

# 藤沢市の上位計画、藤沢駅周辺の計画について

## ■ 藤沢市都市マスタープラン (2011年3月改定版)

### 第2章 全体構想より要点のみ抜粋

#### 1. 基本理念 (抜粋版)

- ・ 人口減少社会における都市基盤のあり方の見直しが必要
- ・ そのために、自立でき、誰もが住み続けたいと思う質の高い都市の形成を目指す必要がある
- ・ その形成には、以下を進める。
  - 交通、産業、環境、観光等様々な機能における広域連携を強化
  - 市民力・地域力による市民主体の都市づくり
  - 藤沢の都市の文化の上にたち、都市活力の持続的創造、低炭素社会の構築、安全・安心度の向上、成熟社会にふさわしい連携・交流を高めながら、美しさと豊かさのある都市づくり



日本は高度成長のなみにのり、成長を続けてきた。藤沢市もそれと同じように成長してきた。バブル崩壊後、経済成長の停滞、人口減少を向かえ、大きな転換が迫られている。

これまでに育まれてきた藤沢を基に、さらに『美しさと豊かさのある都市づくり』を目指すとする

#### 2. 将来都市構造 (藤沢駅周辺について抜粋)

藤沢の都市拠点としての藤沢駅周辺と方向性 (藤沢駅周辺(中心市街地))

本市の都心及び広域交流拠点として、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連帯を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざします。

これまでに整備された都市基盤を活かし、計画的な機能や建物更新の促進等により、商業、業務、行政、文化、都心住居機能等を充実するとともに、40万人がくらす都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を形成します。

### 3. 将来都市構造図



## 藤沢駅周辺地区の変遷

昭和55年ごろから現在までは、ほとんど大きな改良や建て替えは行われていない。

昭和21年



昭和41年



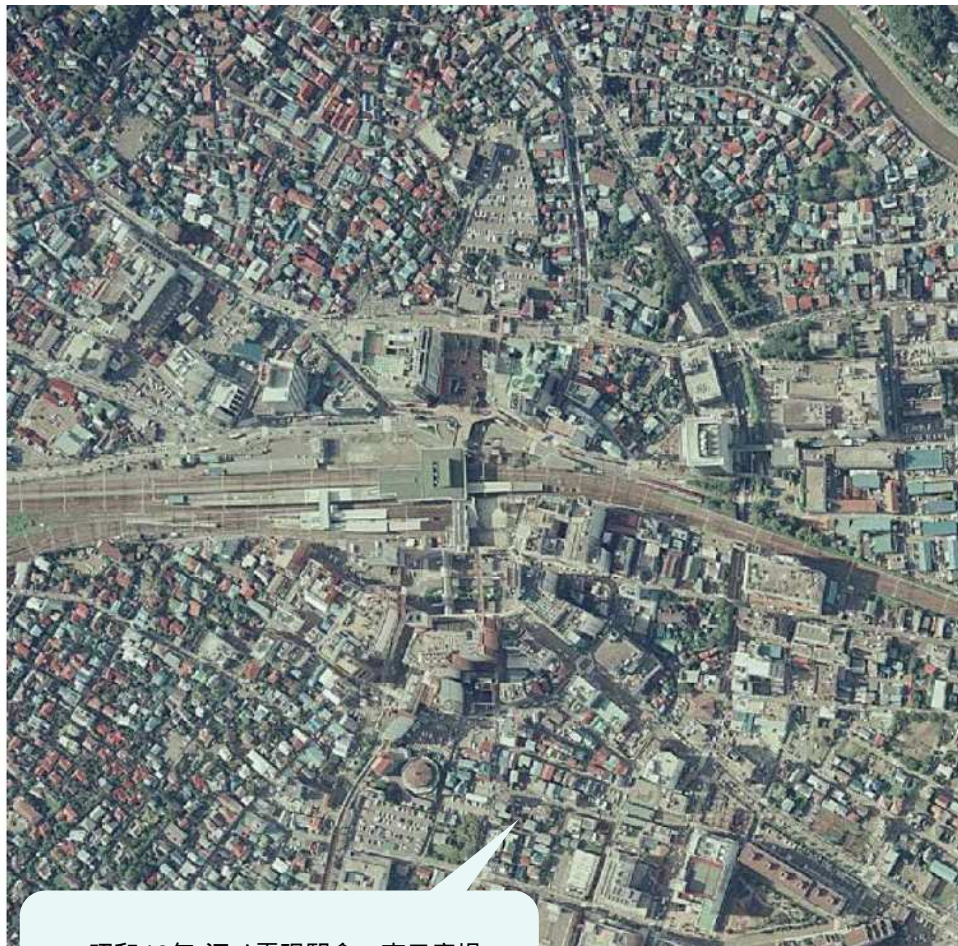
昭和40年にJR線南北を結ぶ地下歩道、391街区の再開発が整備



## 藤沢駅周辺地区の変遷

昭和55年ごろから現在までは、ほとんど大きな改良や建て替えは行われていない。

昭和58年

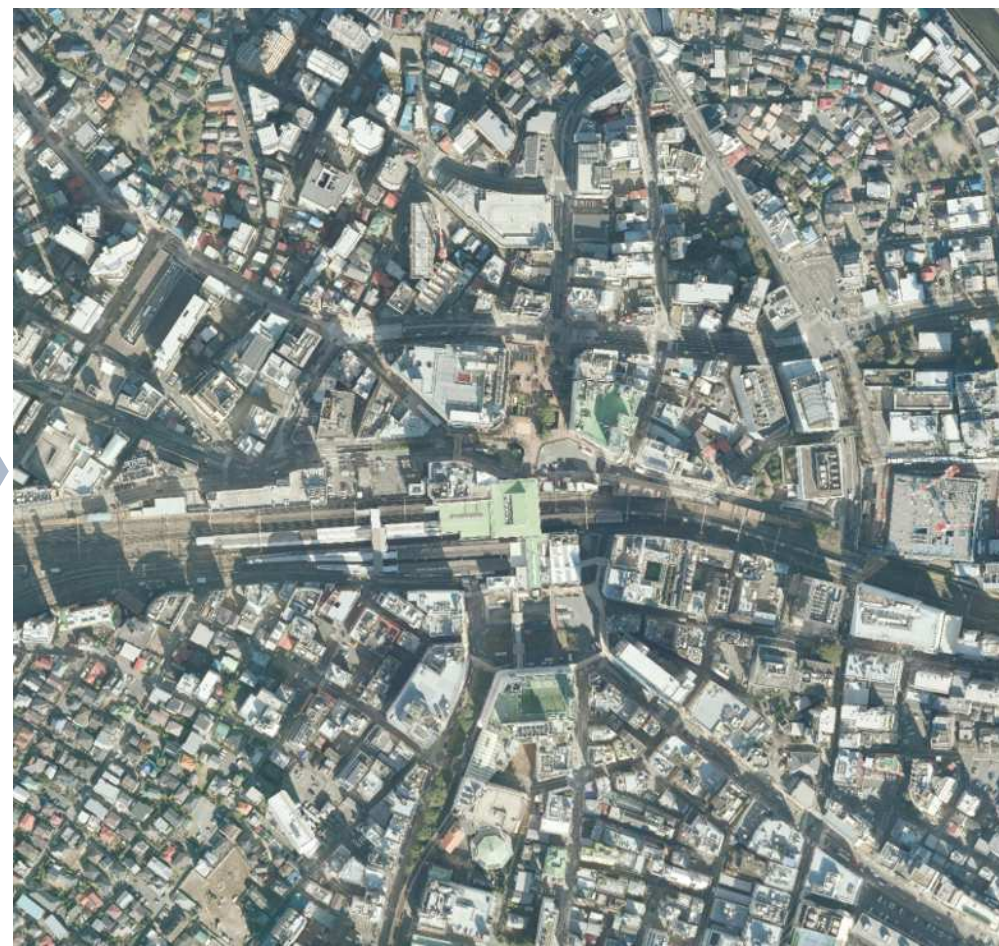


昭和49年 江ノ電現駅舎、南口広場、デッキ整備

昭和52年頃、北口地区さいか屋の再開発、北口地下通路

昭和55年 JR線駅舎の橋上化、南北自由通路、南口デッキ、北口広場、デッキ整備

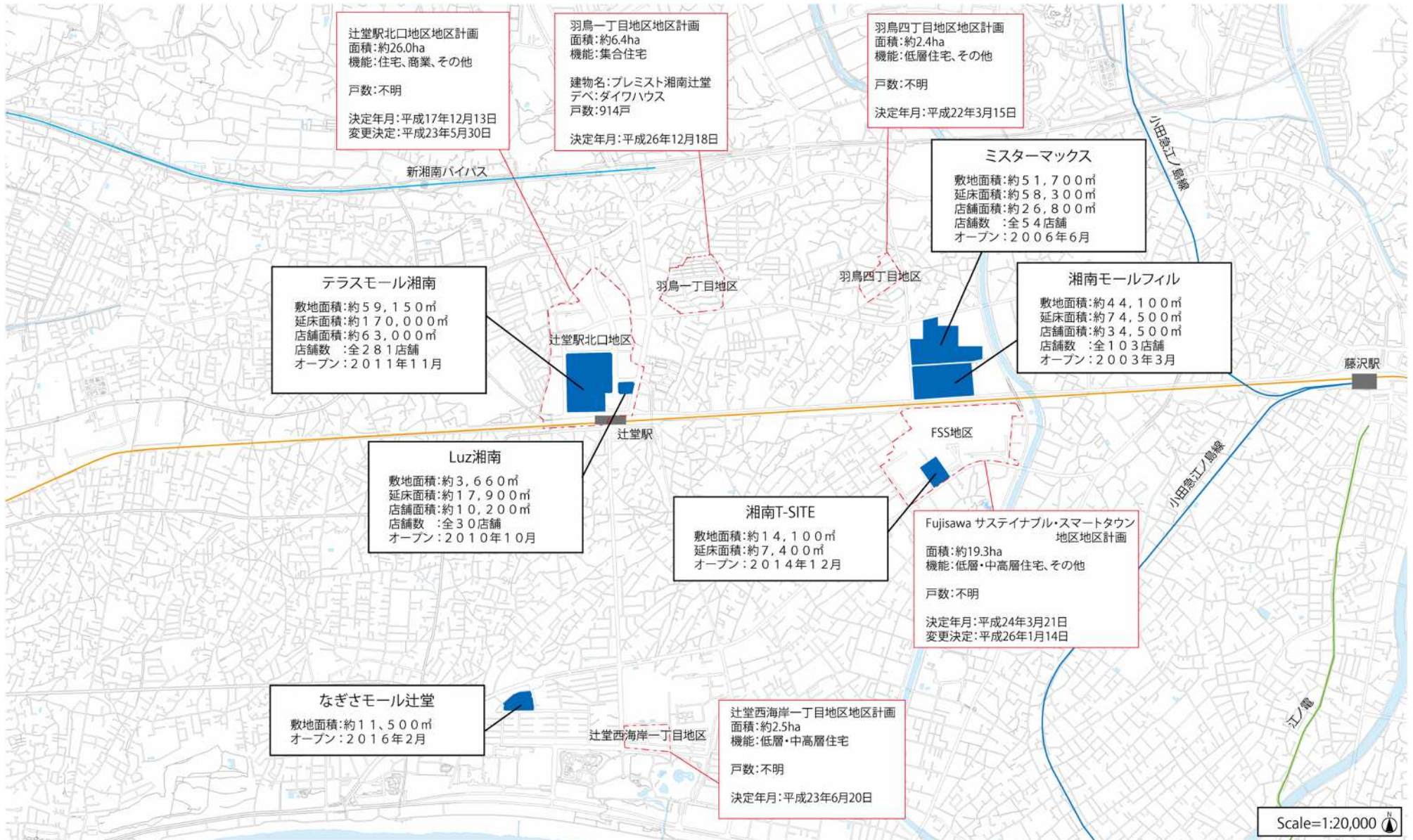
平成29年





藤沢駅周辺地区の特色（大規模開発）

藤沢駅から離れている辻堂駅側に、大規模商業施設の開発が集積しているが、藤沢駅周辺では近年商業の開発が行われていない。



# 駅乗降客数の推移

## 今後の利用者数に見合った南北通路・駅前広場の見直し検討が必要

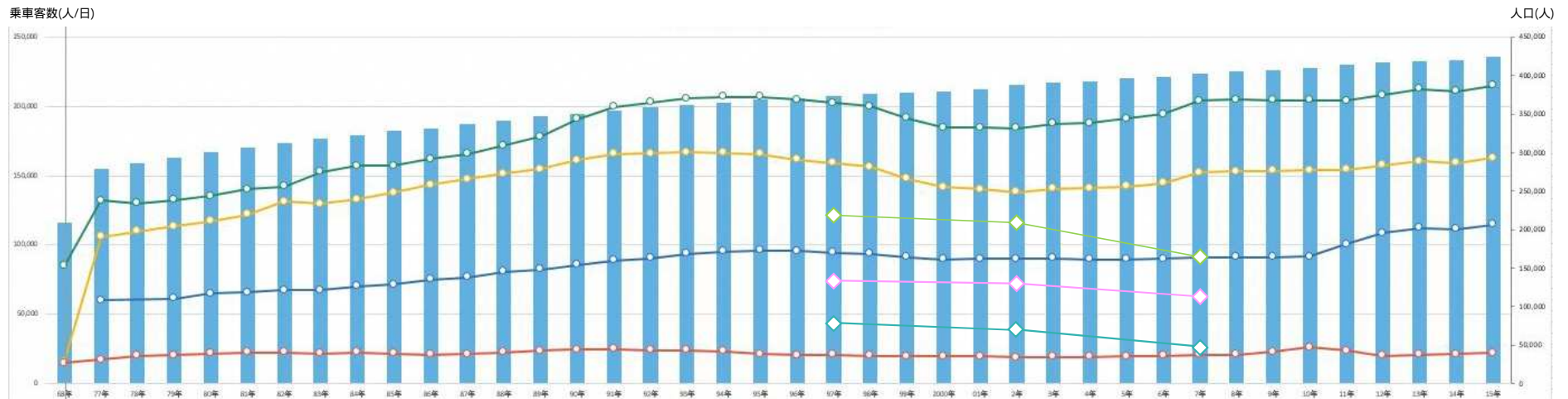
- ・人口推移によると2020年まで市人口は増加傾向と予測される。
- ・2009年の駅乗降人数は38.1万人(JR線約20.5万人、小田急線約15.3万人、江ノ電約2.3万人)。
- これは橋上駅舎が完成した1980年の乗降人数(約27.4万人)の約1.4倍。
- 現在の利用者数に見合った規模の駅前広場や南北自由通路の見直し検討が必要である。

【乗降人数】  
 ・電鉄会社各社HP  
 ・藤沢市統計資料  
 【商品販売額】  
 ・藤沢市商業統計

【人口】  
 ・平成23年国勢調査  
 ・藤沢市住民基本台帳  
 ・藤沢市新総合計画

より作成

### 藤沢市の人口と主要駅の鉄道利用者数の推移



Category	Year	Event
鉄道・公共施設関連	1957	藤沢市総合都市計画(策定) 藤沢駅前南部土地区画整備事業の決定
	1959	都市計画道路鶴沼奥田線の変更
	1964	藤沢駅北口市街地再開業事業の決定(1973 変更、1975 事業認可・換地処分)
	1969	都市計画道路 横浜藤沢線の変更
	1977	北口地下道が開通
	1977	小田急藤沢駅新駅舎が完成
	1979	北口駅前広場整備完了(1976 都決)
	1980	国鉄駅の駅舎を橋上駅舎化
	1982	南口駅前広場整備完了(1976 都決)
	1989	びゅうプラザ開業
建物関連	1978	藤沢西武開店
	1978	さいか屋移転(移転前跡地は丸井)
	1979	丸井開店
	1985	藤沢小田急百貨店開店
	1987	トポス(ダイエー)開店
	1987	藤沢ルミネプラザ開店
	1986	男女雇用機会均等法施行
	1987	国鉄分割・民営化決定 土地の移譲高騰(銀座・新宿坪1億円以上)
	1989	日経平均株価最高記録、消費税導入
	1996	大手スーパー各社全国で元日営業を実施
時代背景	1970	大阪万国博覧会開催
	1973	第1次石油ショック
	1979	第2次石油ショック
	1980	バブル景気(谷 1986. 11 ~ 山 1991.2)
	1996	大手スーパー各社全国で元日営業を実施
	1997	消費税5%に引き上げ
	2000	企業倒産の負債総額約24兆円で過去最悪
	2003	日経平均20年前の水準に(7,607円)
	2005	国内総人口初の減少(1億2776万人)
	2007	サブプライムローン問題発生(世界金融危機)



# 駅周辺の自動車交通の状況

相対的に、北口は自転車・バス利用者が多く、南口はタクシー・一般車・歩行者が多い傾向

## 駅前広場バス、タクシー等利用実態

- ・南口・北口広場とも、1万~1.5万人/12時間のバス利用があり、双方広場とも、バス機能の利便性確保は重要である。
- ・タクシー利用者は、南口が多く、北口の1.6倍程度の利用がある。
- ・一般車は、タクシーより多く、南の方が北より1.8倍程度の利用があり、**自動車でのアクセスは南口広場が多い。**
- ・駅前広場への出入り口は歩行者が多く、夕方になるにつれ、増加する傾向にあり、消費(買い物、飲食等)が多くなっているものと考えられる。

### 北口

	北口					計
	徒歩 (駐輪場含む)	自転車 (駅広利用)	バス	タクシー	一般車	
7:00 - 8:00	13,199	229	1,998	31	146	15,603
8:00 - 9:00	11,654	422	1,712	82	99	13,969
9:00 - 10:00	8,102	473	1,009	66	90	9,740
10:00 - 11:00	10,011	616	1,020	66	99	11,812
11:00 - 12:00	10,678	606	927	66	113	12,390
12:00 - 13:00	11,624	641	963	71	60	13,359
13:00 - 14:00	10,778	523	1,012	73	94	12,480
14:00 - 15:00	11,192	585	943	61	71	12,852
15:00 - 16:00	11,552	634	1,044	56	90	13,376
16:00 - 17:00	13,159	703	1,253	61	100	15,276
17:00 - 18:00	15,067	644	1,370	68	88	17,237
18:00 - 19:00	14,465	490	1,746	88	72	16,861
12時間計	141,481	6,566	14,997	789	1,122	164,955

・単位 : 人/時

夕方以降増加傾向

### 北口



### 南口

	南口					計
	徒歩 (駐輪場含む)	自転車 (駅広利用)	バス	タクシー	一般車	
7:00 - 8:00	21,166	120	2,165	96	315	23,862
8:00 - 9:00	21,822	188	1,901	131	168	24,210
9:00 - 10:00	14,163	198	779	102	139	15,381
10:00 - 11:00	16,846	313	651	100	136	18,046
11:00 - 12:00	19,350	349	623	91	129	20,542
12:00 - 13:00	20,360	320	657	96	124	21,557
13:00 - 14:00	19,633	311	582	107	140	20,773
14:00 - 15:00	19,086	300	534	104	133	20,157
15:00 - 16:00	21,596	402	719	94	157	22,968
16:00 - 17:00	24,347	442	821	99	193	25,902
17:00 - 18:00	27,527	417	1,268	122	147	29,481
18:00 - 19:00	27,087	369	1,295	124	184	29,059
12時間計	252,983	3,729	11,995	1,266	1,965	271,938

・単位 : 人/時

夕方以降増加傾向

…北口の1.8倍

…北口の1.6倍

### 南口



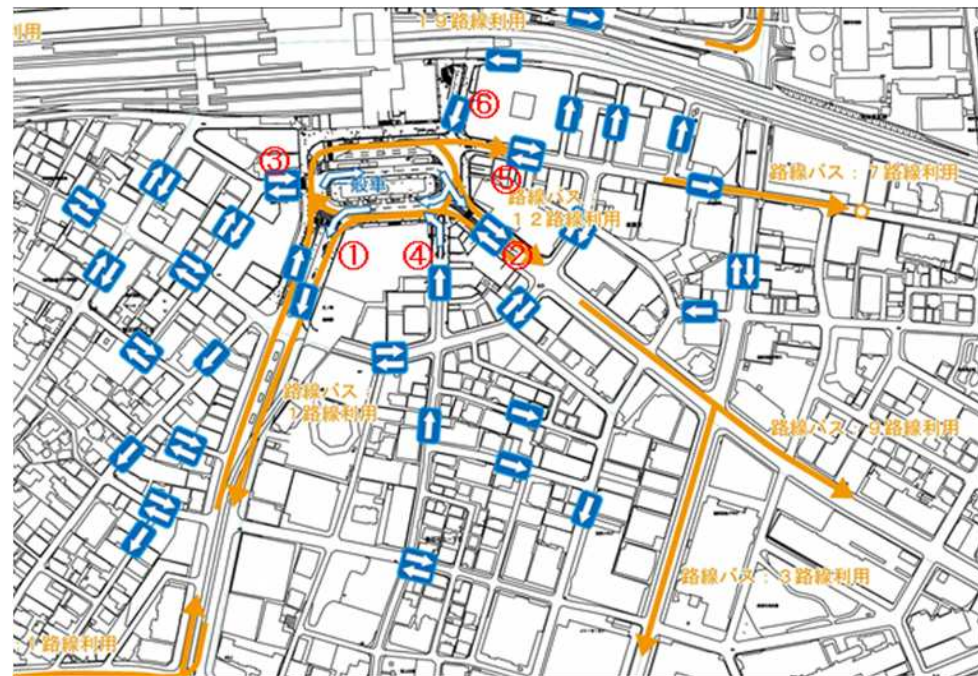
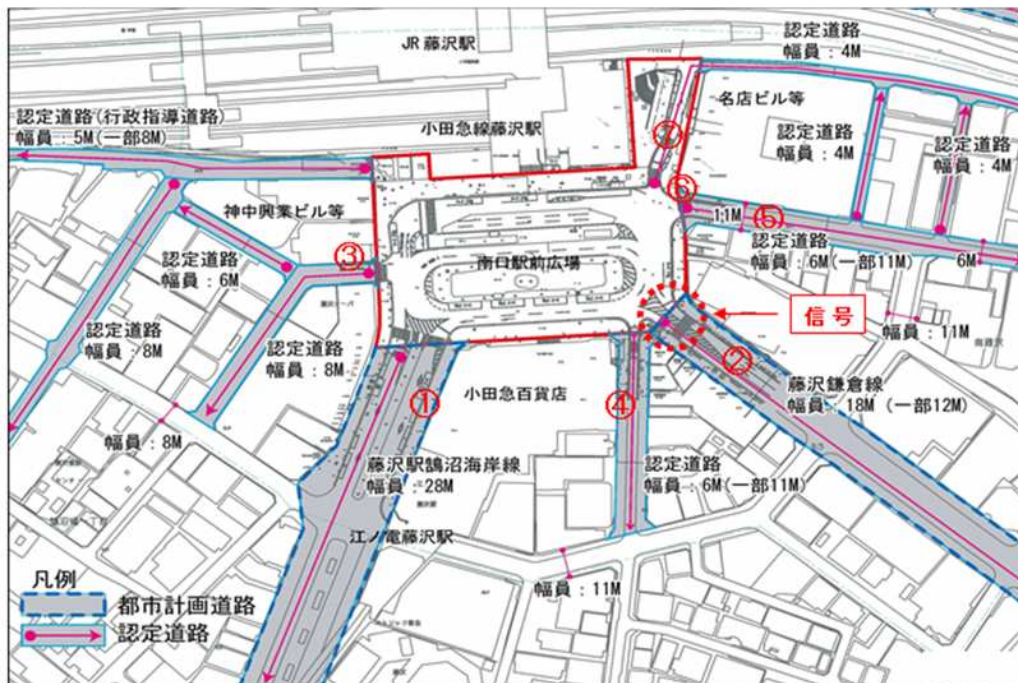
# 駅周辺の自動車交通の状況

## 幅員構成

- ・広場内に車両が進入する進入路は認定道路6路線で、内2路線は都市計画道路( )となっている。
- ・都市計画道路( )の広場への進入及び広場からの退出は信号制御されている。
- ・上記以外の5路線の広場内への進入は、一時停止の交通規制となっている。
- ・広場内にはJR東海道線を横断し北口駅前広場と連絡する地下道(歩行者、自転車用)の出入口が位置している。( )

## 交通規制

- ・広場に接続している6路線全てが広場に入ることができる規制となっている。
- ・、 の路線は一方通行規制(広場進入方向)となっており、広場からの退出は出来ない規制となっている。
- ・、 、 の路線はバス路線となっている。

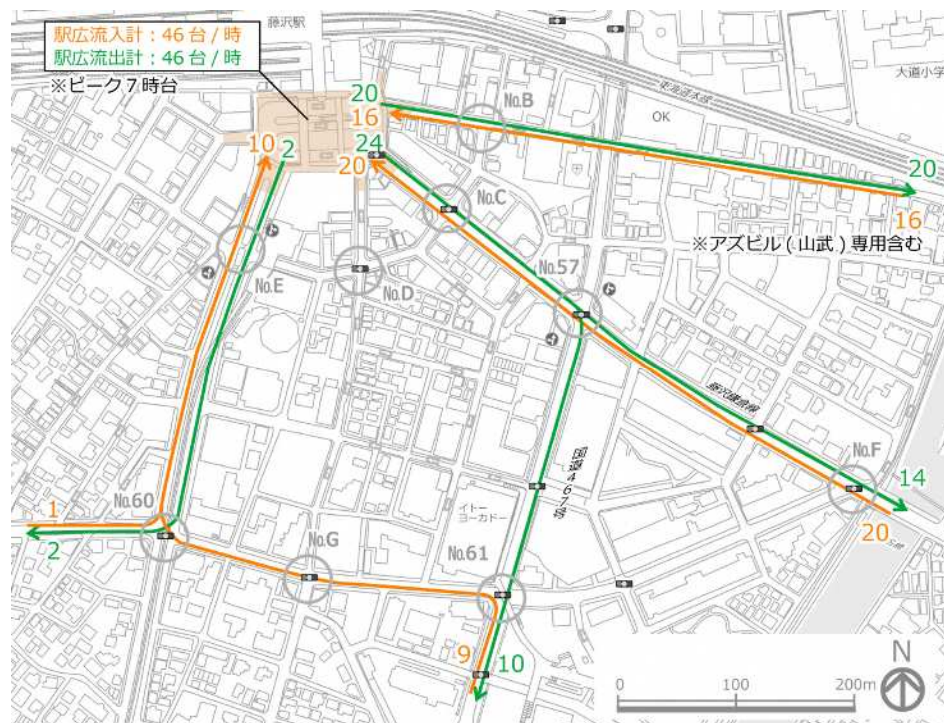




# 駅周辺の自動車交通の状況

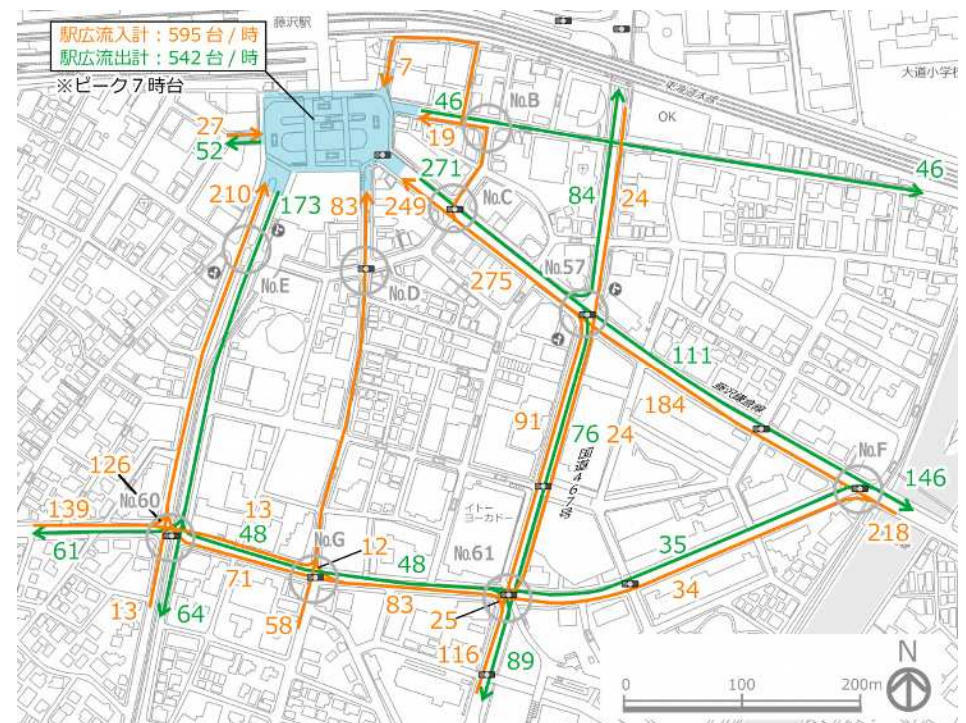
## 路線バスの交通量

- ・ 西側の東側からの流入が多く、朝7時台がピークとなる。



## 一般車等の交通量

- ・ 南側、西側からの流入が多いため、鶴沼地区等の住宅地からの送迎等が多いことが考えられる。
- ・ 西側の流入出も非常に多く、路線バスが多いことから周辺の渋滞が懸念される。



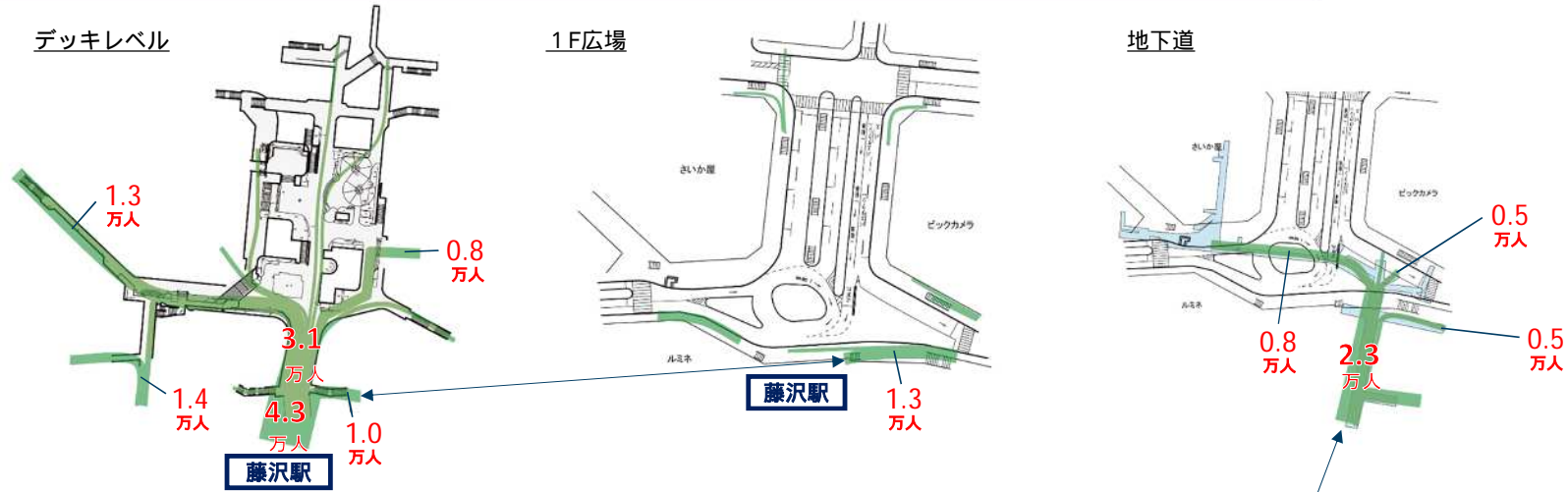


# 現況駅前広場周辺の歩行者流動

■ 南口ではデッキよりも地上の方が歩行者が多い傾向、デッキ利用者は鉄道乗換利用者が多い

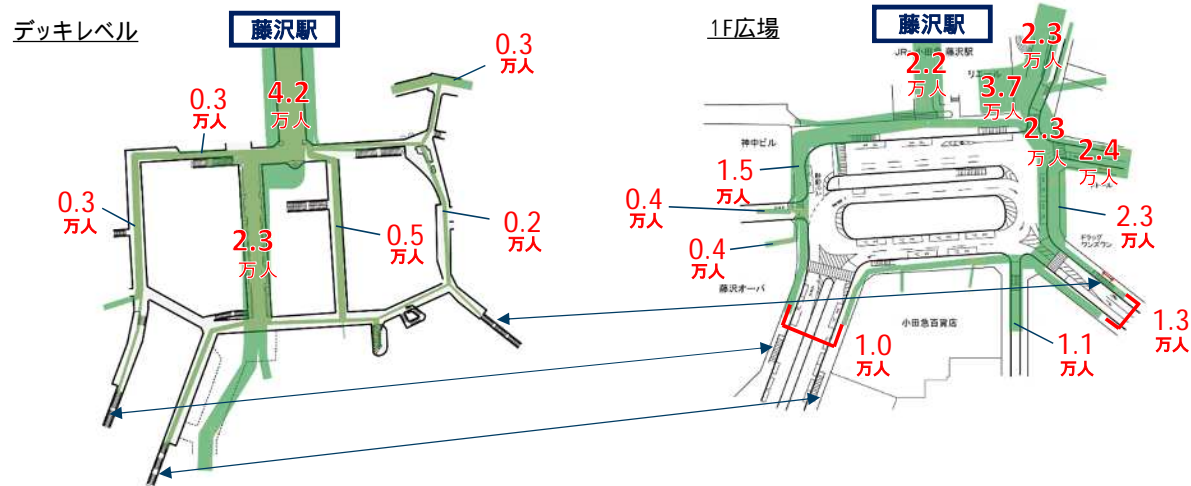
## 北口

- ・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。



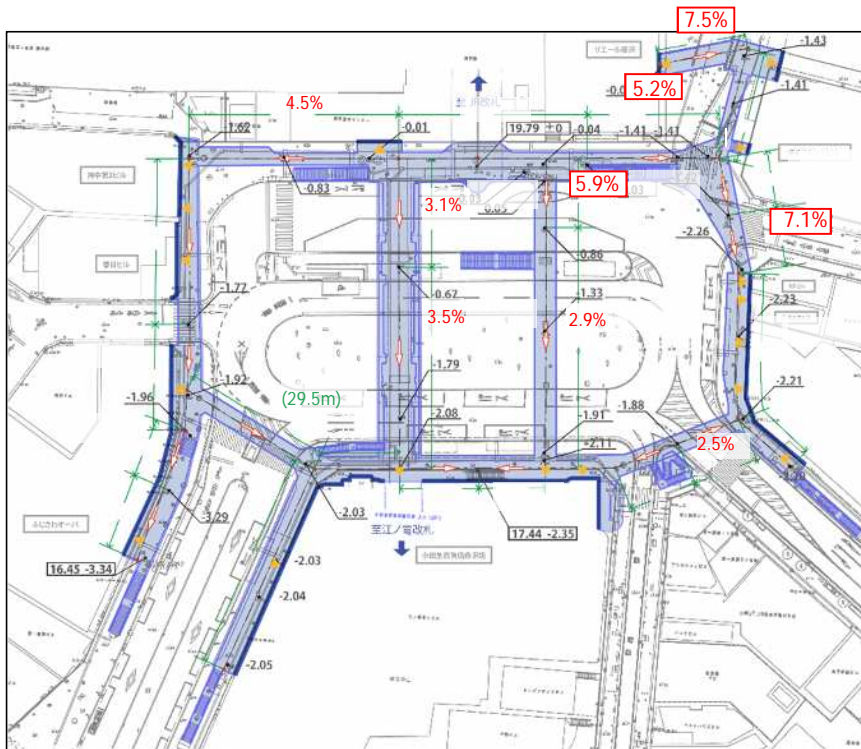
## 南口

- ・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 経由、江ノ島電鉄への乗換利用が支配的であると考える。
- ・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。



# 現況駅前広場の課題

歩行者デッキに高低差がある



駅周辺における歩行者空間が少ない

