

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

各回の議題(案)

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

開催予定 H29年度 3回 H30年度 3回程度

第1回 本検討会議設立、藤沢駅南口の現状、意見交換

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と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

第5回～ 藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画案について

H29年度

H30年度

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 | 3 | | | | | |
| 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 これまでの意見

（1）藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議における意見

第1回の意見のまとめ

< 藤沢駅の施設について >

- ▶ イベント広場がほしい
- ▶ 鉄道乗り換えがわかりづらい
- ▶ 駅全体としてのバリアフリーが必要

< 南口駅前広場のデッキについて >

- ▶ デッキが老朽化して汚い
- ▶ デッキから地上におりる階段が長い

< 南口駅前広場の歩行環境について >

- ▶ バリアフル・不便である
- ▶ 駅前広場の配置が車優先となっており歩行者にとって不親切

< 周辺とのつながりについて >

- ▶ 駅と周辺をつながり・回遊性が弱い

< ソフト的な取組について >

- ▶ 再整備後の管理や運営等のエリアマネジメントを実施すること

< 藤沢駅のイメージについて >

- ▶ 藤沢駅に藤沢らしさがない
 - ・ 藤沢らしさが感じられなくなってきた
 - ・ 活気が感じられにくくなった
 - ・ 駅としてのコンセプトが必要

ワークショップ（第2回）のまとめ

< 藤沢らしさ >

まち全体の印象

- ▶ 平均点を少し上回った生活
- ▶ 古いまちであるが、高級住宅地・別荘地
- ▶ 潮風、明るい、暖かい、柔らかい、優しいといったイメージがある湘南の中心地

環境・気候

- ▶ 緑が豊かで気候も暖かく住みやすい場所
- ▶ 駅から富士山が見える景色
- ▶ ほっとするような空気感がある
- ▶ 湘南らしいかっこよさ、センスのよさを感じる

観光資源

- ▶ 観光資源が豊かなまち（江ノ電・江の島、花火大会、箱根駅伝、遊行寺、藤沢宿）

< 藤沢駅にあっという間と思う

機能、空間、過ごし方等について >

交通機能

- ▶ 歩きやすい歩行空間（曲線のデッキ、屋根）
- ▶ 気軽に自転車で来られる駅へ

滞留機能

- ▶ 市民が使えるような憩える場所、休憩できる場所
- ▶ 立ち止まれる、くつろぐ、遊べるような、ゆったりとした明るく過ごしやすい空間
- ▶ 食べ歩きや市場、レトロ感のある商店街や飲み屋街
- ▶ イベントや待合わせができる場所や広場

観光・ブランディング・藤沢らしさ

- ▶ 藤沢というブランドを育てる
- ▶ 湘南観光の玄関として立ち寄ってもらうための機能
- ▶ 富士山や江の島が見えるような展望スペース

第3回の意見まとめ

< 特色について >

- ▶ 藤沢ならではの「魅力」だけでなく、「特色」を取り入れた空間づくりと変えるべきではないか。また、藤沢の特色・魅力としては「開放感・開放性」といったものがキーワードになる。

< 発信力について >

- ▶ “藤沢”を強調しすぎても発信力が弱いため、江の島や湘南といったキーワードが必要になる。

< 特色の取り入れ方について >

- ▶ 海を「特色」として、ヨットの形をした街灯を駅前に作るようなことはやめるべきである。「特色」として海を取り入れるとしても、JRの小田原駅のような開放感のある屋根を設け、一体的な駅と駅前広場となる取り入れ方をすべき。

< 交通の需要と回遊性について >

- ▶ 南口駅前広場は交通の需要に対して十分な広さはないと思う。回遊性を考えるときに、駅前広場を取り巻くビルでいかに歩行空間を用意し、そこに魅力を持たせ、人が動き回る仕掛けが必要である。

< 地下通路へのスロープの可能性について >

- ▶ 現在地下通路へ接続しているスロープ状の斜面は、野外劇場のような空間として人々に活用される可能性があり、391街区で検討されている再開発と併せて検討する必要がある。

< 観光に対する考え方について >

- ▶ 観光を目指した駅前広場づくりを目指す前にまずは、市民にとって魅力的な駅前広場をつくること重要である。

2 これまでの意見

(2) 藤沢駅南口交通広場調整会議における意見

第1回の意見のまとめ

<乗り換えについて>

駅全体について

- ▶ 鉄道間の乗り換えがわかりにくい。
- ▶ バス利用者について北口と南口を間違える人が多い。

南口について

- ▶ バス乗り場が分散していてわかりづらい。
- ▶ バス待ち行列が長く、歩行者の通行を妨げている（歩道が狭い）。

<駅前広場内の動線の交錯における課題>

- ▶ 車両が6方向から流出入しており、バスとタクシーの動線が交錯し危険。
- ▶ タクシープール等道路を横断する歩行者が多く、危険。
- ▶ 横断歩道の歩行者の通行量が多く、車との動線が交錯しており、危険。

<駅前広場への一般車の流入における課題>

- ▶ 降雨時等に一般車の流入が増加し、バス運行に遅れが生じる。
- ▶ 周辺商業施設への動線としての一般車動線は必要かもしれないが、駅前広場内や周辺の道路状況としてはうまく棲み分けする必要がある。

<荷捌き車両における課題>

- ▶ 一般車の乗降場や、駅前広場の周辺の道路に荷捌き車両が駐停車しており、他の車両の通行の妨げとなっている。
- ▶ 一般車乗降場で荷をおろし、広場を横断し周辺街区へ運搬しており、危険。

<駅前広場周辺の歩行者における課題>

- ▶ 駅周辺では歩行者の利用が多く、歩行者にとって必要なものを検討すべき。

<周辺の道路状況における課題>

- ▶ 狭い道路が多く、死角も多く危険である。
- ▶ 周辺道路のネットワークが藤沢駅に車両が集中する構造になっている。

<駅前広場に必要な機能について>

- ▶ 南口駅前広場として、受け止めるべき機能と広場の外で解決すべき機能を整理し、駅前広場の運用とマネジメントの方策を検討していくべき。

- 1) 緑地
 - ▶ 駅前広場の面積に対して、緑地が広すぎるのではないか。
 - ▶ 規模にもよるが、駅前広場に憩える空間は必要である。
 - ▶ 必ずしも緑豊かな駅前広場が良いというわけではない。
- 2) 駐輪場
 - ▶ 駅前広場内での駐輪場整備は難しい。
- 3) その他
 - ▶ 駅前広場にあると良い空間を検討していきたい。
 - ▶ イベント等ができる空間があると良い。

第2回の意見のまとめ

<駅前広場内に必要な機能について>

- ▶ バリアフリーや歩行者優先といった考え方も重要と思う一方、バス・タクシーのスペースが狭くなるという難しさがある。バランスが重要。
- ▶ バリアフリー対策として、一般車をあえて駅の一番近い場所に配置する事例もあるので、一般車の配置の考え方について議論すべき。

<交通処理について>

- ▶ 駅前広場外周の民地、あるいは道路と一体となって、荷捌きスペースの確保について考えていく必要がある。
- ▶ ロータリー内の荷捌きが交通の妨げになるので、対策が必要。
- ▶ 路肩の駐車場も併せて検討すべき。

<駅前広場への出入り動線の考え方について>

- ▶ 駅前広場の出入り動線の考え方について、今後議論を深める必要がある。
- ▶ 駅前広場への出入り動線が変わるとタクシー料金が変化する場合がありますので、慎重に考えてもらいたい。
- ▶ 多方向から様々な車両が流入する状況について今後の方針を出すべき。

<乗り換えの利便性について>

- ▶ 駅改良による乗り換えの利便性の向上も大事だが、行政と鉄道事業者の連携によるサイン改良についても考えた方がよい。
- ▶ 駅周辺のサインは、駅だけでなく、湘南エリア全体で考えるべき。

<自転車の考え方について>

- ▶ 駅前広場外周部での駐輪場の確保や広場への自転車の進入方法、広場に行くまでの自転車道の整備といった考え方をしっかり計画すべきである。
- ▶ シェアサイクルの導入の可能性について検討した方がよい。
- ▶ 藤沢駅の南北間の移動の利便性を考慮しつつ、駅前広場及び地下道における自転車の位置づけを検討する必要がある。

<配置について>

- ▶ 滞留スペースや藤沢駅の特徴のある空間の具体的な場所については、今後議論を深める必要がある。
- ▶ 駅前広場を考えていくのに、駅舎や駅周辺の建物とどのように連携していくかについて考慮する必要がある。

2 これまでの意見

(3) アンケートにおける意見

アンケートの意見まとめ

<南口駅前広場地上部について>

- 「デッキが屋根代わりとなり雨の日も歩きやすい」の回答が非常に多い。
- 「歩道が広く歩きやすい」「明るい」「緑が多い」の回答も割合が大きい。
- ×「エレベーター・エスカレーターがない」の回答が半数以上あった。
- ×「休める場所がない」の回答も多い。
- ×「江ノ電とJR・小田急の乗換が不便・わかりづらい」の回答も比較的多かった。

<南口駅前広場デッキ部について>

- 「安全に通行できる」の回答が多い。
- ×「エレベーター・エスカレーターがない」の回答が半数以上。

<南口駅前広場に必要機能について>

- ▶「エレベーター・エスカレーター」「ベンチ休憩スペース」「屋根」「待ち合わせスペース」「案内板地図」の順が多い。

<藤沢駅の印象について>

- ▶「ほどよく田舎」「日常の買い物に便利」「商業施設が多い」「江の島、鎌倉、湘南の入り口」「緑が多い」といった意見が多い。
- ▶一方、「老朽化」「狭い・暗い・ごちゃごちゃしている」などネガティブな意見も見られた。

<南口駅前広場での過ごし方について>

- ▶「藤沢産のものを買いたい」「くつろげるスペースのある駅前」「イベントができる場所」「駐車場、駐輪場が欲しい」といった要望多くみられた。



3 駅前広場再整備の考え方

(1) 現状の主な課題と再整備の方向性について

現状の主な課題

①歩行者

- ◎ 歩きにくい、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
- ◎ 交差点での歩行者と車両交通の交錯
- ◎ 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
- ◎ 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。

②バス・タクシー・一般車・自転車

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

③にぎわいや駅周辺の再活性化

- ◎ 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。
- ◎ 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。
- ◎ 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。

再整備の方向性

①藤沢駅周辺の再活性化やにぎわい創出の視点

- ・ 駅の南北の連携など、駅周辺の回遊性の向上
- ・ 駅周辺でのにぎわい、憩いの空間創出
- ・ 駅から駅前、駅前から「まち」への人やにぎわいの流れづくり
- ・ 南口駅周辺の道路が放射状に広がるまちの特徴を活かした人やにぎわいの流れづくり
- ・ 官民が連携・融合した空間形成・活用やにぎわい創出の取組

②次の世代を見据えた、交通結節点機能向上の視点

- ・ 誰もが歩きやすい歩行空間の形成
- ・ 歩行者、自転車、バス、タクシー、一般車の通行の安全性の向上
- ・ 乗り換えのわかりやすさや利便性の向上

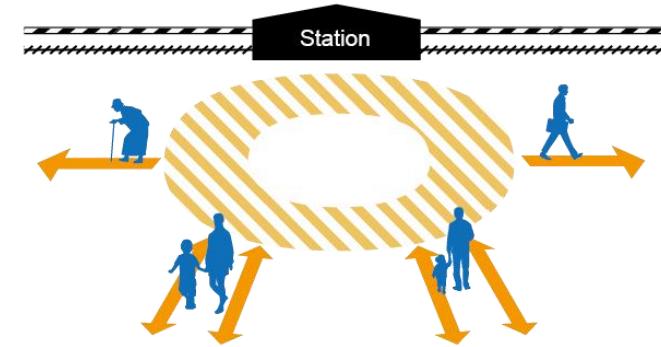
③藤沢都心部・湘南の玄関口としての視点

- ・ 藤沢らしさや特色がにじみ出る空間デザイン
 (例) 「明るい」「ほっとする」「開放感」「ゆったり」「緑」「潮風」等
- ・ 藤沢というブランドを育てる
- ・ 発信力を高める
 (例) 「江の島」「湘南」「富士山」の活用等

3 駅前広場再整備の考え方
（2）再整備の方針

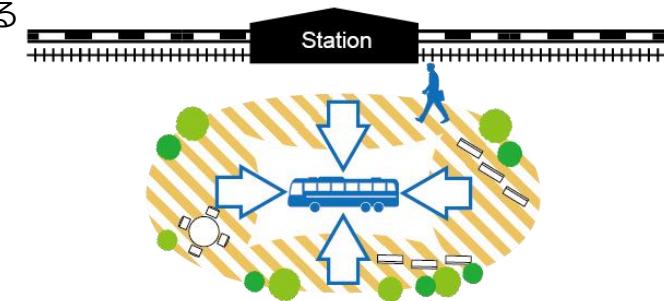
方針① 歩きやすい歩行空間の整備と周辺のまちへのつながりの強化

- ▶ 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う。
- ▶ 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する。



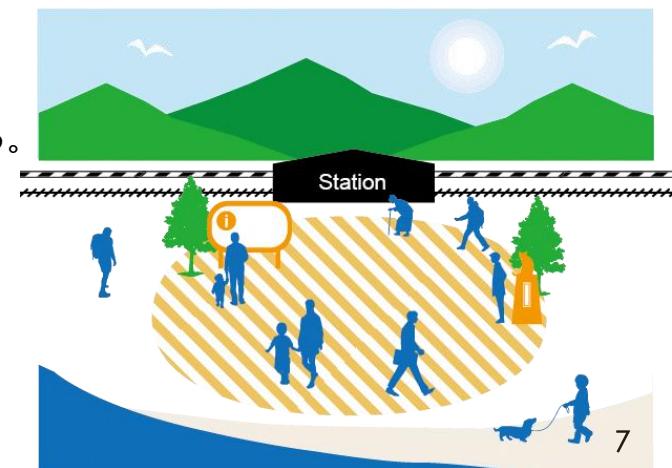
方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

- ▶ 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、安全性を高める。
- ▶ 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する。
- ▶ ちょっとしたイベントや、休憩、こどもが遊べるような機能を設ける。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する。



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う。
- ▶ 湘南、藤沢の玄関口として、観光案内や藤沢の魅力をアピールできるような機能づくりを行う。
- ▶ 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う。



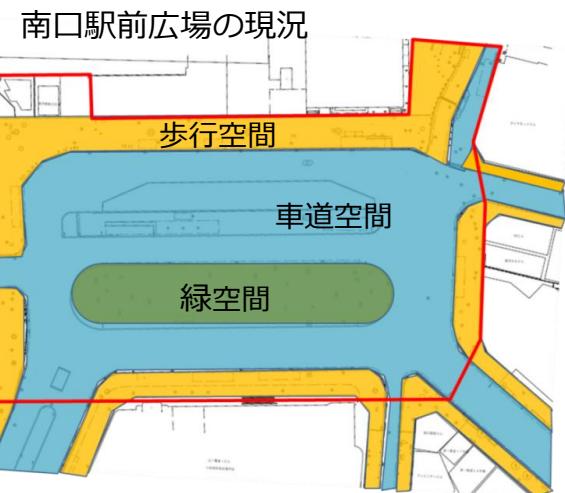
4 広場空間の考え方

(1) 方向性・課題を踏まえた機能ごとの望ましい姿

「現状の主な課題」や「再整備の方向性」から、機能ごとに望ましい姿が整理できますが、限られた空間かつ現況から、優先事項等を踏まえながら、調整することが必要となります。

- 現状の主な課題（→P6参照）
- ① 歩行者
 - ② バス・タクシー・一般車・自転車
 - ③ にぎわいや駅周辺の再活性化

- 再整備の方向性（→P6参照）
- ① 藤沢駅周辺の再活性化やにぎわい創出の視点
 - ② 次の世代を見据えた、交通結節点機能向上の視点
 - ③ 藤沢都心部・湘南の玄関口の視点



機能ごとの望ましい姿

| | |
|--|---|
| <p>①歩行者</p> <p>歩きやすい、行きたい方向に行きやすい歩行空間</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩道の拡幅 ○バリアフリー⇒昇降施設の設置、デッキの段差や柱の解消 <p>デッキ面での段差解消、拡幅</p> | <p>歩行空間の拡幅 歩車分離 等</p> <p>昇降施設の設置</p> <p>※周辺建物建て替え・高さの調整が必要 ※各方面の昇降施設設置は道路外の用地等が必要</p> |
| <p>②車・自転車</p> <p>安全・利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人と車の動線分離 ○交通動線（バス・タクシー・一般車・自転車）間の交錯軽減 ○流出入動線の整理 | <p>車道空間</p> <p>交錯軽減等に伴う車道空間の拡大等</p> |
| <p>③藤沢駅周辺でのにぎわい</p> <ul style="list-style-type: none"> ○憩い・交流するための空間の創出 ○広場にふさわしい緑の再配置 | <p>滞留空間の創出</p> |
| <p>④南側のまちへのにぎわい</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南北連携強化 ○駅前からまちへの見通し⇒行きたくなるにぎわいの連続性 ○駅前からまちへ行きやすい回遊ルートの充実 | <p>南北軸の強化</p> <p>にぎわいの連携・視認性向上</p> |
| <p>⑤藤沢らしさ・シンボル性</p> | <p>今後の検討事項</p> |

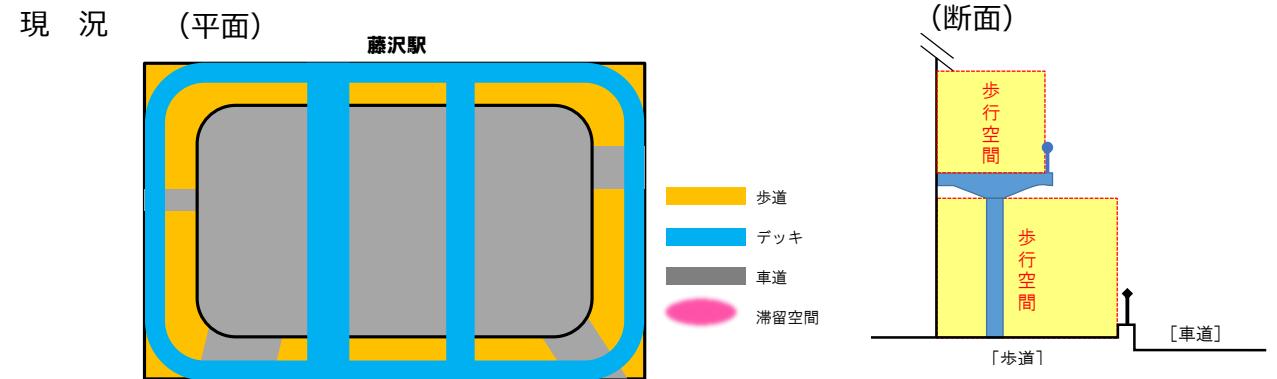
空間が限られる中、優先事項を整理した上で機能ごとのバランスの調整が必要

○再整備の目的を達成する優先的な取組

○機能ごとに強弱を持たせた充実・向上 等

4 広場空間の考え方 (2) 優先事項ごとの検討パターン

このパターンは大きな考え方を比較するものです。
詳細については様々なプランや解決策、周辺との連携があり、
今後の検討となります。



| 検討パターン | | 効果 | 課題事項 | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---------|---|---|----------|-----|------|------|--|---|-------|--------|--|----------|--------|--|--|
| <p>パターンA 優先事項 地上の歩行環境充実</p> <p>▼</p> <p>[プラン説明] ○デッキ 南北方向に集約 ○車道 コンパクト化 ○滞留スペース 地上部とデッキ部に配置</p> | <p>(平面) 藤沢駅</p> <p>(断面)</p> <p>歩道拡幅 (車道縮小)</p> | <p>駅からまちへ快適に回遊できる</p> <table border="1"> <tr> <td>歩行 (地上)</td> <td>○</td> <td></td> </tr> <tr> <td>歩行 (デッキ)</td> <td>南北○</td> <td>その他×</td> </tr> <tr> <td>車両交通</td> <td></td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>藤沢らしさ</td> <td colspan="2">○開放感向上</td> </tr> <tr> <td>まちへのつながり</td> <td colspan="2">○視認性向上</td> </tr> </table> | 歩行 (地上) | ○ | | 歩行 (デッキ) | 南北○ | その他× | 車両交通 | | △ | 藤沢らしさ | ○開放感向上 | | まちへのつながり | ○視認性向上 | | <p>○車両の出入り動線については実現可能性も含め調整が必要</p> |
| 歩行 (地上) | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 歩行 (デッキ) | 南北○ | その他× | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両交通 | | △ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 藤沢らしさ | ○開放感向上 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| まちへのつながり | ○視認性向上 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>パターンB 優先事項 デッキの歩行環境充実</p> <p>▼</p> <p>[プラン説明] ○デッキ 現形状の拡充 ○地上歩行空間 昇降施設設置等に伴う歩道の拡幅→地上の歩行環境は低下 ○車道 コンパクト化 ○滞留スペース 地上部に分散、デッキ部に配置</p> | <p>(平面) 藤沢駅</p> <p>(断面)</p> <p>歩道拡幅 (車道縮小)</p> | <p>歩行者と車の交錯が軽減 (デッキ利用者が増加した場合)</p> <table border="1"> <tr> <td>歩行 (地上)</td> <td></td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>歩行 (デッキ)</td> <td>南北○</td> <td>その他○</td> </tr> <tr> <td>車両交通</td> <td></td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>藤沢らしさ</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>まちへのつながり</td> <td colspan="2">△視認性</td> </tr> </table> | 歩行 (地上) | | △ | 歩行 (デッキ) | 南北○ | その他○ | 車両交通 | | △ | 藤沢らしさ | - | | まちへのつながり | △視認性 | | <p>○駅前広場内のデッキ面でのバリアフリーは困難</p> <p>○バリア軽減においても、隣接建物の建て替え、高さ調整が必要 →隣接権利者等への負荷が大</p> <p>○昇降施設設置の位置は調整が必要</p> |
| 歩行 (地上) | | △ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 歩行 (デッキ) | 南北○ | その他○ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両交通 | | △ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 藤沢らしさ | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| まちへのつながり | △視認性 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>パターンC 優先事項 車両交通の安全性向上</p> <p>▼</p> <p>[プラン説明] ○交通動線間の交錯軽減 ○地上歩行空間 減少 ○デッキ 現状維持・昇降施設は限定 ○滞留スペース デッキ部に配置</p> | <p>(平面) 藤沢駅</p> <p>(断面)</p> <p>歩道縮小 (車道拡幅)</p> | <p>交通結節点の機能向上</p> <table border="1"> <tr> <td>歩行 (地上)</td> <td></td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>歩行 (デッキ)</td> <td>南北○</td> <td>その他△</td> </tr> <tr> <td>車両交通</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>藤沢らしさ</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>まちへのつながり</td> <td colspan="2">△視認性</td> </tr> </table> | 歩行 (地上) | | △ | 歩行 (デッキ) | 南北○ | その他△ | 車両交通 | | ○ | 藤沢らしさ | - | | まちへのつながり | △視認性 | | <p>○優先する対象を「車両の全て」か「公共交通」にするかで、プラン及び効果が大幅に異なる</p> <p>○車両でのアクセスの利便性は向上するが、歩行空間の充実が低いため、まちへの回遊へはつながりにくい</p> <p>※デッキ面でのバリアフリーは困難。バリア軽減においても、隣接建物の建て替え、高さ調整が必要</p> |
| 歩行 (地上) | | △ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 歩行 (デッキ) | 南北○ | その他△ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両交通 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 藤沢らしさ | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| まちへのつながり | △視認性 | | | | | | | | | | | | | | | | | |