

# 藤沢市（藤沢駅周辺地区） 移動円滑化基本構想

平成14年9月

藤 沢 市

# 目 次

1	藤沢駅周辺地区の概況.....	1
2	問題点と課題の整理.....	3
3	藤沢駅周辺地区基本構想立案の基本方針.....	5
3 - 1	バリアフリー化に対するニーズ.....	5
3 - 2	藤沢駅周辺地区における基本方針.....	7
4	藤沢駅周辺地区基本構想(案)の検討.....	8
4 - 1	重点整備地区の設定.....	8
4 - 2	特定経路の設定.....	9
4 - 3	特に特定事業としてとして検討すべき事業.....	11
5	整備を進める上での留意点.....	17

## 1 藤沢駅周辺地区の概況

### (1) 位置・沿革

藤沢駅周辺地区は藤沢市南部に位置し、古くは東海道五十三次の6番目の藤沢宿として栄えた。明治20年鉄道の敷設によって藤沢駅が設けられ、江ノ島詣での基地、商業の中心として発展してきた。地勢は、藤沢駅東側に境川があり多少の起伏はあるものの概ね平坦である。



図1 - 1 藤沢駅周辺地区の位置

### (2) 土地利用

藤沢駅に近接する駅前には北口、南口とも藤沢市の商業業務の中心となっており、その周辺は古くからの戸建てを中心とする住宅地が広がっている。また、境川の東側は工場群が立地している。

---

本基本構想(案)において、藤沢駅周辺地区とは、最終的に重点整備地区を構成する地区を示すものであるが、検討段階においては、藤沢駅を中心とする概ね半径1kmの円内の地区を示している。町丁目では、藤沢、南藤沢、鶴沼石上1～3丁目、鶴沼、鶴沼東、鶴沼花沢町、鶴沼橋1～2丁目、本鶴沼1丁目などを含む地区である。なお、藤沢市の行政上の地区区分では、JR東海道本線以北の藤沢地区と以南の鶴沼地区の2地区にまたがっており、設定した地区よりかなり大きい。統計的データの制約からその2地区で示すこともあることに留意されたい。

(3) 人口・世帯数

藤沢駅周辺地区は、藤沢市内でも人口集積が大きい地区であり、鵠沼地区が 49,000 人、藤沢地区が 40,000 人である。昭和 60 年から平成 12 年までの 15 年間の人口の増加状況は、藤沢市全体で 15%の伸びであるが、当該地区は概ね 10%と落ち着きを見せている。世帯数は各々 20,000、17,000 であり世帯人口は近年減少してきているものの約 2.5 人と藤沢市の平均に近い。

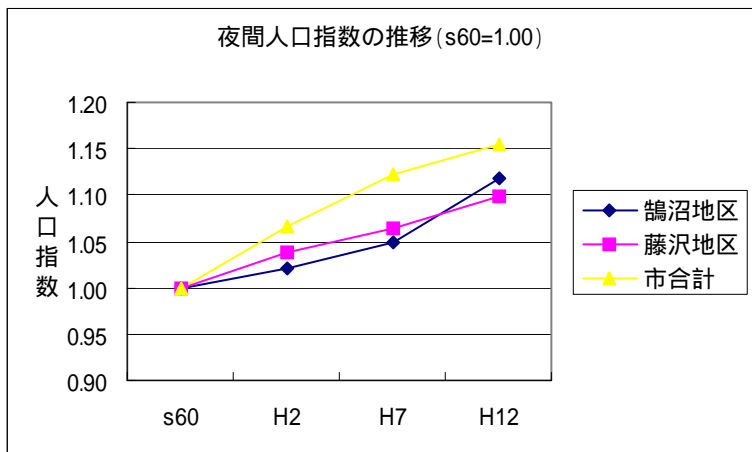


図 1 - 2 藤沢駅周辺地区の人口の推移

(4) 高齢化の動向

高齢化率（65 歳以上人口が全人口に占める割合）は、藤沢市全体の 14.2%に対して鵠沼で 18.2%、藤沢で 15.9%と高い。また 65 歳以上人口は、昭和 60 年からの 15 年間でほぼ倍増している。

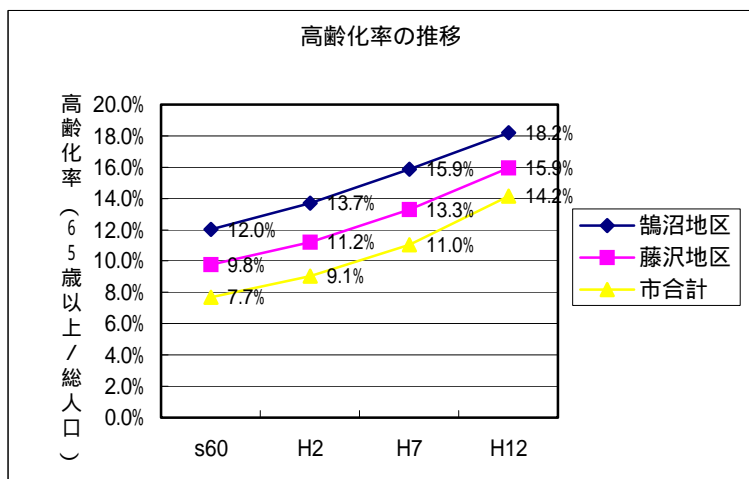


図 1 - 3 高齢化率の推移

人口・世帯数及び高齢化の動向については、統計上の制約から 13 地区分類における鵠沼（JR 以南）及び藤沢（JR 以北）の状況を示した。

## 2 問題点と課題の整理

現況把握結果及び現地地点検会における主な指摘事項より問題点を整理し課題の抽出を行った。主な課題としては、歩道の有効幅員の確保、わかりやすい案内・誘導の提供、垂直移動の円滑化等があげられる。

### (1) 駅

表2-1 駅における問題点と課題

問題点	範囲	課題
・車いす、視覚障害者とも券売機や窓口カウンターの利用が容易でない。(JR、小田急、江ノ電)	ポイント	・使いやすい施設の整備
・トイレの使い勝手が悪い(JR、小田急)。トイレが車椅子では利用できない(江ノ電)	ポイント	
・点字のある券売機や改札口まで誘導ブロックがつながっていない(JR)	ルート	・わかりやすい案内・誘導の提供
・運賃表が高くて車いすでは見にくい(JR、小田急)	ポイント	
・乗り換え等の案内やホーム上での運行情報の提供が少ない(JR、小田急、江ノ電)	ポイント	

ルート：「ルートそのものによる問題」(ルート全体の改善、ルートの見直しが必要)

ポイント：「特定地点の問題」(個別対策が必要)

### (2) ペDESTリアンデッキ・駅前広場

表2-2 ペDESTリアンデッキにおける問題点と課題

問題点	範囲	課題
・市役所方面に行くとき公共用エレベーターを利用した場合、大きく迂回を強いられる(北口)	ルート	・垂直移動の円滑化
・エレベーターが狭くて車いすが入りにくい	ポイント	
・階段はすべりやすく、登り降りしにくい	ポイント	
・階段の手すりが途中までで、視覚障害者等にとって危険な状況にある	ポイント	
・駅前広場から南口エレベーターに行く通路は勾配がきつい	ルート	・歩道の有効幅員の確保
・歩道上にベンチ等が置いてあり、有効幅員が減少している(誘導ブロック上に置いてある)	ポイント	
・トイレの使い勝手が悪い(北口、南口)	ポイント	・使いやすい施設の整備
・交差点部の段差が大きい	ルート	・平坦性の確保
・グレーチングの目が大きく、車いすのタイヤが挟まる	ポイント	
・どこへ行けばエレベーターがあるかわからない。	ルート	・わかりやすい案内・誘導の提供
・視覚障害者のためエレベーターやエレベーターまでの案内等が不足している	ルート	
・誘導ブロックがバス停の一部のみに設置されている	ポイント	

ルート：「ルートそのものによる問題」(ルート全体の改善、ルートの見直しが必要)

ポイント：「特定地点の問題」(個別対策が必要)

(3) 歩道

表2 - 3 歩道における問題点と課題

問題点	範囲	課題
・歩道が狭い	ルート	・歩道の有効幅員の確保
・車止めが大きく、通行の支障となる	ルート	
・店の看板等が歩道上を占有している。	ポイント	
・歩道上に自転車の駐輪や車が乗り上げていて、通行に支障をきたしている	ポイント	
・道路の段差が多く、波打ちしている	ルート	・平坦性の確保
・石ブロック等により舗装しており、デコボコして歩きづらい	ルート	
・横断歩道のすりつけが急で車いす、足の不自由な方にとって通行しづらいところがある	ポイント	
・音声式信号が設置している交差点が少ない	ポイント	・わかりやすい案内・誘導の提供
・誘導ブロックがつながっていない。途中でとぎれている	ルート	
・誘導ブロックの色が周りとはっきりしていない	ルート	
・誘導ブロックの形状がまちまちである	ルート	

ルート：「ルートそのものによる問題」(ルート全体の改善、ルートの見直しが必要)

ポイント：「特定地点の問題」(個別対策が必要)

### 3 藤沢駅周辺地区基本構想立案の基本方針

#### 3 - 1 バリアフリー化に対するニーズ

藤沢駅周辺地区の特性として以下の4点をバリアフリー化に対するニーズとしてあげることができる。

駅構内の利便性の向上

駅周辺部に点在する公共施設集積地へのアクセス性の確保

商業地域におけるアクセス性の確保

通行可能な経路の案内情報の提供

#### **駅構内の利便性の向上**

- ・藤沢駅はエレベーター、エスカレーターやスロープ等が設置されており、車いす等の利用が可能となっている。また、JR・小田急駅の構内には、車いす対応トイレも設置されている。
- ・しかし、車いすを利用する場合は、券売機が使いにくかったり、介護者なしでの利用時においてやや勾配のきつい箇所があるなど、問題点、課題もある。

このため、高齢者や障害者などの利用者に対して一層の利便性の向上を図る必要がある。

- ・車いす使用者等の適切な乗降への介助

#### **駅周辺部に点在する公共施設集積地へのアクセス性の確保**

- ・藤沢駅と各種公共施設が集中する市役所周辺や市民会館周辺を結ぶ経路にはエレベーターやエスカレーターなどが整備されている。
- ・しかし、これらの施設を利用した場合、迂回を要したり、利用時間に制限がある等、必ずしも利用しやすいものになっていない。
- ・また、車いすが安心して通行することできる空間が十分に確保されていない箇所が存在する。  
このため、これら各種公共施設を利用するすべての利用者に対して円滑なアクセスが可能となる歩行空間を形成する必要がある。

#### **商業地域におけるアクセス性の確保**

- ・藤沢駅の周辺には大型商業施設や商店街が立地し、市の中心的な商業地を形成している。
- ・このため、歩道は多くの通行客や買い物客が集中し混雑しているとともに、路上占用施設（電柱・街路樹等）や放置自転車・看板等が存在し、通行スペースが狭められている。  
高齢者や障害者を含めたすべての人々が、それらの商業地を安心して通行・利用できるように、通行スペースを確保し、アクセス性の確保を図る必要がある。

#### **通行可能な経路の案内情報の提供**

- ・藤沢駅には駅及びペDESTリアンデッキに公共用エレベーターが設置されている。また、ペDESTリアンデッキには多くの商業用ビルが接続し、垂直移動するためにこれらビル内のエレベーターを利用することも可能である。
- ・しかし、エレベーター案内が十分でなく設置位置がわかりにくく、商業用ビルのエレベーターでは営業時間や定休日などに左右され確実に利用できる経路となっていない。特に、初めて訪れた利用者等にとってはどこが利用可能な経路であるか把握することが困難な状況となっている。

このため、高齢者や障害者が安心して移動を可能とするため、利用可能な経路をわかりやすく表示・提供する必要がある。

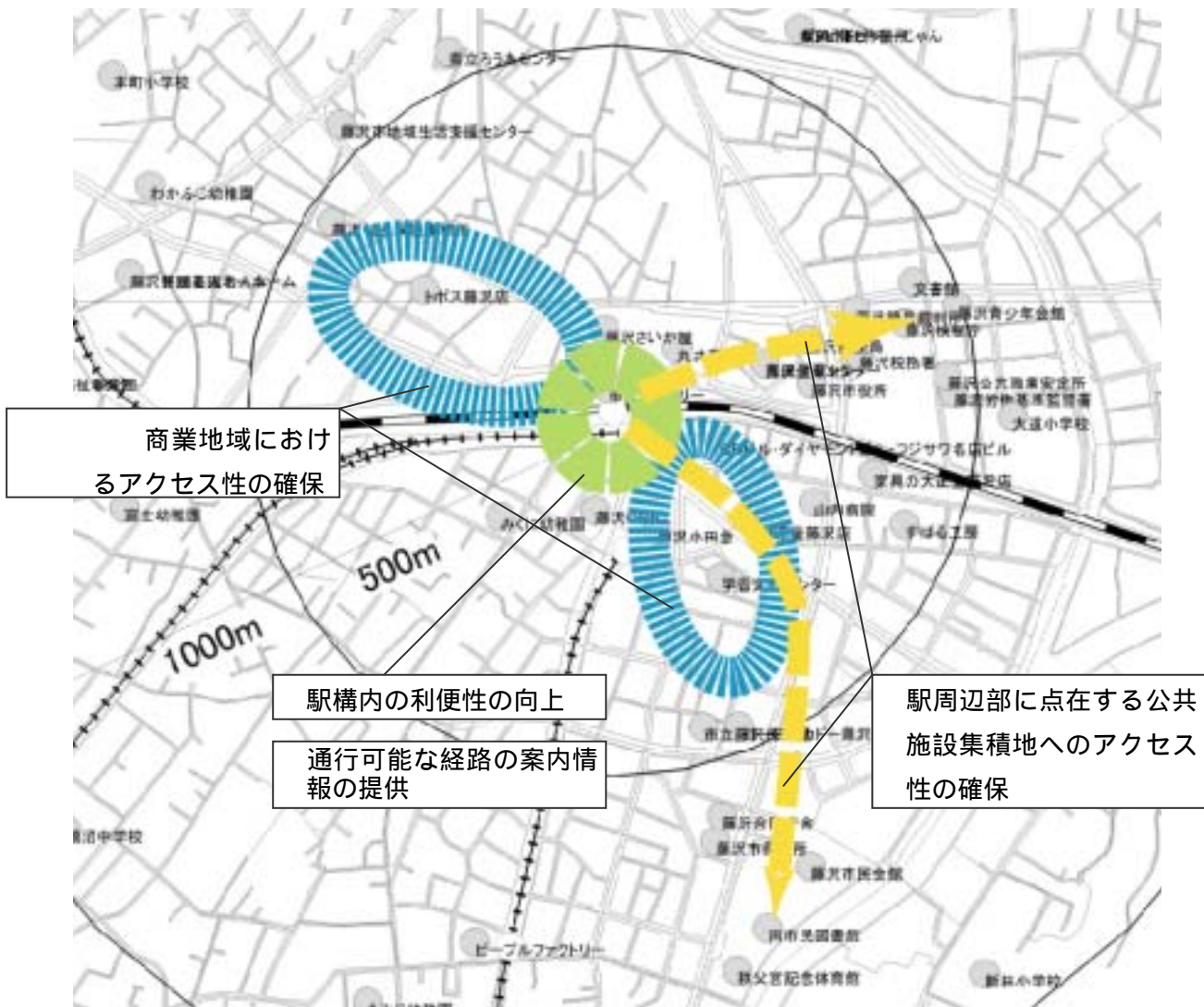


図 3 - 1 藤沢駅周辺地区のニーズ特性



### 3 - 2 藤沢駅周辺地区における基本方針

藤沢駅周辺地区におけるバリアフリー化を速やかに、かつ効果的に実現するための基本的な方針として以下の3点を設定する。

藤沢駅を中心とした重点整備地区の移動円滑化の実施

すべての人に訪れやすい商業地域の形成

将来的なまちづくりへの対応

#### 藤沢駅を中心とした重点整備地区の移動円滑化の実施

藤沢駅は藤沢市の本市の商業・業務、行政・文化の中心であり、駅周辺に多数の拠点が集まっているとともに、鉄道3線（JR、小田急、江ノ電）やバスが結節する交通ターミナル拠点の拠点を形成している。

このため、ふじさわ総合計画 2020 において「安全で安心して暮らせるまち」を目指す藤沢市のまちの顔として、藤沢駅を中心としたバリアフリー化を実施する。

特に駅から特定施設までの移動経路については、主動線として重点的に整備を図り、高齢者、障害者だけでなく、すべてのひとに歩きやすくわかりやすい、まちの骨格的な道路として整備を行う。

#### すべての人に訪れやすい商業地域の形成

藤沢駅の周辺には大型商業施設や商店街が立地し、市の中心的な商業地を形成している。高齢者や障害者を含めたすべての人々が、それらの商業地を安心して通行し、利用できるように、整備を行う。

#### 将来的なまちづくりへの対応

藤沢駅周辺地区は駅周辺においてはすでに区画整理等が完了しているが、駅南西部や北部等においては、まちの基盤整備を現在進めている状況にある。

今回検討を行うバリアフリーのルートは、動線としてまちの骨格となるものであり、障害者だけでなくすべての人にとってわかりやすいまちの要となるものである。このため、基盤整備が進んでいない地区においても、まちの骨格となる方向については今後望ましい方向軸として位置づけをおこない、将来的な都市基盤整備等にあわせ整備を行う。

## 4 藤沢駅周辺地区基本構想(案)の検討

### 4 - 1 重点整備地区の設定

重点整備地区は藤沢駅を中心として徒歩圏内（概ね半径1 km以内）に高齢者・身体障害者等が利用する主要施設（官公庁、医療施設等）を含む区域とした。区域境は主要な道路、河川、鉄道、町丁目境等を総合的に勘案して策定した。

重点整備地区の概要は以下の通りである。

- ・面積 : 1.35km<sup>2</sup>
- ・人口（平成11年10月）: 1.4万人（注）
- ・人口密度 : 1.0万人 / km<sup>2</sup>

出典：統計年報（平成12年度）「藤沢市」  
（注）自治会の一部が含まれる区域は面積により人口を按分した

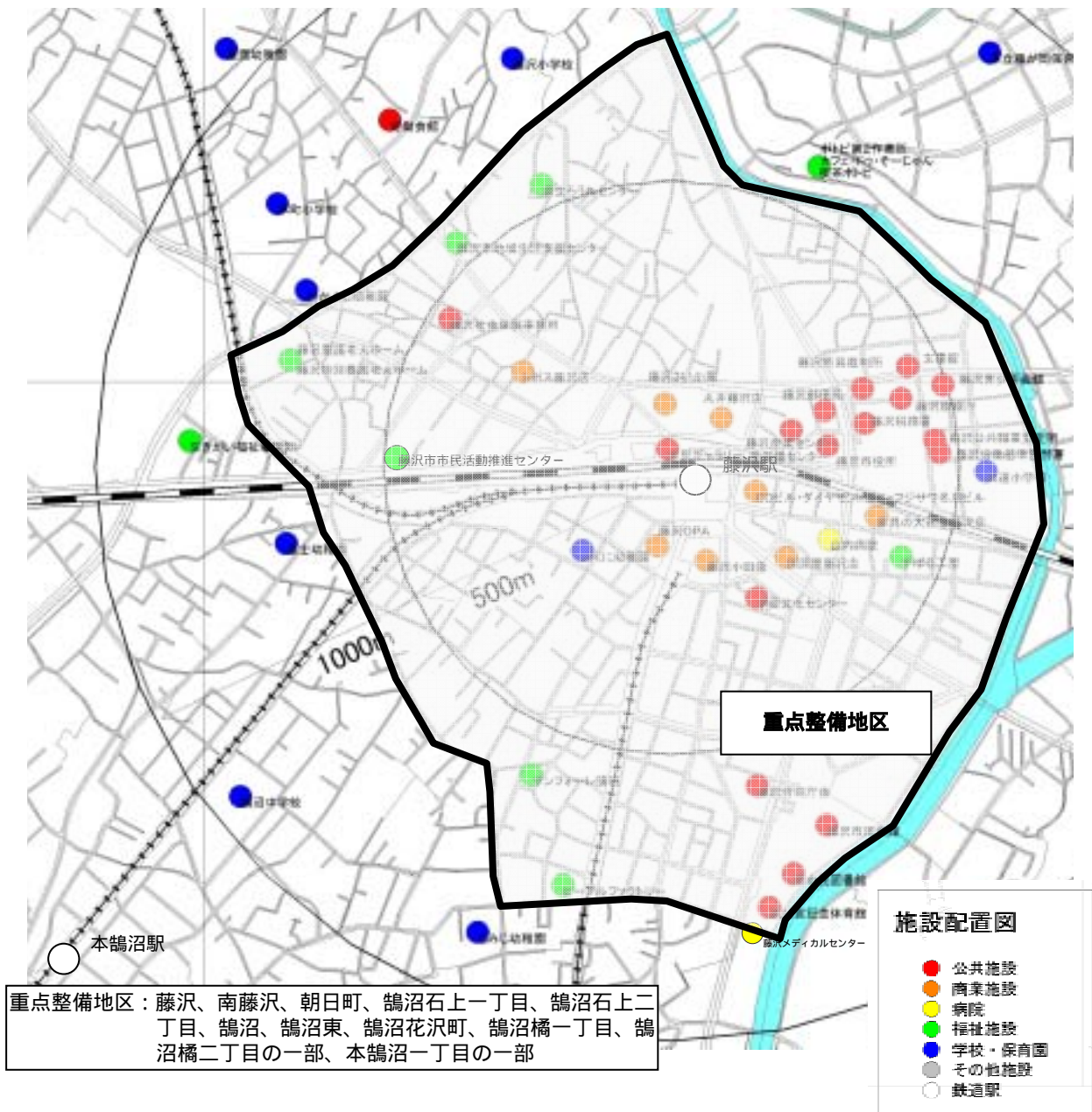


図4 - 1 重点整備地区位置図

#### 4 - 2 特定経路の設定

駅から複数の施設を結ぶバリアフリーのルートとして、特定経路の設定を行った。設定には以下の観点から行った。

- ・ 駅から特定施設（高齢者や身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設）までの経路
- ・ 駅を中心として、日常、多くの人に使われており、地域の骨格となる経路

以上の条件より、藤沢駅を中心に、動線となる枝状に広がる経路の選定を行った。選定した経路は以下の4本であり、総延長は2.7kmである。また、今後のまちづくりへの対応として藤沢駅～南西部、北部の2方向を今後望ましい方向軸として位置づけした。

表4 - 1 特定経路

No	経路	ルート	経由する 主な施設	延長	路線名	備考
1	藤沢駅～ メディカルセンター	南口大通り 国道467号	藤沢市民会館 南図書館	1.1km	藤沢駅川名線 国道467号線	
2	藤沢駅～ 南口オクスモール商店街		南口オクス モール商店街	0.5km	藤沢駅鵜沼海岸線	
3	藤沢駅～検察庁		市役所、郵便局	0.6km	藤沢駅市役所通り線 藤沢4号・5号線 藤沢村岡線	
4	藤沢駅～ 藤沢地域生活支援センター	サム ジュモール	藤沢銀座土曜 会	0.6km	藤沢駅町田線	
(5)	藤沢駅～南西部	-	-	-		今後の望ましい 方向軸(注)
(6)	藤沢駅～北部	-	-	-		今後の望ましい 方向軸(注)

(注) 将来の都市基盤整備等にあわせ、今後整備を行う。

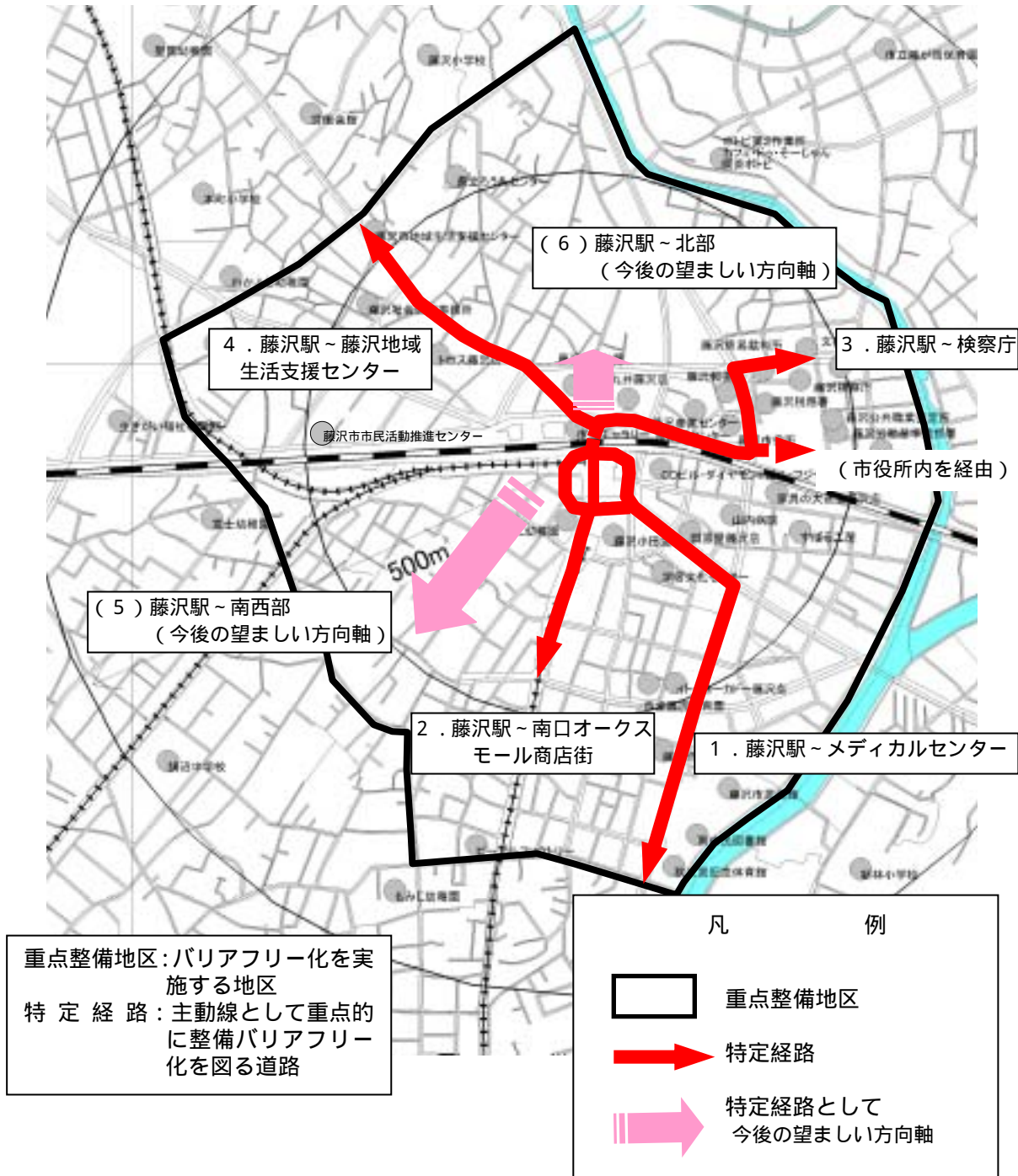


図4-2 特定経路

#### 4 - 3 特に特定事業としてとして検討すべき事業

2「問題点と課題の整理」において整理を行った課題をもとに、特定事業としてとして検討すべき事業の検討を行った。藤沢駅周辺地区のバリアフリー化については、藤沢市全体のバリアフリー化整備基本方針を受けた整備を行うことが前提になるが、地区特性を考慮し、特に藤沢地区において特定事業計画を立案する際に検討すべき事項としては以下の事業があげられる。

- ・エレベーターの設置（北口駅前広場）
- ・トイレの利便性の向上
- ・駅施設のユニバーサルデザイン化

なお、参考として重点整備地区内で取り組む整備内容について例示した。整備例を参考図1～4に、整備メニューを参考表1に示す。

##### （1）エレベーターの設置（北口駅前広場）

現在北口駅前広場には、公共用エレベーターが西よりに1台設置されている。しかし市役所等の駅北東部方面に行く場合、駅前広場内で大きく迂回を強いられる上、2回横断歩道を通行する必要があるなど、大きく利便性が損なわれている状況にある。

このため市役所等の駅北東部方面へのアクセス改善のため、エレベーターの設置を図る。

##### （2）トイレの利便性の向上

現在、駅の構内（JR、小田急）及び南北の駅前広場には身体障害者も利用可能なトイレが設置されている。しかし、車いす利用者の目の高さではトイレの案内を見つけにくかったり、トイレまでのスロープに手すりが設置されていないなどの利用上問題となる部分が存在する。このため、問題点の改善を図るとともにベビーベットの設置等により、より一層の使い勝手の向上をはかり、だれもが使いやすい多目的トイレとして改良を図る。

なお、江ノ電構内のトイレは車椅子等の利用に配慮されていない構造であり、改善が望まれる。

##### （3）駅施設のユニバーサルデザイン化

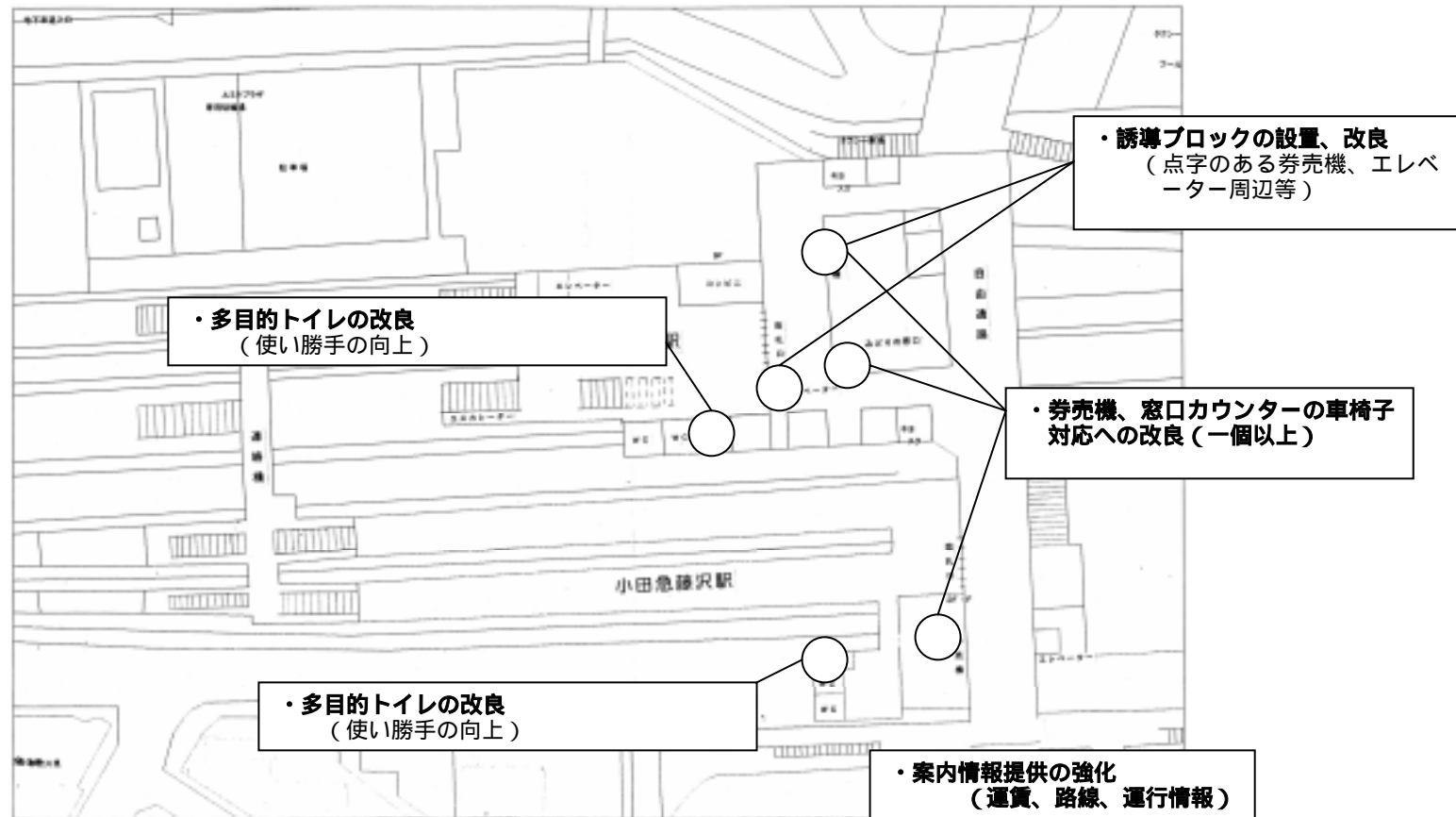
駅施設は、利用者にとって、移動のための一連の行動が困難なくできる機能が要求されている。しかし、様々な人が利用するために、単一の施設のみで全ての人に対応させることは困難であるといえ、多くの選択肢を持つことが重要である。例えば、複雑な乗り換えなどのためにボタンの数が多い券売機ではどこを押せばよいのかがわかりにくい。このように、機械化により便利になった券売機も高齢者や障害者等にとっては使いにくい場合があり、操作をわかりやすくすること、場合によってはフェイス・トゥー・フェイスが可能なカウンターでの購入を可能にすることなど選択肢を多く用意することが必要である。

上記はその一例であり、ユニバーサルデザインの考え方を基本として、全ての行動要素について特定の人が不便にならないように整備を図ることとする。

## 参 考

整備例：藤沢駅

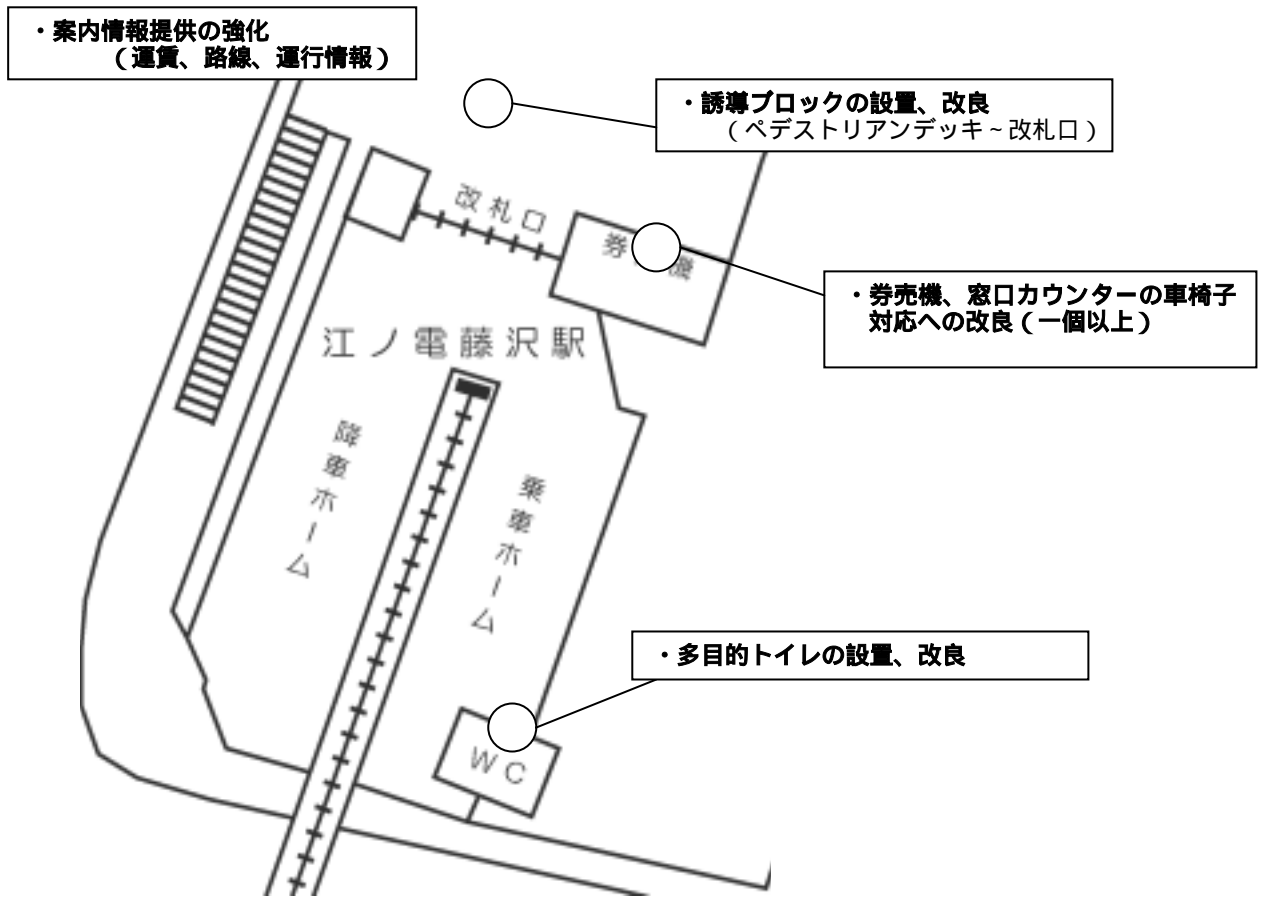
・ J R、小田急、自由通路



参考図1 藤沢駅(JR、小田急、自由通路)整備計画(例示)

## 参 考

・江ノ電

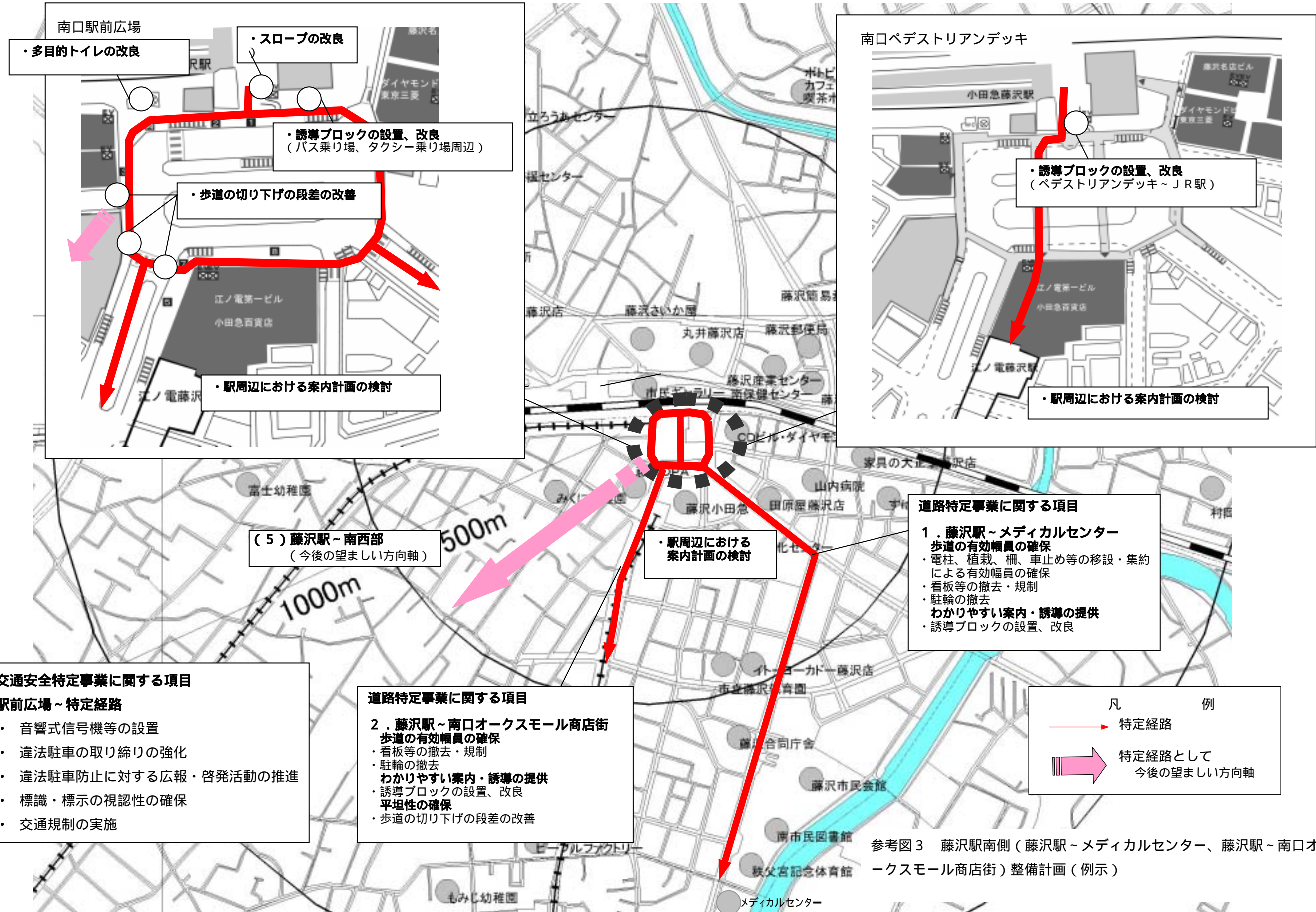


参考図2 藤沢駅（江ノ電）整備計画（例示）



**参 考**

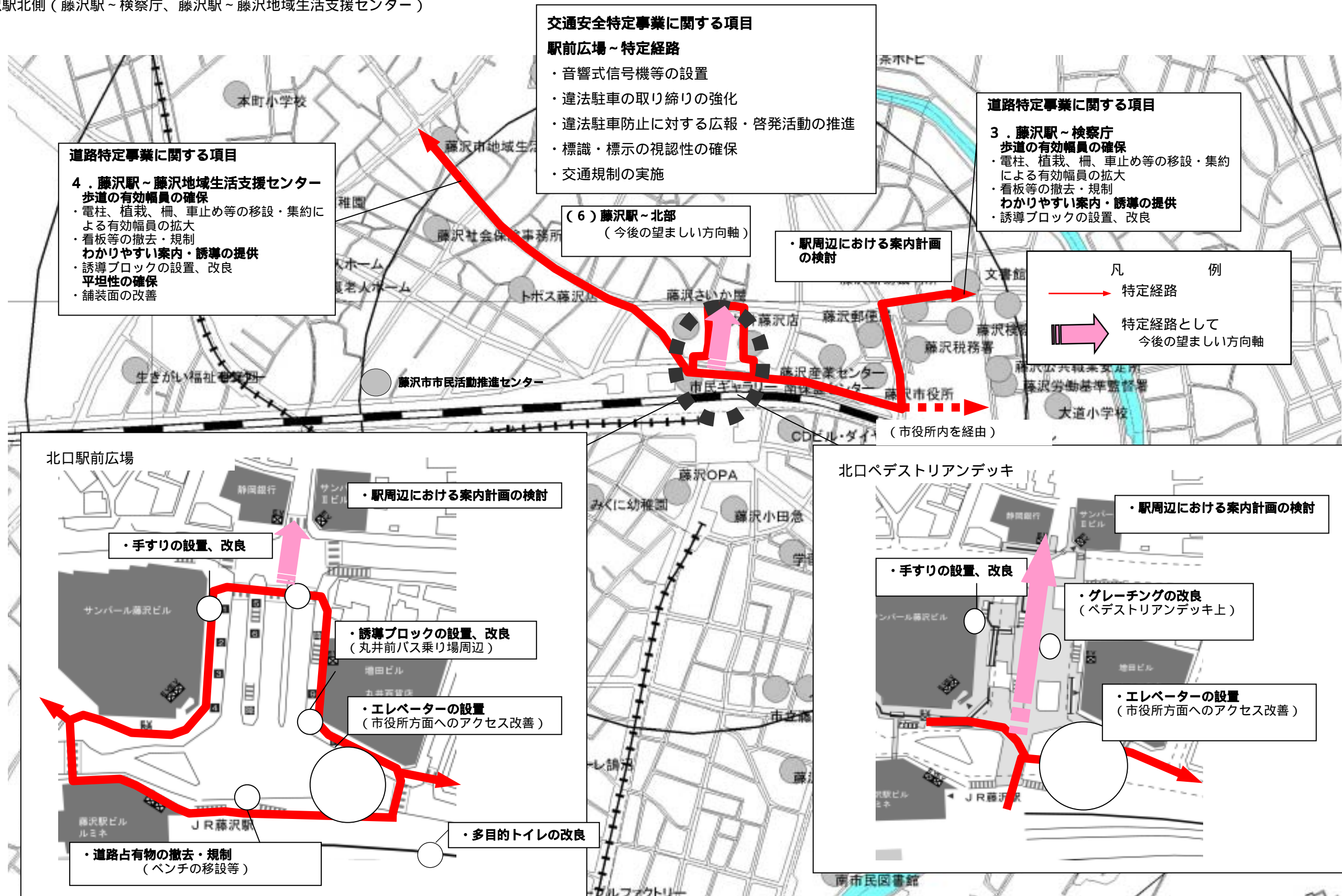
藤沢駅南側（藤沢駅～メディカルセンター、藤沢駅～南口オクスモール商店街）



参考図3 藤沢駅南側（藤沢駅～メディカルセンター、藤沢駅～南口オクスモール商店街）整備計画（例示）



藤沢駅北側（藤沢駅～検察庁、藤沢駅～藤沢地域生活支援センター）



参考図4 藤沢駅北側（藤沢駅～検察庁、藤沢駅～藤沢地域生活支援センター）整備計画（例示）

各特定事業は法第3条2項（基本方針）に規定するもののほか関係省令・規則に定める事項とし、その他公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン（平成13年8月交通エコロジー・モビリティ財団発行）または道路の移動円滑化整備ガイドライン（平成13年11月国土交通省所管）に沿った整備に努めることとする。

**参 考**

藤沢駅周辺地区における整備計画としては以下のものが考えられる。整備時期については、各整備主体における状況、技術的課題や用地的制約等により決まってくることである。最小限で最大の効果があがるよう、今ある施設や環境を基盤にし、有効活用するとともに、比較的容易に着手可能なものから整備を進めて行く必要がある。

参考表1 整備計画（例示）

	課題	整備内容	備考
(1) 駅、自由通路	・使いやすい施設の整備	・券売機、窓口カウンターの車椅子対応への改良	駅改良工事等とあわせて順次整備を進める
		・多目的トイレの設置、改良	
	・わかりやすい案内・誘導の提供	・各種案内情報提供の強化 ・列車運行情報等の提供の強化 ・誘導ブロックの設置、改良	
(2) ペDESTリアンデッキ・駅前広場	・垂直移動の円滑化	・エレベーターの設置 ・手すり、スロープの改良・設置	具体的な設置箇所等の検討を行い、順次用地確保等を図る
	・わかりやすい案内・誘導の提供	・誘導ブロックの設置、改良 ・駅周辺における案内計画の検討	
	・使いやすい施設の整備	・多目的トイレの改良	
	・有効幅員の確保	・看板、違法駐輪等占有物の撤去・規制	
	・平坦性の確保	・歩道の切り下げの段差の改善 ・グレーチングの改良	周辺住民等の協力が得られた箇所より順次整備を行う。
(3) 歩道	・有効幅員の確保	・電柱、植栽、柵、車止め等の移設・集約による有効幅員の拡大	周辺住民等の協力が得られた箇所より順次整備を行う。
		・看板等の道路占有物の撤去・規制	
		・駐輪の撤去	
	・わかりやすい案内・誘導の提供	・主要交差点における音響式信号機等の設置 ・誘導ブロックの設置、改良	周辺住民等の協力が得られた箇所より順次整備を行う。
・平坦性の確保	・歩道の切り下げの段差の改善 ・舗装面の改善	周辺住民等の協力が得られた箇所より順次整備を行う。	

## 5 整備を進める上での留意点

藤沢駅周辺地区において、整備を進める上での留意点として以下の3点を挙げることができる。

関連機関の連携による重点整備地区内の一体的な整備

地域住民の協力と理解

心のバリアフリー化の推進

### 関連機関の連携による重点整備地区内の一体的な整備

駅及びその周辺の駅前広場や道路については、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、市等の関係機関が多岐にわたっている。移動円滑化を進めるためには、おのおのに整備を進めるのではなく、一体的にバリアフリー化を進めるとともに、統一的なデザインの整備や案内の提供を図るなど関連機関の連携により整合性を図る必要がある。

### 地域住民の協力と理解

市街地における総合的なバリアフリー空間の形成には、各種施設の整備だけでなく既存の施設の有効活用も重要である。そのためには民間ビルエレベータの一般開放や利用時間の延長など建物所有者等の地域住民の理解と協力により進めて行く必要がある。また、駐輪対策の強化や歩道の整備を行う上においても、沿道住民の協力は不可欠であり、駐輪場の整備等、各種事業と組み合わせ総合的に実施していく必要がある。

さらに、歩道のフラット化（歩道の段差をなくすため、舗装面と車道面がほぼ同一の高さの歩道にすること）等を行う場合にも、民地とのすりつけ等、沿道住民等の協力と理解が不可欠である。

### 心のバリアフリー化の推進

高齢者、身体障害者等の円滑な移動を実現するためには、道路や駅等の各種施設の整備だけでなく、市民一人一人の理解と協力が必要である。

そのためには、広報、啓発、教育活動を積極的に推進し、高齢者、身体障害者等のバリアについての理解を深め、必要に応じて高齢者、身体障害者等の移動を手助けするなどの支援により、市民一人一人が高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動に協力することが重要である。