

本厚木駅北口周辺 公共空間ガイドライン

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~

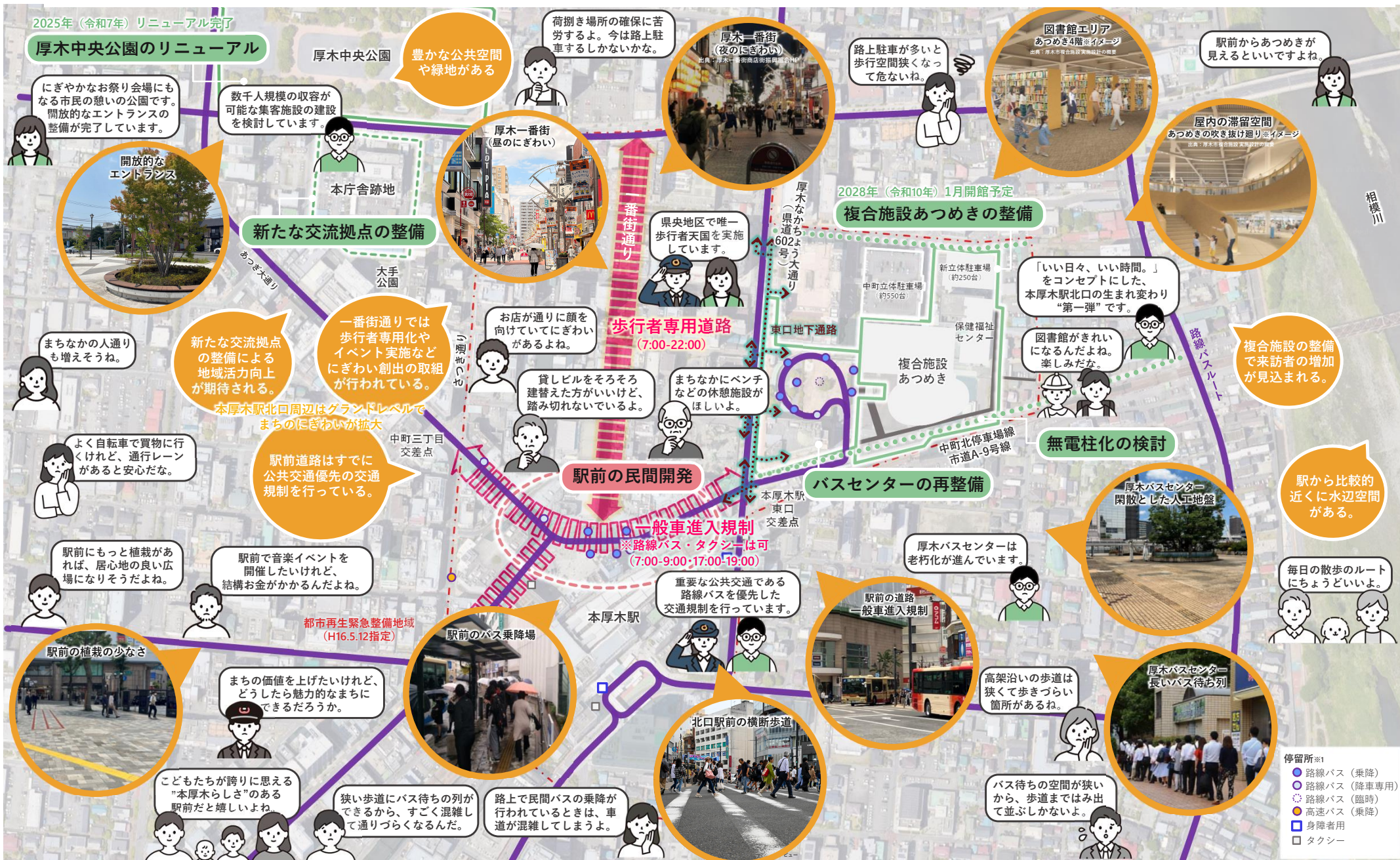
本厚木駅周辺では、国内でウォーカブル政策が本格的に始動する前から歩行者中心のまちづくりの素地が形成されています。一番街通りの歩行者専用時間帯指定や駅前の一般車進入時間帯規制など、欧州の先進的なトランジットモールのまちと同時期から公共交通と歩行者を優先したグランドレベルの駅前空間づくりが進められてきました。



※1：後述P.8のコラムで紹介しています。※2：国土交通省によるウォーカブルなまちづくりを進める際の基本コンセプト・スローガンとして提示したもので、Walkable（歩きたくなる）・Eye level（まちに開かれた1階）・Diversity（多様な人の多様な用途、使い方）・Open（開かれた空間が心地よい）を表します。※3：後述P.15のコラムで紹介しています。

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

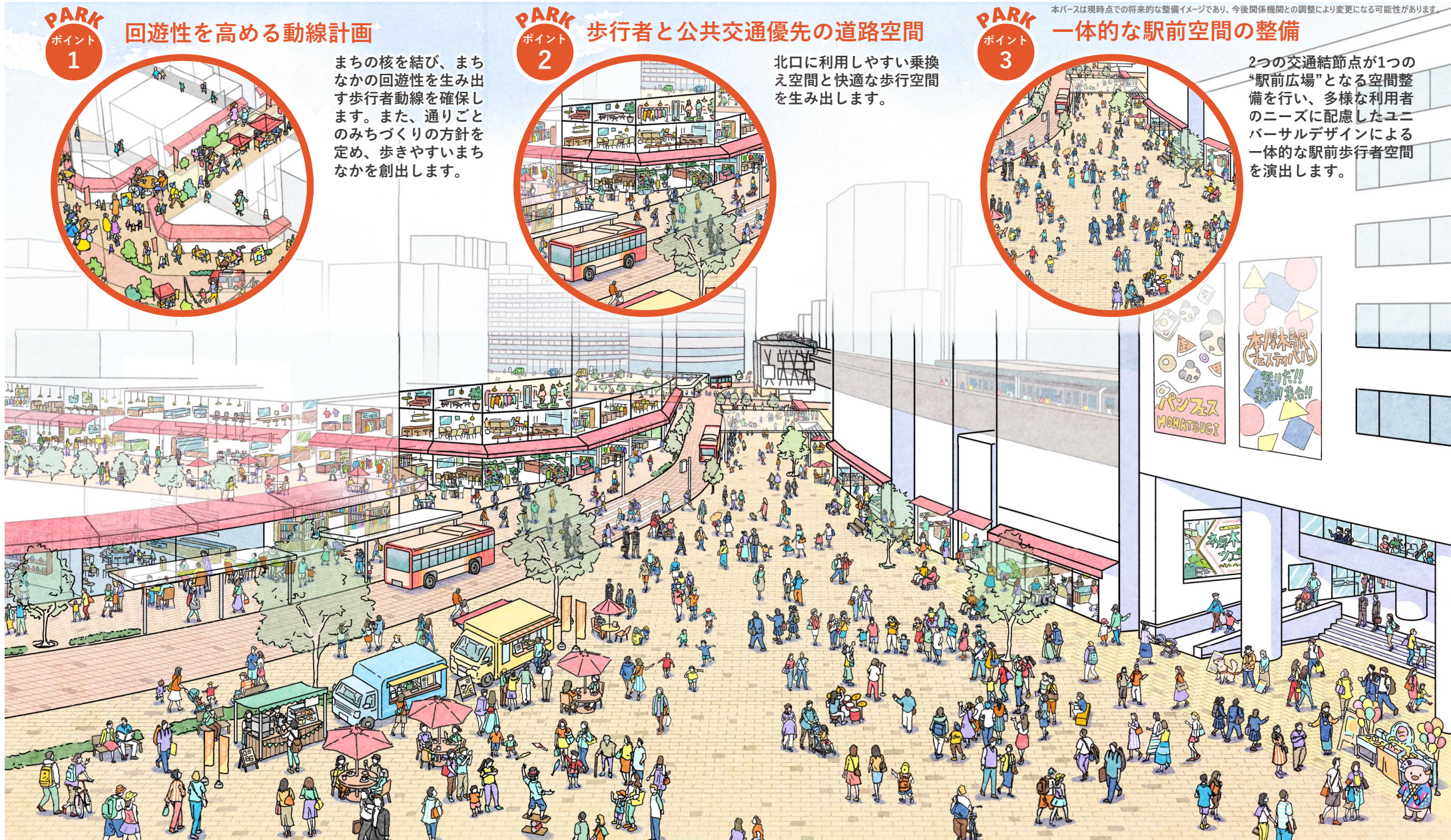
北口に利用しやすい乗換え空間と快適な歩行空間を生み出します。

PARK
ポイント
3

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。

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
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。

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

まちの拠点や交通結節点からなる3つのにぎわいの核をグランドレベルの歩行者ネットワークでつなげることで、面的なにぎわいをつくり、歩いて楽しいまちなかを創出します。

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



まちの拠点（北口駅前・複合施設あつめき・新たな交流拠点）や交通結節点からなる「にぎわいの核」

2つの交通結節点



本厚木駅北口周辺における様々な交通の結節点となる空間

みちづくりの方針

歩行者と公共交通のみち



一般車の通過交通を規制し、歩行者と公共交通中心の空間とすることで、本厚木らしい駅前のにぎわい軸を形成する

歩行者中心のみち※1



主に歩行者優先道路としての運用とすることにより、まちなかを東西南北につなぐにぎわい軸を形成する

まちなかのみち※1 (歩行者優先)



荷捌き車両の駐車場の集約化や路上駐車制限により歩行者が安心して歩ける空間とし、まちなかににぎわいを広げる役割を担う

まちなかのみち (主要な幹線道路)

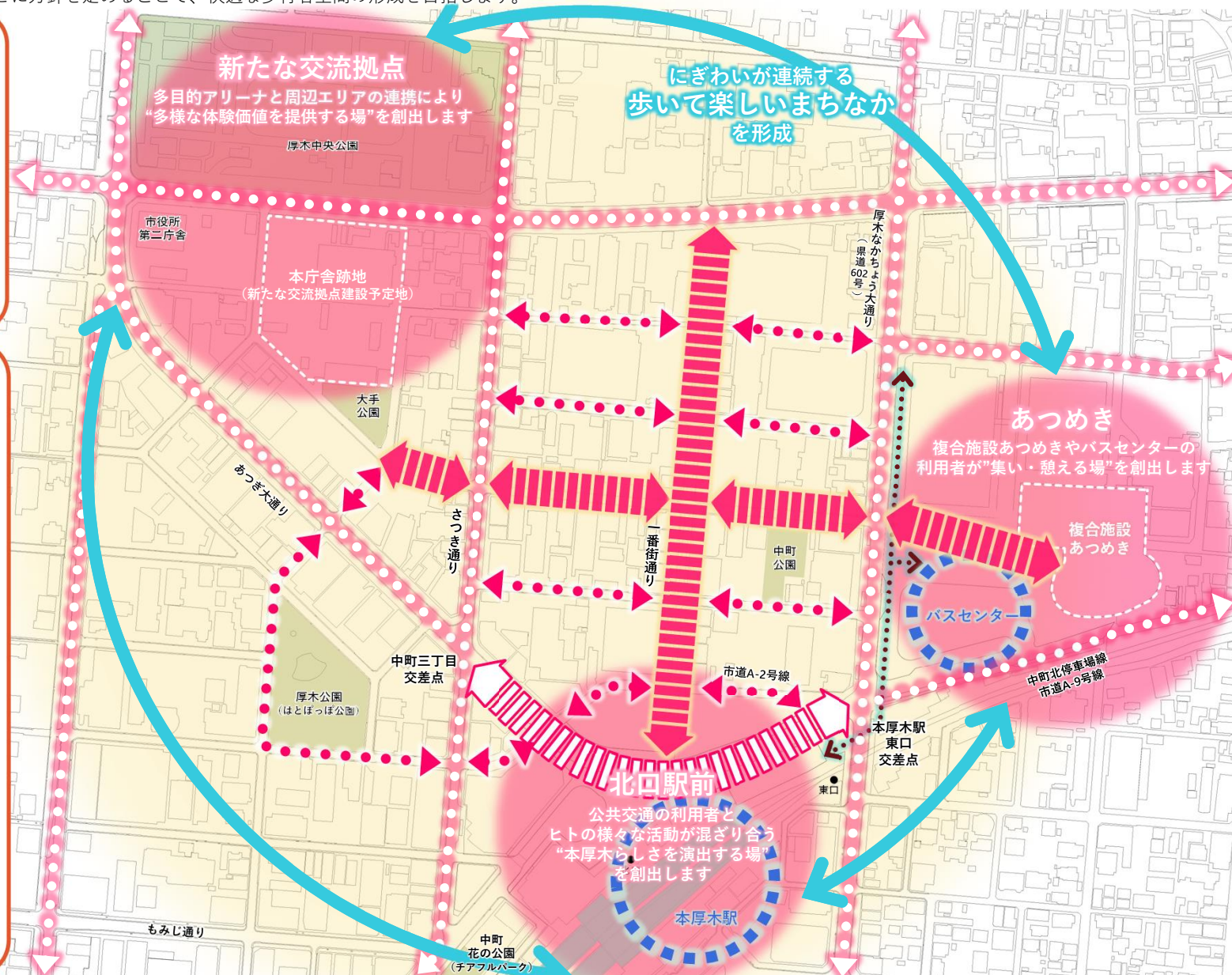


歩行者が安心・安全に歩ける歩道幅員が確保された空間としつつ、通過交通を含む円滑な自動車動線として広域ネットワークを担う

地下のみち



北口駅前の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バリアフリーにつなぐ



※1：緊急車両やキッチンカーなどの進入は例外とします。なお、進入可能車両については沿道の土地利用を考慮して、路線ごとの役割分担を今後検討していきます。

PARK ポイント 2 歩行者と公共交通優先の道路空間

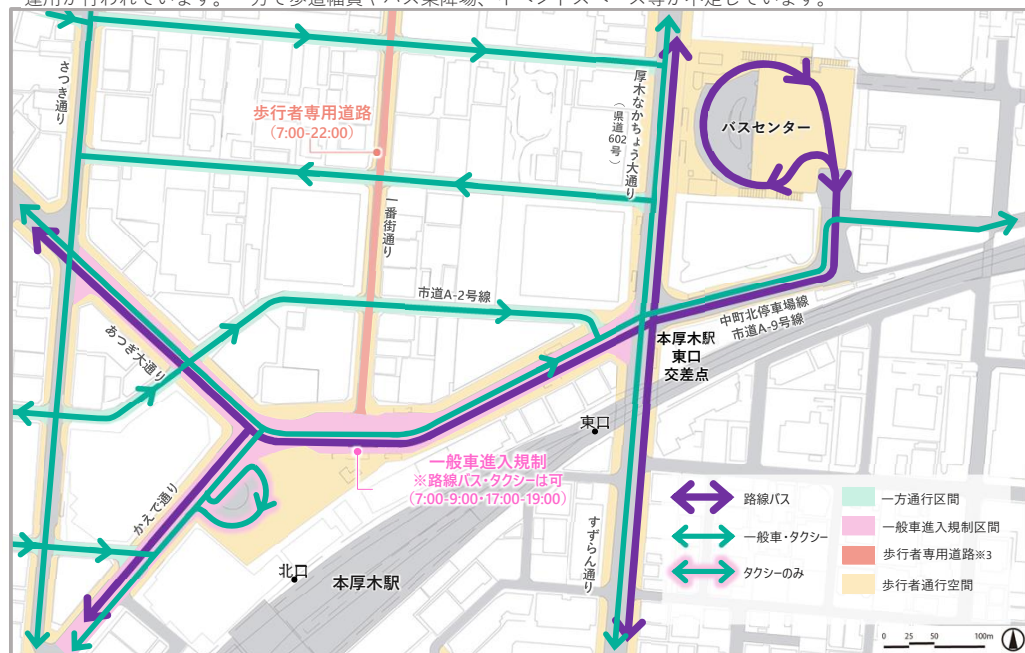
北口に利用しやすい乗換え空間と快適な歩行空間を生み出します。

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。

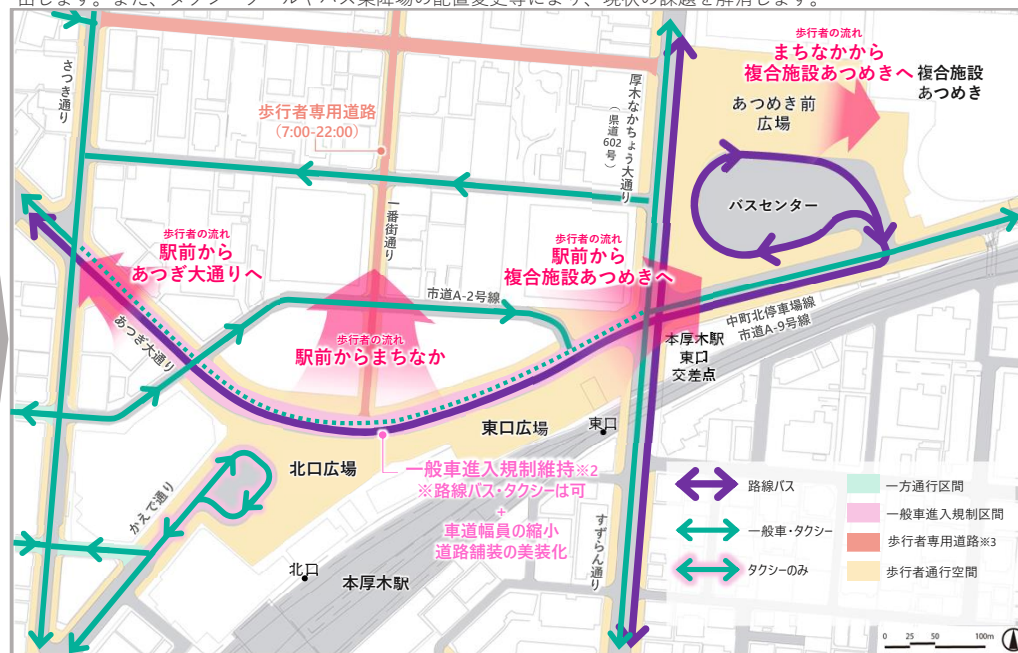
現在の運用

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。ウォークブル・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!? 巷で話題のウォーク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、あつぎ大通りへと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

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