

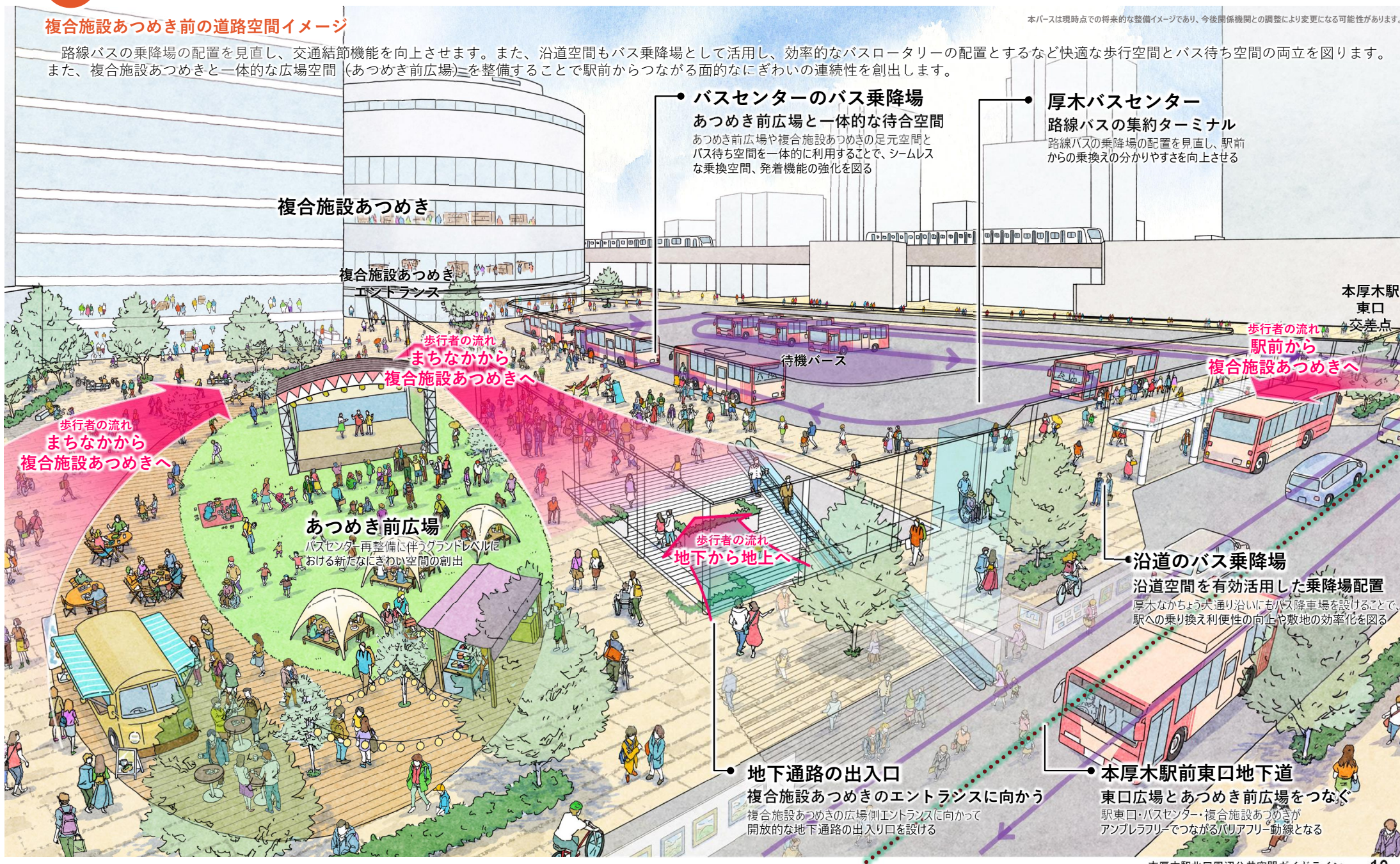
歩行者と公共交通優先の道路空間

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

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グランドレベルに
おける新たなにぎわい空間の創出

● **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
な乗換え空間、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

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
厚大なちよう大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り口を設ける

● **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。

歩行者動線（地上）
歩行者動線（地下）

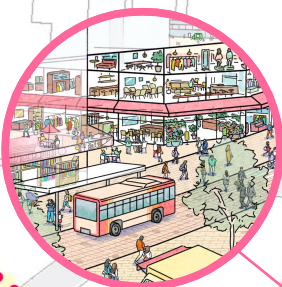
北口広場の空間づくり

歩行者と公共交通優先の空間を形成します。豊かな滞留空間を確保することで、多様なヒトやコトが行き交う“まちの玄関口”を演出します。

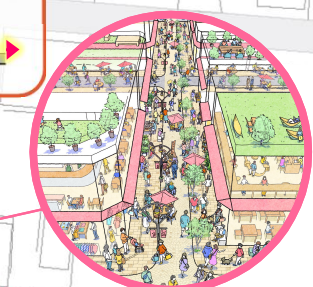


中町三丁目
交差点

歩行者の流れ
駅前から
あつぎ大通りへ



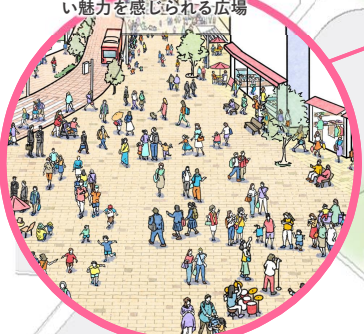
歩行者の流れ
駅前からまちなかへ



市道A-2号線

まちの玄関口を演出

豊かな滞留空間が市民の多様な活動でにぎわい、本厚木駅らしい魅力を感じられる広場



北口広場

本厚木駅
北口

本厚木駅

モビリティ空間とにぎわいの連続性を演出

モビリティ空間（バス待ち空間など）と低層のにぎわいが一体的に整備された、歩行者と公共交通のまちらしい広場



東口広場

本厚木駅
東口

本厚木駅
東口
交差点

あつめき前広場の空間づくり

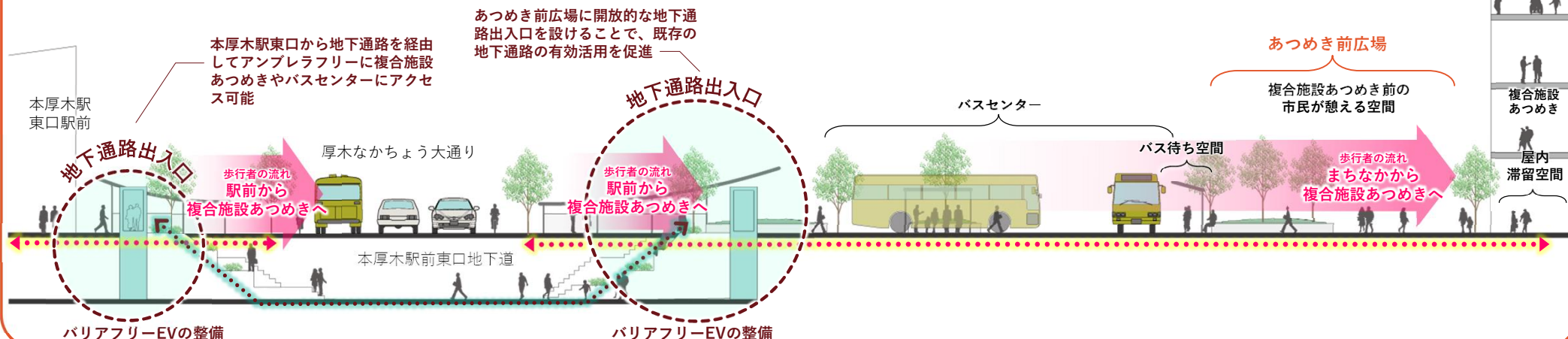
複合施設あつめきの足元空間とバス待ち空間を一体的に整備します。屋内外の滞留空間が連続することで、新たな公共施設の「顔」となる市民の憩いの広場を演出します。



※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様をまとめて“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。

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。

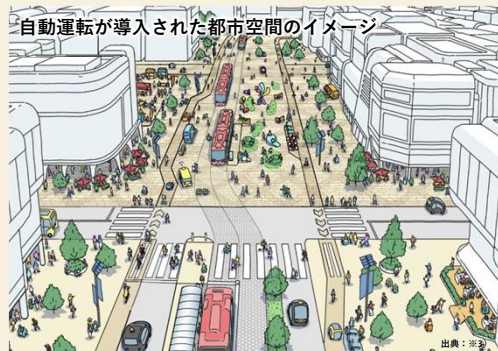
既設の本厚木駅前東口地下道の出入口を整理・集約することで、本厚木駅東口・バスセンター・複合施設あつめき・まちなかを繋ぐアンブレラフリーな歩行者動線を確保するとともに、地下ネットワークのバリアフリー化を進め、駅前空間の回遊性向上を目指します。



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

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。ウォークアブル政策では、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^(※1)が必要とされています。

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、公共交通の運用強化に伴う、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。



【平時】 11:30 ~ 21:30 出典：Google ストリートビューに加工

平常時はボードを設置して「歩道」とする。

【荷捌き利用時】 21:30 ~ 11:30

荷捌き利用時はボードを撤去して「車道」とする。

※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）

12

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

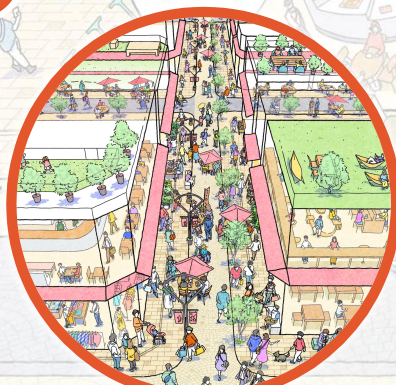
駅前とまちなかをつなぐ 連続的ににぎわいづくり



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

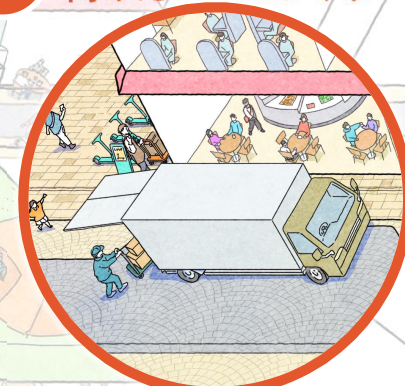
市街地更新による まちなみづくり



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。

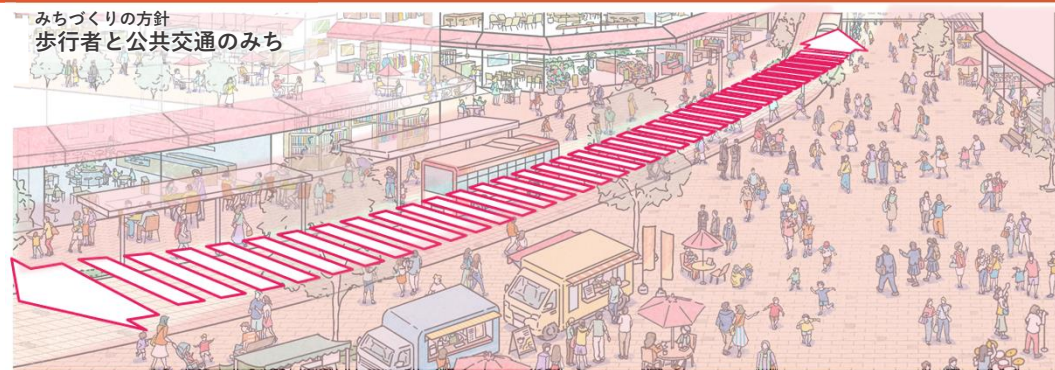
駅前とまちなかをつなぐ連続的ににぎわいづくり

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

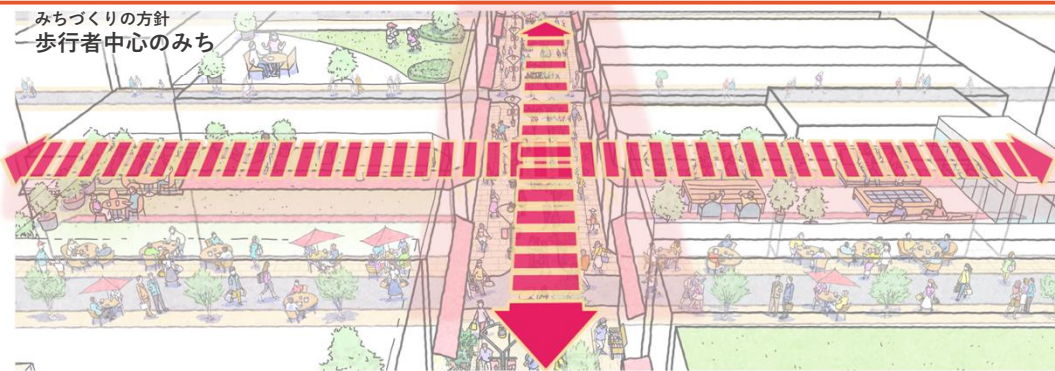
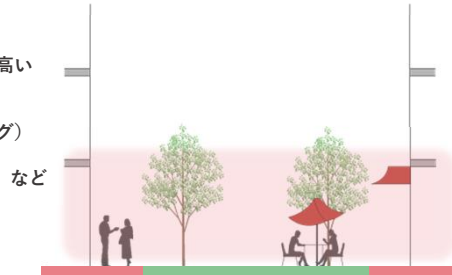
駅前大通り沿道にある公共空間（民間開発による公開空地や北口広場・東口広場などの駅前の広場）を一体的に活用することで、本厚木駅北口ならではの個性ある魅力的なにぎわいを形成します。



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。

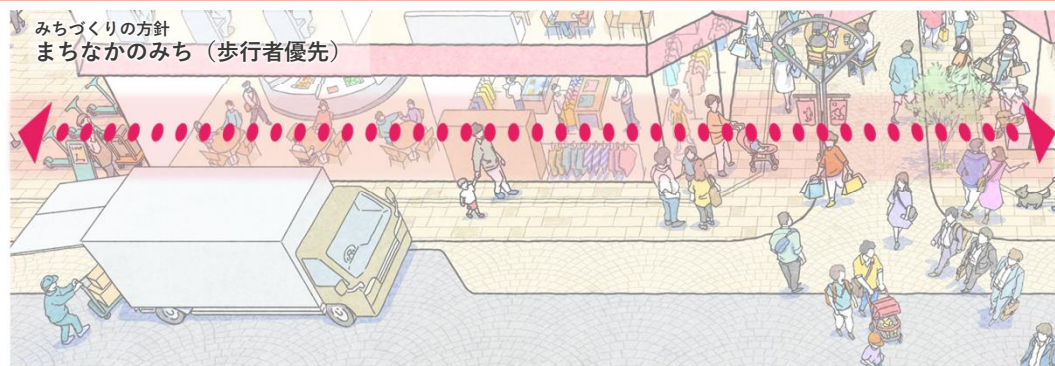
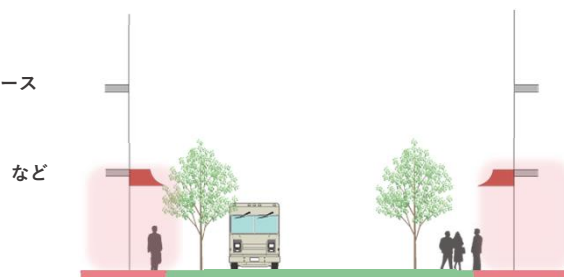
- (例)
- 低層店舗の外観への透過性の高い素材の採用
 - 沿道店舗の日よけ（オーニング）を統一して連続的に配置



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。

民間開発と連携したにぎわいづくり

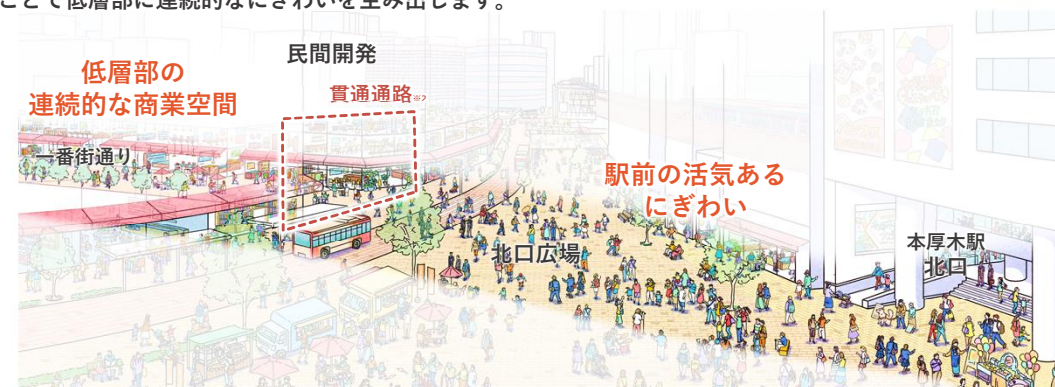
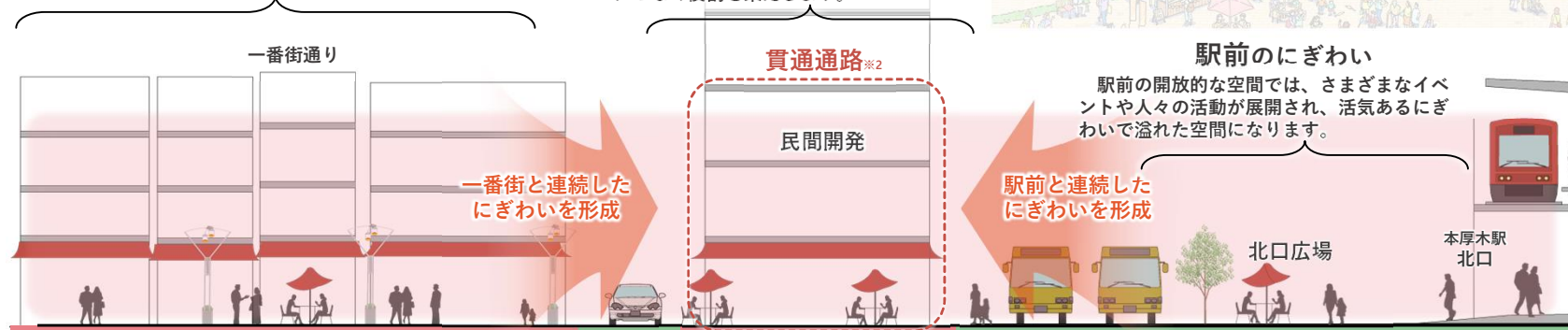
駅前の民間開発において十分な幅員を確保した貫通通路を設けることで、一番街通りと連続した低層部の商業空間を形成します。これにより、駅前からまちなかにかけて、連続的ににぎわいを生み出します。

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。



駅前のにぎわい

駅前の開放的な空間では、さまざまなイベントや人々の活動が展開され、活気あるにぎわいで溢れた空間になります。

駅前と連続したにぎわいを形成

北口広場

本厚木駅
北口

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

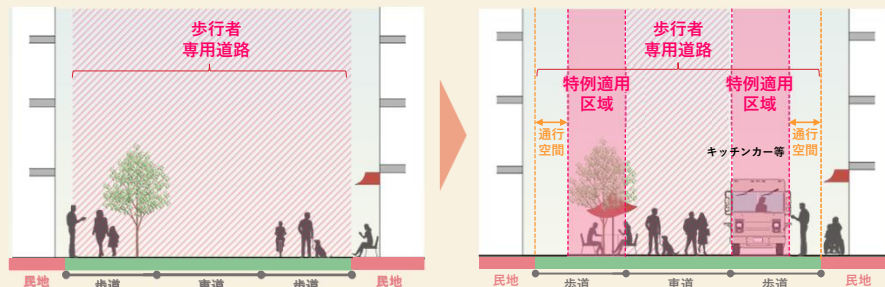
ほこみち制度って知ってる？

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）



出典：独立行政法人UR都市機構HP

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）



出典：新宿MOA4番街HP

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。