

1.はじめに

1.1.研究背景

近年、市街地の再開発が各地で進行している。かつては高度成長を遂げた日本もバブルが崩壊し、現在の景気は低迷している。人口の増加も止まり、少子高齢化の様相を呈してきている。このように時代が変わる中、その時代に求められる都市の形も変わり、現在は敷地の統合や駅前広場の整備といった形の再開発が求められている。

1.2. 研究目的

神奈川県藤沢市は大きく変化をしている街のひとつである。特に辻堂駅周辺地域はここ 10 年で大きく変化しており、今後も大きな変化をしていくことが明らかである。

そこで、辻堂駅周辺地域における再開発の経緯を調査する。さらに、地域が抱える課題を調査・分析し、辻堂駅周辺地域を研究していく。

1.3.研究方法

現地調査、都市マスタープラン、土地利用調査などにより、現在辻堂駅周辺地域で行われている開発についての経緯や課題を抽出していく。さらに、調査結果から考察を行い、研究結果をまとめる。

2.対象地区概要

辻堂駅は神奈川県藤沢市の西端に位置する駅であり、駅のすぐ西側は茅ヶ崎市となっている。本研究では辻堂駅の南北の辻堂、明治地区を主な調査対象とする。辻堂駅周辺の地域では人口が年々増加しており、今後 10 年以内に完成する住宅地が 2 箇所ある。さらに、駅から南側約 1 キロの地点に広がる辻堂団地の再生も始まっており、今後はさらなる人口の増加が予想される。

図 1.藤沢市における辻堂駅周辺地域

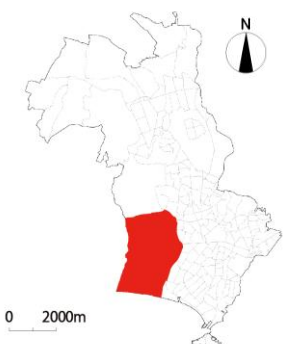


表 1.辻堂駅概要

所属路線	JR東海道線
乗車人員(人)	45,837
開業年月日	1916年12月1日

表 2.辻堂・明治地区概要

人口(人)	64,596
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	7,876.6
面積(ha)	820.1
世帯数	27,176
主要交通機関	JR辻堂駅
	神奈川中央交通バス

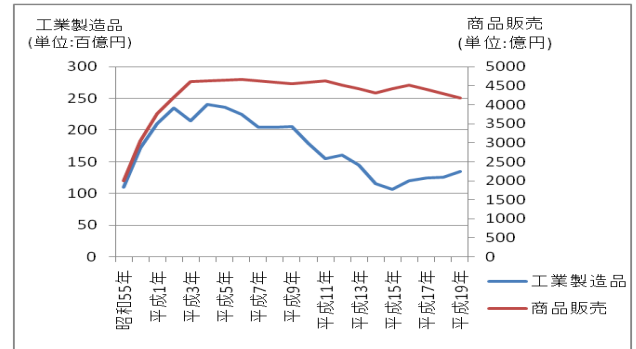
※数値はいずれも平成 22 年度のもの

3.開発経緯

3.1.時代背景

元々半農半漁の地域であった辻堂及び藤沢の発展のスピードは同県の横浜や川崎と比べても緩やかであった。辻堂では昭和 20 年代ごろから工場や住宅地が建つようになった。その後は日本の経済成長とともに工場が増えたが、バブル崩壊とともに工場の製造品出荷額は最盛期の半分以下になる。そして、現在はいまだ地域内にあった工場が市外への移転のために閉鎖し、各跡地でショッピングセンター等の開発が行われるようになる。

表 3.藤沢市内における工場製造品と商品販売の売上推移



3.2.開発の流れ

図 2.辻堂駅周辺の開発地図

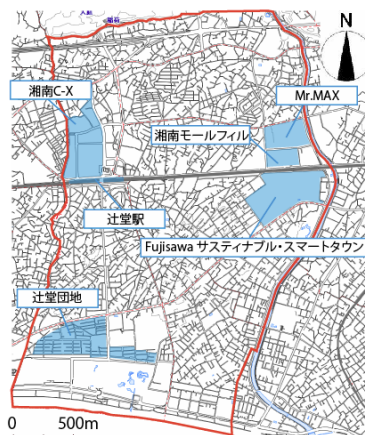


写真 1.湘南 C-X の一部(テラスモール)



写真 2.Mr.MAX



辻堂駅周辺における最初の変化は日本電池藤沢工場の閉鎖と、その跡地に完成した湘南モールフィルの完成である。元々周辺には大きなショッピングセンターがなく、当時の辻堂では初のショッピングセンターであった。その後、湘南モールフィルの真北に Mr.MAX が完成し、乗車人員の多かった辻堂駅の改修と続いた。現在も工場跡地での湘南 C-X、Fujisawa サステイナブル・スマートシティの建設が予定、実施

されている。

表 4.辻堂駅周辺の開発年表

年	辻堂の変化
2001年	日本電池藤沢工場廃場 →跡地に湘南モールビル建設
2002年	関東特殊製鋼本社工場全面撤退 →跡地に湘南C-X建設
2003年	湘南モールビルが開業 →敷地面積4.4ha
2005年	NOK藤沢工場廃業 →跡地にMr.MAX建設
2006年	Mr.MAXが開業 →敷地面積5.2ha
2009年	パナソニック藤沢工場閉鎖 →跡地にFUJISAWAサスティナブル・スマートシティを建設予定
2011年	辻堂駅北口改修完了 →ホーム拡張、南北出口改築
2012年	湘南C-X完成(テラスモールなど一部は2011年完成) →就業人口:10000人、移住人口:2300人、敷地面積25ha
2013年	FUJISAWAサスティナブル・スマートシティまらびらき予定 →敷地面積19ha
2018年	FUJISAWAサスティナブル・スマートシティ全戸入居予定 →居住人口:3000人

#### 4.地域の課題

##### 4.1.開発後の課題

##### 4.1.1 商店街の衰退

最も大きな課題はショッピングセンターの建設により、周辺の商店街から客足が遠のいていることと言える。辻堂駅周辺地域の人口が年々増加を続ける中、辻堂駅周辺の小売店の数と敷地面積、売上の変化、商店街利用者のアンケート結果などから商店街利用者がショッピングセンターへと移っている状況が読み取れる。

表 5.辻堂の人口推移(単位:人)

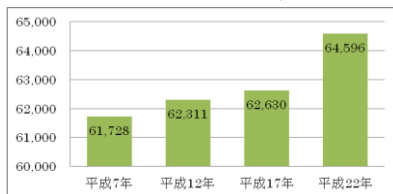


写真 3.辻堂元町商店街



表 6.藤沢市と辻堂駅周辺の小売店の数と敷地面積、売上の変化

	平成14年	平成19年	増減	平成14年	平成19年	増減	平成14年	平成19年	増減
	店	店	%	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	%	百万円	百万円	%
藤沢市	3,008	2,744	▲ 8.8	371,655	414,300	11.5	430,896	417,841	▲ 3.0
辻堂駅周辺	176	123	▲ 30.1	10,098	15,619	54.7	8,452	9,058	7.2

表 7. 辻堂駅周辺の商店街利用者の購買金額

	1000~3000円	5000円程度	7000円程度	買物をしない
平成13年	63.2	10.0	6.5	20.3
平成18年	53.4	6.5	5.1	29.3
増減	▲ 9.8	▲ 3.5	▲ 1.4	9.0

##### 4.1.2 道路整備の遅れ

開発が進む辻堂だが、都市計画道路の整備率は市の平均では71.8%に対し、地域内では62.8%と低く、道路の整備が遅れている現状となっている。

#### 4.2.開発前からの課題

##### 4.2.1.緑地の減少



駅周辺を中心に緑地が減少しており、住宅、道路、商業施設などの緑化を進めていく必要がある。市内全体では1975年時は42%だった自然的土地利用率が2008年には23%

図 3.辻堂駅周辺の緑地図

にまで減少し、未整備の都市計画公園も残されている。

##### 4.2.2.防災性の低さ

辻堂駅周辺は市内でも災害危険度が高い。延焼危険度、避難危険度、建物倒壊危険度を総合化し、地域の危険度を評価したランクでは地区の8割が危険度の高い地域に指定されている。

#### 5.考察

現在も開発が進行している辻堂駅周辺は、主に2000年代に行われた開発と2010年代に行われていく開発に分けると特徴の違いがみられる。2000年代はコミュニティ型ショッピングセンター建設による開発であり、これは地域に向けたものである。一方、2010年代の開発は駅前商業施設、新たな住宅地開発など、他地域向けのものになっている。

つまり、徐々に開発の対象が地域内から地域外に向けたものへと変化しているということになる。今後の辻堂は他地域からの新たな移住者、周辺地域からの来街者を呼び込むこととなる。

しかし、地域内では複数のショッピングモールがある中で駅周辺にはいくつも商店街を抱えており、それらは徐々に衰退が進んでいる。衰退してしまった商店街では人通りが減り、その状態を放置した場合には地域の治安が悪化していく恐れもある。さらに、辻堂駅周辺各地で開発が行われている影では、駅周辺を中心に緑地が年々減少しており、人口が増加し続ける中で交通網の整備も遅れている。現在も大きな変化を続けている辻堂駅周辺地域だが、地域が元々抱えていた課題は取り残された状態であることがわかる。

#### 6.まとめ

辻堂駅周辺地域は現在、2000年以降に市外移転をして閉鎖した工場の跡地開発に力を注いでいる。さらに今後は周辺地域や遠方地域に向けた開発も行われる。しかし、その一方でこれまでにあげた以下のような課題は残されたままである。

- ・商店街衰退
- ・道路整備の遅れ
- ・緑地減少
- ・防災性の低さ

以上の課題が残る辻堂駅周辺地域は、現在の商業的な開発と並行して地区内の住環境の整備を進めていくべきである。

#### 7.参考文献

田園都市ふじさわ | 藤沢市ホームページ  
濱塚和彦、菅原康成:「首都圏の都市再生2」(都市計画通信社)