資料２

第３回厚木市本厚木駅周辺まちづくり推進会議

(2)施策について

０　論点

抽象的 ↔ 具体的

目指すまちの姿

・本厚木駅周辺（計画区域全体）の将来像
・エリア別の将来像

方針

・本厚木駅周辺（計画区域全体）に共通するまちづくりの方針

施策

・本厚木駅周辺（計画区域全体）を対象とし、方針に基づき取り組むこと

重点プログラム

・おおむね10年を目途に実施される事業を対象とし、施策達成に資する具体的な取組
・ロードマップ

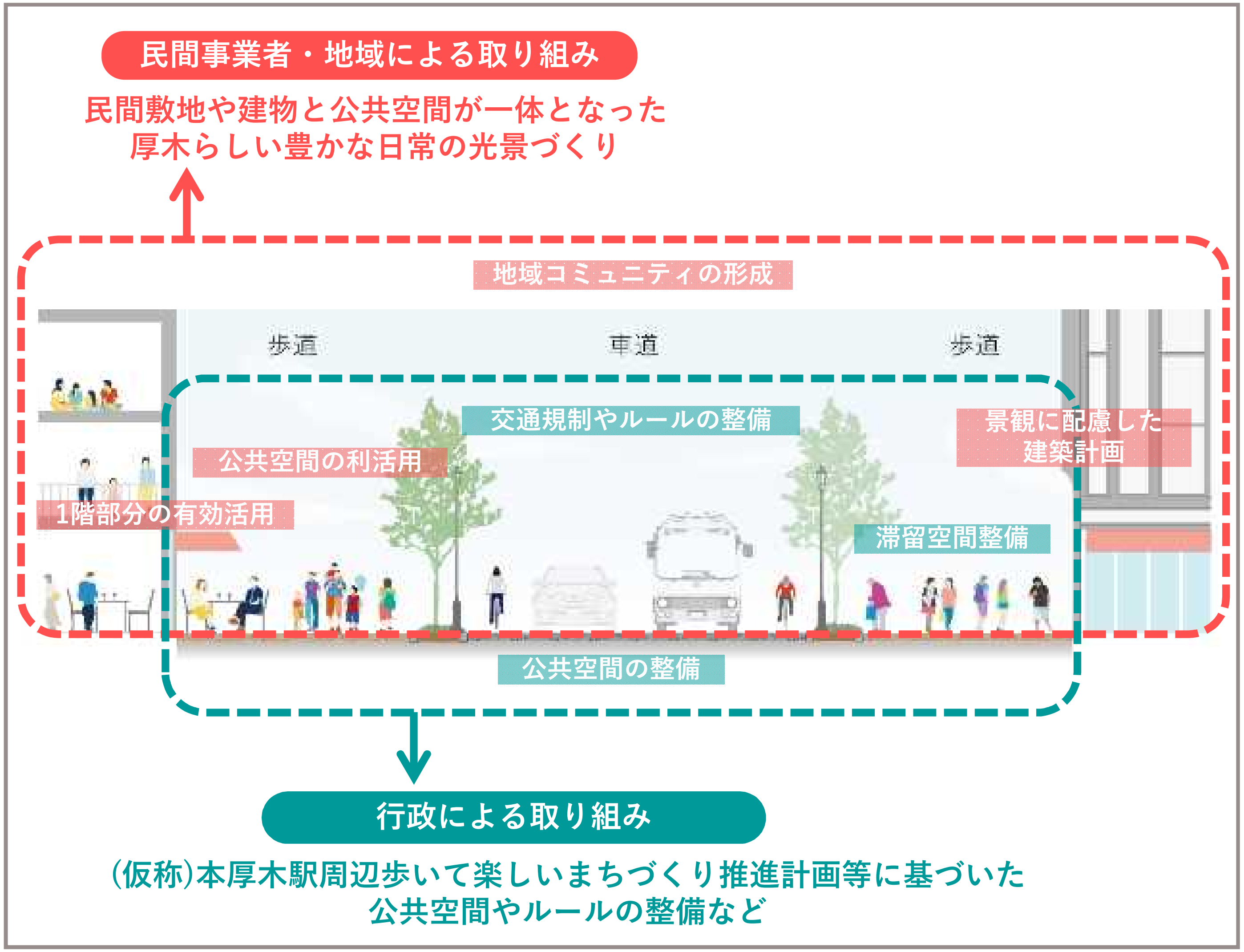
＜論点＞

・施策(案)と重点プログラム(案)について
・民間が主体となる重点プログラムについて

1　施策検討の視点

　歩いて楽しいまちの実現や都市の魅力や価値を持続的に高めていくためには、**まちづくりを担う人達**（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**が必要である。

■官民連携のイメージ



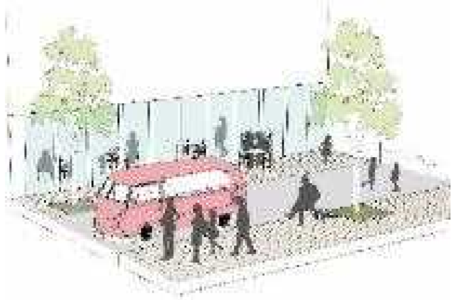
官民連携による取組で、まちなかにおける持続的なにぎわい創出や魅力づくりが可能

【期待される効果】
・新たな事業や雇用の創出
・まちなかの来訪者や滞在者の増加
・エリア価値（地価、資産価値）の向上
・魅力的なまちなみの形成　等

2　施策（案）

方針１　歩きやすい空間づくり

人が集まる施設や空間を歩行者中心の空間でつなぎ、その周辺ににぎわいを生み出す。
災害時にも安全に移動できる空間を形成する。



施策１－１　歩行者空間の質向上

　歩行者動線の連続性や公共交通利用者との動線分離などに配慮しながら、歩行者空間（道路、公園、民地内空地等）の整備・充実を図る。災害時にも通行可能となるように防災機能も確保する。

A. 歩行者空間（道路、公園、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（歩行者利便増進道路の指定による座りたくなるベンチの設置等）
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

施策１－２　交通結節点の利便性向上

　利用者目線で分かりやすい交通結節点を目指し、厚木バスセンターの「ターミナル機能（本厚木駅北口側を起点とする路線バス・高速バスの集約）」、北口駅前広場の「バス停機能（本厚木駅から最短距離で乗換可能）」を強化する。

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. 厚木バスセンターへの高速バス乗降場移設による乗換利便性向上
E. 公共交通利用者の待合環境（雨避け、整列誘導、路線バス発着情報のリアルタイム化等）整備
F. 分かりやすい乗場案内

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などにより、エリアや時間帯に応じた自動車（路線バス、企業バス等含む）、自転車、歩行者それぞれの施設配置や空間利用、動線の最適化を図る。

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
D. 交通規制の見直し

2　施策（案）

方針２　まち歩きのきっかけづくり

民間事業者等に既存ストックであるオープンスペースの利活用を促し、
まちを訪れた人たちが思い思いの時間を過ごしたり、まちを訪れるきっかけを作り出す。

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

公共空間の再整備や建物の改修、更新などと一体的に、建物地上レベルへの歩行者滞在空間や休憩施設の設置、商業施設の誘導などを図り、まち歩きする人にとって魅力的な街並みの形成を誘導する。

A. 建物地上レベルのオープン化推進（滞在快適性等向上区域の指定による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街並みの誘導（ガイドライン等の作成）
D. 案内誘導サインの整備・更新
E. 地区計画等による建物地上レベルへの商業施設等の誘導
F. 空き店舗への出店支援
G. まちの魅力等の情報発信

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を整える。

A. 歩行者空間の利活用に向けた制度設計(滞在快適性等向上区域や特例道路占用区域、歩行者利便増進道路の指定等)
B. 公共空間の再整備又は利活用インフラ（給水・給電設備）の整備
C. 歩行者空間を利活用しやすい仕組みづくり（申請窓口のワンストップ化や申請マニュアルの作成、都市再生推進法人制度等）

（補足）歩行者利便増進道路・滞在快適性等向上区域

「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

※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（占用公募を行う場合※2。通常は5年。）

※2)公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

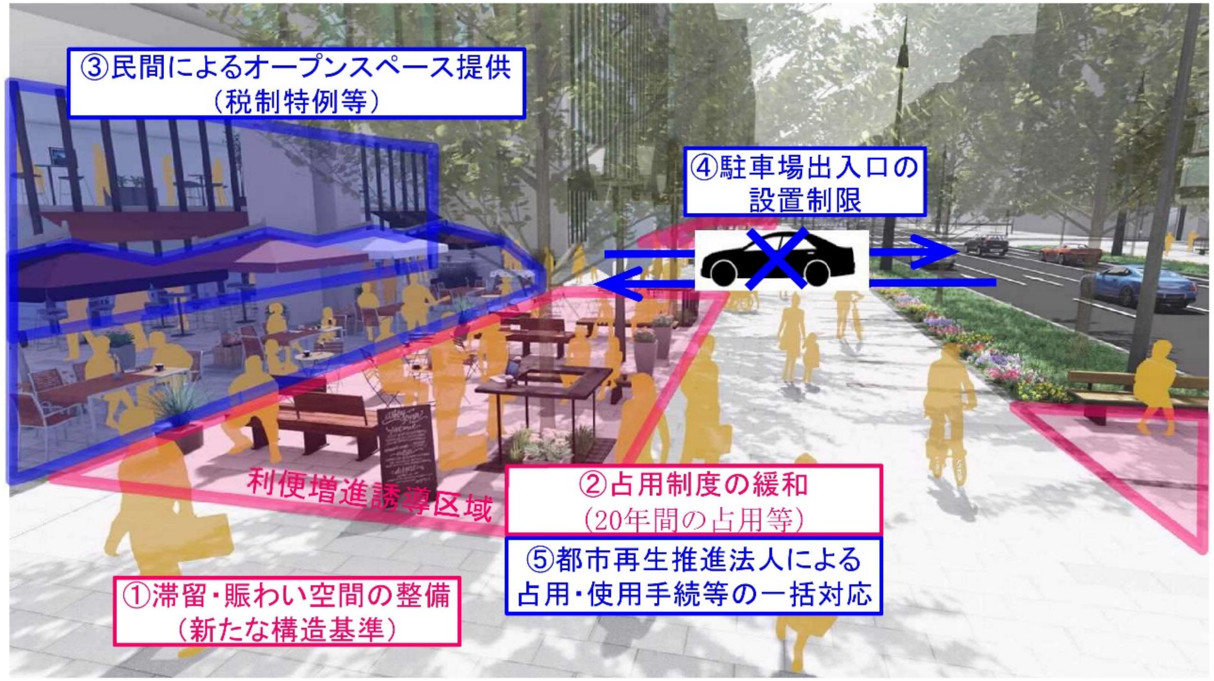
滞在快適性等向上区域

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

ⅰ．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。

ⅱ．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。

ⅲ．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。

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、まちづくりのプレイヤーとなりうる
民間事業者や住民の皆様、行政等が連携して、持続的にまちの魅力や価値を高める。

施策３－１　まちづくり参加への機運醸成

官民が連携した取組みを進めるため、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て、自分ごとでまちづくりへ参加する機運を高める。

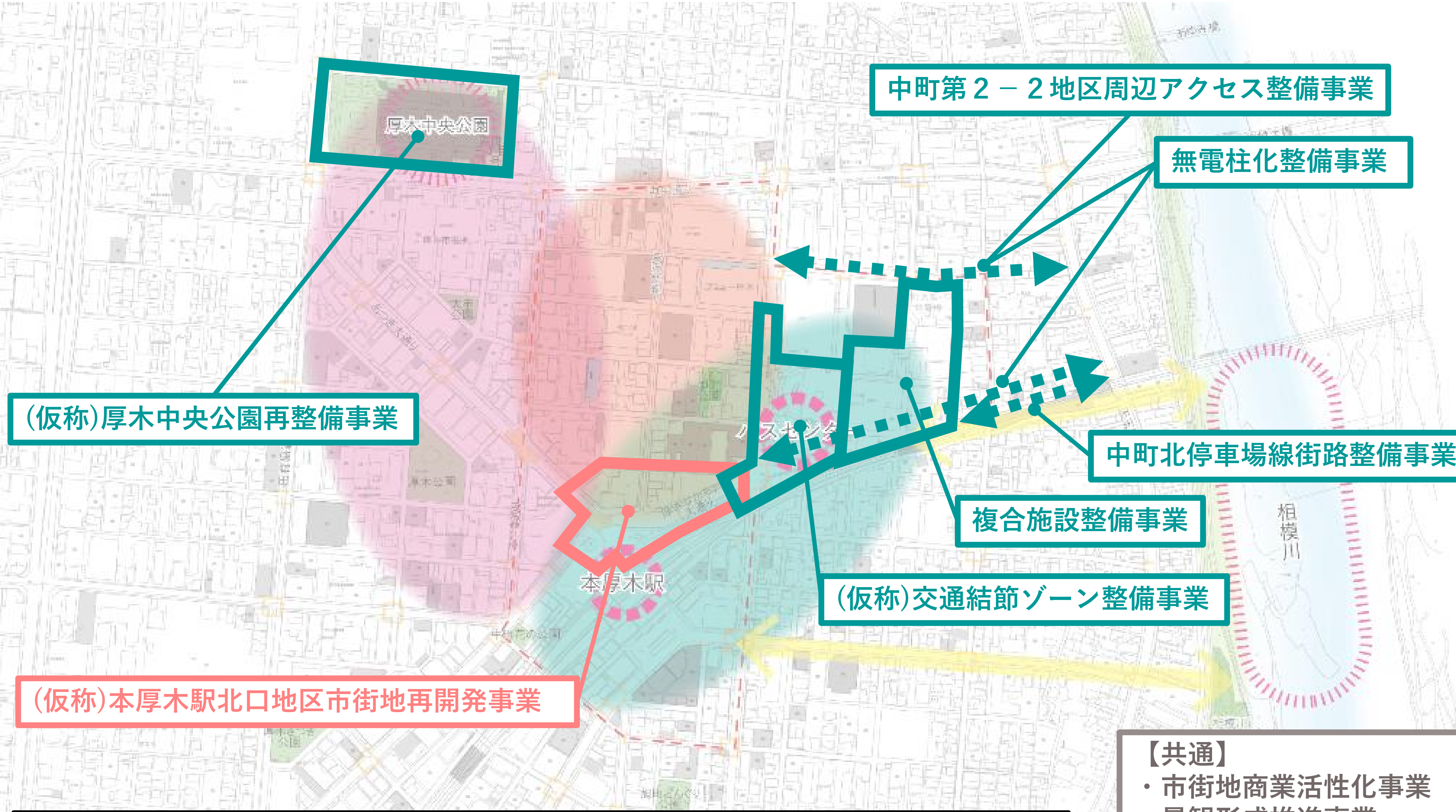
A. まちづくりの担い手（プレイヤー）発掘のための社会実験等の実施
B. 本計画の周知やまちづくりの担い手、ファンを増やすための講座実施
C. まちづくり活動等の情報発信

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ある。それらを有する民間事業者や住民等が行う市民活動を支援し、活性化させる。

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。）の形成
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事業実施

3　重点プログラム（案）



【共通】
・市街地商業活性化事業
・景観形成推進事業

本日は、上位計画で位置づけられている事業の中から、本計画における施策の達成に向けて重要なものを重点プログラムとして提示。

※各区域の位置は概ねであり、今後の検討で変更が生じる可能性あり

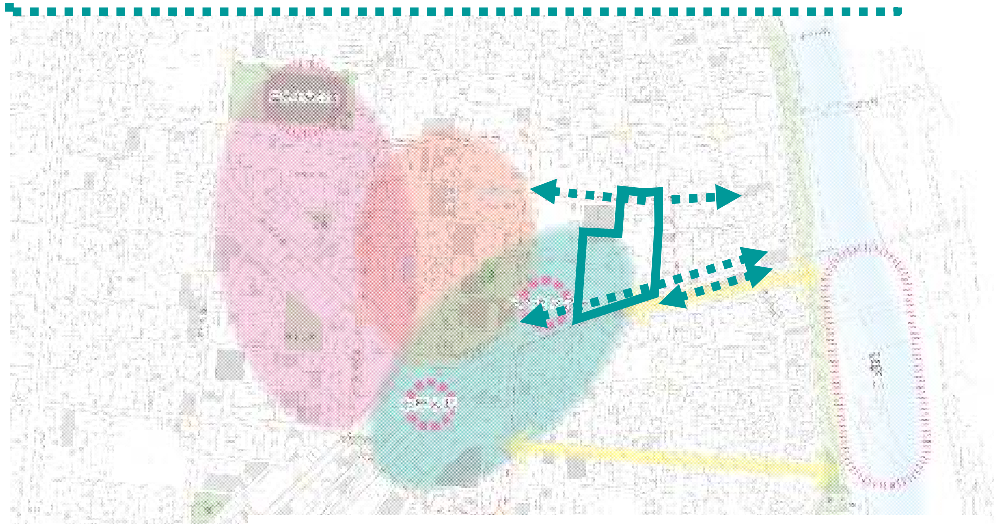
3　重点プログラム（案）

重点プログラムごとに、関連する施策を示す。

	施策１－１ 歩行者空間 の質向上	施策１－２ 交通結節点 の利便性向上	施策１－３ 交通環境 の最適化	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	施策２－２ 公共空間の 利活用促進	施策３－１ まちづくり参加 への機運醸成	施策３－２ 市民活動 の活性化
複合施設整備事業	○		○	○	○	○	○
(仮称)本厚木駅北口地区 市街地再開発事業	○	○	○	○	○	○	○
(仮称)交通結節 ゾーン整備事業	○	○	○	○	○	○	○
(仮称)厚木中央公園 再整備事業	○			○	○	○	○
中町第２－２地区 周辺アクセス整備事業	○				○		
中町北停車場線 街路整備事業	○				○		
無電柱化整備事業	○						
市街地商業活性化事業				○		○	○
景観形成推進事業				○		○	○

複合施設整備事業

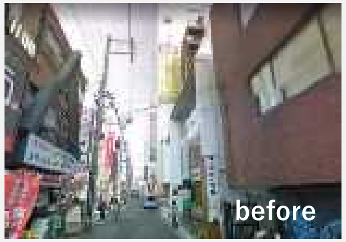
中町第２－２地区周辺アクセス整備事業
中町北停車場線街路整備事業
無電柱化整備事業



各区域の位置は概ねであり、今後の検討で変更が生じる可能性あり

施策１－１　歩行者空間の質向上
A. 歩行者空間（道路、公園、民地内空地等）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

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推進



一番街通り周辺

目指すまちの姿の実現に向けた取組（案）

施策１－１　歩行者空間の質向上
A. 歩行者空間（道路、公園、民地内空地等）の整備
→イベント等が実施できる歩行者のための魅力的な広場の整備

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を歩行者目線で緩やかに接続

富山グランドプラザ

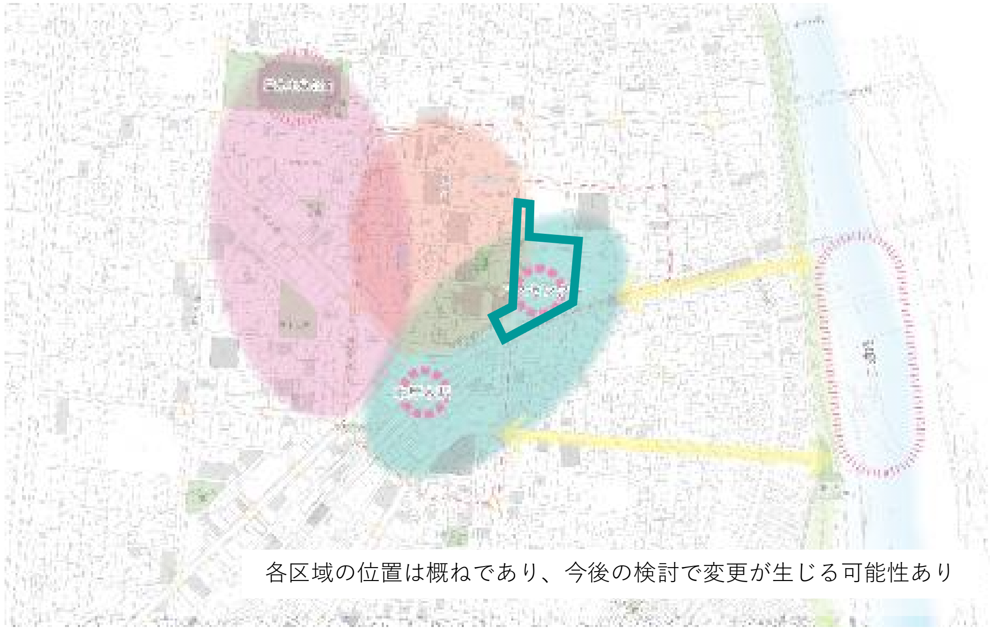
施策２－１　行ってみたくなる・寄ってみたくなる魅力づくり
B. デザインの統一など景観に配慮した歩行者空間の整備
→大山や相模川など厚木市の雄大な自然資源を体感できる眺望スペース整備

施策２－２　公共空間の利活用促進
A. 歩行者空間の利活用に向けた制度設計
C. 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

⇒これらに限らず関連する施策（P8）の達成を図る。

3　重点プログラム（案）

(仮称)交通結節ゾーン整備事業



施策２－２　公共空間の利活用促進
A. 歩行者空間の利活用に向けた制度設計
C. 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

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（プレイヤー）発掘のための社会実験等の実施
→厚木なかちょう大通りの利活用可能性を探る社会実験等の実施

⇒これらに限らず関連する施策（P8）の達成を図る。

目指すまちの姿の実現に向けた取組（案）

施策１－１　歩行者空間の質向上
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を歩行者目線で緩やかに接続
→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の整備

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地下道へのリニューアル

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
D. 厚木バスセンターへの高速バス乗降場移設による乗換利便性向上
→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厚木バスセンターのターミナル機能強化（詳細はP11）

わかりやすいバス乗り場・案内（天神バスターミナル）
出典：Response掲載記事「日本最大規模、西鉄天神高速バスターミナルを見る…ITSフォーラム2018福岡」より

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
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
→本厚木駅北口や一番街通り、複合施設方面へのまち歩きを誘発するため、各方面への視認性確保

C. 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、サイン整備

（補足）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厚木バスセンターのターミナル機能強化

ｺﾝﾊﾟｸﾄ・ﾌﾟﾗｽ・ﾈｯﾄﾜｰｸ型都市構造の充実

人口減少や少子高齢化が加速する中でも、将来に渡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。市民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必要である。

公共交通の課題（駅北口側）

- □ 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

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賑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ある。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ある。

バスセンターの在り方

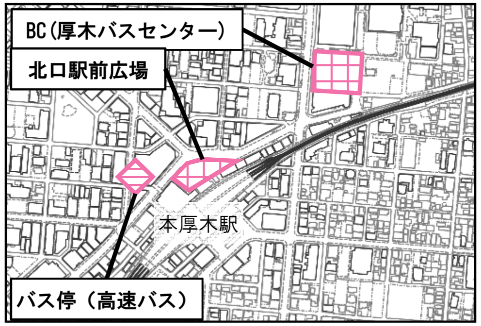
配置

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、厚木バスセンターの「**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）**」を強化する。
厚木市民の乗換利便性を高めると共に、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**する。高速バスを利用して厚木市を訪れた人の乗換利便性も高まる。

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、現在（コロナ蔓延前）の運行状況をピークと捉え、次の機能を確保する。

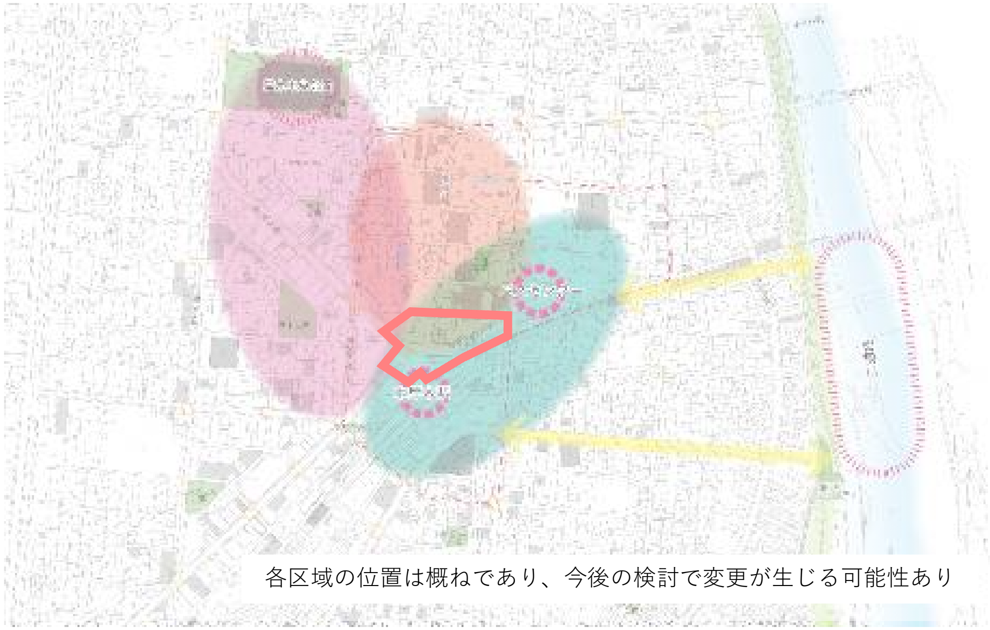
		現状	将来	考え方
厚木バスセンター	乗車	7	10	・発車間隔の適正化（12台/h･ﾊﾞｰｽ※） ・駅北口側を起点とする路線バスの集約 ・高速バス配置
	降車	1	1以上	・BC入庫待ちの路線バス待機列をBC外に発生させない ・路線バス利用者の複合施設へのアクセス性確保 ・依知方面からの速達性確保
	待機	なし	6	・定時運行の促進 ・自走で待機可能



※駅前広場計画指針や都市計画マニュアルを参考に設定

3　重点プログラム（案）

(仮称)本厚木駅北口地区市街地再開発事業



各区域の位置は概ねであり、今後の検討で変更が生じる可能性あり

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
A. 建物地上レベルのオープン化推進（滞在快適性等向上区域の指定による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
→地上レベルにおける歩行者に開かれた街並み整備

施策２－２　公共空間の利活用促進
A. 歩行者空間の利活用に向けた制度設計
C. 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

目指すまちの姿の実現に向けた取組（案）

施策１－１　歩行者空間の質向上
A. 歩行者空間（道路、公園、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（歩行者利便増進道路の指定による座りたくなるベンチの設置等）
→歩行者の休憩や待合せ場所となる広場の整備
→再開発ビルを核として、駅前のシンボルである一番街通りや複合施設（新市庁舎等）との歩行者動線の連続性確保

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
→周辺の施設やエリアへの地上及び立体的な歩行者ネットワークの形成

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世帯にも使いやすい歩行者空間の整備

施策１－２　交通結節点の利便性向上
C. 分かりやすい路線バス乗り場の再編
B. 路線バスバースの増設
→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駅前広場のバス停機能強化（詳細はP13）

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

姫路駅北駅前広場

* 公共交通と歩行者・自転車だけが通行可能な歩行者優先の道路空間

⇒これらに限らず関連する施策（P8）の達成を図る。

(補足)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駅前広場のバス停機能強化

ｺﾝﾊﾟｸﾄ・ﾌﾟﾗｽ・ﾈｯﾄﾜｰｸ型都市構造の充実

人口減少や少子高齢化が加速する中でも、将来に渡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。市民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必要である。

公共交通の課題（駅北口側）

- 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

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賑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ある。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ある。

北口駅前広場における路線バスの在り方

配置

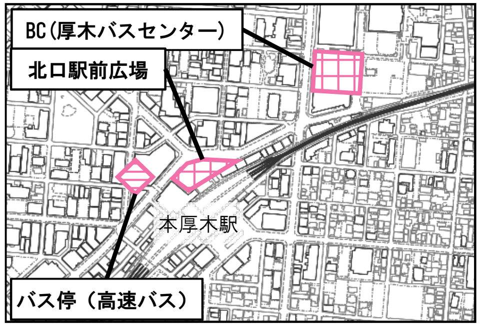
初めて利用する人でも分かりやすく**路線バス**を利用できるようにするため、北口駅前広場では「**バス停機能（本厚木駅から最短距離で乗換可能）**」を強化する。

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、現在（コロナ蔓延前）の運行状況をピークと捉え、次の機能を確保する。

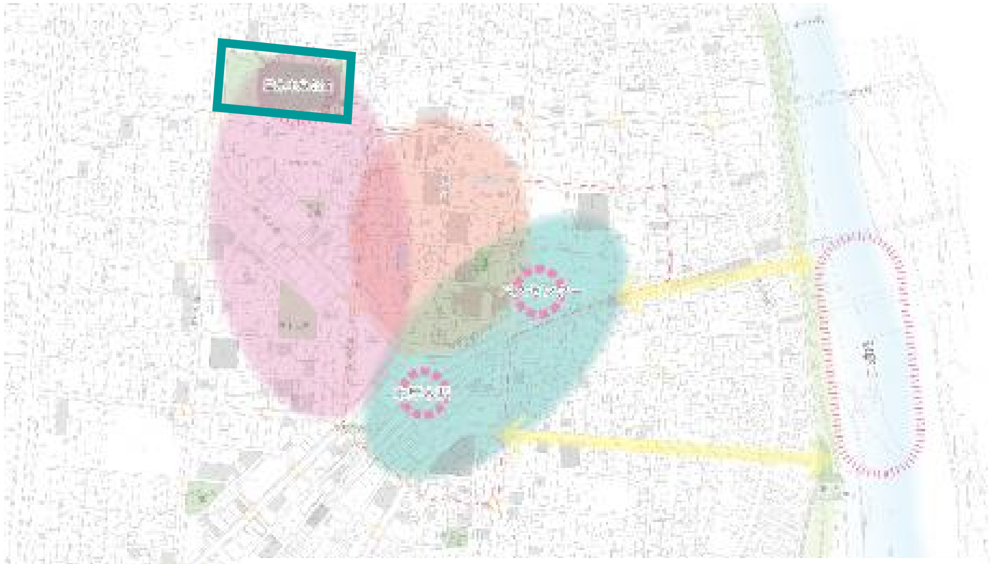
		現状	将来	考え方
北口駅前広場	乗車	4	4	・発車間隔の適正化（15台/h･ﾊﾞｰｽ※） ・BC発北口駅前経由の路線バスすべての停車
	降車	1	4	・降車処理の適正化（15台/h･ﾊﾞｰｽ※）
	待機	なし	なし	・BCに待機機能確保

※駅前広場計画指針や都市計画マニュアルを参考に設定



3　重点プログラム（案）

（仮称）厚木中央公園再整備事業



各区域の位置は概ねであり、今後の検討で変更が生じる可能性あり

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（歩行者利便増進道路の指定による座りたくなるベンチの設置等）
→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の整備

目指すまちの姿の実現に向けた取組（案）

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
→四季を感じられる公園の整備
→公園の外からでも中のにぎわいを感じられ、立ち寄ってみたくなるエントランス作り

施策２－２　公共空間の利活用促進
B. 公共空間の再整備又は利活用インフラ（給水・給電設備）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の実現
→現市役所本庁舎の未来や地下駐車場の活用を見据えた公園づくり
→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

A. 歩行者空間の利活用に向けた制度設計(滞在快適性等向上区域や特例道路占用区域、歩行者利便増進道路の指定等)
C. 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

町田芹が谷公園　**FIRE MEETING**
（未来町田会議HPより）

多摩川見晴らし公園「**ロー密パークフェス**」
（川崎経済新聞記事より）

⇒これらに限らず関連する施策（P8）の達成を図る。

3　重点プログラム（案）

目指すまちの姿の実現に向けた取組（案）

市街地商業活性化事業

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
E. 地区計画等による建物地上レベルへの商業　施設等の誘導
F. 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の支援

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形成
→商業者等で構成する「厚木市まちなか活性化プロジェクト」が企画するイベント運営費の支援

景観形成推進事業

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
C. 既存建物の改修や更新に合わせた街並みの誘導(ガイドライン等の作成)
→厚木市景観計画に基づき建築物の景観誘導

施策３－１　まちづくり参加への機運醸成
C. 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る市民の景観意識醸成

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支援

4　ロードマップ（案）

	リーディングプレイヤー	2022 (R４)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)
複合施設整備事業	市街地整備課	設計・協議	設計・協議	整備	整備						
(仮称)本厚木駅北口地区市街地再開発事業	再開発準備組合	設計・協議	設計・協議	設計・協議	設計・協議	設計・協議	設計・協議	整備	整備	整備	整備
(仮称)交通結節ゾーン整備事業	市街地整備課	設計・協議	設計・協議	設計・協議	設計・協議	整備	整備	整備	整備		
(仮称)厚木中央公園再整備事業	公園緑地課	調整中	調整中	調整中	調整中	調整中	調整中	調整中	調整中	調整中	調整中
中町第２－２地区周辺アクセス整備事業	道路整備課	設計・協議	設計・協議	工事	工事						
中町北停車場線街路整備事業	道路整備課	設計・協議	設計・協議	工事	工事						
無電柱化整備事業	道路整備課	設計・協議	設計・協議	設計・協議	工事	工事					
市街地商業活性化事業	商業にぎわい課	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進
景観形成推進事業	都市計画課	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進	推進