

にした為に、駅は耕地の区割りに対し、北東から南東方向に約40度の角度で建設されたと思われる。(図-1)

3. 本厚木駅前土地区画整理事業

本厚木駅前土地区画整理事業は、駅前の市街化を目的として昭和26年頃より構想され、28年に厚木町によって都市計画決定された。その際に小田急線が上述のように耕地整理の区割りに対し、斜めに建設された事と、既に市街地が川沿いに形成していた為に、昭和27年に駅前と東京・沼津線を結ぶ本厚木・睦合線が、北西から南西方向に約40度の角度に都市計画決定されている。(図-4)

その後昭和30年に、厚木町、南毛利村、睦合村、小鮎村、玉川村の1町4ヶ村が合併して厚木市となり、31年に厚木市が事業認可を受け、35年に換地処分された。(表-1)

道路は、東西方向に63間(115m)間隔に整備された。南北方向に30間(55m)間隔に流れていた水路は埋め立てられ、28間(50m)間隔の道路に整備された。(図-3)

宅地は、図-2の区割りの4分の1となる28間×63間(50m×115m)の街区に整備された。(図-3) ただし本厚木・睦合線の沿道では、奥行き22間(40m)までの宅地については本厚木・睦合線に並行に整備された。(図-4)

また本厚木駅前土地区画整理事業により、本厚木駅北口広場は980m²から2810m²に拡大した。

昭和38年に北口広場5010m²、南口広場3460m²が都市計画決定された。(表-2) 適切な一日乗降人員数は、駅前広場計画委員会(昭和28年)の広場面積策定式より約6.6~10.6万人となる。(表-2) しかし、昭和56年度に10.9万人を超え、平成4年度には16万人を超えている。(図-5) この為に厚木市は、昭和58年に駅より約120m離れた所に厚木バスセンター(7700m²)を都市計画決定し、59年に完成させた。

4. おわりに

以上の検討により、第1に耕地整理による基本区画が、本厚木駅前土地区画整理事業によって4分の1に細分化され、現在の街区割りのベースとなっている事が明らかとなった。

第2に小田急線が耕地の区割りに対して斜めに建設された事、及び本厚木・睦合線も耕地整理の区割りに対して斜めに整備された事、その結果駅周辺の中心市街地は、交通動線処理上や景観計画上に問題を残したという事が明らかとなった。

第3に厚木バスセンターと本厚木駅前広場が離れている背景に、本厚木駅前土地区画整理事業で駅前広場を十分に確保できなかったという事が明らかとなった。

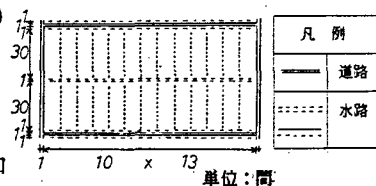


図-2 耕地整理基本区画図
※「昭和31年度厚木市都市計画図」より推定

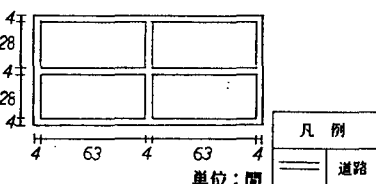


図-3 本厚木駅前土地区画整理事業街区モデル図
※「昭和31年度厚木市都市計画図」より推定

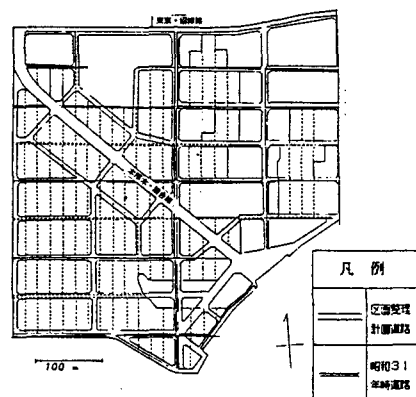


図-4 本厚木駅前土地区画整理事業計画図
※「昭和31年度厚木市都市計画図」より作成

表-2 本厚木駅前広場と適正一日乗降人員数

年	北口広場 (m ²)	南口広場 (m ²)	広場総面積 (m ²)	適正一日乗降人員数 (万人)
28	980	930	1910	1.5~2.4
38	5010	3460	8470	6.6~10.6

※昭和28年の南口広場面積は昭和28年の厚木市都市計画図より算出
※昭和38年の駅前広場面積は、昭和38年に都市計画決定された数値
※適正一日乗降人員数は駅前広場計画委員会の広場面積策定式より算出

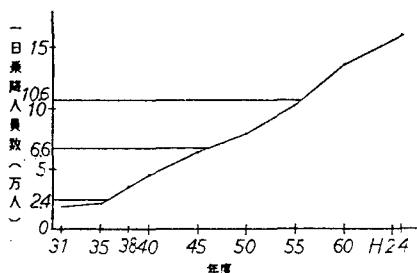


図-5 本厚木駅1日乗降人員数の推移