

南口駅前広場再整備基本計画（素案）

【2019年（平成31年）2月27日時点】

目次

- 1 再整備の背景と本計画の位置付け
  - ※第1回あり方検討会議で示した資料をもとに作成
  - (1) 再整備の背景
  - (2) 本計画の位置付けと計画範囲
  
- 2 藤沢駅周辺地区の位置付けと求められている機能や役割
  - ※上位計画のまとめ等を踏まえ、藤沢駅周辺地区に求められている機能や役割を整理
  
- 3 南口駅前広場の現況と目指す将来像
  - (1) 南口駅前広場の利用特性
    - ※第1回あり方検討会議で示した資料をもとに整理
  - (2) 南口駅前広場の現況の課題
    - ※第1回あり方検討会議で示した資料をもとに整理
  - (3) 南口駅前広場の目指す将来像
    - (今回のあり方検討会議での議論を踏まえ修正)
  
- 4 南口駅前広場の再整備方針
  - (1) 南口駅前広場の再整備方針
    - ※再整備の基本的な考え方について（第3回以降のあり方検討会議）
  - (2) 再整備方針に基づく取組事項と空間構成のイメージ
    - ※再整備方針に基づく取組事項（第4回以降のあり方検討会議）
  
- 5 南口駅前広場の整備イメージ
  - (1) 地上部の整備イメージ
    - ※あり方検討会議、交通調整会議での議論を踏まえ作成
  - (2) デッキ部の整備イメージ
    - (今回あり方検討会議での議論を踏まえ修正)
  - (3) イメージパース
    - ((1)、(2)に基づいて作成)
  
- 6 計画の実現に向けた推進方策及びスケジュール
  - ※今回あり方検討会議での議論を踏まえ修正

参考資料

- ① 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議、藤沢駅南口交通広場調整会議の経緯
- ② アンケート結果 ※第3回あり方検討会議
- ③ 藤沢駅周辺の現況 ※第1回あり方検討会議等
- ④ 駅前広場整備の事例 ※第2回あり方検討会議



(1) 再整備の背景

現在の藤沢駅周辺地区は、藤沢宿から時代の変遷と共にまちの中心が南側の鉄道駅に移転し発展してきました。1960年代から1970年代の駅周辺の整備以降、大きな機能更新がなされないまま現在にいたっており、活力の低下を招いている一因であるとなっています。広場を含めた駅周辺市街地の機能更新が求められています。

藤沢市の中心街の歴史的な変遷



賑わいエリア

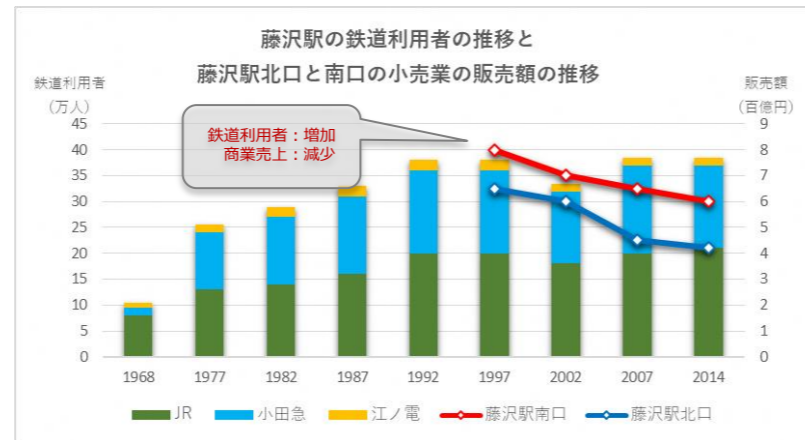
かつて旧東海道の宿場町として栄え、明治以降鉄道(現在のJR)の開通(1887)、江ノ電藤沢駅(1902年)、小田急藤沢駅(1929年)の開業に伴い、駅周辺が観光拠点となり、賑わいを持つエリアへと成長しました。

南口の土地区画整理事業や再開発事業等により、駅周辺に大型の商業施設が立地し商業が集積しましたが、その後現在まで駅周辺は大きく姿を変えていません。整備から40年以上が経過し、市街地の機能更新が求められています。

藤沢駅周辺の現状

商業売上げが減少し、地区の活力が低下している

鉄道利用者は増加の傾向がみられるのに対し、小売り販売額は駅南口、北口ともに傾少傾向にあり、駅周辺の商業活力は低下の傾向が続いています。



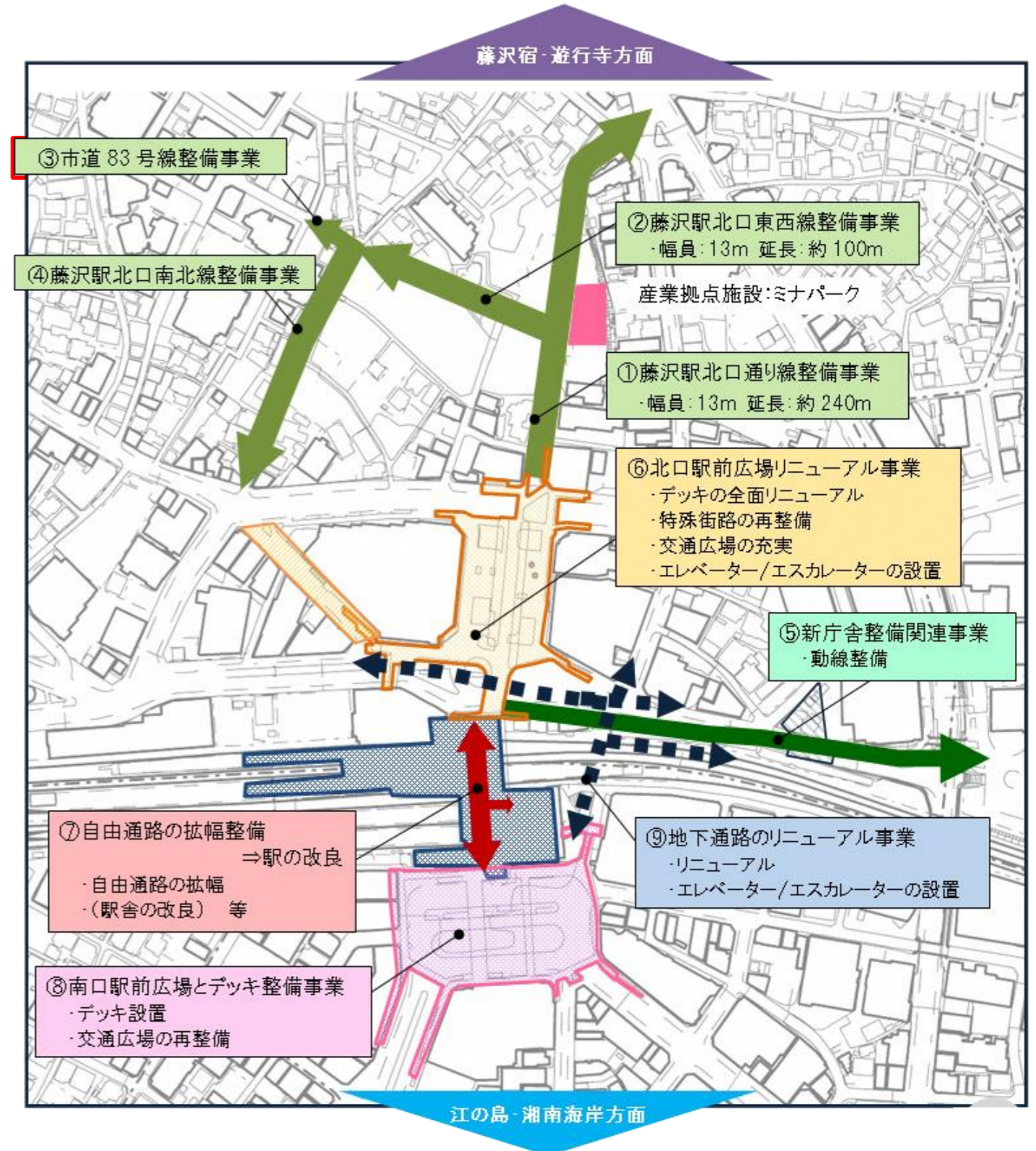
駅周辺地区の機能更新が求められている

駅南口駅前広場に面したビルは、1960年代から1970年代にかけての南口駅前広場の整備や藤沢駅の橋上駅舎化と同年代に建築されたものが多く、ビルの老朽化が進行し、建て替えや機能更新が求められています。

(2) 本計画の位置付けと計画範囲

藤沢駅周辺地区においては、活性化に向けて「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画(2012年3月)」を策定し、その実現に向け、先導的な役割を果たすべく、様々な整備事業を展開しています。

本計画は、藤沢駅・駅前改良による、南北連携強化と新たな顔づくり事業の一つとして「南口駅前広場(図の⑧)」を計画範囲とし、南口駅前広場・デッキ整備事業の方針を定めるものです。





藤沢駅周辺地区は、都市マスタープランなどの上位計画において都市づくりの目標、地区の位置付けが定められています。

これらに上位計画に定められている内容を踏まえ、駅周辺地区の位置付け、求められている機能・役割を整理しました。

神奈川県

◆神奈川県都市マスタープラン（目標年次：2025年）

湘南都市圏域における都市づくりの目標

「山なみをのぞみ、海と川が出会い、歴史を生かし文化を創造する都市づくり」を目標としている。

藤沢駅周辺の位置づけ

藤沢駅周辺を「湘南ブランド」を生かした活力増進と情報発信＜広域拠点＞と位置付けている。

「藤沢駅周辺において、交通利便性を生かし、既存の都市基盤や商業・業務、文化機能などの集積を図ります。また、辻堂駅周辺における、新たな産業や研究開発などの機構集積とあわせ、にぎわいと活力ある都市づくりを進めます。」としている。



藤沢市

◆藤沢市都市マスタープラン（2018年（平成30年）3月部分改定）

活力を生み出す都市づくり

藤沢駅周辺の中心市街地の衰退、工業系市街地における企業移転等、本市の産業を取り巻く状況は厳しい局面を迎えています。活力を創出するためには、交通、自然環境、首都圏における位置等といった本市の都市環境とともに、集積する大学や産業の多様な連携等を活かすべく、そのための基盤整備が必要です。

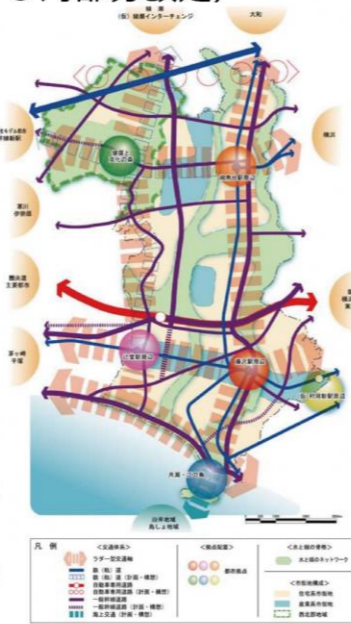
都市活力の持続的な創造に向けて、都市拠点においては交通結節機能の充実とともに、それぞれが担う役割を明確にし、各拠間にふさわしい都市機能の集積を高めています。併せて、これら拠点が連携し、相互に機能補完することで、多様化する市民生活や産業活動、交流を支えるとともに、近隣都市と広域に連携を進めます。

計画的に配置した工業系市街地は、都市活力の維持・創出に向け、産業政策との連携のもとに今後も維持・充実を図ります。

農・工・住が共存する環境共生都市をめざしている西北部地域は、農業振興とともに、研究開発機能等の産業集積を計画的に進めます。

都市拠点における機能強化と活性化の促進

- ◆多様な主体が連携した一体的な都心づくりの推進と藤沢の顔となる都市空間・景観の創造
- ◆南北の連携強化とともに、歴史・文化の継承・活用やユニバーサルデザインによる回遊ネットワークの形成
- ◆中心市街地再生に向けた各街区にふさわしい建物・機能更新の促進・誘導と公共施設等の再配置・更新



藤沢市

◆藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画

地区の目指す姿

湘南地域の広域拠点あり続け、湘南のくらし・海・風・太陽・文化に人が集い・賑わい・人が楽しみ・人がエネルギーとなり、未来へとつなげる  
"次の時代の湘南・藤沢ライフを先導し、プロモーションする都心"をめざす。

1 駅周辺街区の整備テーマ

駅周辺ネットワークの核となる緑あふれる空間演出と賑わいの源泉

- ・市内外から藤沢に訪れたい魅力とポテンシャルのある駅前と街への回遊の形成
- ・湘南藤沢をけん引する顔づくり・玄関づくり

2 駅周辺街区における整備の方向性

- ①老朽化建物の再整備などによる、駅中心とした既存都市機能の再生・強化
- ②二層や社会動向変化を見据えた新たな駅前機能の充実
- ③まちの南北流動動線の強化・充実
- ④駅前広場の再編による交通結節機能の改善
- ⑤駅からまちにつながる、使いやすい歩行者空間の充実
- ⑥駅及び駅前広場の改良による藤沢の顔づくり
- ⑦駅前広場整備と合わせたまとまった緑と連続する緑の整備
- ⑧非常時に対応した防災性の強化



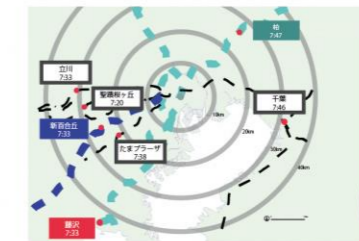
藤沢駅周辺の歴史的な成り立ち

- ・藤沢駅北側にある遊行寺付近は、江戸時代、東海道の藤沢宿として賑わいを見せていた。
- ・それから、江の島、鎌倉の観光地化、別荘地化とも相まって、次第に南の藤沢駅周辺に移行していった。
- ・戦後、駅周辺では区画整理事業、再開発事業により、着実な都市開発が行なわれ、発展してきた。

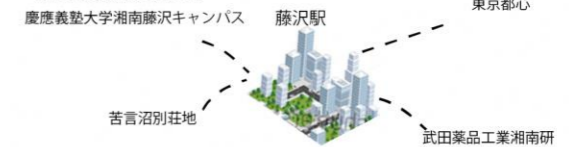


藤沢駅周辺のポテンシャル

1 東京都心部との高いアクセス性



2 生産拠点や、研究開発拠点、鶴沼別荘地等が都心通勤世帯の生活拠点が集積し、都心部と機能分担。また慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスが北部に立地するなど、学術都市としての側面を持つ。



3 江の島、鎌倉といった観光地の玄関口であり、マリンスポーツなどのリゾートと近接した業務地、居住地である。



藤沢駅周辺地区の位置付け

- 藤沢は地域経済の拠点
- 江の島、湘南、鎌倉観光の玄関口
- 観光、別荘地等のゆったりとした都市空間、文化の蓄積に根ざした都市
- 藤沢市の都心にふさわしい、風格のあるシンボルとなる都市空間の形成

藤沢駅周辺地区に求められている機能・役割

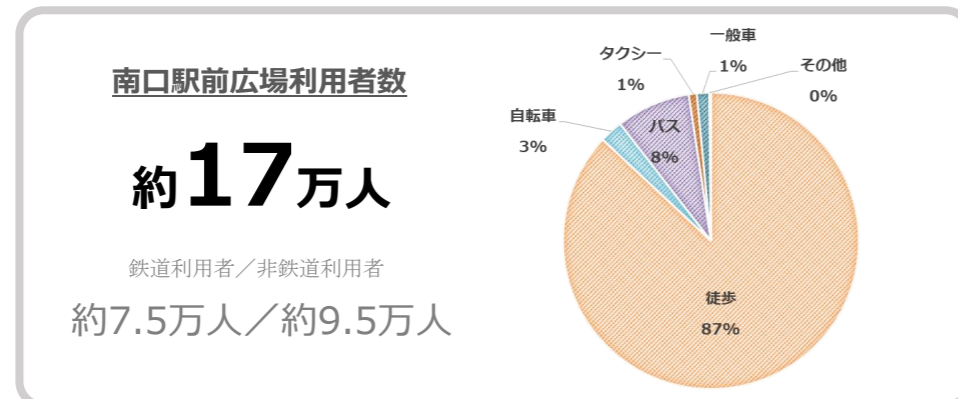
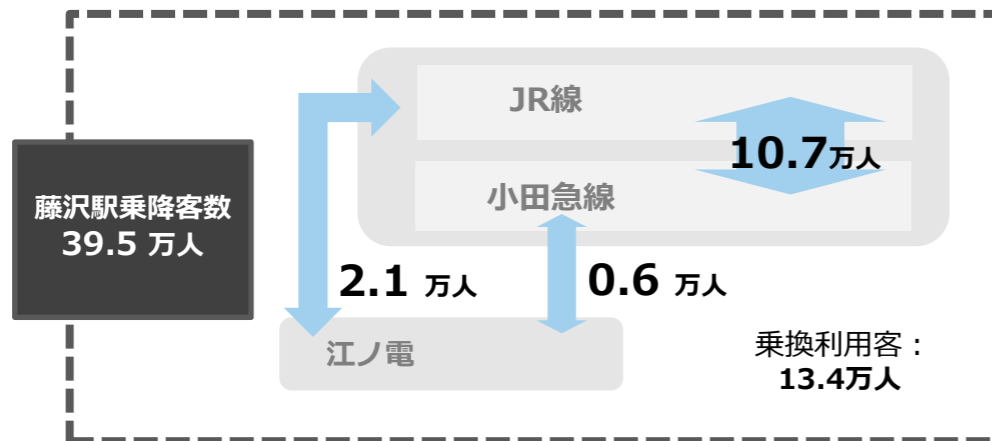
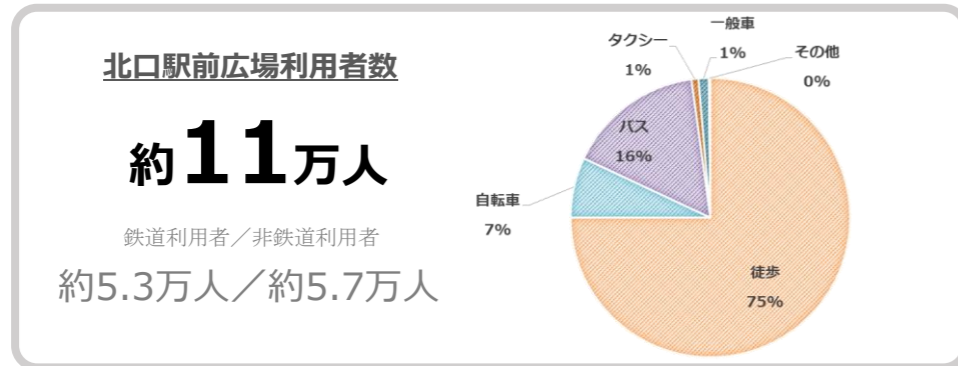
- 湘南の玄関口としての広域交通拠点
- 南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地
- 機能や建物更新の促進等による商業、業務、行政、文化、都心居住機能の充実
- 駅から「人」・「交流」・「活力」を地区全体に波及させる機能



(1) 南口駅前広場の利用特性

藤沢駅は、JR東海道線、小田急線、江ノ電の3線が乗り入れていると共に、バス、タクシーとの交通結節点であり、鉄道乗降客数は、乗換客も含めると1日約40万人の人が鉄道を利用しています。また、駅前広場は鉄道利用者以外の人でも利用しており、南口駅前広場では1日約17万人の人が利用しています。

駅前広場の利用者動向

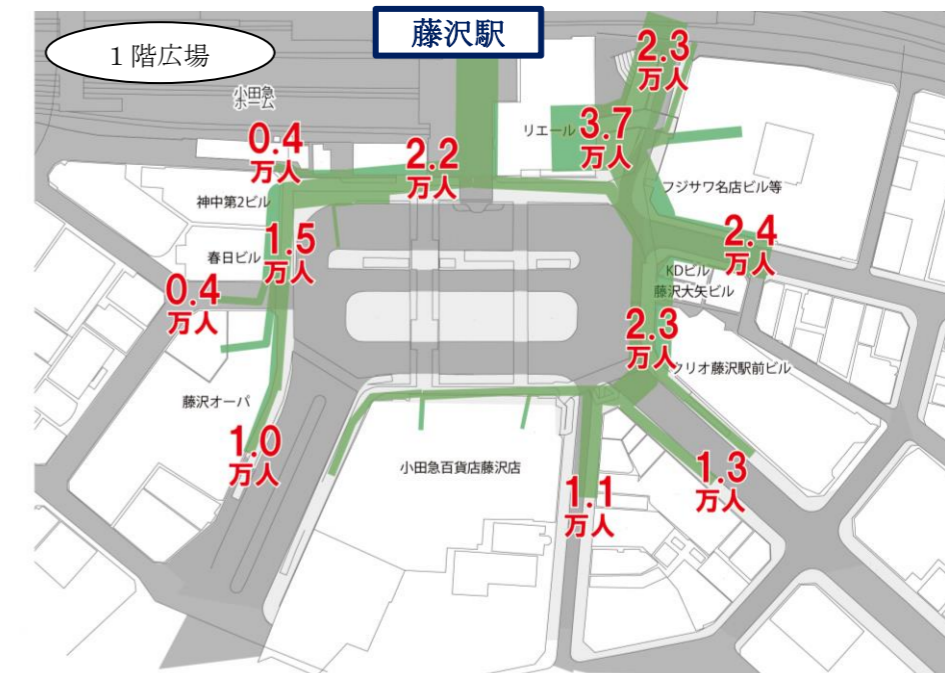
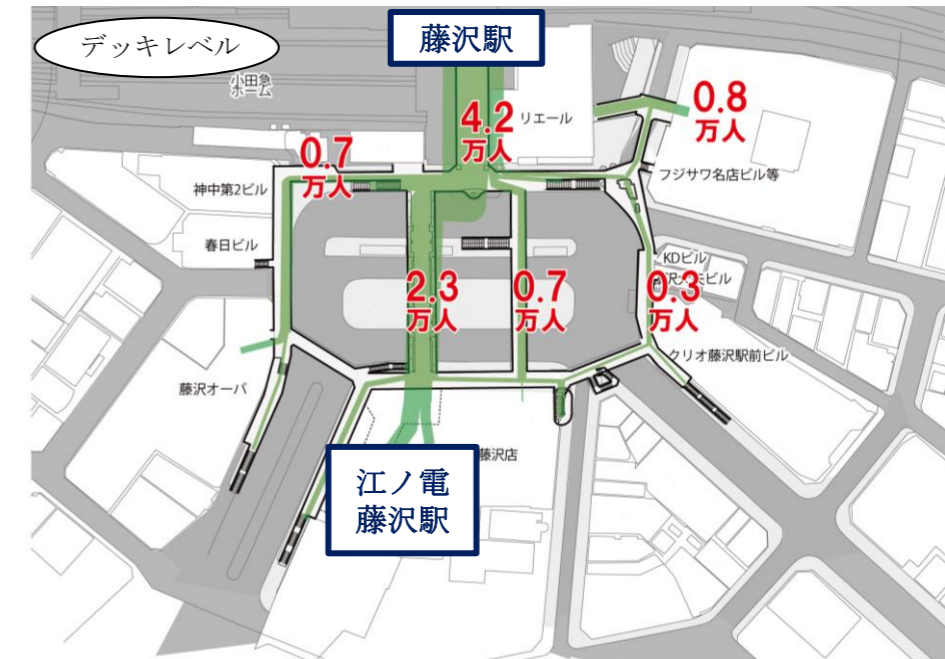


※各数値は複数の統計データによる推計値  
※乗降客数はH28年大都市交通センサスより  
※駅前広場利用者数はH28年大都市交通センサス・H24年実施の実態調査データより推計

- ・藤沢駅は1日当たり約39.5万人の乗降客数であり、乗換利用者は13.4万人です。そのうち、江ノ電へ乗り換える利用者は2.7万人います。
- ・南口駅前広場利用者は約17万人であり、87%が徒歩利用です。南口は北口に比べ、徒歩利用者割合が高い傾向となっています。

また、歩行者数については、JR道線、小田急線の藤沢駅と江ノ電の藤沢駅を結ぶデッキの利用者は多いものの、それ以外については、地上部が主要な動線となっております。

駅前広場の歩行者数



2012年（平成24年）11月1日（木）※12時間当たりの人数  
(7:00～19:00)

- ・南口広場は、デッキ部よりも地上部の方が歩行者が多い傾向です。
- ・地上では、地下道へ降りるスロープ付近の利用者が多く、それらの歩行者は北側への地下通路、東側及び南側市街地へと流動しています。
- ・デッキレベルでは乗り換え利用者が中央デッキを主に利用しています。



(2) 藤沢駅南口駅前の課題

藤沢駅南口においては、1960年代から1970年代に整備されて以降、基盤の更新がほとんどなされておらず、交通量の増大や社会経済情勢の変化に対応できなくなりつつあります。

現状の主な課題

【歩行者】

- ① 歩みにくい、見通しが悪い
  - ・ 歩行者やバス待ちの人が多いが、歩道が狭い
  - ・ デッキの柱がある
- ② 交差点での歩行者と車両交通の交錯
- ③ デッキのバリアフリーが困難
  - ・ 昇降施設の設置やデッキ面の勾配の解消が困難
- ④ 鉄道間や鉄道とバス、タクシーとの乗り換えがわかりにくい。不便。

【バス・タクシー・一般車・自転車】

- ① バス、タクシーと自転車、一般車、荷捌き車との交錯
- ② 交差点での自転車とバス、タクシー、一般車の交錯

【にぎわいや駅周辺の再活性化】

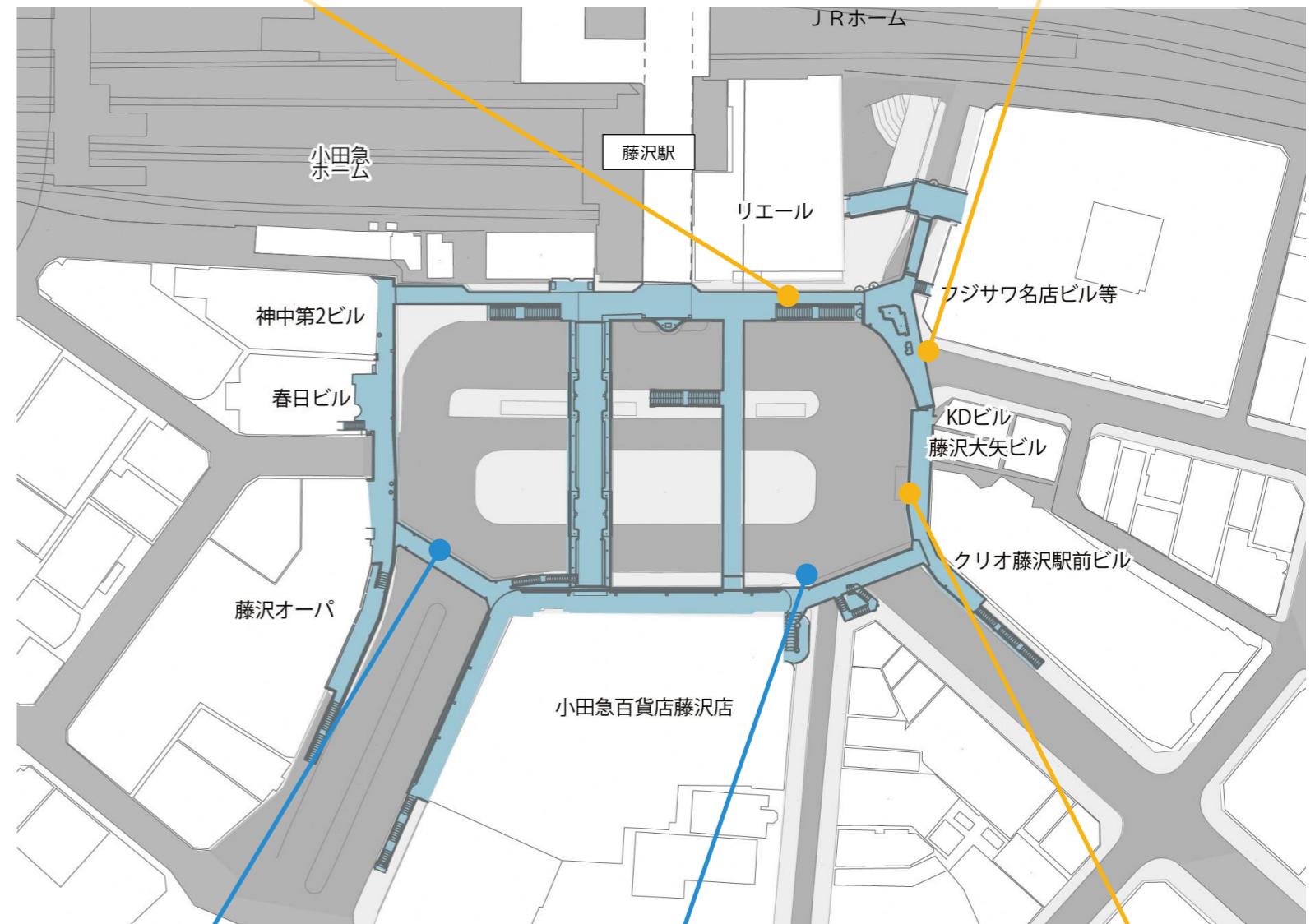
- ① 駅や駅周辺に人は多くいるが、「にぎわい」はあまり感じられない。活気がない。
- ② 駅と周辺とのつながりが弱い。駅前からまちへ人が流れていかない。
- ③ 憩いや交流のための空間がない。藤沢らしさがあまり感じられない。



(急な下り坂と長い階段)



(車と人の動線の交錯)



(バスと一般車の動線の交錯)



(タクシーと一般車の動線の交錯)



(柱が多く歩行者空間が狭い)



(3) 南口駅前広場の目指す将来像

藤沢駅周辺地区に求められる機能や役割、また地区の特性や課題等を踏まえ、藤沢駅南口駅前広場の目指す将来像を定めました。

広域から見た藤沢駅周辺の位置付け	南北のまちの特徴から見た南口の役割	市民から求められる駅前広場の機能
<p>広域から見た藤沢駅周辺の位置付け</p> <p>湘南台方面 広域都市軸 藤沢駅 東海道線 小田急線 江の島道 FUJISAWA 藤沢駅周辺地区 TOKYO 東京 YOKOHAMA 横浜駅 商業・業務・文化などの複合機能 日常の生活がより楽しく 住 豊かな暮らしがすぐそばに 鶴沼別荘地、住宅地 遊 遊び場も仕事場にもできる 江の島・鎌倉 ENOSHIMA 江島 KAMAKURA 鎌倉 周辺地区との機能分担・連携による藤沢ブランディングの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交流拠点としての市の玄関口</li> <li>・鉄道3路線が結節する広域的な交通拠点</li> <li>・交通の利便性と暮らしやすさの両立した魅力的な居住地</li> </ul>	<p>南北のまちの特徴から見た南口の役割</p> <p>200m さいか屋 北口駅前広場 ビックカメラ ルミネ 藤沢駅 南口駅前広場 市役所 オーバ 小田急百貨店 江の島道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業が放射状に広がる特色を活かし、地上部の回遊性を強化</li> <li>・日常における市民に開かれた場</li> <li>・江の島へ続く道や鉄道がある観光への入口</li> </ul>	<p>市民から求められる駅前広場の機能</p> <p>H29年実施のアンケートの意見</p> <p>「駅前で〇〇できるとよいと思うモノ・コト」に関する自由記述のまとめ</p> <p>特に多かった意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>藤沢産のものが買える</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢産の野菜や果物を買える、ファーマーズマーケットのようなものがあるとよい。</li> <li>・藤沢のおみやげを買える、アンテナショップ等があるとよい。</li> </ul> </li> <li>▶ <b>くつろげる、便利な、オープンカフェや飲食店</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑の下に休む所があるとよい。</li> <li>・オープンカフェでくつろぎたい。</li> <li>・屋台等、気軽に飲食できる店舗があるとよい。</li> <li>・世界各国料理を屋台村の様なスペースで飲食できるようにして欲しい。</li> <li>・ベビーカーも気軽に入れ、キッズスペースもあり、朝から営業している様な施設があるとよい。</li> </ul> </li> <li>▶ <b>イベントができる楽しい駅前</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキを一部広場にし、(北口のように) イベントができる広場があるとよい。</li> <li>・藤沢市や周辺地区のイベント情報広場があるとよい。</li> <li>・全体に広々とした、緑の多い駅前であるとよい。</li> <li>・楽しい街であるとよい。</li> </ul> </li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢らしい特徴や魅力のあるお店 (藤沢産のものが買える等)</li> <li>・くつろげる、便利なオープンカフェや飲食スペース等の滞留空間</li> <li>・イベントや情報が集まる広々としたスペース</li> </ul>

(第7回あり方検討会議にて議論したものを挿入)

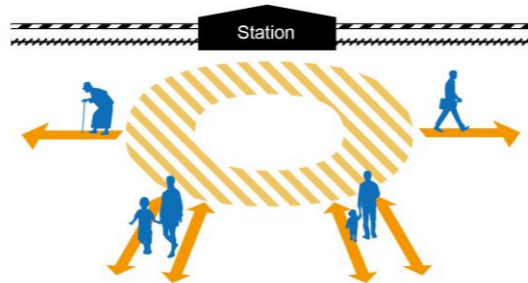


(1) 南口駅前広場の再整備方針

南口広場の目指す将来像の実現に向け、再整備の基本的な考え方となる「再整備方針」を次の通り決めました。

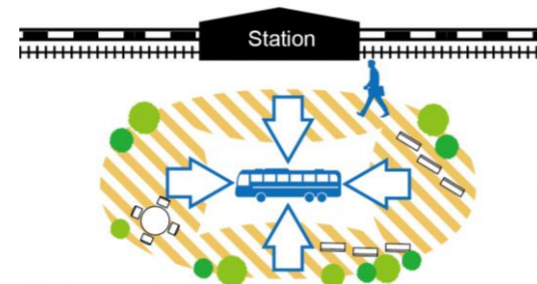
方針① 歩きやすい歩行空間の整備と周辺のまちへのつながりの強化

- 段差解消や勾配軽減等のバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮するとともに、歩行者の安全性を高め、誰にとっても移動のしやすい快適で安全な歩行空間づくりを行います。
- 周辺の街区や商業施設とのにぎわいの連続性を向上させ、人々がまち全体を回遊しやすくなるような駅前広場を整備します。



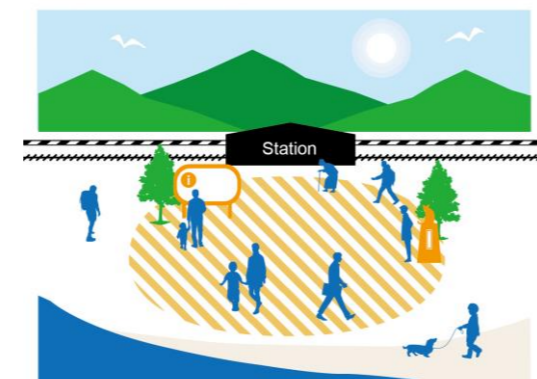
方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

- 駅前広場内に必要な機能の整理を行い、車道空間と歩道空間の再配分することで広場内に滞留する空間を創出するとともに、車道空間についても、交錯している車両の整序化を図り、安全性を高めます。
- 現状の通り過ぎてしまうだけの駅前広場に市民が過ごせる滞留スペースを新たに整備します。
- ちょっとしたイベントや、休憩、子どもが遊べるような機能を設けます。また、その場所を適切に使われるように維持管理を行い、居心地のよい場づくりをします。



方針③ 藤沢らしさ、特色が感じられる魅力的な空間づくり

- 藤沢の資源（海が近い温暖な気候や、落ち着いた豊かな暮らし、江の島や藤沢宿等の歴史的資源等）も活かし、駅前広場のデザインとして藤沢らしさを取り入れることで、全体的な雰囲気も含めて魅力的な空間づくりを行います。
- 湘南、藤沢の玄関口として、観光案内や藤沢の魅力アピールができるような機能づくりを行います。
- 待ち合わせや来街者への目印となるようなシンボル機能について検討を行います。



(2) 再整備方針に基づく取組事項と空間構成のイメージ

再整備方針を具体化するための取組事項とその取り組みを展開する空間構成のイメージは次のとおりです。

取組事項

方針① 歩きやすい歩行空間の整備と周辺のまちへのつながりの強化

- 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、広々として歩いて心地よい空間にします。
- 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ます。

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

- 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します。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ります。
- 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ます。

方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

- 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します。  
→歴史的な江の島道と、江ノ電路線の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ます。

空間構成のイメージ





(1) 地上部の整備イメージ

地上部の基本的な考え方

現状の公共交通の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空間の創出を目指します。

現況



※将来の整備の理想的な考え方を示したイメージ図で、広場の具体の配置や車道空間について示したものではありません

計画



- 交通機能をコンパクトに集約し、広い歩行者空間を確保する
- 現在の交通島の植栽帯は撤去し、歩行者空間に緑を配置する

(1) 地上部の整備イメージ

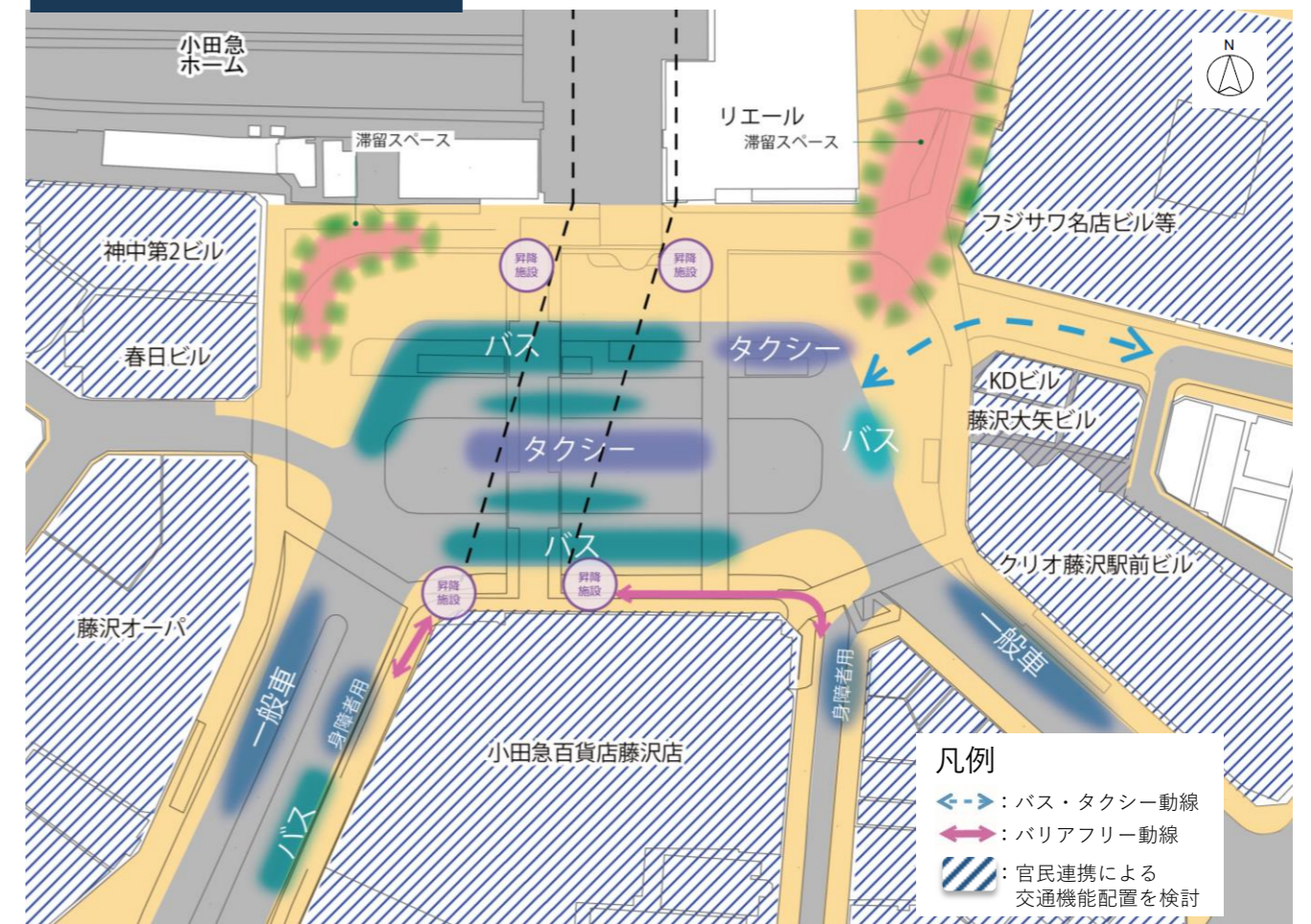
地上部の計画コンセプトと検討の方向性

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。

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

地上部における整備プラン



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。

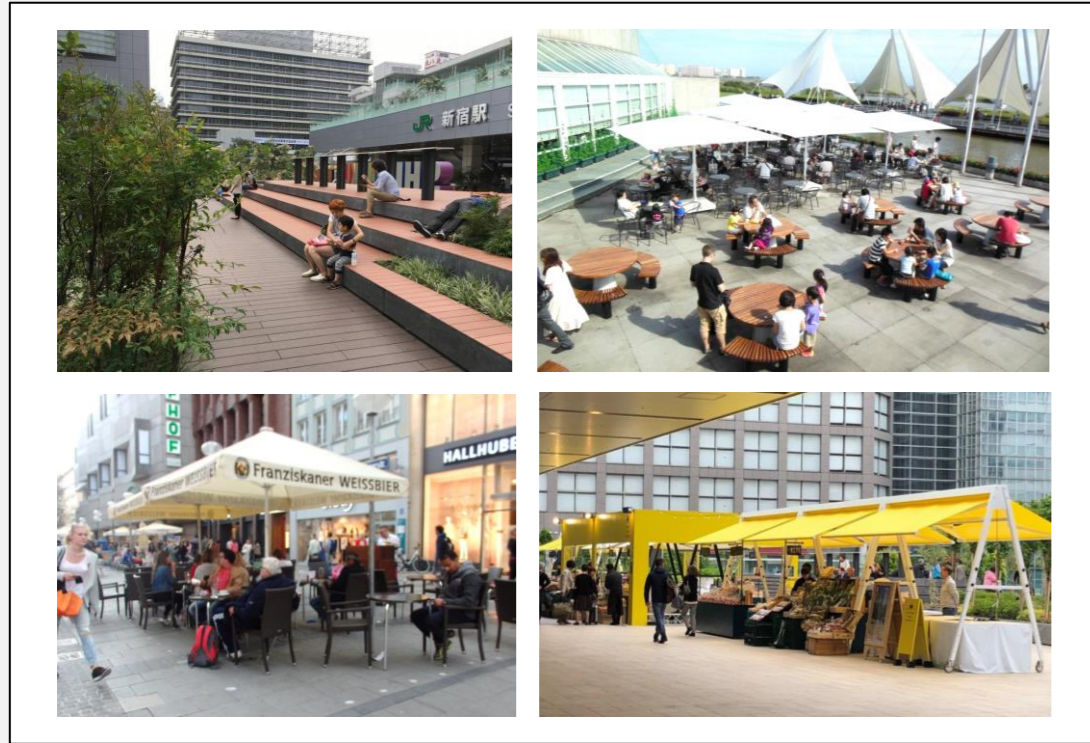


滞留空間のイメージ

駅前広場地上部に創出する「滞留空間」は市民や来訪者の居場所となる質の高い空間の形成を目指します。

■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



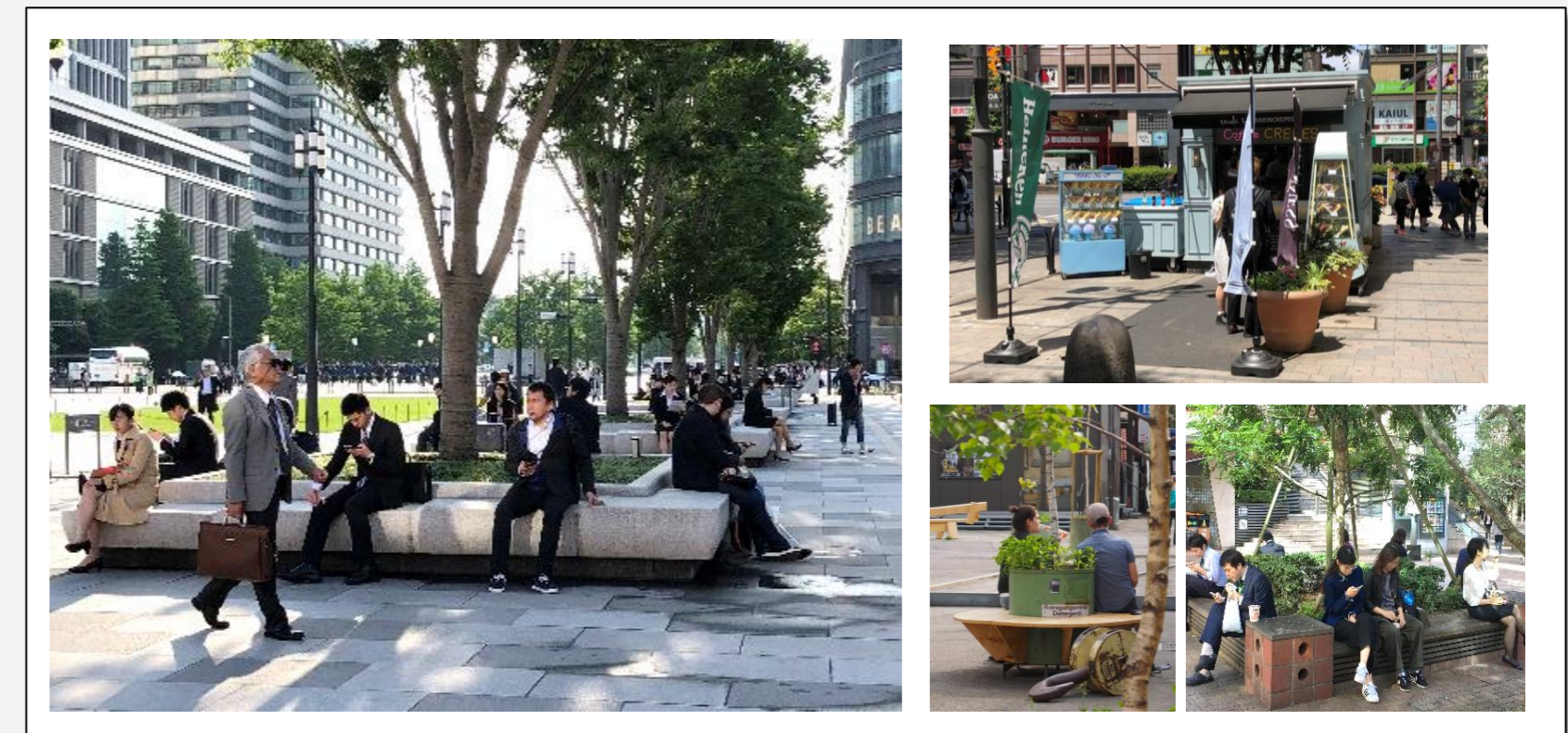
■大空間における滞留空間イメージ②

- ・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





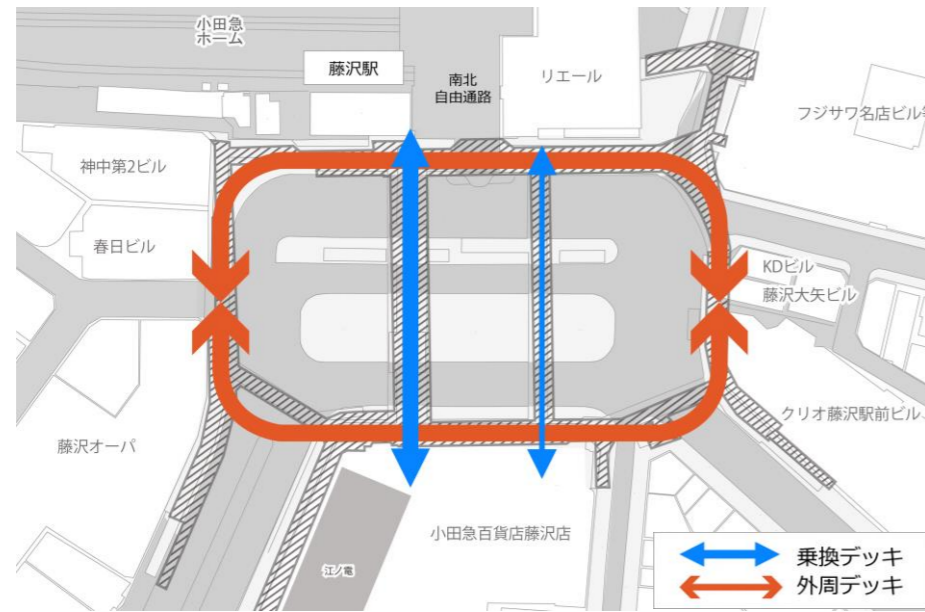
南口駅前広場におけるデッキの役割を交通結節点機能の強化に資する「乗換デッキ」と駅や駅前広場とまちのつながりを高める「外周デッキ」の2つに分類します。

乗換デッキと外周デッキの役割

デッキ	役割
乗換デッキ	鉄道間の乗換利便性の向上や南北のまちの連携強化等に資する施設
外周デッキ	駅や駅前広場と周辺の街へのつながりを強化するまちの回遊ネットワークを形成する施設

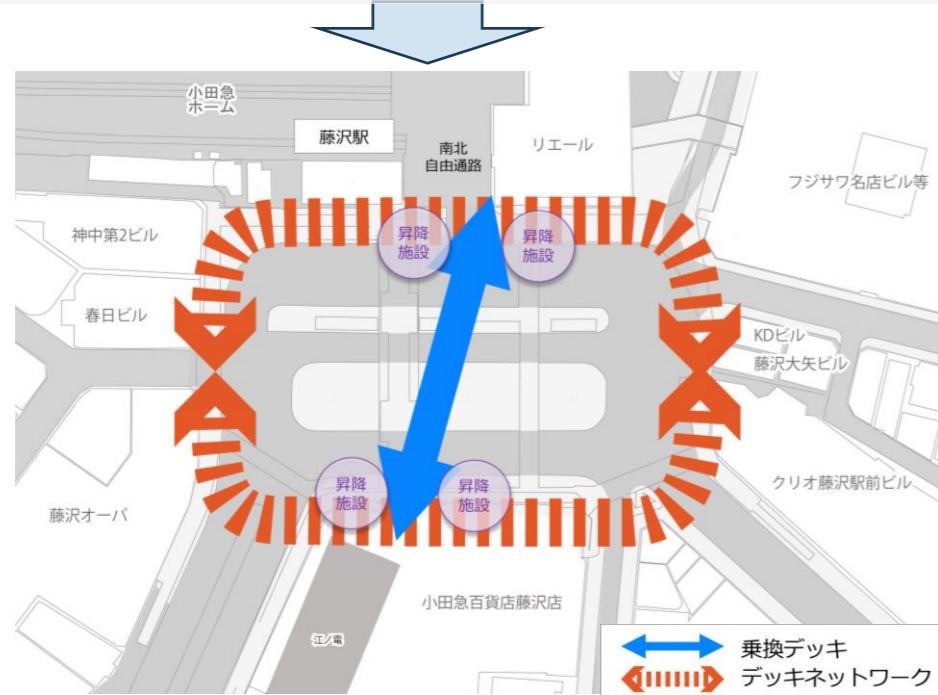


現況



- ・JR線・小田急線と江ノ電との乗り換え（約2.7万人）の多くが乗換デッキを利用しており、観光シーズンにはさらに混み合う。
- ・外周デッキはビルへのアクセス利用がメインとなっているが、老朽化が進行している。
- ・勾配が急であったり。昇降施設がないなどバリアフリーでない。

計画





(2) デッキ部の整備イメージ

再整備方針・取組事項を踏まえ、官民一体となったデッキネットワークの実現に向けて検討を進めます。

デッキ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
- ✓ 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。

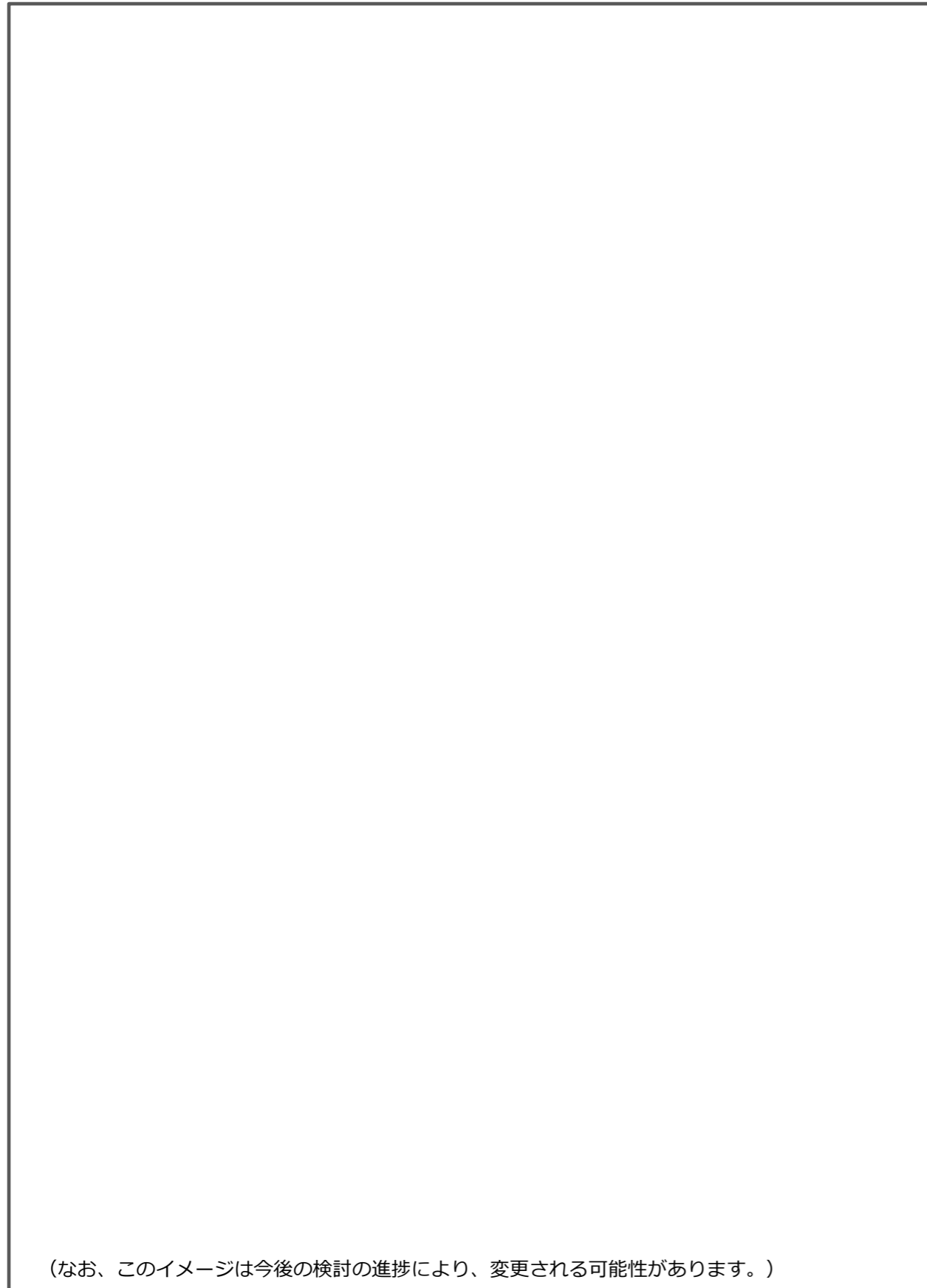


◇デッキの架け替えステップイメージ

	現況	南口工事中	乗換デッキ完成	デッキ撤去
	民地内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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上、乗換デッキの工事</li> <li>・昇降施設工事</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上再整備、乗換デッキ設置</li> <li>・昇降施設設置</li> <li>・ビルの建て替え</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
外断面デッキ				
外周デッキ平面図				



(3) イメージパース



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)

