

1 本調整会議の設置目的と位置付け

(1) 本調整会議の目的と進め方

藤沢駅南口駅前広場計画とりまとめ（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 本調整会議の設置目的と位置付け

(1) 本調整会議の目的と進め方

藤沢駅南口交通広場調整会議

会議の位置づけ

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)

開催予定

H29年度 3回程度 H30年度 1回程度

各回の議題(案)

第1回

本調整会議の設立、藤沢駅南口の現状と課題、意見交換

第2回

南口交通広場に必要な機能について
交通広場再整備の考え方について

第3回

再整備の方向性について

第4回

藤沢駅南口駅前広場計画について、今後について

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				
交通広場調整会議									← 個別協議 →		
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 →		

1 本調整会議の設置目的と位置付け

(2) 第1回藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議での意見について

第1回 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議

日 時：2017年（平成29年）10月24日（火）9時30分～11時15分

場 所：藤沢市民会館 第2会議室

委員からの主な意見

< 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化が必要

< 藤沢駅南口駅前広場と周辺とのつながりについて >

- 駅と周辺をつなぐ・回遊性が弱い
 - ・乗り換え客がまちに出ていない
 - ・駅周辺とのつながり、回遊性を持たせる必要がある

< 藤沢駅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

< 藤沢駅におけるソフト的な取組について >

- エリアマネジメント等のソフト的な取組が必要

< 藤沢駅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
 - ・エレベーター・エスカレーターがなく不便
 - ・屋根が途切れてしまい、雨の日に不便
 - ・地下道へのスロープが急である
- 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

< 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
- 藤沢らしさを考える必要がある
 - ・対症療法的ではなく、藤沢駅南口駅前広場がどうあるべきか考える必要がある。
 - ・藤沢らしさとは何かを考える必要がある。（空が広い、高い建物が建っていない等）

第1回あり方検討会議のまとめと今後の進め方について

- 駅利用者は増加しており駅周辺の人通りも多いが、地域の商業は停滞、衰退傾向にある。
- 現況の課題に対し対症療法的ではなく、藤沢駅としてのあるべき姿を考える必要がある。
- 駅前広場に導入すべき機能と共に、それを実現するに何をあきらめなければならないかを検討する必要がある。
- デッキからの見え方、配置、景観などの視点を含め、専門家にレクチャーしていただきながら検討することが望ましい。

1 本調整会議の設置目的と位置付け

(3) アンケート調査について

1) 調査の趣旨

現在の藤沢駅南口駅前広場及びデッキ等について、良いと思うところや課題だと思うところ等を尋ね、再整備の計画の検討材料とするもの。
(藤沢駅南口駅前広場とつながる地下道についても併せて尋ねた)

2) 配布日時

11月26日(日) 7:00~19:00
11月30日(木) 7:00~19:00

3) 配布箇所

南口デッキ上2箇所とデッキ下3箇所、北口地下通路1箇所の計6箇所。

4) 配布対象

配布箇所の通行者(バス待ちも含む)の全員を対象とする。

5) 配布方法

調査員が通行者に対してアンケート用紙を配布する。
回収は郵送(受取人払い)とし、後日入力、集計を行う。

6) 配布数

各日4,000票、2日間で8,000票

7) 回収数(12月6日現在)

2,170通(調査票の回収数であり、有効でない回答も含まれる)

藤沢駅南口駅前広場についてお聞きします。

設問1: 今日、藤沢駅を訪れた目的や普段、藤沢駅を訪れる頻度についてお聞きします。

今日、藤沢駅を訪れた目的(当てはまるものを全て選択してください)

- 通勤・通学 買い物 食事・娯楽 趣味・スポーツ 観光
 商用・営業等の仕事・業務 その他()

藤沢駅を訪れる頻度

(回/週 または 回/月 または 回/年) 例) 5回/週 3回/月

設問2: 藤沢駅までの主な交通手段、主な目的地・施設、目的地への主な交通手段についてお聞きします。

(目的地・施設は市内であれば店名・施設名等、市外であれば市名・駅名等をご記入ください)

藤沢駅までの主な手段

→ 藤沢駅
(現在地)

目的地への主な手段

目的地・施設

例) JR 江ノ電 小田急
徒歩 バス 自家用車
自転車

例) JR 江ノ電 小田急
徒歩 バス 自家用車
自転車

例) 藤沢オーバ 小田急百貨店
大学 勤務先
横浜 新宿 鎌倉

設問3: 藤沢駅南口駅前広場の地上部分の良いと思うところ・課題だと思うところをお聞きします。

(当てはまるものを全て選択してください)

良いと思うところ

- 歩道が広く歩きやすい
 明るい
 緑が多い
 休める場所がある
 どこになにがあるかわかりやすい
 行きたいところにスムーズに行ける
 デッキが屋根代わりとなり雨の日も歩きやすい

その他 記入欄

課題だと思うところ

- 歩道が狭い・デッキの柱が邪魔
 暗い
 緑が不足している
 休める場所がない
 エレベーター・エスカレーターがない
 バス・タクシー乗り場がわかりづらい
 行きたい場所にスムーズに行けない
 自転車が危険
 車の交通量が多く危険
 江ノ電とJR・小田急の乗換が不便、わかりづらい

その他 記入欄

1 本調整会議の設置目的と位置付け

(3) アンケート調査について

(平日)「藤沢駅南口駅前広場」及び「地下道」に関する調査

設問4：藤沢駅南口駅前広場の2階のデッキ部分の良いと思うところ・課題だと思うところをお聞きます。

(当てはまるものを全て選択してください)

良いと思うところ

- 行きたいところにスムーズに行ける
- どこになにがあるかわかりやすい
- 安全に通行できる
- デッキの幅が広く歩きやすい
- 屋根があり雨の日も歩きやすい
- 歩いていて楽しい
- 緑が多い
- 明るい

その他 記入欄

課題だと思うところ

- どこになにがあるかわかりにくい
- 江ノ電とJR・小田急の乗換が不便、わかりづらい
- デッキの幅が狭く歩きづらい
- 坂になっていて歩きづらい
- エレベーター・エスカレーターがない
- 休める場所がない
- 緑が不足している
- 暗い

その他 記入欄

設問5：藤沢駅南口駅前広場にあったらよいものをお聞きます。(当てはまるものを3つまで選択してください)

- ベンチ・休憩スペース
- 待ち合わせスペース
- 案内板・地図
- 屋根
- エレベーター・エスカレーター
- イベントスペース
- バス・鉄道などの交通情報
- 観光情報

その他 記入欄

設問6：藤沢駅前に対して抱いている印象や好きなお店、また、駅前で〇〇できると良いなどございましたら自由にご記入ください。

(印象 や 好きなお店)

(駅前で〇〇できると良い)

例) 穏やか リラックスできる ほどよく田舎
せかせかせしていない

例) オープンカフェでくつろぎたい 藤沢産のものを食べる
屋台があり気軽に飲食できる

アンケートは裏面に続きます➡

次に、藤沢駅の地下道についてお聞きます。

設問7：藤沢駅の地下道を利用していますか。

- 日常的に利用している (→設問8へ)
- たまに利用している (→設問8へ)
- 利用していない (→設問9へ)
- どこに地下道があるかわからない (→設問11へ)

設問8：藤沢駅の地下道を利用する理由についてお聞きます。(当てはまるものを全て選択してください)

- デッキに上がらなくても線路の南北を行き来することができる
- 商業施設に直結しており、買い物等に便利
- 雨に濡れずに移動ができる
- 安全に通行できる
- 北口のバス停に直結している
- 自転車で通り抜けができる
- その他 ()

(→設問10へ)

設問9：藤沢駅の地下道を利用していない理由(地下道について問題と感じている点)についてお聞きます。

(当てはまるものを全て選択してください)

- 利用する必要性がない
- 薄暗い、汚い
- エスカレーター・エレベーターがなくて困る
- 自転車が危険
- 地下道やお店の出入口の坂が急である
- 屋根がないところがあり、傘が必要
- その他 ()

(→設問10へ)

設問10：藤沢駅の地下道にあるとよいものをお聞きます。(当てはまるものを3つまで選択してください)

- 地下道案内マップ
- 待ち合わせ、休憩スペース
- イベントスペース
- 周辺店舗の情報
- バスや鉄道などの交通情報
- 観光情報
- イベント情報
- その他 ()

(→設問11へ)

設問11：最後にあなた自身のことをお聞きます。

【性別】男性・女性

【年齢】 歳代

【お住まい】 藤沢市内 (町名など:)

藤沢市外 (県 市)

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。2017年(平成29年)12月15日(金)までに
お受け取りいただいた封筒へ入れ、郵便ポストへご投函ください。

2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

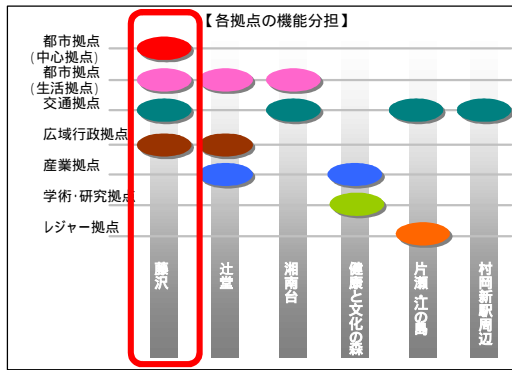
(1) 位置付け・役割

市における藤沢駅周辺の位置付け 本市の都心・湘南の玄関口

藤沢市都市マスタープラン(2011年3月改定)

将来都市像

自立するネットワーク都市



【将来都市構造図】

藤沢駅周辺街区の役割：
市・湘南圏域・藤沢駅周辺地区の顔・玄関・シンボル
駅から「人」・「交流」・「活力」を地区全体に波及させるポンプ機能

藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画
(2012年3月策定)

地区のめざす姿

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」

を目指す。



(2) 藤沢駅南口駅前広場及び駅南側のまちづくり

昭和30～50年代の土地区画整理事業等の都市基盤整備により、南口駅前広場の創出を含めた、駅前の商業地としてのまちづくりを推進
商業サービス・業務機能等が集積し、湘南圏域の拠点へ



昭和41年

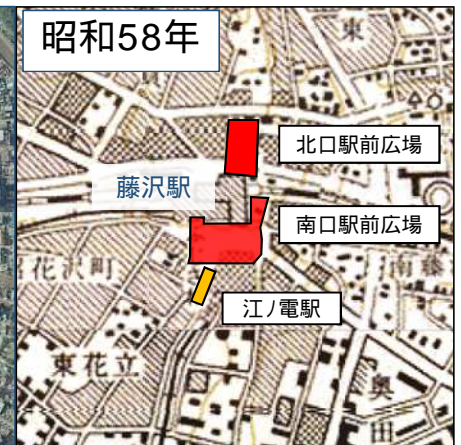


昭和41年

1959年(昭和34年)より土地区画整理事業開始
従前は江ノ電の駅が現在の南口駅前広場内にあった



昭和58年



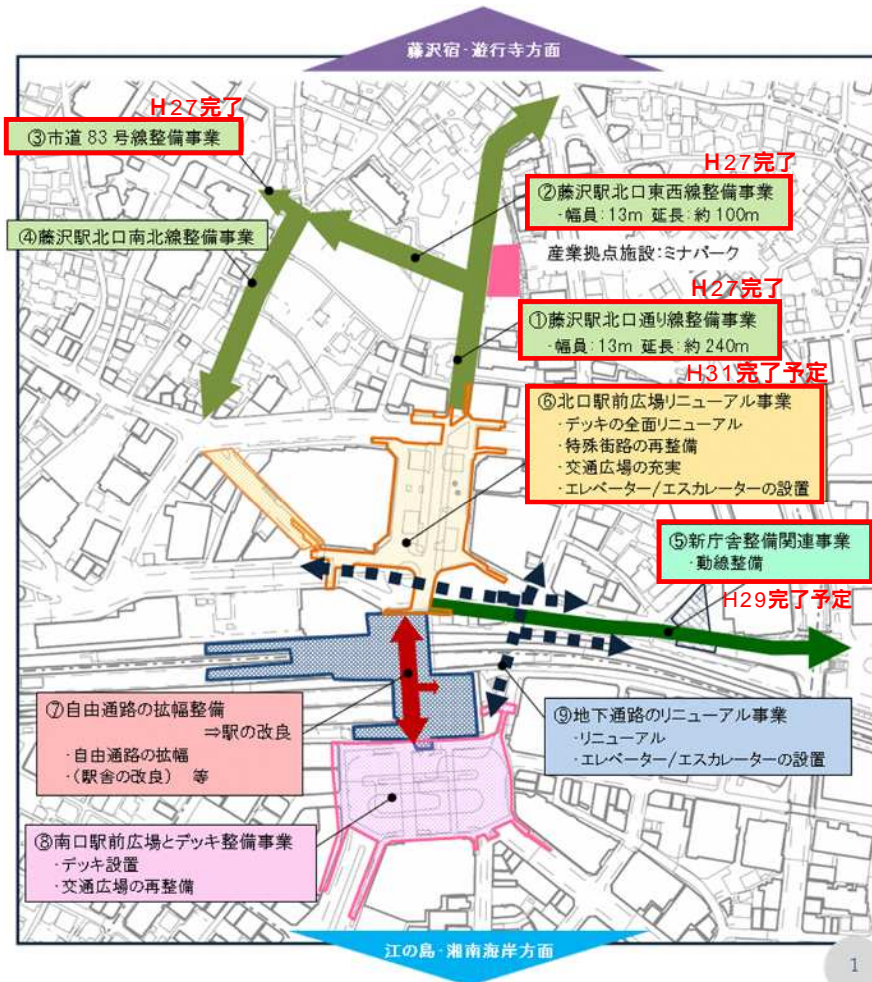
昭和58年

1982年(昭和57年)に土地区画整理事業完了
駅北口南口の区画整理と併せて江ノ電駅を現在の位置に移設し、南北駅前広場の整備を実現した。
区画整理事業完了後から現在まで駅周辺の様子はほとんど変化していない。

2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(3) 藤沢駅周辺地区再整備事業

藤沢駅周辺の再活性化を目指し、駅から人・交流・活力を地区全体に波及させるポンプ機能を担う藤沢駅周辺街区での再整備を実施。エバ・カルデザイン等に配慮し利便性向上を目指す。



(4) 今後の幹線道路整備について

平成28年3月に策定された「藤沢市道路整備プログラム」において、藤沢駅南側では 鶴沼奥田線が優先着手区間として位置付けられ、また神奈川県「かながわのみちづくり計画」において横浜藤沢線が新設整備箇所として位置付けられている。



優先着手区間

優先着手区間とは、「事業中区間」の次段階に着手する区間として10年以内に着手を目指す区間(土地先行取得区間)

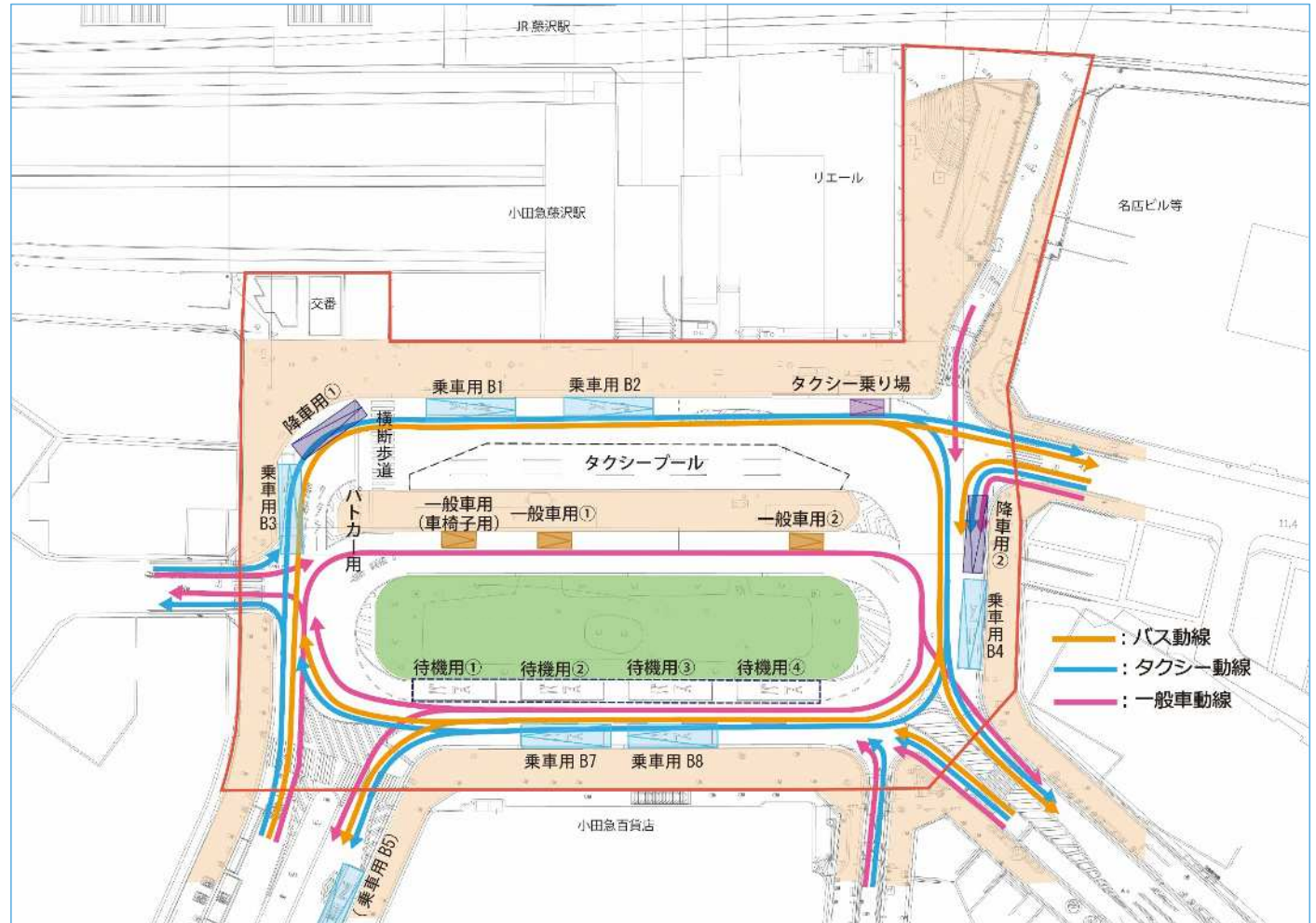
2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(5) 駅前広場の車両動線

- ・現在の南口駅前広場は、鉄道3線の乗換と鉄道からバス路線・タクシー一般車の乗り入れが行われる交通結節点となっている。
- ・バス路線は21の路線が出入りし、バス乗り場は7箇所となっている。

駅前広場内のバス・タクシー・一般車の動線

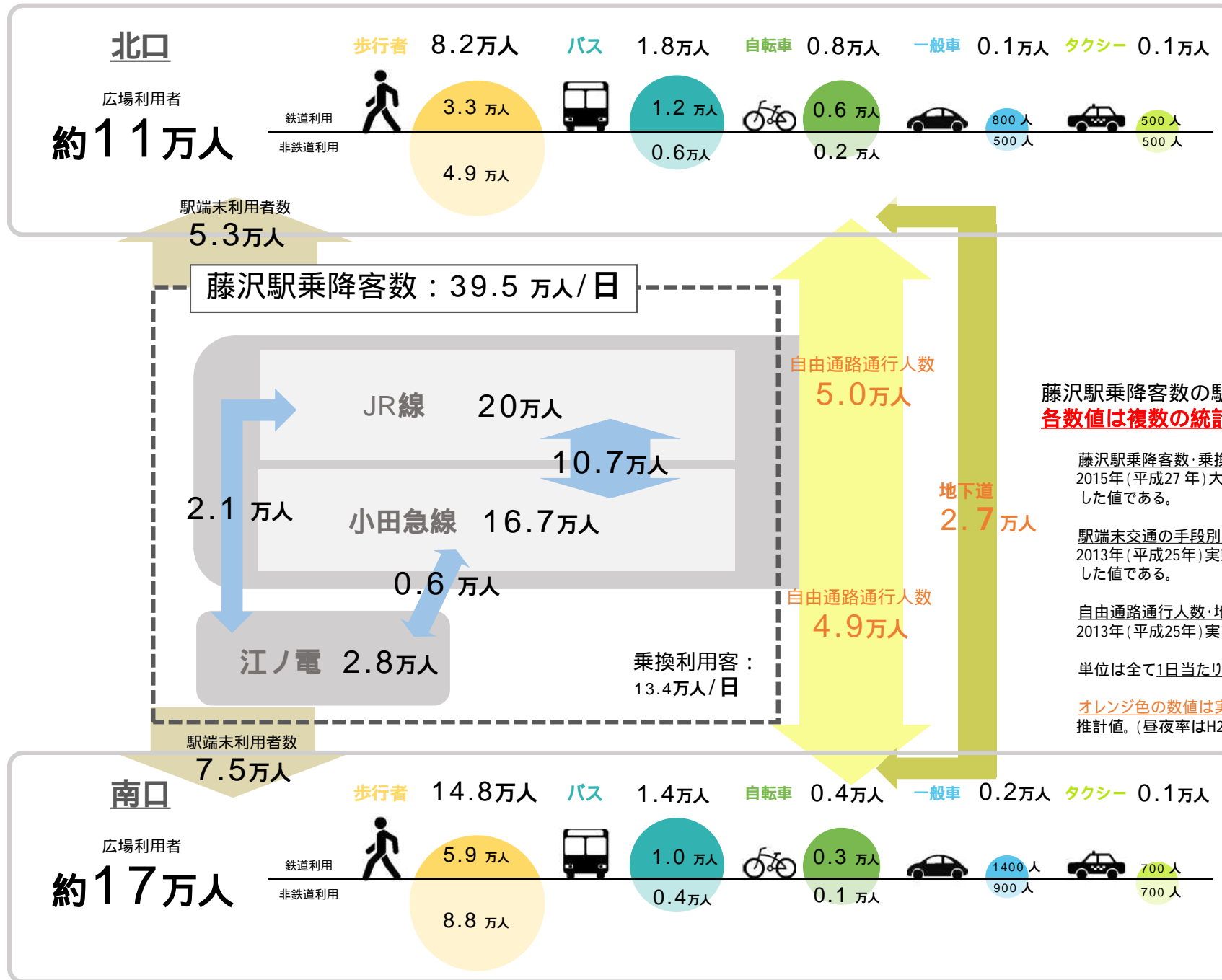
区分		現況
バスバス	発車用(バス)	7
	降車用(バス)	2
	待機用	4
タクシーバス	発車用(バス)	1
	降車用(バス)	-
	プール台数(台)	22
一般車	乗降用	7台程度
	車いす用	1



2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(6) 鉄道乗降客数と駅端末利用者数

数字はすべて1日(24時間)当たりの人数



藤沢駅乗降客数の駅周辺での動きを図化したもの。
各数値は複数の統計データによる推計値である。

藤沢駅乗降客数・乗換利用者、駅端末交通利用者数は2015年(平成27年)大都市交通センサスデータより推計した値である。

駅端末交通の手段別利用者割合はH20 PT調査及び、2013年(平成25年)実態調査データより計算して推計した値である。

自由通路通行人数・地下通路通行人数は2013年(平成25年)実態調査データの数字を用いた。

単位は全て1日当たりの利用者数を示している。

オレンジ色の数値は実測値に昼夜率を乗じて算出した推計値。(昼夜率はH20PT調査の小ゾーンデータより算出)

2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

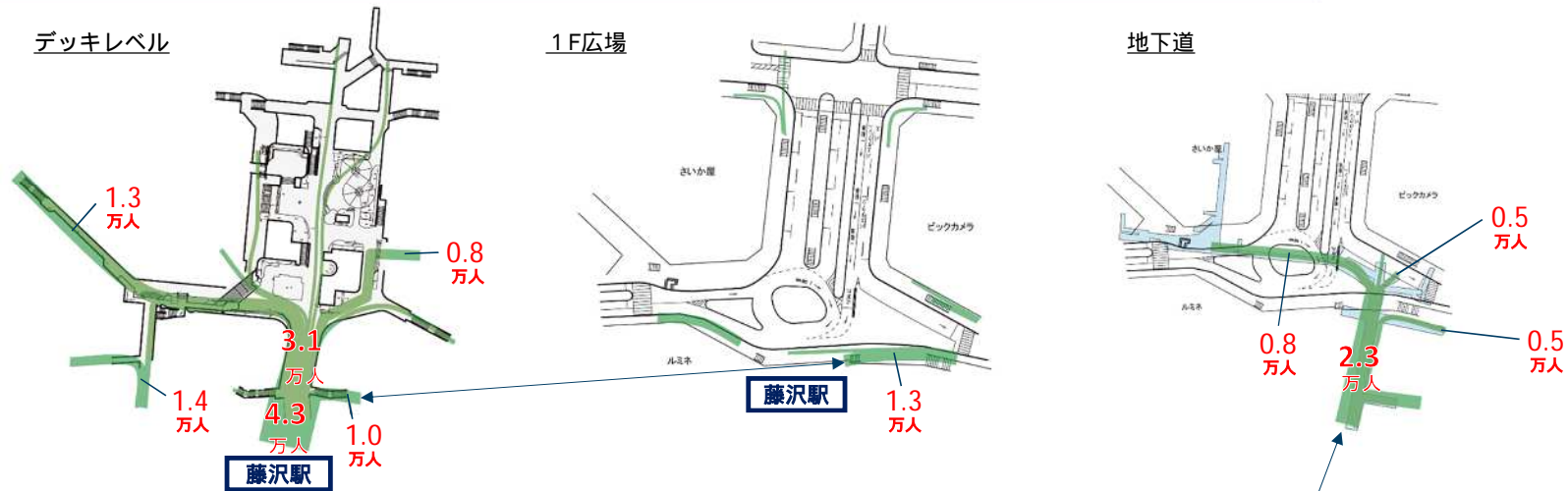
(7) 歩行者流動

2012年(平成24年)11月1日(木)調査
(単位は12時間(午前7時から午後7時まで)の合計)

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

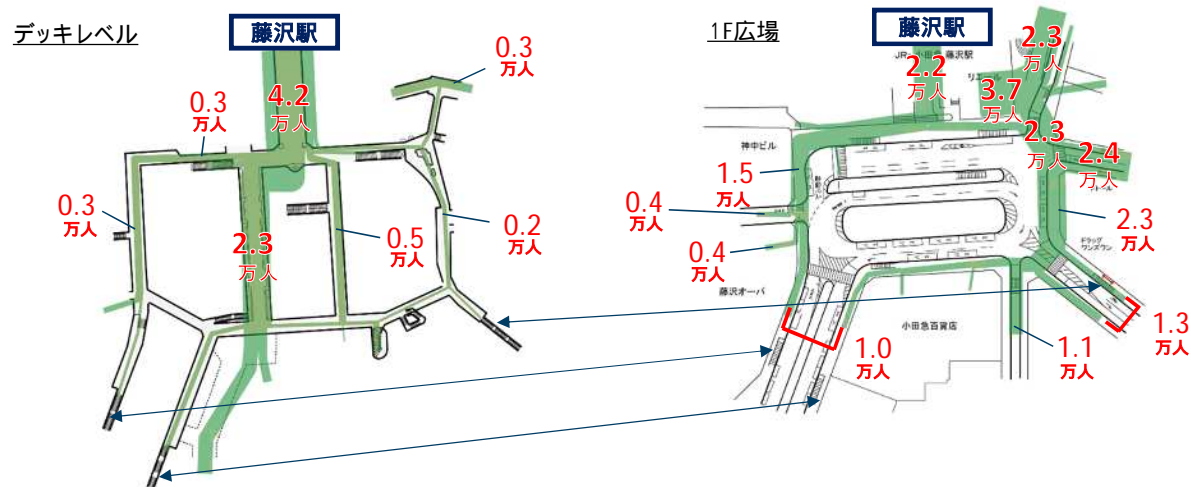
北口

- ・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。



2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(8) 南口駅前広場の利用者数等

1日の中では、夕方が最も利用者が多くなるが、自動車交通の利用だけで見ると朝7時台が最も多い。

南口駅前広場への全車種流入数



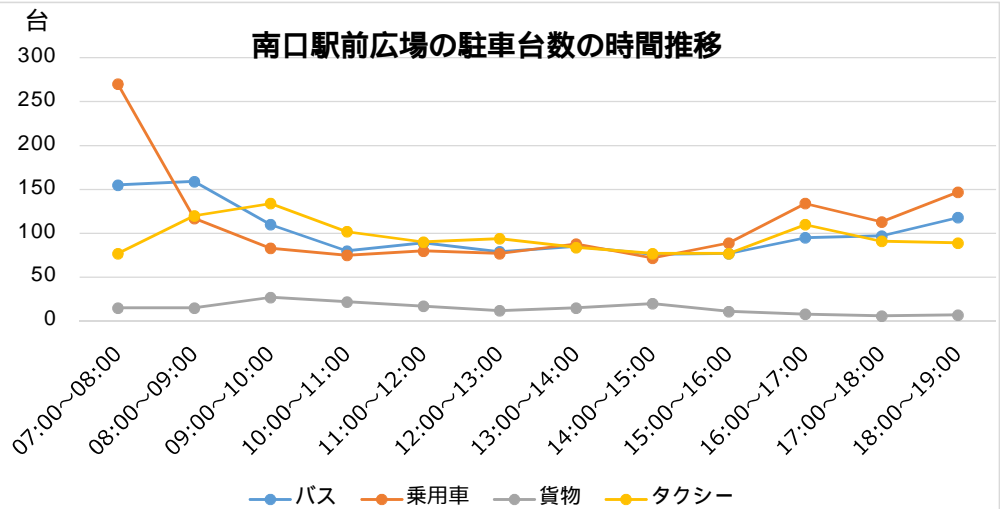
2012年(平成24年)11月8日(木)調査
午前7時台の全車種流入台数

流入台数は通過交通も含む。
右のグラフの駐車台数には通過交通は含まれない。

平日の南口駅前広場の駐車台数(通過交通は含まれない)

2012年(平成24年)11月1日(木)の実態調査より

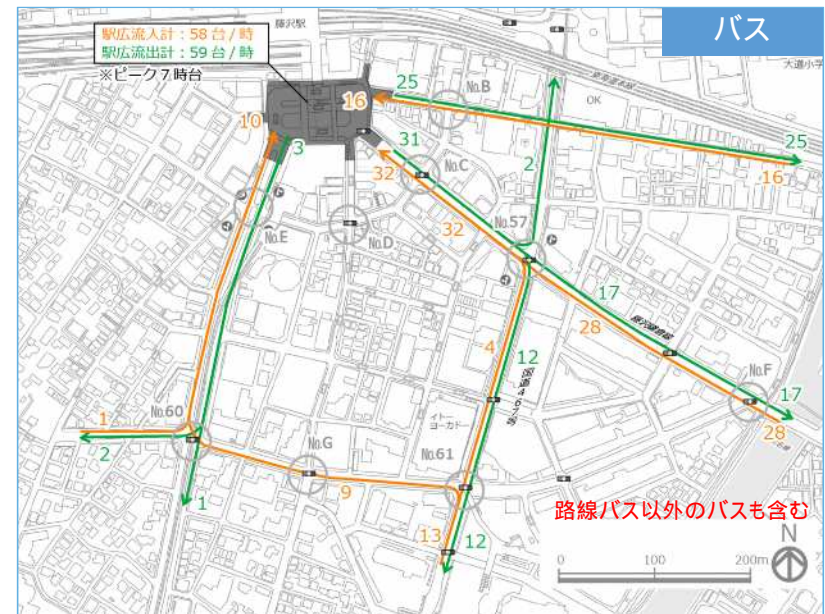
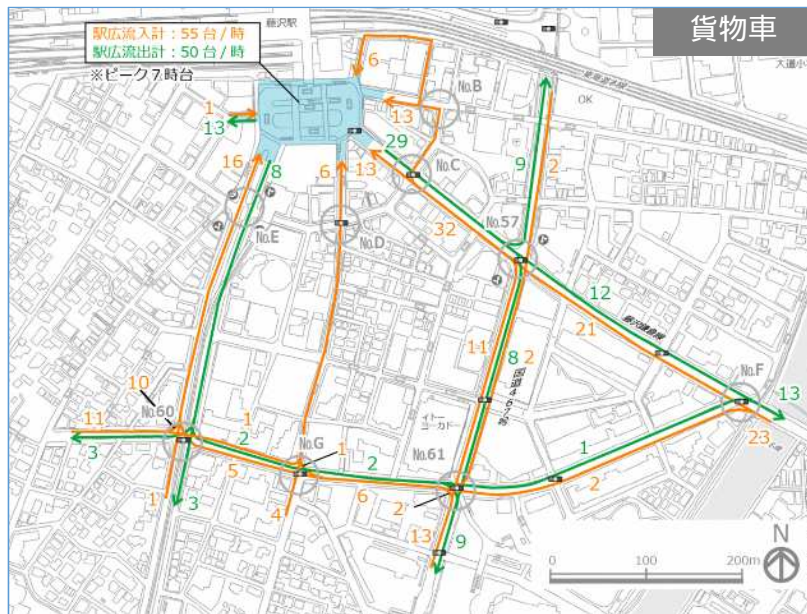
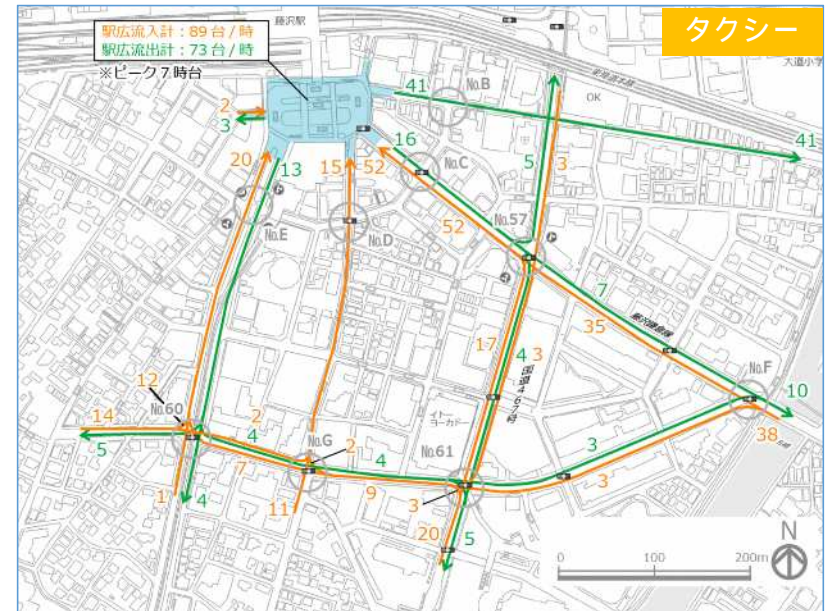
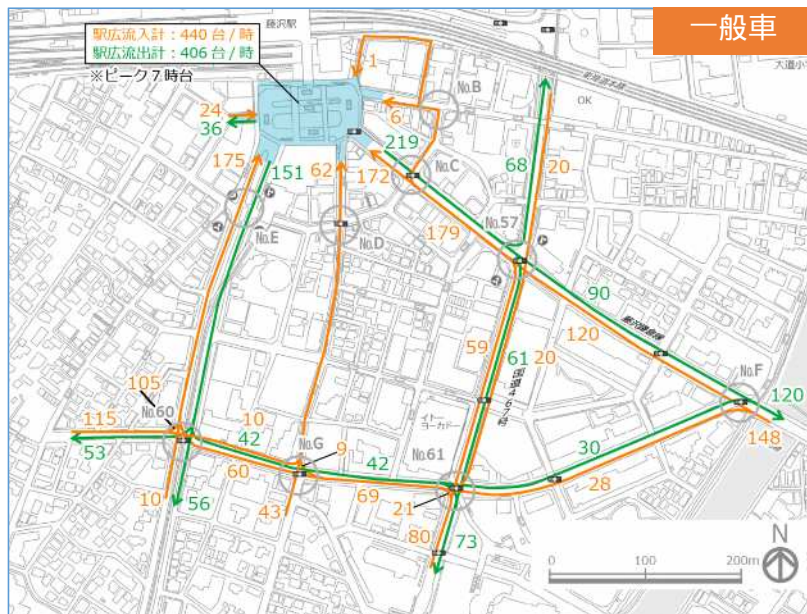
(台)	バス	乗用車	貨物	タクシー	合計
07:00~08:00	155	270	15	77	517
08:00~09:00	159	117	15	120	411
09:00~10:00	110	83	27	134	354
10:00~11:00	80	75	22	102	279
11:00~12:00	89	80	17	90	276
12:00~13:00	79	77	12	94	262
13:00~14:00	85	88	15	84	272
14:00~15:00	76	72	20	77	245
15:00~16:00	77	89	11	77	254
16:00~17:00	95	134	8	110	347
17:00~18:00	97	113	6	91	307
18:00~19:00	118	147	7	89	361
12時間合計	1220	1345	175	1145	3885



2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

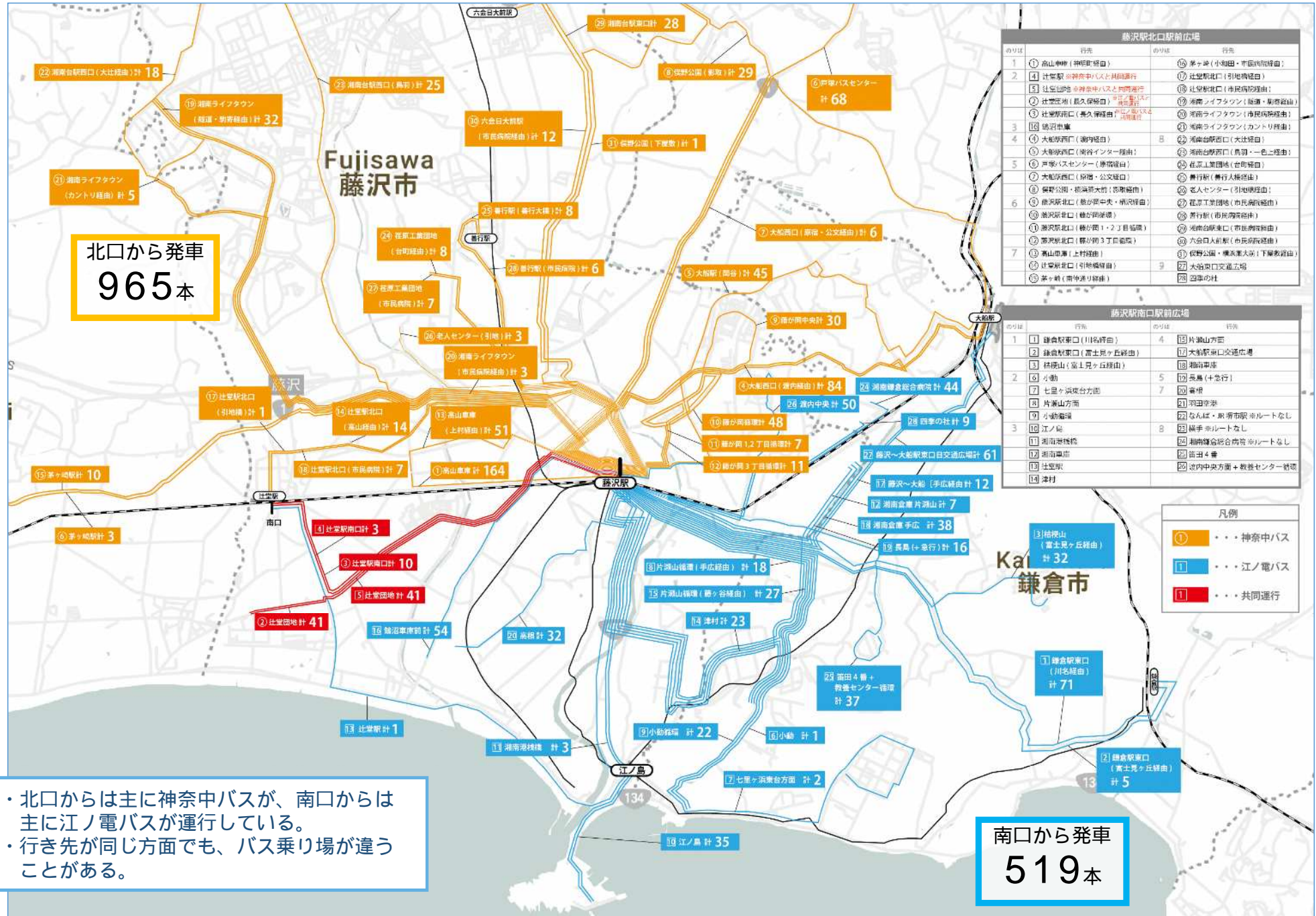
(9) 駅前広場に流入する交通量（車種別・平日朝7時台）

- ・駅前広場へ流入する自動車交通量は朝の7時台にピークとなり、一般車・タクシー等で約600台/時ほどの流入になる。
- ・同じくピーク7時台のバス流入台数は50台/時ほどとなる。バスは主に東側からの流入が主となる。



2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(10)バス路線について



・北口からは主に神奈中バスが、南口からは主に江ノ電バスが運行している。
 ・行き先が同じ方面でも、バス乗り場が違うことがある。

2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(11) 南口駅前広場の現況と課題(1階)

歩行者、バス、タクシー、一般車、貨物車が錯綜している。
歩道や車路上にデッキの柱が立っていたり、階段が歩道を占有したりしており、バス・タクシーの乗り場の配置に影響を与えている。
送迎用の一時駐車スペースは、荷捌きにも使われている。

タクシー乗り場とバス乗降場が駅前広場の外周にあり、目的の場所や乗り場に行くのに遠回りを強いられることがある。
一般車乗降場へのアクセスが横断歩道かデッキから階段のアクセスのみ。
バス乗り場が分散している。



バスと一般車の動線の錯綜

一般車乗降場での荷捌き・横持ち

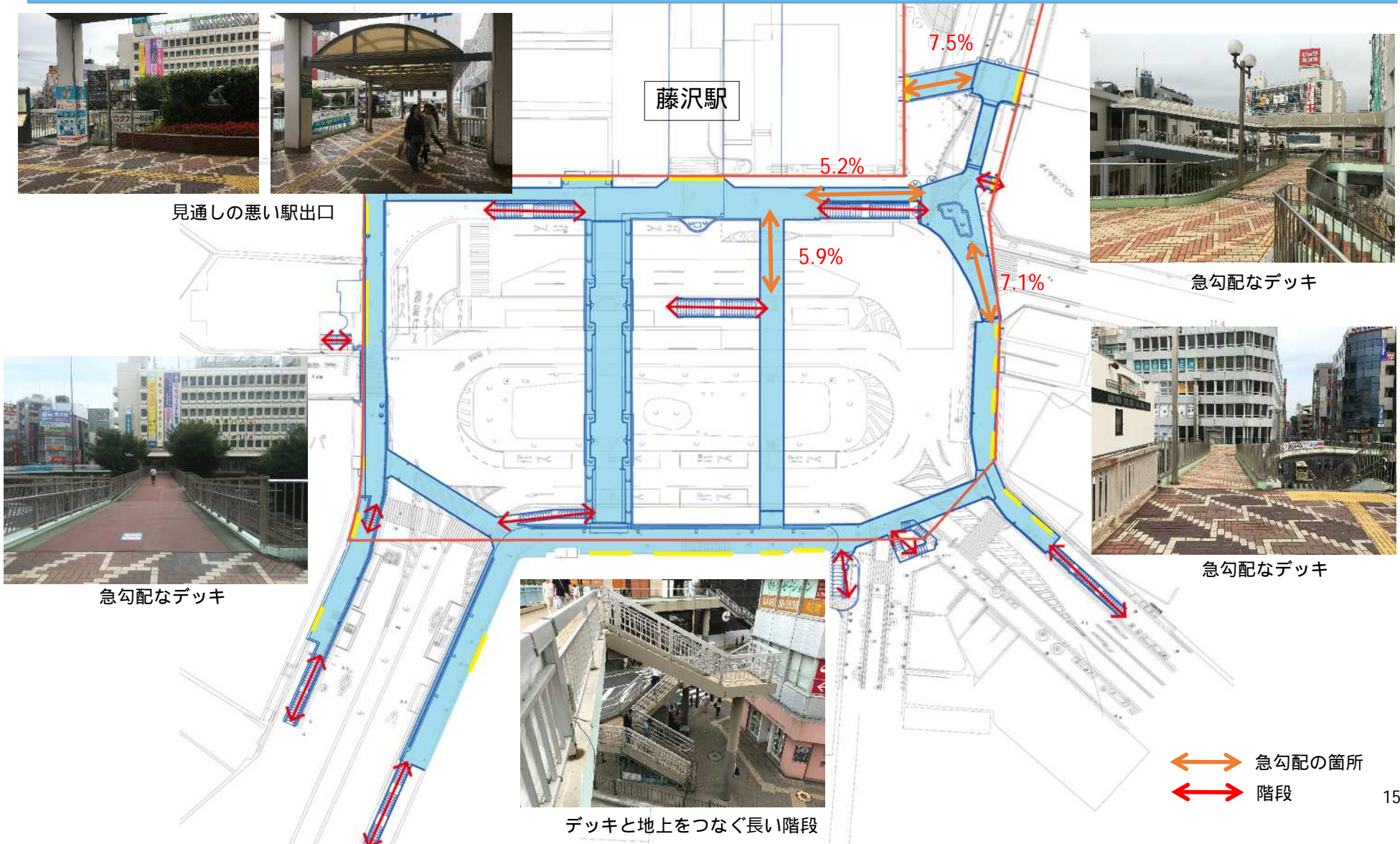
タクシーと一般車の動線の錯綜 14

2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(11) 南口駅前広場の現況と課題(デッキ階)

デッキに勾配がついている。
昇降施設がない。
デッキ上からバス、タクシー乗り場と階段の位置関係、
ルートが分かりづらい。

隣接するビル、店舗に直接アクセスできる。
バスの乗り場案内等が不足している。



2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(12) 駅前広場整備における最近のトピック・トレンド

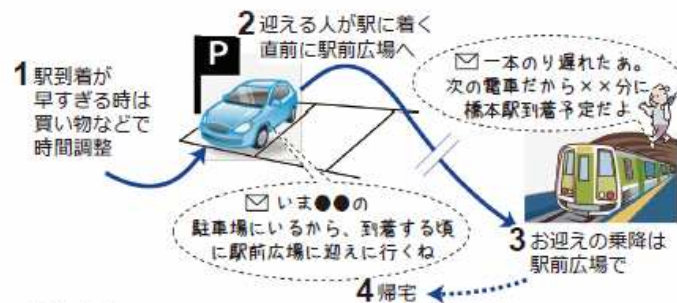
フリンジパーキングによる駅前広場の混雑緩和の例

橋本駅南口



相模経済新聞 <http://www.sokein.com/?p=6336>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同題旨の写真に差し替えております。

駅周辺でのマイカー待機場の確保 「橋本スタイルのマイカー送迎」(夜のお迎えバージョン)



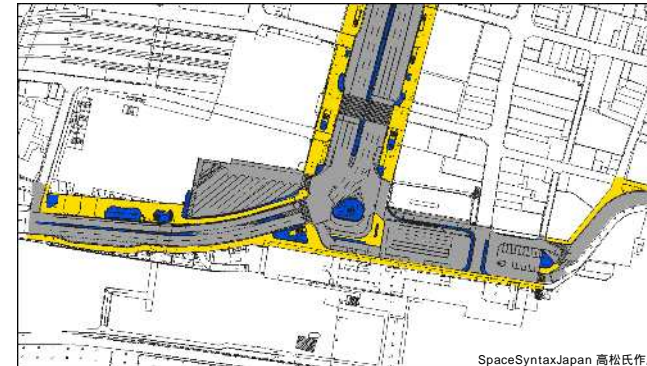
【よりよい駅前広場の利用イメージ】

駅前広場は乗降のみを徹底

相模原市HP http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/_res/projects/default_project/_page_001/006/266/0706_01.pdf

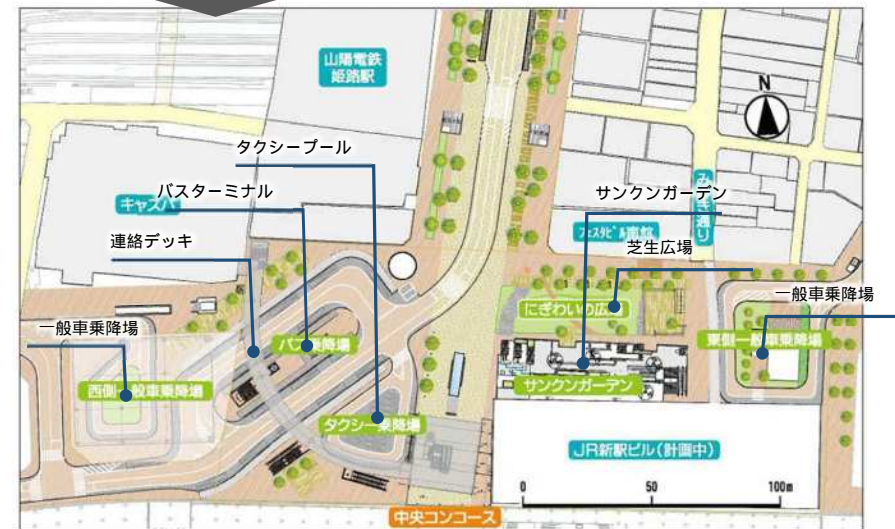
歩行者空間の拡充整備の例

姫路駅



整備前

整備後



姫路市HP <http://www.city.himeji.lg.jp/res/rev0/006/4802/20118913848.pdf>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同題旨の図面に差し替えております。

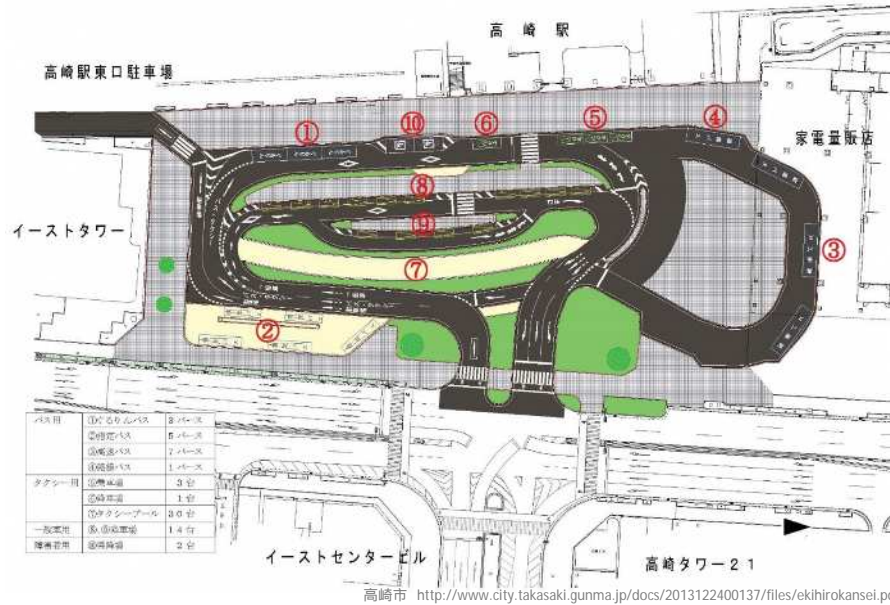


東京商工会議所 <http://www.sokein.com/?p=6336>
資料の掲載にあたり、権利の関係により同題旨の写真に差し替えております。

2 藤沢駅南口駅前広場及び藤沢駅周辺の状況と課題について

(12) 駅前広場整備における最近のトピック・トレンド

民間敷地を活用したバス乗り場の例



資料の掲載にあたり、権利の関係により事例の写真を削除しております。
(高崎駅東口駅前広場の写真)

タクシーショットガン方式の活用の例

京都駅八条口



1 タクシーのりば・おりば

乗降場をのりば(駅正面西側)とおりば(駅正面東側)に分離。また、タクシーをスムーズにのりばへ誘導するため、のりばの西側にタクシー待機場所を整備しました。さらに、のりばから離れた場所に待機場所を設け、駅前のタクシー待機場所の空き状況に応じてタクシーを送り出すショットガン方式を導入。八条通へのあふれ出しを防ぎます。



PICK UP ショットガン方式とは?

タクシーや観光バスの待機場所を京都駅から離れた場所に設け、駅前の乗降場等の状況に応じて、自動的に待機場所から車両を送り出す方式です。待機場所は京都駅から約2.4kmの鴨川西ランプの高架下に設けており、タクシー約70台、観光バス約40台が駐車可能です。



2 送迎スペース

八条通の車線数の変更(6車線→4車線)、パーキングチケット駐車場の廃止により、障害のある方をはじめ、一般車や送迎バスの乗降スペースを駅正面東側に整備。雨天でも利用しやすい屋根を設置しました。



京都市 <http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000195/195017/kanseikinen.pdf>