

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

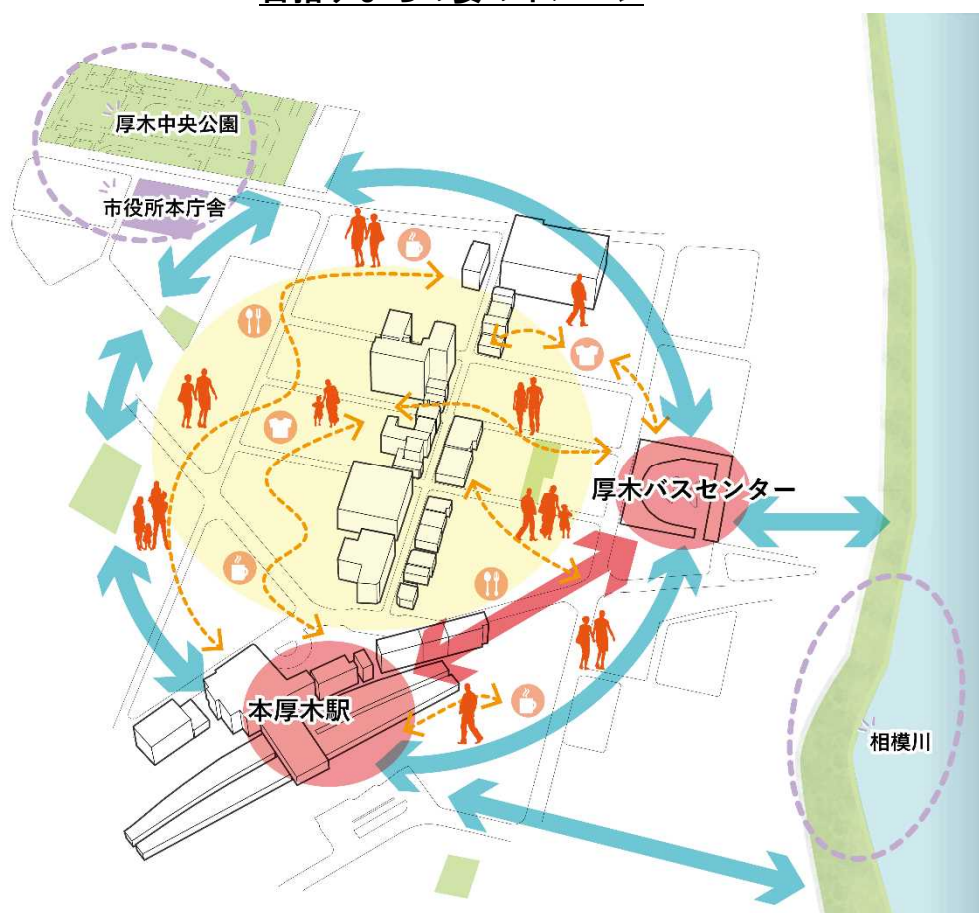
まちに人を引き寄せるには、施設単位ではなく、官民一体でエリアごとの特徴を活かして、歩きたくなる環境を充実させていくことが必要です。また、歩きやすく、歩きたくなるような歩行者目線の空間で、各エリアをつなぎ、相乗効果によってまち全体のにぎわいや価値を高めることが必要です。

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。

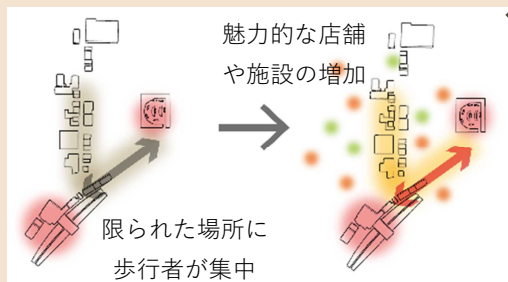
目指すまちの姿のイメージ



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。

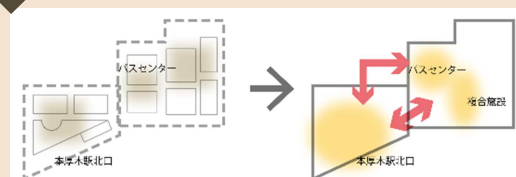
魅力的なスポットの拡大

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、まち歩き範囲が広がります。



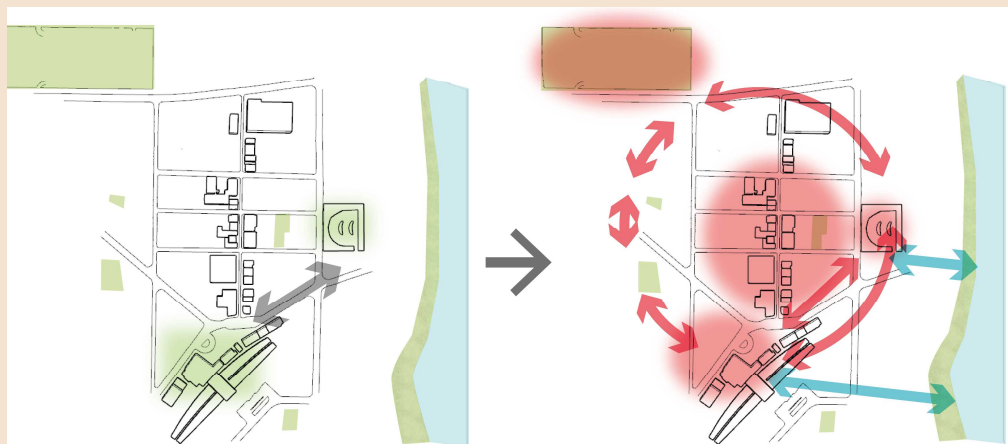
都市基盤のリニューアル

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。



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

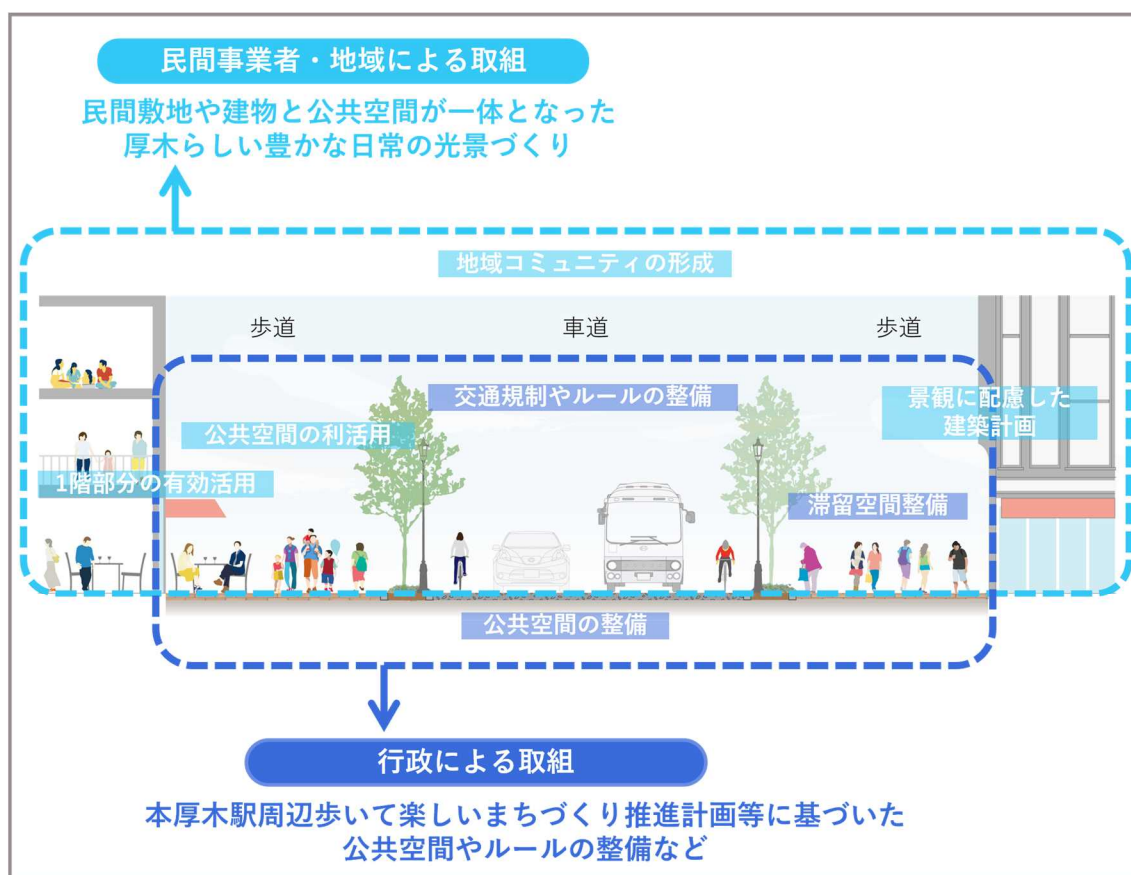
2 まちづくりの方針

(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㈱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㈱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。

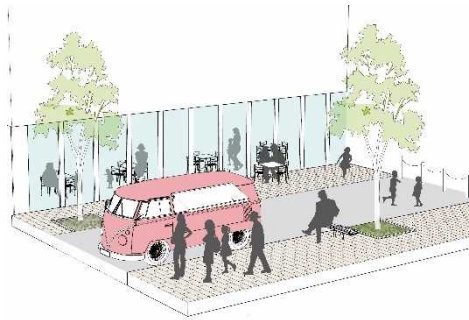
引用：海老名扇町エリアマネジメント HP

(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。

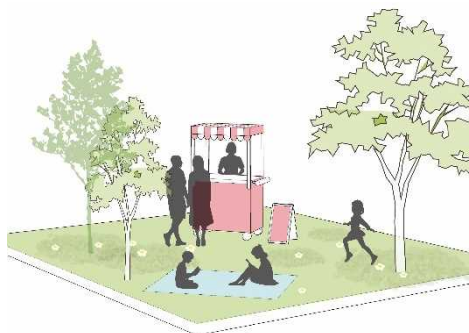
方針1 歩きやすい空間づくり

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くなるような、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、駅周辺に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

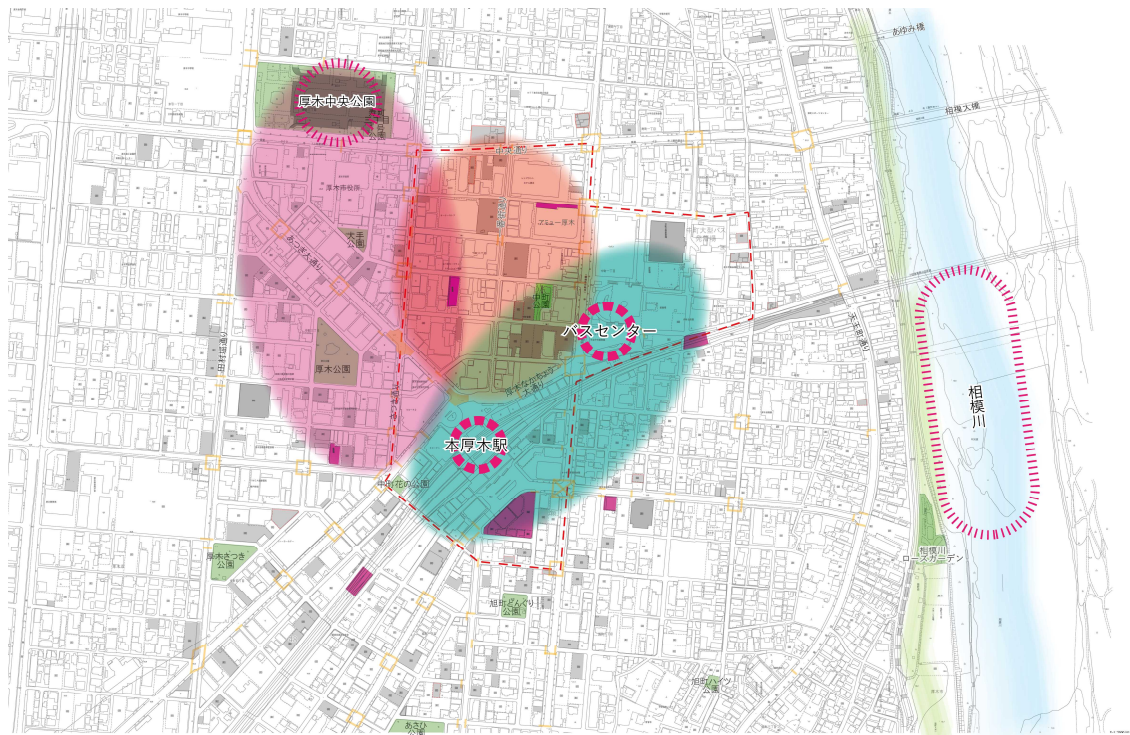
方針3 自分ごとでまちを育む

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。



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） |  | 人と車の交流の場 |
|  | 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

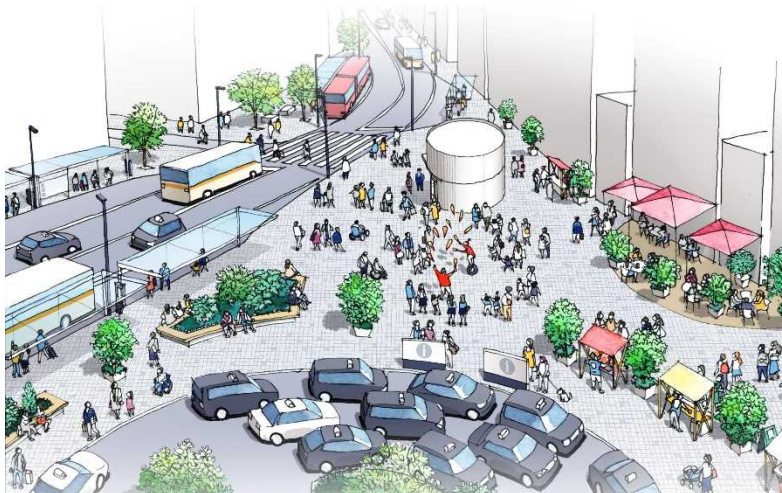
土地利用	商業、文化、交通施設中心
交通	歩行者、公共交通が多い
公共空間	道路が広い

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。

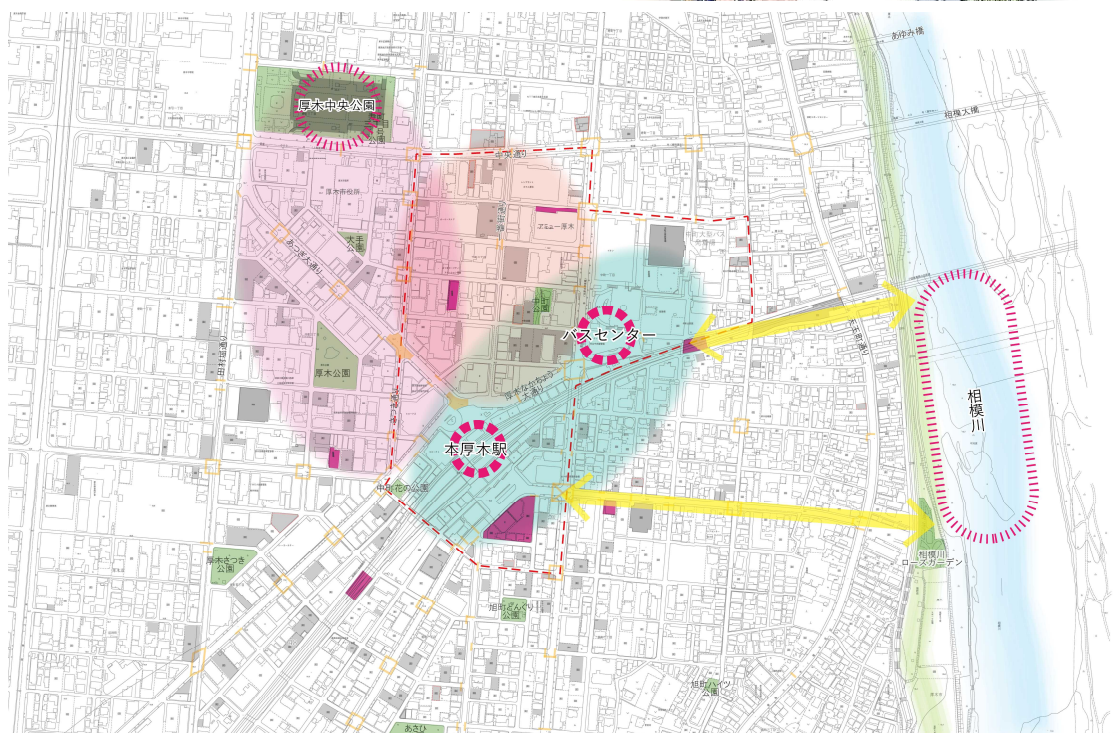


4 まちと相模川との関係

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。

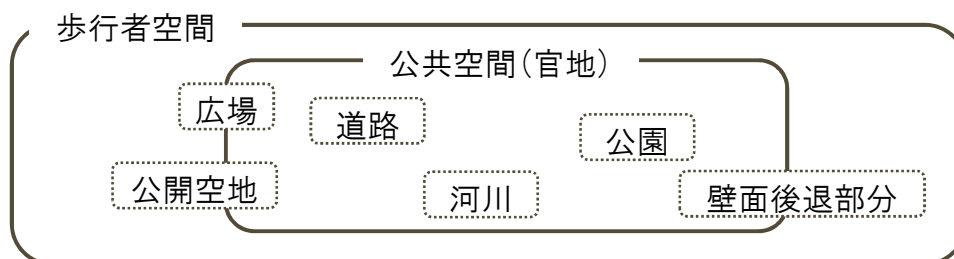
方針 1 歩きやすい空間づくり

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	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、訪れる人にゆ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）

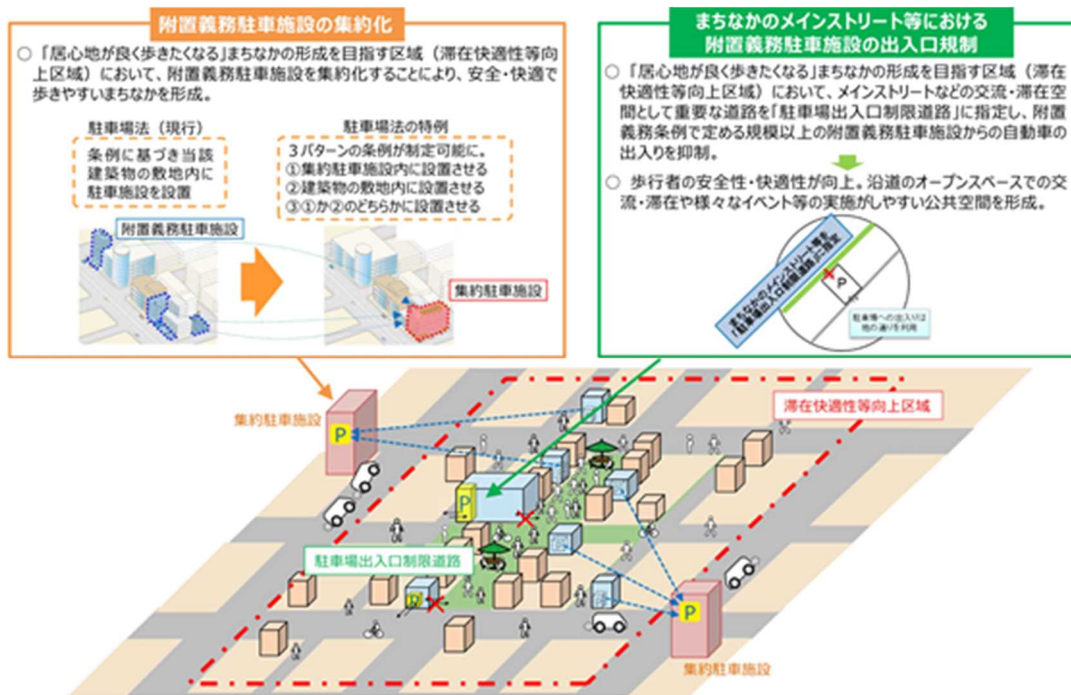
²² 地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量を抑えるとともに、排出された二酸化炭素を回収することで実質的な排出量をゼロにすること。

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 まち歩きのきっかけづくり

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・特例道路占用区域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）

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

国土交通省

○ 歩行者利便増進道路（道路法改正案）と滞在快適性等向上区域（都市再生特別措置法改正案）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

① 車線を減らして歩道を拡げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒ 公共：交付金による重点支援

② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和

⇒ “無余地性”^{※1}基準が除外され、占用物が置きやすくなる
※1 無余地性＝道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準

⇒ 実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（占用公営を行う場合^{※2}、通常は5年。）
※2 公営が行われない場合でも、道路幅員確保による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒ 公共：交付金（国費率の嵩上げ等）
民間：税制特例、補助金

④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能

⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると…相乗効果 大

- 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

3

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、道路占用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、道路占用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。