

辻堂駅西口周辺地区まちづくりニュース

NO. 9

平成18年7月

■ 辻堂駅西口重点整備地区整備計画が策定されました

平成17年度に検討を続けてきた、辻堂駅西口重点整備地区整備計画が策定されました。その概要は、下記の通りです。

■ 目的と対象範囲

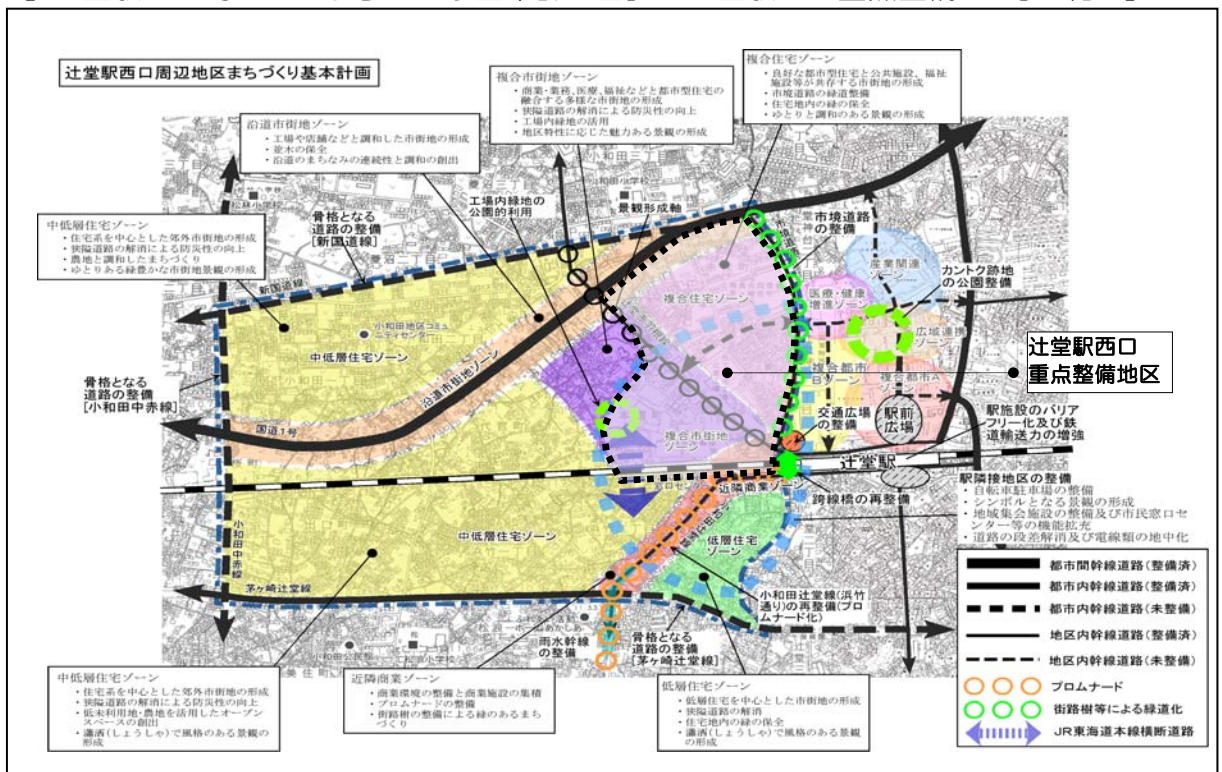
1. 目的

本書は、「辻堂駅西口周辺地区まちづくり基本計画」に基づき、辻堂駅西口周辺地区における都市基盤施設や土地利用の具体的な整備内容を示した「辻堂駅西口重点整備地区整備計画」の概要版である。

2. 重点整備地区範囲

平成17年3月に「辻堂駅西口周辺地区まちづくり基本計画」を策定した辻堂駅西口周辺地区約163haの内、カントク跡地に隣接する約35.56haと駅前広場及び駅関連施設等を辻堂駅西口重点整備地区の範囲とする。

【「辻堂駅西口周辺地区まちづくり基本計画図」と「辻堂駅西口重点整備地区」の範囲】



(資料) 茅ヶ崎市辻堂駅西口周辺地区まちづくり基本計画

■ 地区整備方針の検討

1. 地区の課題

(1) カントク跡地開発の影響による乱開発の防止と適正な誘導

周辺の都市開発が進むことにより無秩序な乱開発が懸念される。計画的なまちづくりを進め、住工共存の都心型機能^{※1}と近郊型機能^{※2}のバランスの取れた地区整備・誘導が必要である。

(2) 駅前地区に相応しい都市機能の導入

カントク跡地開発と合わせて辻堂駅本屋口の整備が進むため、茅ヶ崎市側においても利用者増加に対応可能な辻堂駅西口整備や、駅前地区に相応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

カントク跡地開発に続く周辺開発により交通アクセスが増加するが、赤松通りのみに頼っており、集中と混雑が予想される。地区の熟成に対応しうる道路網整備が必要である。

(4) 防災性に優れ安心して住めるまちづくり

広域避難所までの距離が遠く、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ず緊急時に不安であることから、身近に一時的・補完的な施設の整備や、延焼遮断帯などを整備する必要がある。

※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

※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（資料）都市計画用語辞典、広辞苑

(5) 消防活動困難区域の解消

地区西側は狭隘道路が多く、緊急時の消防車や救急車の進入が困難であり、自転車・歩行者優先の生活道路を整備して、消防活動困難区域を解消する必要がある。

2. 地区整備の方針

(1) 大規模敷地を活用したダイナミックな地区整備の実現

大規模敷地を活かしながら、道路ネットワークや都市機能を担う施設の整備、住工の共存など、様々な地区の課題へに対応しながらダイナミックな地区整備を実現していく。

(2) 幹線軸と歩行軸による便利で安全な道路ネットワーク整備の実現

自動車が主な幹線軸と自転車・歩行者主体の歩行軸を形成し、自動車と自転車・歩行者の分離を図る。また、幹線軸整備による延焼遮断帯の形成と歩行軸整備による消防活動困難区域の解消により、地区防災性の向上を図る。

(3) 新たな都市拠点の形成

地区内に存在する大規模敷地を活用して新たな都市拠点を形成し、駅前地区に相応しい都市機能を導入。また、道路整備を行う際の事業化用地などに活用していく。

■ 駅関連施設整備の検討

1. 西口駅舎

- ①増加する利用者の利便を図るため、駅舎施設を改良し、機能拡充を図る。
- ②駅利用者の滞留が跨線橋利用者の動線を阻害しない構造とする。
- ③改札内通路から駅ホームへのエレベーターを設置し、バリアフリー対応とする。
- ④ラッシュ時にも対応できるよう、改札機の増加を図る。

2. 駅ホーム

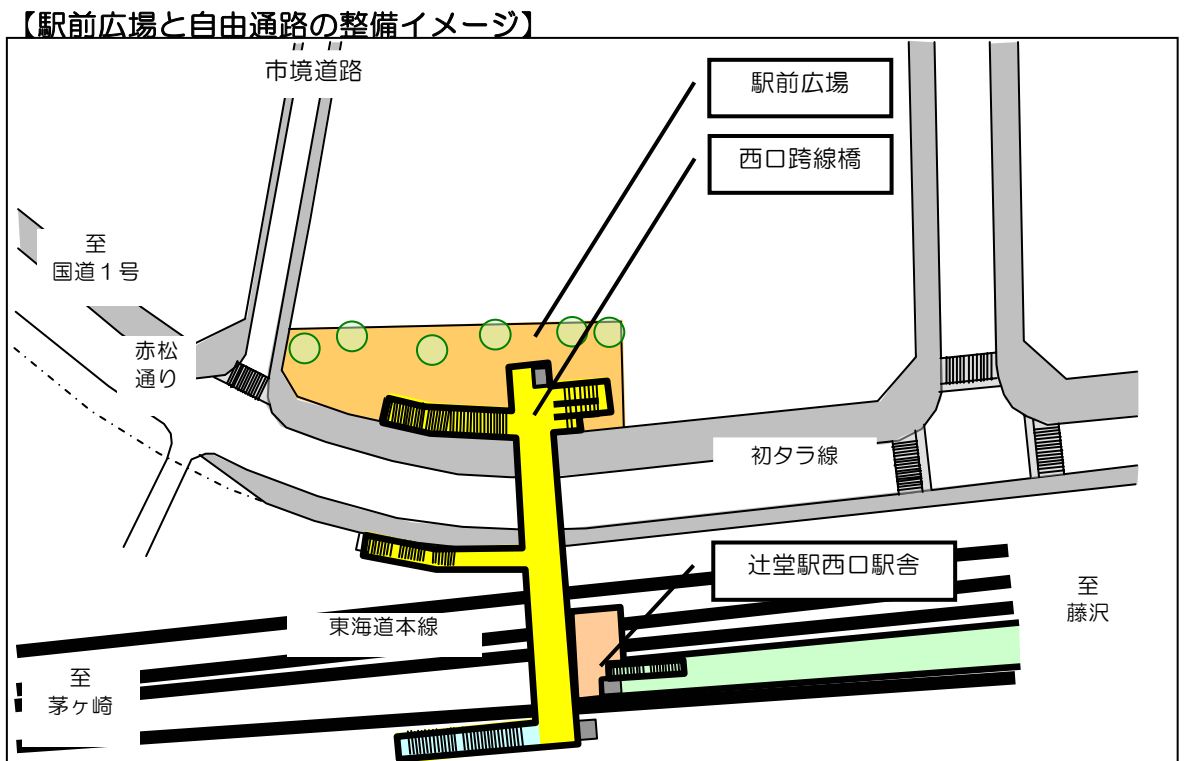
- ・増加する利用者の安全と利便性のため、駅ホームの拡幅とエレベーターの設置を行う。

3. 西口北側駅前広場

- ①自動車・バスアクセスは本屋口とし、西口は周辺地域を主とした歩行者の広場空間とする。
- ②地区拠点機能を担う辻堂駅西側の玄関口として相応しいシンボル空間とする。
- ③現状で設置されている機能（トイレ）は継続設置するとともに、周辺地域を中心とした歩行者の憩いと待ち合わせのための空間とする。

4. 西口跨線橋

- ①現況の幅員 3mを 6mに拡幅し、将来の需要増に対応可能な幅員を確保するとともに、地域の顔として相応しい機能と景観を形成する。
- ②歩行者と自転車の分離が可能な幅員と機能を確保する。
- ③自転車の利用できる斜路付き階段を設置する。
- ④南北それぞれにエレベーターを設置し、自転車も利用可能とすることによって、車椅子利用者や自転車利用の高齢者にも配慮したバリアフリー対応の施設を整備する。
- ⑤辻堂駅の主要なアクセス路線である赤松通り～初タラ線は自動車通行量の増加が見込まれるため、この道路を立体歩道橋で横断する機能を確保する。
- ⑥南側階段・スロープは、藤沢市域内の用地を確保することが前提となることから、中長期的な施策として引き続き藤沢市と協議を行い、整備の推進を図る。



※このレイアウトは整備イメージであり、今後の関係機関との協議や設計等を踏まえ対応を図るものであり、決定したものではありません。

5. 駅前地区

駅前地区は西口に一番近い地区であり、駅前に必要な公共・公益サービス施設等を民間活力により整備・誘導していく。

①自転車駐車場

レンタサイクルや、自転車のメンテナンスも行えるサイクルステーション等

②公共公益サービス機能

少子高齢化に対応した子育て支援センター・保育所、利便性をより向上させた行政窓口・相談サービス機能施設や、市民が交流する場づくりを目的とした文化・教育施設等

③健康増進・リラクゼーション（休憩）施設

駅前の待ち合わせや駅利用者の休憩スポット、仕事帰り等に気分転換ができるリラクゼーション施設や健康増進施設の設置等

道路整備計画の検討

●市境道路

市境道路の利用者の大半が茅ヶ崎市民であるため、市民の利便性と安全性を考慮し、茅ヶ崎市側に歩道を設置していく。

■整備コンセプト 【テーマ】

■歩行者が主役の歩車共存道路

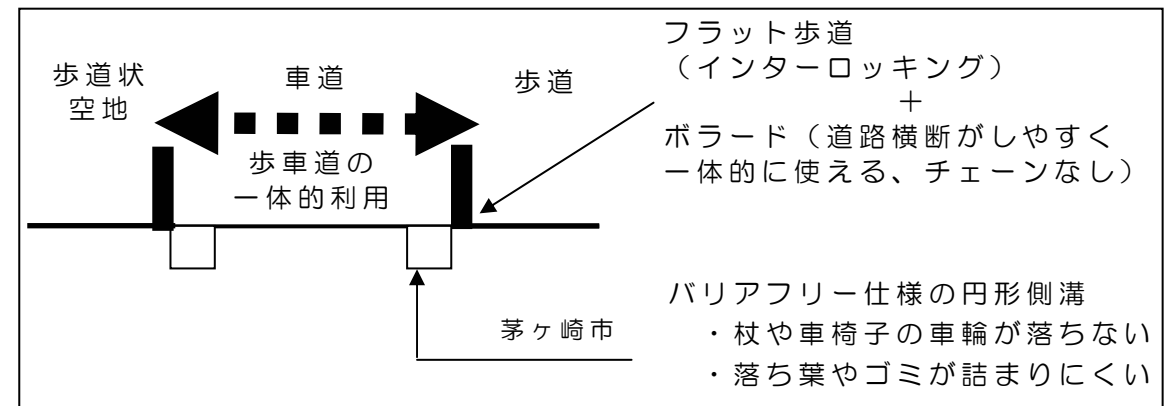
- 【キーワード】
- ・路面を一体的に使える構造
 - ・自動車はゆっくり走る構造

■帰ってきてほっとする道（飽きの来ない落ち着きと潤い）

- ・地域の個性が感じられるデザイン
- ・緑の潤いと安心感のある構造

■基本構造

- ①バリアフリーのフラット歩道
高齢者や障害者も安全に利用できるバリアフリーに配慮したフラット構造
- ②ポラードによる車どめ
ポラード等による車どめにより、歩行者の安全性を確保するとともに、歩行者が道路横断しやすく一体的に使える構造
- ③バリアフリー仕様の円形側溝
落ち葉やゴミが詰まりにくく、また、杖や車椅子の車輪が落ちない構造
- ④緑と潤い（ポケットパーク）
ポケットパーク等により緑豊かな潤いの空間



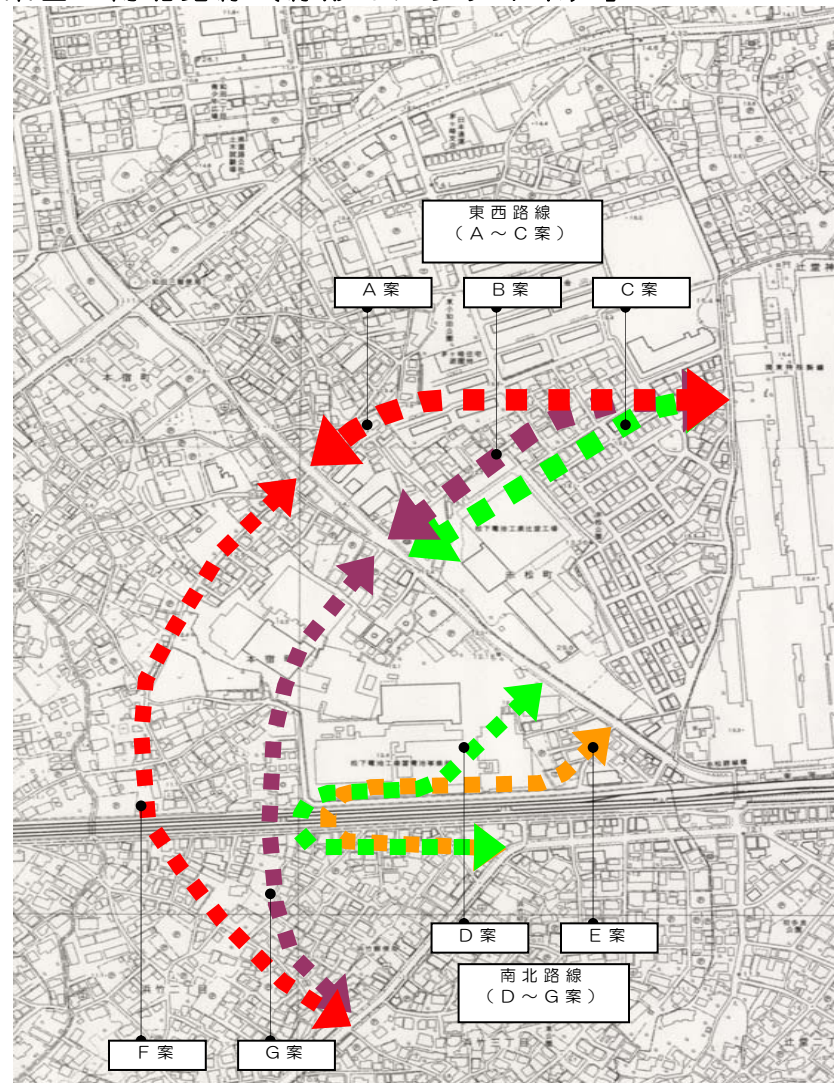
※上記円形側溝については、茅ヶ崎市側のみの計画イメージです。

【市境道路】

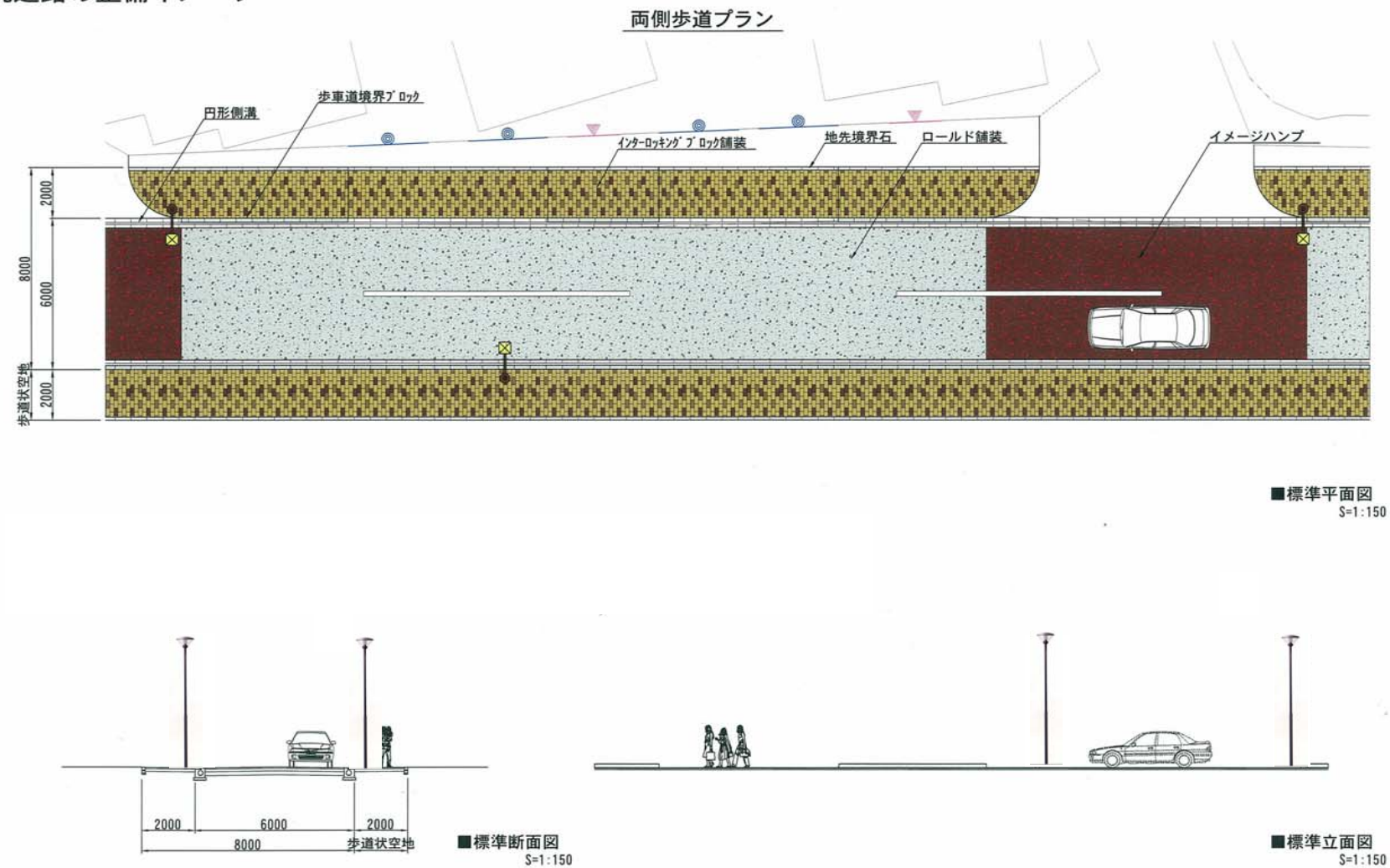
●東西・南北路線

東西・南北路線の整備は、大規模な土地の活用が必要であり、地権者との折衝を続けながら、現施設の更新時や土地利用転換が生じた時に具体的な手法や線形の検討を行う。

【東西・南北路線（線形のスタディ案）】



市境道路の整備イメージ



※本図は茅ヶ崎市によるイメージ図であり、関係機関との協議・設計等を行ったものではありません。

■ 土地利用計画の検討

地区を街区ごとに細分化した将来の土地利用を検討する。

1. 骨格軸構造（都市構造図 参照）

辻堂駅を中心とした、放射環状型の道路網となるよう、骨格軸体系を形成

（1）幹線軸

①赤松通り

幅員 11mの整備済み都市計画道路（3.6.1 辻堂赤羽根線）であるが、将来的には再整備を行い、歩行者空間の充実と地区シンボル軸としての景観を形成

②国道1号

地区の北側に位置する路線。国道1号北側の都市計画道路（3.4.1 新国道線）の整備により渋滞を解消

③東西路線・南北路線

鉄道の横断が不便な南北流動を円滑にするとともに、カントク跡地へアクセスする新規路線

（2）歩行軸

①歩行軸1

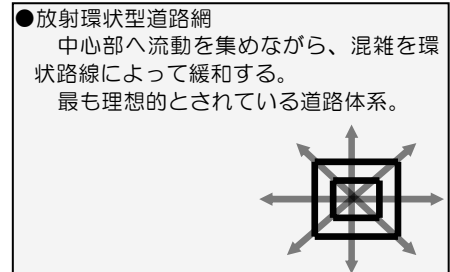
駅と北側への歩行者アクセス及びカントク跡地とのバッファー（緩衝帯）機能を担う。

②歩行軸2

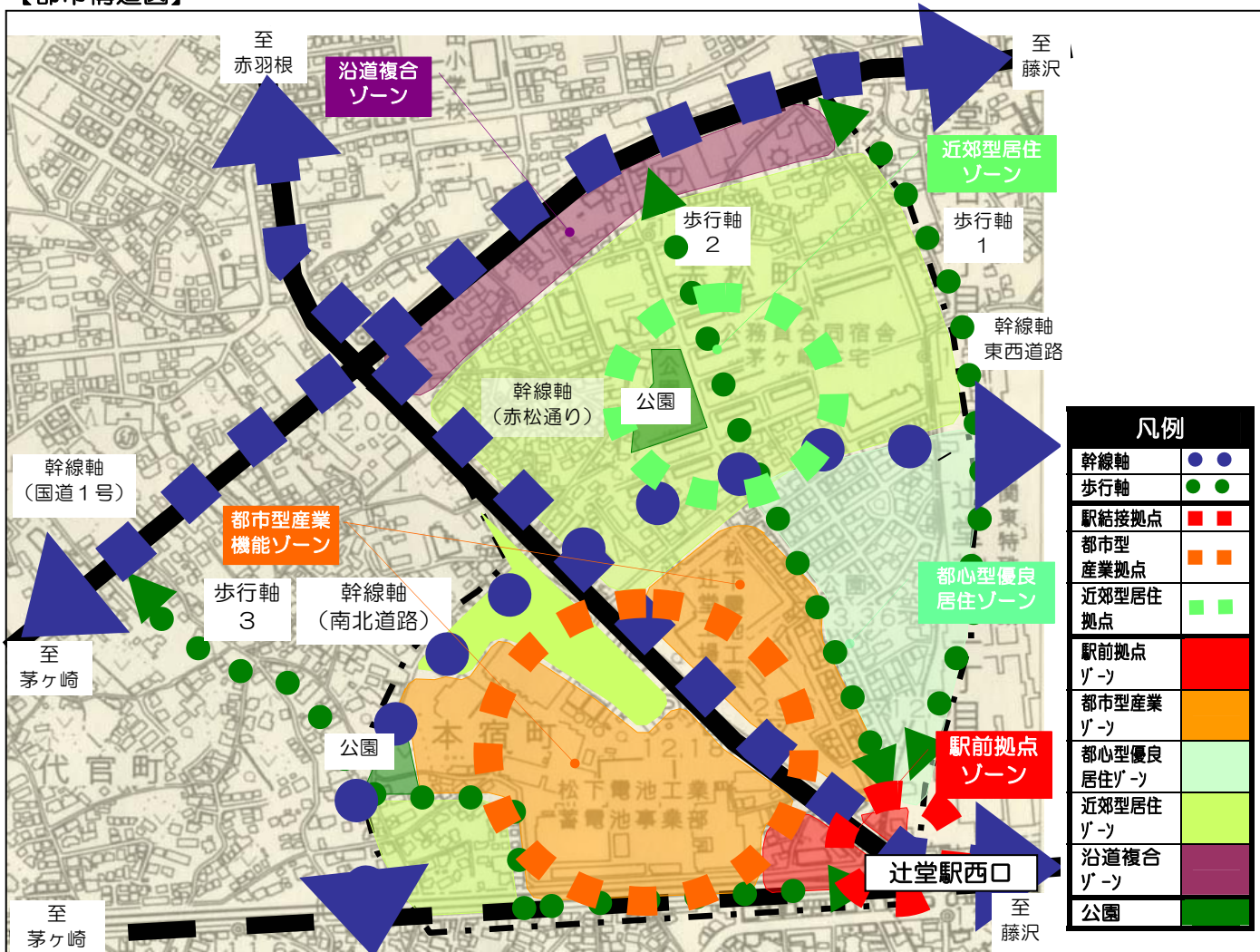
駅と赤松町地区とのアクセス及び一時的な地区防災の機能を確保する拠点へのアクセスを担う。また、東小和田公園にアクセスし、公園と地区とをネットワーク

③歩行軸3

駅前拠点への歩行者アクセス及び本宿町の消防活動困難地域を解消



【都市構造図】



2. 土地利用

(1) 駅前拠点ゾーン

駅前地区として相応しい土地利用の促進を図るため、駅結接や駅前サービスに必要な施設を整備・誘導していくゾーン

(2) 都市型産業ゾーン

産業機能を維持し、駅前シンボル軸に接して活性化を図る都心型機能を育成していくゾーン
地区の西側は消防活動困難区域かつ公園の誘致圏外となっているため、地区内道路と公園整備を計画的に進めていく。

(3) 都心型優良居住ゾーン

駅近くの利便性と平静な住環境を兼ね備えた、優良な都心型の居住環境を保全するゾーン
居住環境の保全のため、必要に応じた壁面後退や敷地内緑化、高さ制限などの地区ルールを定めていく。

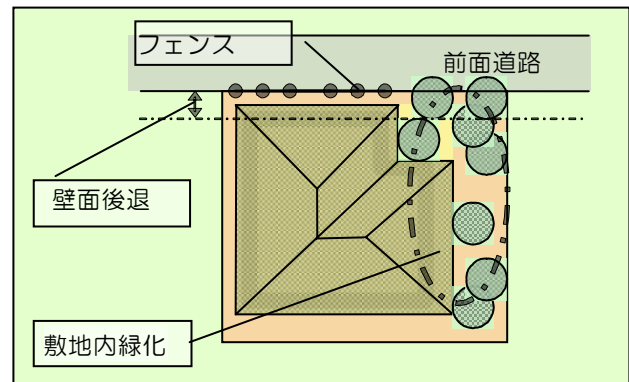
(4) 近郊型居住ゾーン

近郊型の居住機能を整備して集約するゾーン。また一時的・補助的な地区の防災機能を配置するとともに、地域コミュニティなど生活に必要な施設の整備を図っていく。

(5) 沿道複合ゾーン

幹線道路の広域性を活かした商業・産業機能と、後背の近郊型居住ゾーンとのバッファー（緩衝帯）となる中高層住宅からなる複合ゾーン

【地区ルールのイメージ】



3. 拠点配置

(1) 駅結接拠点（駅前拠点ゾーン）

① 駅前広場機能

駅と地域との結接を担うと共に、玄関口として相応しいシンボルとなる施設を整備する。

② 南北自由通路機能（西口跨線橋）

南北横断機能を担うと共に、駅前広場と合わせて、駅前の顔となる施設として整備する。

③ 駅前サービス・公共施設機能

自転車駐車場など、駅から降りて地区へ向かう人や、地区から駅を利用する人に必要なサービスを提供する施設を整備・誘導する。

(2) 都市型産業拠点（都市型産業ゾーン）

① 産業機能の保持

市を代表する産業と雇用の場としての機能を維持

② 賑わい施設の導入

現施設の更新の際に、地区のシンボル路線である赤松通り沿いに、まちの顔としての賑わい施設となる企業ショールームなどの設置を要望

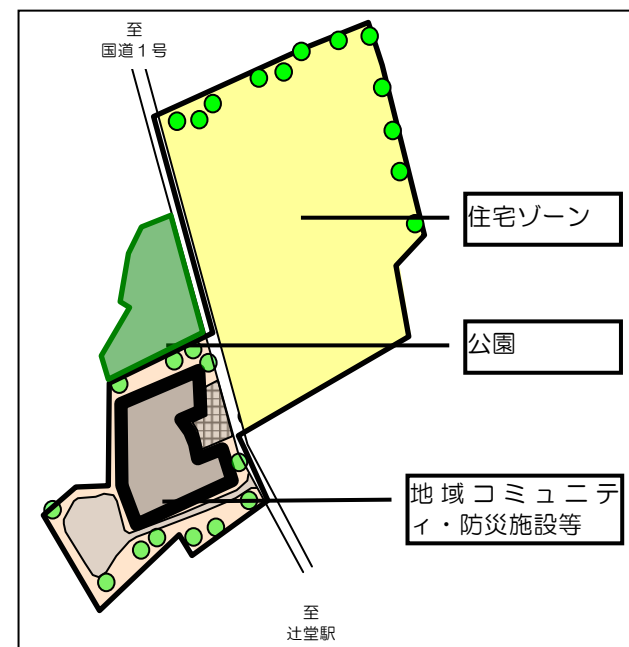
③ 産業と地区の連携

都市基盤整備に際して一部用地の協力や、工場境界部への緑化、厚生施設の地域への開放など、産業と地区の連携を推進

(3) 近郊型居住拠点（近郊型居住ゾーン）

閑静で潤いのある居住拠点を形成。一時的・補完的な防災機能を担う拠点を整備。地域住民のコミュニティの中心となる地域コミュニティ施設を配置し、既存の公園とともに緑と憩いの拠点を形成する。

【拠点形成のイメージ】



■ 整備手法の検討

短期（5年）は、藤沢市のカントク跡地整備と合わせて、駅前地区の整備と市境道路の整備を進める。また、将来の土地利用や基盤整備を見据えた地区計画等の検討を行う。一方、幹線軸（東西・南北路線）や近郊型居住拠点（地域コミュニティ施設など）の整備は、大規模な土地における建物の更新時や土地利用転換が生じた時に事業化を検討していくこととし、引き続き協議を行っていく。

【整備手法とスケジュール】

整備内容		整備の考え方	事業者	スケジュール	
				短期5年 (平成 18~22 年)	中長期 (平成 23 年~)
駅関連施設 整備	西口駅舎改良	カントク跡地開発（藤沢市）との一体整備 跨線橋の南側階段・スロープについては、引き続き藤沢市と協議	JR、藤沢市、 茅ヶ崎市	■■■■■■■■■■ 平成18年~ 設計・工事着手	
	ホーム拡幅改良				
	西口駅前広場		藤沢市、茅ヶ崎市		
	西口跨線橋				■■■■■■■■■■ 南側階段・スロープ
	駅前地区整備	民間による共同化事業をベースとして、必要に応じて公共施設部分は茅ヶ崎市が整備	民間、茅ヶ崎市	■■■■■■■■■■ 地権者との協議	■■■■■■■■■■
都市型産業 拠点	賑わい施設の導入	産業育成の視点から茅ヶ崎市は税制の優遇措置、企業は地域貢献	民間	■■■■■■■■■■ 企業との協議	■■■■■■■■■■
	公開空地整備				
近郊型居住 拠点	地域コミュニティ施設	大規模敷地の機能転換によって整備	茅ヶ崎市	■■■■■■■■■■ 地権者との協議	■■■■■■■■■■
	住宅ゾーン	東西・南北路線との一体整備	茅ヶ崎市	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
都心型優良居住ゾーン		壁面後退と敷地内緑化など	茅ヶ崎市、地権者	■■■■■■■■■■ 地区計画の検討	■■■■■■■■■■
幹線軸 (赤松通り)		沿道工場等の施設更新に合わせて用地の確保	茅ヶ崎市		■■■■■■■■■■
幹線軸 (東西・南北路線)		近郊型居住中心拠点の形成と沿道の一体整備	茅ヶ崎市		■■■■■■■■■■
歩行軸 (市境道路整備)		カントク跡地開発（藤沢市）との一体整備	茅ヶ崎市、藤沢市	■■■■■■■■■■ 平成18年~ 設計・工事着手	
(仮称) 本宿公園	公園整備	公園誘致圏外の位置に公園を整備	茅ヶ崎市	■■■■■■■■■■ 地権者との協議	■■■■■■■■■■

この件に関するご意見やお問い合わせなどは、下記までお寄せ下さい。

赤松町地区まちづくり協議会 発行
 事務局：茅ヶ崎市 都市部 都市政策課 拠点整備担当
 TEL0467-82-1111（代表） 内線2507
 E-mail:toshiseisaku@city.chigasaki.kanagawa.jp