

藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画

2024年（令和6年）3月

藤 沢 市

目 次

1. 計画の概要	1
1.1 再整備の背景と目的	1
1.2 藤沢駅周辺地区の歴史的な変遷	1
1.3 藤沢駅周辺地区の現状及び社会情勢	2
1.4 藤沢駅周辺地区の位置付け	4
1.5 計画範囲	6
2. 南口駅前広場の現状	8
2.1 南口駅前広場の利用特性	8
2.2 南口駅前広場の課題	10
3. 南口駅前広場の目指す将来像と再整備方針	12
4. 南口駅前広場の空間構成	13
4.1 空間構成の方針	13
4.2 地上部整備の基本的な考え方	14
4.3 デッキ部整備の基本的な考え方	16
5. 南口駅前広場の整備計画（案）	18
6. 計画の実現に向けた主な取組及び今後の進め方	21
6.1 主な取組	21
6.2 今後の進め方	23

1. 計画の概要

1.1 再整備の背景と目的

現在の藤沢駅周辺地区は、1960年代から1970年代の藤沢駅及び駅周辺の整備以降、大きな機能更新を行わないまま現在に至っており、まちの活力の低下を招いている一因となっています。そのため、駅前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。

このような背景から、市は藤沢駅周辺地区の再活性化に向け、藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画を策定し、北口から順次整備を行っています。

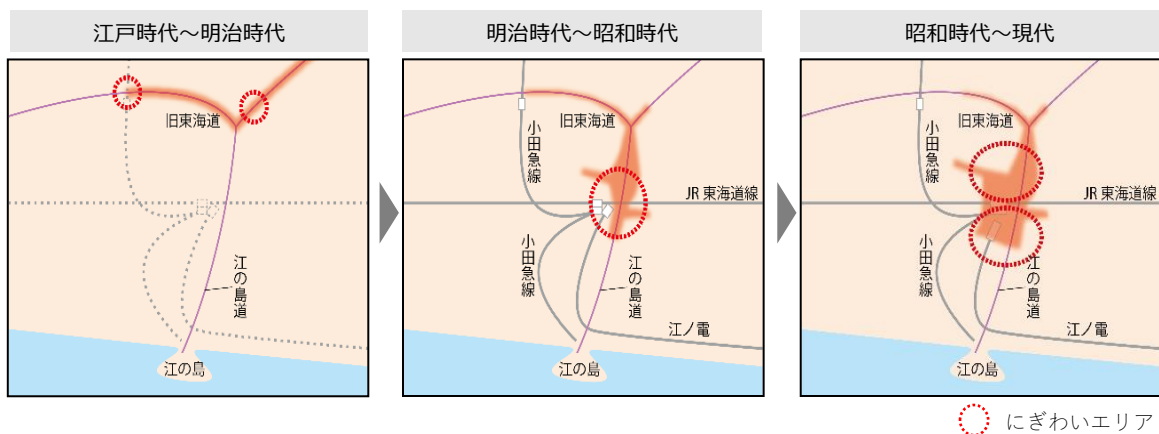
本計画には、南口駅前広場の再整備に向け、現状の交通を処理するだけ、通過するだけの空間から、市民や来街者等が居場所として過ごせる空間へ転換するための再整備方針、空間構成等を位置付けます。

駅前として必要な車両交通のための機能は確保しつつ、限られたスペースの中で、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる空間の創出を行うことで、駅前の再活性化、魅力向上を目指します。

1.2 藤沢駅周辺地区の歴史的な変遷

かつて旧東海道の宿場町として栄え、明治時代以降は東海道本線の開通（1887年（明治20年））、江ノ電藤沢駅（1902年（明治35年））、小田急藤沢駅（1929年（昭和4年））の開業に伴い、駅周辺が中心拠点となり、にぎ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北口の市街地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、現在の駅周辺が形成されました。

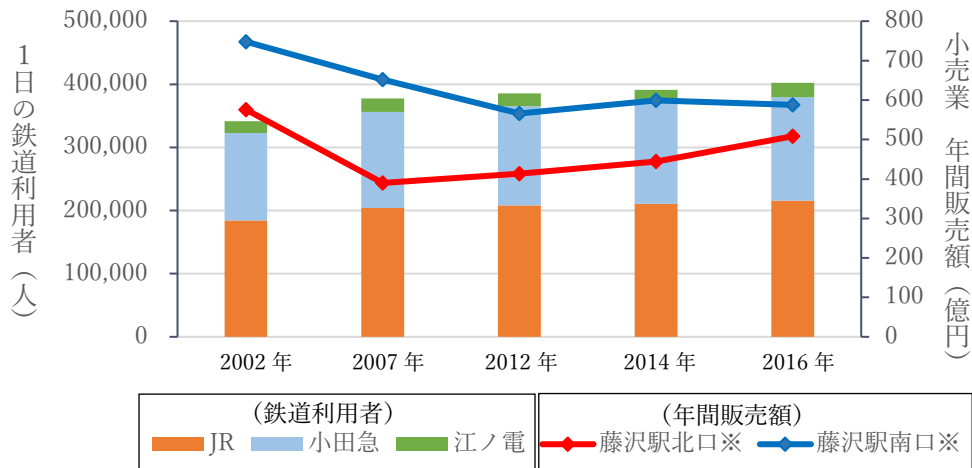


藤沢駅周辺におけるにぎわいエリアの変遷

1.3 藤沢駅周辺地区の現状及び社会情勢

(1) 商業売上が減少し地区の活力が低下

鉄道利用者は、各年で増加の傾向があるのに対し、小売業の年間販売額は藤沢駅南口、北口ともに2002年から減少傾向にあり、2012年から緩やかに増加傾向にあるが、全体を通してみると減少傾向にあり、駅周辺の商業活力は低下していることが分かります。



藤沢駅鉄道利用者と小売業年間販売額の推移

商業統計調査(基幹統計)(2002年、2007年、2014年)、経済センサス(2012年、2016年)、藤沢市統計年報
 ※藤沢駅北口・・・藤沢市藤沢
 ※藤沢駅南口・・・藤沢市南藤沢、鶴沼花沢町1丁目、鶴沼橋1丁目、鶴沼石上1丁目

(2) 駅周辺地区の建物更新の必要性

駅周辺のビルは、南口駅前広場の整備や旧国鉄藤沢駅の橋上駅舎化と同時期に建築されたものが多く、ビルの老朽化が進み、建て替えや機能更新が求められています。

(3) 藤沢駅周辺のエリアマネジメントの推進

北口デッキの全面リニューアルや地下通路(地下広場)のリニューアルが完了し、2021年(令和3年)4月からは、北口デッキ等の藤沢駅前広場条例の制定に合わせ、駅前のにぎわい創出の取り組みとして指定管理者制度を活用し、エリアマネジメントの取組を進めています。

にぎわい創出に向け各種イベントやマルシェ等の取り組みを行っており、今後さらなる活用が期待されています。

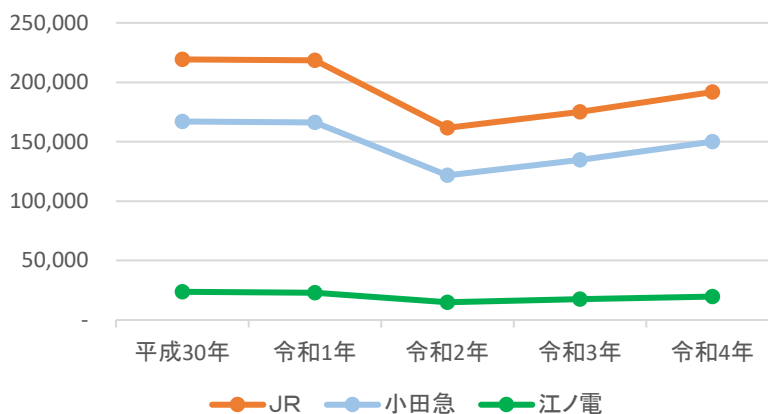


イベント時の様子

(4) ライフスタイルの変化による影響

日本国内における新型コロナウイルス感染症は令和元年度から影響を受け、以降、藤沢駅に乘入れる鉄道各線の1日あたり乗降客数にもその影響が表れていましたが、徐々に増加傾向が見られます。

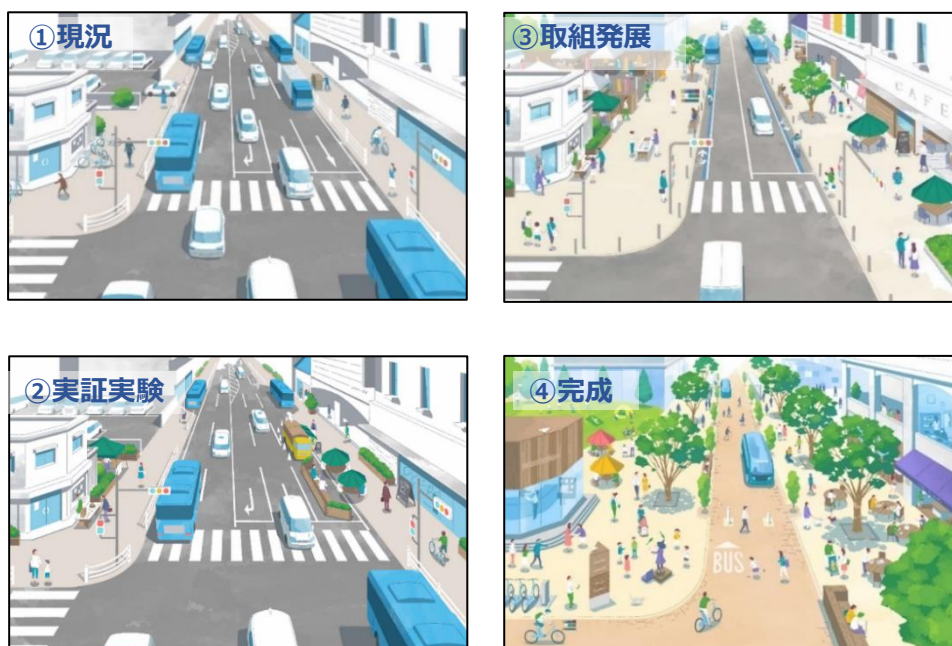
今後、ライフスタイルなどの変化が及ぼす影響に注視しつつ、柔軟かつ的確に対応することが求められています。



鉄道各線の藤沢駅1日当たり乗降客数の推移（藤沢市統計年報）

(5) ウォーカブルの取組

世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から”歩行者中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場をつくるなど、居心地がよくあるきたくなるまちなか（ウォーカブル）への取組が進められています。



ウォーカブルな空間への整備イメージ

1.4 藤沢駅周辺地区の位置付け

(1) 上位計画等における位置付け

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。

これらの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

◆かながわ都市マスタープラン(2021年(令和3年)3月部分改定)

●湘南都市圏における都市づくりの目標

「やまなみをのぞみ、海と川が会い、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。

●藤沢市の位置づけ

- 圏域において藤沢市は、「湘南ブランド」を生かした活力増進と情報発信を行う〈広域拠点〉の役割を担う。
- 「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機能集積とあわせ、にぎわいと活力のある都市づくりを進めます。」としている。



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

藤沢市

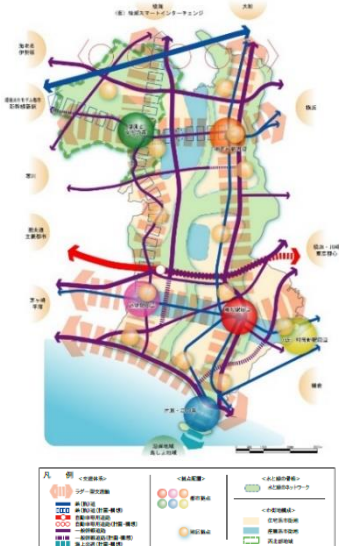
◆藤沢市都市マスタープラン(2018年(平成30年)3月部分改定)

●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、各拠点にふさわしい都市機能の集積を高めていきます。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市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・誘導と公共公益施設の再配置・更新



◆藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画

(2012年(平成24年)3月)

●地区の目指す姿

湘南地域の広域拠点であり続け、湘南のくらし・海・風・太陽・文化に人が集い・にぎわい・人が楽しみ・人がエネルギーとなり、未来へと繋げる。
“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。

●駅周辺街区の整備のテーマ

- ・駅周辺ネットワークの核となる緑あふれる空間演出とにぎわいの源泉
- ・市内外から藤沢を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
- ・湘南藤沢を牽引する顔づくり・玄関づくり

●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、駅を中心とした既存都市機能の再生・強化
- ②ニーズや社会動向変化を見据えた新たな駅前の機能の充実
- 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点機能の改善
- 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駅前広場整備とあわせて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

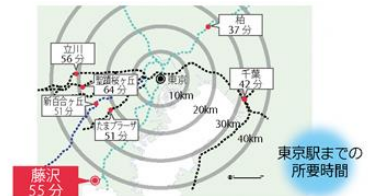
- ・藤沢駅北側にある遊行寺付近は、江戸時代、東海道の藤沢宿としてにぎわいを見せていた。
- ・それから、江の島、鎌倉の観光地化、別荘地化とも相まって、まちの中心が次第に南の藤沢駅周辺に移行していった。
- ・戦後、駅周辺では区画整理事業、再開事業により、着実な都市開発が行われ、発展してきた。



出典：藤沢市ホームページ
<https://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/bunkazai/kyoiku/bunka/bijutsu/fukega.html>

◆藤沢駅周辺のポテンシャル

- ・東京都心との高いアクセス性を有している。



- ・産業拠点、研究開発拠点、良質な住宅地等、多様な都市機能が集積するとともに、学術文化拠点も含めた市内立地を支える、広域交流の拠点である。



- ・江の島、湘南、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。

(2) 藤沢駅周辺地区に求められる機能や役割

上位計画における本地区の位置付けを踏まえるとともに、本地区の特性を反映して求められる役割を次のように設定しました。

(特性)

- 藤沢駅周辺は、地域経済の拠点
- 江の島、湘南、鎌倉観光の玄関口
- 湘南の気候や風土、歴史や文化の蓄積に根ざした都市空間
- 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

(機能・役割)

- 湘南の玄関口としての広域交通拠点機能
- 都市基盤や建物更新の促進等による商業、業務、文化機能の充実
- 南北間の連携を強化した多機能回遊型の藤沢都心機能
- 駅から「人」「交流」「活力」を地区全体に波及させる機能

1.5 計画範囲

藤沢駅周辺地区の再活性化に向け「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画（2012年（平成24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、藤沢駅周辺地区再整備における南北連携強化と新たな顔づくり事業の一つである「南口駅前広場（下図⑩）」を計画の範囲とし、「南北自由通路拡幅整備事業（下図⑨）」や周辺民間施設の機能更新と整合・連携を図りながら、南口駅前広場再整備事業の方針を定めるものです。



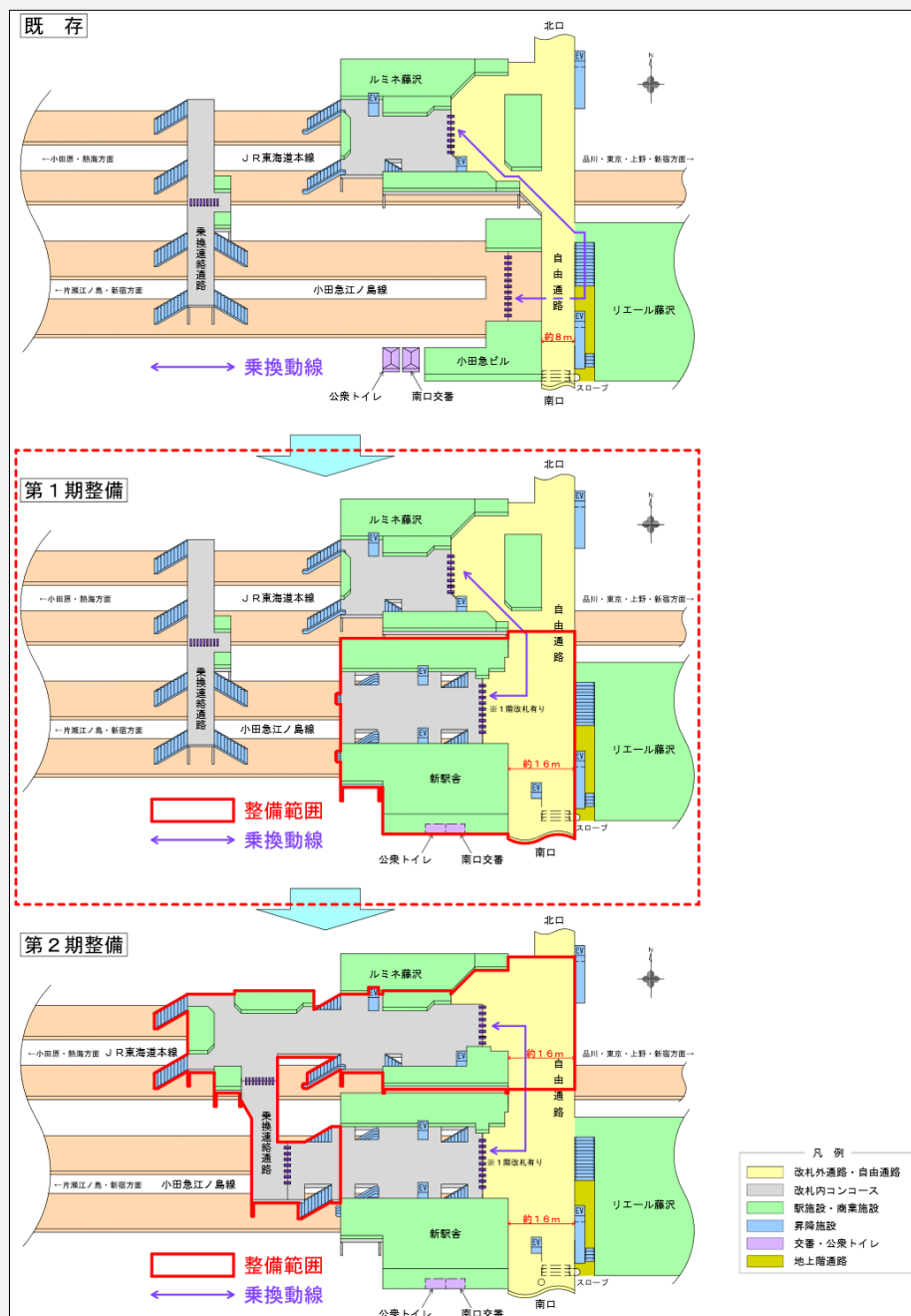
藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業計画案
(2013年(平成25年)10月作成を2024年(令和6年)2月時点修正)

(参考) 藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業

現在、小田急江ノ島線（以下「小田急線」という。）の改札が1階にあり、JR東海道本線（以下「JR線」という。）と小田急線の乗り換えの際に、自由通路等で利用者が錯綜しています。

本事業は、小田急線の主たる改札を2階に設置するとともに、自由通路の幅員を現在の幅8mから16mに拡幅することで、2階フロアでJR線、小田急線、江ノ島電鉄線（以下「江ノ電」という。）の3線の乗り換えを可能とし、利用者の回遊性及び利便性を向上させる計画となっています。

また、整備にあたっては、小田急側を第1期整備、JR側を第2期整備とする段階整備としています。



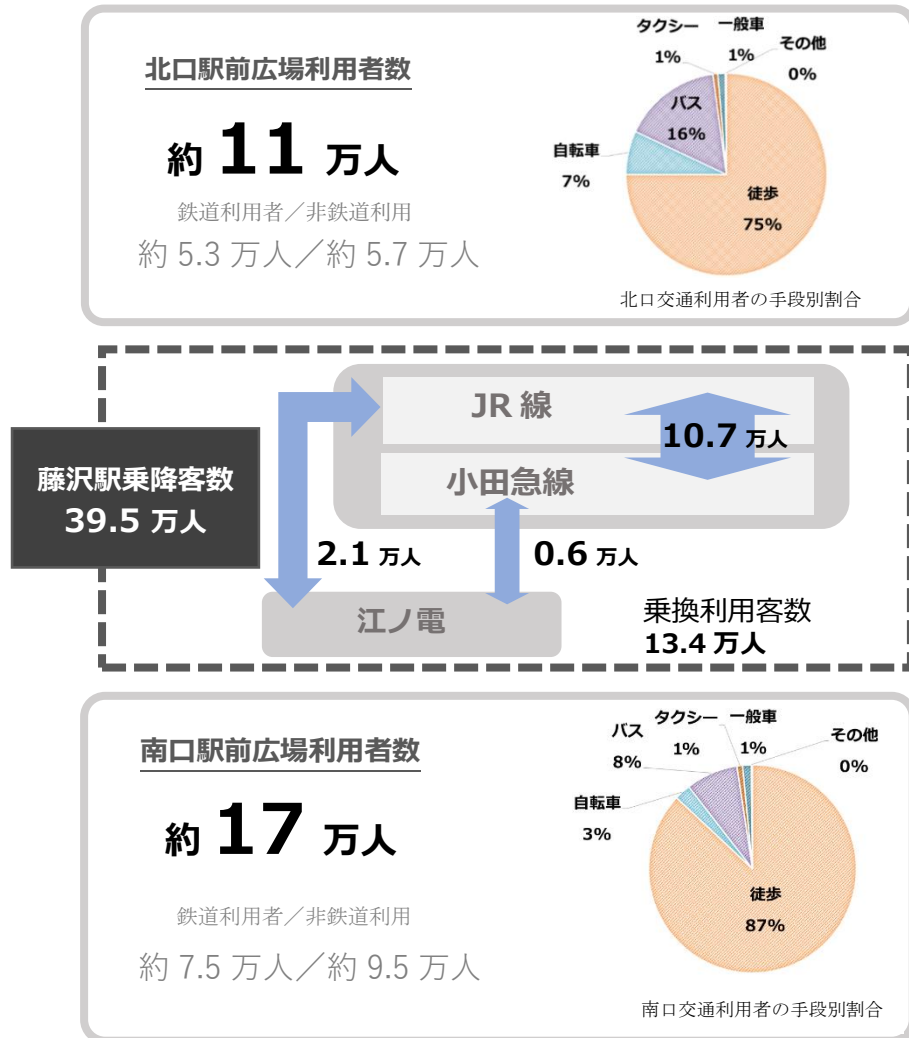
段階整備イメージ図

2. 南口駅前広場の現状

2.1 南口駅前広場の利用特性

(1) 駅前広場の利用者動向

藤沢駅は、JR線、小田急線、江ノ電の3線が乗り入れるとともに、駅郊外を結ぶバス、タクシーとの交通結節点となっています。鉄道乗降客数は、乗換客も含めると1日約40万人で、駅前広場では鉄道利用者以外の利用もみられ、南口駅前広場では1日約17万人の人が利用しています。



1日あたりの鉄道及び駅前広場利用者数

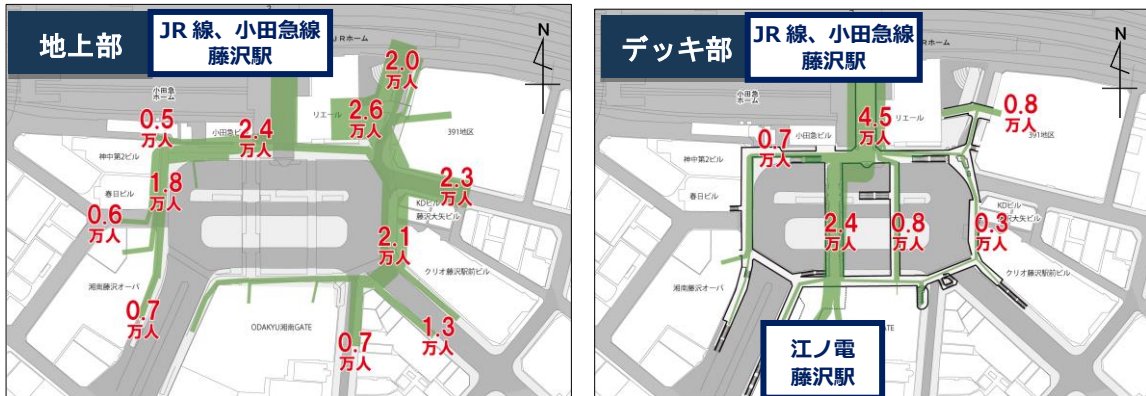
※乗降客数及び乗換利用客数は H28 年大都市交通センサスより推計

※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・H20 パーソントリップ調査により推計

- ・藤沢駅の乗降客数は、1日当たり約40万人で、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2.7万人です。
- ・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。

(2) 駅前広場の歩行者数

歩行者数については、JR線、小田急線と江ノ電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います。



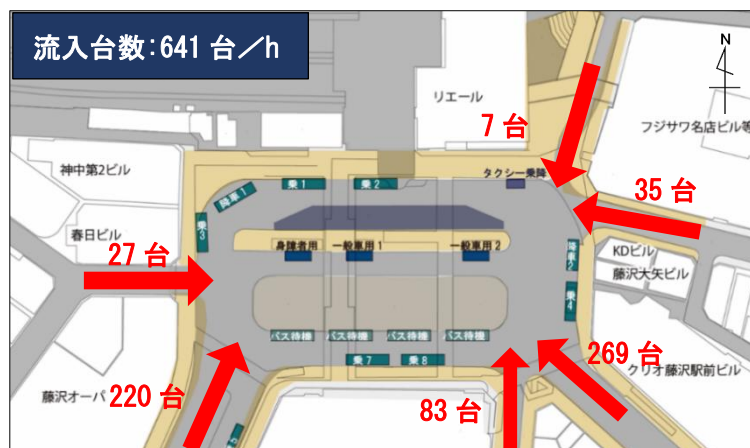
交通量調査結果

※2022年(令和4年)11月11日(金)(7:00~19:00) 12時間当たりの人数

- ・南口駅前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。
- ・地上部では、地下通路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。
- ・平成24年の歩行者数と比較すると、新型コロナウイルスの影響等により全体の2割程度が減少していますが、流動の傾向としては変わっていません。

(3) 車両の流入状況

南口駅前広場については、いくつかの路線と接続しているため、一般車等の流入が非常に多くなっています。また、バスの発着台数については、ピーク1時間(7時台)で約40台となっています。



ピーク時間流入台数調査結果

※2012年(平成24年)11月8日(木)(7時台)

- ・広場内では、一般車と公共交通との錯綜がみられます。
- ・朝夕また雨天時には、送迎車両と公共交通による渋滞が発生しています。
- ・周辺商業施設等の荷捌き車両の停車もみられます。

2.2 南口駅前広場の課題

南口駅前広場においては、基盤の更新がほとんどできておらず、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。

【現状課題の整理】

■ 歩行者の視点から

- ① 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
- 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(縦断勾配の緩和)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

■ 車両(バス・タクシー・一般車・自転車)の視点から

- 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
- ③ 歩道での自転車の押し歩きの不徹底

■ まちづくりの視点から

- ① 駅や駅周辺に人は多くいるが、「にぎわい」が感じられない、活気不足
- ② 駅前からまちへ人が流れていかず、駅と周辺とのつながりが脆弱
- ③ 憩いや交流のための空間がなく、藤沢らしさ^{*1}が不足
- ④ 市民から求められる駅前広場の機能^{*2}が不足

※1 藤沢らしさ

第2回 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議より(2017年12月22日)

- ・ 潮風、明るい、暖かい、柔らかい、優しいといったイメージ
湘南の中心地
- ・ 緑が豊かで気候も暖かく住みやすい場所
- ・ ほっとするような空気感がある
- ・ 平均点を少し上回った生活

※2 求められる機能(2017年南口駅前広場利用者アンケート調査)

「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

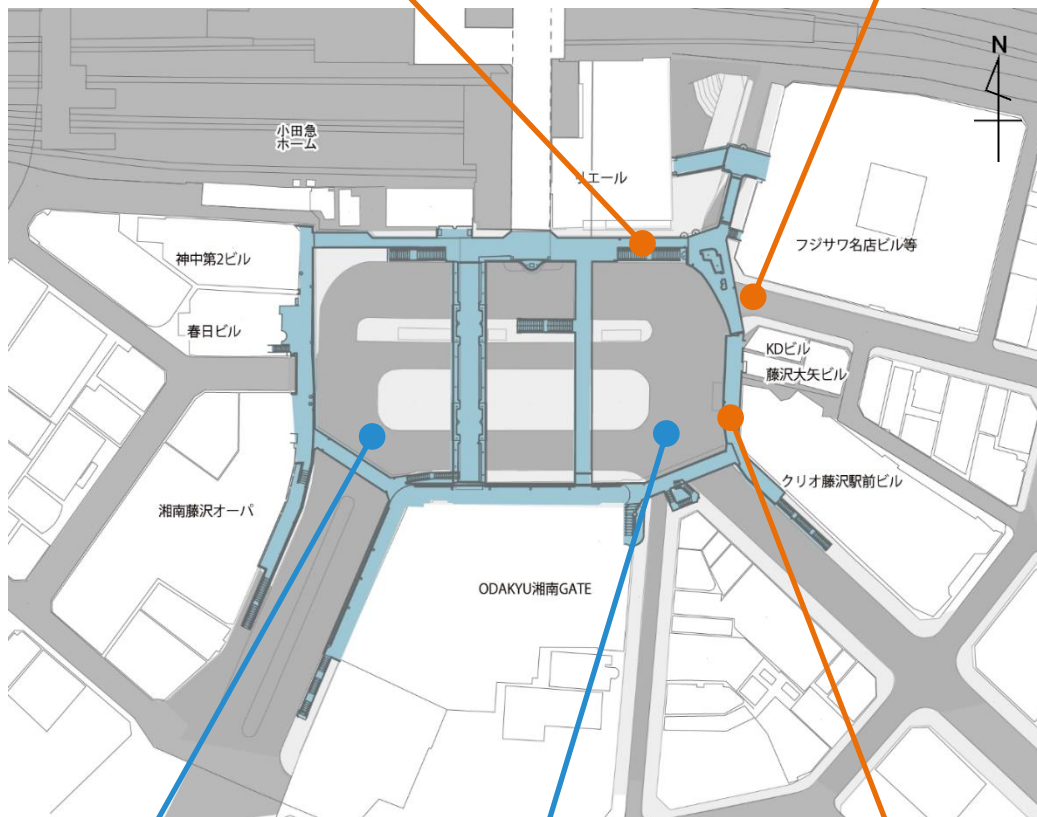
- 藤沢産のものが買える
 - ・ 藤沢産の野菜や果物を買える、マーケットのようなものがあるとよい。
 - ・ 藤沢のおみやげを買える、アンテナショップ等があるとよい。
- くつろげる、便利な、オープンカフェや飲食店
 - ・ 緑の下に休む所がほしい。
 - ・ オープンカフェで寛ぎたい。
- イベントができる楽しい駅前
 - ・ 藤沢市や周辺地区のイベント情報広場があるとよい。



“急な下り坂と長い階段”



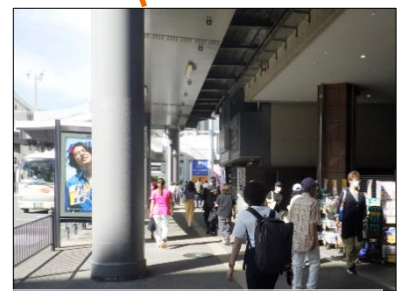
“車と人の動線の交錯”



“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”



“柱が多く歩行空間が狭い”

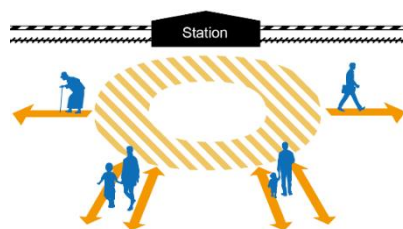
3. 南口駅前広場の目指す将来像と再整備方針

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、地域の発展を支え、誰もが利用しやすく、この広場がにぎわい、活気に満ちた場所となり続けるよう、藤沢駅南口駅前広場の目指す将来像と再整備の方針を次のとおりとします。

目指す将来像：ゆたかな暮らしを未来につなぐ、にぎわいのある湘南の玄関口

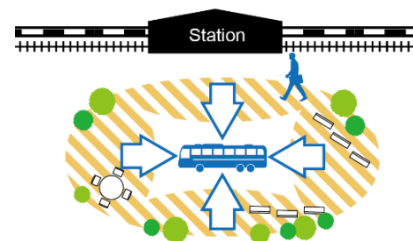
方針① 歩きやすい歩行空間の整備と周辺のまちへのつながりの強化

- ・ 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。



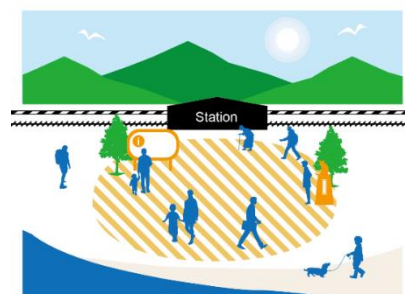
方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

- ・ 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を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。この滞留スペースでは、ちょっとしたイベントや休憩ができる機能を設けます。また、適切に使われるように維持管理を行い、居心地のよい空間づくりを行います。
- ・ 駅前広場における交通空間と環境空間(歩行空間+緑地)の比率については、現状6:4から5:5となるよう再配置します。



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

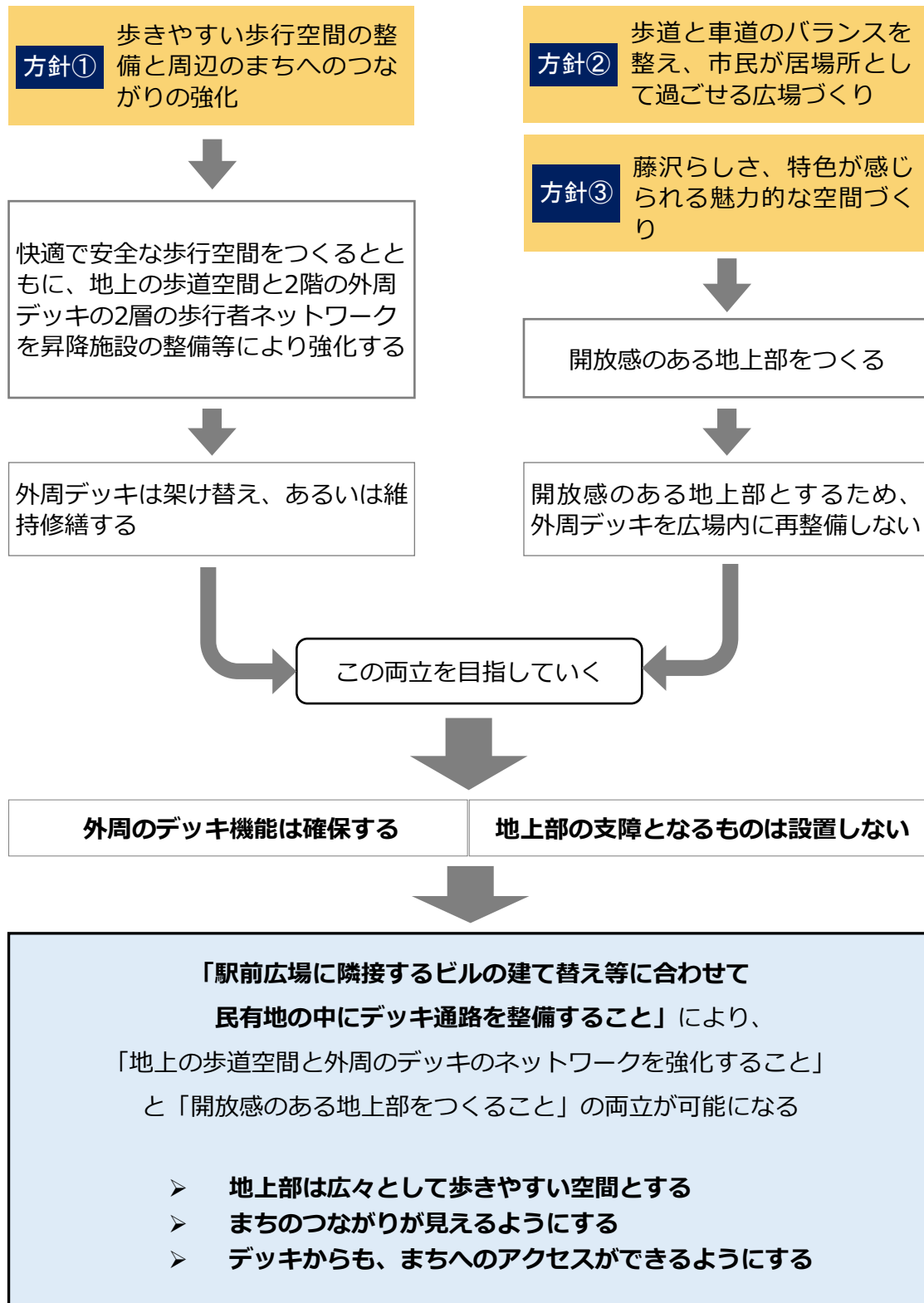
- ・ 藤沢の都心としてのにぎやかさや藤沢の資源（海が近い温暖な気候や、落ち着いた豊かな暮らし、江の島や藤沢宿等の歴史文化等）を活かし、広場のデザインとして藤沢駅前らしさを取り入れることで、魅力的な空間づくりを行います。
- ・ 湘南、藤沢の玄関口として、観光案内や藤沢の魅力をアピールできるような機能づくりを行います。
- ・ 待ち合わせや来街者への目印となるようなシンボル機能について検討を行います。



4. 南口駅前広場の空間構成

4.1 空間構成の方針

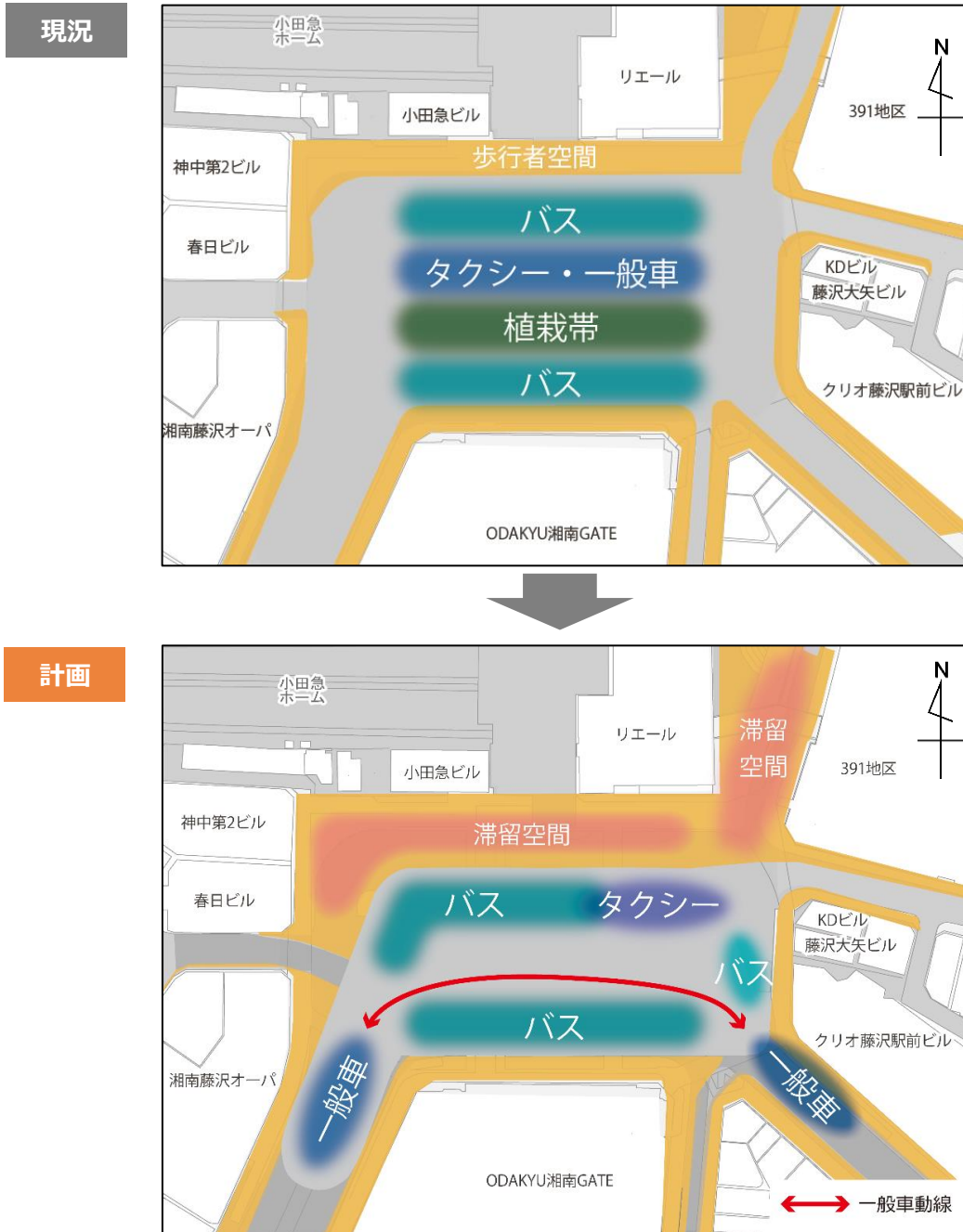
南口駅前広場の再整備方針に基づき、空間構成の方針を次のように位置付けます。



4.2 地上部整備の基本的な考え方

(1) 地上部のコンセプト

現状の公共交通の機能の維持を図りながら、コンパクトな車道空間とすることで、車中心の広場から歩行者と車が共存した広場となるよう、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と交通結節点としての交通広場の両立を目指します。



(2) 地上部の整備イメージ

駅前広場地上部に創出する「滞留空間」は、市民や来街者の居場所となる質の高い空間の形成を目指し検討を進めます。

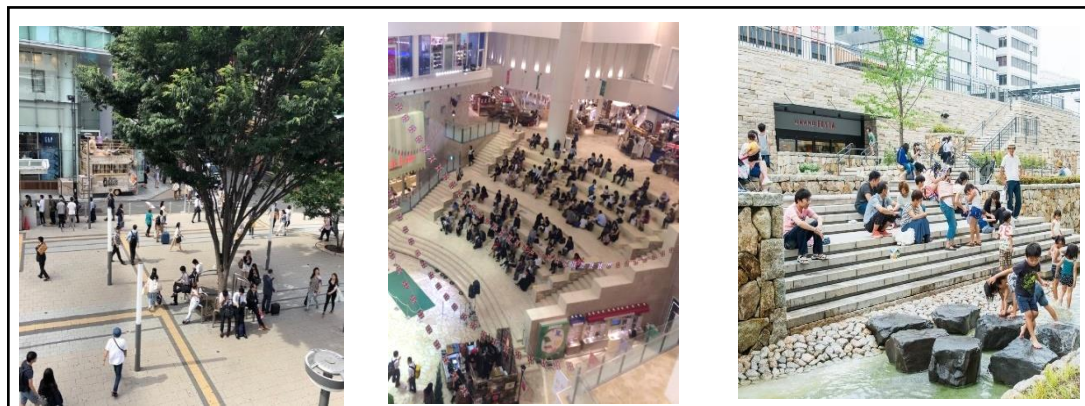
■大空間における滞留空間イメージ①

- ・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、市民が居心地がよく憩える空間



■大空間における滞留空間イメージ②

- ・歩行者動線が交差する場所であることを踏まえ、待合せ場所等としての活用等、広場とまちをつなぐ象徴的な空間
- ・見る、見られるの関係性をつくれる開放的な空間



■小空間での滞留空間イメージ

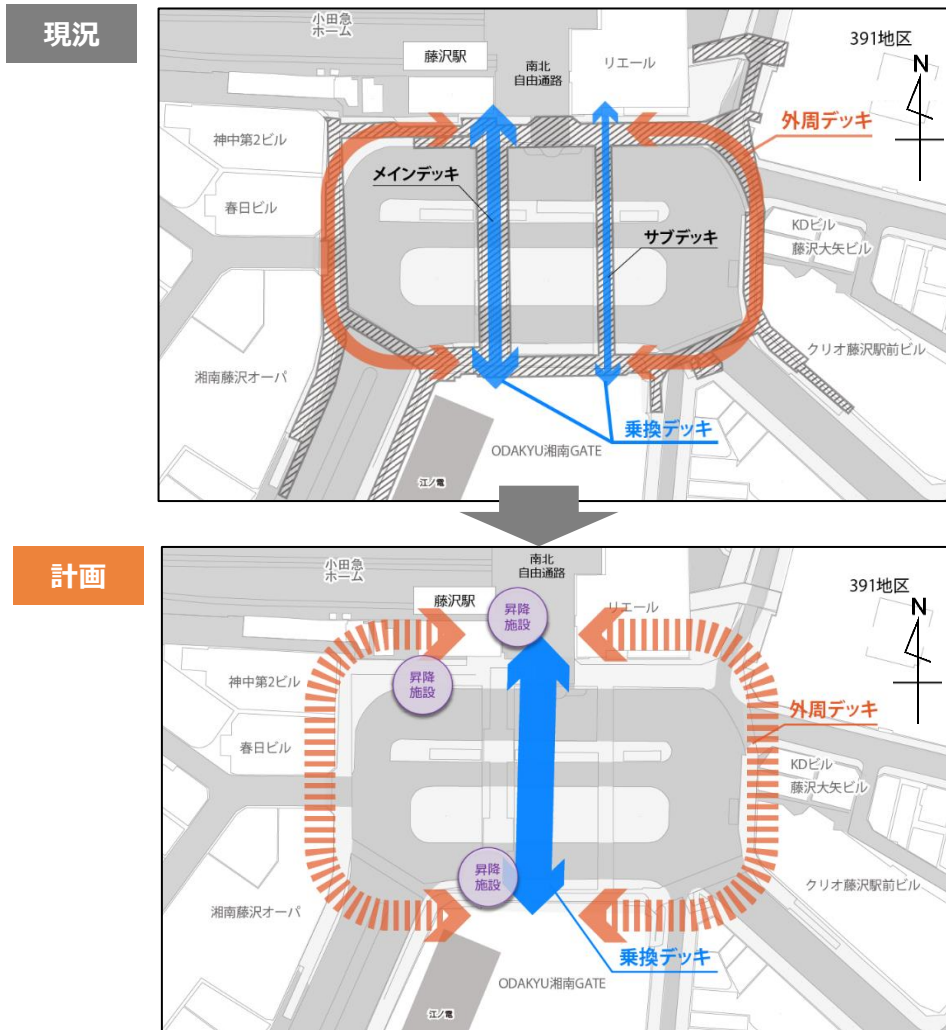
- ・歩行者動線に沿った空間であることから、広場内やまちへの移動の途中に休み、また緑にふれられるような、ほっとする空間



4.3 デッキ部整備の基本的な考え方

(1) デッキ部のコンセプト

デッキ部整備については、交通結節点機能の強化に資する「乗換デッキ」の再整備を行うとともに、地上部空間の確保と駅や駅前広場とまちとのつながりを高めるため、民間施設の建て替えに合わせた「外周デッキ」の段階的な再整備を行うことで、交通結節点としての移動のしやすさとまちの回遊性を高めるデッキネットワークの形成を目指します。



(参考) 南口デッキの形態について

南口駅前広場については、北口駅前広場と差別化を図り、地上部において、歩行者を中心とした空間となるよう歩車道のバランスを再考し、滞留空間、歩道空間を創出することで、駅周辺の魅力の向上、周辺商業地への活性化につなげていきたいと考えています。

また、北口と同様な全面デッキ整備にした場合において、地上部の明るさや開放感の喪失による魅力の低下、さらに整備にかかる費用が高額で財政面の負担が大きい等の理由から、全面デッキではなく乗り換えデッキ、外周デッキとしての再整備を想定しています。

(2) デッキ部の整備イメージ

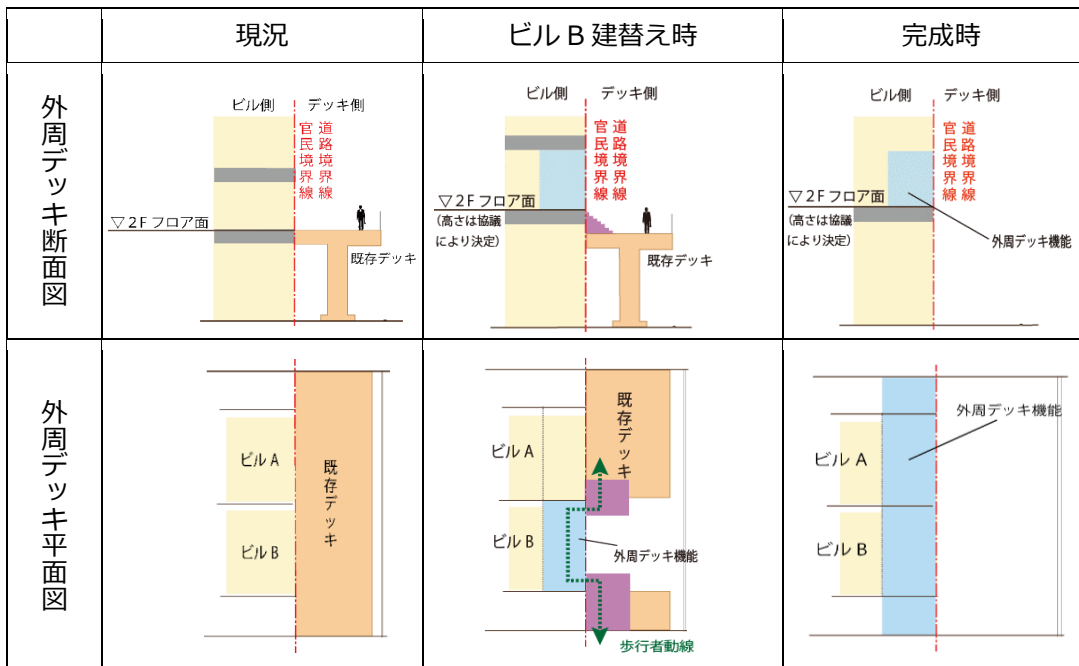
■乗換デッキイメージ（大崎駅西口）

- ・ゆとりある乗換の動線を確保するとともに、イベント等で利活用



■外周デッキイメージ（横浜駅東口）

- ・民有地内での整備により、にぎわいの連続性と地上部の開放感を演出



周辺ビルの建て替えに伴う外周デッキの段階的整備イメージ

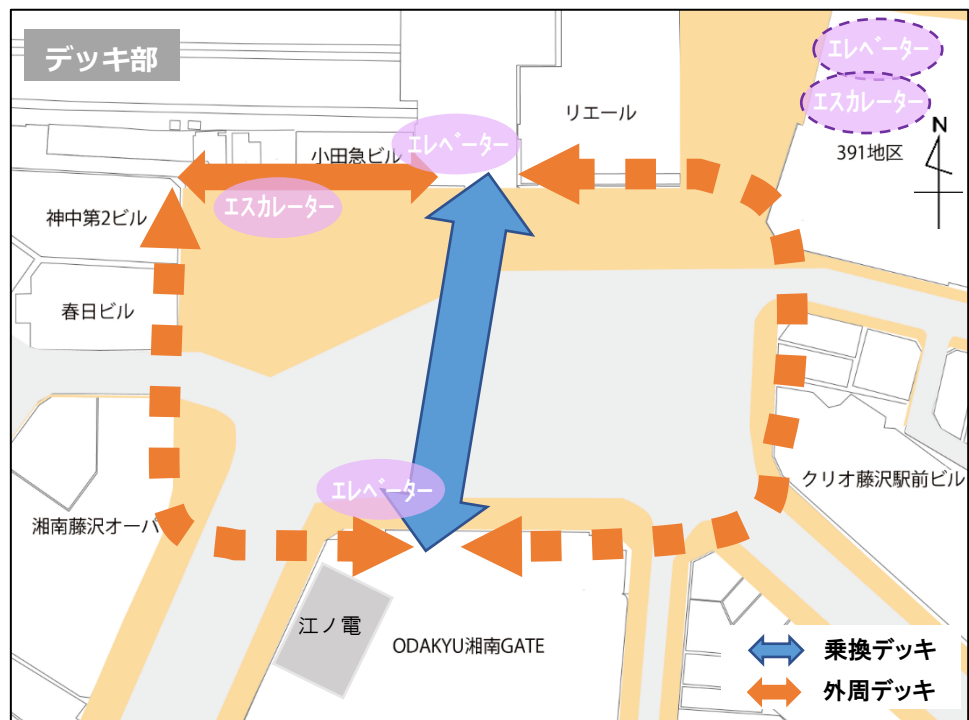
5. 南口駅前広場の整備計画（案）

地上部及びデッキ部において、それぞれ設定した整備の方向性を踏まえ、整備計画案及び整備イメージ図を作成しました。

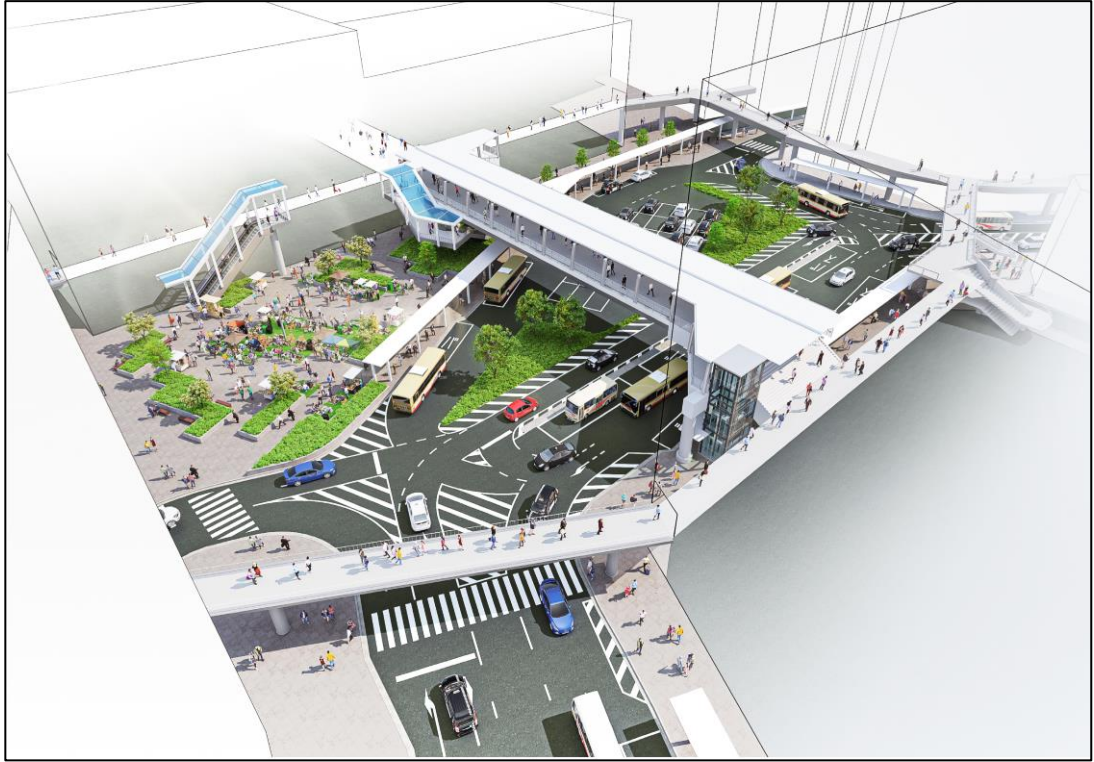
なお、整備イメージ図は、今後具体的な検討を進めるためのイメージ資料であり、完成予想図ではありません。



整備計画 地上部



整備計画 デッキ部



整備イメージ図（全体）



整備イメージ図（滞留空間）

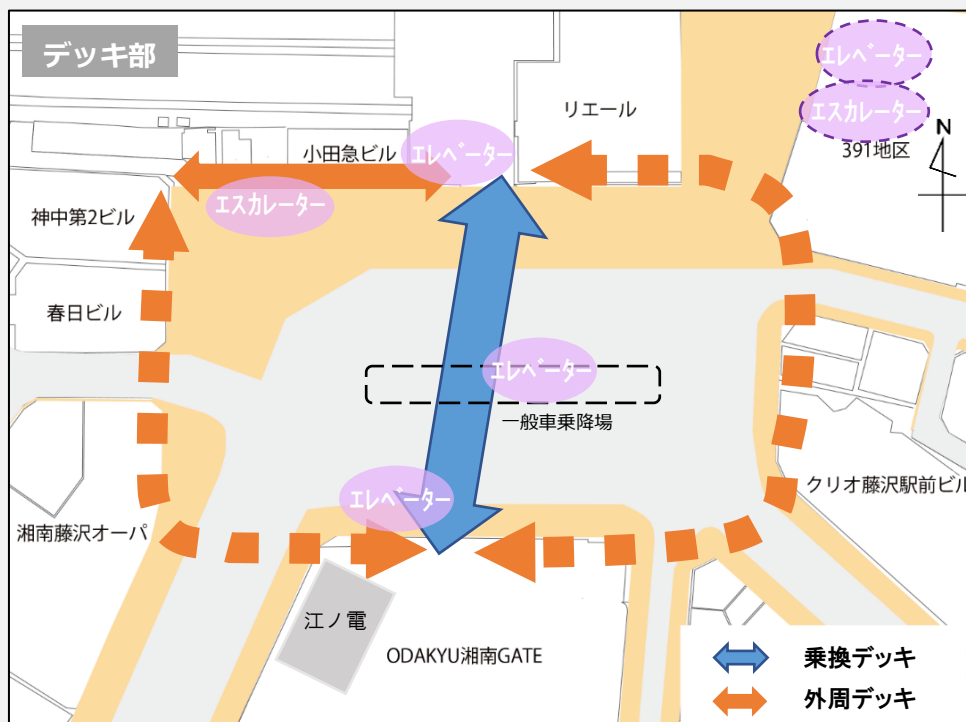
(参考) 駅前広場内に一般車乗降場を設けた場合

駅前広場内に一般車乗降場を設けた場合の案を参考として示します。

この場合、歩行空間・滞留空間が減少するとともに、一般車乗降場からの昇降施設や階段の設置が必要となります。



整備計画 地上部 (参考)



整備計画 デッキ部 (参考)

6. 計画の実現に向けた主な取組及び今後の進め方

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、再整備までの時間を活用し、持続可能な開発目標（SDGs）も念頭に置くとともに、再整備方針に基づいた各種協議や調整等を進め、計画の実現を目指します。

6.1 主な取組

(1) 地上部の再整備について

- ゆとりある歩行者空間を創出するため、車道空間における一般車・公共交通の必要台数の精査を行います。
- 現在ある交通広場内の植栽帯は、車道空間の見直しと合わせて撤去することになるため、新たに滞留空間の中に設ける緑の空間の確保に向けた検討を進めます。
- 限りある南口駅前広場の空間の有効活用を図るため、周辺ビル建て替えの時期を捉えて、広場の外でも担えるバス停や自転車等駐車場といった交通機能や荷捌き車両の取り扱いについて、協議や調整を行い、官民連携による交通機能の確保を目指します。
- 車道空間と歩行空間の再配置等を踏まえ、交通処理や規制について交通事業者及び交通管理者と協議、調整に取り組みます。
- より安心安全な広場環境の整備に向け、救急車やパトカー等の車両の停車スペースについて、関係機関と協議を進めます。

(2) デッキの再整備について

■乗換デッキ

- 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った南北連携強化の軸の形成を目指し、十分な幅員とバリアフリーに配慮したデッキ空間となるよう、民間施設の建て替えの状況等に留意しながら検討を進めます。

■外周デッキ

- 駅からまちへのにぎわい及び回遊の波及づくりを目指し、民間施設の建て替え等を見据えた中で、私有地内での段階的なデッキ整備に向け、外周デッキの連続性・統一性が保たれるよう個々の建物の状況に配慮し調整を進めます。
- デッキの整備後の幅員*は、将来歩行者交通量や利用方法を考慮し適正に設定します。

※想定している幅員

乗換デッキ：有効幅員 10m(既存メインデッキ 4.7m、サブデッキ 4m)

外周デッキ：有効幅員 2m以上、有効幅員 3.5m 以上（自由通路側のみ）

(3) 基本計画の実現に向けたその他の取組について

■官民連携の取組

- 官民連携による駅前広場づくりを目指して、藤沢駅前街区まちづくりガイドラインに基づく、機能誘導、施設配置に向けた協議、支援等を行い、事業者等関係者との合意形成を図ります。

■デザインの検討

- 駅前広場のデザイン、設計等に当たっては、北口・南口、南北自由通路等の駅前街区全体のデザインコンセプトを踏まえ、将来像等の具現化を目指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周辺の民間施設と一体感を持って形成するために、デザインや機能等の連携・調整を図ります。
- 地上空間及びデッキ空間における施設・機能等については、誰もが安心安全に利用できるよう、バリアフリーやユニバーサルデザインに取り組みます。

■自転車利用の推進

- 近年、南口では自転車の利用者が多く、自転車等駐車場の不足による違法駐輪等が見られるため、利用環境の向上に向け駅周辺での自転車等駐車場の増設を検討します。
- 藤沢駅前街区まちづくりガイドラインに基づき、民間施設の建て替えの際に、より質の高い附置義務駐車場の整備を促進するとともに、歩道空間においては、「自転車の押し歩き」を推奨することで駅前利用者にとって安全な歩行空間の確保を目指します。

■滞留空間の利活用

- 滞留空間の利活用については、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、にぎわいの創出を目指します。
なお、電気、水道、排水等のインフラ設備の配置については、エリアマネジメントによる活用を踏まえた検討を進めます。
- 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等による連続した一体的な利用や運用に向けた検討など、関係者との協議を行います。

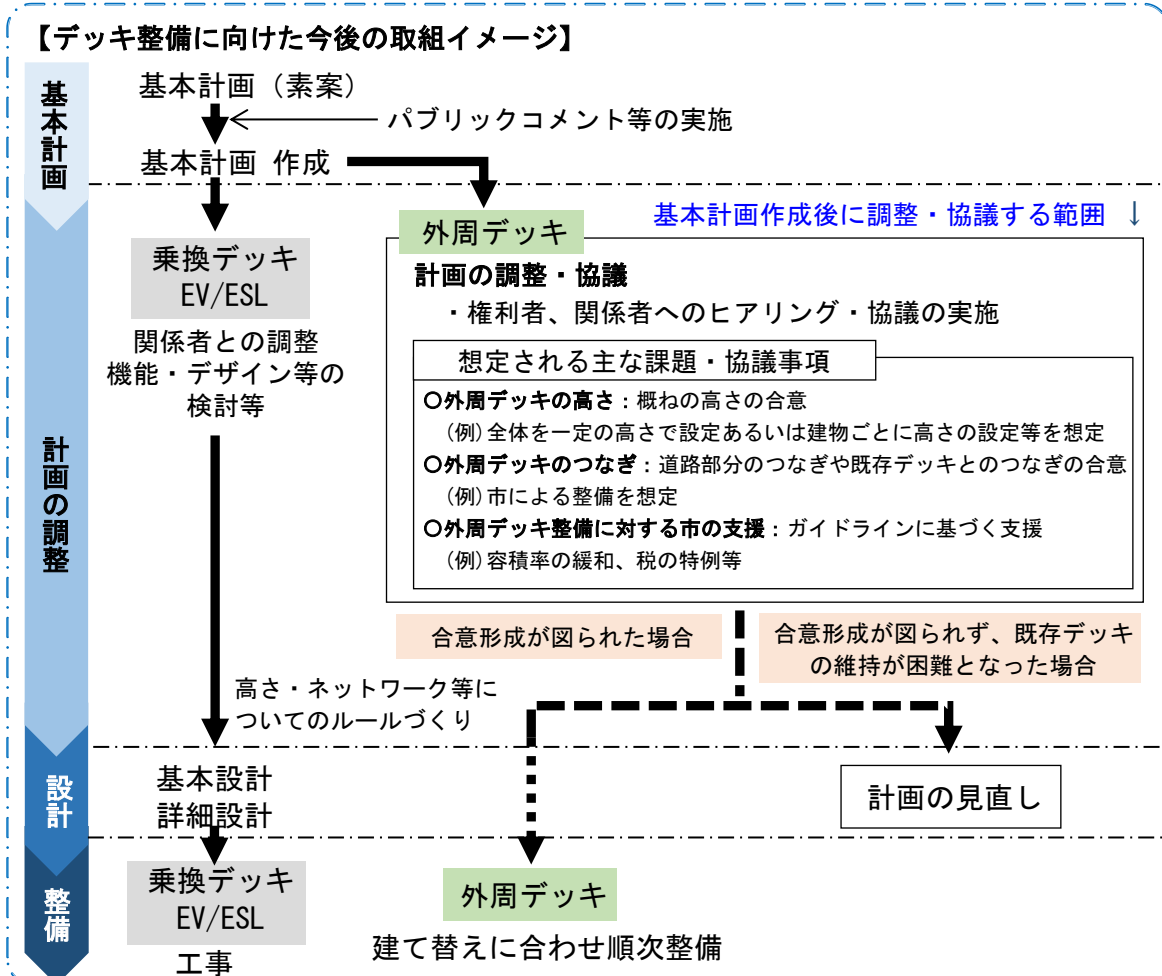
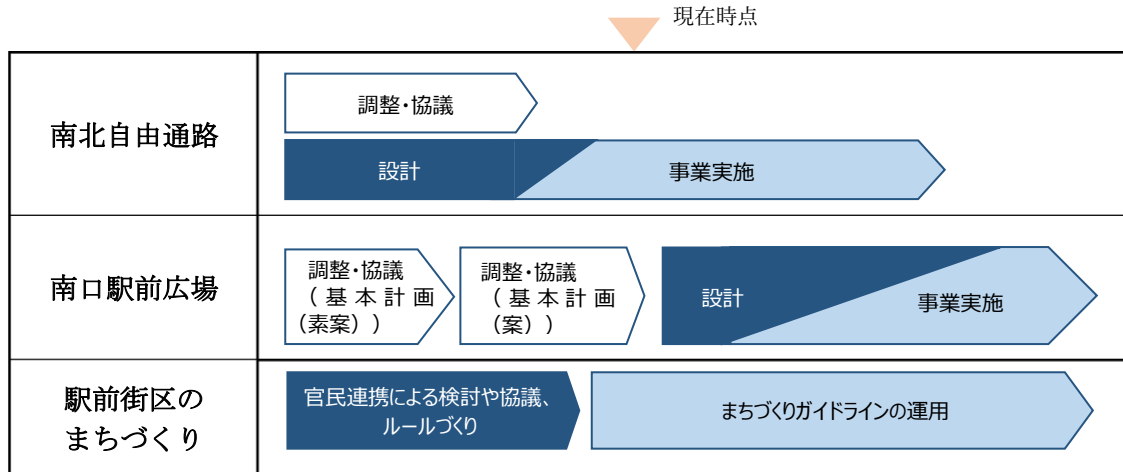
■防災・環境対策に向けた取組

- 非常時における電源供給等、防災機能の強化に向けた取組を検討します。
- 環境負荷低減に向け、省エネ設備の導入や太陽光パネルの設置等を検討します。

6.2 今後の進め方

想定している事業の進め方は次のとおりです。

なお、再整備方針に基づいた各種協議や調整等を進め、整備イメージの実現を目指し検討や協議を進める中で、外周デッキ部の歩行者ネットワーク機能の維持が困難になるなど、再整備方針との整合が図られない状況や社会状況の変化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、計画の見直し等の必要な検討を行います。



藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画

2024年（令和6年）3月

藤沢市都市整備部 藤沢駅周辺地区整備担当
〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町1番地の1
TEL 0466-50-3552(直通)
Email:fj-fujisawa-eki@city.fujisawa.lg.jp