一体となった継続的な取組が必要です。

民間事業者・地元住民による取組



「いつ」×「なにを」

推進計画が目標年次としている2040年を見据えて、官民が連携することでまちづくりを進めていきます。厚木市主導で公共空間のハード整備とルールづくりなどのソフト整備を行ったのち、段階的にノウハウのある民間に運営のバトンを引き渡すことで、持続可能なまちづくりを進めていきます。



「どこで」×「なにを」

推進計画で整理した各エリアにおける取組をまとめました。



まち全体で考える取組

- エリマネ団体の構成や考え方の整理
- 駐車場地域ルールづくり
- まちなみ形成のルールづくり
- 都市再生推進法人等の立ち上げ
- エリア全体のまちづくりの考え方の検討
- エリマネ団体による持続可能なにぎわいづくり

2040年
(令和22年)

さいごに

PARK×STREET ATSUGI

近年、まちなかにおける居心地の良さ・交流・地域の魅力などがまちづくりのキーワードとして世界的に重視されており、いわゆるウォーカブルなまちづくりが進められています。このような潮流の中で欧州諸国では、グランドレベルに連続的にぎわいをもたらし、歩行者中心の新しい道路空間を生み出す事例として、トランジットモールのまちが注目を集めています。

日本国内でも、このような世界のまちをお手本に欧州並みのトランジットモールのまちを目指して、社会実験などの取組を進めるまちが増えていますが、欧州のようなトランジットモールを実現できた国内事例はありません。

北口駅前は、欧州で世界初のトランジットモールが誕生したのと同時期に駅前通りの一般車進入規制を開始しているのに加えて、長年にわたり厚木一番街を歩行者天国としているなど、トランジットモールを柱としたウォーカブルなまちづくりを進めるための大きなポテンシャルを備えています。

厚木市は、市民の皆様と共にこのガイドラインで示したポイントに沿ってまちづくりを進めることで、この本厚木駅北口周辺のポテンシャルを最大限に生かし、「パークストリート（北口周辺が1つの公園のような人中心のまちなか）」を実現し、このまちの誰もが誇りに思える「歩いて楽しいまち」を目指します。

ぜひ一緒にまちづくりを進め、厚木市の未来を考えていきましょう。

発行：令和 年 月 厚木市
お問い合わせ：厚木市 都市みらい部 市街地整備課