

# 中町第2 - 2地区周辺整備事業

## 整備方針

平成26年12月

中心市街地整備課

## 中町第2 - 2地区周辺整備事業 整備方針

### 1. 位置及び現況

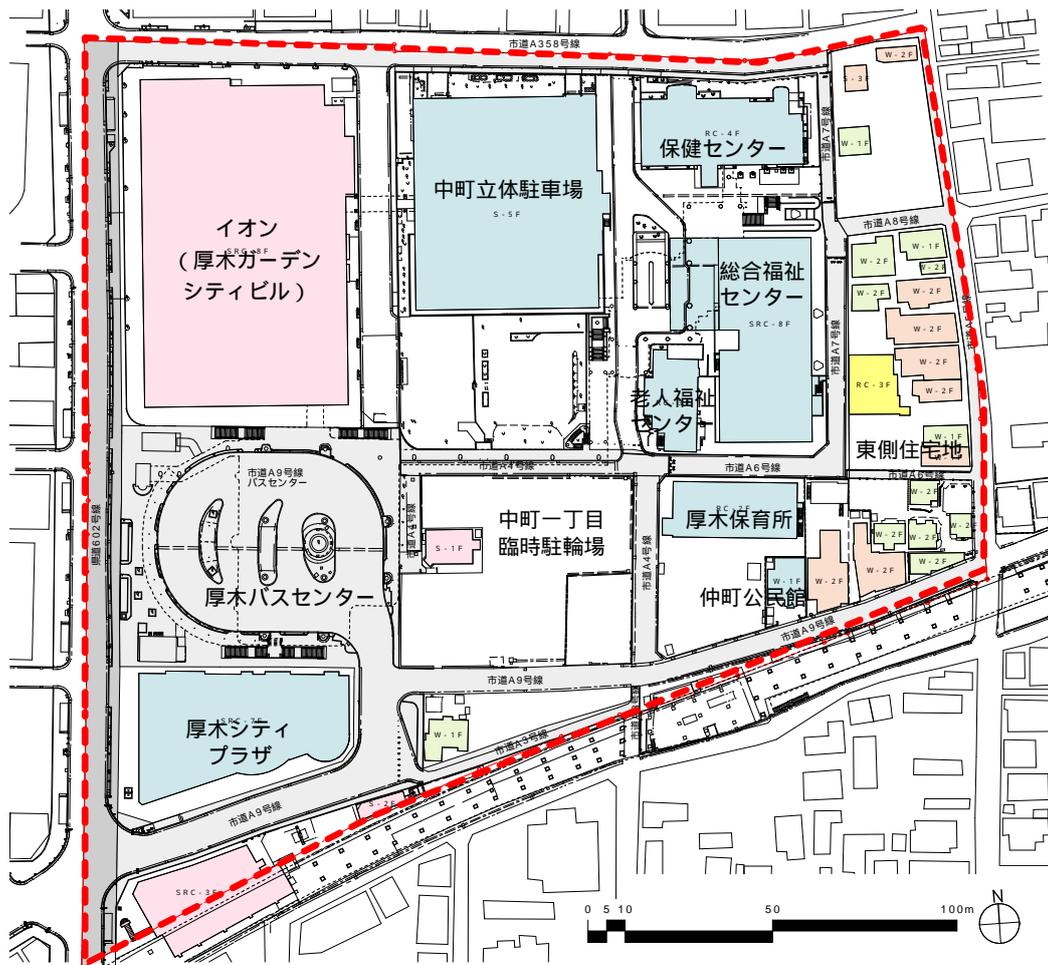
当該事業予定地は、本厚木駅の東口方面に位置し、41系統の市内ほとんどの路線を抱えているバスセンターをはじめ、駐車台数 548 台の中町立体駐車場や再開発事業用地として取得した敷地にある駐輪場(自転車 1,910 台、バイク 806 台)など、中心市街地を支える交通機能があり、鉄道と各交通手段とを結ぶ交通の結節点となっている。

建築物としては、中央図書館や子ども科学館を有する厚木シティプラザ、総合福祉センター、保健センター、老人福祉センター寿荘及び厚木保育所といった多くの公共施設が設置されている。

この他、商業施設としては、昭和 56 年に再開発事業で整備された厚木ガーデンシティビルにイオンが出店している。

また、地区の東側には、旧来の木造住宅が存置している状況である。

全体で、小田急線沿いの建物も含め、次の図に示すエリアの面積が 4.5 ヘクタールの区域である。



【中町第2 - 2地区周辺(約4.5ha) 既存施設の概要】

平成26年4月現在

施設名	面積・階数	建設年月	経過年数
厚木ガーデンシティビル(イオン)	36,952 m <sup>2</sup> (延床面積) B 1 ~ 8 F	S 5 6 年 1 2 月	3 2 年
中町立体駐車場	14,670 m <sup>2</sup> (延床面積) 5 F	S 5 6 年 9 月	3 2 年
保健センター	3,112 m <sup>2</sup> (延床面積) B 1 ~ 4 F	S 5 7 年 1 1 月	3 1 年
総合福祉センター	11,466 m <sup>2</sup> (延床面積) B 1 ~ 7 F	H 2 年 9 月	2 3 年
老人福祉センター寿荘	873 m <sup>2</sup> (延床面積) 3 F	S 5 3 年 2 月	3 6 年
厚木バスセンター	7,700 m <sup>2</sup> (人工地盤 2,500 m <sup>2</sup> 含む)	S 5 9 年 1 0 月	2 9 年
厚木シティプラザ (中央図書館・子ども科学館・民間施設)	11,529 m <sup>2</sup> (延床面積) B 1 ~ 7 F	S 5 9 年 1 0 月	2 9 年
中町一丁目臨時駐輪場(保管場所含む)	2,941 m <sup>2</sup> (敷地面積) 平置き	H 1 4 年 7 月	1 1 年
厚木保育所	941 m <sup>2</sup> (延床面積) 2 F	S 5 3 年 2 月	3 6 年
東側住宅地			

S56.5.31 までの建築確認に適用 旧耐震基準

< 中町第2 - 2 地区周辺の都市計画 >

用途地域 : 商業地域(防火)

指定建ぺい率 : 80%

指定容積率 : 400%

(ただし、再開発完了エリアは、高度利用地区の指定により500%)



現況写真(シティプラザから北東方向)

## 2. 経緯

### 区域の経緯

中町第2 - 2地区周辺の事業予定地 4.5 ヘクタールは、昭和 48 年にこの地区を4つのブロックに分け、順次再開発を進める基本計画が策定され、スタートした区域である。

これまでの経緯については、昭和 56 年に、面積 1.4 ヘクタールの中町第一地区(厚木ガーデンシティビル)、昭和 59 年に面積 1.0 ヘクタールの中町第2 - 1地区(厚木シティプラザ)やバスセンターなど市街地再開発事業により都市基盤の整備が行われている。

それ以降については、昭和 60 年に中町第2 - 2地区(現駐輪場)において、権利者による再開発促進組合が発足され、市街地再開発事業の検討が行われたが、民間企業(三菱地所等)による宅地の買収が進み、再開発に向けた活動が平成2年に停止となった。

この平成2年9月に総合福祉センターが完成している。

平成9年には、この民間企業(三菱地所等)が中心となった研究会が発足し、再び再開発等による開発に向けた検討が行われた。

しかし、平成 14 年には、この中心的な企業が撤退したことから、市がその民有地を再開発事業用地として取得し、事業化までの暫定利用として、自転車等駐車場を開設し、これまで運用が続いている。

平成 20 年度の業務委託により、中町第2 - 2地区周辺 4.5 ヘクタールの構想となるグランドデザインを策定し、バスセンターをはじめとする交通機能の整備や新たな集客の核となる複合施設を段階的に整備することとなった。

その後、交通機能についての整備の検討や企業ヒアリングを行いながら官民協働による整備の方法など検討を行ってきたが、同時期に区域に隣接する商業ビル「厚木パルコ」が平成 20 年2月に閉鎖となったことから、商業者や開発事業者からは、本厚木駅周辺への商業進出を懸念する材料となってしまった。

市では、こういった中心市街地の閉塞感を打開するため、中心市街地の全体構想を作成するとともに、中心市街地の公共施設の最適化を図るため、公共施設再配置計画を策定し、この大型商業施設を平成 24 年 11 月に取得し、中町第2 - 2地区周辺整備事業の整備方針である文化・芸術、生涯学習機能を前倒しし、公共施設の統廃合と集約を行うことにより、官民複合施設「アミューあつぎ」をオープンさせた。

また、本厚木駅周辺の交通計画については、平成 25 年度に交通体系等の在り方について、公共交通をはじめ企業バス、観光バスなどの総合的な検討が行われている。

### 中心市街地の主な計画

- 平成 12 年 3 月策定 厚木市中心市街地活性化基本計画(旧法)

市街地 100ha の整備改善と商業との活性化を目指す基本計画

- 平成 16 年 5 月指定 都市再生緊急整備地域

地域整備方針を定め、安心・安全でにぎわいのある複合市街地の形成を目指すとともに、都市計画の規制緩和や金融支援、税の特例措置などにより民間開発を誘導

- 平成 21 年 8 月策定 中町第 2 - 2 地区周辺整備グランドデザイン  
中町一丁目 4.5ha の新たな集客機能の導入やバスセンターをはじめとした交通環境の充実、利便性の高い居住機能の導入を目指す構想
- 平成 24 年 8 月策定 中心市街地の全体構想  
市民を交えたまちづくり会議の提言書を基に、まちづくりのテーマ「歩いて楽しいまち」を掲げ作成した、中心市街地のまちづくりを進める指針
- 平成 24 年 11 月策定 (仮称) あつぎ元気館整備基本計画  
閉鎖となった再開発ビルの再生に向けた計画
- 平成 25 年 4 月策定 中心市街地の公共施設再配置計画  
中心市街地の 18 の公共施設の統廃合や集約化など最適化に向けた再配置計画

### 3. 社会的背景

#### 駅周辺のポテンシャル

小田急線本厚木駅の乗降客数 14 万人/日 (H24 年度) は、乗り換えのない鉄道駅の中で、全国的にも非常に多い乗降客数である。

また、昼夜間人口比率についても 114.9% と県内一高く、昼間では、夜間と比べ 3 万人を超える増加となる。こういった通勤通学の人々が立ち寄れる空間整備を図ることが、厚木市のポテンシャルを一層高める。

#### 交通結節点の利便施設

交通機能が集結する事業予定地には、乗降客数 18,490 人/日のバスセンターや、通勤通学の足となっている 2,700 台以上の駐輪場、更に市内最大の 548 台を収容できる立体駐車場が完備されている。

こうした鉄道と多くの交通手段が接続する交通結節点の周辺には、利便性の高い施設が求められる。

#### これからの市民ニーズ

歩いて暮らせる中心市街地の暮らしやすさを求め、街なか居住が進行して行くものと考えられる。やがて人口減少社会が訪れても、利便性の高い中心市街地の人口は、すぐには衰えないものと見込んでいる。

また、超高齢化社会を迎え、バスを利用して中心市街地に訪れる高齢者の数も増加するものと考えられる。

このことから、公共的な施設においても中心市街地の日常の利便性やくつろげる空間などの強化・充実を図ることが求められる。

中心市街地の活性化の目標(国の方針抜粋)

人口減少・少子高齢社会の到来に対応した、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすい多様な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせる生活空間を実現すること。地域住民、事業者等の社会的、経済的、文化的活動が活発に行われることにより、より活力のある地域経済社会を確立すること。

民間市場

民間が捉えている本厚木駅周辺の市場規模について、商業、その他(医療・塾・レジャー・スポーツ・スパ・娯楽)は、そう大きくはない状況である。近隣自治体の新たな開発による「大型ショッピングモール」のオープンなど、商業、その他の将来市場を確定できない要素もあり、進出を検討している企業からは状況を見てもないと分からないといった意見が寄せられている。

このことから、民間を引き寄せる魅力を発信させる「もの」が、自ら市場をつくるためにも必要である。

4. 状況及び課題

整備条件となる規制

事業予定地の4.5ヘクタールの中には、次のような制約がある。

● サンパーク(人工地盤)

バスセンター及びその上空にあるサンパークについては、位置・面積など都市計画決定された都市施設であり、この施設の区域内においては建築規制が課され、位置・面積を変更する際には、都市計画変更等の手続きが必要となる。

さらに、道路法上の道路区域としての制限も課される。

都市計画決定 昭和58年12月22日

広場名称 厚木バスセンター

計画面積 交通広場 7,700 m<sup>2</sup> ・1階 バスセンター部分 5,200 m<sup>2</sup>

・2階 人工地盤広場 2,500 m<sup>2</sup>

● 避難空地

中町立体駐車場及びその南側の空地並びに保健センター、総合福祉センター、老人福祉センターのあるこの区域は、総合福祉センターの建設に際し、昭和63年5月に一団地認定区域<sup>1</sup>となった。このことにより一敷地内に複数の建築物を建てるのが可能となったが、総合福祉センター用の避難場所を用意する必要があるため、立体駐車場の南側を避難空地として確保して

<sup>1</sup>一団地認定とは、一つの敷地に対し一つの建築物を建てる原則の例外として認められた特別制度。複数の敷地をまとめた区域として整備することで、設計の自由度を高め適切な土地の有効利用を図ることを目的としている。認定を受けるのは、安全上、防災上、衛生上等支障がないと認められる建築物で、区画面積や構造、接道等の認定基準が定められている。

いる。

## 交通機能

### ● バスセンター

バスセンターの現状は、乗車7バース<sup>2</sup>で、降車1バースの計8バースで運行されている。残りスペースは、走行車線を含め、待機バース(時間調整スペース)として、運転手の力量で多くの台数を処理しているが、朝の混雑時には、乗車待ちの列がバスセンター内からはみ出し、東口交差点まで伸びている状況である。

連節バスも導入され、朝の大量輸送に貢献しているが、駅南口広場が手狭なことから、本来、南方面に向かうアクト行の連節バスがここから発車している時間帯がある。

バスセンター中央部には、バス乗り場が整備されているが、危険防止のため、最も西側の中央乗場(毛利台・上古沢行)だけの運用となっている。

外周にあるバスバースは、構造上、バスが停車する際、歩道上の乗車位置から離れてしまい、整然としない状況となっている。

特に北側の乗り場は、乗車待ちの列と一般の歩行者動線(自転車の通行もあり)と重複していることから、バス待ち空間としては、劣悪な状況となっている。



バス待ち空間状況



待機バス状況

### ● 駐車場

中心市街地の駐車場整備計画では、駅周辺の500m圏内に約4,500台を収容できる時間貸し駐車場があり、この内8割が民間の駐車場に依存している状況となっている。近年、民間時間貸し駐車場であった所にマンション建設が進み、急激に駐車場が減少しているため、将来的に中心市街地の自動車交通を確保するため、安全で使い勝手の良い駐車場整備が必要となっている。

---

<sup>2</sup> バスの発着所

## ● 駐輪場

当地区整備に当たり、現在の駐輪場は仮設であり、整備期間中に当地区内に現在と同規模の駐輪場を確保することは困難であることから、自転車利用の実情に即した配置計画により、駅周辺に新たな駐輪場を移転時期までに整備しておく必要がある。

## 公共施設

老人福祉センター寿荘は平成 27 年度に、保健センターは平成 28～29 年度に除却予定となっている。

中央図書館と子ども科学館が入居している厚木シティプラザは、築 30 年が経過し、施設の老朽化が進んでいる。中央図書館については、蔵書収容スペースの不足が深刻となっており、施設が多層階に分かれていることから利用者の利便性が損なわれている。子ども科学館についても、展示ホールと収納スペースの不足や、専用駐車場がないため団体利用時のバスを停めることができないことなどが課題となっている。このことから、中心市街地の公共施設再配置計画において、将来的に「中町第 2 - 2 地区周辺整備事業の実施に際し、移転を検討する施設」となっている。

## 民間市場

これまで企業ヒアリング等を行ってきた中で、民間施設としてはマンション等の住宅機能の進出が見込めると、多くの企業から回答があった。商業等については、集客性の高い公共施設と併合した複合施設を希望する声が多い。

## その他

事業予定地東側には、旧来からの宅地が存置している。多くが低層住宅で形成されており、街なかでありながら用途地域に見合う高度利用が図られていない。将来的には不燃化と土地の健全な高度利用に向け権利者の意向のもと、必要性を検討する。

また、その他予定地にある民有地の協力や、広場においてゲートボールなどの市民活動が行っている市民に対し、事業の計画について十分な説明を行い、御協力をいただく必要がある。

## 5. 整備の視点

### まちづくりの整合性

事業推進するに当たり、特に中心市街地と関係するまちづくりの計画との整合性を図りながら事業を展開することが重要である。

中心市街地に関係する各事業をまとめた「中心市街地の全体構想」では、子育てや教育の充実に図るため、当地区に複合施設を整備することを提案している。

また、当地区の構想である「グランドデザイン」の方針では、交通の充実と文化・芸術・生涯学習機能や産学連携機能の導入を示しており、文化・芸術・生涯学習の市民活動及び子育て支援の場所として「アミューあつぎ」を整備した。

このことを踏まえ、子育て教育の充実を図る官民複合文化施設を整備し、他地区が担っている機能と、当地区に整備する機能とを分担し、互いに連携しあうことで、相乗効果を図り、街全体の「回遊」につながるよう検討する。

#### 魅力的な空間整備

昼間人口の多い厚木市のポテンシャルを活かす方法として、通勤通学の人々が気軽に立ち寄り、充実した時間を過ごせる居場所を創出することが重要である。

あらゆる交通手段の快適性が向上し、誰もがスムーズに行き来できる動線を確保し、街なかを回遊することにストレスがないようにするとともに、駅近くには、人が自然と集まる『おもてなし』となるようなくつろぎ空間を設置する。

小田急線からの視認性を活かした、魅力的な景観が創出できる整備を心がけ、市外からの来場者を呼び込む魅力と機能をつくる。

#### 施設機能

中央図書館及び子ども科学館は、市民意識調査結果から推察すると、利用者が多い公共施設であることが分かる。「中心市街地の公共施設再配置計画」においても、中央図書館及び子ども科学館の移転が示唆されていることから、中央図書館及び子ども科学館を中心とした集客性の高い官民複合文化施設により、周辺の活性化が図れることが必要である。

なお、民間機能については、商業・サービス・学校・健康等の業態が想定できるが、周辺の民間施設と競合しないよう配慮するとともに、公共施設との共存共栄が図れ、周辺への波及効果がある機能について検討・誘致を進める。

### 平成25年度の中央図書館及び子ども科学館の利用状況 (平成25年度市民意識調査結果)

問21 この1年間に利用された「市の施設」をお答えください。(いくつでも選んでください。)

(回答者数 1,270人 単位%)

1 市役所	62.8	14 老人憩の家	6.7	27 児童館	6.5
2 中央図書館	29.1	15 青少年広場	2.1	28 ヤングコミュニティセンター	5.0
3 小・中学校の体育館	7.5	16 スポーツ広場	2.0	29 勤労福祉センター	5.6
4 荻野運動公園	25.7	17 東町スポーツセンター	4.5	30 市立公民館 ・地区市民センター	22.4
5 ぼうさいの丘公園	26.8	18 猿ヶ島スポーツセンター	2.0	31 郷土資料館	3.5
6 厚木中央公園	20.4	19 市営水泳プール	3.1	32 市民ギャラリー	4.6
7 玉川野球場	1.3	20 ふれあいプラザ	3.9	33 パートナーセンター	6.3
8 及川球技場	5.5	21 南毛利スポーツセンター	5.0	34 老人福祉センター (寿荘)	2.3
9 厚木野球場	1.1	22 若宮公園テニスコート	0.8	35 保健センター	8.7
10 文化会館	25.6	23 厚木テニスコート	0.3	36 その他	1.8
11 七沢自然ふれあいセンター	5.5	24 小・中学校の校庭	6.8	37 利用したことがない	7.6
12 情報プラザ	2.0	25 総合福祉センター	12.6		
13 子ども科学館	6.8	26 子育て支援センター	2.9		無回答 4.3

### 交通機能

交通については、中心市街地に人々を呼び込むために、あらゆる交通手段(バス、タクシー、自動車、二輪車、歩行者)において、訪れる人々のアクセス性の向上を図る必要がある。安全性、快適性及び利便性など交通機能が充実するように道路整備計画の推進と、現在設置されている機能を始め、総合的な交通の方針に基づいて検討を行う。

### 住宅機能

住宅については、街なか居住を推進するにあたり、都市型住宅や健康・福祉施設などの社会的な需要に対応した導入を考慮し、心地よく暮らしやすい居住機能の利用・増進を図る。

## 6. コンセプトの設定

**サードプレイス**: 家(第1の場所)と職場や学校(第2の場所)との間にある第3の場所

多くの人々を市内外から呼び込むためには、小田急線からの魅力的な景観の創出、あらゆる交通手段の快適性の向上、誰もがスムーズに行き来できる歩行者動線を確保することが必要である。

こうした多くの来場者を迎える周辺整備と併せ、自然と集まれるような『(仮称)おもてなし広場』(くつろぎ空間)と、市民が気軽に立ち寄り、充実した時間を過ごすことができる施設(居場所)を創出することが重要である。

このことから、整備に向けた基本方針のコンセプトとして、「サードプレイス」を目指すこととした。

## 7. 6つの整備方針

- I. 未来の図書機能・科学機能を核とした複合施設の新設
- II. 魅力ある民間機能の誘導
- III. 誰もが使いやすいバスセンター
- IV. アクセシビリティを高める自動車・自転車等駐車場
- V. まちの利便性が高まる大型バススペース
- VI. 訪れる人にやさしい歩行者空間

### 【6つの整備方針の内容】

#### I. 未来の図書機能・科学機能を核とした複合施設の新設

現在の中央図書館及び子ども科学館の機能の向上を図り、市民に愛され、交流や活動が生まれ、多くの人々が訪れる集客性の高い施設となるよう整備し、利便性、経済性を考慮した未来の図書館・科学館を目指す。

#### II. 魅力ある民間機能の誘導

超高齢社会に対応し、日常の暮らしを支え、多くの人々が立ち寄れる施設に向け、市民の利便性や体・心・活動が豊かになる民間機能(学習・福祉・健康・レジャー・コンベンション・買い物など)を誘致し、官と民との協働により、街のにぎわいと魅力を高める。

#### III. 誰もが使いやすいバスセンター

バス利用者の安全性や乗降環境の向上を図り、バス待ち空間を整備する。また、朝夕のバスの混雑を解消し、快適な環境で、スムーズにバス交通が機能するよう拡充する。

#### IV. アクセシビリティを高める自動車・自転車等駐車場

中心市街地の民間による平面駐車場が減少している状況を踏まえ、家族などの集客が図れるよう自動車利用者が止めやすい立体駐車場に拡大整備を図る。

二輪車・自転車については、重要な通勤・通学の交通手段となっている。CO<sub>2</sub>削減や交通渋滞対策等にも貢献することから、いつでも快適に駐車できる駐輪場整備を行う。

#### V. まちの利便性が高まる大型バススペース

「アミューあつぎ」や「第2 - 2地区」などに訪れる団体用の大型バス駐車機能を確保し、学校、企業及び他市から中心市街地への集客を図る。

市内企業や学校への通勤通学に利用されているバスについては、路上から出発している状況を改善するため、大型バスの発着場を整備する。また、観光バスについても本厚木駅周辺から発車するツアーバスの運行が求められていることから発着場として利用できるよう整備する。

## VI. 訪れる人にやさしい歩行者空間

中心市街地の全体構想で掲げたまちづくりのテーマである「歩いて楽しいまち」に向け、訪れる人がくつろげる空間<sup>3</sup>(仮称)おもてなし広場』を設置するとともに、ユニバーサルデザインの視点に立った、分かりやすく歩きやすい歩道を整備する。

## 8. 整備実施上の検討事項

### 施設機能

公共機能が含まれる複合施設の計画については、市民参加条例に基づく手続きを行う必要がある。すでに設置されている公共施設最適化検討委員会の審議を中心に、多くの市民から意見を聞きながら、施設整備に向けた基本計画の策定を行っていく必要がある。

また、中央図書館及び子ども科学館については、それぞれのコンセプトや整備内容、運営方針を検討し、複合施設の整備に並行して計画を進める必要がある。

### 交通機能

#### ● 企業バスや観光バスなどの乗り場の新設

保健センター除却後の跡地を利用し、企業バスや観光バスなどの停車スペースの設置を検討する。

#### ● バスセンター拡張案の検討

需要に応じたバスバース数を確保するとともに、バスセンター内の安全性を高めバス走行の円滑性を高めるため、現行バスセンターの拡張案を検討する。

#### ● 駐車場拡張案の検討

新たに集客施設が整備されることに伴い、それに見合った駐車台数を確保することになる。既存の中町立体駐車場との併合(増設)や、中町立体駐車場の建て替えなどを視野に入れ、検討する。

複合施設内に駐車場を設置する場合は、バスセンターにて発着するバスの走行動線(南側ルート)と重複しないよう、北側からの進入路の新設を検討する。

#### ● 駐輪場移転案の検討

複合施設建設場所と現在の駐輪場とが重複することから、中心市街地の自転車等駐車対策についての施策を総合的に推進し、計画的に駅周辺に別の駐輪場を先行して整備することを検討する。

### 住宅機能

地区東側住宅地の動向に注視し、街なか居住のニーズを把握しながら、サービス付き高齢者向け住宅<sup>3</sup>の導入など、周辺環境の整備と併せ検討していく。

<sup>3</sup> バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するサービスを提供する住宅

## 整備手法

整備方法として、複合施設の周辺における交通機能の整備と複合施設の整備をどこまで分離して実施するのか。資金調達方法として、どのようなメニューの特定財源の確保を図るか。民間資金の活用等手法を十分に検討する。

## 9. 今後想定される協議等

### 市民参加条例の手続

市民に愛される施設づくりを目指すため、市民参加条例に基づく市民参加手続を二つ以上行い、パブリックコメントを実施するなど、多くの市民の意見を聞く機会を経て、施設整備の基本計画となるものを作成していき、事業を進めていく。

### プロジェクトチームの設置（関係各課との連携）

複合施設を計画する上で、公共施設の担当課と将来的な維持管理等も踏まえた密接な協議を行い、計画を具体化していくとともに関係する事業と連携するために、関係各課の課長を中心としたプロジェクトチームを設置する。

また、あらゆる角度からこれまでの概念にとらわれない施設となるような整備計画を目指すため、専門的な意見も取り入れる必要があることから、必要に応じて、アドバイザーを加え、内容の充実を図る。

### 関連組織等の意見

移転・除却対象となる公共施設の所管課は、各課が設置する関連組織・団体等への説明や意見調整を行い、利用者が新しい施設を円滑に活用できるよう、協議・連絡しながら進める。

## 10. 整備スケジュール

今後は、「中心市街地の公共施設再配置計画」に基づき、各施設の除却・移転時期を捉え、これまで述べた各課題の解決を図りながら進めることとなる。

また、東京オリンピック・パラリンピックによる資材高騰、職人不足など、社会的要因も考慮しながら進める。

主な作業期間と事業スケジュールを次に示す。

