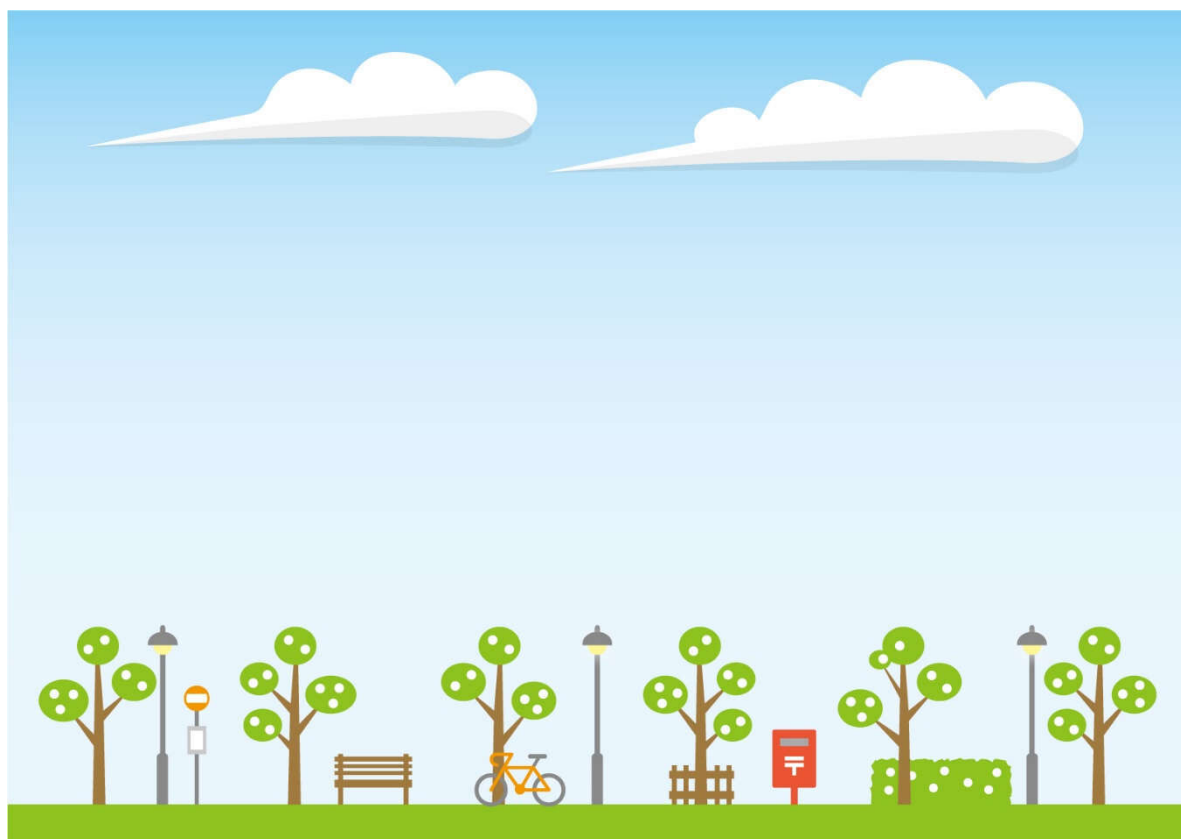

歩行者空間ベンチ等休憩施設 設置ガイドライン



令和8年3月

厚木市 都市インフラ整備部 交通混雑対策課

目次

第1章 策定の趣旨	
1. 策定の背景と目的	1-2
2. 本ガイドラインの位置づけ	1-3
3. 計画期間	1-4
第2章 厚木市の社会状況	
1. 厚木市の社会状況	2-2
2. 厚木市のベンチに関わる計画	2-3
第3章 ベンチの役割・機能	
1. 健康都市づくりのためのベンチ	3-2
2. 利用形態によるベンチの機能	3-3
第4章 ベンチに関する特性の整理	
1. 座るに関連する人間特性	4-2
2. 利用形態別ベンチ形状等の整理	4-6
第5章 設置場所とベンチ形態	
1. ベンチ設置に関する基本基準	5-2
2. ベンチ設置の検討	5-6
第6章 整備目標	
1. 整備目標	6-2
2. モデルケース	6-6
第7章 設置に向けて	
1. 設置手法の整理	7-2
2. 設置フローチャート	7-4
3. ベンチチェックリスト	7-5
4. 設置の留意点	7-6
資料	
●みんなのバリアフリー街づくり 整備ガイドブック	資料-2
●道路の移動等円滑化に関するガイドライン	資料-4
●神奈川県道路占用許可基準	資料-4

第1章 策定の趣旨



1. 策定の背景と目的

高齢になっても住み慣れた地域で安心して暮らし続けていくため、あるいは安心して子育てをしていくためには、通院や日常の買い物、子育て施設、公共施設への移動や外出は欠かせないものとなります。

高齢化の進展に伴い、運動機能の低下による「立つ」や「歩く」といった移動機能が低下する状態である「ロコモティブシンドローム」になりやすく、これにより、介護が必要となるリスクが増大しています。

また、道路などを利用する市民においても、歩行や移動が困難な方、ケガなどによる松葉杖をついた方、乳幼児を抱っこした方、妊婦の方など、多くの方が長い距離を歩くことに困難を抱えています。

厚木市では、あつぎの道づくり計画において「人にやさしい道づくり」を推進し「安全・安心な道路空間の形成」の方針の一つとして「人にやさしい道路空間の形成」が掲げられています。

その施策の一つとして、「歩行者の“通行環境の向上策”」があります。

一方、国土交通省では、街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組として、「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」が進められています。

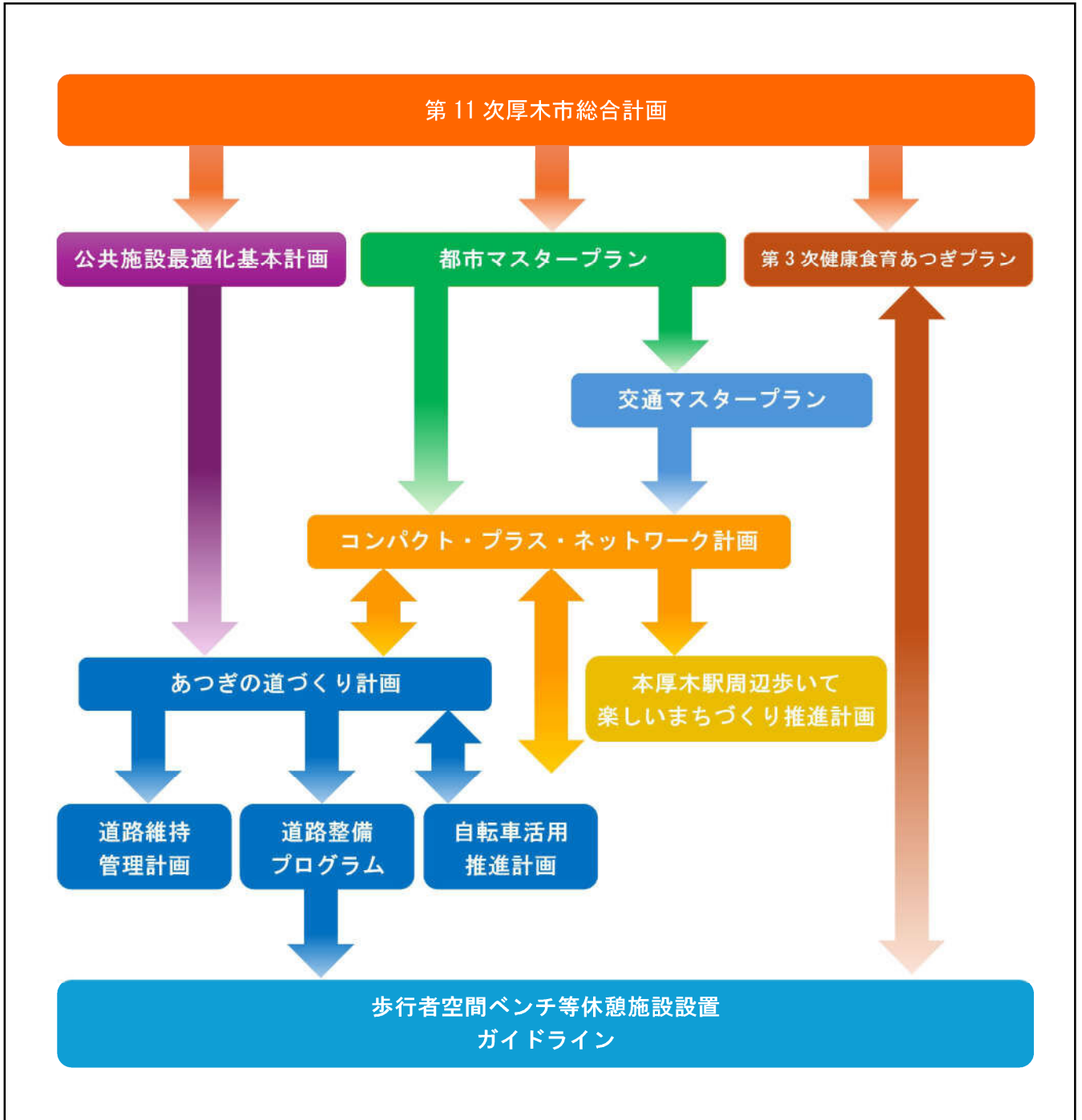
厚木市も、この「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」の「ウォークブル推進都市」として、国とともに具体的取り組みを進めているところです。

また、歩行空間などにおけるベンチ等の設置は、市民からの要望が増加傾向にあります。

このような状況を踏まえ、「歩行者空間ベンチ等休憩施設設置ガイドライン（以下「本ガイドライン」という。）」では、高齢者を含めた健康づくり、子育ての支援、中心市街地等のまちなかの回遊性やバス待ち環境の向上などをサポートする道路、公共施設などにおけるベンチ等を適切に配置するための総合的な指針となるものです。

2. 本ガイドラインの位置づけ

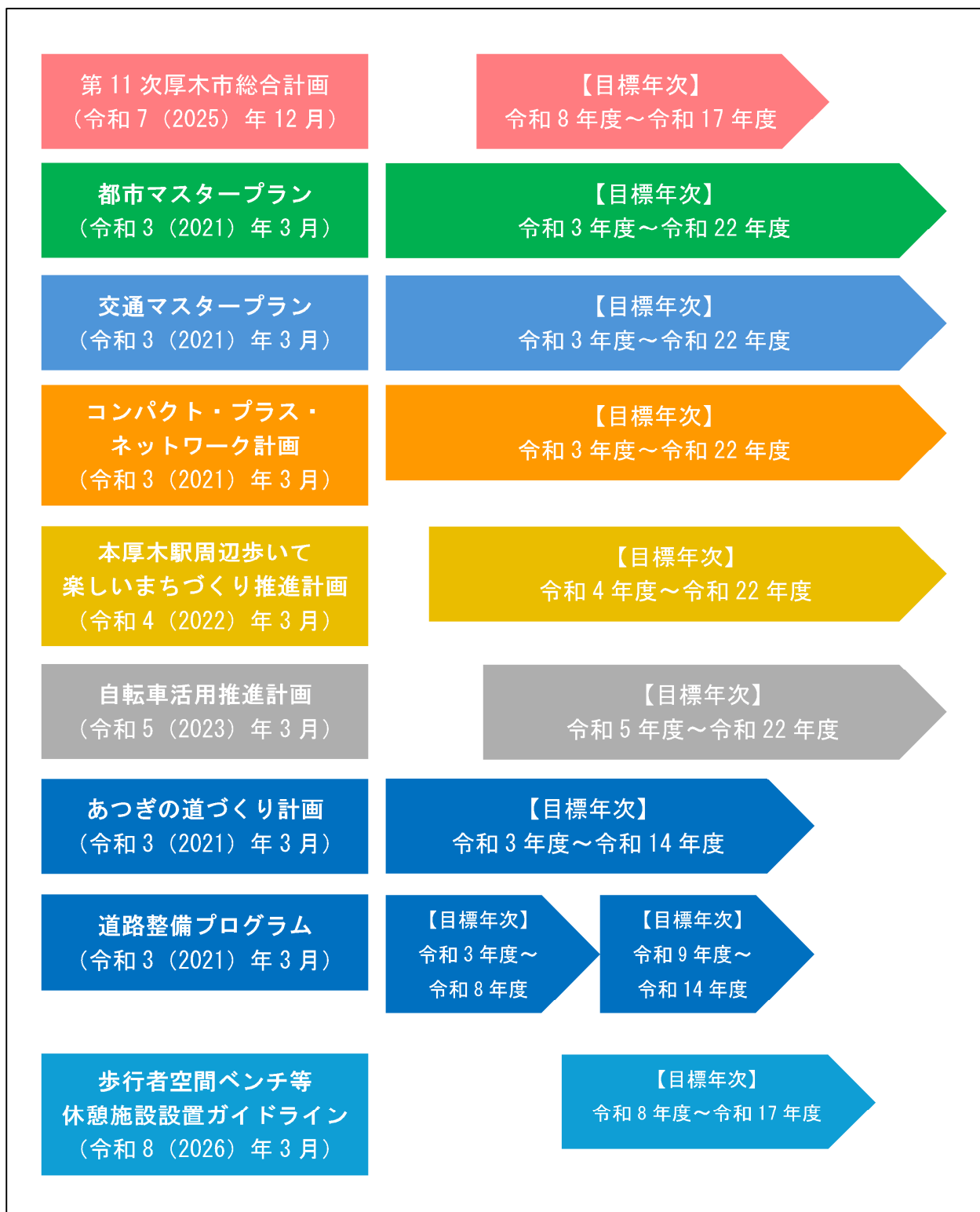
令和8年4月より本市の最上位計画として位置づけられる第11次厚木市総合計画では、将来都市像を「つながる未来都市-A-T-S-U-G-I」とし、「住みたい」「育てたい」「働きたい」をキーワードとする三つの戦略を掲げており、本ガイドラインはこれらの戦略の計画を担うものとします。



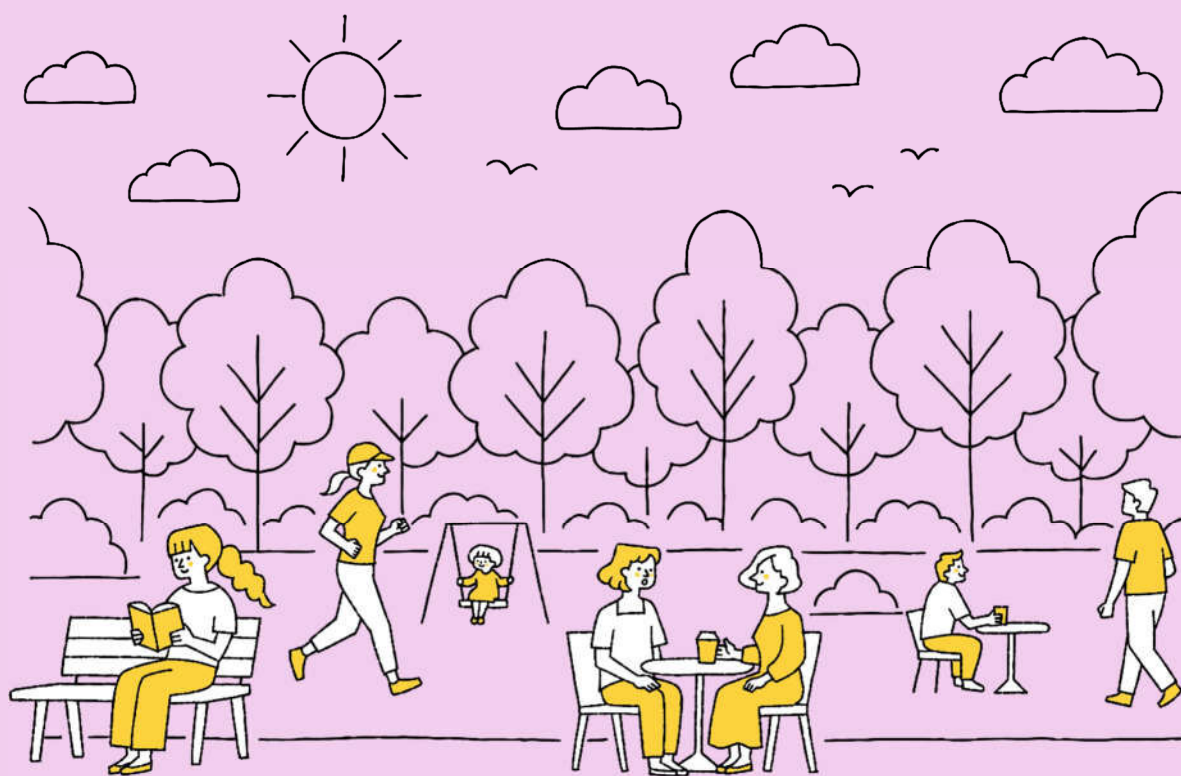
3. 計画期間

本ガイドラインの計画期間は、第11次厚木市総合計画、都市計画マスタープラン、交通マスタープラン、コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画との整合を図り、令和8(2026)年度からの10年間とします。

また、今後の社会情勢の変化や関連計画等の変更により、必要に応じて見直しを実施します。



第2章 厚木市の社会状況



1. 厚木市の社会状況

日本の高齢化率(65歳以上の人口の割合)は、2025年9月時点で29.4%となっており、神奈川県の高齢化率は2025年1月現在で26.0%となっています。

本市の高齢化率は、2025年1月現在で26.3%となっています。今後の予想としては、2040年では生産年齢(15~64歳)人口は2020年に比べ21%減少し、高齢化率は33.9%になるとされており、神奈川県と同水準の高齢化率となっています。

また、令和6年度厚木市市民実感度調査では、基本施策として重要度の高いものとして「日常生活に必要な施設が身近にある」「日常生活における移動がスムーズ」「安心・安全に通行できる道路環境」「健康で安心・安全に暮らせるまちづくり」「健康づくりの取り組み」「子育てサービスの充実」が非常に高い割合を示しています。

さらに、ワーク・ライフ・バランスの意識の浸透とともに、個人の趣味や学びといった余暇、家庭生活に多くの時間を充てようとする傾向が見られます。平日においても2~3時間程度を学習・趣味、スポーツ・レジャーをして過ごしたいという意向があることが分かっています。

このように、本市における高齢化の進展や多様な人々の暮らし、ライフスタイルの変化、ワーク・ライフ・バランスの意識、スポーツ・レジャーへの動向、健康志向などにより、「外に出る」、「街に出る」ことが重要視されています。

そのための道路や公園緑地を含めた環境やこれらをサポートする施設の要求が高くなっています。

2. 厚木市のベンチ等に関わる計画

2-1 第11次厚木市総合計画 長期ビジョン（令和7（2025）年12月）

厚木市では、「第10次厚木市総合計画第1期基本計画」で将来都市像を「自分らしさ輝く希望と幸せあふれる元気なまち あつぎ」を定めてまちづくりを進めてきました。

それを引き継ぎ、「第11次厚木市総合計画」では、将来都市像を「つながる未来都市-A-T-S-U-G-I」とし、人・技術・自然が「つながる」ことで実現させ、先進技術と伝統、都市と自然、多様な市民が調和することで、新しい価値を創造し、市民がふるさと厚木に愛着と誇りを持てる「共創のまち」を目指しています。

“つながる未来都市-A-T-S-U-G-I”

戦略1（住みたいまち） 厚木の魅力を伸ばし、住みたい住み続けたいまちをつくる

① 新たな人の流れを生み出すまちづくり

- 本厚木駅北口周辺の一体的かつデザイン・機能性に優れた街並みへの再整備
- 心地よい時間を過ごせるエリアを目指した愛甲石田駅周辺の整備
- 交通利便性の高い広域的な「高齢者の外出を促進するとともに、地域における交流の場を整備し、社会参加の機会拡大を通じていつまでも生きがいを持てるよう支援します。

② 新たな発見がある魅力的なまちづくり

- スポーツ、文化芸術、歴史など新たな発見や感動を得られる環境づくり
- 観光や自然環境など地域に根差した資源を活用した取組の推進

③ 穏やかに暮らせる安心・安全な環境づくり

- 犯罪を起こさせない環境づくりによる安心して暮らせるまちの実現

④ つながり支え合う地域づくり

- 健康で自分らしく暮らし続けることができる地域社会の実現

戦略2（育てたいまち）
こどもたちが幸せに暮らし続けられるまちをつくる

① 出産・子育ての希望がかなう環境づくり

- 妊娠から出産、子育て期に応じた支援の充実
- 子育て世帯の定住促進を図るための支援の充実

戦略3（働きたいまち）
地域経済の活性化により、発展し続けるまちをつくる

② 人にも企業にも選ばれるまちづくり

- 市民の快適な移動による地域の活性化
- 日ごろの移動の足となる地域公共交通の充実妊娠から出産、子育て期に応じた支援の充実

2-2 厚木市都市計画マスタープラン（令和（2021）3年3月）

「厚木市都市計画マスタープラン」では、「都市づくりの目標」として「暮らし」に関して次のように定めています。

社会	目標 1 (暮らし)	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“人にやさしい都市”を目指します
-----------	-----------------------	--

また、健康都市づくりの一環として「第3次健康食育あつぎプラン」を策定しています。その基本目標として「健康寿命の延伸、みんなで描く健幸生活」が掲げられています。

第3次 健康食育あつぎプラン
基本目標：健康寿命の延伸、みんなで描く健幸生活

取組分野：身体活動・運動習慣

成人期：運動習慣を日常的に取り入れよう

2-3 本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画（令和4（2022）年9月）

厚木市では、平成16（2004）年に本厚木駅や厚木一番街を中心とした約20haを対象に、内閣府から都市再生緊急整備地域1の指定を受け、平成24（2012）年には、「中心市街地の全体構想」を策定し、本厚木駅周辺のまちづくりのテーマとして「歩いて楽しいまち」を掲げ、本厚木駅南口地区市街地再開発事業などのハード事業とあわせて多彩なイベント開催や空店舗対策に取り組んできました。

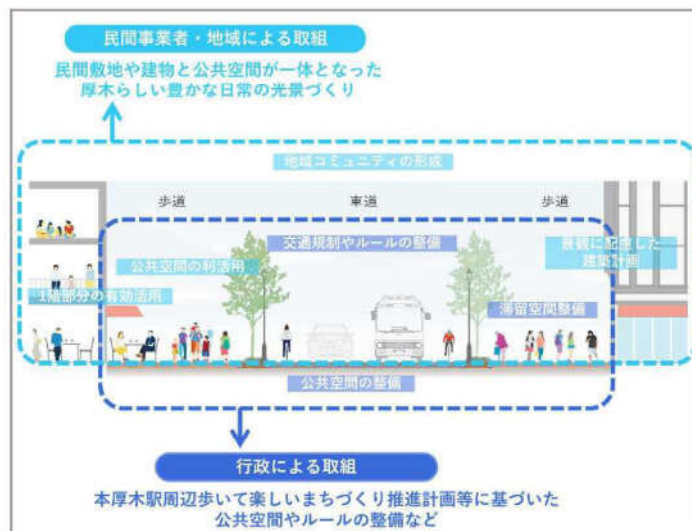
「本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画」は、本厚木駅周辺を取り巻く状況を踏まえ、官民一体となり本厚木駅周辺をより居心地が良く、歩いて楽しいまちへと転換させ、中心地としてのにぎわいや魅力、エリア価値の向上を図るための推進計画となります。

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

目指すまちの姿のイメージ



民間と行政による取組イメージ



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】

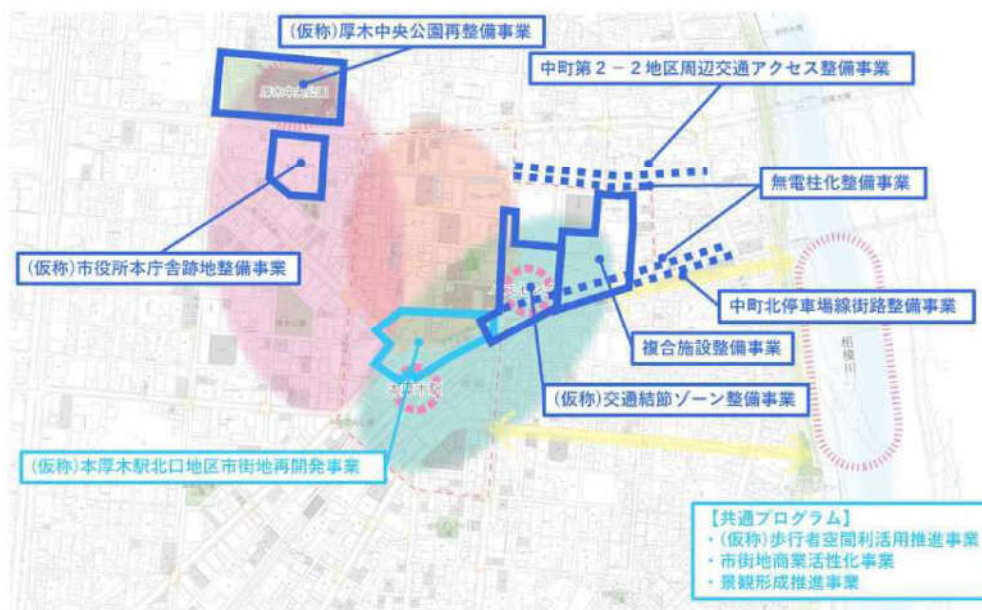
- A. 歩行者空間（道路、公園、広場、民地内空地等）の整備
- B. 歩行者空間における滞在空間の充実（座りたくなるベンチの設置、緑化等）
- C. 歩行者動線の連続性確保
- D. 歩行者と滞留者の適切な分離
- E. 無電柱化の推進
- F. メンテナンス性に優れた歩行者空間づくり
- G. バリアフリーの推進、ユニバーサルデザインの導入

方針2 まち歩きのきっかけづくり

【施策2-1 行ってみたいくなる・寄ってみたいくなる魅力づくり】

- A. グランドレベルのオープン化推進（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の普及促進
- H. 地区計画等によるグランドレベルへの商業施設等の誘導
- I. 空き店舗への出店支援
- J. 客引き行為等指導員によるパトロール
- K. まちの魅力等の情報発信

重点プログラム



※各区域の位置は概ねであり、今後の検討により変更が生じる可能性があります。

2-4 厚木市自転車活用推進計画（令和5（2023）年3月）

自転車は、通勤・通学、買物など比較的近距离の移動手段として広く利用されており、環境保全、観光振興、健康増進など、様々な効果が期待される自転車の活用について、行政の役割を明確にし、厚木市の自転車に関する様々な取組について自転車活用の総合的な指針として策定された推進計画です。

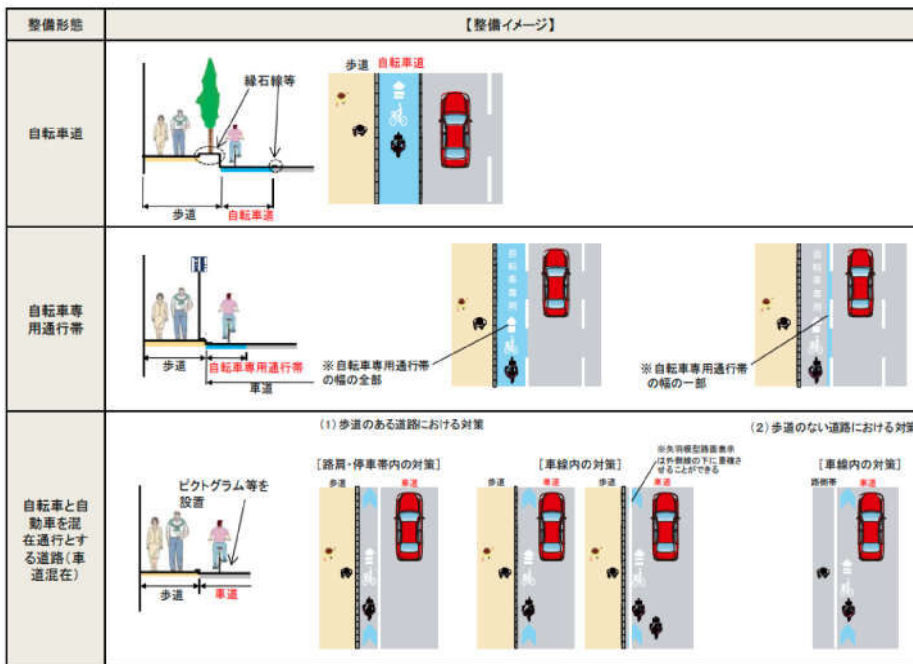
【基本方針1（コンパクト・プラス・ネットワークの視点）】 安全・快適に移動できる利用環境の創出

- 自転車走行空間のネットワーク化や、通勤・通学や買物、観光等、様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを確保するなど、安全で快適な自転車利用環境を創出します。
- まちづくりと連携した、自転車走行空間の確保による自転車利用環境の整備を推進します。

【基本方針2（セーフコミュニティの視点）】 誰もがルールとマナーを守る交通安全意識の醸成

- 歩行者、自転車、自動車が、お互いの交通ルール及びマナーを理解し、尊重する交通環境の形成を進めます。
- 地域、学校、家庭など社会全体で場面に合わせ、隙間なく自転車利用の安全教育を進めることで、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境を向上させます。
- 電動キックボードなど新たな乗り物の規制等の動向を基に、課題を整理し安全対策の検討を進めます。

整備イメージ



2-5 令和6年度厚木市市民実感度調査（令和7（2025）年10月）

この調査は、市の施策や事業に関する市民の実感度及び重要度の調査、集計及び分析を行うことにより、今後の市政運営及び第10次厚木市総合計画（以下「総合計画」という。）の進行管理の基礎資料等とすることを目的としています。

1) 調査項目

ア 項目別実感度・重要度

分野	調査票 A	調査票 B
① 安心政策（命、財産を守り抜くまち）	6項目	3項目
② 輝き政策（支えあい、生き生きと暮らせるまち）	8項目	9項目
③ 成長政策（夢や希望を持ち、自己実現ができるまち）	6項目	8項目
④ 発展政策（人が集い、交流し、新たな価値を生むまち）	9項目	12項目
⑤ 潤い政策（環境に優しく、自然と共生するまち）	6項目	4項目
⑥ 共創政策（市民と共に確かな成長を創り出すまち）	2項目	4項目
合計	37項目	40項目

※分野については、総合計画に定めた六つのまちづくりのビジョン（基本政策）別に分類した。

イ 行動変容（市の施策による市民の行動の変化）

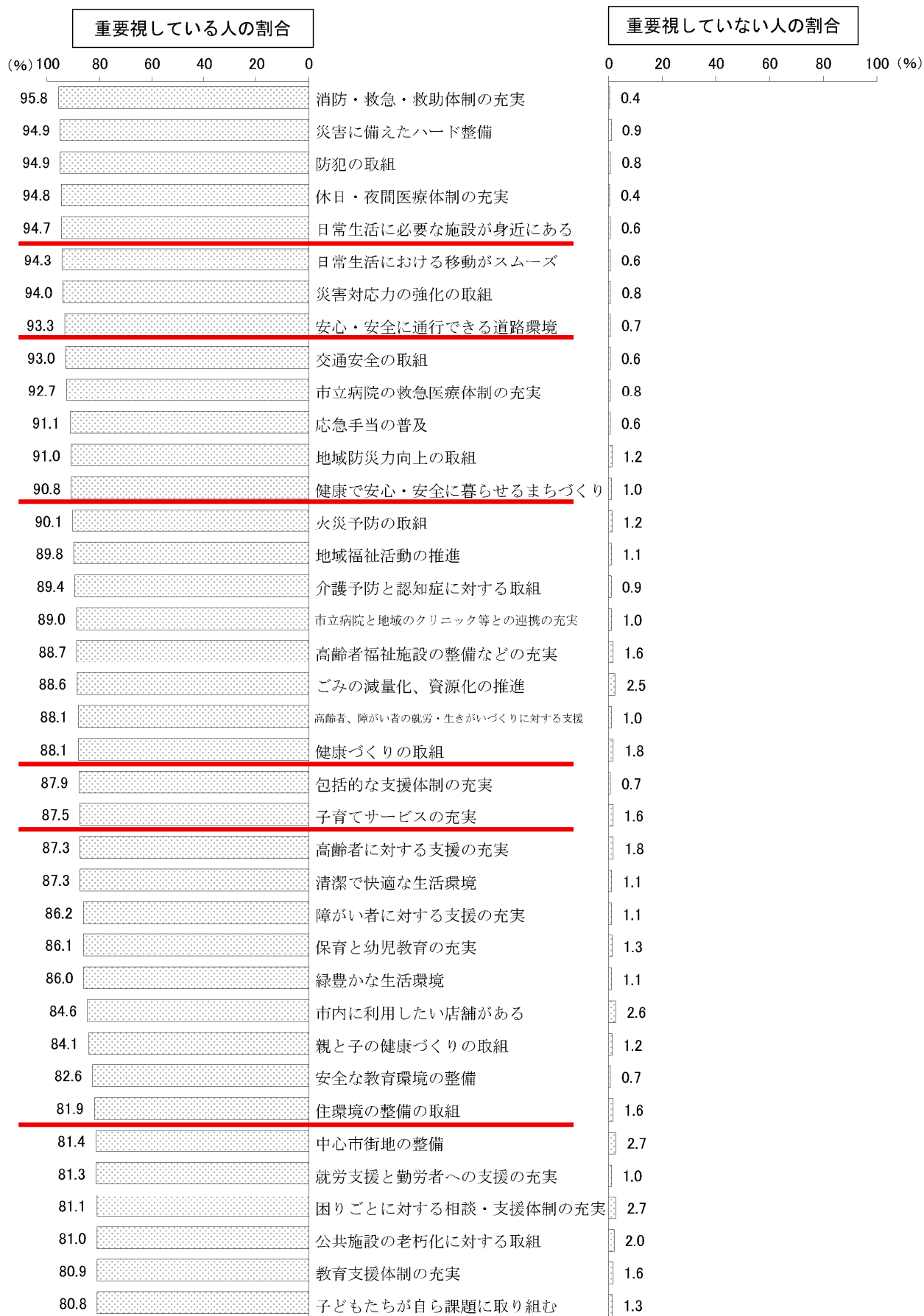
分野	調査票 A	調査票 B
① 安心政策（命、財産を守り抜くまち）	3項目	2項目
② 輝き政策（支えあい、生き生きと暮らせるまち）	3項目	3項目
③ 成長政策（夢や希望を持ち、自己実現ができるまち）	3項目	5項目
④ 発展政策（人が集い、交流し、新たな価値を生むまち）	2項目	1項目
⑤ 潤い政策（環境に優しく、自然と共生するまち）	1項目	2項目
⑥ 共創政策（市民と共に確かな成長を創り出すまち）	-項目	2項目
合計	12項目	15項目

ウ 幸福度（市民がどの程度幸せと感じているか）

2) 調査設計

- ア. 調査地域 厚木市全域
- イ. 調査対象 厚木市在住の満18歳以上の男女（外国人住民を含む。）
- ウ. 調査対象者数 5,000人
- エ. 抽出方法 住民基本台帳を基に無作為抽出
(年代及び居住地区は、全体の構成比に基づく。)
- オ. 調査方法 「調査票A」、「調査票B」に分け、それぞれ2,500人に郵送配布し、郵送又はインターネット回答
- カ. 調査期間 令和7年1月31日(金)から2月20日(木)まで

3) 市の施策に対する重要度



第3章 ベンチの役割・機能



1. 健康都市づくりのためのベンチ

国土交通省が推進する「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」の「ウォーカブル推進都市」として、また、健康都市づくりとして、「歩くこと」がより一層重要となってきています。あわせて、高齢者の外出促進や誰もが快適にまちなかを移動ができ、子どもを抱えながらの外出や体力や年齢にあわせたウォーキングなどの健康づくりをサポートするなど、「歩くことをサポートする」ことも重要になってきています。

自分の年齢や体力、生活環境にあわせた「歩く楽しさ」、「まち歩きの楽しさ」、「ウォーキングなどの爽快さ」が重要になってきています。そのためのサポートとして、多様な状況に合わせたベンチなどの「休息施設」の充実と適正配置が求められています。

【ベンチに求められる役割】

- ① 多様な市民の外出を支える
- ② 年齢・体力・子育てなど個人の状況にあわせた病院や商店への移動のサポート
- ③ まちなか歩き、まちを楽しむ補助
- ④ ウォーキングをはじめとした健康づくりなどを安全で快適に行うことができ、街の魅力向上をサポートする街路施設

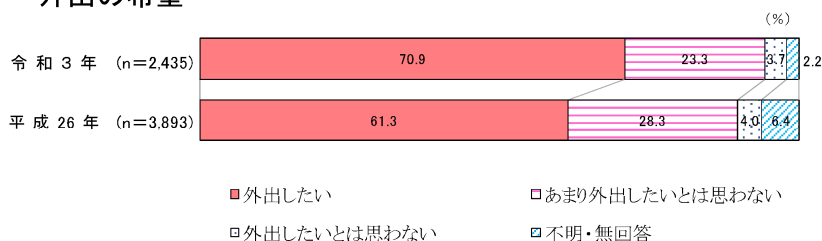
様々な活動をサポートする休息施設：ベンチの設置

ベンチ：ベンチ（背付き・背なし）、サポートベンチ、スツール、座面跳ね上げベンチ、立上り花壇・植栽柵縁枠など、「座り」をサポートする施設の総称とします

また、内閣府「高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する調査（令和3年）」の60歳以上の調査では、「外出したい」が70.9%で、前回調査（平成26年）より増加しています。

「外出時の不便」として「ちょっと休むベンチや休憩所が少ない」が26.0%あり、ベンチ等の設置を求める声が多くあります。

外出の希望



外出するにあたっての不便

	n	休憩所が少 ない	夜間の道 路照明が 暗い	トイレが 少ない、 汚い	道路に段 差があつ たり、滑 りやすい	歩道が 狭い、歩 きにくい
令和3年	2,435	26.0	17.4	17.1	16.9	15.4

出典：高齢者の日常生活・地域社会への参加に関する調査結果（令和3年）

2. 利用形態によるベンチの機能

ベンチには、利用形態により機能が異なります。休息形態におけるベンチの機能を整理します。

まちなかの回遊をサポート



すぐに座れ、すぐに立てる

軽く一休みをサポート

①



① 少し座面が高い背なしベンチ

② 浅く腰掛けるサポートベンチ

③ 飲み物などが置けるテーブル付きベンチ

④ 花壇・植栽柵の縁枠

②



③



④



交流・語らいをサポート



短時間でもゆっくり座れる

会話の楽しみをサポート

①



① 複数人が座れるベンチ

② 座る向きが自由なスツール

③ テーブルベンチセット

②



③



ゆったりとした時間をサポート



リラックス出来る座り

落ち着いた座りをサポート

①



① 深く座れる背付きベンチ

② ゆっくり出来る単座ベンチ

③ 背の傾いたリラックスベンチ

②



③



ウォーキングなどをサポート



一息入れて、体力回復の座り
運動機能増進を促す

息を整え、回復をサポート
運動機能向上をサポート

①



① 深く座れる背付きベンチ

② 立上りやすい背なしベンチ

③ アスレチックベンチ

④ 木陰ベンチ

②



③



④



魅力的な街並みをサポート



風景となる座り

街と街路の個性をサポート

① 逸話などのモチーフベンチ

② アートベンチ

③ ユニークな形状のベンチ

①



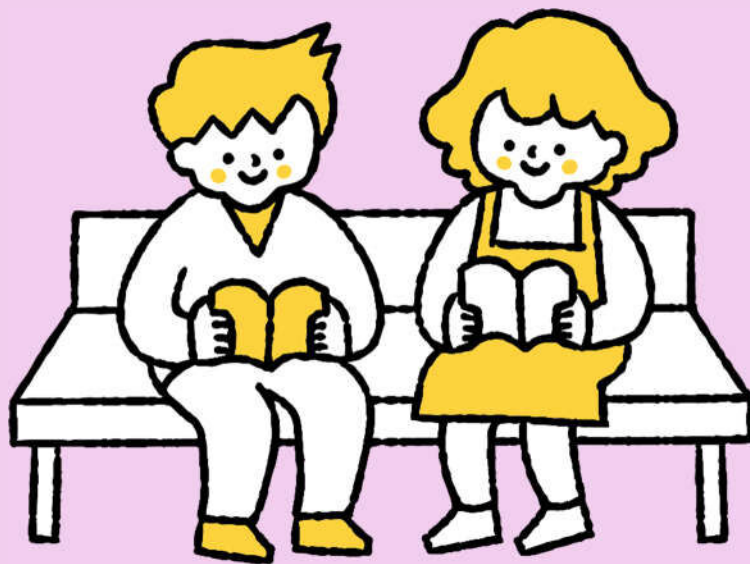
②



③



第4章 ベンチに関する特性の整理

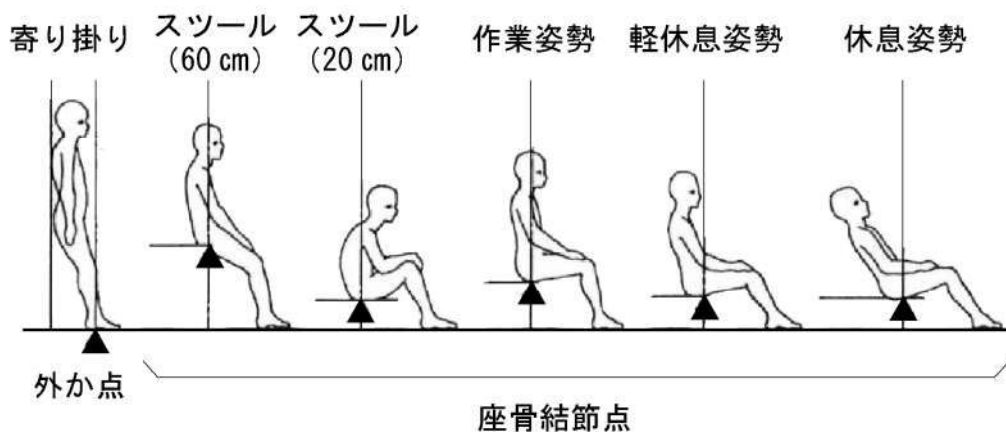


1. 座るに関連する人間特性

様々な「座る」に関連する「人間特性」を、「建築資料集成（日本建築学会編）」を基礎資料として整理します。

1-1 座る姿勢の体重の集中点

「建築資料集成」によると、き座位（座る姿勢）での体重の集中点は、寄りかかりでは足の下にあり、スツールなどの高いところに座った場合はお尻の高い位置にあります。座る高さが低くなるにつれ体重の集中点は低くなり、ゆったりと座れる反面、立ち上がりにくくなります。利用形態により、座面の高さが重要となります。



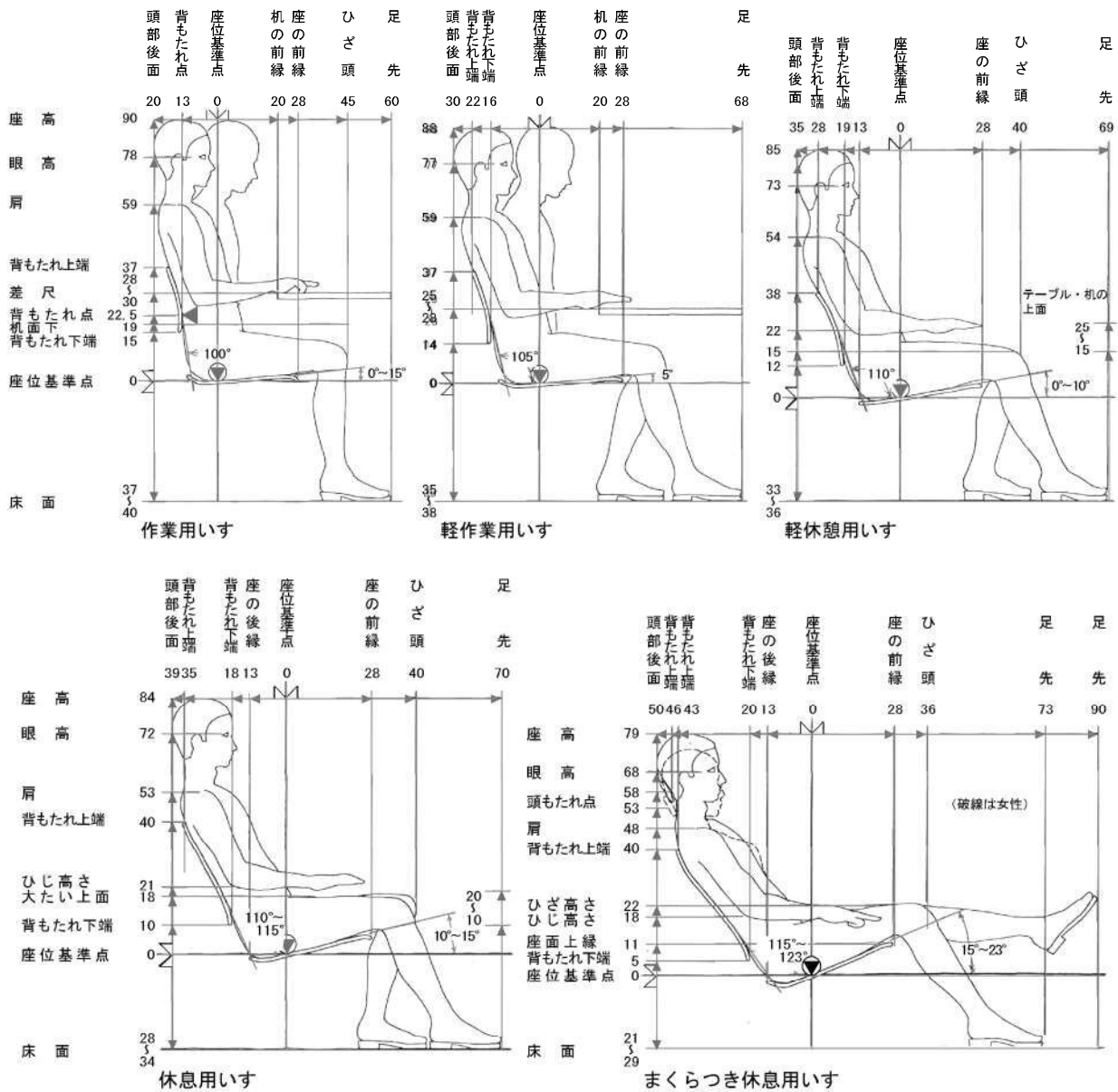
図：き座位の体重集中点

1-2 椅子の基準寸法

作業時や軽作業時、軽休息時、休息時など座る状況により、椅子の高さ、背もたれの角度が異なってきます。

作業時に用いる椅子では、座面の高さは37~40 cmで、背もたれの角度は100°となっています。軽作業用から枕付き休息椅子になるに従って座面は低くなり、背もたれの角度も大きくなります。

座る状態が安息になるにつれて、座面高さが低くなり、背もたれの角度も大きくなり、背もたれにもたれかかるような座り方ができる椅子の形態となります。



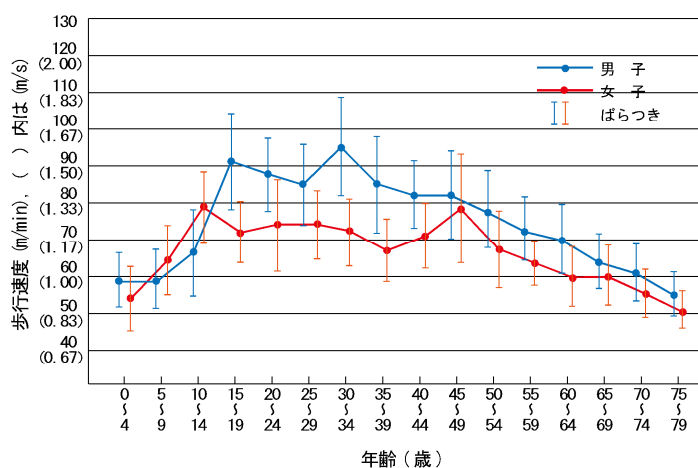
図：椅子の基準寸法

1-3 人間の年齢と歩行速度

人間の歩行速度は、男子で30~34歳をピークに、女子で45~49歳をピークに減少していきます。60歳以上の歩行速度を整理します。

表：年齢と歩行速度

年齢（歳）	60~64	65~69	70~74	75~79
男子（m/min）	60~79	57~71	53~68	49~61
女子（m/min）	51~68	52~68	48~61	45~55



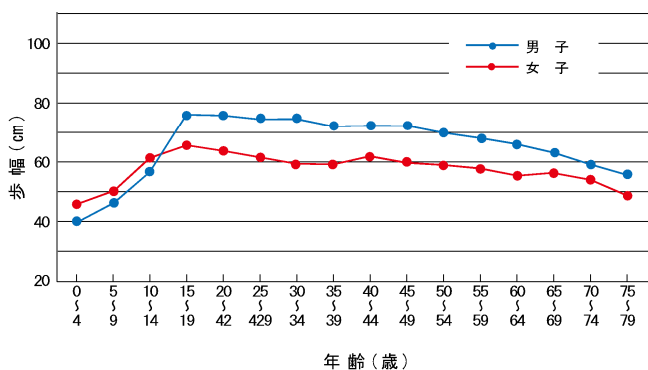
図：年齢と歩行速度

1-4 人間の年齢と歩幅・歩数

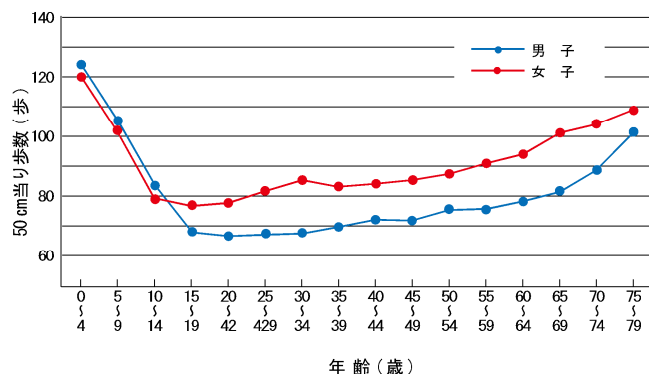
次に歩幅と歩数を整理します。歩数は50mを歩いたときの計測となっています。

表：年齢と歩幅・歩数（50m）

年齢（歳）		60~64	65~69	70~74	75~79
男子	歩幅（cm）	65	62	59	55
	歩数（歩）	78	81	89	101
女子	歩幅（cm）	54	56	53	49
	歩数（歩）	94	101	103	109




図：年齢と歩幅



図：年齢と歩数

1-5 人間特性のまとめ

- 体重の集中点において、座った場合では集中点が高いほどすぐに立ち上がることができ、低いほどゆったりと座ることができます。
- 椅子の基準寸法では、座面が低く背もたれの角度が大きくなるほどゆったりとリラックスして座ることができます。その反面、立ち上がるときに腹筋や脚力が必要となります。
- 歩行速度では、65歳から急激に下がり始め、75～79歳では1分間に進む距離として男子で55m、女子で50mとなっています。
- 歩幅では、男子で45歳から、女子で40歳から減少し始め、75～79歳では60～64歳に比べ、男子で10cm、女子で5cmほど歩幅が小さくなっています。
- 50mでの歩数では、男子で60歳から、女子で45代から増え始め、75～79歳では60～64歳に比べ、男子で23歩、女子で15歩多くなっています。

- 
- 小休憩ですぐに立ち上がりたい場合は、座面が高いものが適していることとなります。
 - ゆったりと座るためには座面が低く、背もたれの角度があるものが適していることとなります。
 - 歩行速度では1分間に男子ではおおよそ50～60m、女子で45～55mほどとなっており、5分間で歩ける距離として250～300m程度と考えることができます。
 - 歩幅では年を取ることに狭くなり、それに比例して歩数では年を重ねるごとに多くなっています。年を重ねるほど、歩幅が狭く歩数が多いため、歩くことに体力を使うこととなります。

2. 利用形態別ベンチ形状等の整理

1-1 利用目的とベンチの形態及び設置場所の検討

今までの検討を基に、利用目的によるベンチ形態の整理とその設置場所の整理をします。

利用形態	ベンチ形状	主な設置場所
一時的な休息	<ul style="list-style-type: none"> 寄りかからない背なしベンチ 浅く腰掛けるサポートベンチ 	I 中心市街地 II バス停周辺
軽い休息	<ul style="list-style-type: none"> 飲み物などが置けるベンチ 花壇・植栽柵の縁枠 	II 郊外の住宅団地周辺 III 公共施設周辺
交流・語らいのための少しゆっくりした休息	<ul style="list-style-type: none"> 複数人が座れるベンチ 座れる向きが自由なスツール テーブルベンチセット 	V 公園周辺 III 公共施設周辺 IV 大規模商業施設周辺
ゆったりとした時間を過ごすための休息	<ul style="list-style-type: none"> 深く座れる背付きベンチ 自分だけ座れる単座ベンチ 背の傾いたリラックスベンチ 	V 公園・緑地周辺 III 公共施設空間
息を整え・体力を回復させる休息	<ul style="list-style-type: none"> すぐに座れる背なしベンチ 体を休める背付きベンチ 体を冷やす木陰ベンチ 	V 公園・緑地周辺 VI 堤防道路周辺
休息も兼ね、運動機能を向上させる休息	<ul style="list-style-type: none"> アスレチックベンチ 	V 公園・緑地周辺 VI 堤防道路周辺
街と街路の個性を表現し表情を豊かにする	<ul style="list-style-type: none"> 逸話などのモチーフベンチ アートベンチ ユニークな形状のベンチ 	I 中心市街地 III 公共施設周辺 IV 大規模商業施設周辺



1-2 ベンチを設置する地域・場所の特性の整理

前項のベンチの「主な設置場所」で示した各地域や場所の特性を整理し、ふさわしいベンチの検証とします。

地域・場所	特性
I 中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> • 本厚木駅を中心とした地域で、商業・業務施設や飲食店、ホテル、病院などが集積した地域 • 駅を発着所としたバスの路線が集積している • 駅の利用者を始め各種施設を利用する人も多く、人通りが多く賑やかさがある • ただし、沿道の建築が歩道まで迫っており空間的に余裕がなく、街路樹も少ないため表情に乏しい



市道本厚木松枝線のバス停



ホテル

II 郊外の住宅団地・バス停周辺

- 中心市街地だけでなく、本厚木駅を中心として放射状に広がったバス路線沿いに生活便利施設が集積した地域、バス路線沿いに広がる住宅地、産業集積地などが手のひら状に広がって立地する地域
- 平成2（1990）年以前に整備された郊外の住宅団地は高齢化の進展、人口減少の問題がある

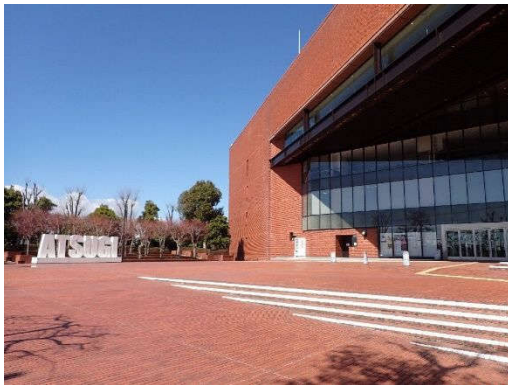


鳶尾地区の住宅地



森の里地区のバス停

地域・場所	特 性
Ⅲ 公共施設周辺	<ul style="list-style-type: none"> • 本市の公共施設には、文化施設として文化会館、市民ギャラリーなどがあり、福祉施設として保健福祉センターや体育施設としてスポーツセンターなどがある • また、各種イベントや講座、生涯学習、地域作りの拠点としての公民館がある • これらの公共施設は、多くの市民が利用し、交流・語らいの場としても機能する

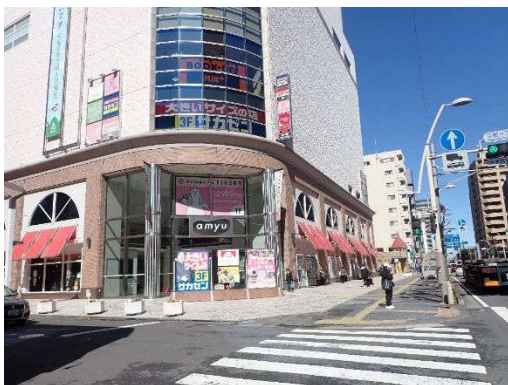


厚木市文化会館



東町スポーツセンター

Ⅳ 大規模商業施設周辺	<ul style="list-style-type: none"> • 本市には、大型スーパーや家電量販店、ホームセンターがあり、本厚木駅周辺には、商業施設や行政施設などが集積し、県央地域における生活やビジネスの拠点となっている • これらの施設は、商業の中心的役割を担い、個人の利用や若者から高齢者に至るまでの利用、カップル、ファミリーなど多様な人々の利用があり、人が集積する場所でもある
-------------	--



大型商業施設

地域・場所	特 性
V 公園・緑地周辺	<ul style="list-style-type: none"> • 本市では、令和 7(2025)年 3 月現在で、公園が 238 箇所、緑地は 5 箇所となっている • 公園は、市内各地域に立地し、供用開始から年月を経たものが多いものの、市民の憩い、語り、休息、健康づくりなどの場として機能している • 緑地は、郊外に立地し、斜面地の自然林を利用した自然探索、森林浴の場となっている

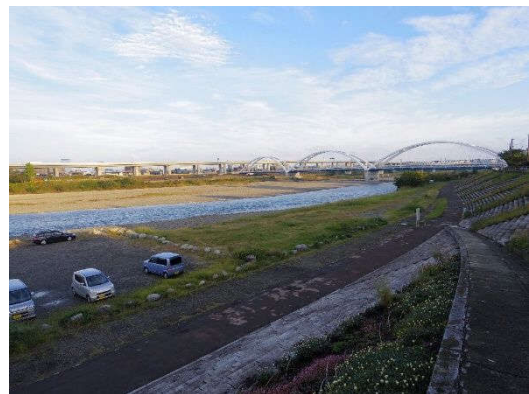
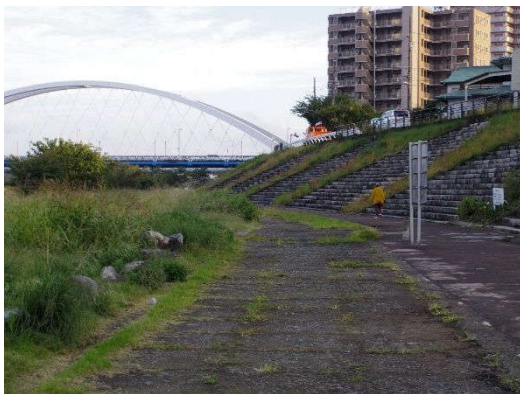


厚木さつき公園



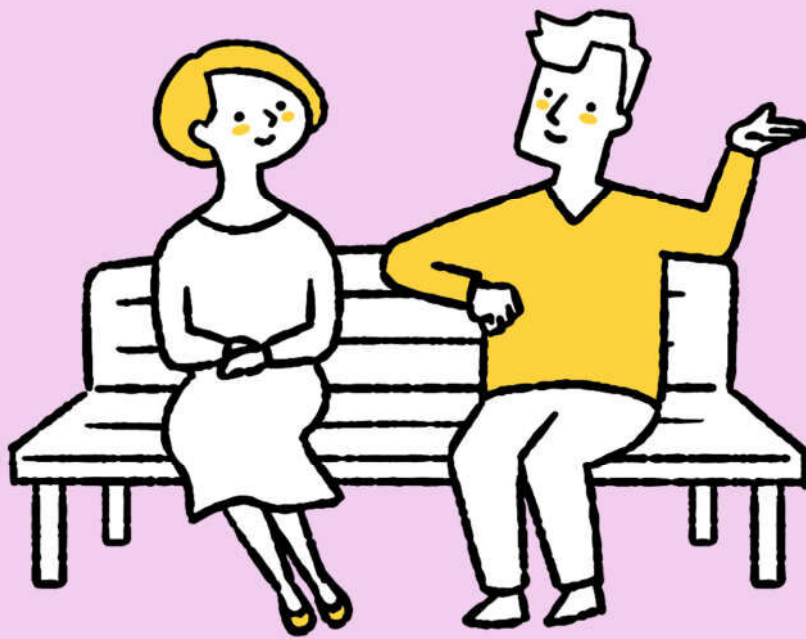
若宮公園

VI 堤防道路周辺	<ul style="list-style-type: none"> • 本市の河川敷には、公園や広場が多く立地し、スポーツ・レクリエーションの空間となっている • これら施設の河川敷内には、園路なども整備され、ウォーキングやジョギングで利用する市民も多い • 公園とともに、健康づくりの場としても機能している
-----------	--



相模川の河川敷

第5章 設置場所とベンチ形態



1. ベンチ設置に関する基本基準

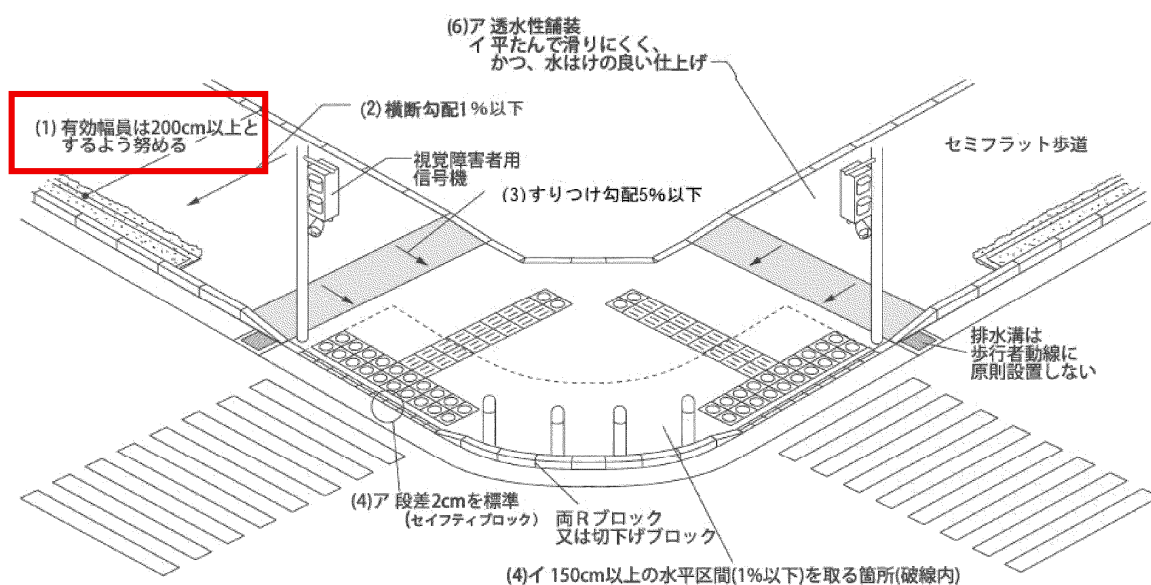
1-1 歩道の幅員

1) みんなのバリアフリー街づくり整備ガイドブック（神奈川県 令和7年5月）

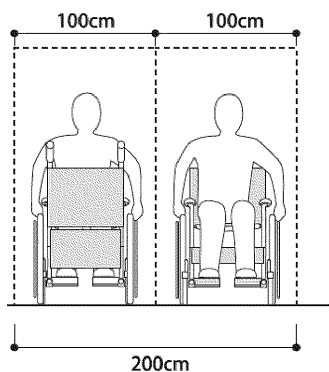
「みんなのバリアフリー街づくり整備ガイドブック」の「道路の歩道」における整備基準を整理します。

- 歩道の有効幅員は200cm以上とするよう努めること。

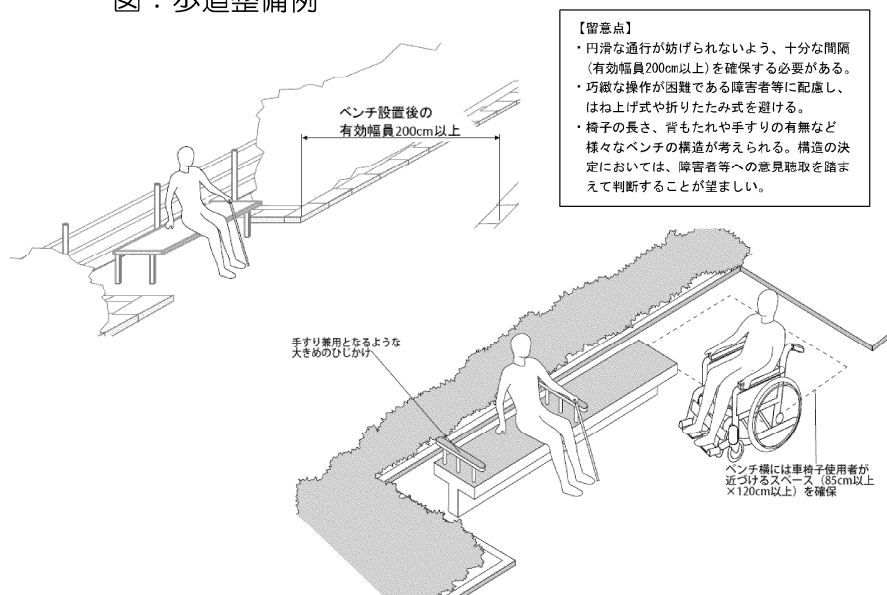
これは、車椅子使用者がすれ違える幅が200cm（2.0m）となっており、これを基準として歩道の幅員基準としています。やむを得ない場合は、この基準に近づけるように努めるものとなっています。



図：歩道整備例



図：歩道の幅員の考え方
(車椅子利用者のすれ違い)

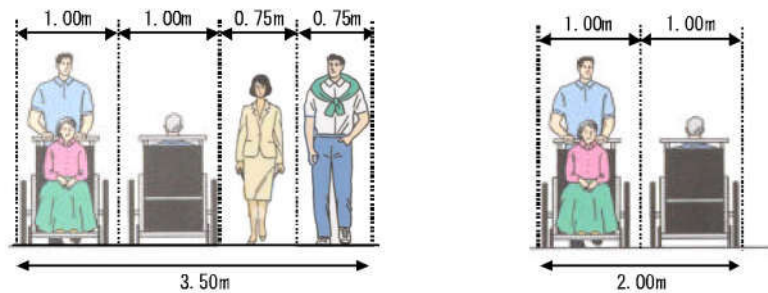


図：休憩ができるベンチの設置例

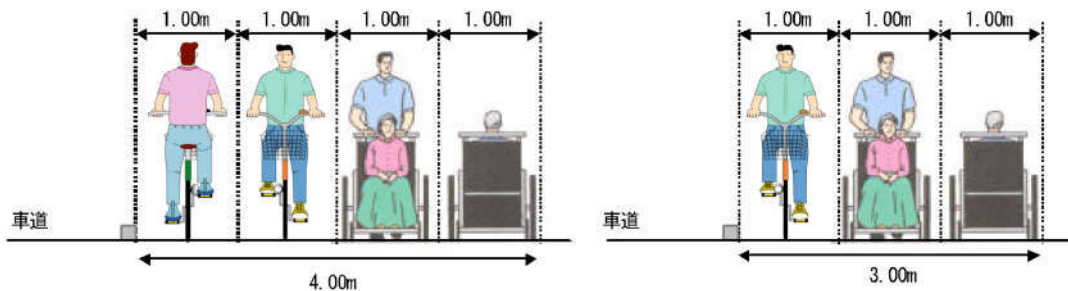
2) 道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省 令和6年1月）

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の「道路の歩道」における基準を整理します。

- 特定経路を構成する道路に設ける歩道等の有効幅員は、道路構造令に準じ、歩道においては3.5m（歩行者交通量の多い道路）又は2m（その他の道路）以上、自転車歩行者道においては4m（歩行者交通量の多い道路）又は3m（その他の道路）以上確保することとする。



図：歩道の幅員の考え方



図：自転車歩行者道の幅員の考え方

3) 道路構造令（国土交通省 令和2年11月改正）

「道路構造令」の「歩道幅員」における基準を整理します。

- 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。
- 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては二メートル、並木を設ける場合にあつては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては一メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

3) 神奈川県道路占用許可基準（神奈川県 令和6年1月）

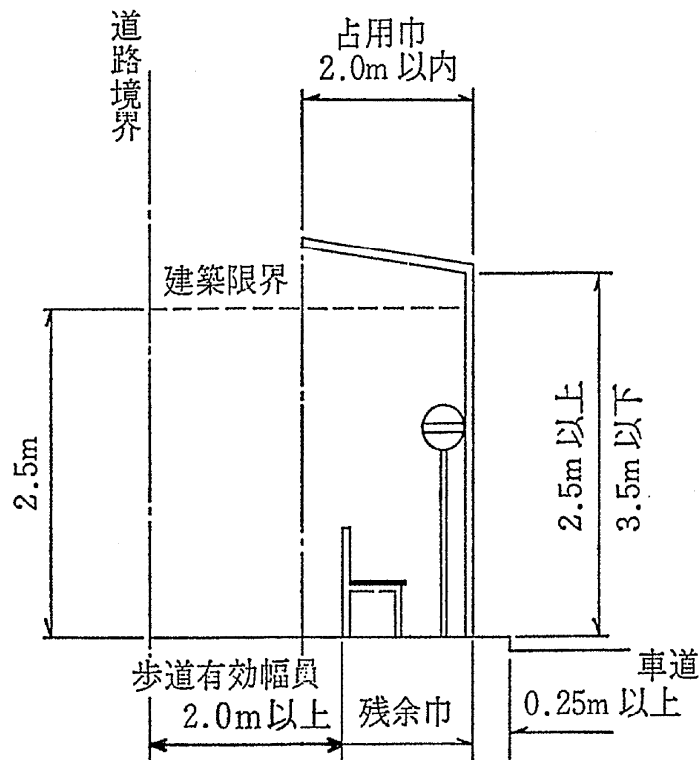
「神奈川県道路占用許可基準」の「現地・スツール」における基準を整理します。

【位置】

- 原則として法敷又は道路余地に設けるものとする。ただし、有効幅員が2.0メートル以上の歩道、有効幅員が3.0メートル以上の自転車歩行者道及び自転車専用道路に限り設置することができる。
- 道の駅又は自動車駐車場に設置する場合は、自動車の駐車のために供されている以外の部分に設置すること。
- 歩車道等境界線から0.25メートル以内には設置してはならない。

【構造】


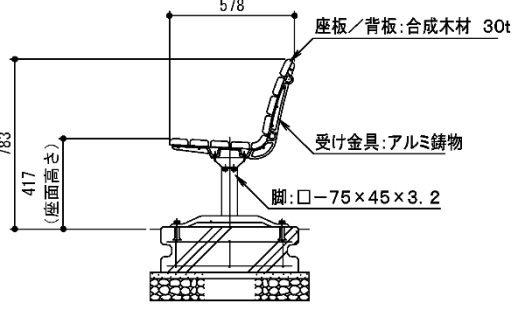

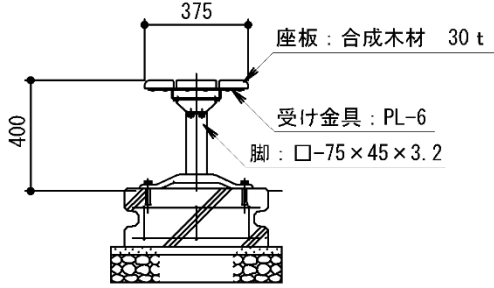

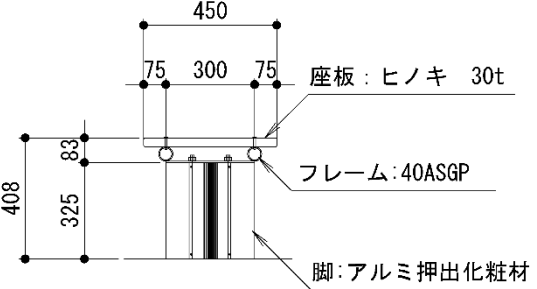

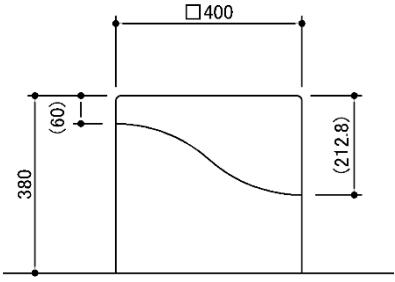
- 原則として固定式とするなど容易に移動することができないものとし、十分な安全性及び耐久性を具備し、腐朽、退色しないものとする。また、その構造及び色彩は周囲の環境と調和するものとする。
- 総則第11条に該当する場合を除き、広告の添加、塗布は認めない。
- 占用者名又は管理者名を表示するものとし、その大きさは占用者名等を判別できる程度で極力小さいものとする。
- 寄贈者名を表示する場合は、極力小さいものとする。


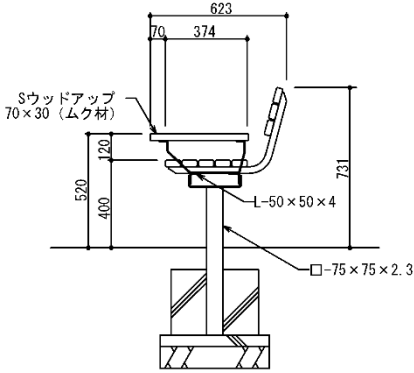

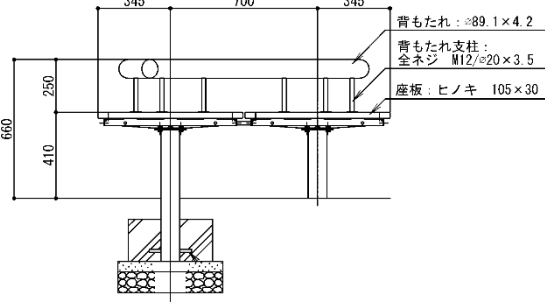

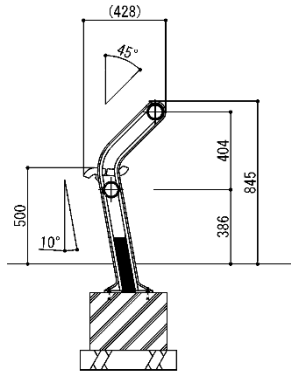

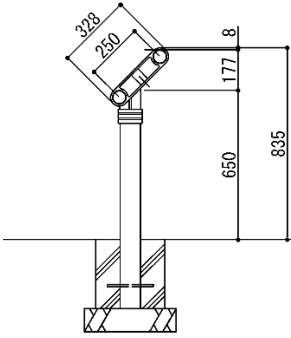


図：バス停・ベンチ等の設置の考え方

1-2 ベンチのサイズ

標準的なベンチのサイズを整理します。

種別	イメージ	主要寸法
背付きベンチ		
背なしベンチ		
花壇 植栽柵縁枠		
スツール		

種別	イメージ	主要寸法
単座ベンチ		
複数人座れるベンチ		
サポートベンチ (座面付き)		
サポートベンチ (バー式)		

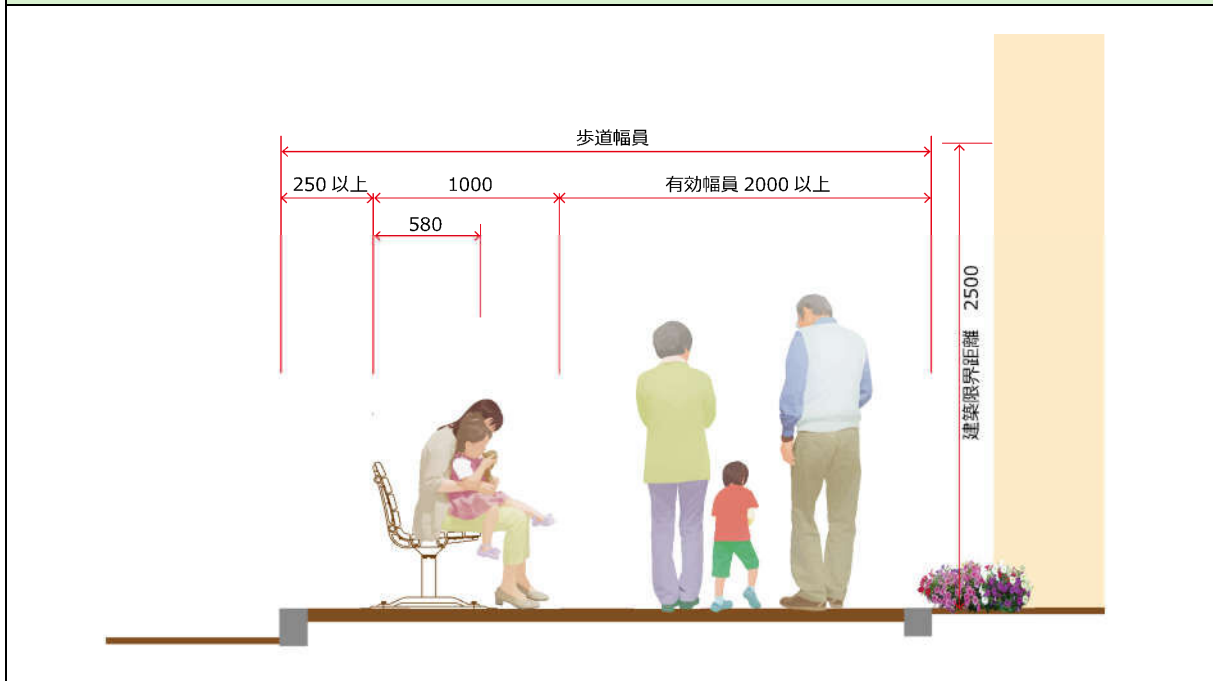
2. ベンチ設置の検討

2-1 歩道におけるベンチと歩道有効幅員との関係

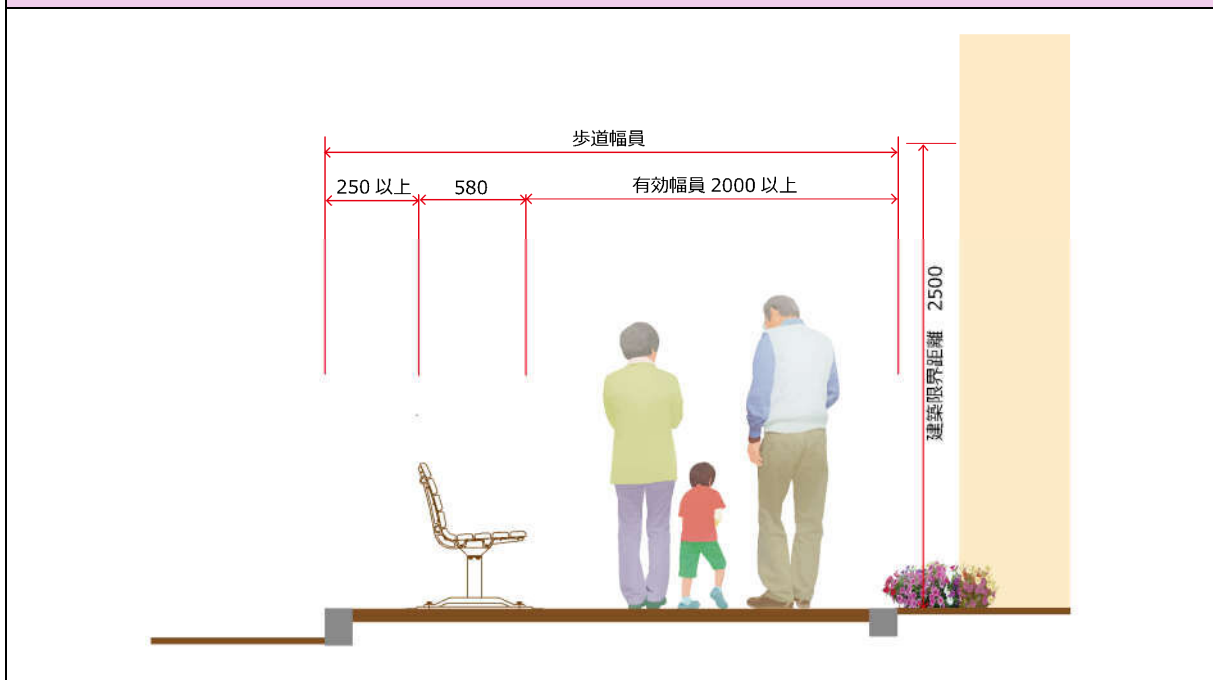
歩道の有効幅員を確保した場合のベンチの配置との関係を整理します。有効幅員を 2.0m とし、人が座った状態での有効幅員確保の場合とベンチのみでの有効幅員確保の場合の 2 つのパターンを整理します。

1) 背付きベンチ

○背付きベンチで人が座った場合：歩道幅員が広い場合



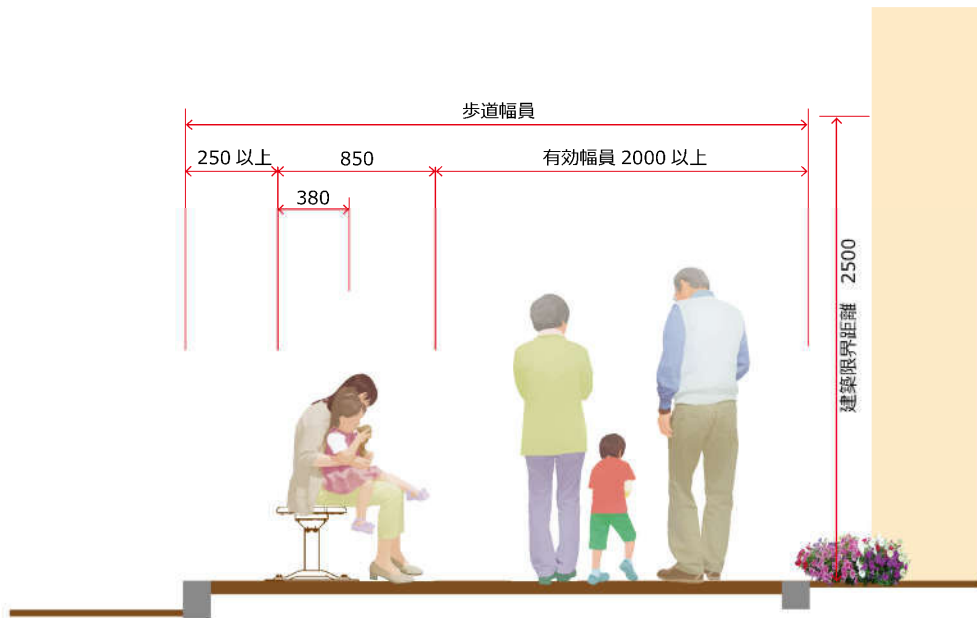
○背付きベンチのみの場合：歩道幅員が狭い場合



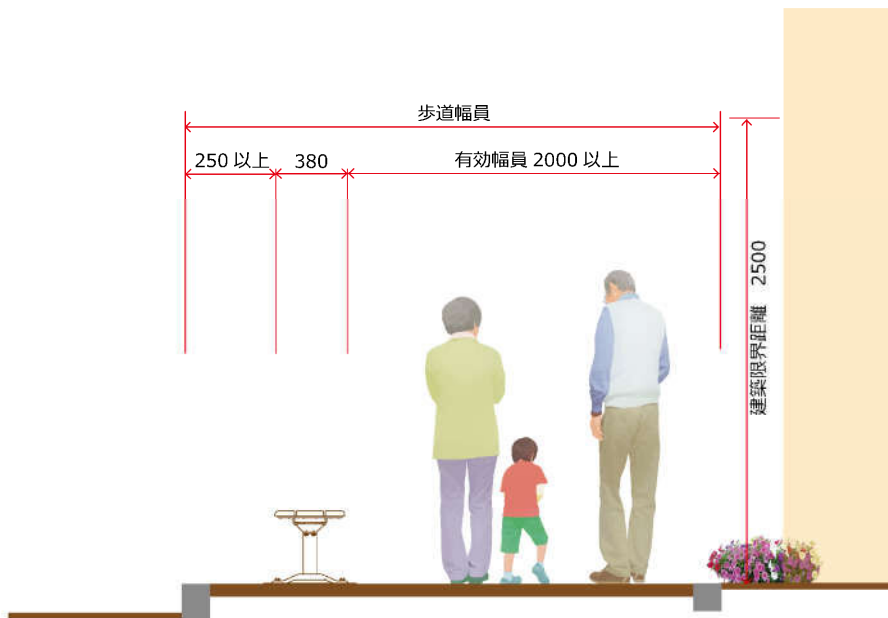
※座ったときの幅は、「人体・動作寸法図集（小原二郎編）」を参考とした

2) 背なしベンチ

○背なしベンチで人が座った場合：歩道幅員が広い場合

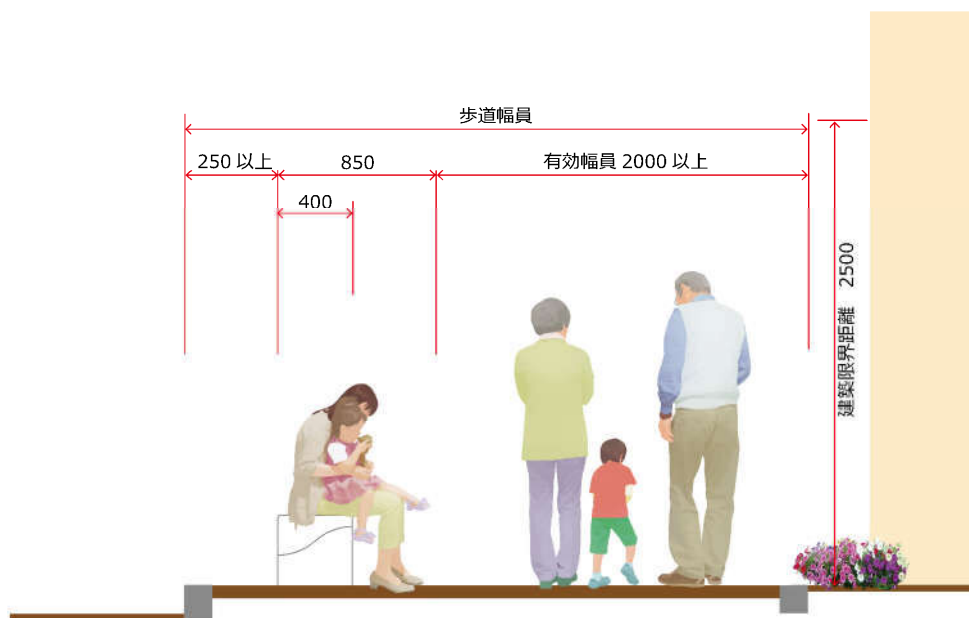


○背なしベンチのみの場合：歩道幅員が狭い場合

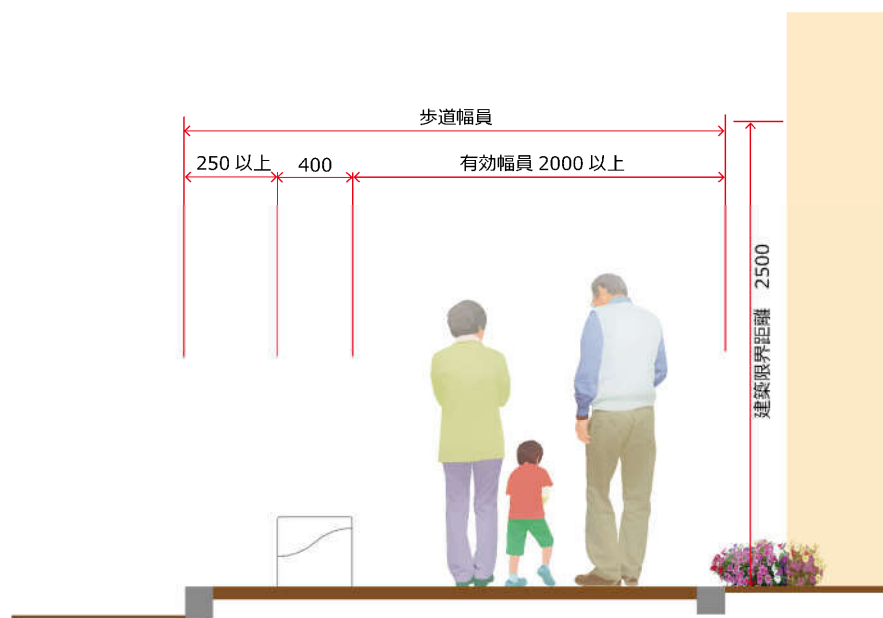


3) スツール

○スツールで人が座った場合：歩道幅員が広い場合

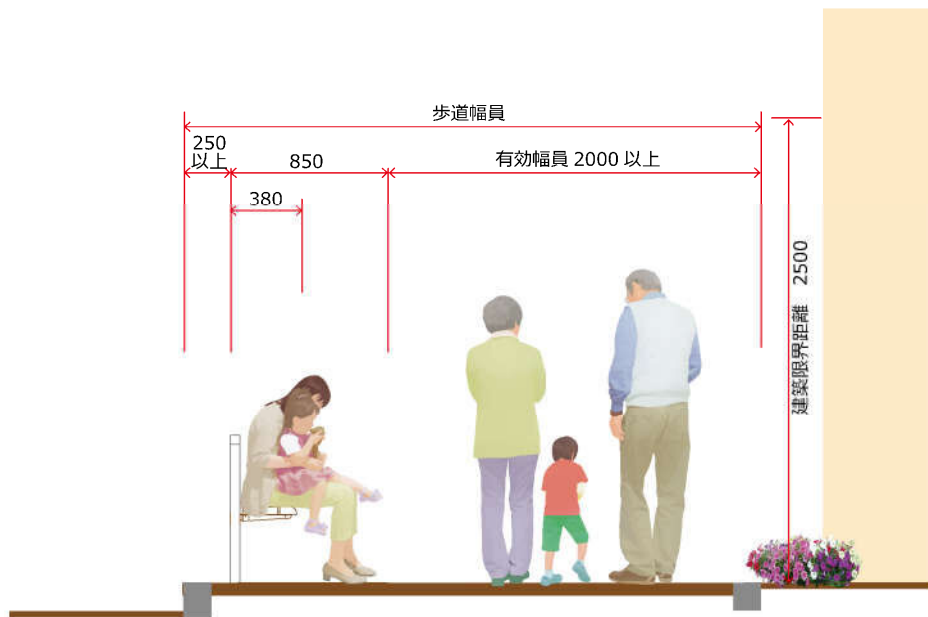


○スツールのみの場合：歩道幅員が狭い場合

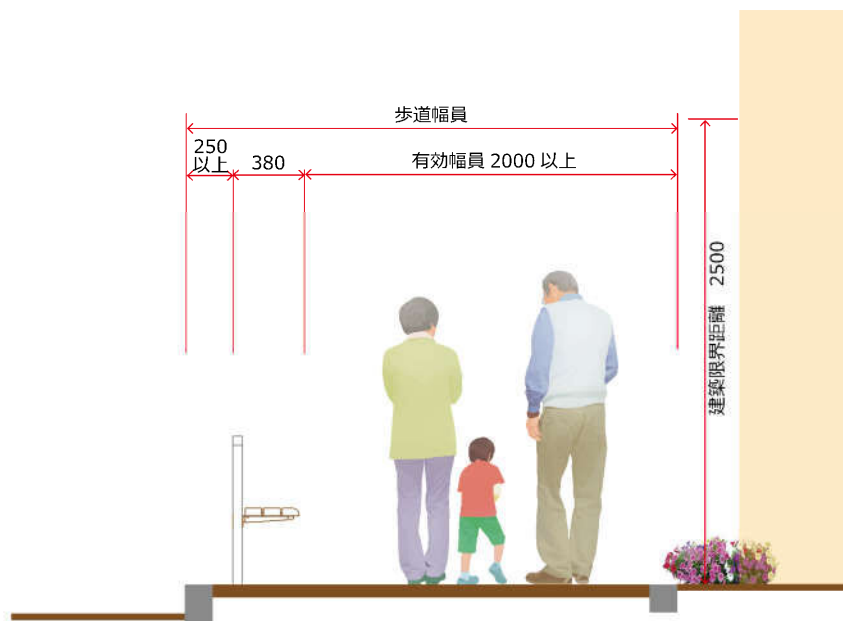


4) ベンチ付き防護柵

○ベンチ付き防護柵で人が座った場合：歩道幅員が広い場合

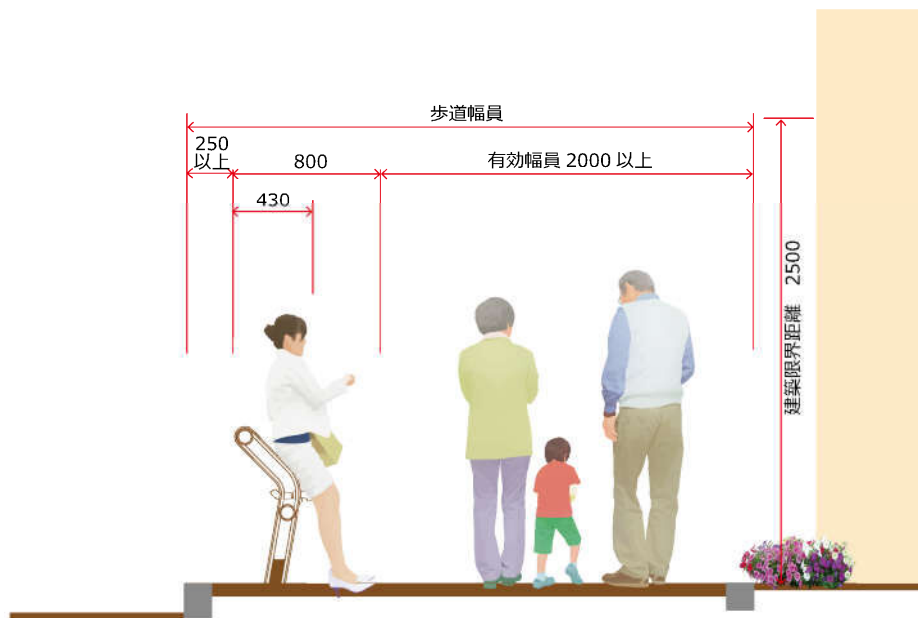


○ベンチ付き防護柵のみの場合：歩道幅員が狭い場合

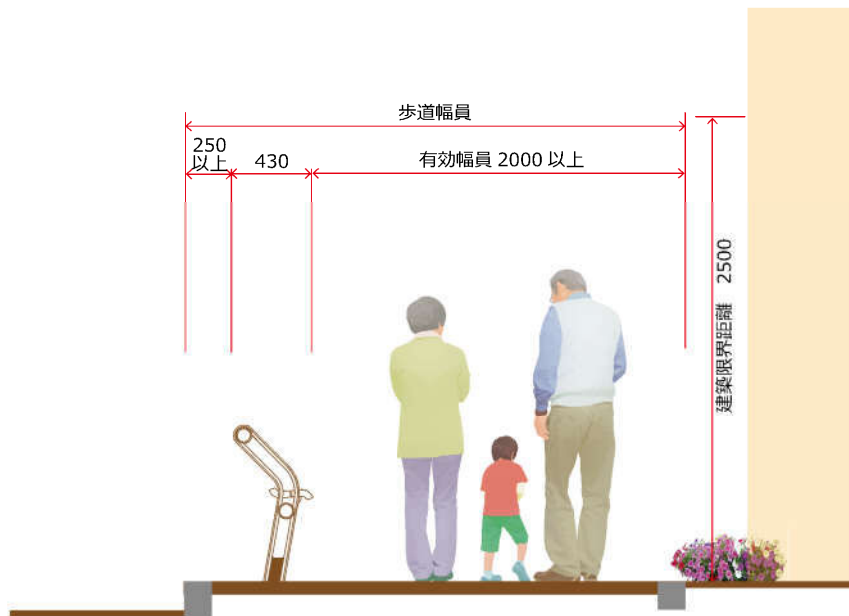


5) 座面付きサポートベンチ

○座面付きサポートベンチで人が座った場合：歩道幅員が広い場合

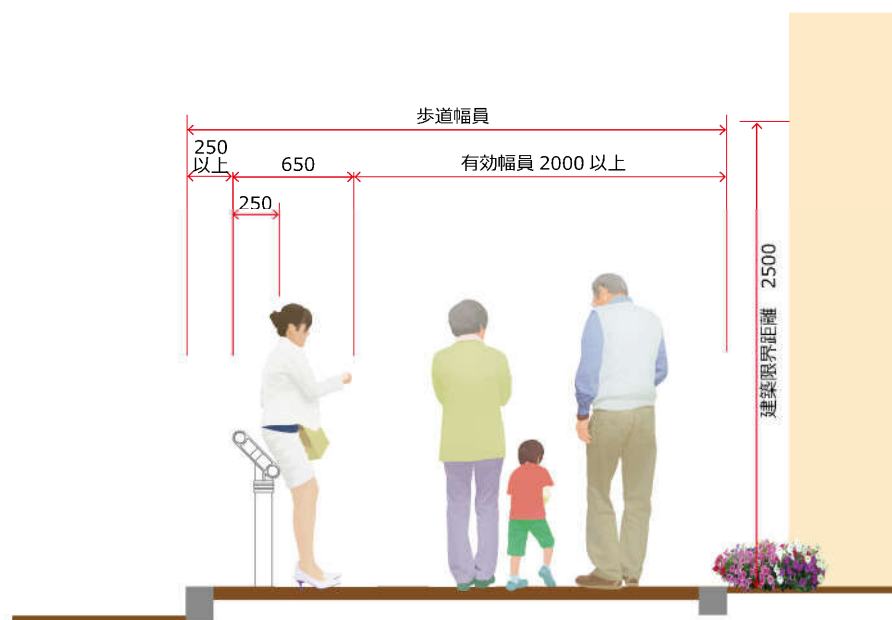


○座面付きサポートベンチのみの場合：歩道幅員が狭い場合

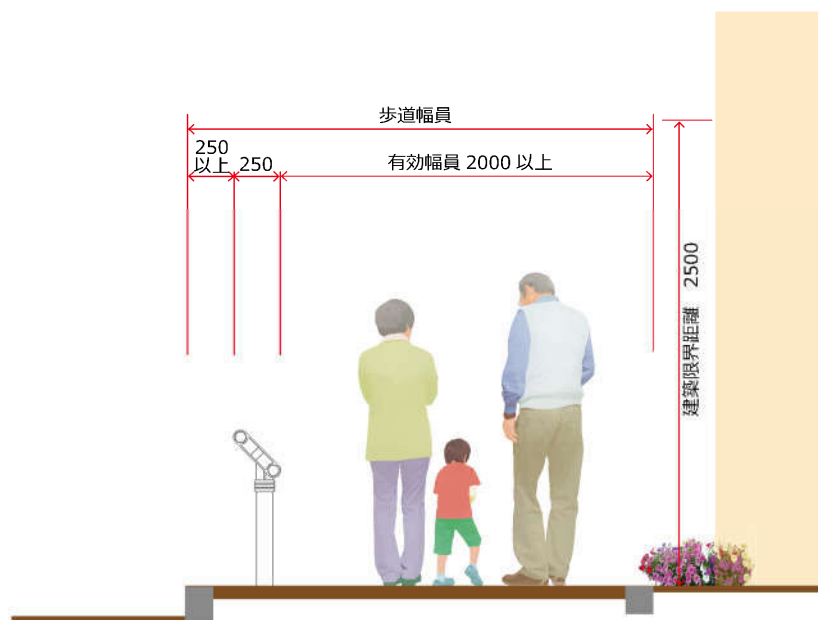


6) ポール座面のサポートベンチ

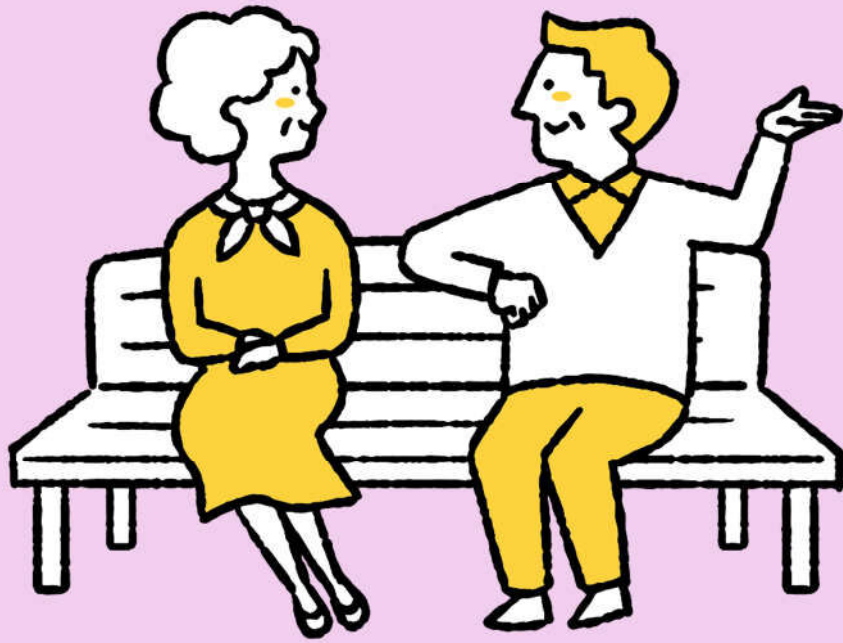
○ポール座面のサポートベンチで人が座った場合：歩道幅員が広い場合



○ポール座面のサポートベンチのみの場合：歩道幅員が狭い場合



第6章 整備目標



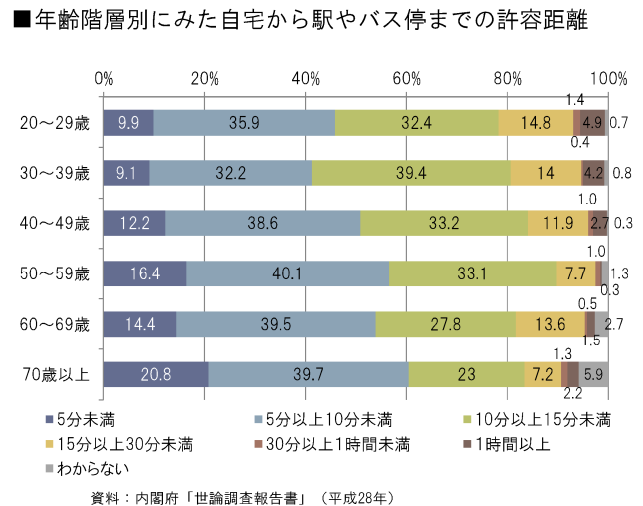
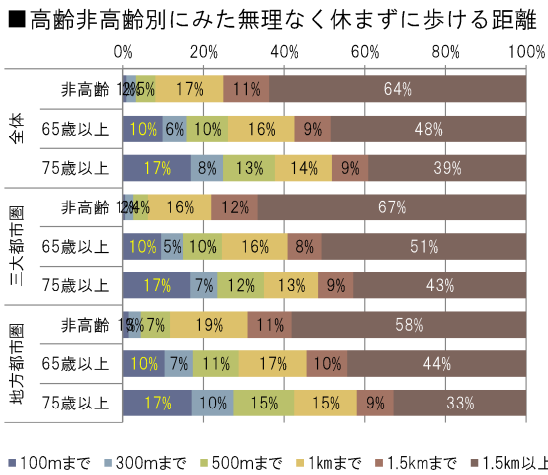
1. 整備目標

1-1 高齢者の歩行特性

国土交通省が平成 29（2017）年 3 月「高齢者の移動手段核に関する検討会」に提出された資料を基に、「高齢者の歩行特性」を整理します。

1) 高齢者の歩行可能距離

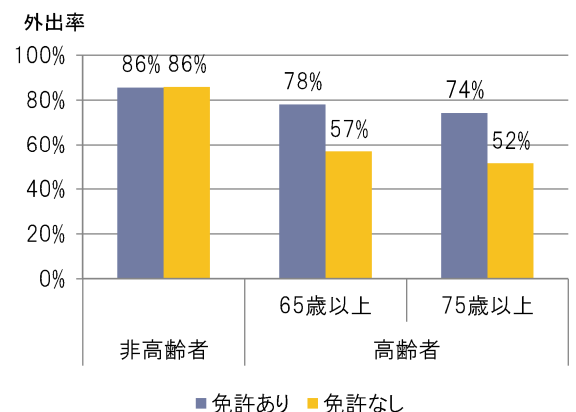
- 75 歳以上の高齢者が歩ける距離としては 300m までが 25% と全体の 1/4 を占めている
- 距離に関して 70 歳以上では 10 分未満が 60.5% と過半数以上を占めている



- 4章で整理したように、75歳以上の高齢者の歩行速度は、男子で49~61m/min、女子で45~55m/minとなっている
- 5分歩くとすれば、男子で245~305m隣、女子では225~275mとなり、10分では490~610m、女子では450~550mとなる

2) 高齢者の外出状況

- 65 歳以上の高齢者では免許を持たない人の外出割合は 57% で、75 歳以上では 52% と、自家用車ではなく徒歩などで外出する高齢者は過半数以上となっている



1-2 目標とするベンチの設置間隔

1) 高齢者におけるベンチ設置間隔

- 4章で整理したように、75歳以上の高齢者の歩行速度は、男子で49~61m/min、女子で45~55m/minとなっています
- 以上のデータを基に5分歩くとすれば男子で245~305m隣、女子では225~275mとなり、10分では490~610m、女子では450~550mとなっています

三大都市圏で75歳以上での休まずに歩ける距離としては500mまでが36%で、300mまでが24%となっています。また、駅やバス停までの許容距離では70歳以上で5分未満が20.8%、10分未満が39.7%となっています。

上記から歩く時間としては5~10分未満が適切と考えられます。ただし、最短で5分250m、最長で10分で500mとなりますが、足腰の弱い方は250m程度、荷物等を持つ、子どもを抱える方などを勘案すれば500mよりは距離が短い400m程度が望ましいと考えられます。

以上のことから、ベンチの設置間隔は次のように設定するものとします。

高齢者に対するベンチ設置間隔 250~400m程度

2) ウォーキングにおけるベンチ設置間隔

「横浜市スポーツ医科学センター」の調査では、週1回以上運動を行っている女性の歩行速度は、下表の通りとなっています。

表2

年齢	データ数	女性	
		歩行速度 (m/分)	(SD)
50-54	16	106.1	(10.9)
55-59	17	101.8	(7.8)
60-64	46	101.5	(14.8)
65-69	88	98.3	(12.1)
70-74	91	94.5	(12.1)
75-79	103	92.1	(12.8)
80-84	45	87.0	(11.1)

出典：横浜市スポーツ医科学センターHP

- 60～64 歳（橙枠）では 1 分間に 101.5m進む歩行スピードとなっており、75～79 歳（赤枠）で 1 分間に 92.1m、80～84 歳（赤枠）で 87.0mとなっています

- 1 分間に 87.0mは、1 時間で 5.22 km（5.22 km/時）となります。
- 厚生労働省では、「健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023（令和 6 年 1 月）」では、1 日 40 分以上のウォーキング又はそれと同等以上の身体活動を推奨しています。
- 無理のないウォーキングを考えれば、20 分に 1 回程度の休憩を挟むと考えれば、 $5.22 \text{ km/時} \times 20 / 60 \text{ 分} = 1.74 \text{ km}$ ごとの休憩となります。
- また、「健康づくりのための身体活動・運動ガイド 2023）」では、65 歳以上の高齢者に対して 1 日あたり 6,000 歩以上に相当する運動を推奨しています。
- 75～79 歳の女子の歩幅は 49 cmなので、 $49 \text{ cm/歩} \times 6000 \text{ 歩} \div 1000 = 294 \text{ m}$ となります。

- **運動経験者のウォーキングに対するベンチ設置間隔 ⇒ 1500～1800m程度**
- **一般の高齢者のウォーキングに対するベンチ設置間隔 ⇒ 250～300m程度**

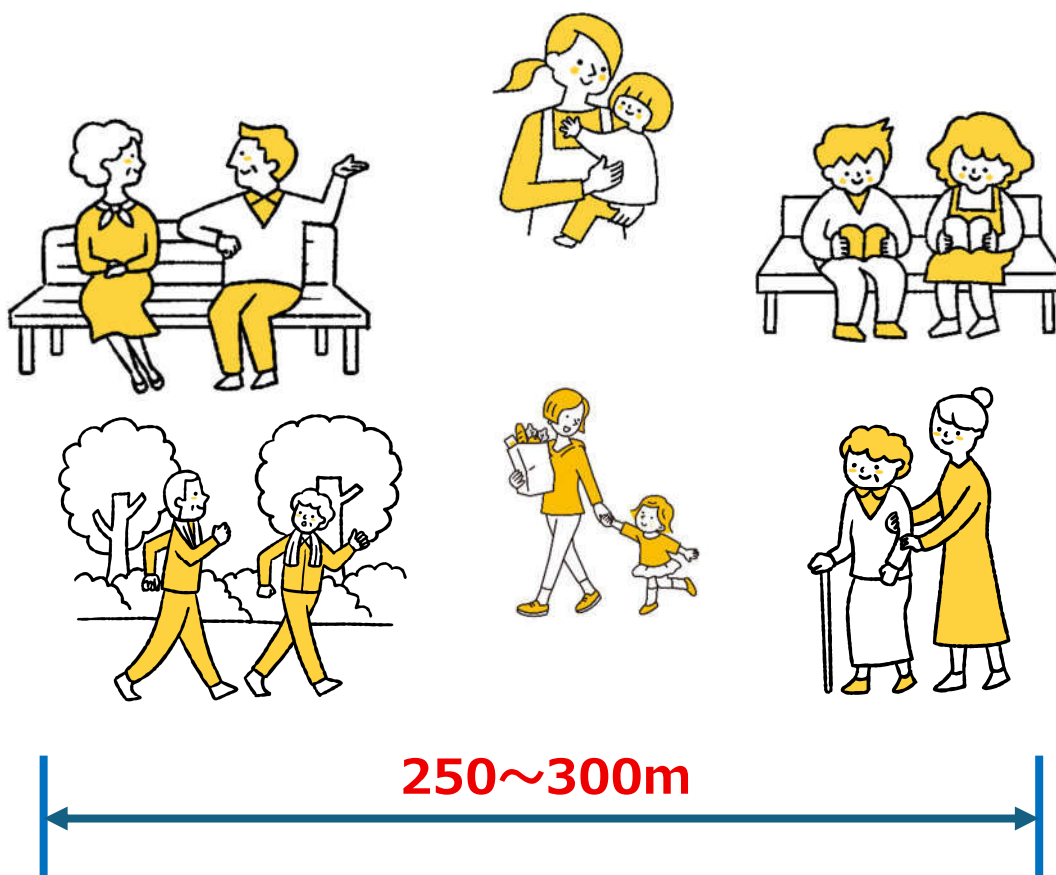
1-3 目標とするベンチの設置間隔

前項までの検討結果を踏まえ、ベンチ等の設置間隔は、基本的に 250m~300m程度とします。ただし、沿線の施設（公民館や市民交流プラザなどの休憩可能な文化施設等）や公園、スポーツ施設、バス停のベンチ、民間設置のベンチ等がある場合は、これらを休憩施設として含め、250m~300mの間隔に調整しながら設置箇所を検討します。

なお、設置間隔が短くなる場合は、現地の状況に応じて適切に判断し、設置箇所を検討します。

■ 目標とするベンチ設置間隔

⇒ 250~300m程度



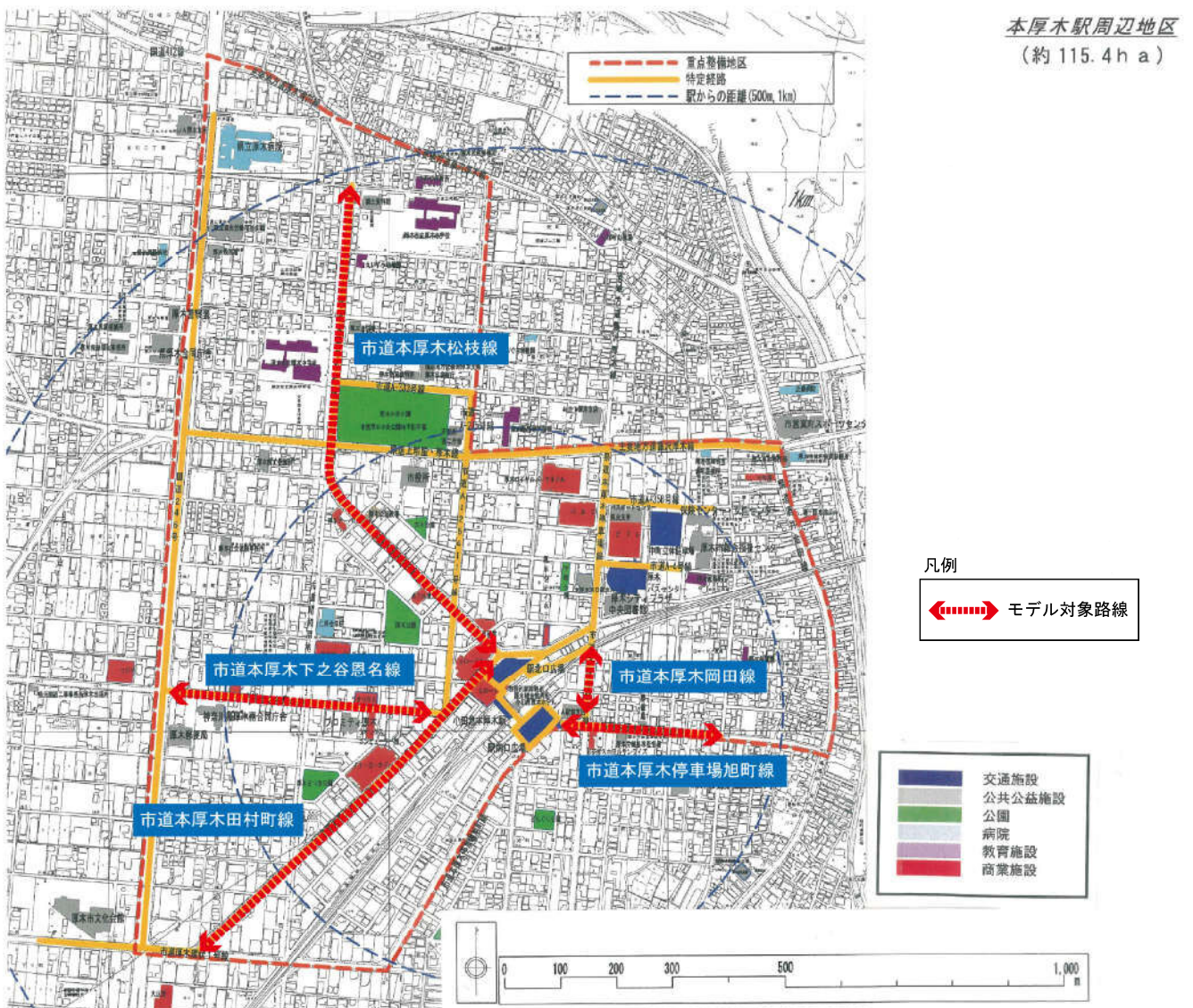
2. モデルケース

2-1 モデル地区の抽出

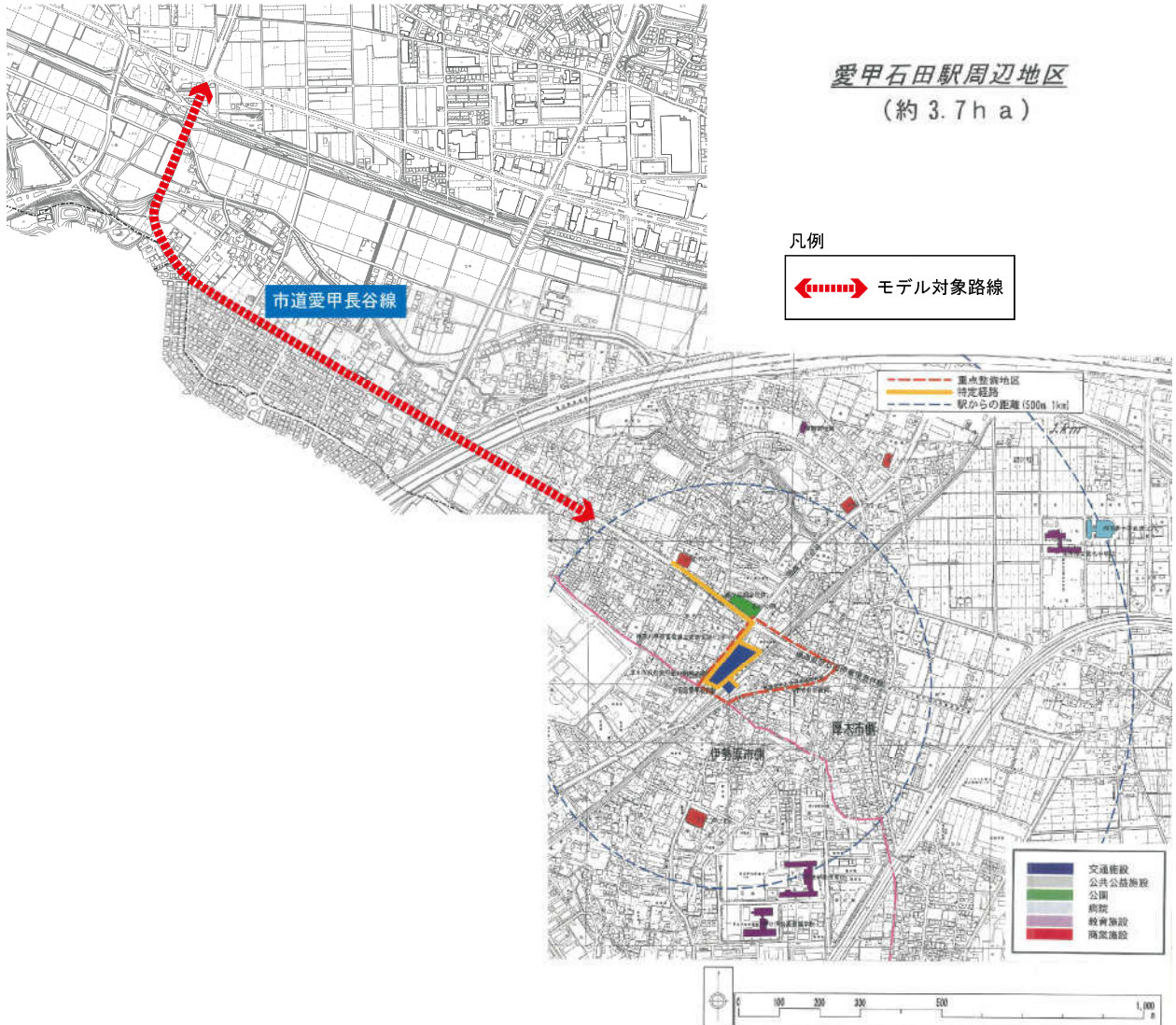
今後、本ガイドラインに基づき、市内全域において休憩施設の整備を順次進めることとなりますが、休憩施設の必要性、優先度が高いエリアとして、本市の新しい核となる複合施設『あつめき』が整備される本厚木駅周辺の中心市街地と本市の第二の交通結節点である愛甲石田駅周辺の中心市街地及び郊外住宅地をモデル地区として設定します。

本厚木駅及び愛甲石田駅の中心市街地については、「厚木市移動円滑化基本構想」の重点整備地区を対象とします。

本厚木駅の中心市街地においては、バリアフリー特定路線である「市道本厚木松枝線」「市道下之谷恩名線」「市道本厚木田村町線」「市道本厚木岡田線」「市道本厚木停車場旭線」の5路線をモデルケースとして選定しました。



愛甲石田駅の中心市街地においては、バリアフリー特定路線である「市道愛甲長谷線」をモデルケースとして選定しました。

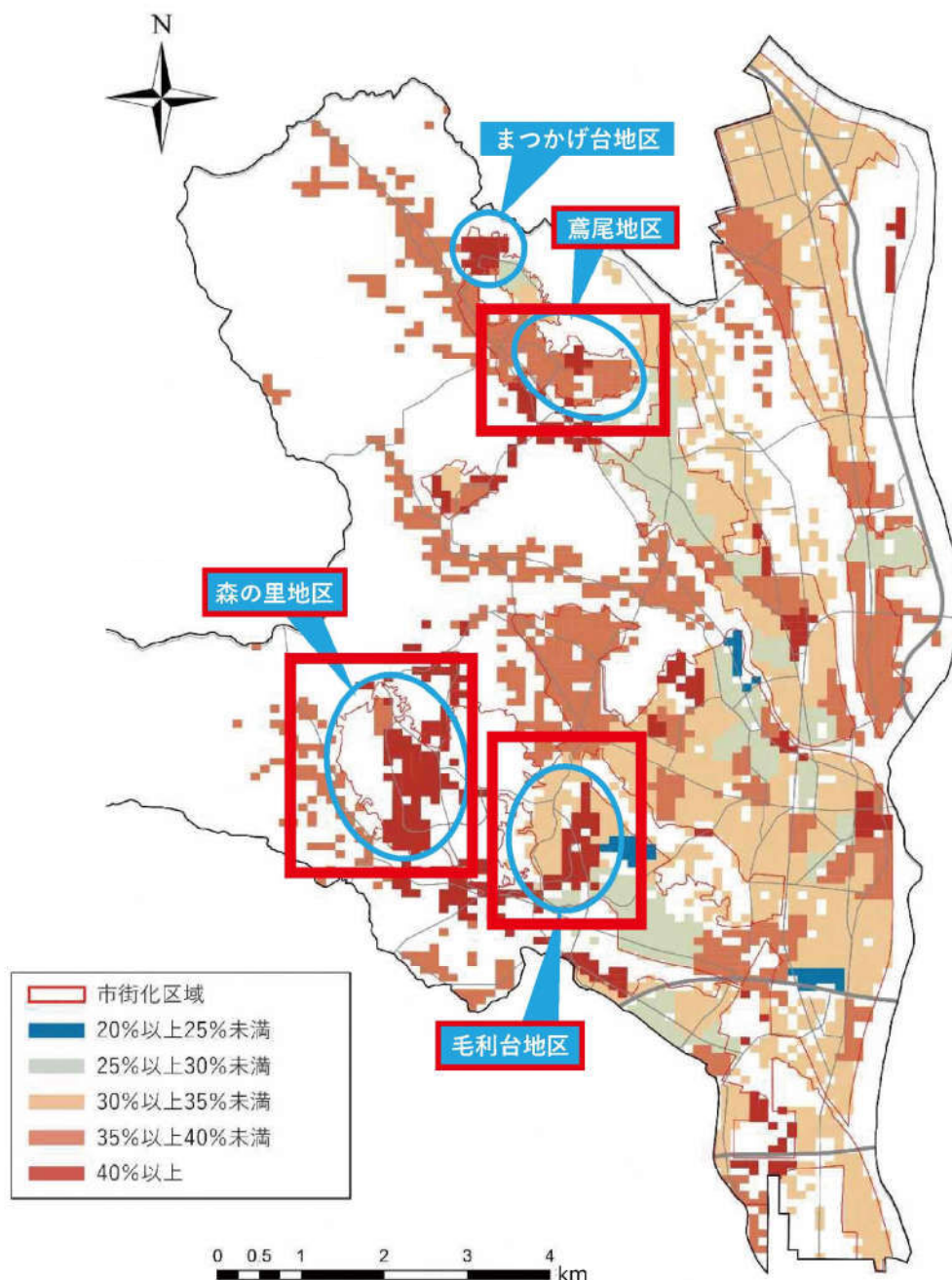


郊外住宅地は、「厚木市コンパクトプラスネットワーク計画」において、「郊外住宅地とまちなかの一部で顕著な高齢化が進行する」として挙げられた「鳶尾地区」「森の里地区」「毛利台地区」の3地区を選定しました。

これらの3地区については、主要幹線道路を対象とし、鳶尾地区では、「市道鳶尾幹線」、森の里地区では、「市道小野森の里幹線」、毛利台地区では、「厚木環状3号線」をそれぞれモデルケースとして選定しました。

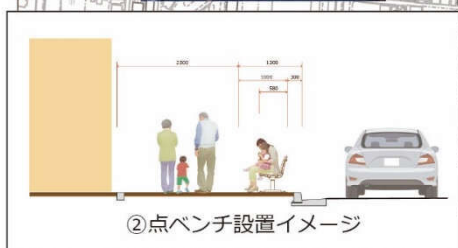
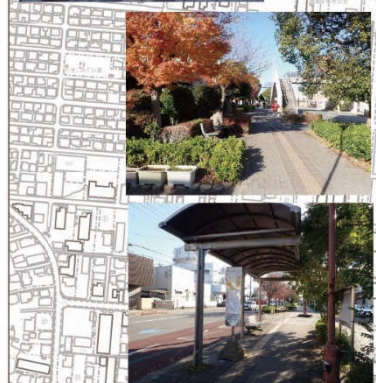
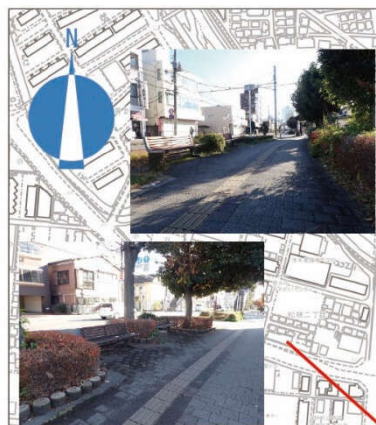
なお、モデルケースは、ベンチの設置可能場所を検討したものであり、ベンチの形態については、現地の状況やニーズに応じて検討することとします。

■ 高齢化率の分布（令和 22（2040）年推計）



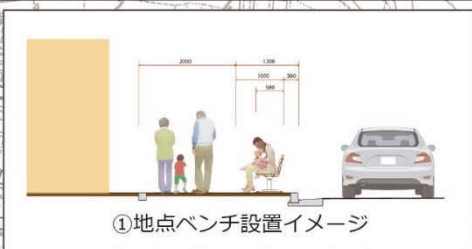
出典：国勢調査（平成 27 年）、将来人口・世帯予測ツール V2（平成 27 年国調対応版）を基に作成

I 中心市街地：本厚木駅中心市街地地区（本厚木松枝線）



【本厚木駅中心市街地地区①】

- ・本厚木駅と中央公園、松枝交差点を結ぶ幹線
- ・中央公園から北の西側は緑道となっており、バス停の他にもベンチが短い間隔で設置されている
- ・中央公園南には厚木市役所もあり、要所でのベンチの需要は高い



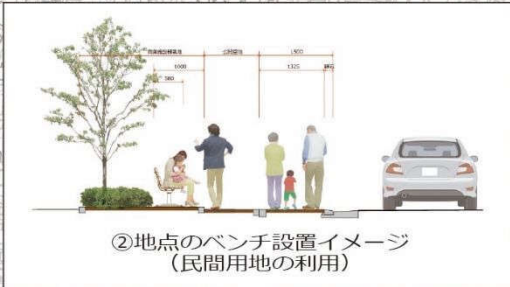
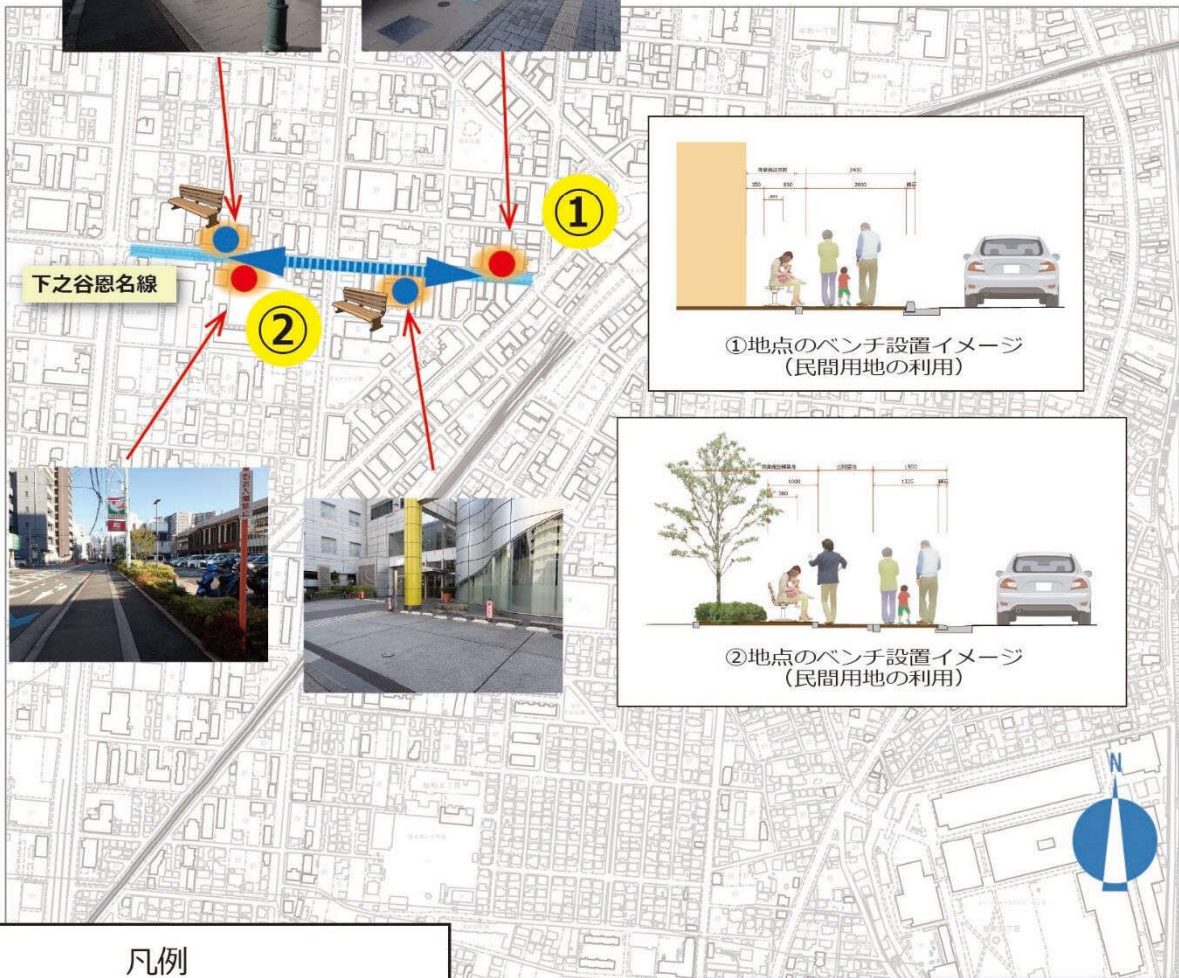
【ベンチ設置方針】

- 約 1.1 km、歩車分離された地区の幹線道路
- 緑道、公園、主要バス停にはベンチが設置
- ベンチ等未設置バス停付近に、2基新設

I 中心市街地：本厚木駅中心市街地地区（本厚木下之谷恩名線）

【本厚木駅中心市街地地区②】

- ・本厚木駅から西へ国道 129 号へつながる幹線道路
- ・道路沿いは商業施設が建ち並ぶ
- ・路線にバス停はない
- ・貸し会議室などのあるプロミティあつぎに石のベンチ、国道 129 号近くのビルに石のスツールが設置されている



凡例

- ← 300m
- 路上ベンチ等設置位置
- 設置済みベンチ



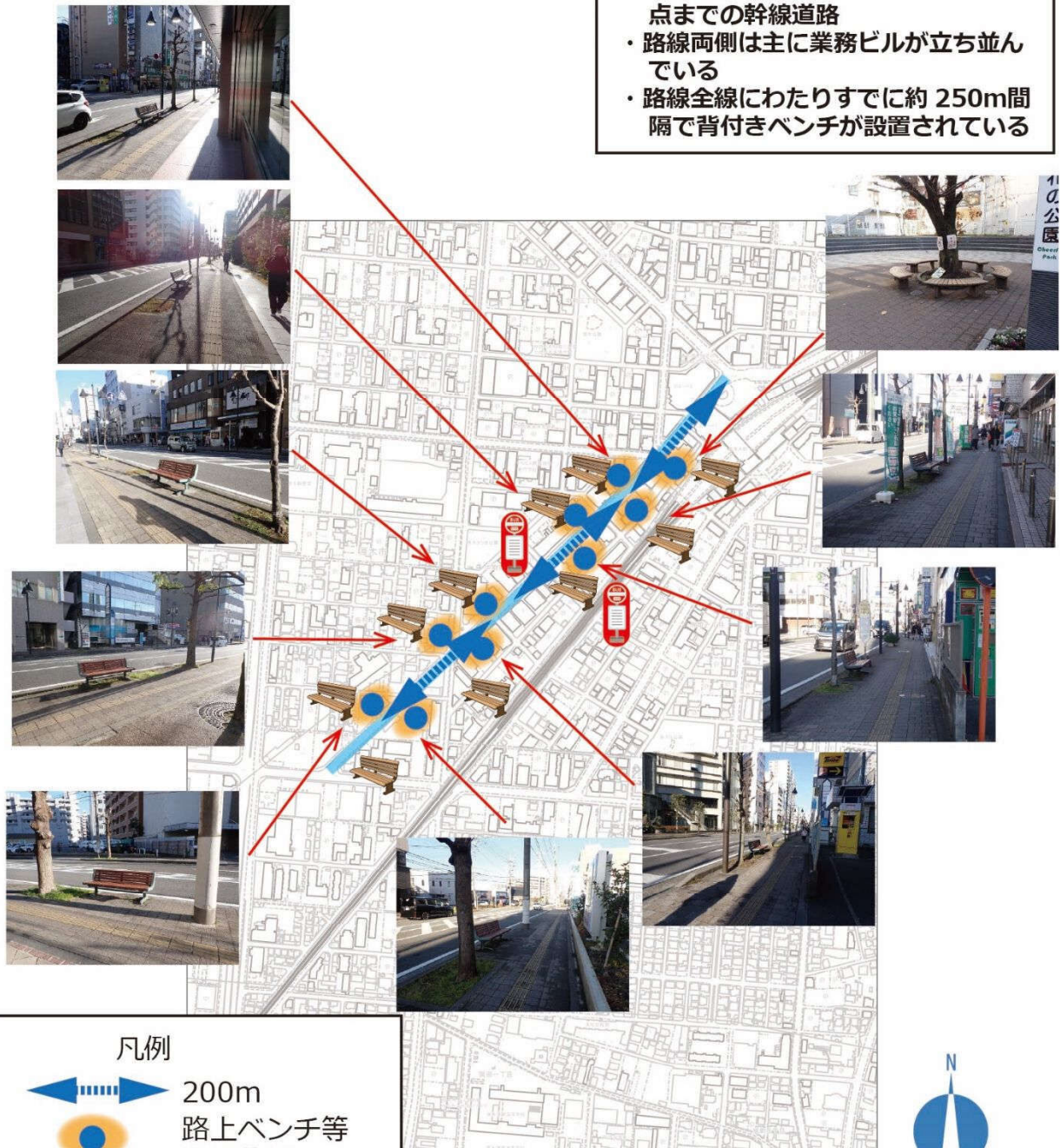
【ベンチ設置方針】

- 約 0.5 km、歩車分離された地区の幹線道路
- 民間用地に石のベンチ及びスツールが設置されているが、休息機能を考慮しベンチに増設を図る
- 歩道幅員も狭いため民間に協力を得て、①の商業施設前や②の駐車状況カイクの植栽地にベンチ等を設置する
- 新設ベンチ等は 2 基とする

I 中心市街地：本厚木駅中心市街地地区（本厚木田村町線）

【本厚木駅中心市街地地区③】

- ・本厚木駅から南に延びて田村町交差点までの幹線道路
- ・路線両側は主に業務ビルが立ち並んでいる
- ・路線全線にわたりすでに約 250m 間隔で背付きベンチが設置されている



凡例

- ← 200m
- 路上ベンチ等設置位置
- バス停
- 設置済みベンチ



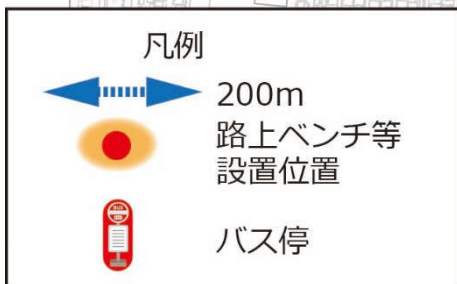
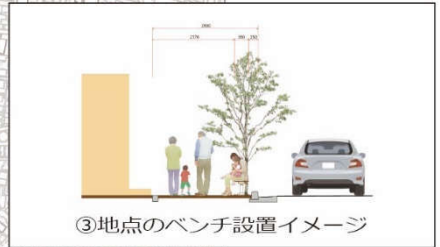
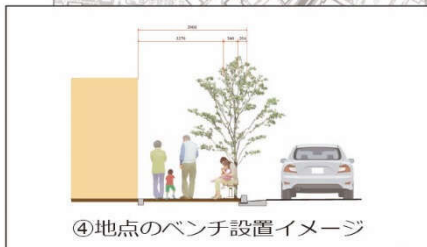
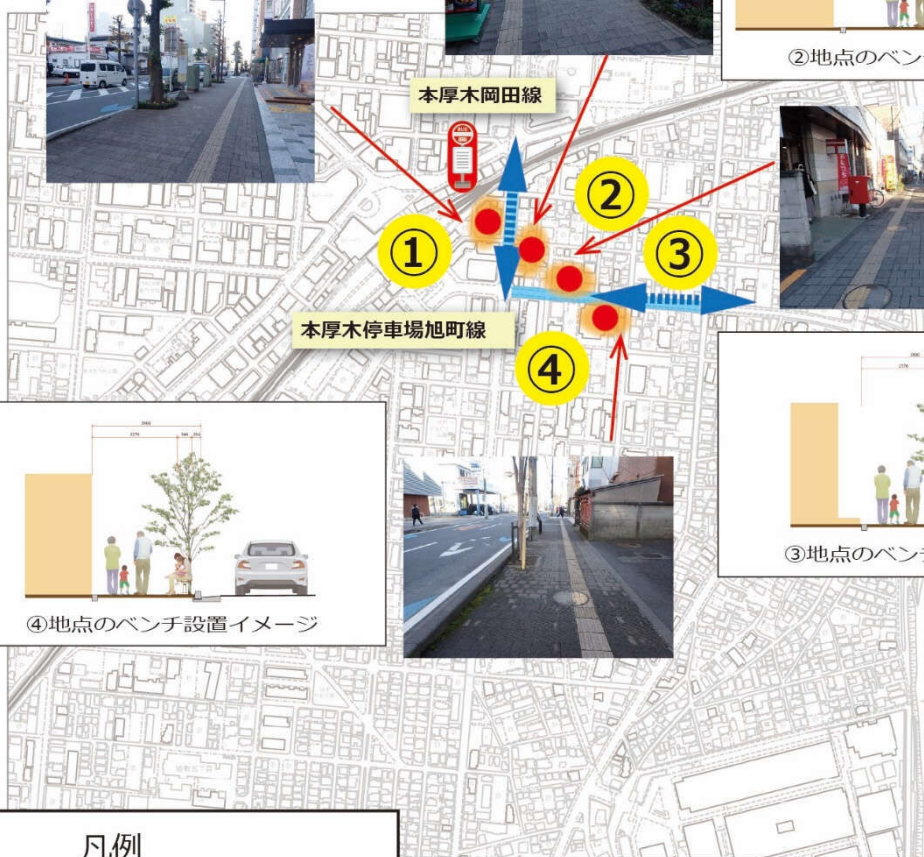
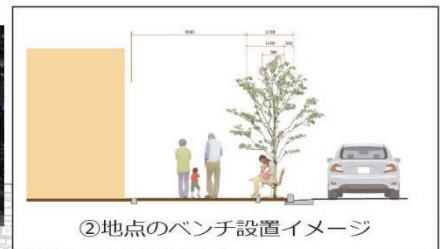
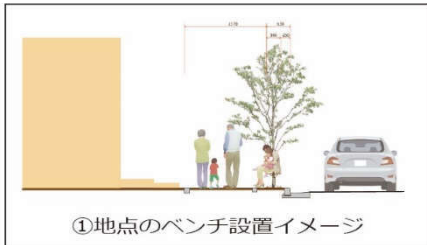
【ベンチ設置方針】

- 約 0.7 km、歩車分離された地区の幹線道路
- 両歩道には、約 200m 間隔で背付きベンチが設置されているため、ベンチ等の新設は行わない

I 中心市街地：本厚木駅中心市街地地区（本厚木停車場旭町線・岡田線）

【本厚木駅中心市街地地区④】

- ・本厚木駅南入口につながる幹線道路
- ・路線沿いは、商業施設やホテルなどが立地している
- ・ベンチは、設置されていない



【ベンチ設置方針】

- 約 0.23 km と約 0.2 km の歩車分離された本厚木駅南口地区の幹線道路
- ①地点の歩道幅員は 4.3m と広く、その他は 2.8 ~ 2.9m となっている
- いずれの地点もベンチがないため、4 基新設する

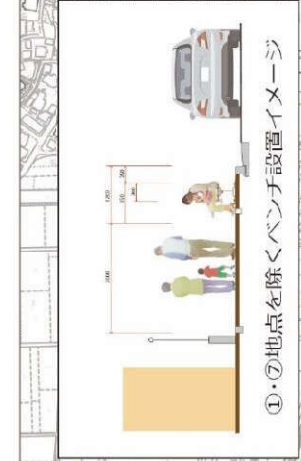
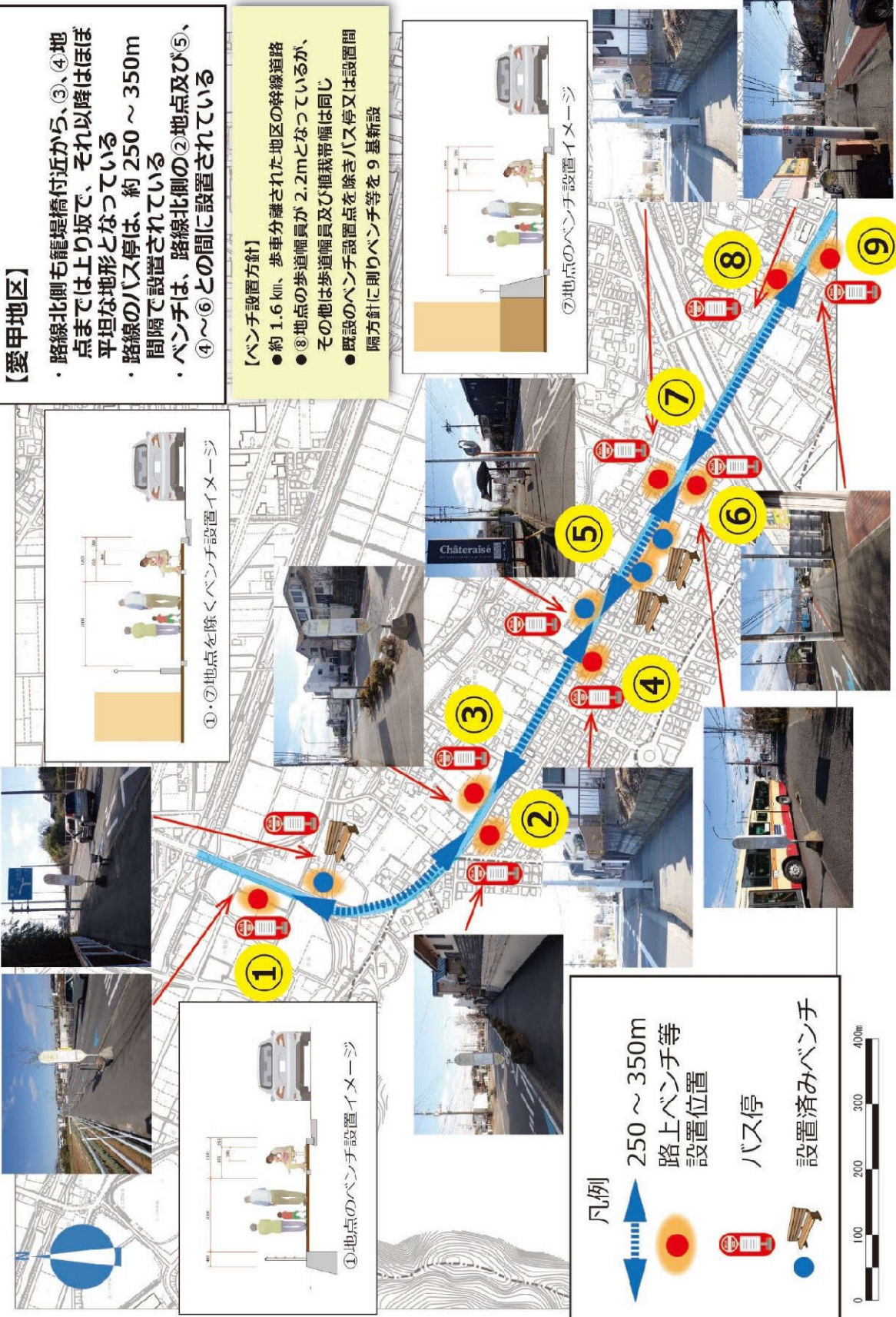
I 中心市街地：愛甲地区（愛甲長谷線）

【愛甲地区】

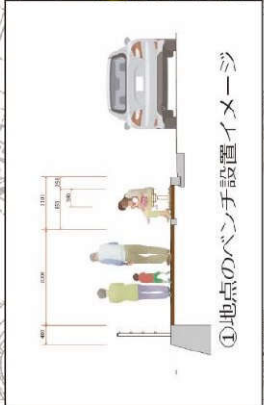
- ・路線北側右龍堤橋付近から、③、④地点までは上り坂で、それ以降はほぼ平坦な地形となっている
- ・路線のバス停は、約 250 ~ 350m 間隔で設置されている
- ・ベンチは、路線北側の②地点及び⑤、④～⑥との間に設置されている

【ベンチ設置方針】

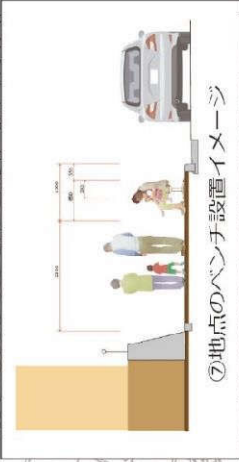
- 約 1.6 km、歩車分離された地区の幹線道路
- ⑧地点の歩道幅員が 2.2m となっているが、その他は歩道幅員及び柵帯幅員は同じ
- 既設のベンチ設置点を除きバス停又は設置間隔方針に則りベンチ等を 9 基新設



①・⑦地点を除くベンチ設置イメージ



①地点のベンチ設置イメージ



⑦地点のベンチ設置イメージ

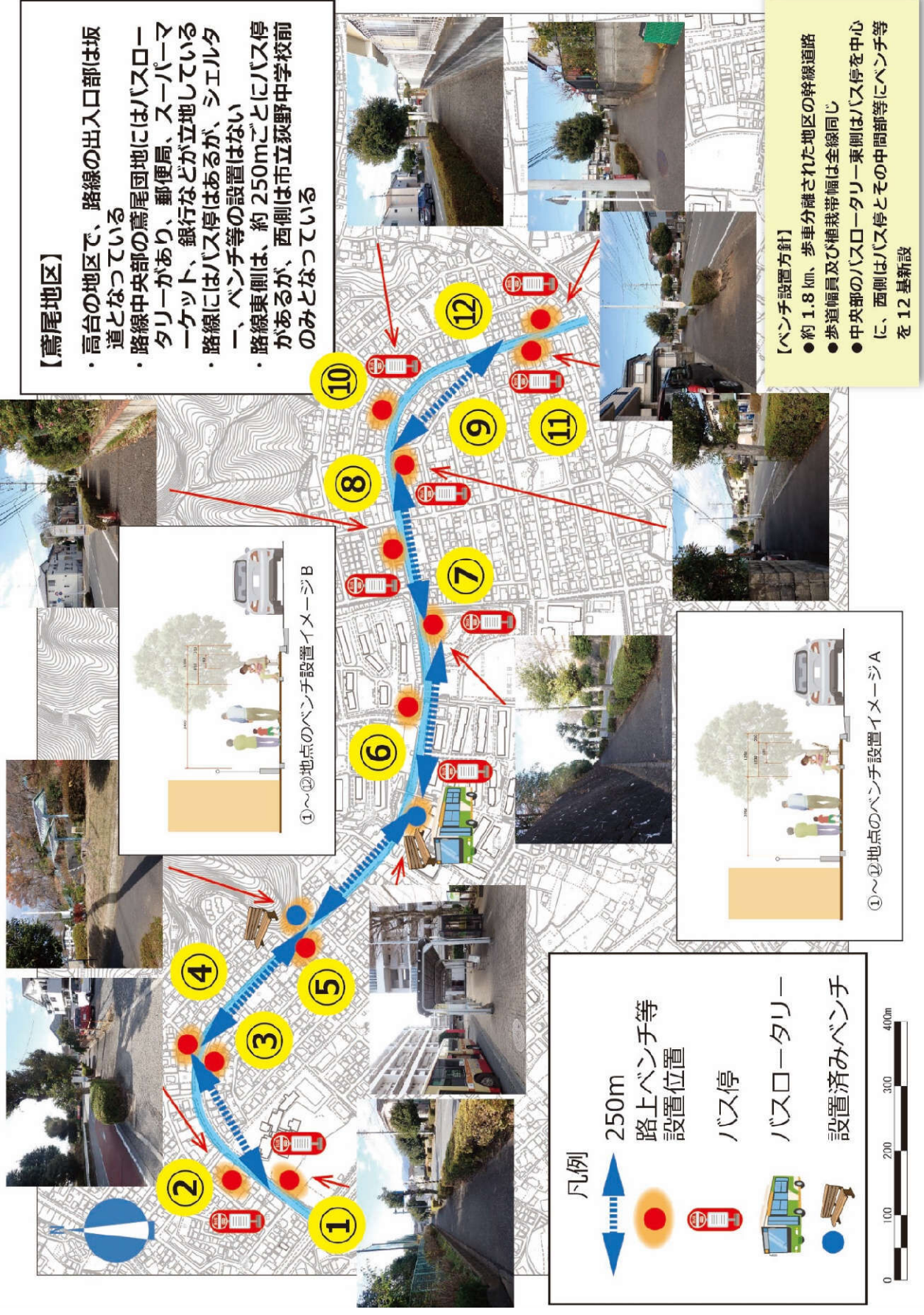


凡例

- 250 ~ 350m 路上ベンチ等設置位置
- バス停
- 設置済みベンチ



II 郊外の住宅団地・バス停周辺：鷺尾地区（鷺尾幹線）



【鷺尾地区】

- ・高台の地区で、路線の出入口部は坂道となっている
- ・路線中央部の鷺尾団地にはバスロータリーがあり、郵便局、スーパーマーケット、銀行などが立地している
- ・路線にはバス停はあるが、シエルト一、ベンチ等の設置はない
- ・路線東側は、約250mごとにバス停があるが、西側は市立荻野中学校前のみとなっている

【ベンチ設置方針】

- 約1.8km、歩車分離された地区の幹線道路
- 歩道幅員及び植栽帯幅は全線同じ
- 中央部のバスロータリー東側はバス停を中心に、西側はバス停とその中間部等にベンチ等を12基新設

①～⑫地点のベンチ設置イメージB

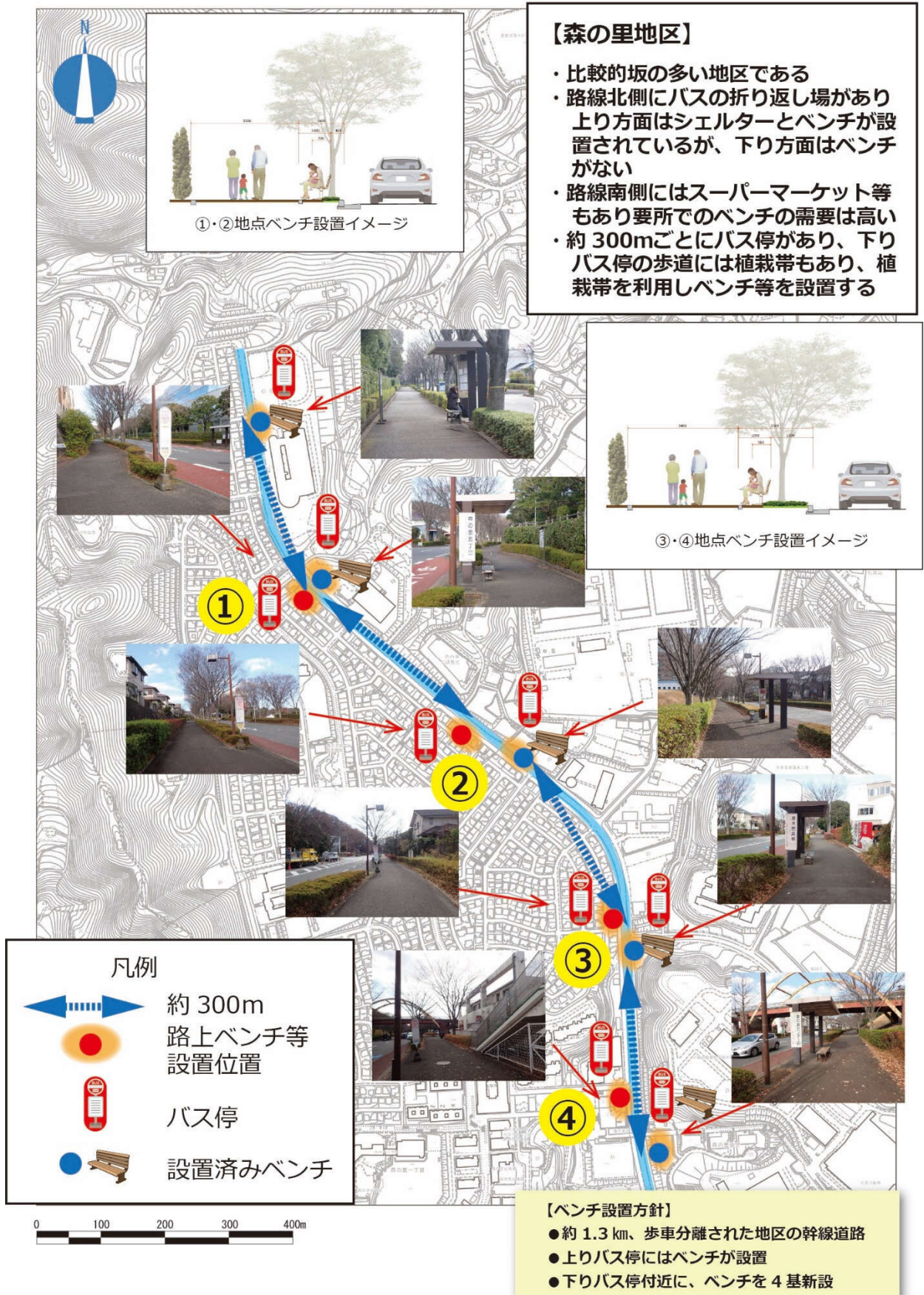
①～⑫地点のベンチ設置イメージA

凡例

- 250m 路上ベンチ等設置位置
- バス停
- バスロータリー
- 設置済みベンチ

0 100 200 300 400m

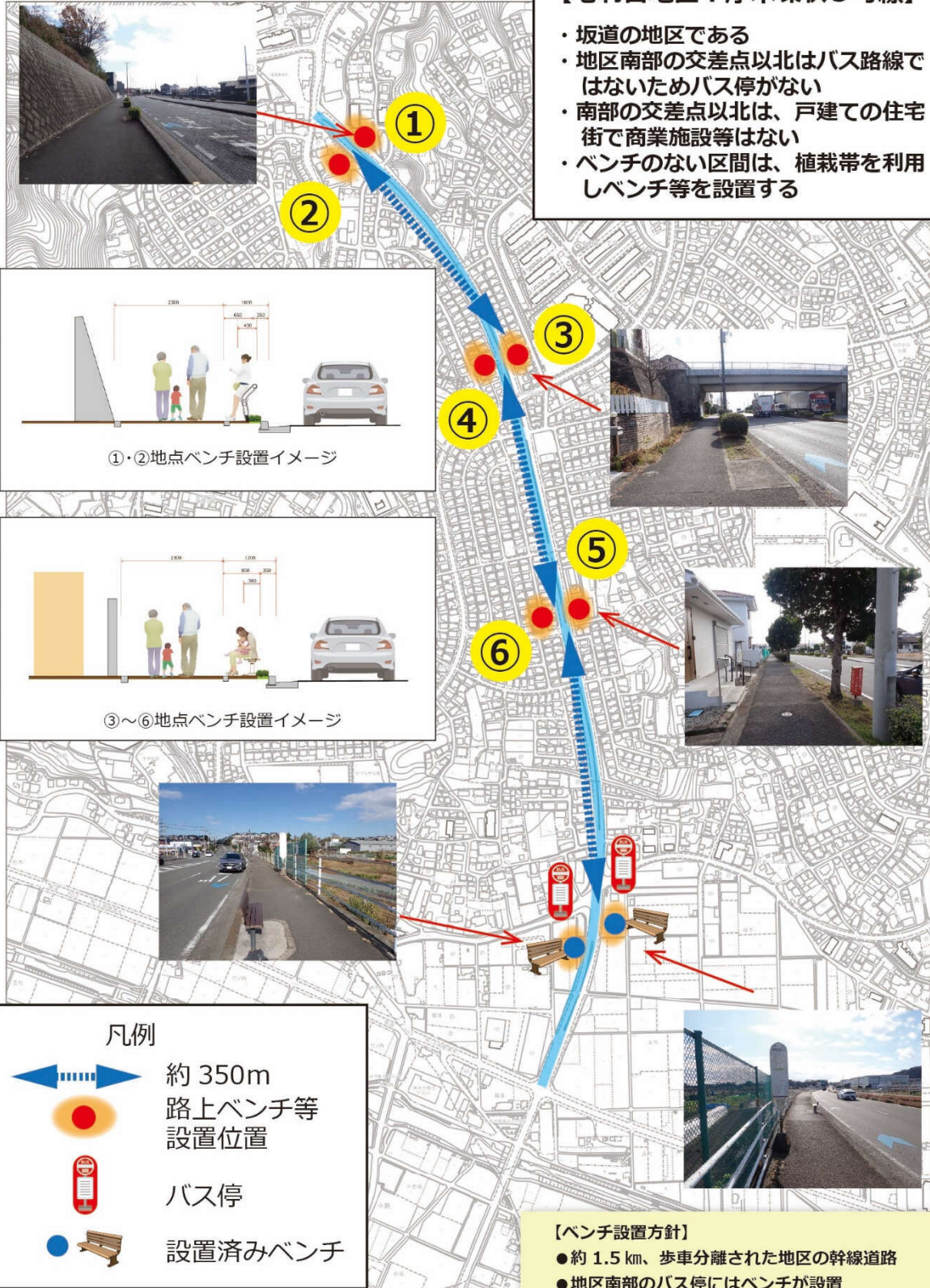
II 郊外の住宅団地・バス停周辺：森の里地区（小野森の里幹線）



II 郊外の住宅団地・バス停周辺：毛利台地区（厚木環状3号線）

【毛利台地区：厚木環状3号線】

- ・坂道の地区である
- ・地区南部の交差点以北はバス路線ではないためバス停がない
- ・南部の交差点以北は、戸建ての住宅街で商業施設等はない
- ・ベンチのない区間は、植栽帯を利用してベンチ等を設置する



第7章 設置に向けて



1. 設置手法の整理

1-1 まちづくりとの連携

「本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画」では、本厚木駅周辺での「まち歩きの誘発」や「賑わいの創出」のため方針として「歩きやすい空間づくり」が掲げられ、その施策として「歩行者空間の質向上」があります。その具体的項目として「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）」があります。

また、公共空間の整備や建築の改修、更新などにおいて「まち歩きのきっかけづくり」を方針として、「行ってみたいくなる・寄ってみたいくなる魅力づくり」を施策として掲げています。その具体的項目として「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）」があります。

これらのまちづくりと連携することにより、賑わいの核となる場所と街路等のベンチとのネットワークが図れるようになります。

本厚木駅周辺歩いて楽しいまちづくり推進計画

**本厚木駅周辺の賑わいのまちづくり、
公共施設の整備等との
周辺街路のベンチとのネットワーク化**

**まちの魅力・回遊性の創出
ベンチだけではないまちの魅力向上**



1-2 民間企業との連携

行政単独ではなく、狭い歩道等においては設置場所に対して店舗や事業所の用地の提供を仰ぐことも重要となります。

また、設置費だけでなく定期的な維持管理費を確保するためにも民間資金を利用することも考えられます。バス停においては、ベンチ付きシェルターの導入などバス運行との連携も視野に入れることが出来ます。

このように、民間活力を導入することにより、費用対効果の高いベンチ等の設置につながる可能性があります。

●ベンチ等設置場所の提供



民間用地のベンチ

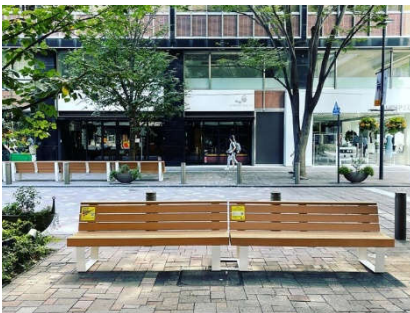
【行政のメリット】

- 狭い歩道等、設置困難場所の解消
- 広域的に市民への休憩場所の提供が可能

【民間側のメリット】

- 人の滞留の創出
- ベンチのある店舗等としての付加価値の創出

●ネーミングライツ



スポンサーとなる名前の入ったベンチ

【行政のメリット】

- 設置費用の軽減
- 定期的な維持管理費の確保

【民間側のメリット】

- 企業名の宣伝
- 企業の社会貢献
- 企業のまちづくりへの参画

●バス事業者との連携



ベンチ・広告と一体となったコンパクトなバス停シェルター

【行政のメリット】

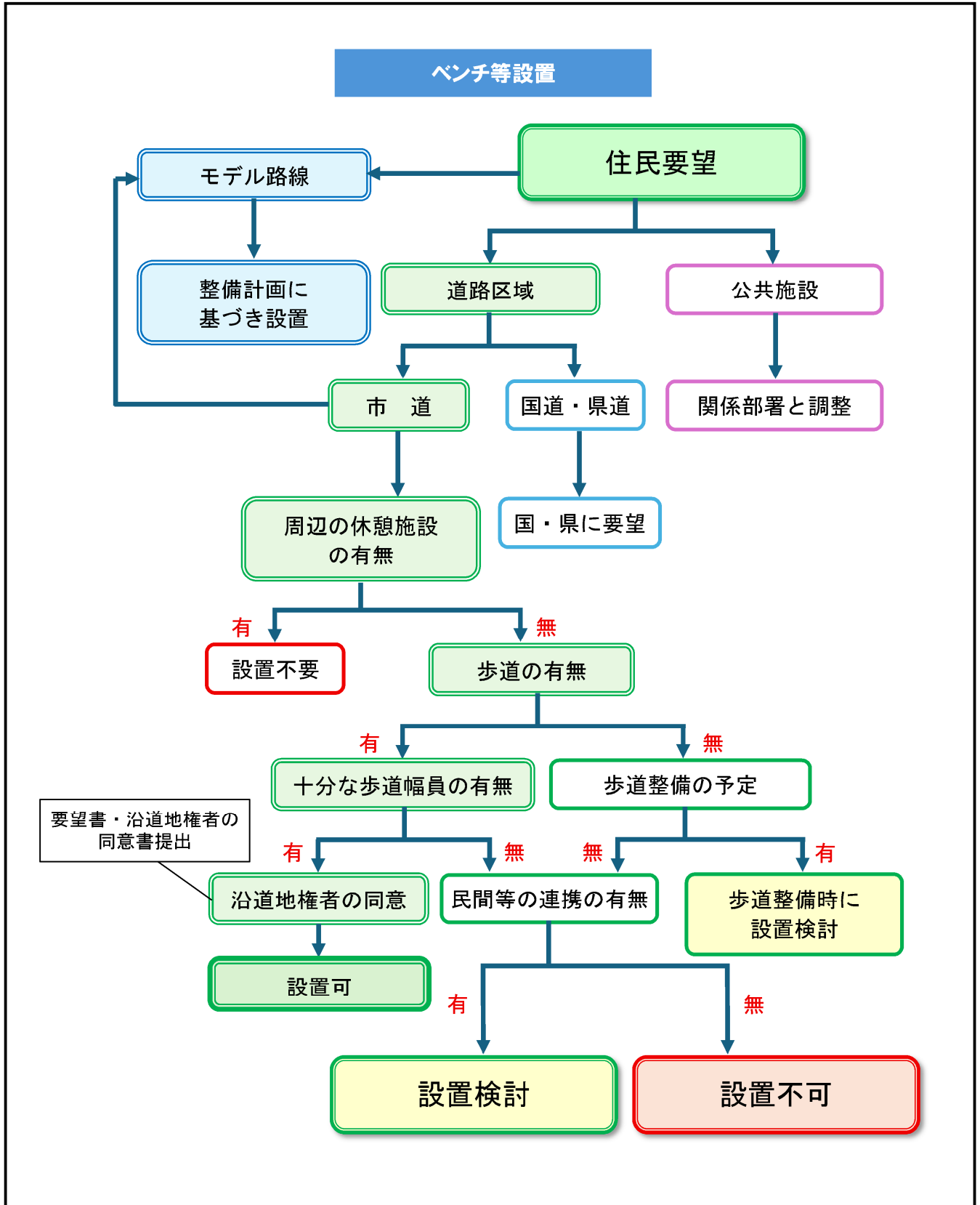
- 設置費用の軽減
- 定期的な維持管理費の確保

【民間側のメリット】

- 企業広告等による設置費用・維持管理費の補填
- バス利用者へのサービスの提供

2. 設置フローチャート

ベンチ等の設置に関しては、次のフローチャートに基づき設置の有無の検討を進めるもの
とします。



3. ベンチチェックリスト

ベンチ等の設置に関しては、チェックリストを用いて整理し、記録に残すものとします。

ベンチチェックリスト 受付番号

チェック項目	チェック	備考
設置要望・相談		
要望者		自治会 () その他団体 () 個人 ()
設置場所		厚木市 番地先
要望理由		
道路区域		市道・県道・国道・道路区域外・民地
整備モデル路線の該当		有・無 (地区、路線名)
周辺休憩施設の有無		有・無 (250～300m以内)
歩道の有無		有・無
歩道整備予定の有無		有・無
有効幅員		有・無 設置後の幅員W=2.0m (自歩道 幅員W=3.0m)
要望書の提出		有・無
沿道地権者等の同意		有・無
添付資料		
要望書		
位置図		
沿道地権者等同意書		沿線地権者・組合
その他関係資料		
設置判断		
ベンチ設置可否		可否理由:(幅員等)
ベンチの種類		背付きベンチ・背無しベンチ・スツール・サポートベンチ
ベンチの型番・メーカー		
設置の向き・位置		車道向き・歩道向き・バス停
関係機関との協議		
設置日時		〇〇〇〇年〇月〇日

4. 設置の留意点

ベンチ等の設置に関する留意点を整理します。

○設置場所の留意点

- 歩道内の設置場所は、原則車道側とする
- 設置場所周辺は、できる限り平坦な場所とする
- 原則として歩行空間としての有効幅員を 2.0m確保する
- 視覚障害者誘導ブロックから十分な離隔を取ること
- 交差点、横断歩道、自動車出入口など、視界を遮る場所には設置しない
- 車道に近い場所等安全対策として、フェンス等を設置するための余裕幅を車道とベンチとの間隔を 250mm 以上確保する
- 設置前に地下埋設物（ガス・水道・電気等）の有無を確認する
- 歩道幅員が狭い場所において、店舗、事業所等の民間用地が活用できる場合は、連携も視野に入れて検討を行う

○機能性の留意点

- ベンチ等の形態は、高齢者が立ち上がりやすい座面高とし、手すり兼用となる肘掛けを設けることが望ましい
- バス停においては、高齢者の利便性、安全性を考慮し、上屋付きベンチが望ましいため、バス事業者の主体的な設置を促すことも重要（連携を図る）

○安全性・維持管理面の留意点

- ベンチ利用者と歩行者又は自転車との接触が起きないように、危険性ある場所はベンチ両サイドにポラード（単柱）などを用いるなどの対策を講じる
- 経年劣化による座面等のささくれなど、利用者にけがをさせない材質を用いる
- 夏期に座面や手摺り等が熱くなりすぎない材質を用いる
- 経年で座面等が水分を吸収し、苔の生えて使えない状態にならず、雨の日でも滑りにくい材質を用いる
- 破損や劣化などの点検、清掃など日常的な維持管理項目を整理しておく
- 住民要望等で設置したベンチに関しては、日常点検を自治会等に委ねることも検討する

資料

【ベンチに関する基本基準】

●みんなのバリアフリー街づくり 整備ガイドブック

(神奈川県福祉子どもみらい局地域福祉課令和7年5月)

Ⅳ 整備基準の解説：3道路

整備基準		解説	望ましい水準	備考
歩道等を設ける場合は、次に定める構造とすること。			・高齢者、障害者等の利用が多く見込まれる道路では、必要に応じ、休憩ができるベンチを設置する。	図11
(1) 有効幅員	有効幅員は、200センチメートル以上とするよう努めること。			図1 図3 図5
(2) 横断勾配	歩道等（車両乗り入れ部を除く。）の横断勾配は、2パーセント以下とすること。	<ul style="list-style-type: none"> 「車両乗り入れ部」とは、車両が道路に隣接する民地等に乗り入れできるように、縁石等の一部に対して切り下げ又は切り開き等処置を行い、車両が民地等に乗り入れ可能となる構造をもった箇所をいう。 透水性舗装を行った場合は、1%以下とする。 		図1 図2 図5 図6
(3) すりつけ勾配	歩道等のすりつけ勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。	<ul style="list-style-type: none"> 「すりつけ勾配」とは、横断歩道箇所等に接続する歩道等の部分及び車両乗り入れ部において、歩行者等及び車両の安全かつ円滑な通行を確保するため、段差をすりつけた部分の勾配をいう。 切下げによって生じる勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させること。 		図1 図5 図6
(4) 歩道等と車道の接する部分の構造	歩道等が交差点又は横断歩道において車道と接する部分は、次に定める構造とすること。 ア 車道との境界部分の段差は、2センチメートルを標準とし、かつ、車椅子使用者の通行に支障がない構造とすること。 イ すりつけ区間と車道と接する部分の間に、長さ150センチメートル以上の水平区間を設けるよう努めること。	<ul style="list-style-type: none"> 歩道等が交差点と接する部分には、必要に応じて車の巻き込みを防止する構造物を設置することが望ましい。ただし、視覚障害者の通行の妨げとならないよう配慮が必要である。 		図1 図5
(5) 中央分離帯	横断歩道が中央分離帯を横切る部分は、車道と同一の高さですりつけること。	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者等の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合、その段差は2センチメートルを標準とすること。 		図7
(6) 舗装	歩道等の舗装は、次に定める構造とする。 ア 雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすること。ただし、道路の構造、気象状況その他特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 イ 平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。	<ul style="list-style-type: none"> 舗装は、原則として、透水性舗装とすること。 インターロッキングブロック等を使用する場合は、目地幅ができるだけ小さい材料を用いること。なお、インターロッキングブロック舗装等の模様によっては、視覚的な刺激に繋がったり、錯覚を起こしたりする可能性があることに留意すること。 		図1 図5 図6
(7) 溝蓋の構造	排水溝を設ける場合は、つえ等が落ち込まない構造の溝蓋を設けること。	<ul style="list-style-type: none"> 排水溝は、歩行者動線には原則設置しないが、やむを得ず設置する場合の構造である。 		図8

図1 交差点部の整備例（セミフラット式・透水性舗装の場合）

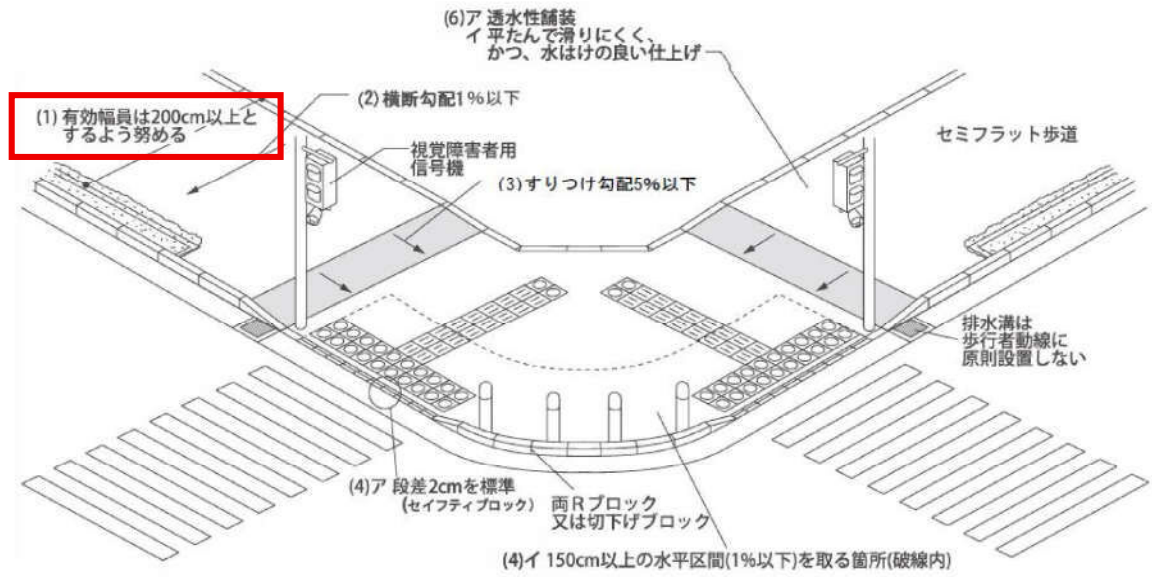


図3 歩道の幅員の考え方

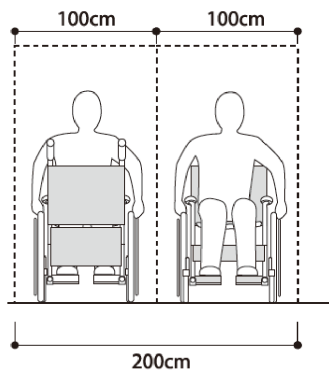
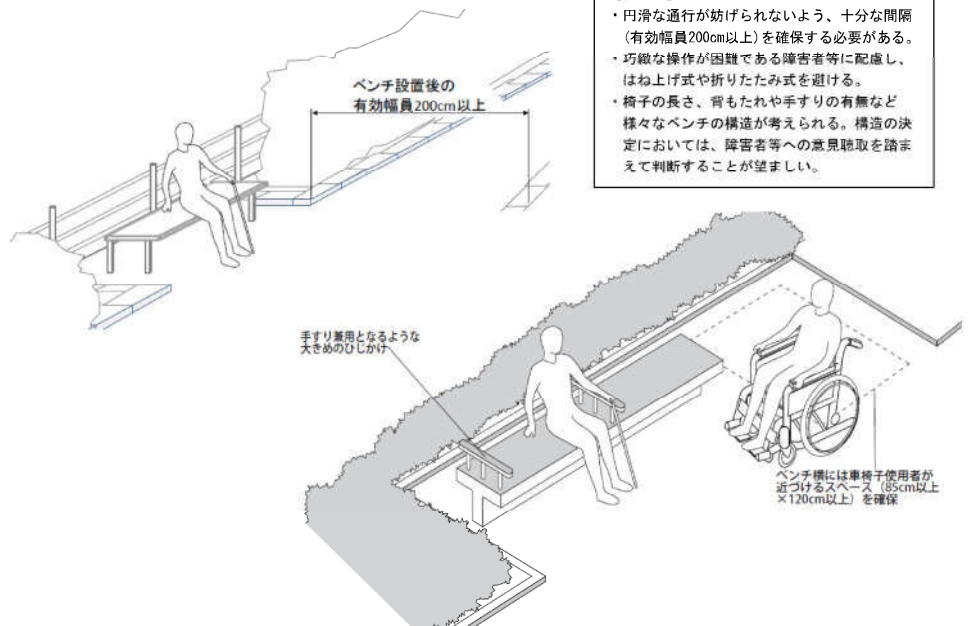


図11 休憩ができるベンチの設置例



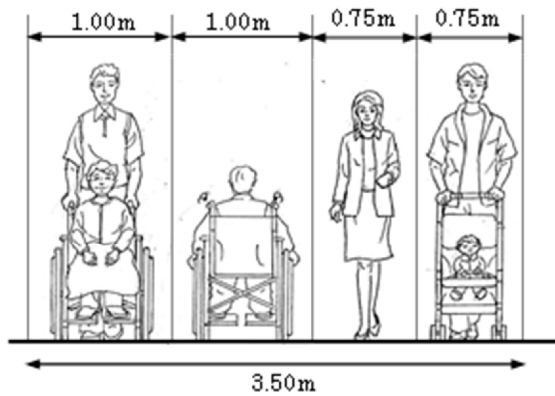
●道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省 令和6年1月）

1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

ガイドライン		
◎：道路移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容		
歩道等の設置	◎特定道路等を整備する場合は、原則、歩道を設ける。（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）	
幅員	◎歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする。 ◎自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は4m以上、その他の道路は3m以上とする。	参考 2-1-1
	◎自転車歩行者専用道路の有効幅員は4m以上とする。 ◎歩行者専用道路の有効幅員は2m以上とする。 ◎歩道等又は自転車歩行者専用道路等の有効幅員は、高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定める。 ○積雪寒冷地の生活関連経路を構成する道路に設ける自転車歩行者道の冬期の有効幅員は、自転車に必要な幅員を除くことができる。 ○規定値以上の歩道の有効幅員が確保されている道路においても、放置自転車等により安全かつ円滑な通行に支障が生じるが、それ以上に、経過措置を適用する道路においては、放置自転車等があることにより歩行空間が狭められるため、高齢者、障害者等が車道を通行せざるを得ないなどの危険な状況が生じやすい。このような場合は、道路管理者と地方公共団体が連携し、また警察との協力等を図りつつ、路上障害物の排除に努める。 ◇車椅子同士のすれ違いができるよう、民地の活用を含め、2m以上の有効幅員を部分的に確保することが望ましい。 ◇有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置することが望ましい。 ◇自転車歩行者道とする場合は、自転車の車道通行のルールを周知・徹底するとともに、自転車の通行する部分と歩行者の通行する部分を標示や標識、舗装の色彩、材質等により明確に区分することが望ましい。	参考 2-1-7
経過措置	◎一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況やその他の特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。 ◎移動等円滑化された立体横断施設設置後の既設歩道の有効幅員は、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間の経過措置として1mまで縮小することができる。 ○経過措置を適用する場合は、縮小幅が最小となるよう留意する。	

参考 2-1-1 幅員の考え方

■幅員 3.5m の歩道の場合



■幅員 2m の歩道の場合

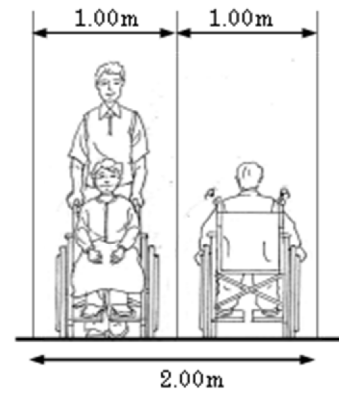
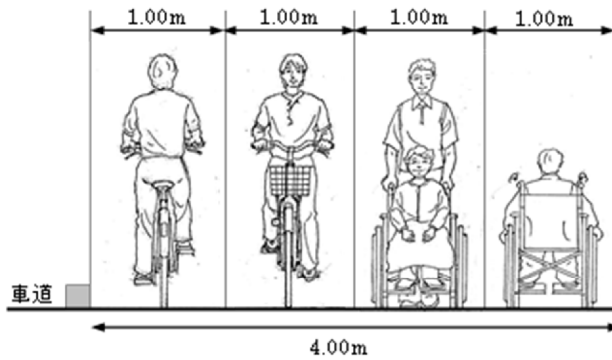


図 2-1-1 歩道の幅員の考え方

■幅員 4m の自転車歩行者道の場合



■幅員 3m の自転車歩行者道の場合

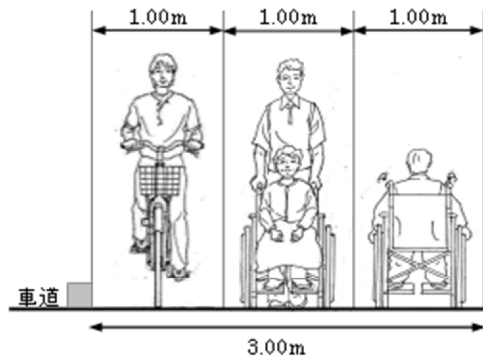


図 2-1-2 自転車歩行者道の幅員の考え方

●神奈川県道路占用許可基準（神奈川県 令和6年1月）

法第1号物件 一簡易設置物一 ベンチ、スツール

（方針）

バス事業者、タクシー事業者の団体、地方公共団体、自治会、商店会又はこれらに準ずるものであって、十分な維持管理能力を有すると認められる者が、次のいずれかに該当するものを設置する場合に限り認めることができる。

- （1）バス停留所及びタクシー乗場その他の公共交通機関の待合施設に設置されるもの
- （2）道の駅建設事業により設置されるもの
- （3）道路広場、道路余地に設置するもの

（位置）

- 1 総則第6条、第8条、第9条及び第10条に適合すること。
- 2 原則として法敷又は道路余地に設けるものとする。ただし、有効幅員が2.0メートル以上の歩道、有効幅員が3.0メートル以上の自転車歩行者道及び自転車専用道路に限り設置することができる。
- 3 道の駅又は自動車駐車場に設置する場合は、自動車の駐車のために供されている以外の部分に設置すること。
- 4 歩車道等境界線から0.25メートル以内には設置してはならない。

（構造）

- 1 原則として固定式とするなど容易に移動することができないものとし、十分な安全性及び耐久性を具備し、腐朽、退色しないものとする。また、その構造及び色彩は周囲の環境と調和するものとする。
- 2 総則第11条に該当する場合を除き、広告の添加、塗布は認めない。
- 3 占用者名又は管理者名を表示するものとし、その大きさは占用者名等を判別できる程度で極力小さいものとする。
- 4 寄贈者名を表示する場合は、極力小さいものとする。

（その他）

- 1 ベンチとは2人以上が座れる椅子で背もたれの有るもの又は無いものをいう。スツールとは1人用の背もたれのない椅子をいう。
- 2 ベンチに付随して設置する上屋については「法第1号物件 一建物類一 バス停留所、タクシー乗場その他の公共交通機関の待合室の上屋、ベンチ上屋」に該当するものとする。
- 3 維持管理については、管理規程等を徴し、その管理に万全を期するものとする。

（参考通知）

- 1 「「ベンチ及び上屋の道路占用の取扱いについて」の一部改正について」（平成25年3月6日付け国道利第14号）

〔一部改正：平成26年〕

法第1号物件 一建物類一 バス停留所、タクシー乗場その他の公共交通機関の待合室の上屋、
ベンチ上屋

(方針)

公益上やむを得ない場合に限り認めることができる。

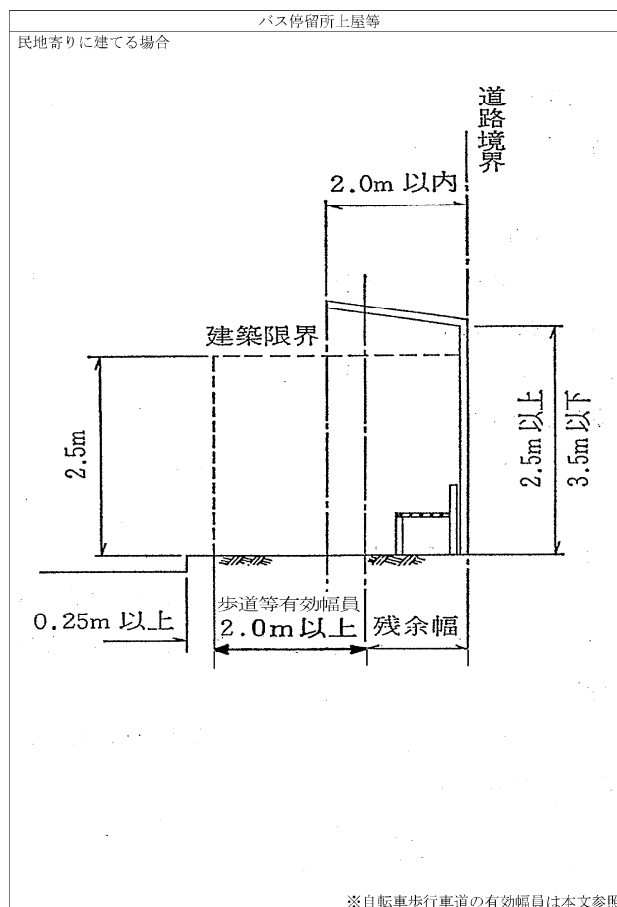
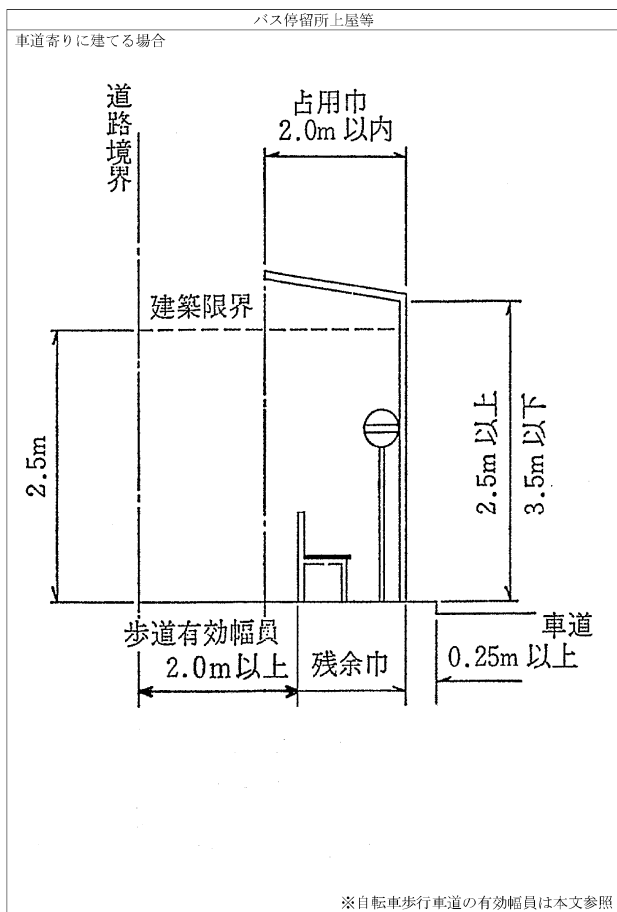
- 1 バス事業者、タクシー事業者の団体、地方公共団体、自治会、商店会又はこれらに準ずるものであって、十分な維持管理能力を有すると認められる者が、次に該当するものを設置する場合
 - (1) バス停留所又はタクシー乗場その他の公共交通機関の待合室（以下、「バス停留所等」という。）に設置するもの
 - (2) 「第1号物件一簡易設置物一ベンチ」に付随して設置するもの
- 2 バス停留所上屋に付随して設けるバス利用者向けのロケーションシステムは、バス停留所上屋と一体のものとして許可することとする。

(位置)

- 1 総則第6条、第8条、第9条及び第10条に適合すること。
- 2 歩道の有効幅員が2.0メートル、自転車歩行者道の有効幅員が3.0メートル以上確保できる場合に設置することができる。ただし、隣接する民地を一部使用することにより、歩道の有効幅員が2.0メートル、自転車歩行者道の有効幅員が3.0メートル以上確保できる場合はこの限りではない。
- 3 道の駅又は自動車駐車場に上屋を設置する場合は、自動車の駐車のために供されている以外の部分に設置することができる。
- 4 設置するバス停留所等の上屋が壁面を有する場合、交差点の附近、沿道からの出入りがある場所等、運転者の視界を妨げることのない場所であること。
- 5 近傍に視覚障害者誘導用ブロック（当該上屋へ誘導するために設置されたものを除く。）が設置されている場合には、視覚障害者の上屋への衝突等を防止する観点から、当該ブロックとの間に十分な間隔を確保できる場所であること。
- 6 上屋を車道寄りに建てる場合は、歩車道等境界線から0.25メートル以内(車道の建築限界内)に設置してはならない。また、上屋を民地寄りに建てる場合は、(位置)第2項の有効幅員は歩車道等境界線から0.25メートル分(車道の建築限界)を除いても確保できること。

(構造)

- 1 歩行者等の交通の支障とならない規模及び構造であること。
- 2 上屋の幅は、原則として2.0メートル以下とすること。
ただし、5.0メートル以上の幅員を有する歩道及び駅前広場等の島式乗降場についてはこの限りでない。
- 3 上屋の高さは、原則として路面から2.5メートル以上とすること。
- 4 主要構造部は、鋼材類、屋根は不燃材料を用いることとし、相当強度の風雨、地震等に耐える堅固なもので、倒壊、落下、はく離、老朽のおそれがないよう又ははく離、老朽、汚損等により美観を損なうことがないようにするものとする。
- 5 上屋の構造及び色彩は周囲の環境と調和するものであり、信号機、道路標識等の効用を妨げないものとする。
- 6 設置するバス停留所等の上屋が壁面を有する場合には、道路管理上支障のないものに限ることとし、かつ、次の各号に掲げるところによること。



歩行者空間ベンチ等休憩施設 設置ガイドライン

令和8年3月

厚木市 都市インフラ整備部 交通混雑対策課

〒243-8511 厚木市中町 3-17-17

電話：046-225-2310

ファクシミリ：046-223-7026