

(Ⅳ-31) 首都圏の副次核都市・厚木市における中心市街地の形成に
耕地整理事業及び都市計画事業が及ぼした影響に関する考察

東海大学大学院 学生会員 ○ 柏木 昭人
東海大学 正会員 秋本 福雄

1. はじめに

都市の発展において、初期の都市基盤整備がその後の発展を規定している。都市づくりにおいて、初期にどのような都市基盤整備を行うかは重要な課題である。

厚木市は、昭和30年に人口約3万人で市制を施行し、昭和30年代の工場進出や、昭和40年代の東名高速道路厚木インターチェンジの建設、都心のベッドタウン化などにより、人口も現在約20万6千人と市制施行時の6倍以上に成長し、第4次首都圏基本計画では厚木地域が首都圏の副次核都市に指定された。

中心市街地は、明治37・38年に愛甲郡厚木町南毛利村連合による耕地整理組合により耕地整理事業が施行され、昭和2年に小田急線相模厚木駅（現本厚木駅）が建設された。昭和31年からは本厚木駅前土地区画整理事業が施行され、その後も本厚木駅南部土地区画整理事業などが行われている。（表-1）

今回の研究ではこれらの整備の経緯を解析し、今日の中心市街地にどのような影響を及ぼしているのかを解明する。

研究に当たり、昭和30年当時、神奈川県土木部計画課地域係長として本厚木駅前土地区画整理事業に携わっていた吉川久蔵氏と、昭和30年当時、厚木市都市計画係長として本厚木駅前土地区画整理事業に携わっていた大久保秀雄氏に、ヒアリングによる調査を行った。

2. 愛甲郡厚木町南毛利村連合耕地整理事業

耕地整理が施行される以前の厚木町内は、街路や小川が入り乱れ、耕地の区割りもバラバラであった。この為、明治36年に農商務省が農会へ示した「農事の改良増殖に関する論達」によって、愛甲郡では厚木町と南毛利村の連合により耕地整理組合を組織し、愛甲郡厚木町南毛利村連合耕地整理施行地区として明治37に着工、38年に工事完了した。（図-1）

この耕地整理によって、図-2のように道路が南北方向に63間、東西方向に130間の間隔で整備された。水路は南北に30間の間隔で整備された。その中で耕地は1反を30間×10間に整備されたと推定される。（図-2）

昭和2年に小田急線相模厚木駅（現本厚木駅）が建設された。その際に、鉄道橋を相模川に対して直角に架橋しようとした事と、同時に鉄道のルートが山間部を避けるよう

表-1 厚木市中心市街地形成史

年	人口(万)	主要事項
M37	2.88	愛甲郡厚木町南毛利村連合耕地整理事業開始
38	2.89	完成
41	2.97	相模橋架設
S 2	3.03	小田急線本厚木駅建設（小田急線開通）
13	3.26	愛甲郡厚木町(13,5ha)に都市計画法が適用
18	3.67	愛甲郡厚木町を含む1町8ヶ村(53,61km ²) が都市計画区域に指定
27	4.40	本厚木、鞍合線が都市計画決定される
28	4.44	用途地域(169,34ha)が都市計画決定
29	4.46	本厚木駅前土地区画整理事業区域(27,7ha) 及び都市計画道路13路線が都市計画決定
30	4.45	市制施行(1町4ヶ村)、相川村、萩野村を合併 相模大橋開通、東京沼津線開通
31	4.47	萩野村を合併、本厚木駅前土地区画整理事業区域の 変更及び着工(21,8ha) 用途地域が変更(179,38ha)
34	4.60	本厚木駅前土地区画整理事業区域の変更 (22,05ha)
35	4.62	本厚木駅前土地区画整理事業地区が供地区分される
39	5.74	本厚木駅南部土地区画整理事業区域 (29,09ha)が都市計画決定
43	7.33	東名高速道路(東京・厚木間)開通
51	11.34	本厚木駅南口広域完成
52	11.90	本厚木駅北口広域整理事業着工及び完成

※ 昭和31年までの人口は現在の行政区画で算出

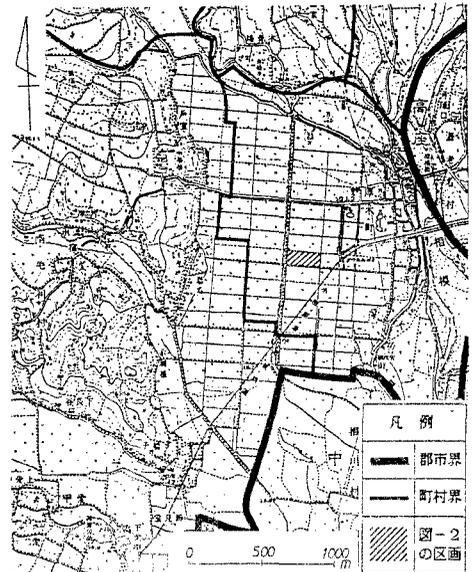


図-1 愛甲郡厚木町南毛利村連合耕地整理施行図
※昭和33年大日本国土地測量院発行「25000地形図 厚木」より作成

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・陸合線が、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、陸合村、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・陸合線の沿道では、奥行き22間(40m)までの宅地については本厚木・陸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・陸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。

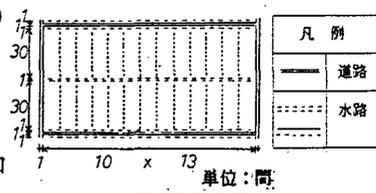


図-2 耕地整理基本区画図
※「昭和31年度厚木市都市計画図」より推定

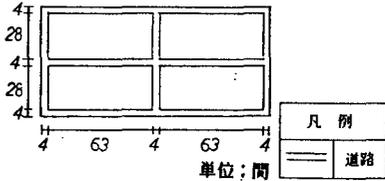


図-3 本厚木駅前土地区画整理事業街区モデル図
※「昭和31年度厚木市都市計画図」より推定

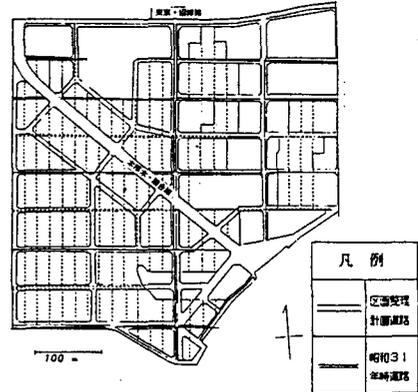


図-4 本厚木駅前土地区画整理事業計画図
※「昭和31年度厚木市都市計画図」より作成

表-2 本厚木駅前広場と通正一日乗降人員数

年	北口広場 (m ²)	南口広場 (m ²)	広場総面積 (m ²)	通正一日乗降人員数 (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

※通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

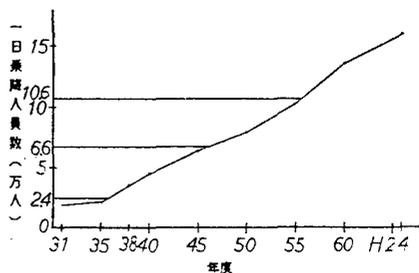


図-5 本厚木駅1日乗降人員数の推移