

### 第3章 土地利用計画の検討

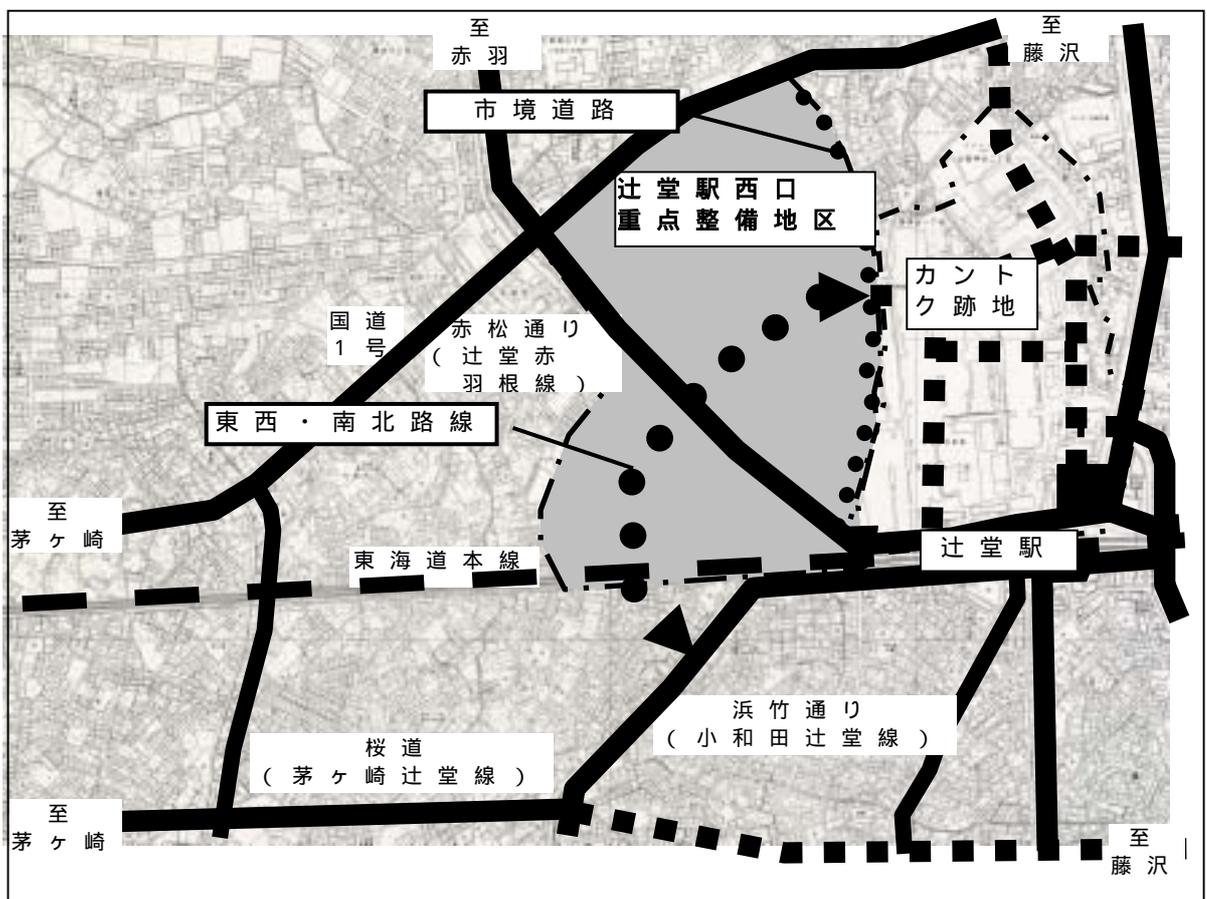
「辻堂駅西口周辺地区まちづくり基本計画」を踏まえ、街区ごとに細分化した将来の土地利用を検討する。

#### 1. 広域道路体系

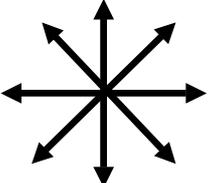
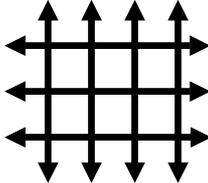
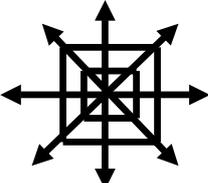
辻堂駅周辺の道路体系は、駅を中心とした放射型のネットワークとなっており、これにカントク跡地開発と、地区内の東西・南北路線の整備によって放射環状型の道路体系となる。

重点整備地区は、この放射環状型道路体系の北西部に位置し、西側に開いた放射環状型の道路網を基本とした骨格軸体系を形成する。

図 広域道路網



#### 参考資料 代表的な道路網体系

<p>放射型道路網 中心部に流動を集めやすく、中核都市に多い。 中心部への集中により混雑が発生しやすい。</p> 	<p>格子型道路網 どの方向にも移動しやすい。</p> 	<p>放射環状型道路網 中心部へ流動を集めながら、混雑を環状路線によって緩和する。 最も理想的とされている道路体系。</p> 
--	---	--

## 2 . 都市構造の基本的な考え方

本地区は、茅ヶ崎市の地区拠点として育成されるべき地区であり、隣接しているカントク跡地の大規模な土地利用転換を想定し、既存用途地域に捉われず、必要な機能の配置や都市構造を検討していく。

都市構造は骨格となる軸構造を基本として、各地域に応じた土地利用（ゾーン）を設定するとともに、特に先導的に整備を進める拠点を設定する。

## 3 . 骨格軸構造（P18 都市構造図 参照）

骨格軸構造は、広域的な自動車アクセスを担う幹線軸と、幹線軸を補完する地域的な歩行者中心の歩行軸によって形成する。また地区防災上、幹線軸は延焼遮断帯となるとともに、歩行軸は緊急車両の通行路としての機能を担うものであり、消防活動困難区域の解消等、地区防災の視点も合わせてネットワークを形成する。

### （ 1 ） 幹線軸

赤松通り（辻堂赤羽根線）を放射軸、東西路線・南北路線と国道1号を環状軸として幹線軸を形成する。

赤松通り

辻堂駅西口から区内を縦断し、駅へのアクセスを担うと共に、骨格となるシンボル路線。

現在幅員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形成を図る。

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）の整備によって渋滞の解消を図る。

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

幹線軸を補完する歩行者軸として、3路線軸を設定する。

歩行軸1

駅と北側への歩行者アクセスを担うと共に、カントク跡地とのバッファ（緩衝帯）機能を担う。

歩行軸2

駅と赤松町地区とのアクセスを担うと共に、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する路線。

歩行軸3

駅前拠点への歩行者アクセスを担うとともに、本宿町の消防活動困難地域を解消する路線。

## 4 . 土 地 利 用

藤沢市側のカントク跡地整備と連動して、拠点に相応しい都市機能の誘導を図るため、辻堂駅西口から概ね500mの位置に東西軸、南北軸を配置し、駅よりに都心型機能を、外側に近郊型機能を配置していく。

### ( 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。

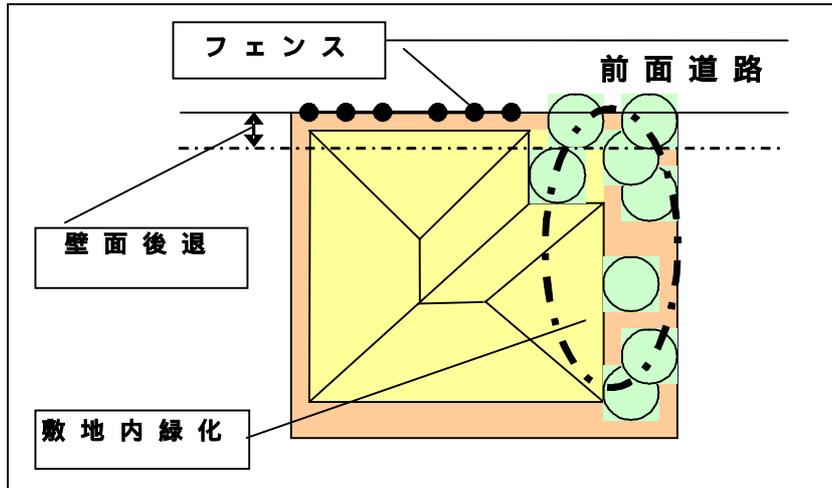
### ( 2 ) 都 市 型 産 業 ゾ ー ン

茅ヶ崎市を代表する産業拠点としての機能を維持するとともに、駅前のシンボル軸に接してまちの活性化が図られるような、都心型機能の育成を図っていくゾーン。  
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、地区内道路と公園の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、必要に応じて壁面後退や敷地内緑化、高さの制限などの建築ルールを定めていく。

図 地区ルールのイメージ



### ( 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

国道1号沿いの商業・産業機能と居住機能との複合ゾーン。  
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とする。

## 5 . 拠点配置

### ( 1 ) 駅結接拠点 ( 駅前拠点ゾーン )

茅ヶ崎市の地区拠点の顔として相応しい結接機能と、駅利用者を対象としたサービス機能とを併せ持つ拠点を整備する。駅結接拠点は、以下の3機能から整備する。

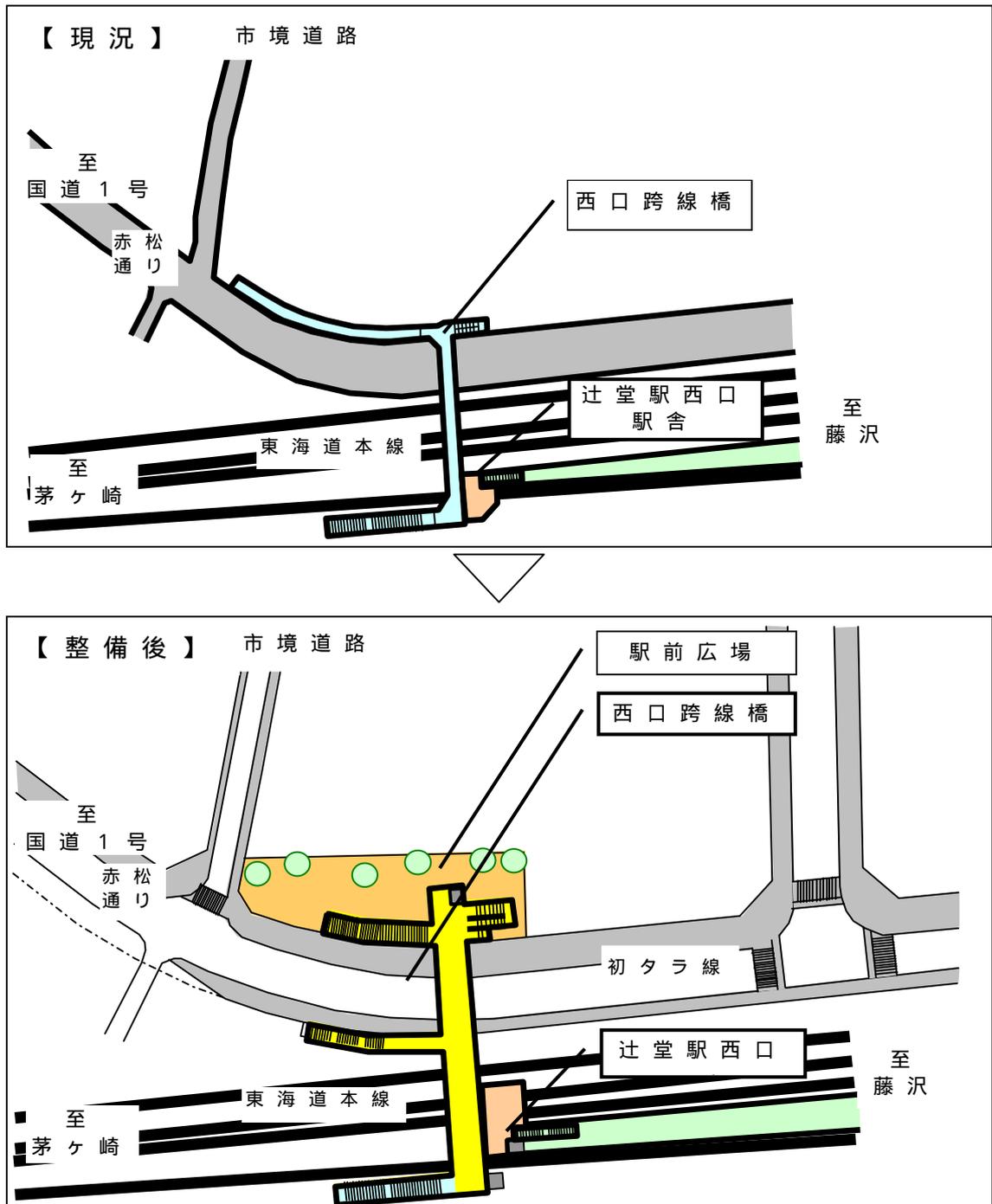
駅前広場機能

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

南北自由通路機能 ( 西口跨線橋 )

地区の交通特性に適した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。

図 駅前広場と自由通路の整備イメージ



整備後の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。

### 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・誘導していく。

## ( 2 ) 都市型産業拠点 ( 都市型産業ゾーン )

都市型産業拠点は、次の3つの機能を民間活力により、整備・誘導していく。

### 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する。

### 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する。

### 写真 ショールームのイメージ

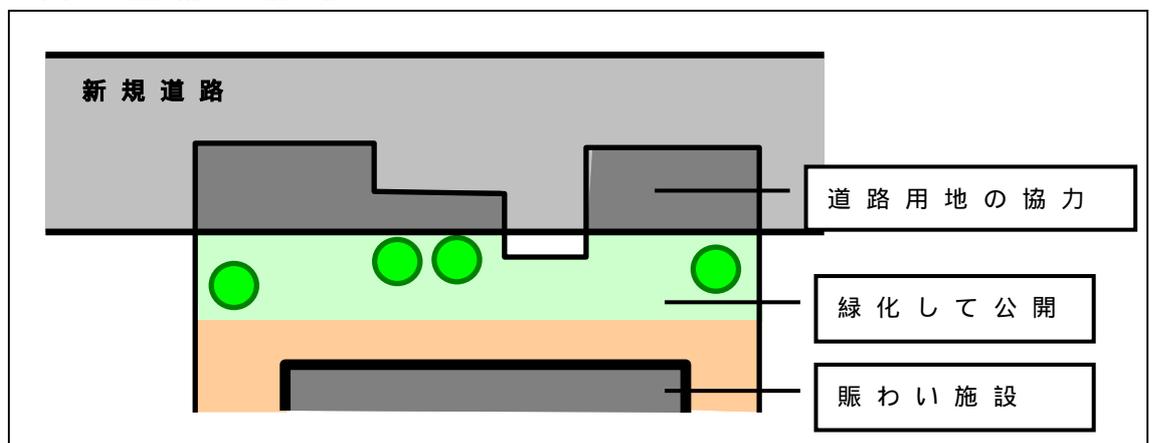


( 資料 ) 松下電工 ( 株 )

### 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進めることによって、住工の共存を図っていく。

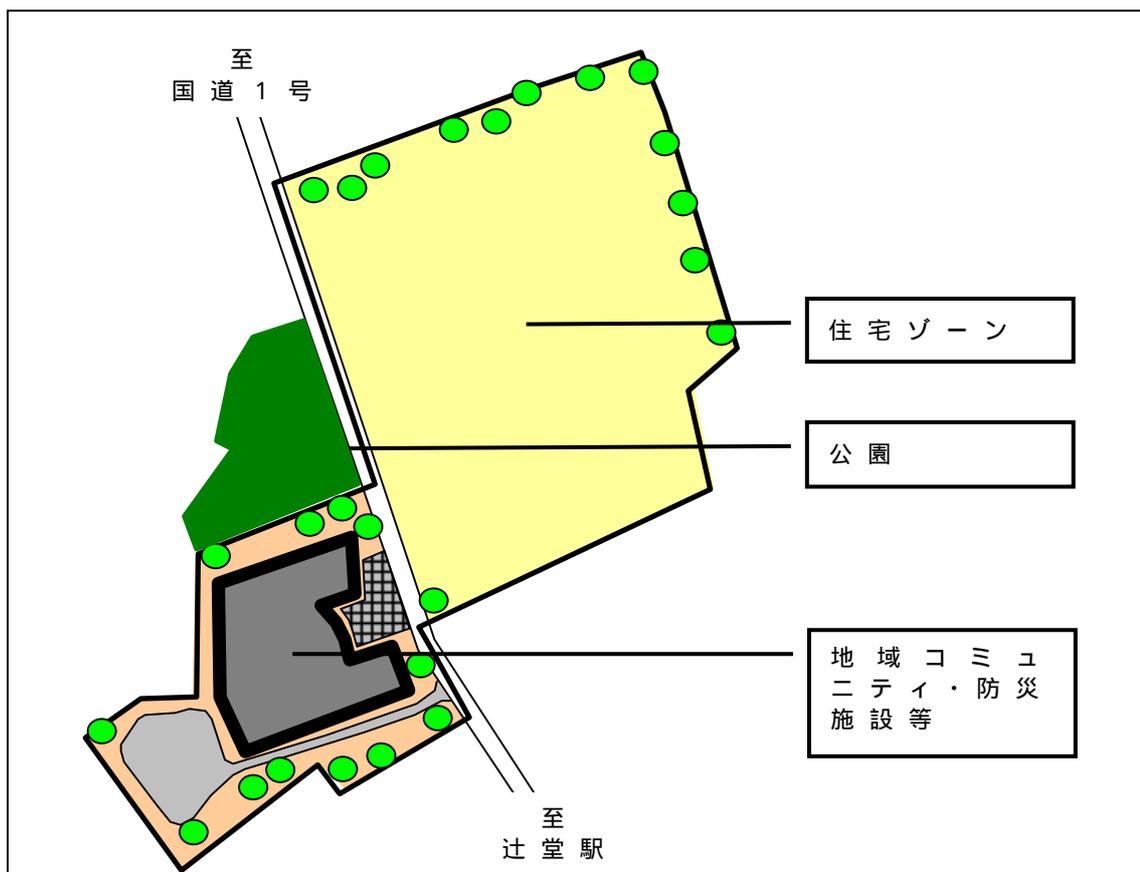
### 図 整備・誘導のイメージ



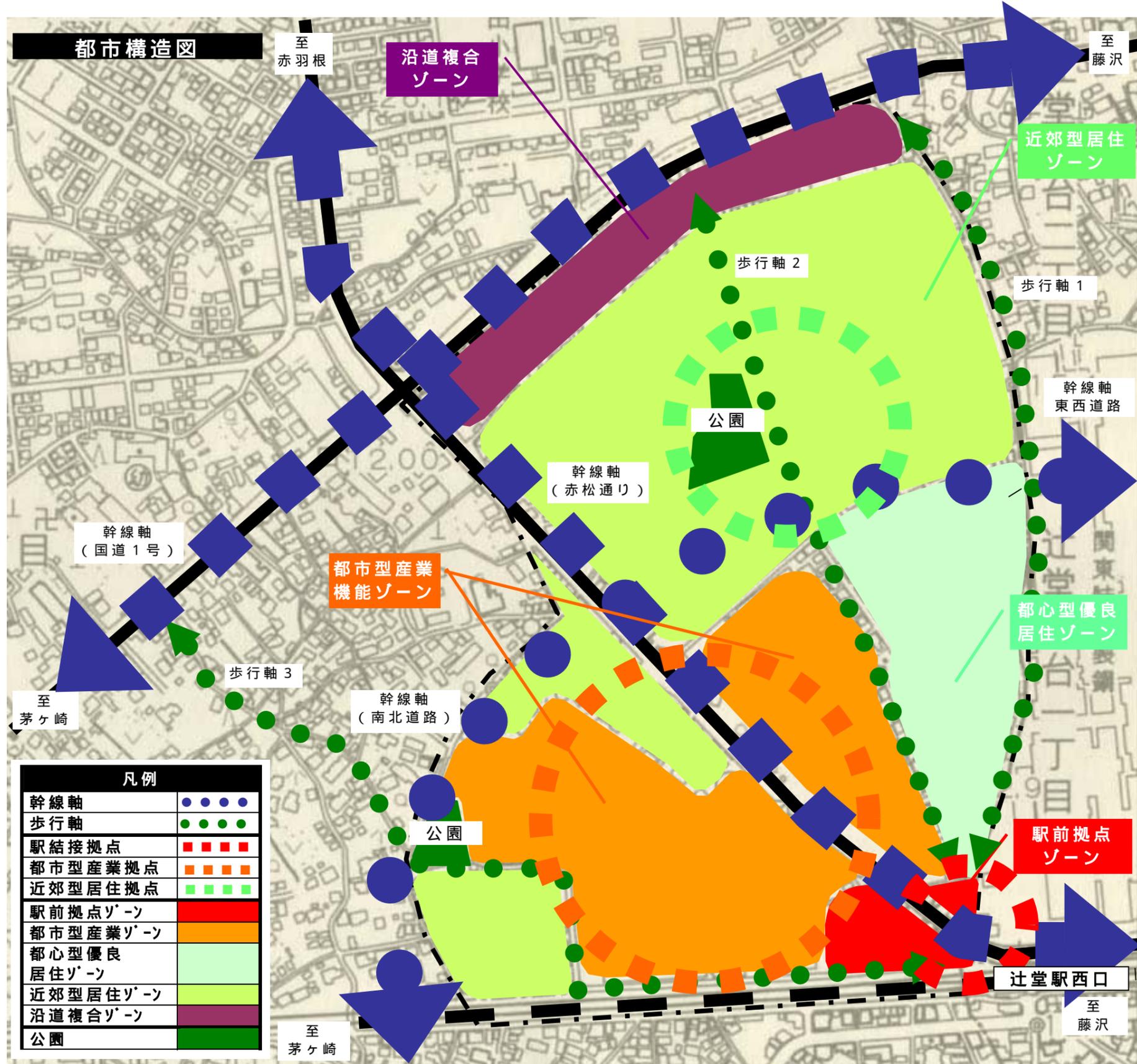
### ( 3 ) 近郊型居住拠点 ( 近郊型居住ゾーン )

閑静で潤いのある居住拠点を形成する。  
茅ヶ崎市防災計画に位置づけられた避難所(小和田小学校)が国道1号によって分断されているため、一時的・補完的な防災機能を担う拠点を整備する。  
また、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。

図 拠点形成のイメージ



都市構造図



凡例	
幹線軸	●●●●
歩行軸	●●●●
駅結接拠点	■ ■ ■ ■
都市型産業拠点	■ ■ ■ ■
近郊型居住拠点	■ ■ ■ ■
駅前拠点ゾーン	■ ■ ■ ■
都市型産業ゾーン	■ ■ ■ ■
都心型優良居住ゾーン	■ ■ ■ ■
近郊型居住ゾーン	■ ■ ■ ■
沿道複合ゾーン	■ ■ ■ ■
公園	■ ■ ■ ■