

1 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議の位置づけ

藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画とりまとめ（平成31年度）

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議

目的 藤沢駅周辺活性化に資する南口駅前広場のあるべき姿及びデッキ再整備の方向性にかかる意見、提案をいただく会議。

委員 学識経験者
市民代表（鵠沼地区）
地元経済団体（商工会議所・商店会連合会）
隣接街区等権利者
鉄道事業者
藤沢市

連携

藤沢駅南口交通広場調整会議

目的 藤沢駅南口の交通結節機能の向上を目指し、検討素案をベースとして、関係者間の調整を図る会議。

委員 学識経験者
バス事業者
タクシー事業者
鉄道事業者
藤沢市
交通管理者（オブザーバー）

1 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議の位置づけ

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議

会議の位置づけ

目的	藤沢駅周辺活性化に資する南口駅前広場のありべき姿及びデッキ再整備の方向性にかかる意見、提案をいただく会議。
委員	学識経験者 市民代表（鵠沼地区） 地元経済団体(商工会議所・商店会連合会) 隣接街区等権利者 鉄道事業者 藤沢市
開催予定	H29年度 3回 H30年度 4回

各回の議題(案)

第1回	本検討会議設立、藤沢駅南口の現状、意見交換	H29年度
第2回	アンケート結果と結果に基づく出席者の意見収集 駅前広場の事例紹介	
第3回	藤沢駅南口駅前広場のあり方、考え方について	
第4回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について	H30年度
第5回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について	
第6回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について	
第7回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について 藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画（素案）について	

スケジュール(案)

	H29年度							H30年度										
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
交通広場調整会議				★			★								★			★
あり方検討会議		★			★		★					★			★		★	★
藤沢市の動き				アンケート								基本計画案の作成						

2 第6回あり方検討会議のまとめ

(1) デッキ再整備における検討パターン

- ……乗換デッキ（公共で整備）
- ……外周デッキ（公共で整備）
- ……外周デッキ（民間、公共で整備）
- ……昇降施設（エレベーター、エスカレーター等）
- ……階段

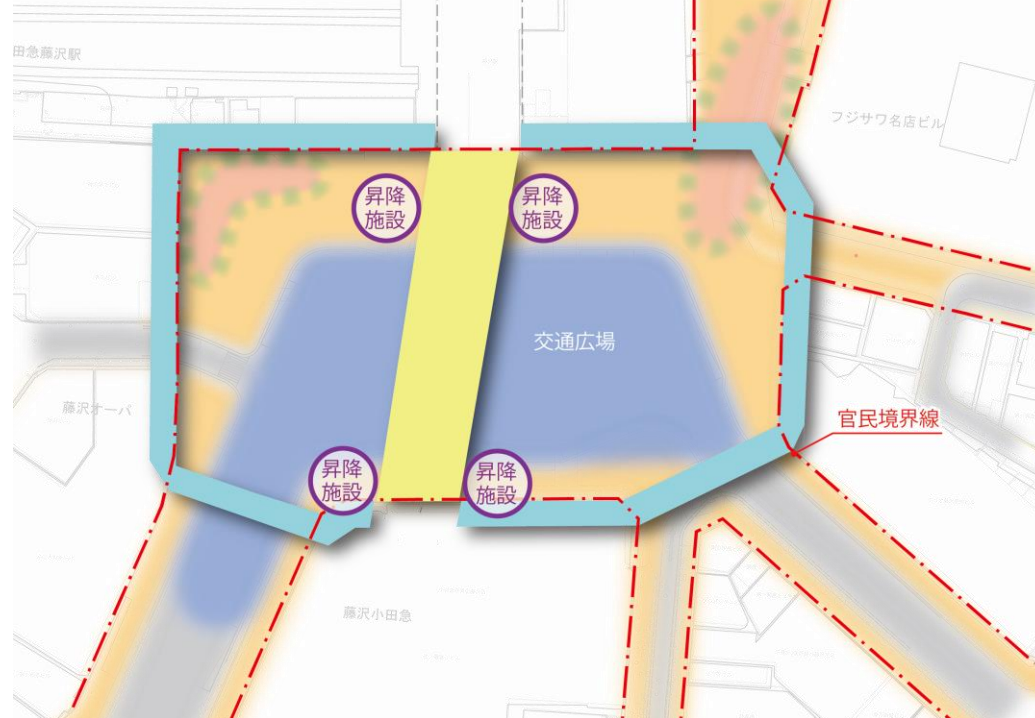
パターンA：デッキを現状の形で全面的に架け替えた場合



パターンB：デッキを乗り換え部のみ架け替えた場合



パターンC：デッキを乗換部のみ架け替え、周辺は民間で再整備した場合

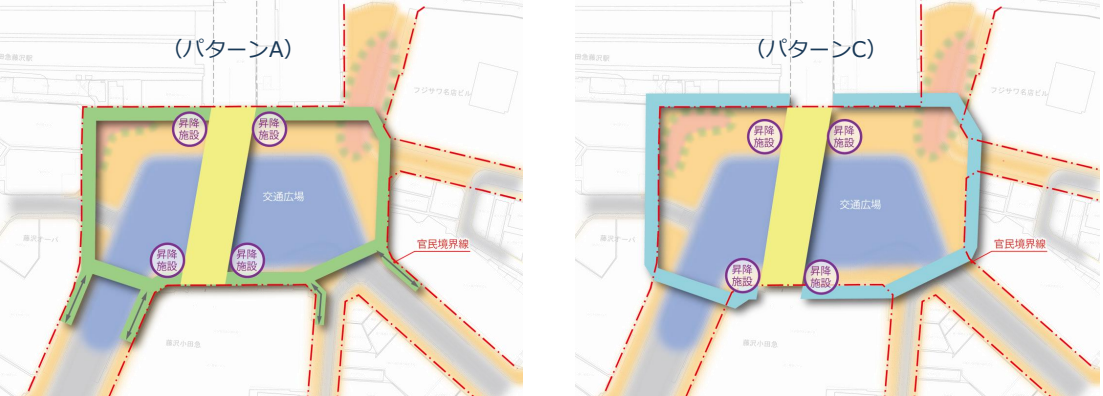


パターンD：デッキを全面的に架け替え平面状の空間とした場合



2 第6回あり方検討会議のまとめ

(2) 外周デッキの有無とメリット・デメリット

	外周デッキあり案	外周デッキなし案
	<p>地上とデッキ階の2層構造とした場合 (現況の機能の維持)</p> 	<p>外周デッキを今後は整備せず、1階部分を重視した場合</p> 
<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺買い物客にとっては、デッキ階からもアクセスできる。 隣接ビルの権利者等にとっては、ビルのデッキ階の床の価値の維持、又は向上が可能。 鉄道利用者にとっては、利便性は大きく変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 地上部の歩行者にとっては、デッキ支柱がなく、広々として歩きやすい。 見通しが良くなる1階の店舗等にとっては、観光客等に認知してもらいやすい。 近隣の商業者にとっては、人の流れや活動が見え、まちのつながりが見える。 行政にとっては、外周デッキがある案よりも整備や維持管理コストを抑えることができる。 鉄道利用者にとっては、利便性は大きく変わらない。
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地上部の歩行者にとっては、デッキ支柱は通行の支障となる。 デッキ階から1階部分が見えにくく、観光客等に1階の店舗等を認知してもらいにくい。 近隣の商業者にとっては、地上の人の流れや活動、まちのつながりが見えにくい。 行政にとっては、整備や維持管理のコストがかかり、隣接街区ビル権利者にも接続等のための負担が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺買い物客等にとっては、デッキから直接ビルへアクセスできなくなる。 隣接ビルの権利者にとっては、ビルのデッキ階の床の価値が下がる。

2 第6回あり方検討会議のまとめ

(3) 第6回あり方検討会議における意見

■デッキのあり方についてのパターンごとの主な意見

【A】デッキを現状の形で全面的に架け替えた場合

- ▶ 今とほとんど変わらないのではないか。
- ▶ デッキは平らにしないといけないのか。（今と同様に勾配をつけて建物に合わせられないのか）
- ▶ 歩行者にとってもデッキと接続している商業ビルにとっても一番受け入れられやすく、現実的なのではないか。

【B】デッキを乗り換え部のみ架け替えた場合

- ▶ 市民のアンケートの意見や方向別利用者の動向の数字から見ると、中央のデッキのみで十分な案ではないのではないか。
- ▶ 街並みを考えると理想的である。北口と対比させ、南口は斬新的な新しい空間づくりをするのが良いのではないか。
- ▶ 隣接権利者にとっては、デッキ部が無くなることでビルへのアクセス性に影響があるのではないか。

【C】デッキを乗換部のみ架け替え、周辺は民間で再整備した場合

- ▶ 民間に費用や管理を全て負担させるプランなのではないか。民間にとっても協力できるものであることをきちんと示す必要がある。
- ▶ ビルの建て替え等があり、官民一体で調整や協議が行われた上で、きれいに整備できれば素晴らしいのではないか。
- ▶ 時間的な調整、デッキの財産区分や高さの調整が課題になるのではないか。
- ▶ C案が本当に実現できれば、これからの駅前の重要な一つの方向性であると同時に、新しい藤沢の駅前 そのものになり得ると考える。

【D】デッキを全面的に架け替え平面状の空間とした場合

- ▶ 地上部が暗くなることから、選択する案ではない。
- ▶ 方針③に合致しないのではないか。

【融合案】

- ▶ C案は民間の負担が大きいため、AとBの中間くらいが良いのではないか。
- ▶ C案は敷地面積により不具合が生じる場合もあるため、AとCの融合が良いのではないか。

■デッキについて全体的な意見

＜デッキのあり方について＞

- ▶ エスカレーター、エレベーターがあれば、2階デッキはもっと利用されるのではないか。
- ▶ デッキ部と地上部の歩行者数の資料について、日時の違いにより、少し差が生じるので、資料の数値を基にすることには課題があるのではないか。
- ▶ デッキがなくなると商業ビルに入る利用者が減ってしまうだろうと考える。それが民間企業の撤退につながり、藤沢の空洞化が進むのではないか。
- ▶ デッキがなくなることによって商業ビルに入るお客さんが本当に減ってしまうのか、もう少し考える必要がある。
- ▶ 歩行空間が広がるとすると、外周デッキがなくても地上部がパンクしてどうにもならないという状況ではないため、外周デッキは、公費でまちの回遊性や動線として今と同じ機能を担保するような形で再整備するのかどうかということである。
- ▶ 今のデッキの高さでバリアフリー基準を満たす方法を考えてほしい。
- ▶ ビル建て替えまでの途中段階において、民間ビルとの接続のための階段の設置はバリアフリーではなく、方針と矛盾しているのではないか。
- ▶ 工事中の接続の部分の考え方等、途中段階のことをよく考えなければいけないのではないか。
- ▶ 地元の人間にとっては、買い物をするのに徒歩、自転車、バス等を利用するが、これらは全て地上であり、1階からビルに入るのが基本となる。
- ▶ 1階に意図的に人を下ろしていかないと、皆がなんとなく丁度いいと思っている地上部とデッキ部のにぎわいの比率は、保てないのではないか。
- ▶ 小田急線は1階にも改札を残すか残さないか結論を出していない。
- ▶ デッキのメリット・デメリットについて、皆で議論をし、方向性を出して、その方向性に基づき考え方の整理をしたと認識している。

＜再整備の方向性について＞

- ▶ 地上部が魅力的だとまちが広がっていくのではないか。その時、デッキ階、地上階とまちを歩く人たちの関係をどうつくっていきけるかということだと思う。
- ▶ デッキにおける機能的な処理がうまくいくか、いかないかということで案を決めるのではなくて、次の世代の人たちにとって財産になるような駅前をつくるために、どこを目指していくのかを真剣に考えて、魅力づくりをしていくべきである。

2 第6回あり方検討会議のまとめ

(3) 第6回あり方検討会議における意見

■ デッキのあり方についてのパターンごとのまとめ

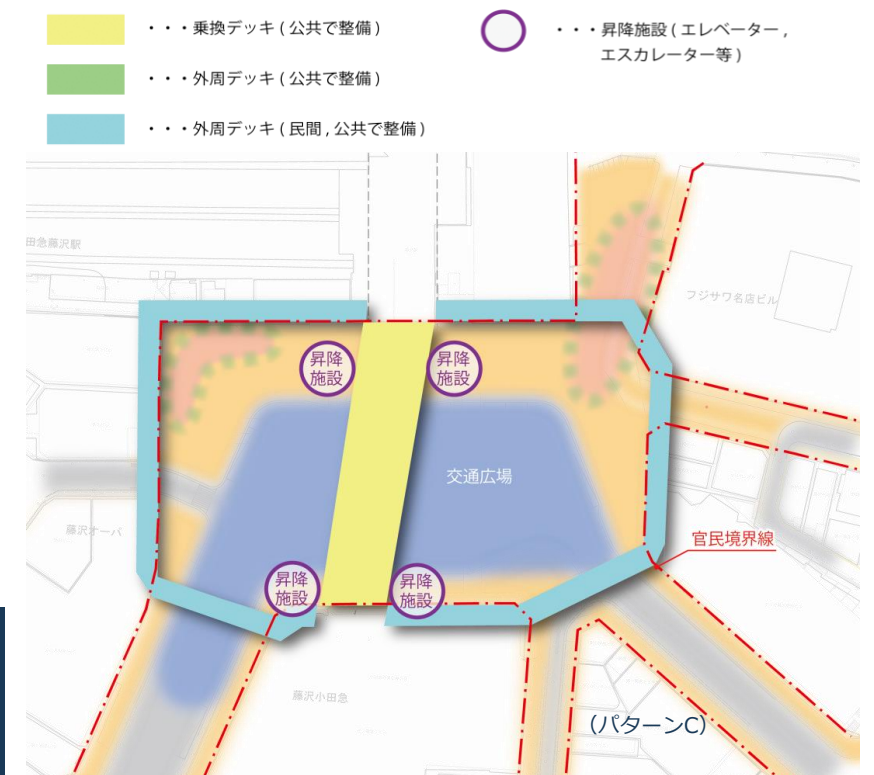
- パターンA：現状と同様にデッキと接続するビルへのアクセス性は良いが、デッキやデッキの橋脚により地上部の滞留空間に開放感があまり演出されない、勾配を解消しながらデッキを再整備することが難しい等の課題がある。
- パターンB：利用者が最も多く、交通結節点機能として重要な乗換デッキは必要である。地上部に滞留空間を生み出せば北口とは違う南口広場となる可能性があるが、隣接権利者にとっては外周デッキがなくなることでまちの回遊性や周辺ビル利用者のアクセス性への影響が懸念される。
- パターンC：地上部の歩行空間が広がり、また現状と同様に周辺ビルへのアクセスが確保され、まちへの回遊性や商業活性化としてもプラスの価値となる。官民で一体的に整備することによる民間側のメリット等を整理すべきである。
- パターンD：藤沢らしい開放感を感じられる空間づくり等の整備方針を実現できないため、選択すべきでない。

外周デッキありなし双方のメリットを享受できる方向性を検討

- ✓ 地上は広々として歩きやすい空間とする
- ✓ まちのつながりが見えるようにする
- ✓ デッキからもまちへのアクセスができるようにする

➔ 開放感のある地上部と周辺ビルへのネットワークを維持したC案を目指していくという方向性とする。

- 乗換デッキは駅前広場再整備とともに架け替えを行う。
- 外周デッキは、民地側での整備が行政だけでなく民間にとっても良い選択となるように協議や調整を行い、実現を目指していく。



2 第6回あり方検討会議のまとめ

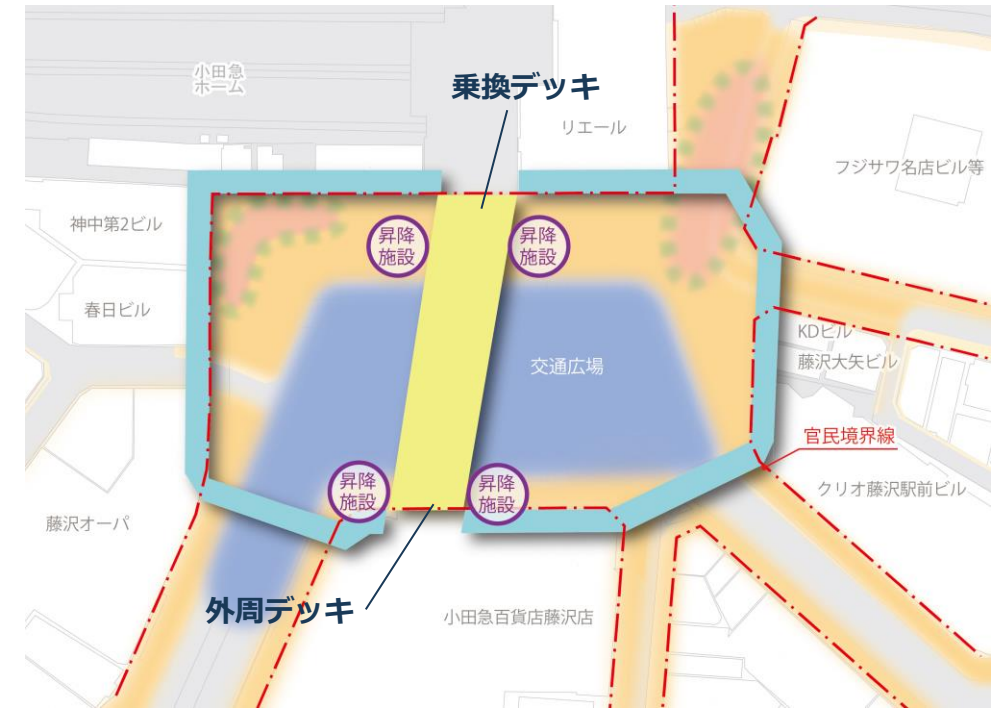
(4) デッキ再整備の方向性について

■計画コンセプト

- ✓ 歩道を広げ、ゆとりある歩行者空間を創出する
- ✓ 回遊性や視認性の向上を図り、まちへのつながりを強化する
- ✓ 藤沢ならではの、開放感のあるゆったりとした空間を演出する

□整備の考え方

- 乗換デッキについては、鉄道間の乗り換え利便性の向上とともに、駅南北自由通路と一体となり南北連携強化の軸の形成を目指し、南口駅前広場再整備工事において整備します。
- 外周デッキについては、駅前からまちへのにぎわい・回遊の波及づくりのひとつとして、駅から人の流れを呼び込むことと、駅前広場の快適性・開放感向上を目指し、官民連携によりビルの建て替え等を契機とした、民有地内での段階的な整備を図ります。
 - ・駅前広場と隣接街区が一体的空間を形成し、駅前広場に隣接した街区への機能分担・連携を図るとともに、建て替え促進に資する一定のルールを設定します。
 - ・隣接建物の建て替えを契機とし、街区ごとにデッキ整備を行います。



◇デッキの架け替えステップイメージ (パターンC)

	現況	南口工事中	乗換デッキ完成	デッキ撤去
	民有地で通路整備をする部分については、あらかじめ位置や高さ等のルールを地区計画等で定める。	・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設工事	・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・ビルの建て替え	・ビルの建て替えならびに動線整備完了時、外周デッキ（既存デッキ）撤去完了
外周断面デッキ				
外周デッキ平面図				

3 交通調整会議における意見

第4回交通調整会議

- 日時：2019年（平成31年）2月13日（水）午前10時00分～午前11時45分
- 場所：藤沢市役所本庁舎6階 6-1会議室
- 委員からの主な意見

< 機能の配置について >

- ▶ 歩道空間の拡充のプランでは、バスの乗降場の一部を広場外に出しているが、本来は広場内に機能が収まる形が望ましい。
- ▶ 観光バス等については、駅前広場内の通過の可否の規制を含め、広場内外における交通処理、規制の方法について、今後具体的な検討や協議をしてほしい。
- ▶ バス乗務員の交代要員については、自動車を利用して運んでいるが、広場内に一般車が駐車できなくなることによる影響が出ないか心配である。現状としてそのような運用を行っていることを理解しておいてほしい。
- ▶ タクシープールは現状30台程度停車可能。その機能維持は図って欲しい。分離帯をスリムにするなどもう少し滞留台数を増やす工夫がないか今後検討してほしい。
- ▶ 駅周辺店舗の荷捌きや緊急車両の配置についても配慮してほしい。また、身障者用乗降場については、より駅に近い位置となるように配慮や工夫が必要。
- ▶ 交通機能の維持だけでなく、公共交通利用者が待つ空間等を含めてより良い空間となるように、機能を配置していくべきである。
- ▶ 計画を具体化していく中で、交通規制の方法や周辺の開発との調整等による交通機能の配置の工夫が重要であり、それにより、より良い駅前広場空間が形成できる。
- ▶ 今後、個々の調整は必要であるが、現状の公共交通の機能を確保しつつ、歩行空間の充実を目指していく方向については了解。計画書には、「公共交通の現状の機能を維持する」ことは明記してほしい。

4 地上部の整備イメージ（駅前広場配置）

整備の方向性

現状の公共交通機能の維持を図りながら、公共交通中心のコンパクトな車道空間とすることで、歩行空間を拡充し、歩いて心地よく、また市民の居場所となる質の高い滞留スペースの創出を目指します。



■現況の交通機能の配置

バス	乗降場：広場内に8台、広場外に1台
タクシー	タクシープール：約360㎡（28台程度）
一般車	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場は広場内交通島に配置 駅へはロータリー内を横断、あるいは階段利用によりアクセス
身障者用	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場は広場内交通島に配置 駅へはロータリー内を横断、あるいは階段利用によりアクセス
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 快適な歩行や滞留に十分な空間が確保されていない 昇降施設の設置空間が確保できない

地上部の計画コンセプト

- ✓ 歩道を広げ、ゆとりある歩行者空間を創出する
- ✓ 一般車の流入を抑制し、公共交通中心の広場とする
- ✓ 歩行者と車両の動線を整理し、安全性向上を図る



実現に向けた主な取組

□ 広場の外で担える交通機能の配置を目指す

南口駅前広場再整備の着手までには時間があるため、周辺ビル建て替えを契機に協議や調整を行い、官民が連携しながら広場外で担える交通機能を広場外での配置を目指します。

□ 交通機能の配置と交通処理、規制についての取組

広場の外で担える交通機能の配置の協議や調整の状況や荷捌き処理等を踏まえ、交通処理や規制について調整や協議に取り組みます。

5 南口駅前広場再整備の方針について

方針① 歩きやすい歩道の整備と周辺の街へのつながりの強化

- 取組事項
- ①-1 地上部の歩いて心地よい空間づくり
→駅前広場を囲む歩行者動線を現況よりも拡幅し、広々として歩いていて心地よい空間にする。
 - ①-2 街の個性がにじみだす空間づくり
→周辺の街の個性がにじみだすような空間を随所に設け、駅前広場と周辺の街へのつながりを高める。

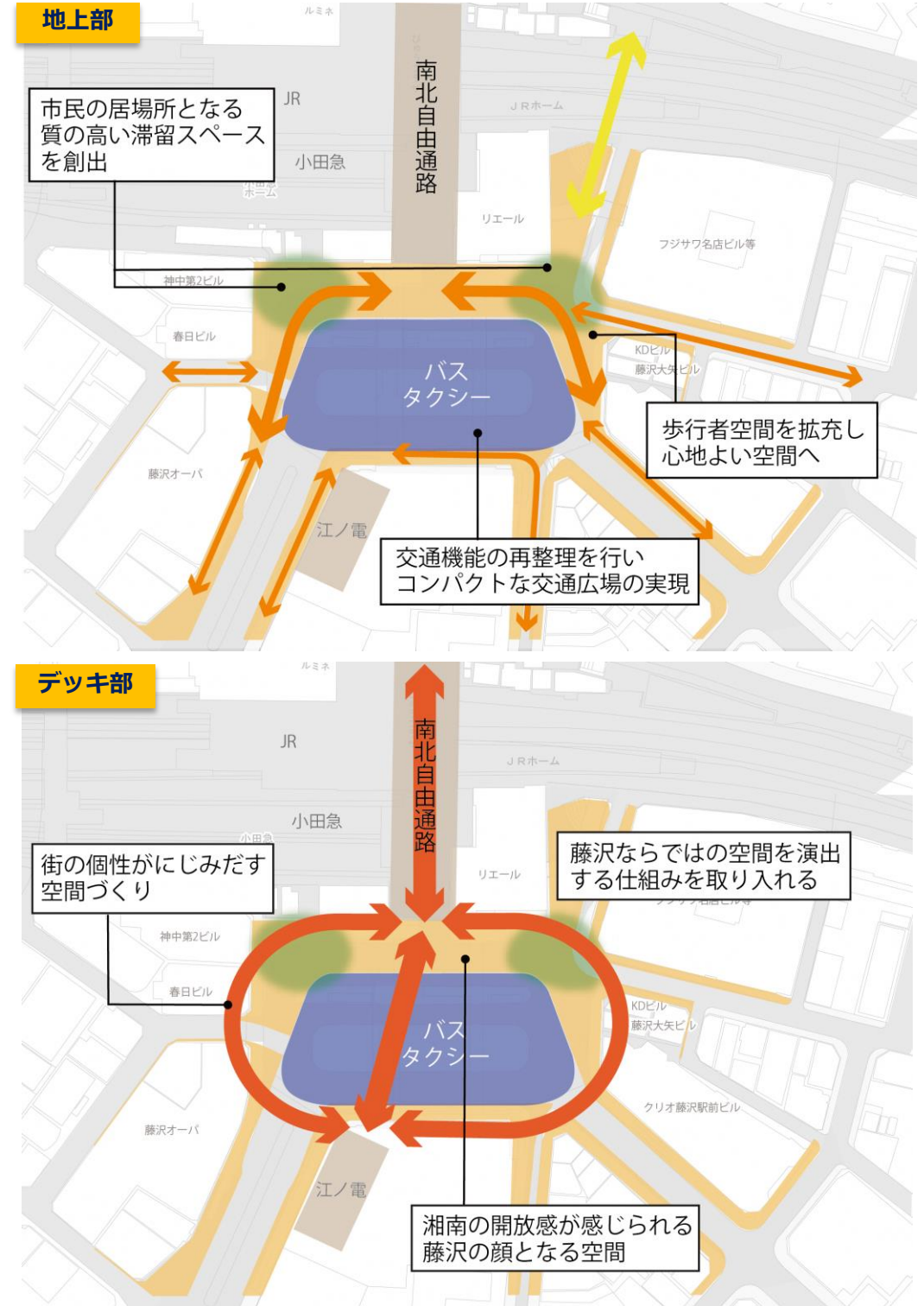
方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

- 取組事項
- ②-1 交通広場へ導入する機能の再整理
→交通広場は公共交通（バス・タクシー）を中心とし、安全性を向上し、コンパクトな広場とする。車両動線などを再検討し、スペースの効率化と、周辺施設へのアクセス性の向上を図る。
 - ②-2 市民の居場所となる広場を生み出す
→駅前広場に空間的な余裕をつくりだし、市民が使うことのできる空間と仕掛けを設ける。

方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

- 取組事項
- ③-1 湘南の開放感を感じられる、藤沢の顔となる空間づくり
→地上部においては開放感のある明るい駅前広場を目指す
→歴史的な江の島道と、江ノ電旧路線の2つの軸線をデザインに取り込むことで、湘南の海とのつながりを感じられる、藤沢の顔となる空間づくり。
 - ③-2 藤沢ならではの空間を演出する
→藤沢の広い空やゆったりと流れる空気感を演出するため、集まる、座る、休む、緑に触れる等が出来るさまざまな仕組みを取り入れる。

■ 空間構成のあり方



6 地上部の整備イメージ（滞留空間のイメージについて）

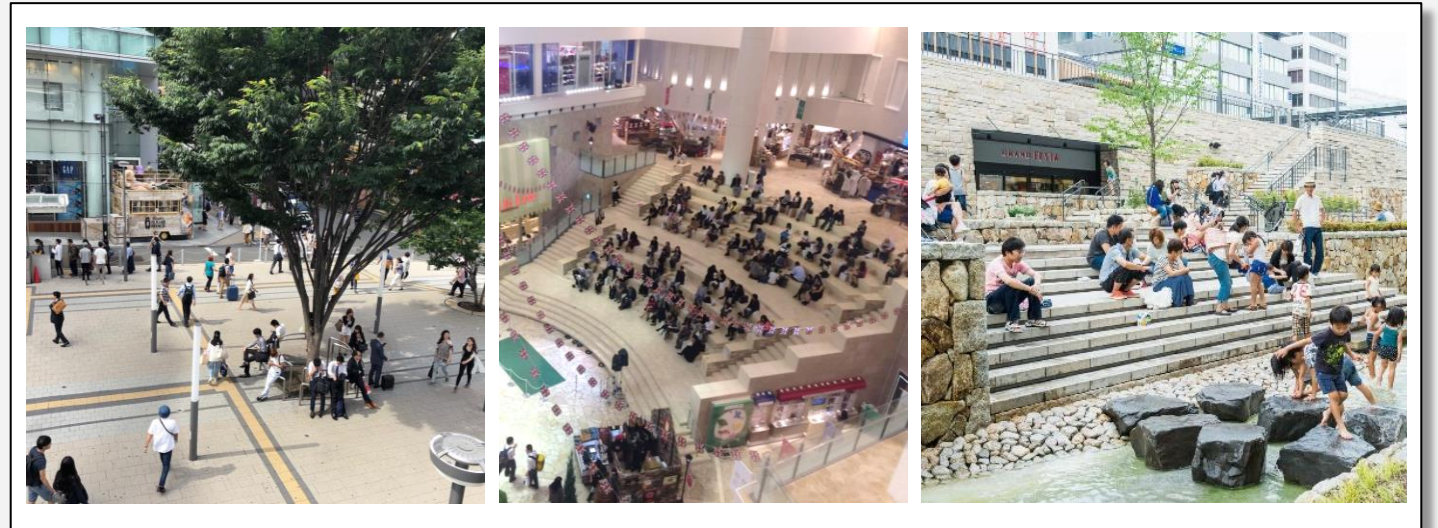
■大空間における滞留空間イメージ①

- ・歩行者が広々とくつろぎ、時間を楽しめる空間
- ・イベントスペースやオープンカフェ等、市民が求める機能を備えられる空間



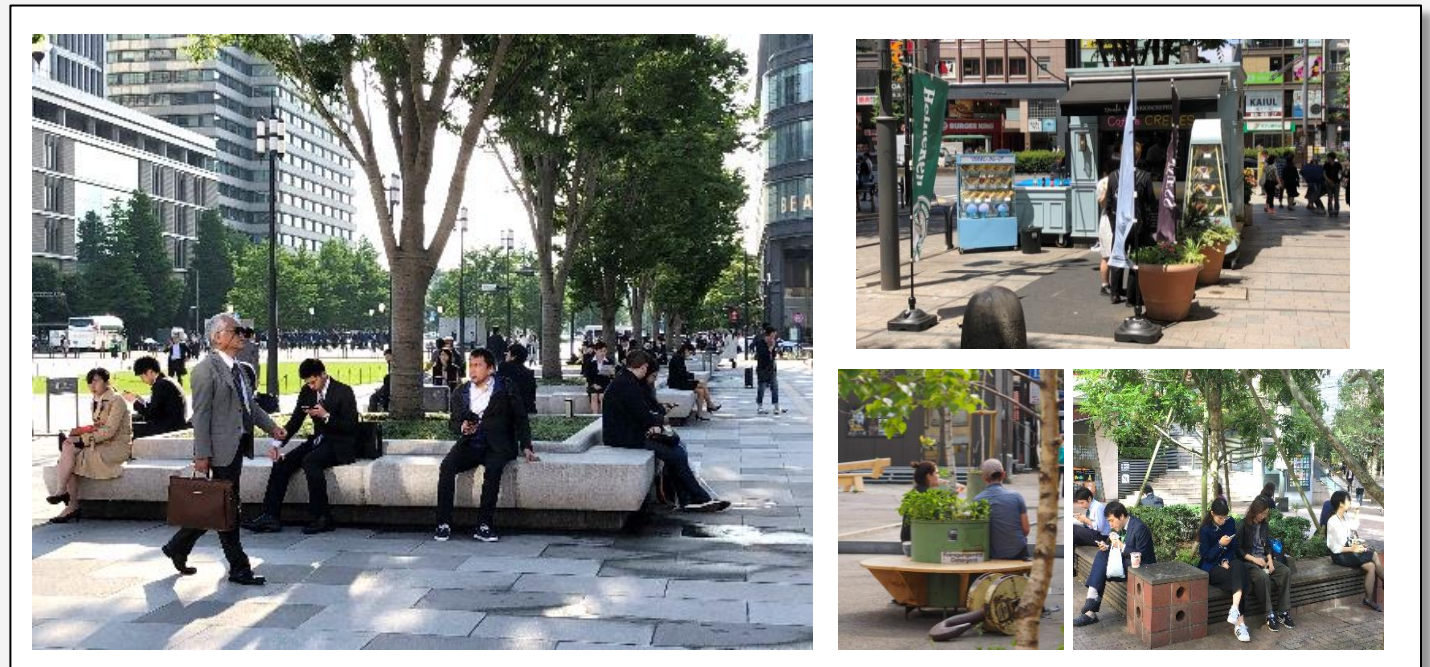
■大空間における滞留空間イメージ②

- ・歩行者動線のクロスポイントであることを踏まえ、待合せ場所等として、広場と街をつなぐ象徴的な空間
- ・大階段を継承し、見る、見られるの関係性をつくれる空間



■小空間での滞留イメージ

- ・歩行者動線に沿った空間であることから、広場内や街への移動の途中に休み、また緑にふれられるような、ほっとする空間



7 推進方策について

南口駅前広場の再整備については、整備着手までの期間が一定程度あることから、様々な協議・調整を行い、整備イメージの実現を目指します。

推進方策

1 官民連携による駅前広場外も含めた機能配置及び一体的空間形成に向けた、検討・協議

○車道空間と交通機能の配置について

- ・ 広場外での機能配置とゆとりある駅前広場の創出に向け、隣接街区やその周辺で担える機能について、交通事業者や隣接街区等の関係者との協議・調整を行います。
- ・ 併せて、先進的事例等も研究しながら、道路管理者及び交通管理者と協議・調整を進めます。

○外周デッキの整備について

- ・ 湘南の解放感を感じられる藤沢の顔となる空間の形成とともに、駅前からまちへのにぎわい・回遊の波及づくりのひとつとして、民有地内でのデッキ整備等の機能分担・連携の可能性について、隣接街区の関係者と検討を行います。
- ・ 民有地内でのデッキ整備等の機能分担・連携を具体化するにあたっては、デッキ機能の高さや位置等の基本的な事項や維持管理も含めた具体的な検討とともに、建て替えの促進・支援に向け、隣接街区の関係者との協議・調整を行うとともに、庁内関係部局との検討を行います。
- ・ ビル建て替えを契機とした段階的な整備に合わせ、必要な処置、整備を行います。

2 基本計画の実現に向けた取組

○官民連携による駅前広場形成に向けたルール・仕組みづくり

- ・ 湘南・藤沢の顔・玄関口にふさわしい官民連携による駅前広場外も含めた機能配置及び一体的空間形成に向け、検討・協議した事項を共有化し、継続して運用するために、共有すべき方針やルール、支援策について、事業者等関係者との合意形成を図ります。

○駅前広場における湘南・藤沢の顔・玄関口にふさわしいデザインの導入

- ・ 駅前広場のデザイン、設計等を実施するにあたっては、将来像等の具現化を前提とした検討を進めます。
- ・ 先行して整備する自由通路及び駅舎等と、湘南・藤沢の玄関口を一体感を持って形成するために、継続的にデザインや機能等の連携・調整を図ります。

○滞留空間の利活用について

- ・ 駅前広場やまちとのつながり、にぎわいの創出を目指し、滞留空間の利活用について、エリアマネジメントの導入等も含め必要な事項の検討や協議を行います。
- ・ よりゆとりのある空間の形成に向け、駅前広場空間と隣接街区による連続する一体的な利用や運用の実現可能性について検討や関係者で協議を行います。

3 計画の見直し

○計画の見直し

- ・ 整備まで一定期間あることや協議事項が多くあることから、社会状況変化や再整備における諸条件の変更等に伴う課題が生じた場合には、課題に応じて関係者間での調整を行うほか、必要に応じた計画の見直しを行います。

事業スケジュール(案)

