

第1章 地区の現況整理

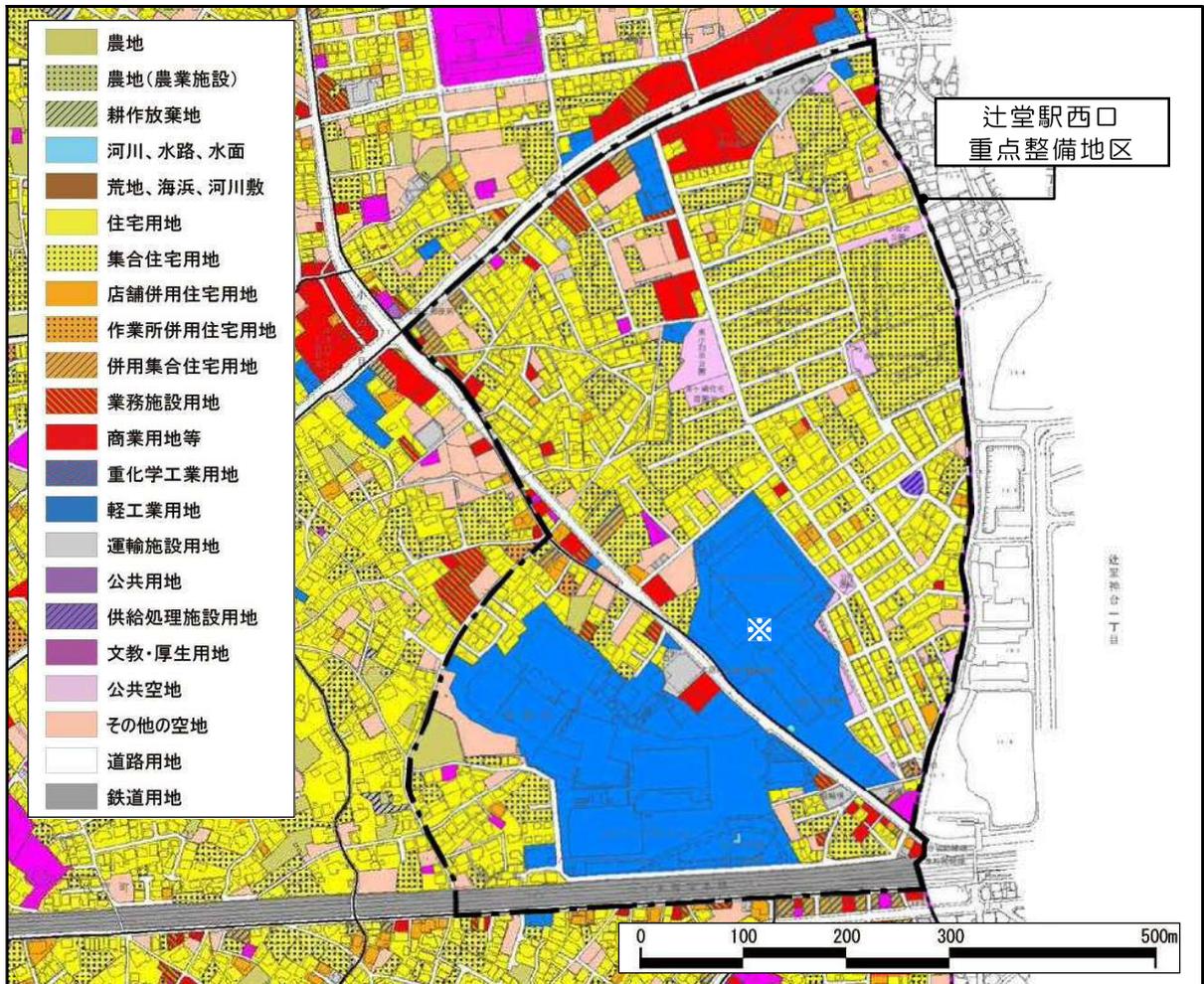
重点整備地区における土地利用や都市基盤施設、防災、公共公益施設等の状況、及びまちづくりの課題を整理する。

1. 土地利用

(1) 土地利用現況 時点修正

重点整備地区約35.56haの土地利用については、居住系が約16.36ha(約46.0%)、工業系が約8.59ha(約24.1%)であり、住工混在の地域となっている。公園・空地は約2.48ha(約7.0%)、道路は約5.64ha(約15.9%)で、全市平均(公園・空地7.1%、道路11.0%)と比較し、比較的良好な水準にある。

図 土地利用



資料：平成22年度神奈川県都市計画基礎調査

※ 平成22年度の調査時点では、軽工業用地であるが、パナソニック(株)AIS社 辻堂工場は平成24年に撤退し、現在は駐車場として暫定的に利用されている。

土地利用	都市的土地利用	居住系	16.36	46.0%
		商業系	1.00	2.8%
		工業系	8.59	24.1%
		公共系	0.17	0.5%
		公園・空地	2.48	7.0%
		道路	5.64	15.9%
		鉄道	1.04	2.9%
		その他	0.00	0.0%
	自然的土地利用	農地	0.28	0.8%
		山林	0.00	0.0%
		河川・水路	0.00	0.0%
		荒地・海浜	0.02	0.1%
合計			35.56	100.0%

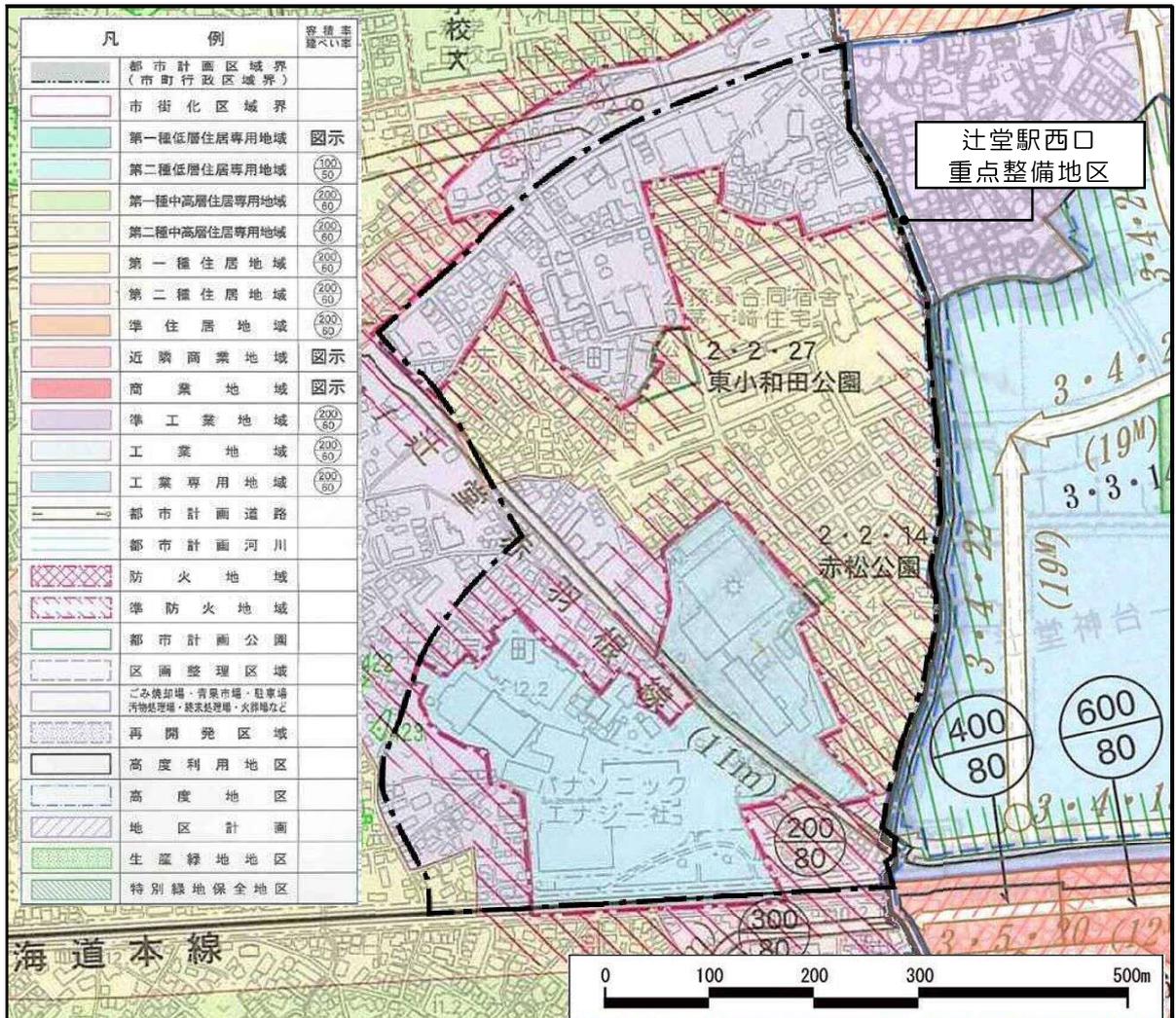
(2) 用途地域等 時点修正

重点整備地区の用途地域は、工業専用地域と準工業地域、第一種住居地域となっており、駅周辺は近隣商業地域となっている。

防火・準防火地域については、準工業地域の一部と工業専用地域は無指定であり、その他の区域は準防火地域に指定されている。

高度地区は、第一種住居地域と近隣商業地域は第三種高度地区（20 m以下）、準工業地域と工業専用地域は第四種高度地区（31 m以下、ただし、準工業地域については、工業系建築物以外の建築物は、20 m以下）に指定されている。

図 茅ヶ崎市都市計画図



資料：茅ヶ崎市都市計画総括図（平成24年4月現在）

表 高度地区

用途地域	容積率	JR東海道本線以北における 高度地区の種類（建築物の高さの最高限度）
第一種中高層住居専用地域	200	第2種高度地区（15m）
第二種中高層住居専用地域	200	
第一種住居地域	200	第3種高度地区（20m）
第二種住居地域	200	-
準住居地域	200	
近隣商業地域	200	第3種高度地区（20m）
	300	第4種高度地区（31m）
商業地域	400・600	
準工業地域	200	第4種高度地区 （31m、ただし、工業系建築物以外は、20mとする。）
工業地域	200	
工業専用地域	200	

(3) 木造・老朽建物 時点修正

重点整備地区の木造率は、約 32.1% となっている。

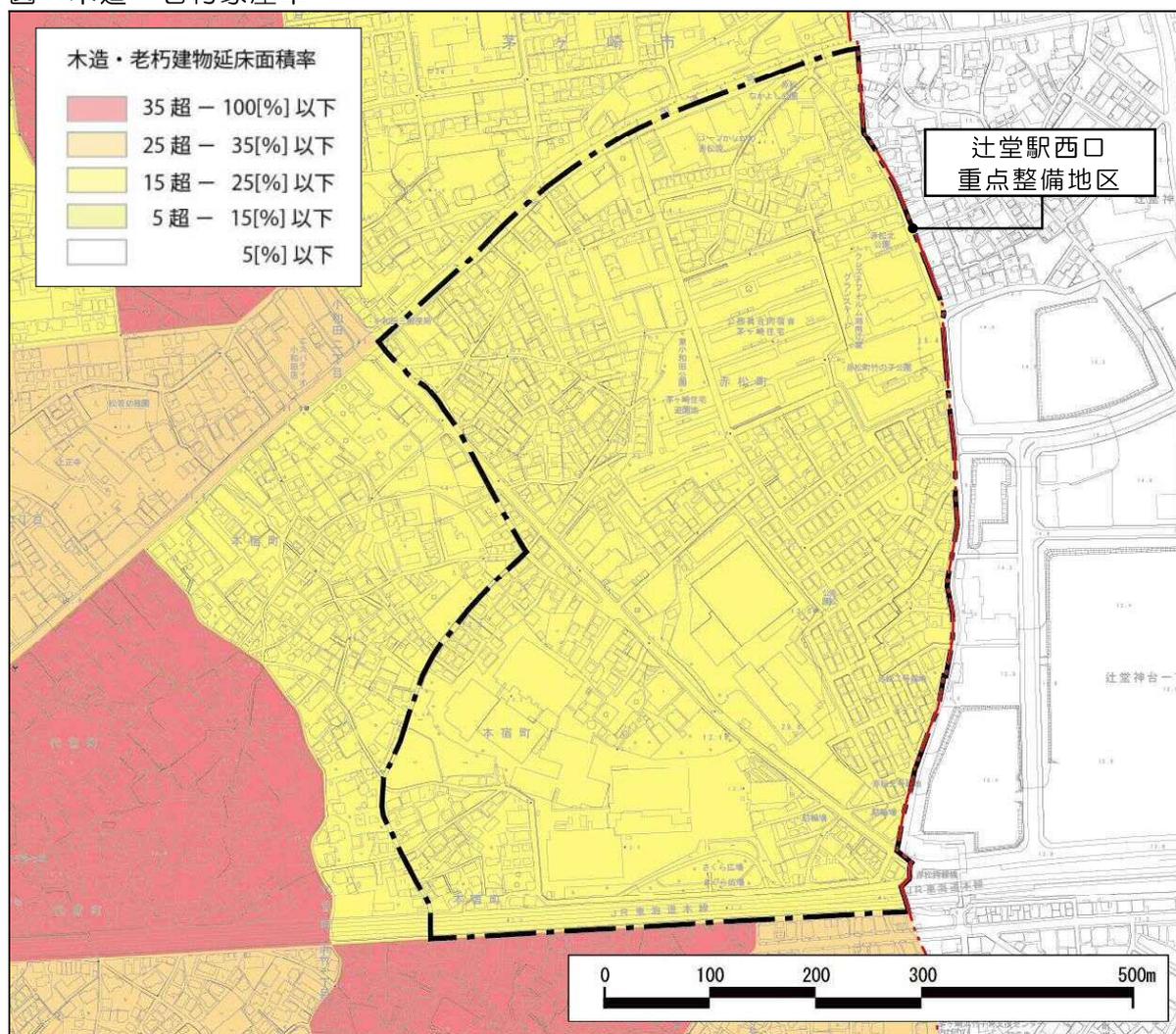
木造・老朽率^{*}は 15% 超～25% 以下であり、全市平均（約 22.7%）と概ね同水準と考えられる。市内では南よりに木造・老朽家屋が密集している地域が多く分布しているが、それらと比較すれば木造・老朽率は低い。

※ 木造・老朽率：築年数 20 年以上の木造建物延床面積の割合

表 地域内の木造率

		面積 (㎡)	割合
建物構造	木造	74,536	32.1%
	非木造	157,715	67.9%
	合計	232,252	100.0%

図 木造・老朽家屋率



資料：平成 24 年度茅ヶ崎市都市計画基礎調査解析業務報告書（平成 25 年 3 月）

2. 交通

(1) 道路

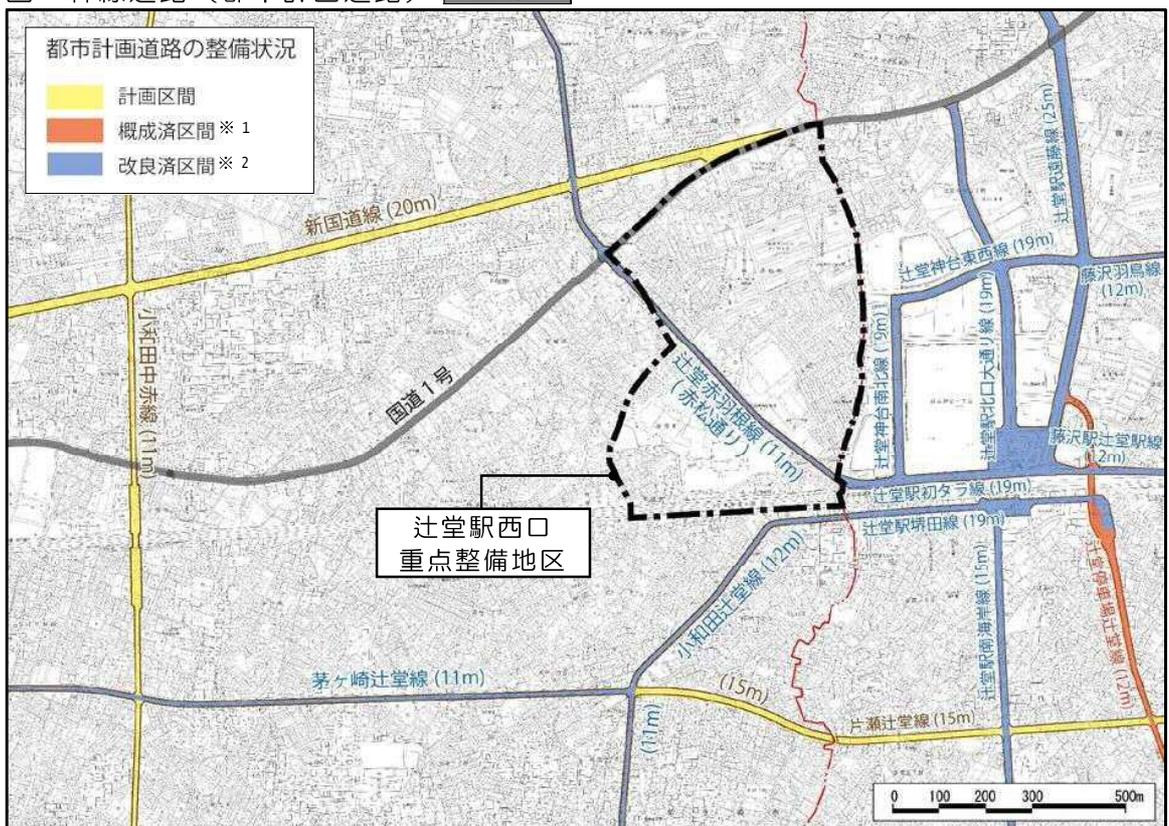
① 幹線道路（都市計画道路）**時点修正**

重点整備地区の都市計画道路は、辻堂赤羽根線(赤松通り)があり、幅員 11m で改良済みとなっている。

地区の北側に位置する国道1号は主要な幹線道路であるが、更に北側に都市計画道路として幅員 20m の新国道線が位置づけられている。

また、辻堂赤羽根線（赤松通り）は、「ちがさき自転車プラン」（平成 16 年 3 月）において、既存道路における自転車走行空間の整備モデル路線として、平成 25 年度に走行空間の路面標示を設置している。

図 幹線道路（都市計画道路）**時点修正**



資料：平成 24 年度茅ヶ崎市都市計画基礎調査解析業務報告書（平成 25 年 3 月）

茅ヶ崎都市計画総括図(平成 24 年 4 月現在)

茅ヶ崎市都市計画道路見直しの基本的考え方（平成 19 年 3 月）

都市計画道路の見直し方針(平成 22 年 12 月、藤沢市)

※1 概成済：未着手であるが計画幅員の概ね 2/3 以上の幅員を有する道路

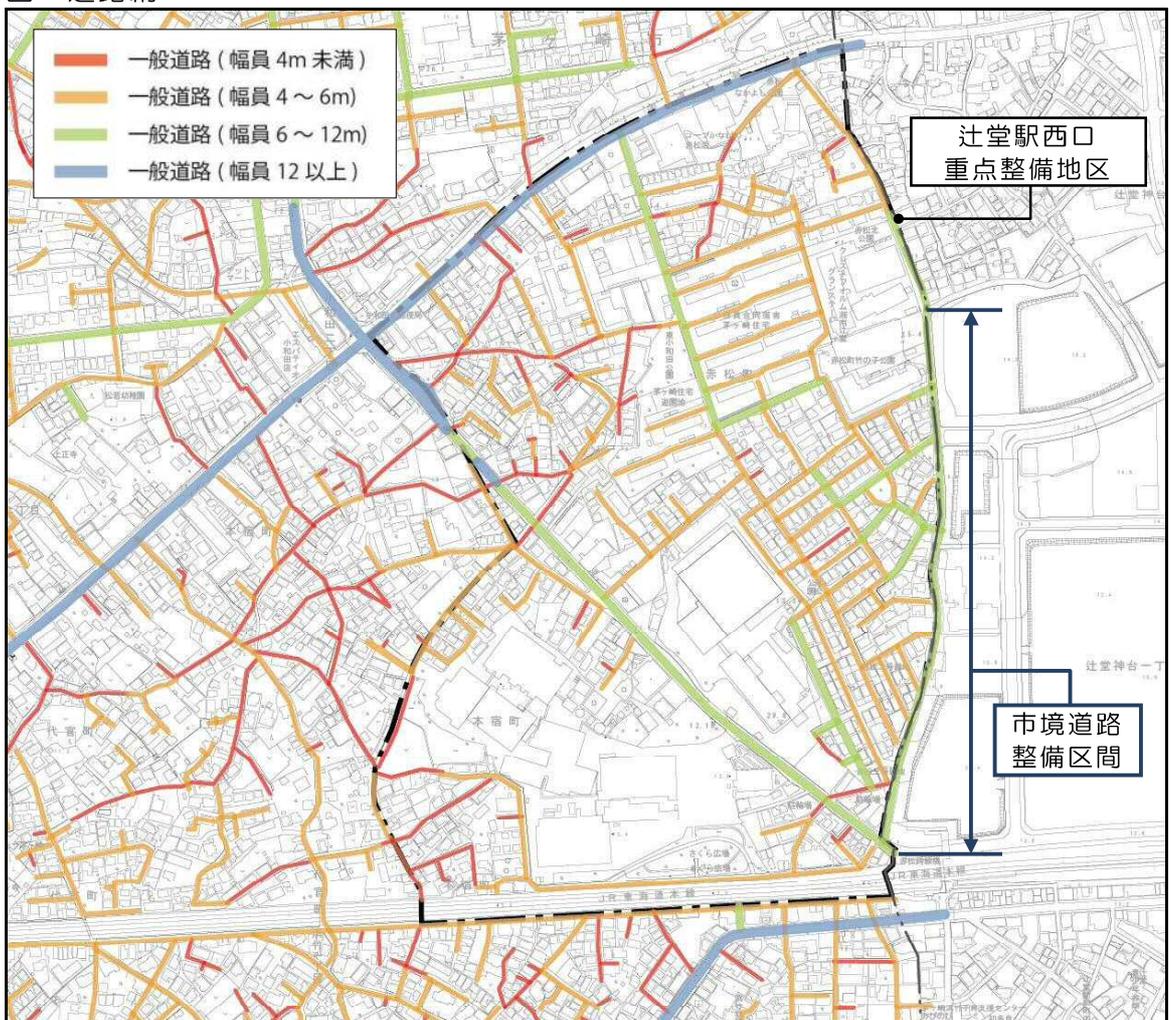
※2 改良済：道路用地が計画幅員のとおりに整備されている道路

②生活道路 **時点修正**

重点整備地区の道路率は、約15.9%で比較的良好といえる。しかし、幅員6m未満の道路が多く、地区の西側を中心に4m未満の狭あい道路が存在している。

なお、湘南C-Xとの間の市境道路については、平成21年6月に幅員8m（車道6m、歩道2m）で整備されている。

図 道路網



資料：平成24年度茅ヶ崎市都市計画基礎調査解析業務報告書（平成25年3月）



平成21年6月に整備された市境道路

(2) 交通量 新規

「辻堂駅西口周辺整備事業に伴うまちづくり調査検討業務」（平成24年11月）に基づき、湘南C-Xの大規模商業施設の開業前後の交通量を比較すると以下の様になっている。

表 調査実施日時

平日調査日	平成21年7月8日(水) ^{※1}	午前7:00～午後7:00 (12時間)
	平成24年1月24日(火)	午前7:00～午後7:00 (12時間)
休日調査日	平成23年10月29日(土)	午前7:00～午後7:00 (12時間)
	平成24年1月22日(日)	午前7:00～午後7:00 (12時間)

※1 赤松町交差点は、平成23年10月26日(水)に行われた交通量調査の結果を使用

①自動車

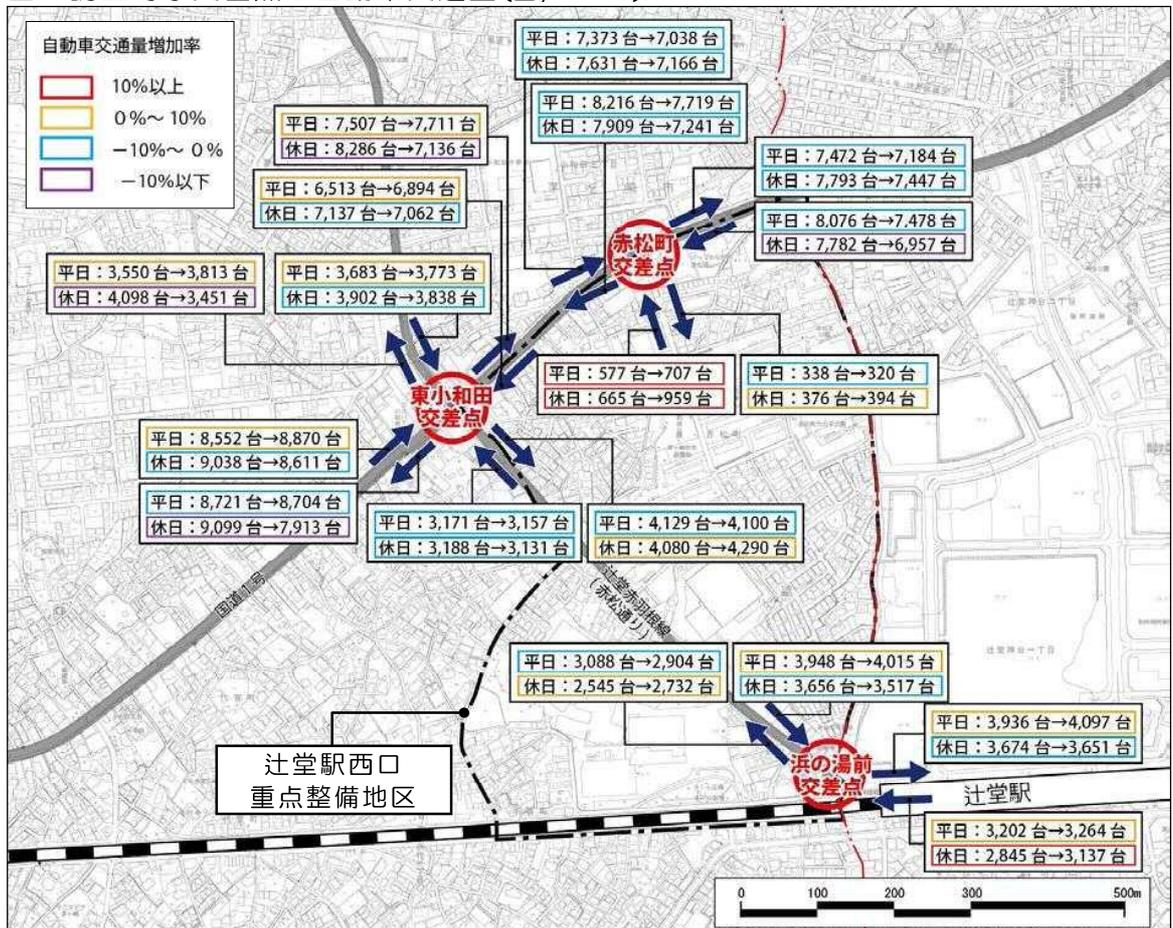
開業前後の交通量と自動車交通量の増加率は、下図のようになっている。

赤松町交差点では、国道1号への交通量が平日約130台/12h、休日約290台/12h増加しており、赤松町交差点から南側へは休日約20台/12h増加している。

東小和田交差点では、辻堂赤羽根線(赤松通り)への交通量が休日約210台/12h増加している。

浜の湯前交差点では、辻堂駅側からの交通量が平日約60台/12h、休日約290台/12h増加しており、辻堂駅側へは平日約160台/12h増加している。また、辻堂赤羽根線(赤松通り)からの交通量が平日約70台/12h、辻堂赤羽根線(赤松通り)へは休日約190台/12h増加している。

図 調査対象交差点と自動車交通量(台/12h)



②歩行者

赤松町交差点、東小和田交差点、浜の湯前交差点の開業前後の歩行者交通量は、下表のようになっている。開業後、平日では東小和田交差点、浜の湯前交差点の西方向への交通量が増加しているが、その他の地点では減少している。また、休日の歩行者交通量は、全ての交差点において減少している。

表 歩行者交通量（人/12h）

調査地点	方向	平日			休日		
		開業前	開業後	増加率	開業前	開業後	増加率
赤松町交差点	a→b	338	286	-15%	339	319	-6%
	b→a	348	260	-25%	349	321	-8%
東小和田交差点	a→b	1,014	1,050	4%	1,169	962	-18%
	b→a	735	766	4%	936	730	-22%
浜の湯前交差点	a→b	3,673	3,529	-4%	2,896	1,810	-38%
	b→a	2,179	2,306	6%	1,860	1,407	-24%

資料:辻堂駅西口周辺整備事業に伴うまちづくり調査検討業務報告書(平成24年11月)

③自転車

歩行者と同じ交差点における開業前後の自転車交通量は、下表のようになっている。開業後、平日では東小和田交差点、浜の湯前交差点の交通量が増加しているが、その他の地点では減少している。特に、浜の湯前交差点の増加率が高くなっている。

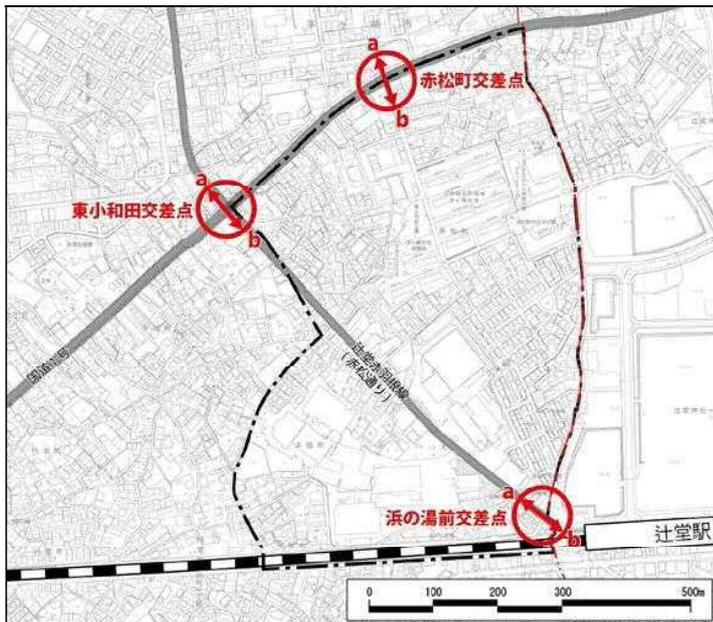
休日では、開業後、すべて交差点において減少しているが、特に東小和田交差点の交通量は開業前と比べ半減している。

表 自転車交通量（台/12h）

調査地点	方向	平日			休日		
		開業前	開業後	増加率	開業前	開業後	増加率
赤松町交差点	a→b	469	333	-29%	342	280	-18%
	b→a	418	325	-22%	360	272	-24%
東小和田交差点	a→b	1,509	1,816	20%	1,911	983	-49%
	b→a	1,004	1,154	15%	1,383	657	-52%
浜の湯前交差点	a→b	263	1,157	340%	954	744	-22%
	b→a	297	1,064	258%	854	681	-20%

資料:辻堂駅西口周辺整備事業に伴うまちづくり調査検討業務報告書(平成24年11月)

図 歩行者・自転車交通量調査位置図



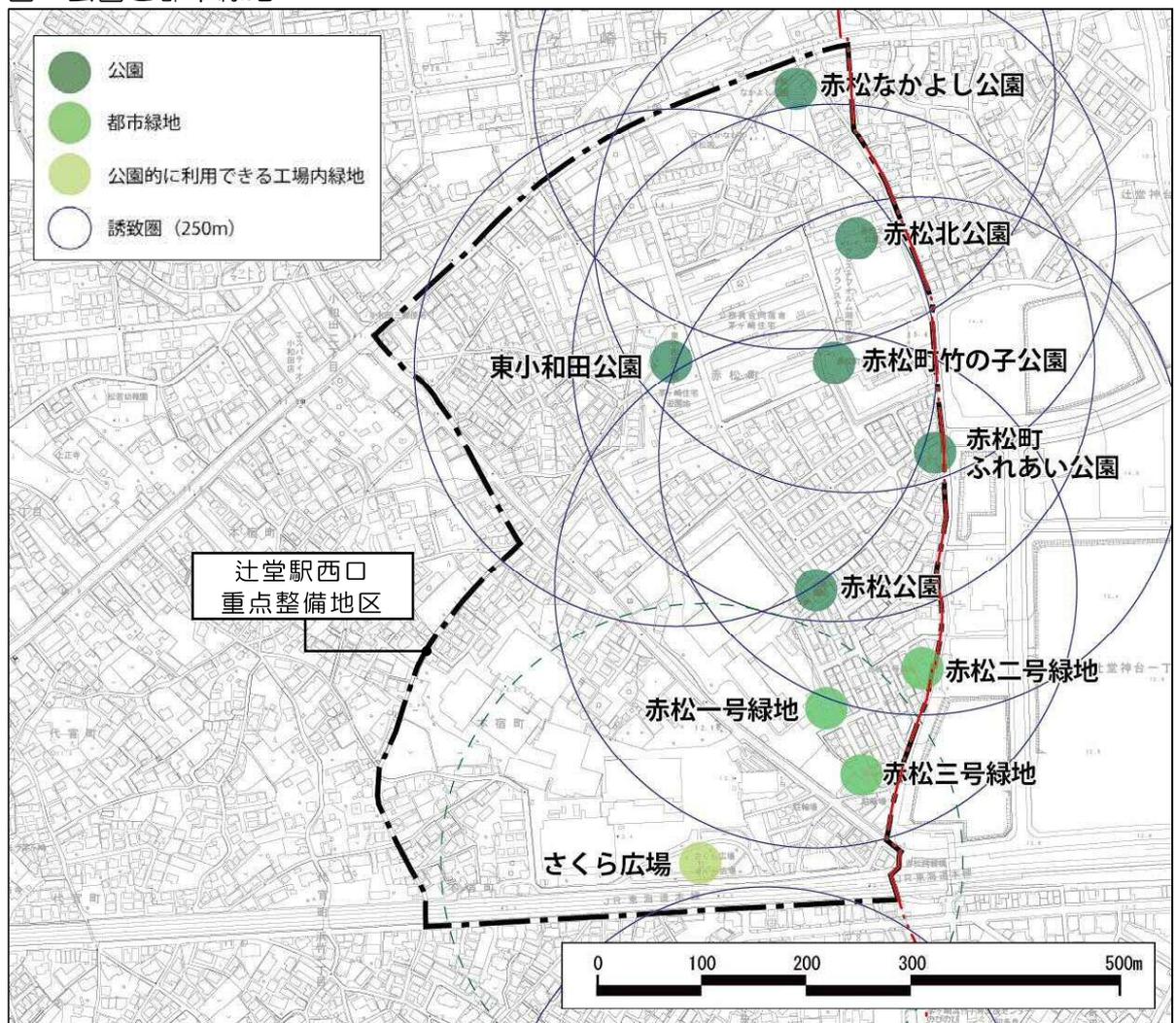
3. 公園・緑地 時点修正

重点整備地区には、6つの公園（東小和田公園、赤松なかよし公園、赤松北公園、赤松公園、赤松町竹の子公園、赤松町ふれあい公園）と、3つの都市緑地（赤松一号緑地、赤松二号緑地、赤松三号緑地）があり、公園と都市緑地の合計面積は約0.6haである。

また、湘南CORUN ENERGY（株）の工場敷地内の一部を活用し、面積約0.6haのさくら広場が平成19年4月に開園している。

公園の誘致圏を街区公園の250mとすると、誘致圏に含まれない地域は西側の一部分となる。

図 公園と都市緑地



資料 茅ヶ崎市ホームページ



さくら広場



赤松町ふれあい公園

参考資料 公園の配置方針（誘致圏の考え方）

種別	配置方針（誘致圏の考え方）	
街区公園	誘致距離 250 m を標準とする。 （重点整備地区内における既存の公園）	
近隣公園	誘致距離 500 m を標準とする。	
地区公園	誘致距離 1 km を標準とする。	
総合公園	原則として、一の市町村の区域を対象として、住民が容易に利用できる位置に配置する。	
運動公園	一の市町村の区域を超える広域の圏域を対象として、交通の利便の良い土地に配置する。	
特殊公園	風致公園	樹林地、湖沼、海浜等の良好な自然的環境を形成する土地を選定して配置する。
	動物公園、 植物公園	気象、地形、植生等の自然的条件が当該公園の立地に適した土地を選定して配置する。
	歴史公園	遺跡、庭園、建築物等の文化的遺産の存する土地若しくはその復元、展示等に適した土地又は歴史的意義を有する土地を選択して配置する。

資料：都市計画マニュアルⅠ【都市施設・公園緑地編】5（平成14年度（社）日本都市計画協会）

4. 防災 時点修正

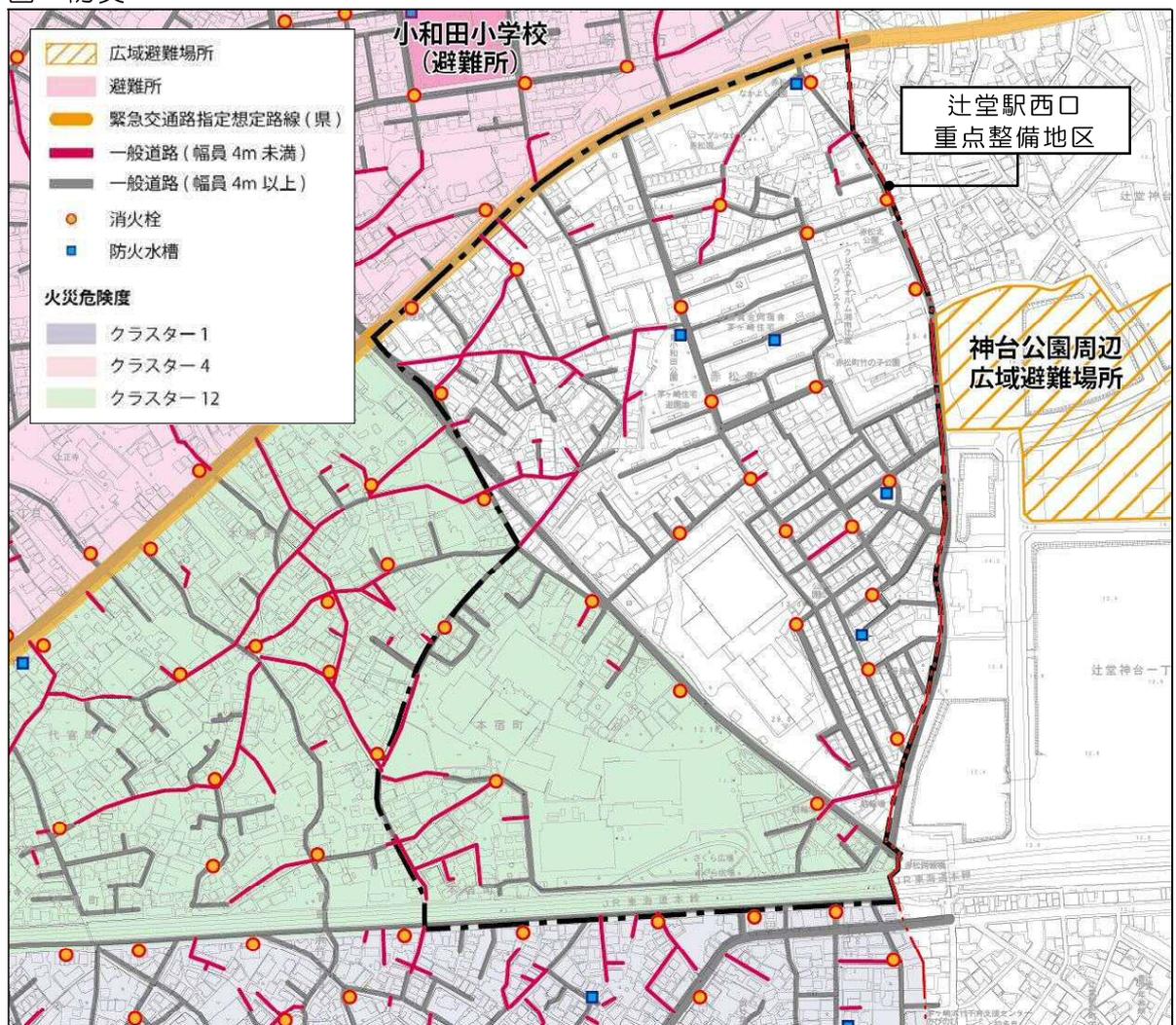
重点整備地区の西側は、幅員 4 m 未満の狭あい道路が多く、平成 20 年度の「地震による地域危険度測定調査」では、市内に 16 ある 500 棟以上の建物数で構成されるクラスター※の中で 12 番目に建物数が多いクラスターに含まれており、地震や火災等の災害時における防災性が問題となっている。

避難所である小和田小学校は国道 1 号で分断されているが、隣接する湘南 c-x 内の神台公園周辺は広域避難場所に指定されている。

消防水利は、重点整備地区内に消火栓が 25 基、防火水槽は 5 基設置されている。また移動式ホース格納箱も地区内に設置されている。

※クラスター(延焼運命共同体)：延焼被害が起きた場合、運命を共にする建築群のことをいい、クラスター内の建物から 1 件でも出火し、そのまま放置した場合、クラスター内の建物全てが延焼する単位のことをいう。

図 防災



資料：平成 24 年度茅ヶ崎市都市計画基礎調査解析業務報告書（平成 25 年 3 月）

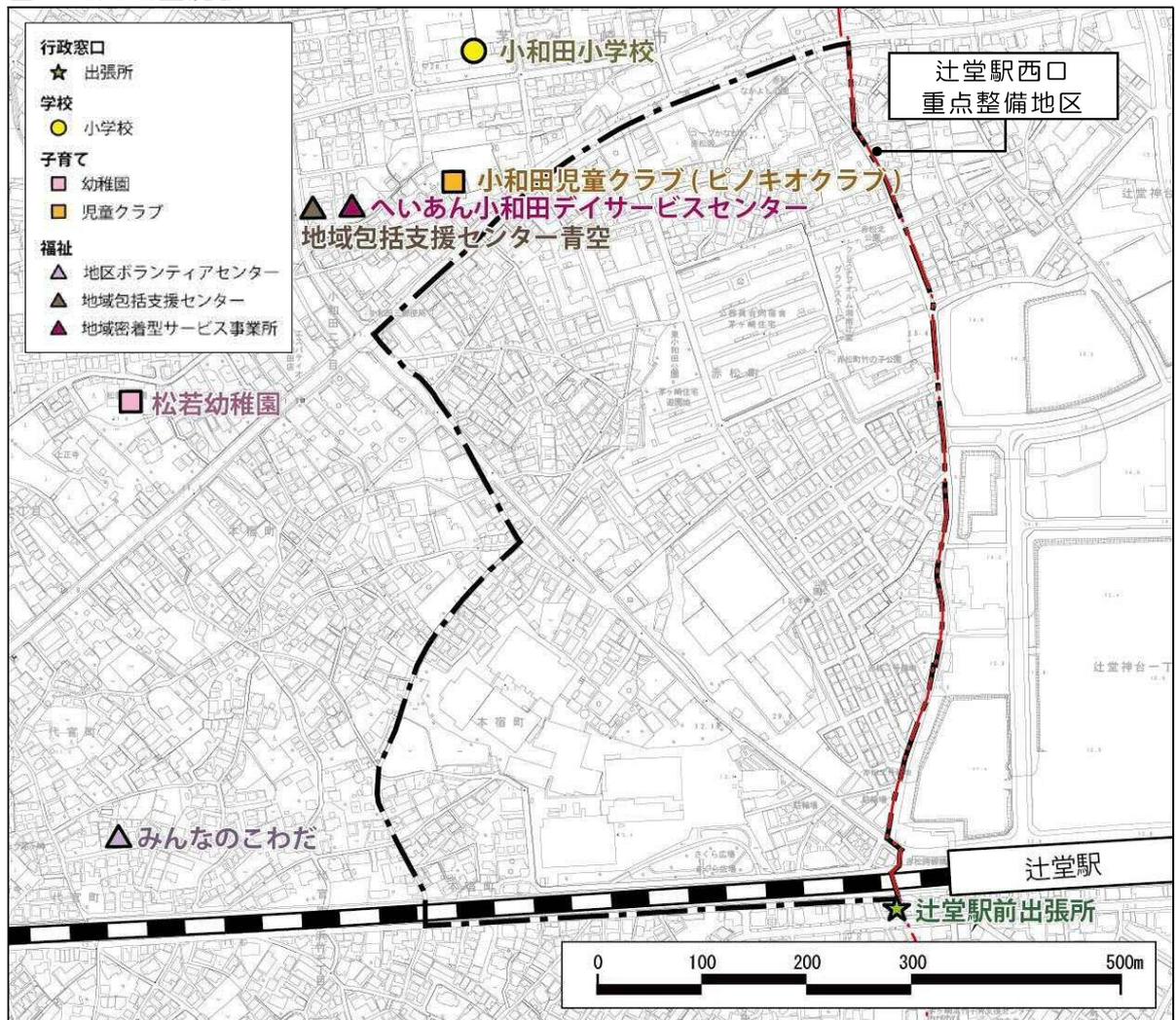
平成 20 年度地震による地域危険度測定調査報告（平成 21 年 3 月）

5. 公共公益施設 新規

重点整備地区の西側に、みんなのこわだ（地区ボランティアセンター）が設置されている。

その他の公共公益施設は、JR 東海道線の南側や国道1号の北側に立地している。平成26年5月には、辻堂駅前出張所が、JR 東海道線の南側に設置されている。

図 公共公益施設



資料：市民便利帳ちがさき生活ガイド2013 年度保存版
まっぷ de ちがさき

6. 西口駅関連施設 完了

西口駅関連施設については、西口広場、駅ホーム、辻堂駅西口駅舎、西口跨線橋が整備されている。

(1) 西口広場

西口広場は、以前から設置されているトイレ機能を存続し、周辺を歩行者の憩いと待ち合わせのための広場として整備し、平成21年10月に供用開始している。



跨線橋から広場を見る



広場内のトイレ



広場内のベンチ

(2) 駅ホーム

辻堂駅改良事業に伴い、平成22年5月にホームが約5.2m～8mから約9m～11.8mに拡幅されている。

(3) 辻堂駅西口駅舎、西口跨線橋

辻堂駅西口駅舎は、改札内通路から駅ホームへのエレベーターを新設し、バリアフリー対策を行うとともに、ラッシュ時の対応として、券売機及び自動改札機数を増設している。

また、西口跨線橋は、従前の幅員3mから6mへ拡幅されており、平成24年4月に完成している。



駅改札前自由通路



スロープ付階段



拡幅されたホーム

7. 地元住民による問題点の整理 新規

「辻堂駅西口周辺整備事業に伴うまちづくり調査検討業務」（平成24年11月）では、辻堂駅及び湘南C-X整備に伴い、周辺住民や商業者及び関係団体と意見交換を行いながら、辻堂駅西口周辺のまちづくりの具体化を促進することを目的として調査を実施している。

この調査では、小和田地区において、住民参加によるまちあるきワークショップが実施され、地区の持つ問題と課題について整理されており、その概略は以下のとおりである。

表 小和田地区のまちづくりの課題の概要

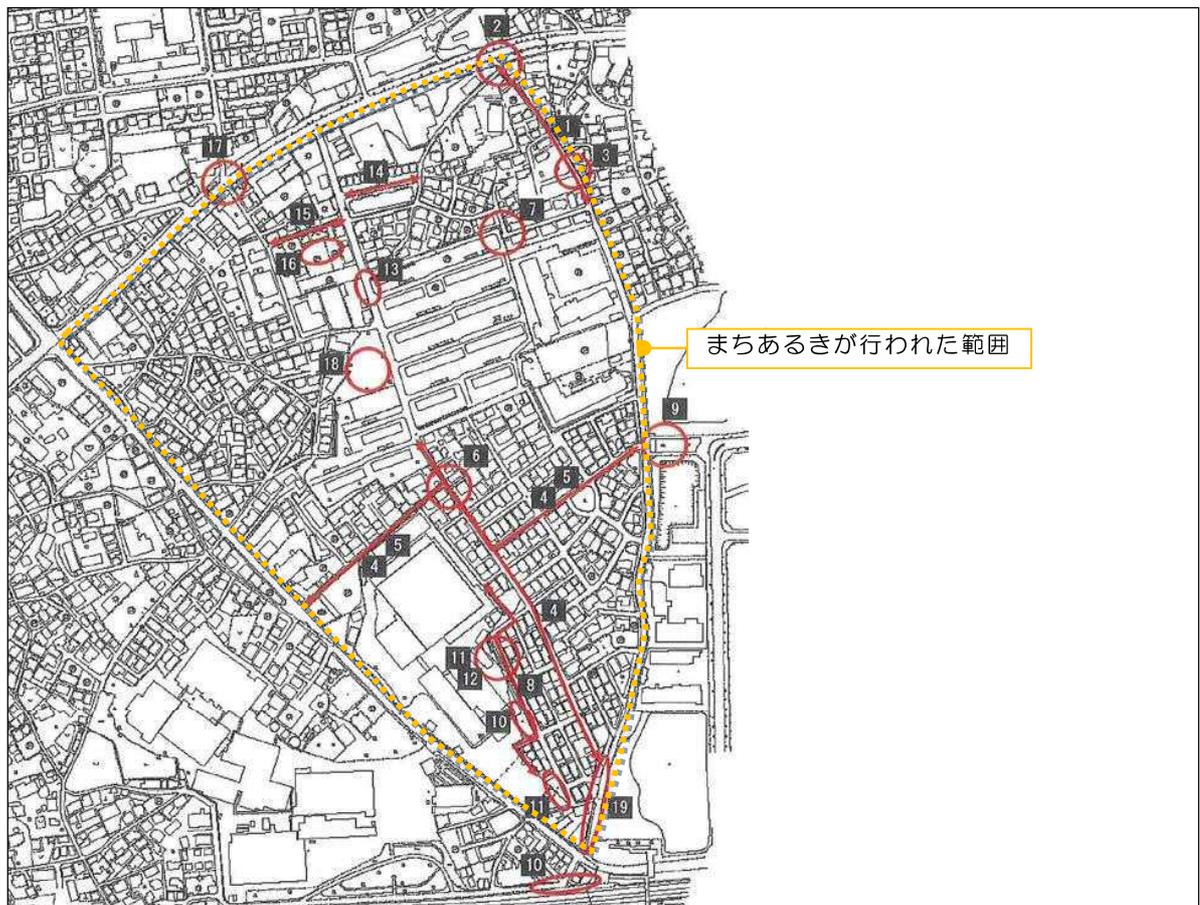
分類	問題点	課題(行政・住民)
①通過交通抑制・渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ●道幅が狭く、車の往来が多いため、テラスモールが開業すると渋滞が予想される。(⇒1) ●テラスモールのセール時に混雑することから救急車が動けない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地区内の通過交通を減らす必要がある。 ●テラスモールによる渋滞対策の維持・継続 ●テラスモールの駐車場及び周辺道路の渋滞対策の見直し。 ●車が混む恐れ ●歩行者の安全性
②自転車	<ul style="list-style-type: none"> ●テラスモールが開業して増えた自転車への対応。 ●市境道路では、高齢者は車との接触が怖いので、自転車の歩道通行を可能にしてほしい。 ●自転車マナーが悪く、危険な運転が多く見受けられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車の走るところを明確にする。 ●自転車のルール・マナーの遵守
③交通安全・交通安全施設	<ul style="list-style-type: none"> ●道路の中央に松がある四差路があり、とても見通しが悪い交差点になっている。(⇒2) ●交差点の見通しが悪いのでカーブミラーを設置したい。(⇒3) ●道路が暗い。 ●街区内の東西方向の道路が西側の道路へと通じているため、テラスモール利用者の通り抜けに使われる恐れがある。 ●今後、車の交通量が増えると予想される通りにおいて、道路の優先順位がないため、わかりにくい。(⇒4) ●出会い頭の事故が起こる危険性がある。(⇒5) ●スピードを出す車がいる。(⇒6) 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通安全施設（カーブミラー、標識等）の整備・充実 ●通り抜けの車のスピードを落とさせる。 ●公園前の子どもの飛び出し。
④防犯	<ul style="list-style-type: none"> ●未成年の喫煙(⇒7) ●人通りが少なく、人目につかないところなので防犯上注意したい。(⇒8) 	<ul style="list-style-type: none"> ●防犯の推進
⑤ゴミの問題	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市有地にゴミが放置されていることがある。自転車やバイクなどの大型ごみが放置される場合もある。(⇒9) ●緑地帯等にゴミや個人の荷物が置かれている。(⇒10) ●辻堂駅西口北側の広場でゴミ（ポイ捨て）が増えた。 ●歩きタバコ・自転車タバコが気になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●不法投棄や、個人の荷物による公共の場所の占有 ●ゴミのポイ捨てを減らす
⑥植栽、緑地等の美化	<ul style="list-style-type: none"> ●緑地帯が荒れている。(⇒11) ●トゲのある木があり危ない。(⇒12) 	<ul style="list-style-type: none"> ●緑地帯等の管理
⑦道路の排水等	<ul style="list-style-type: none"> ●ツルハドラッグの前は、雨が降ると水たまりが出来る。(⇒13) 	<ul style="list-style-type: none"> ●道路の排水の改善

※表の「問題点」に記載する数字は、問題点位置図に対応

分類	問題点	課題(行政・住民)
⑧通学路	<ul style="list-style-type: none"> ●通学路がひとつ北側の道路に変更について住民周知が徹底していない。現在の通学路には車が通り抜けている。(⇒14) ●朝の通学時間帯には、車の通行を規制してほしい。(⇒15) ●子供たちが学校帰りに遊びがてら民間駐車場を通り抜けている。(⇒16) ●国道1号から通学路に入る交差点に看板はあるものの、文言が弱く、視認性もあまり良くない。(⇒17) 	●通学路の安全・安心の徹底
⑨案内	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市側にある施設等への道筋を聞かれることがある。藤沢市と連携して、住所表示や案内板を設置してほしい。 	●おもてなしのまちづくり (案内板の設置等)
⑩公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ●この界隈には公衆トイレが無い。公園にトイレを設置してほしい。(⇒18) ●茅ヶ崎市は、公園にトイレが少ない。 	●公衆トイレが必要
⑪駅前における長時間駐車	<ul style="list-style-type: none"> ●辻堂駅前において駅の送迎のために長時間停車している車が並んでいる。(⇒19) 	●長時間の停車をしないようにさせる。
⑫商店	<ul style="list-style-type: none"> ●地場のお店が心配である。 ●テラスモール開業後の南口商店ヒアリングでは、大きな影響は出ていないとのことである。テラスモールの飲食店に入れなかった客が流れている店もある。 	●個店の魅力アップ

※表の「問題点」に記載する数字は、問題点位置図に対応

図 小和田地区問題点位置図



資料:辻堂駅西口周辺整備事業に伴うまちづくり調査検討業務報告書(平成24年11月)

8. 地区の課題

(1) 湘南C-Xの影響による乱開発の防止と適正な誘導

本地区は第一種住居地域とともに、準工業・工業専用地域の指定がされており、住宅と工場が混在する市街地を形成している。

しかし、平成21年5月に隣接する湘南C-Xがまちびらきし、この影響を受け、周辺の都市開発が急速に進むことが想定される。

この都市化の過程で無計画に開発が進んだ場合、中小規模事業所用地のマンション転用等、無秩序な開発が懸念されるため、計画的に適正なまちづくりを進め、住工が共存する都心型機能^{※1}と近郊型機能^{※2}のバランスの取れた地区として整備・誘導を行う必要がある。

(2) 駅前地区にふさわしい都市機能の導入

湘南C-Xの開発に合わせて、茅ヶ崎市側に、利用者増加に対応した辻堂駅西口改札が整備されており、これと連携した商業機能の充実や公共サインなど駅前地区にふさわしい都市機能を計画的に整備・誘導していく必要がある。

(3) 円滑な交通ネットワークの形成 時点修正

湘南C-Xの大規模商業施設の開業後、重点整備地区内の自動車交通量や辻堂赤羽根線（赤松通り）の自転車交通量が増加している。重点整備地区の道路網は、辻堂赤羽根線（赤松通り）1路線のみに頼っており、今後の土地利用転換等に伴う集中と混雑が懸念される。

このため、都市機能の集積に対応し、駅前地区にふさわしい道路網を整備するとともに、歩行者の安全性の確保や交通安全対策を充実していく必要がある。

(4) 防災性に優れ安心して住めるまちづくり 時点修正

本地区は、広域避難場所である湘南カントリークラブまでの距離が遠いことや、避難所である小和田小学校も国道1号を横断しなければならないことから、災害時に対する不安があり、地区住民の安全・安心に対する意識が高くなっている。

このため、湘南C-X内の広域避難場所である神台公園周辺との連携を強化するとともに、避難所を補完する一時的な施設の整備や延焼遮断帯の整備などの防災対策に加え、まちの治安を維持する防犯対策の推進など安全・安心のまちづくりを進めていく必要がある。

(5) 緊急車両進入のための狭あい道路の解消

地区の西側は狭あい道路が多く、緊急時の消防車や救急車の進入が困難となっている。

このため、緊急車両の進入を円滑にするため、狭あい道路の解消により、歩行者にとっても安全な生活道路の整備を進めていく必要がある。

※1 都心：市街地のほぼ中央に位置し、業務、行政、商業、文化、娯楽などの機能を担う施設・地区が一体的に立地している空間(都市計画用語辞典、広辞苑より)

※2 近郊：都市や町に近い場所で、自然環境などが比較的多い住宅地(都市計画用語辞典、広辞苑より)