

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り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（鵜沼地区）
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 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基本計画案について	

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	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 第5回あり方検討会議における意見

第5回の意見まとめ

<デッキについて>

- ▶デッキを撤去し地上部の歩行者通行量が増加することにより、バス・タクシーの定時性や歩行者の安全性が低下するのではないか。また、南北のつながりが弱くなるのではないか。
- ▶JR線や小田急線が2階となるため、地上部と2階部分の昇降は必須となる。デッキを撤去するのではなく、現状デッキの各端部にエスカレーターを付けることで、解決できるのではないか。
- ▶他都市では、デッキを直線的に結んで失敗している事例もあるのではないか。
- ▶デッキを撤去する前提ではなく、デッキが必要だという考えも踏まえ、様々な可能性がある中で今後議論をしていきたい。デッキが残る場合の計画案を確認した上で、1階重視か2層構造とするかの議論ができるかと考える。

<南口駅前広場再整備の方針について>

- ▶再整備の方針について、このような方針で駅前広場を再整備できたら良い、というところまで共有できたのではないかと。
- ▶長期的な再整備として考えるならば、2mの高低差を合わせる等、更に踏み込んだ計画にするのが良いのではないかと。JR線や小田急線を絡めて、もっと広い視点で計画を立ててほしい。
- ▶将来的に、南口は地上部分を一番大事にするべきではないかと。既存のデッキを残すよりも、地上の連続性を保てる方が良い。
- ▶藤沢駅は住民だけでなく様々な方が利用している。実際の需要を踏まえた上で、求められていることを適える駅前広場とするのが良いのではないかと。
- ▶南口駅前広場のイメージに描かれている滞留空間がどのような空間となり、またどんな使われ方にしたいのか、分からない。広いスペースではないことから建物側と連携するのか等、具体的に空間のイメージを示してほしい。
- ▶限られた空間の中で、何を優先し、何を犠牲にするかを考えていかなければならない。現状は、デッキを撤去することによるメリット、残すことによるデメリットが示されていないため、それぞれ確認する必要がある。

<次回の資料について>

- ▶30～50年後とあるが、その間の段階的なイメージを示す。
- ▶デッキの有無による比較や「再整備の方向性」との関係を示す。
- ▶デッキの有無により生じるメリット・デメリットならびにその対象者を示す。

本日意見交換したい事項

3 南口駅前広場の再整備の方向性について

(2) デッキのあり方について

- ーデッキ再整備における検討パターン
- ーパターンごとの整備ステップ
- ーパターンごとの評価

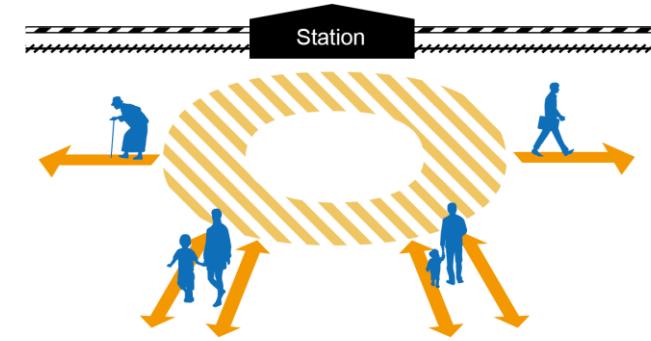
3 南口駅前広場の再整備の方向性について
 (1) 南口駅前広場再整備の方針について

① 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

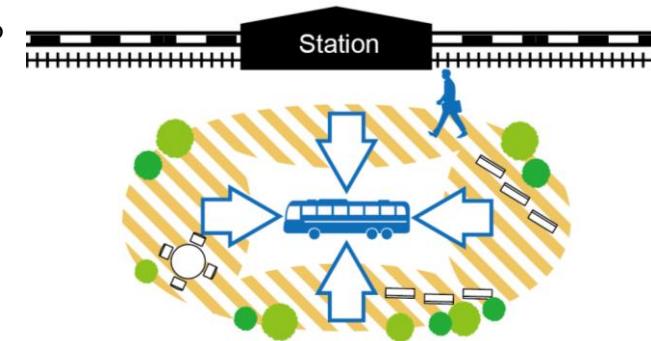
- ▶ 段差解消や勾配軽減等のバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮するとともに、歩行者の安全性を高め、誰にとっても移動のしやすい快適で安全な歩行空間づくりを行う。
- ▶ 周辺の街区や商業施設とのにぎわいの連続性を向上させ、人々がまち全体を回遊しやすくなるような駅前広場を整備する。



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

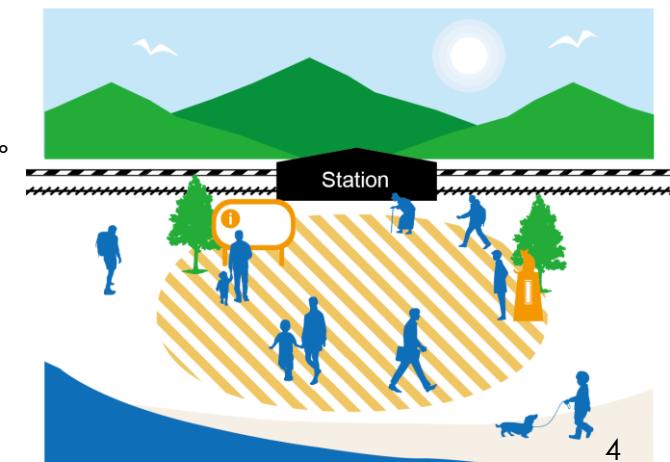
- ▶ 駅前広場内に必要な機能の整理を行い、車道空間と歩道空間の再配分することで広場内に滞留する空間を創出するとともに、車道空間についても、交錯している車両の整序化を図り、安全性を高める。
- ▶ 現状の通り過ぎてしまうだけの駅前広場に市民が過ごせる滞留スペースを新たに整備する。
- ▶ ちょっとしたイベントや、休憩、こどもが遊べるような機能を設ける。また、その場所を適切に使われるように維持管理を行い、居心地のよい場づくりをする。



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。



3 南口駅前広場の再整備の方向性について

(1) 南口駅前広場再整備の方針について

② 再整備の方針に対応した取組事項

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

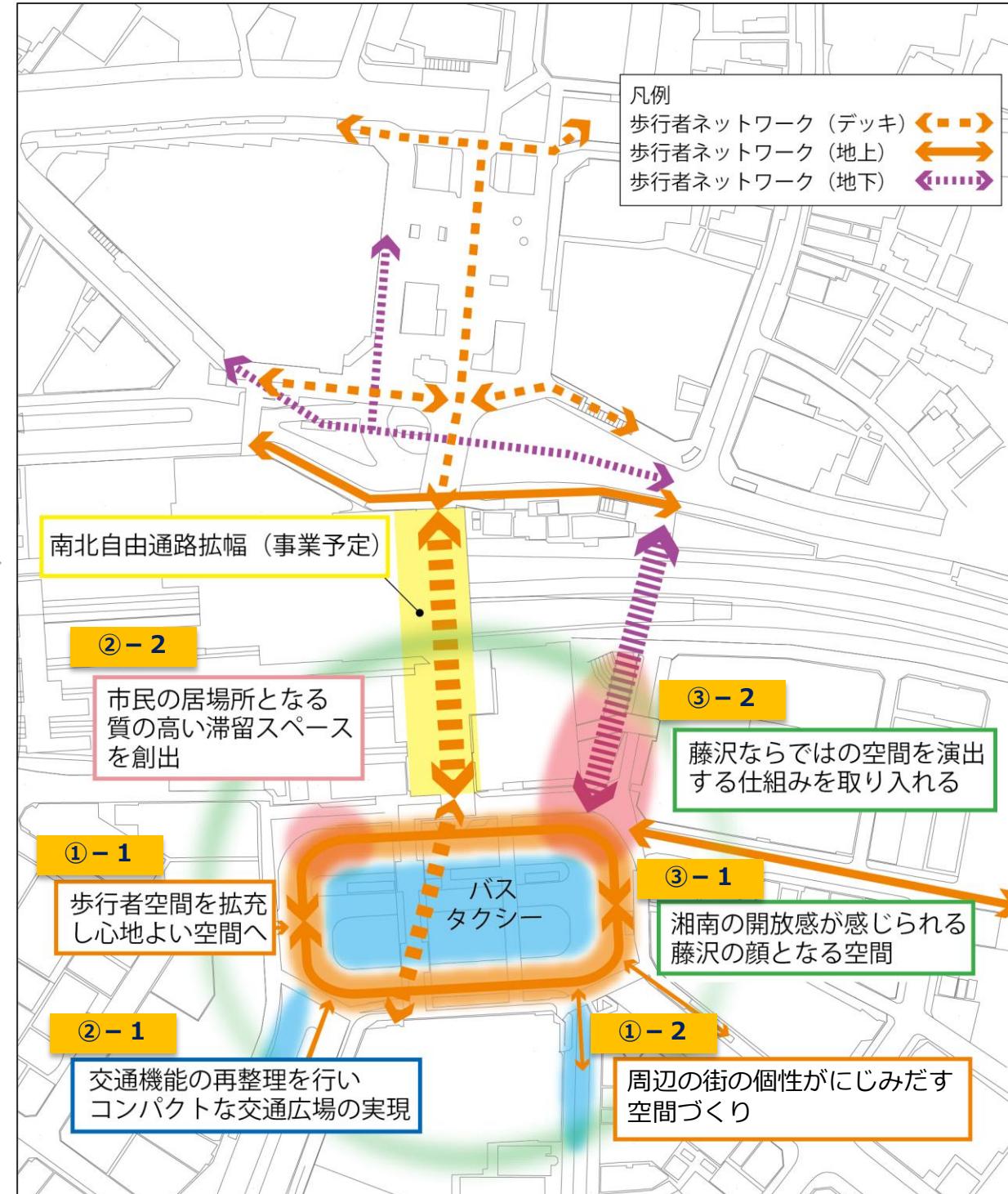
- ②-1 交通広場へ導入する機能の再整理
→交通広場は公共交通（バス・タクシー）を中心とし、安全性を向上し、コンパクトな広場とする。車両動線などを再検討し、スペースの効率化と、周辺施設へのアクセス性の向上を図る。
- ②-2 市民の居場所となる広場を生み出す
→駅前広場に空間的な余裕をつくりだし、市民が使うことのできる空間と仕掛けを設ける。

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。

■整備の考え方（案）



3 南口駅前広場の再整備の方向性について

(1) 南口駅前広場再整備の方針について

③ 再整備の方針を踏まえた地上部の空間イメージ

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

現況



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

3 南口駅前広場の再整備の方向性について

(2) デッキのあり方について

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

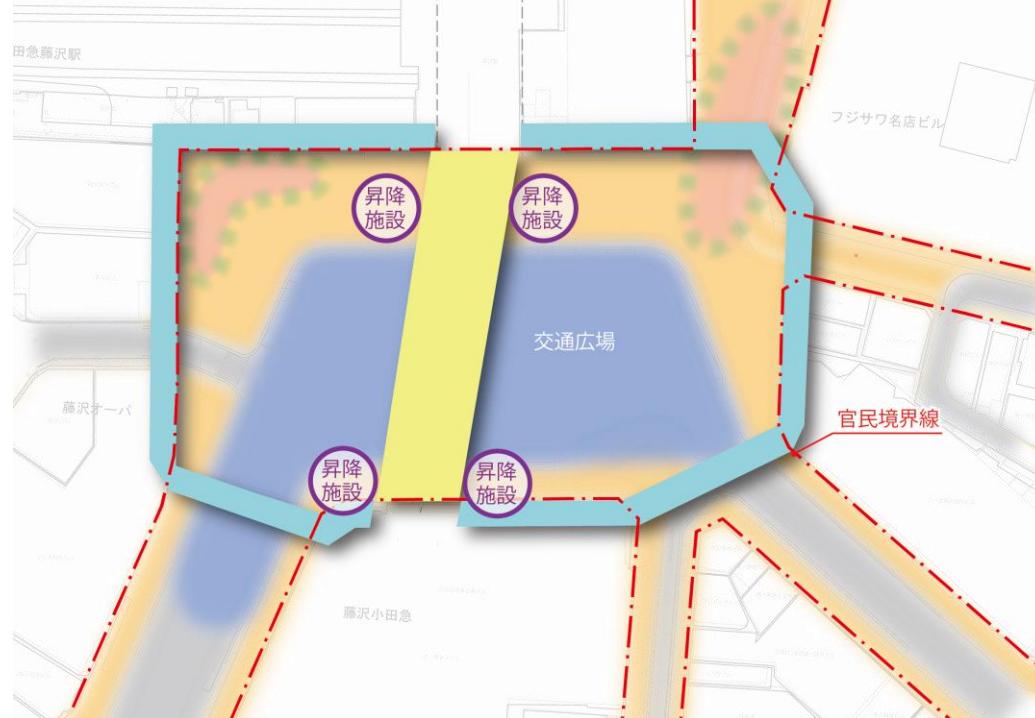
パターンA : デッキを現状の形で全面的に架け替えた場合



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



3 南口駅前広場の再整備の方向性について
 (2) デッキのあり方について
 ② パターンごとの整備ステップ

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



	現況	▶ 南口工事中	▶ デッキ完成	▶ ビル建て替え
		<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設設置工事 ・外周デッキ（既存デッキ）撤去 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・外周デッキ（新規デッキ）設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替え完了
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				

3 南口駅前広場の再整備の方向性について
 (2) デッキのあり方について
 ② パターンごとの整備ステップ

パターンB：デッキを乗換部のみ架け替えた場合



	現況	▶ 南口工事中	▶ 乗換デッキ完成	▶ デッキ撤去
		<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設設置工事 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えが全て終わると、外周デッキ（既存デッキ）撤去完了
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				<p>※ビル建替えにより、徐々にデッキが撤去される</p>

3 南口駅前広場の再整備の方向性について
 (2) デッキのあり方について
 ② パターンごとの整備ステップ

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



	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"> 地上、乗換デッキの工事 昇降施設工事 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				

3 南口駅前広場の再整備の方向性について
 (2) デッキのあり方について
 ② パターンごとの整備ステップ

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



	現況	▶ 南口工事中	▶ デッキ完成	▶ ビル建て替え
		<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設設置工事 ・外周デッキ（既存デッキ）撤去 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・外周デッキ（新規デッキ）設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替え完了 新規デッキと接続
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				

3 南口駅前広場の再整備の方向性について
 (2) デッキのあり方について
 ③ パターンごとの方針の実現性

	パターンA	パターンB	パターンC	パターンD
▽実現可否の判断項目				
■ 技術的	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに配慮しデッキを整備。 ・デッキ面の高さが変わるため、建物と調整が必要。 ・ビル建て替え時も接続処理が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル建て替えに合わせデッキ撤去。 ・残ったデッキの範囲で機能の維持を行うことになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル建て替えに合わせ通路を整備。 ・既存デッキと民地側通路との接続が必要。 ・整備前に関係者間において、通路の位置や高さ等のルール作りを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに配慮しデッキを整備。 ・デッキ面の高さが変わるため、建物と調整が必要。 ・ビル建て替え時も接続処理が必要。 ・車道にもデッキの柱が立つため、車道の動線や機能の配置に影響を与える。
■ 時間	<ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場再整備時に昇降施設も含め整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えに合わせた撤去となるため、全ての撤去が終わるまでに時間（数十年程度）を要する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えに合わせ通路を整備するため、時間（数十年程度）を要する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場再整備時に昇降施設も含め整備。 ・全面デッキのため、工事期間が長い。
■ 費用	<ul style="list-style-type: none"> ・整備費用と維持管理費用がかかる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・Aよりも整備費用、維持管理費用を抑えることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・Aよりも整備費用、維持管理費用を抑えることができる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全面デッキのため、Aよりも整備費用と維持管理費用がかかる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。
■ 再整備の方針との関係				
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 <ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすさ、心地よさ ・デッキのバリアフリー化 ・周辺への回遊性や視認性 ・にぎわい（人の動きや活動が見える） 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱が快適な歩行の支障となる。 ・支柱やデッキにより街とのつながりが見えにくい。 ・地上部が暗くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱がなくなり歩きやすい。 ・街とのつながりが見え、回遊性向上。 ・地上部に人が集まる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱がなくなり歩きやすい。 ・街とのつながりが見え、回遊性向上。 ・地上部とデッキ部双方で人の動きや活動が見える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上部は暗く、またデッキ支柱が快適な歩行の支障となる。 ・支柱やデッキにより、街とのつながりが見えにくい。 ・デッキ部で人の動きや活動が見える。 ・デッキ部は歩きやすい。
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 <ul style="list-style-type: none"> ・車道をコンパクト化 ・広場内交通機能の再整理 ・広場、滞留スペース創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱により滞留空間が制約される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状より空間の余裕が生まれる。 ・地上の歩行者が増えるため、交通処理の工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状より空間の余裕が生まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキの支柱により滞留空間が制約される。 ・車道も支柱の配置により制約あり。 ・デッキ部に広い滞留空間を創出できる。
方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり <ul style="list-style-type: none"> ・開放感、開放性 ・広い空、ゆったりと流れる空気感 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放性は感じられる。 ・地上部は暗い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放感が高く、ゆったりとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放感が高く、ゆったりとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ部においては開放感が高く、ゆったりとしている。 ・地上部は暗く、閉鎖的である。

3 南口駅前広場の再整備の方向性について

(2) デッキのあり方について

④ 外周デッキの有無とメリット・デメリット

	外周デッキなし案	外周デッキあり案
	外周デッキを今後は整備せず、1階部分を重視した場合	地上とデッキ階の2層構造とした場合
メリット	<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、整備や維持管理コストが外周デッキあり案よりもかからない。 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"> 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、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。
デメリット	<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。 	<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。

南口駅前広場の再整備の方向性について
 (1) 現状の主な課題と再整備の方向性

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

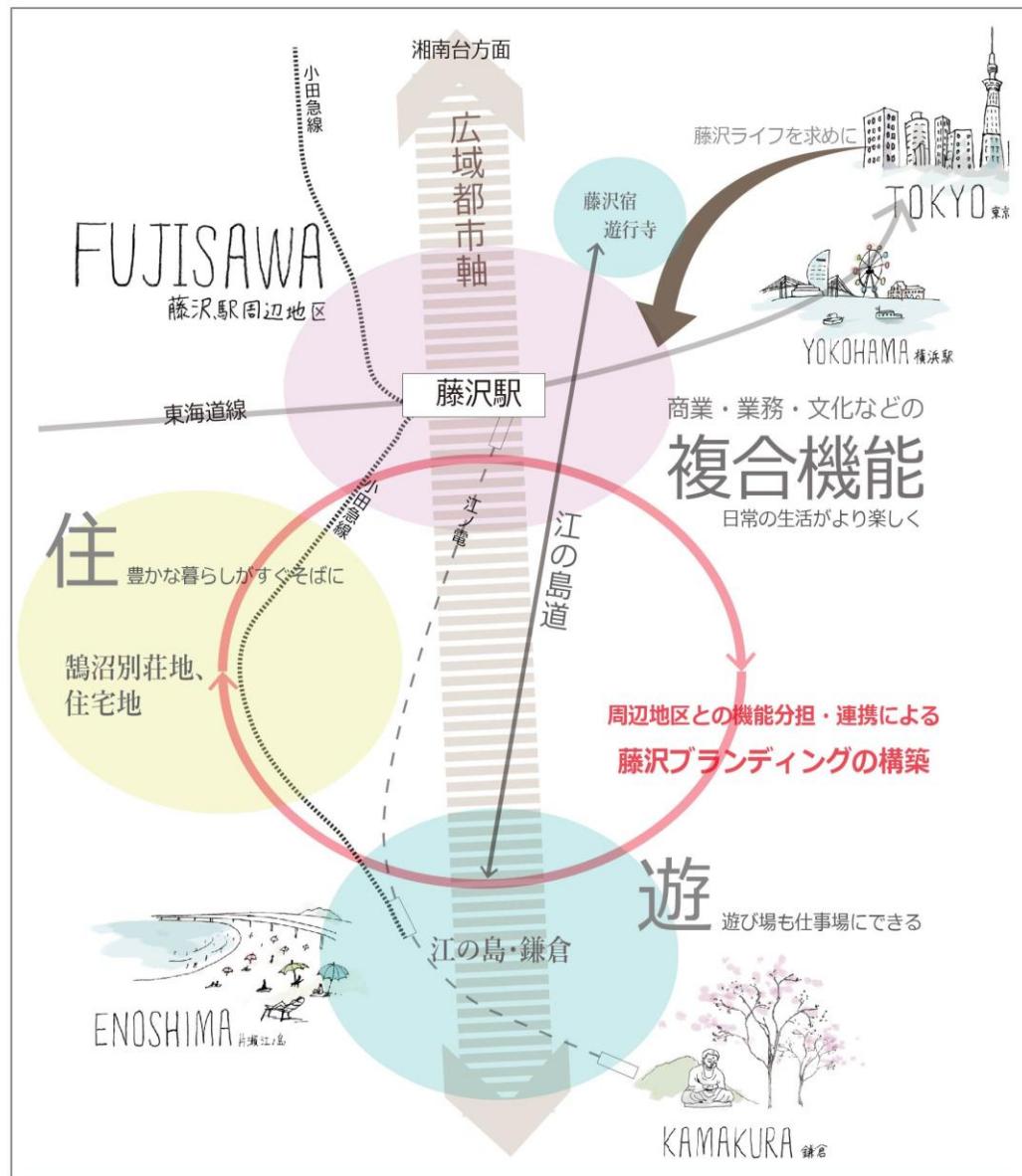
③藤沢都心部・湘南の玄関口としての視点

- ・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

南口駅前広場の再整備の方向性について
 (2) 藤沢らしさを感じられる空間づくりの考え方

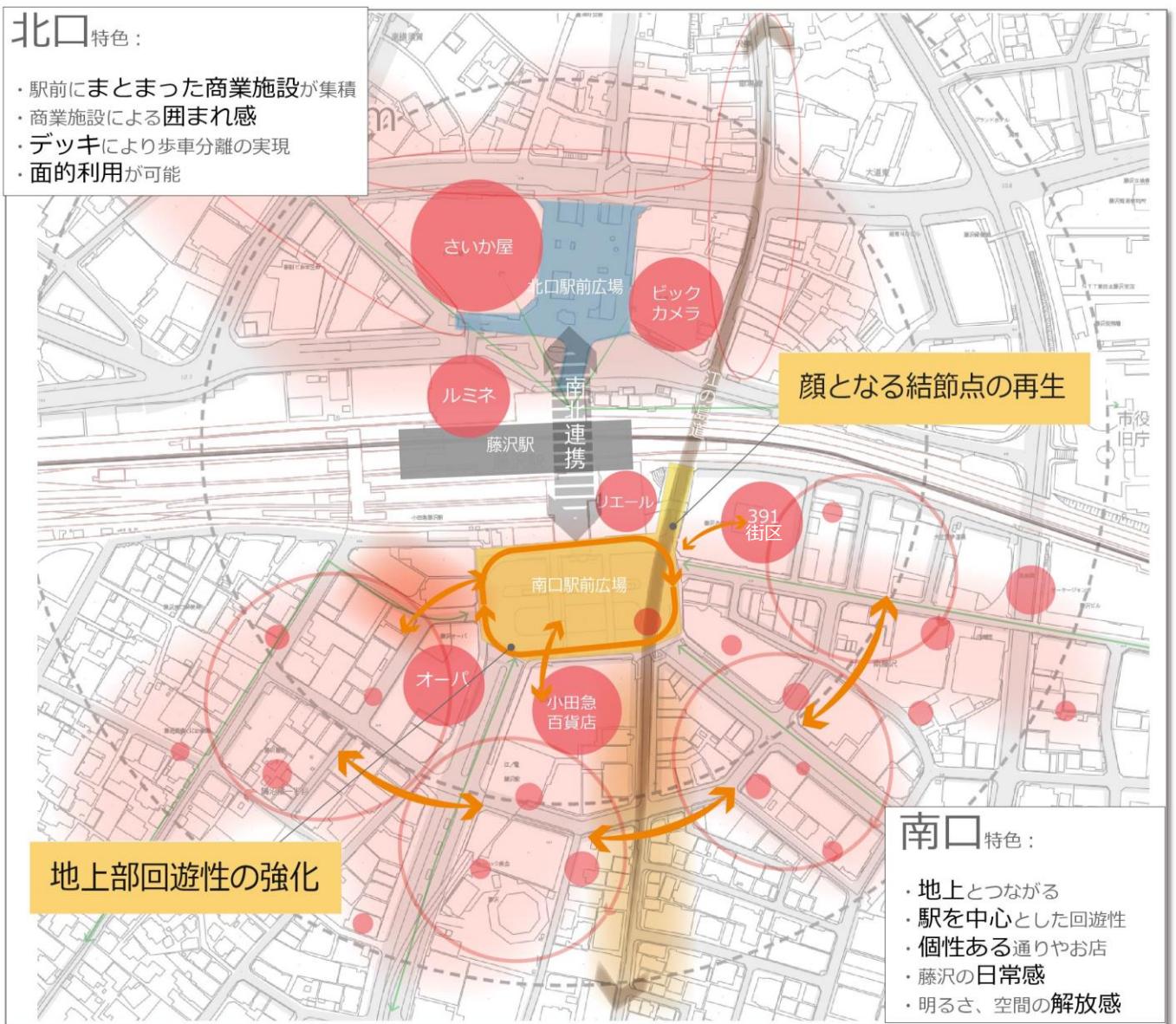
広域から見た藤沢駅周辺の位置づけ

- ・ 鉄道3路線が結節する交通利便性を有し、湘南の玄関口
- ・ 市の都心及び広域交流拠点として、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地
- ・ 江の島・鎌倉、高級住宅街など、周辺地区との機能連携による藤沢ブランディングの構築



南北のまちの特徴から見た藤沢駅南口

- ・ 北口側はデッキ上に広がるまとまった歩行者空間があり、建物に囲まれたスペースを面的に活用されている。
- ・ 一方で、南口側は周辺へ接続する放射上の道路によって、それぞれの街の顔が見え隠れする空間となっている。
- ・ 南口の特徴を活かし、地上部回遊性の強化や顔となる都市の結節点の再生を目指す



南口駅前広場の再整備の方向性について

(2) 藤沢らしさを感じられる空間づくりの考え方

ワークショップで抽出された藤沢らしさ

< 藤沢の魅力・資源 >

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

第2回あり方検討会議より



マツ並木の続く住宅地



湘南海岸



南口駅前広場

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



地域に大切に守り育てられてきた石川丸山谷戸



高台の善行公園から望む富士山



四季を通じて楽しめる新林公園

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）



湘南・江の島



江ノ電の走る風景



時宗総本山（遊行寺）

広域から見た藤沢駅周辺の位置づけ

- ・ 広域的な交通拠点であること
- ・ 市の玄関口であること
- ・ 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であること

南北のまちの特徴から見た藤沢駅南口

- ・ 商業が放射状に広がる特徴があり、住宅地がすぐそばにある市民に開かれた場であること
- ・ 江の島へ続く道や鉄道がある観光への入り口であること

ワークショップで抽出された藤沢らしさ

- ・ 自然や気候に恵まれた住宅地でのひと回り上の、ゆとりのある暮らし
- ・ 江の島や湘南といった海辺を中心とした湘南らしい独自の文化やイメージがあること
- ・ 藤沢宿や遊行寺を中心とした歴史的観光資源

→ これら要素を感じられるような藤沢らしい魅力ある空間づくりを目指す

南口駅前広場の再整備の方向性について

(3) デッキのあり方について

参考資料

① デッキの現況課題

■ : デッキ 上 → 下 : 勾配

南口デッキの課題1. 歩きにくくバリアフリー対応がなされていない

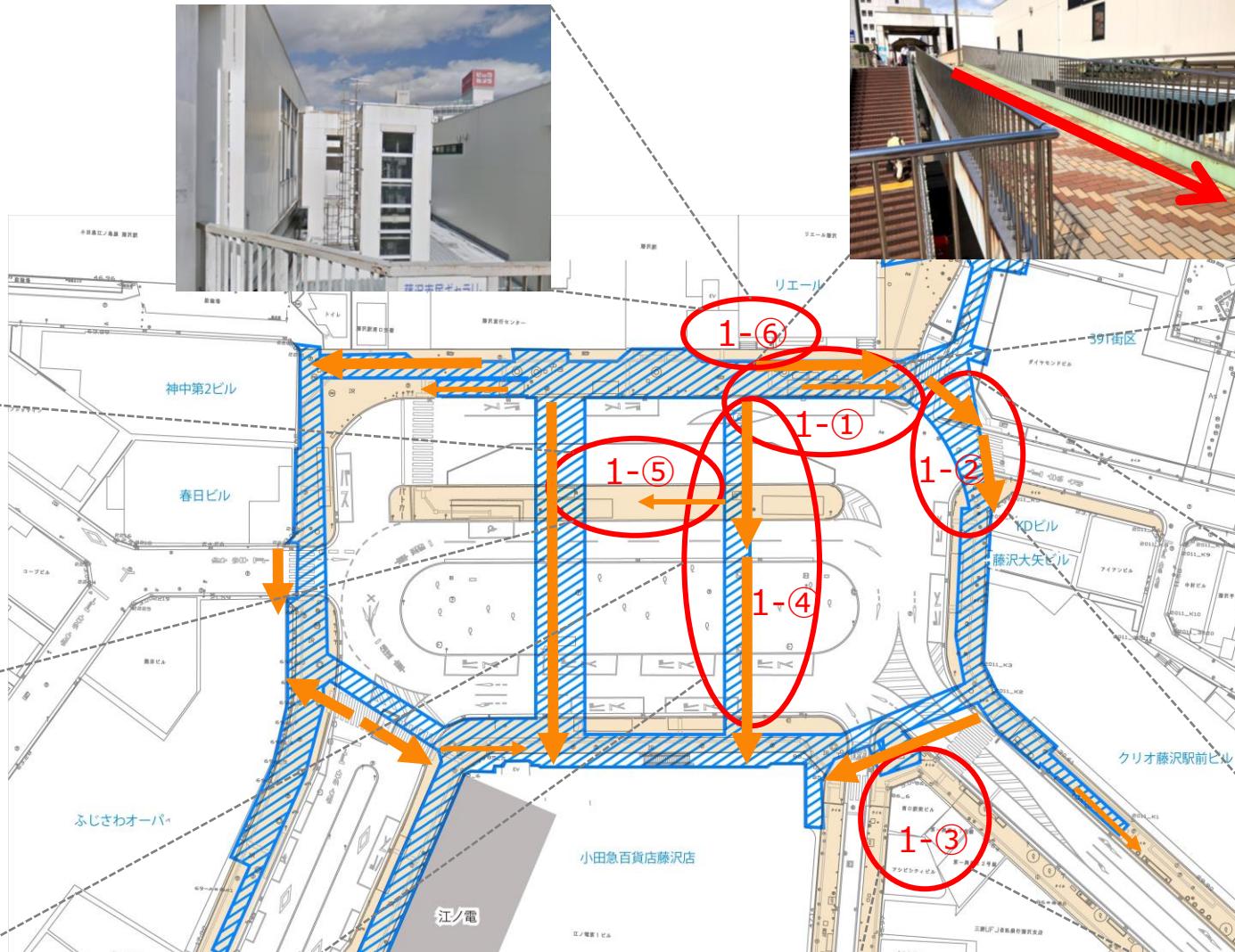
⑥ エレベーターは駅に設置されているもののみ

① 駅を出てすぐに急な下り坂や長い階段

⑤ 身障者用を含む送迎車を降車後の長い階段



(リエール藤沢前連絡デッキの接続階段)



(リエール藤沢前)

② 複雑な勾配になっている



(ダイヤモンドビルとKDビルの間)

④ ②と同様に複雑な勾配



(リエール藤沢前から伸びるデッキ)

③ 螺旋状で長い階段



(ファミリー通り横)

南口駅前広場の再整備の方向性について
(3) デッキのあり方について

① デッキの現況課題

南口デッキの課題2. 地上の歩行者空間を阻害している

■ : デッキ

⑧ 雨が吹き込むためシェルター型バス停



① デッキで視界を遮られる南口駅前



(南北連絡通路南口側)

② 柱が多く歩行者空間が狭い



(地上：クリオ藤沢駅前ビル前)

⑦ 柱が多く閉塞感がある

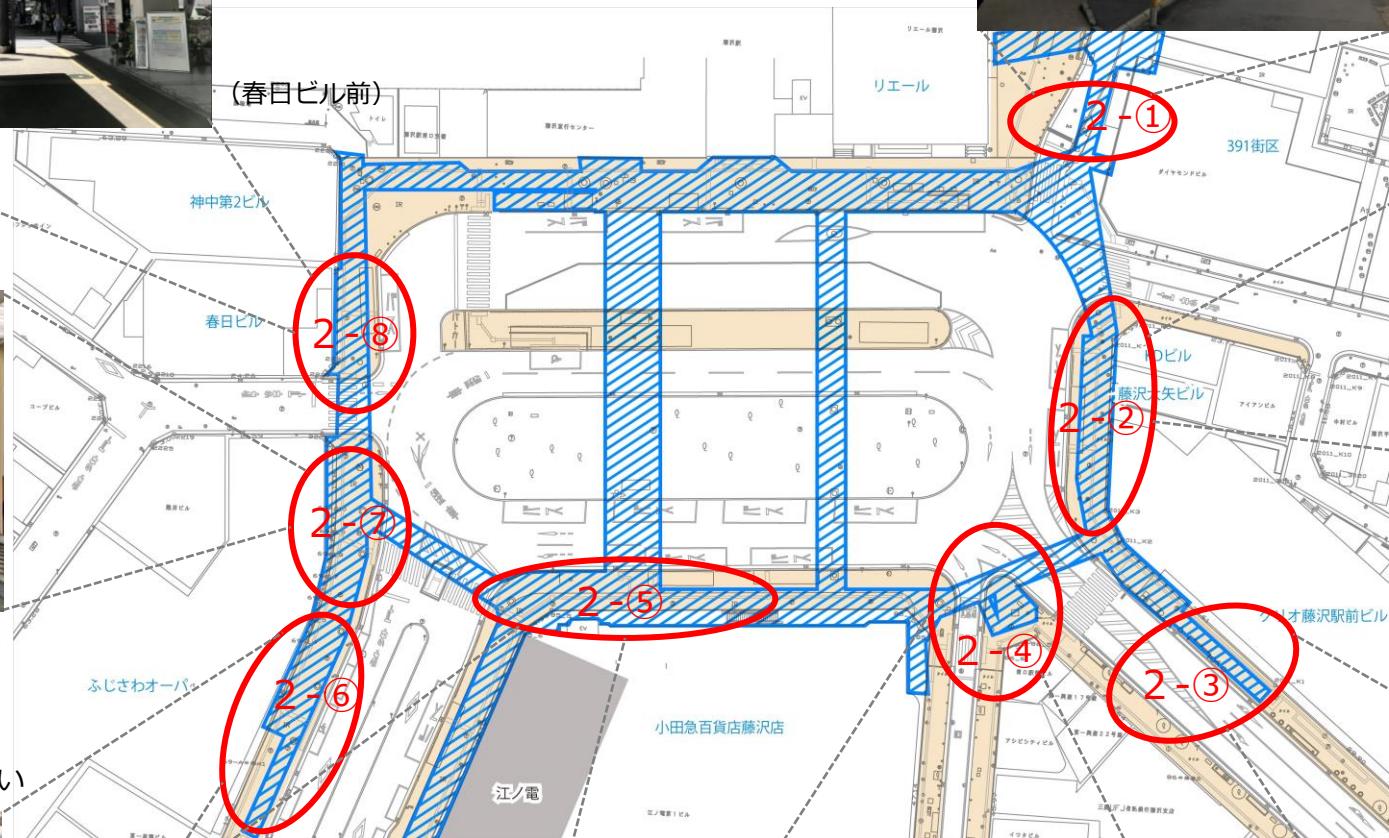


(地上：藤沢オーパ前)

⑥ ③と同様に歩行者空間が狭い



(藤沢オーパと小田急百貨店の横)



⑤ デッキと階段で店舗の入り口が暗い



(地上：小田急百貨店前)

④ 階段下の空間と横断歩道の動線分析



(ファミリー通り螺旋階段)

③ 階段があるため一部歩道が狭くなる

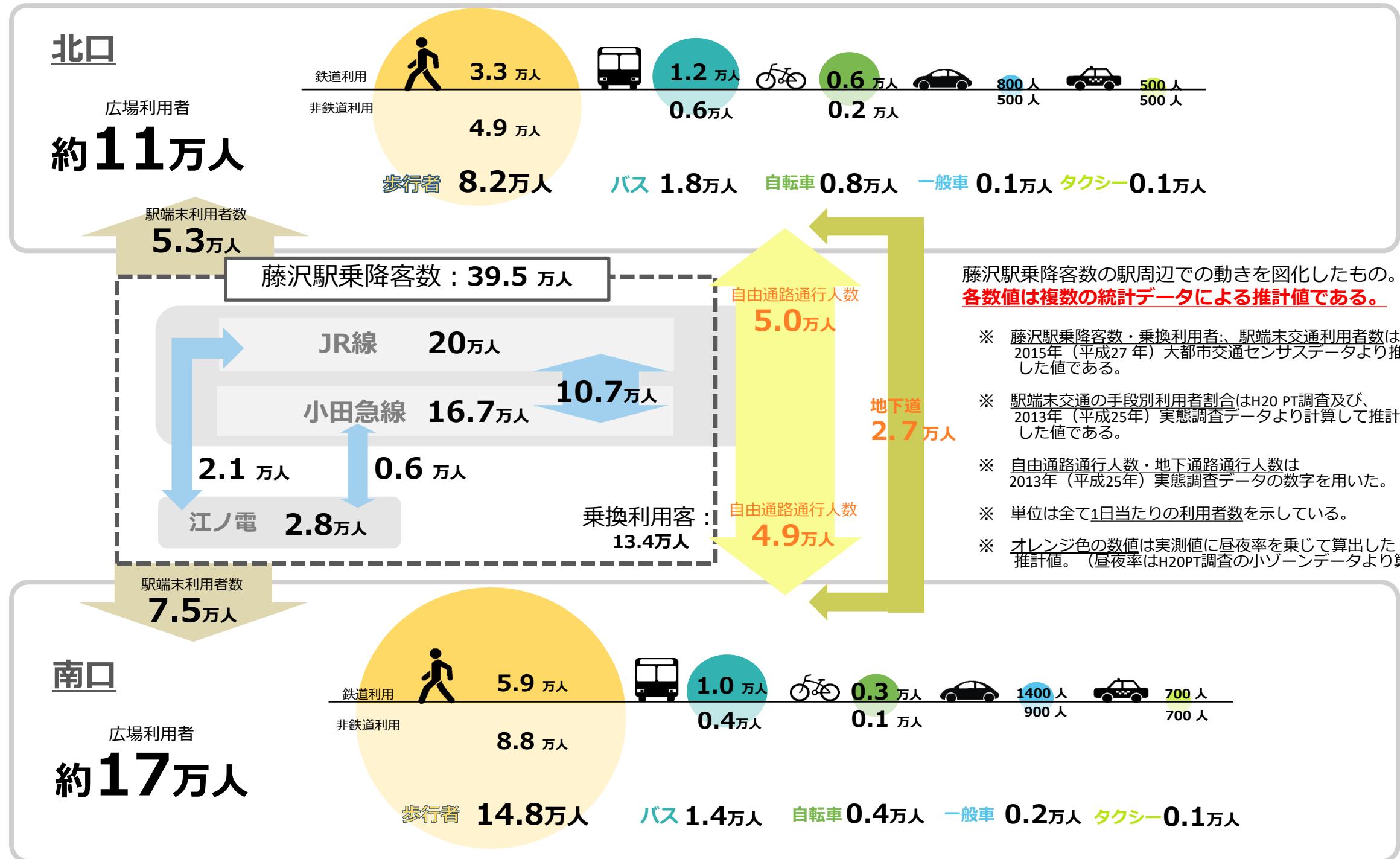


(クリオ藤沢駅前ビル横)

南北駅前広場の利用者動向

参考資料

※24時間当たり



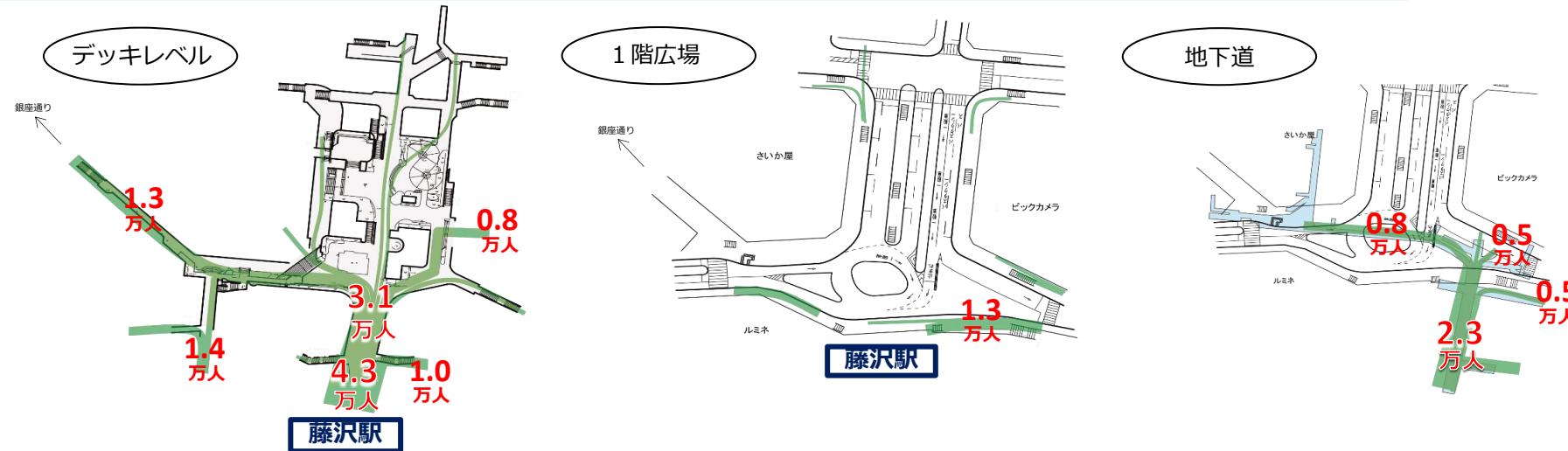
- 現在の乗り換え利用者は全体で2.7万人ほどであり、これらの人々の多くはデッキを利用していると考えられる
- 南口駅前広場に来る人々は鉄道利用者だけでなく、駅周辺を目的としている方が多くいる。

南北駅前広場の方向別利用者の動向

北口

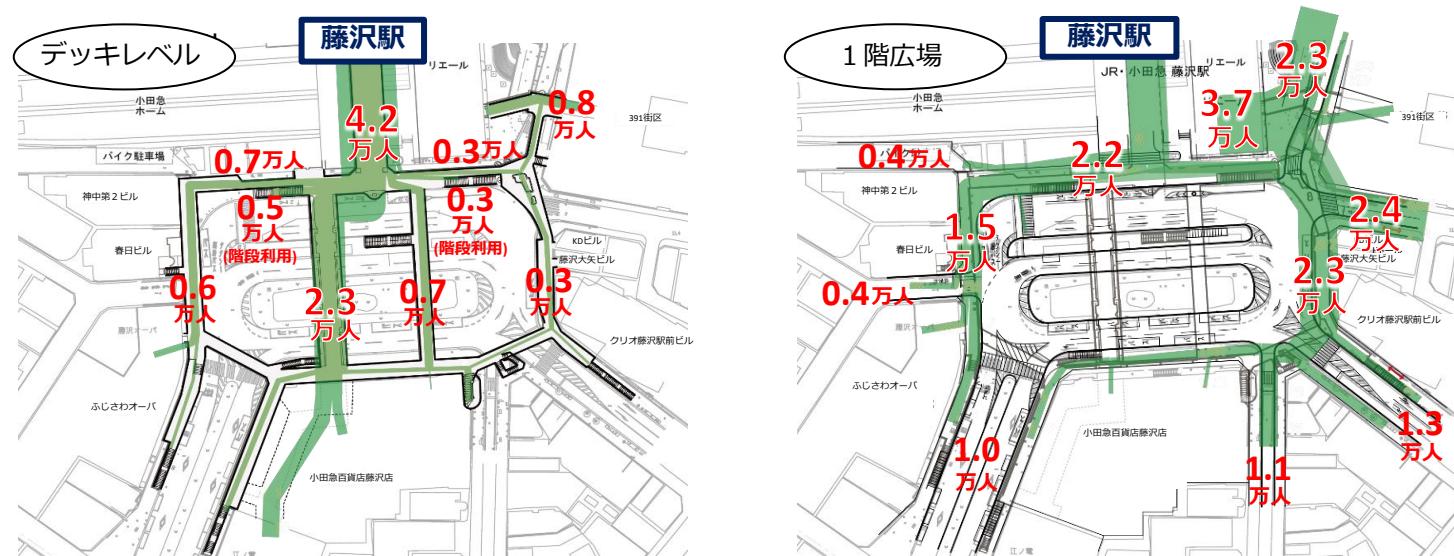
- ・北口広場では、デッキの流動が多く、次に地下での流動が多い。
- ・デッキにおいては、銀座通り方面への流動が多い。東側ビル、北側への流動が次に多い。
- ・地上では、東西方向、特に市役所方面の流動が多い。ルミネ前、銀座通り方面も多いと想定される。
- ・地下では、南北横断の断面交通量が最も多い。北口において、西側への流動も多い。

※数字は12時間当たりの人数
(7:00~19:00)



南口

- ・南口広場は、地上の方が街への歩行者が多い。
- ・デッキにおいては、小田急百貨店や江ノ島電鉄への乗り換え利用が多いと考えられる。
- ・地上では、リエール東側の出入口の利用が多く、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る。
- ・街の東側と南側の行き来も多いと想定される。



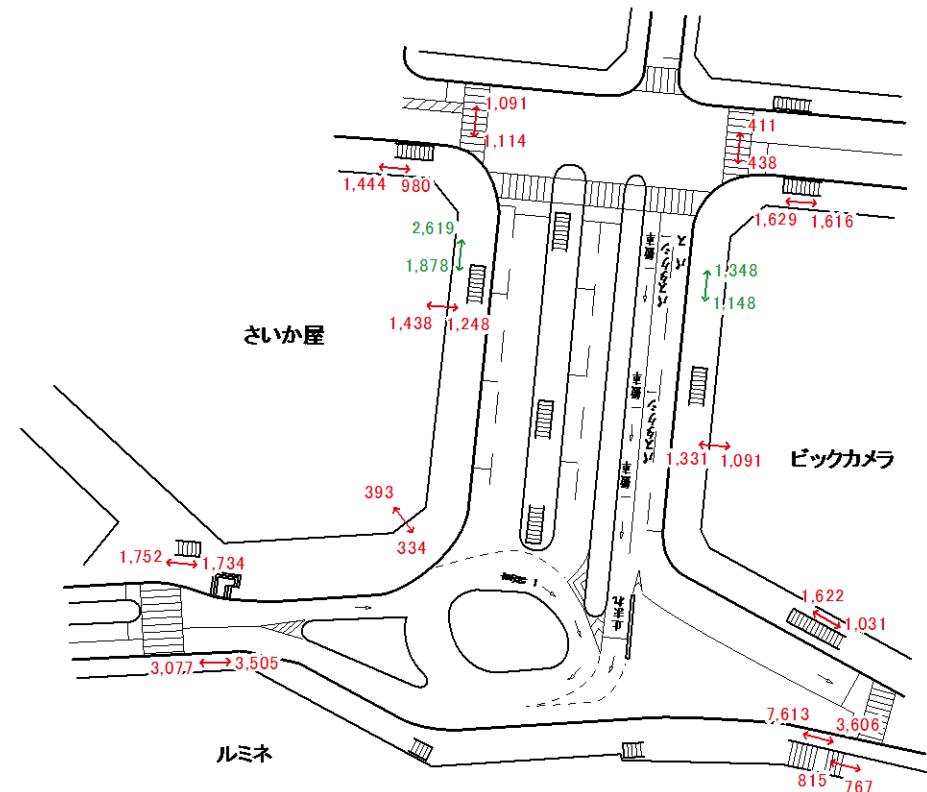
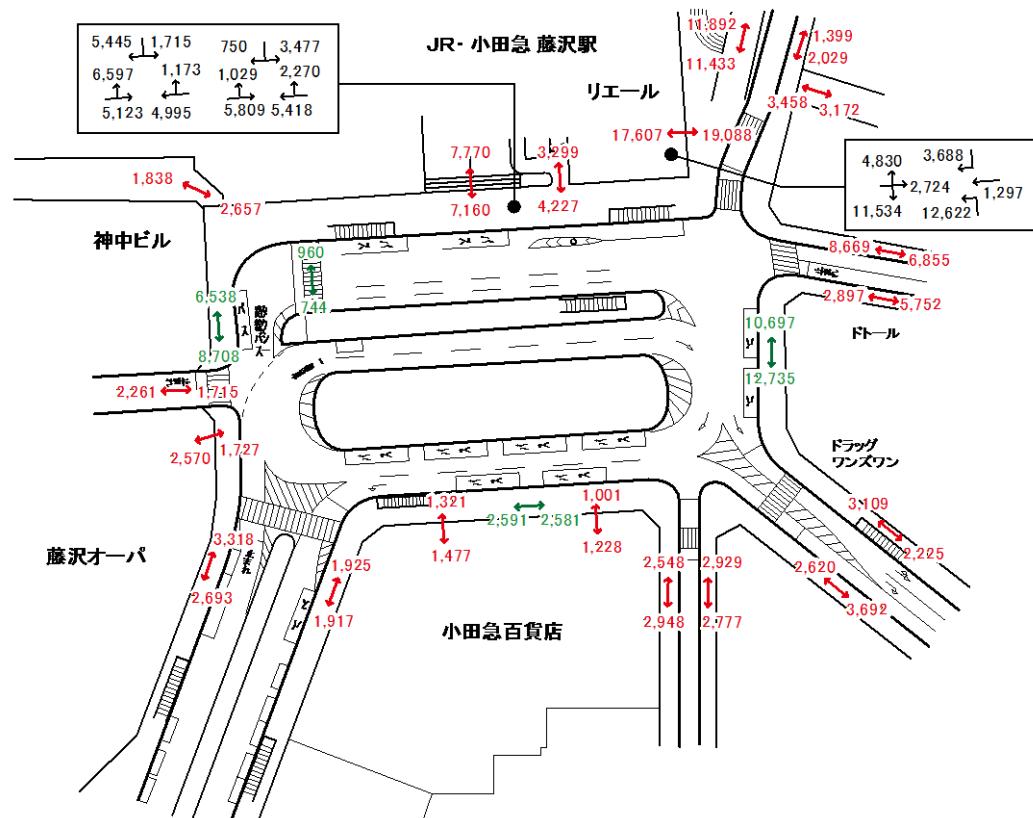
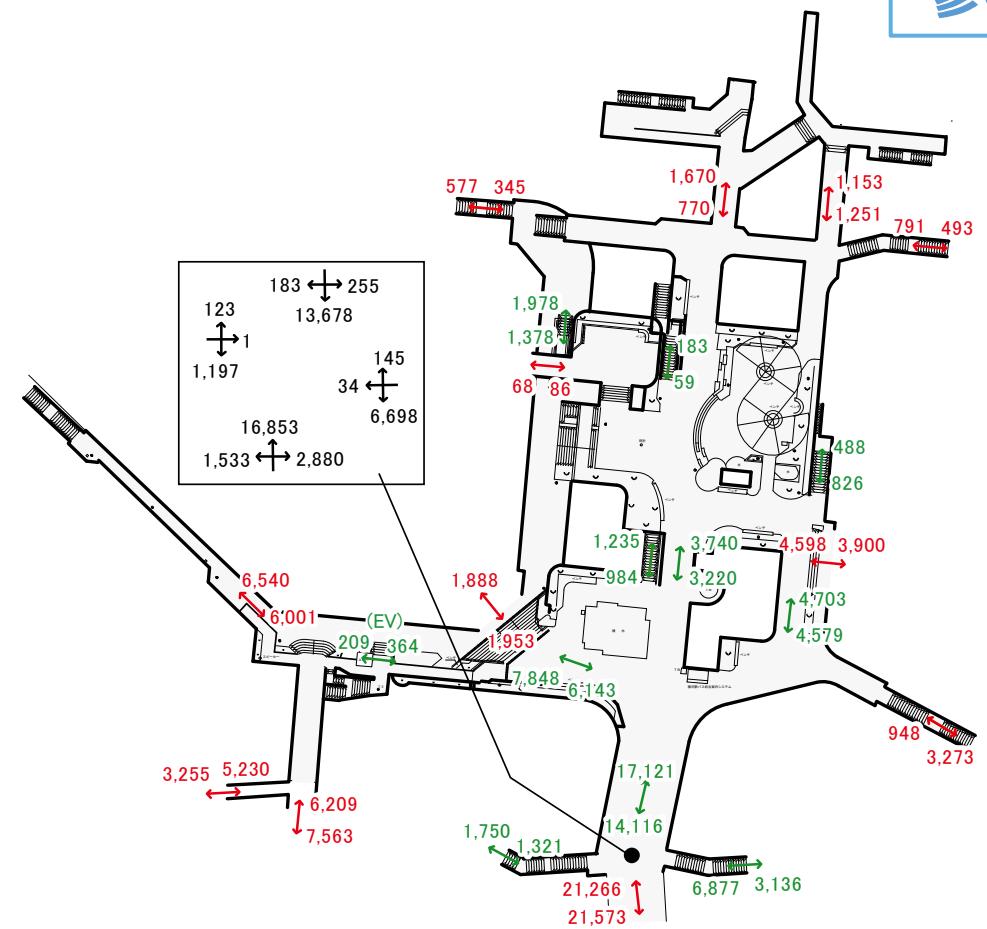
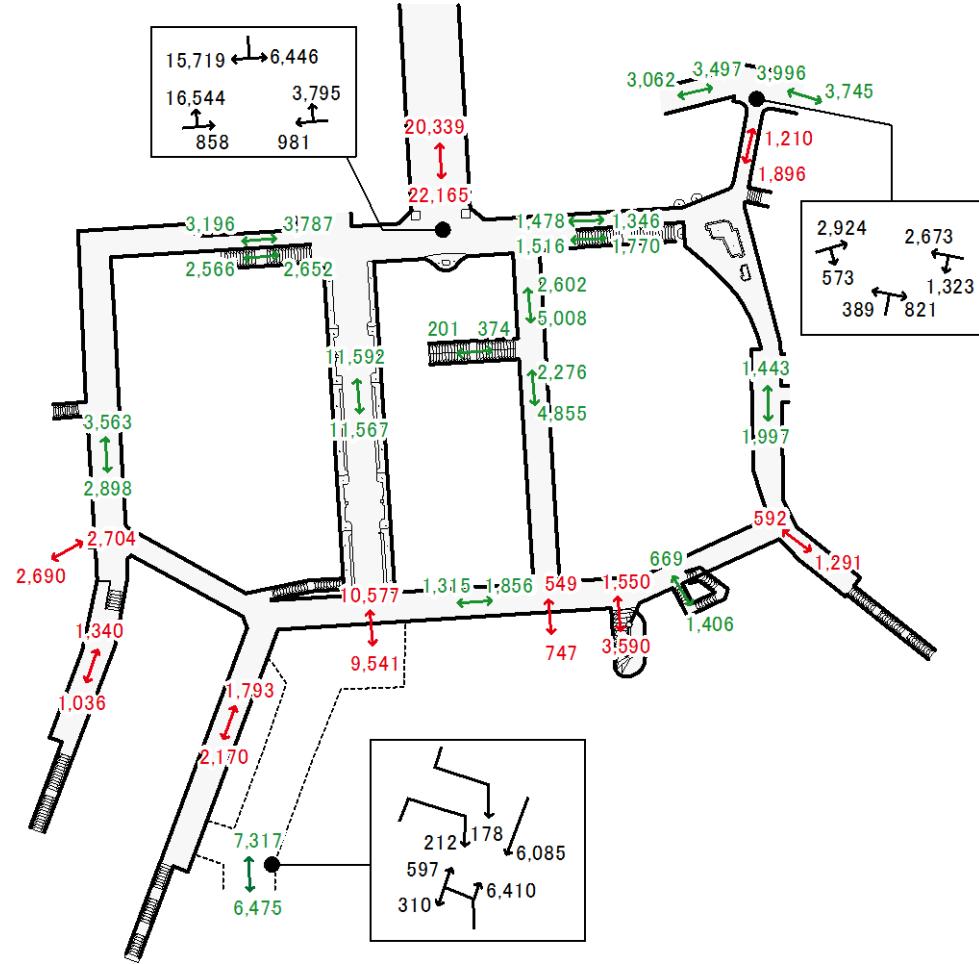
- ・実態調査では、自由通路と小田急百貨店をつなぐデッキ部において、2.3万人の方が利用しており、もっとも利用されている部分である。
- ・一方で、周辺の建物側面の利用者は少なく、同じ断面部でも地上を通行している人の割合が多い。
- ・地上部においては、特に地下から名店ビル等の前や、東方面に向かう部分が利用者割合として大きくなっている。



南北駅前広場の方向別利用者の動向

※調査日時：2012年11月1日(木)午前7時から午後7時まで

参考資料



これまでの検討と意見

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議における意見

参考資料

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 >

- ▶ 駅と周辺のつながり・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）

< 藤沢駅にあったらいいと思う機能、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

これまでの検討と意見

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議における意見

参考資料

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、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のが重要である。

第4回の意見まとめ

＜デッキについて＞

- ▶ 駅からの動線としてデッキがある前提でビルを建てているため、将来的にもせつかくあるデッキは活かしていただきたい
- ▶ 2階部分に乗換もあり、自由通路も今後整備されることを考えるとデッキレベルに歩行者動線がある方が周辺の商業に対しても有効なのではないか。
- ▶ 駅の改良と合わせてデッキについても検討するべきではないか。小田急線の橋上化によって、人の流動も自由通路も2階レベルが中心になるのではないか。
- ▶ デッキを撤去しても、改めて地上部をきれいに整備すれば、人はそちらから入ってくるだろう。乗換部のデッキのみあれば十分なのではないか。
- ▶ デッキによる回遊性や利便性は無視できないが、地上レベルの歩行動線は視界の抜けや街の認識という観点からも重要である。周辺の街への回遊動線として将来的にも守っていくべきなのではないか。

＜駅前広場における緑について＞

- ▶ 緑はせつかく現在ある資源なので、そういったものは残すべきではないか。
- ▶ 現在、交通島になっている部分は、無駄なスペースのように思える。その場所をなくしてしまえば、よりフレキシブルな駅前広場の使い方ができるのではないか。
- ▶ 現在の眺めるだけの緑ではなく、芝生広場等のふれられるような緑になるとよいのではないか。

＜藤沢らしさについて＞

- ▶ “藤沢らしさ”と言われているものが、ブランディングの観点からは不十分なのではないか。将来的に藤沢駅にどういった層の方に来てもらいたいのかをきちんと考えて、藤沢らしさをより明確で魅力的なものにする必要があるのではないか。

これまでの検討と意見

藤沢駅南口交通広場調整会議における意見

参考資料

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と。
 - ▶ 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な場合があるので、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良い。
- ▶ 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良い。
- ▶ 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。

これまでの検討と意見

藤沢駅南口交通広場調整会議における意見

第3回の意見まとめ

<機能の配置や必要性について>

- ▶ バリアフリーの考え方や具体的な動線等についても明示してほしい。
- ▶ 示されたバス乗降場の配置では、運行ルートが決まってしまうなどの制約が生じてしまう。
- ▶ 現在のバス路線を維持するためには、北東側への動線の確保が必要である。
- ▶ 現状、バス乗り場は同数確保しないと運用が厳しい。広場内に収まる案も検討してほしい。
- ▶ 観光バスについて、北口や民地に配置するなら南口には配置しなくても良いと思うが、どのように扱うかを整理するべき。
- ▶ タクシープールは、現状では30台くらい入るのではないかと減ってしまうと運用上困る。
- ▶ 公共交通空間を狭めてまで、歩道を広げ、滞留空間の確保する必要があるか。
- ▶ 北東側の道路は、現状、人が多く車が通れないといった苦情が多い。滞留空間と歩行者ならびに車両の通行をうまく整理する必要がある。
- ▶ 滞留空間については、南口にどれくらいのスペースをどう配置するのが整理する必要がある。地下通路と南口を行き来する歩行者も多いので、地下通路の入口付近は滞留空間の配置に適した場所なのではないか。
- ▶ 個々の課題はあるものの、広場内に必ずしも必要でない機能の整理などの工夫により必要な交通機能は収まりそうだとすることを前提として、滞留空間を1階に配置するということであり、この前提がもし崩れたとしたら、再度考え直す必要がある。
- ▶ 公共交通の動線は現状と同様のルートを確認していくという案を前提とし、事業者からの意見等を踏まえた個々の対応や調整を進めていくというまとめをしたい。そのため、滞留空間も含めた各機能配置は、流動的であるということである。

参考資料

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。