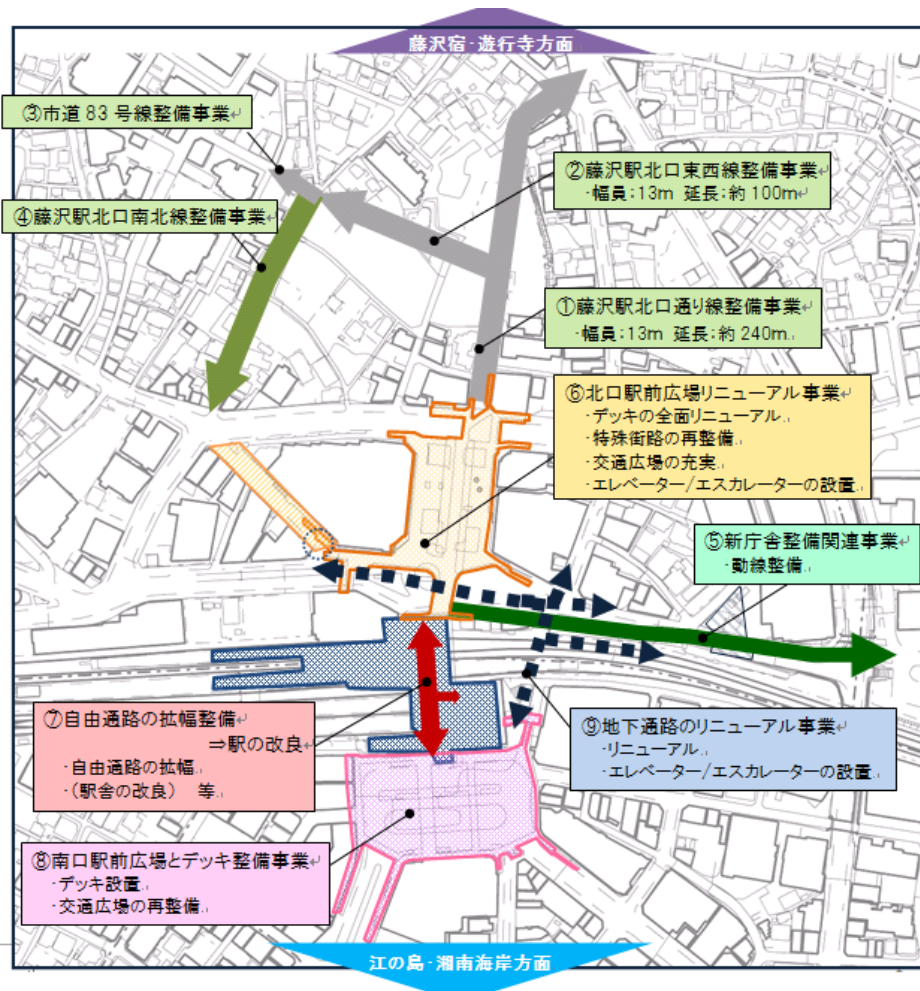


藤沢駅周辺地区再整備事業の進捗状況について

■藤沢駅周辺地区再整備事業



■北口事業スケジュール（確定）

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
都市再生整備計画		都市再生整備計画 第Ⅰ期					第Ⅱ期		
北口	藤沢駅北口南北線拡幅整備	[Progress Bar]				オリンピック			
	市役所通り線再整備	[Progress Bar]							
	北口デッキリニューアル	[Progress Bar]							
	交通広場リニューアル	[Progress Bar]							
	特殊街路再整備	[Progress Bar]							
	エスカレーター設置	[Progress Bar]							

■南口事業スケジュール（予定）

	H27	H30	H35
自由通路の拡幅		[Progress Bar]	[Progress Bar]
南口駅前広場の整備		[Progress Bar]	[Progress Bar]
地下通路のリニューアル		[Progress Bar]	[Progress Bar]
北口側バリアフリー			[Progress Bar]
			[Progress Bar]

1 藤沢駅北口通り線・北口東西線の供用開始について

藤沢駅北口通り線・北口東西線は、平成27年6月16日に供用を開始し、8月31日より、「藤沢駅北口ー俣野公園・横浜薬大前」行きの路線バスルートを変更して運行を開始しました。また、本年9月27日には道路を利用して第42回藤沢市民祭りが開催されました。



(藤沢駅北口通り線開通式)



(藤沢駅北口通り線・市民まつり)

2 藤沢駅周辺地区再整備事業について

(1) 藤沢駅北口デッキ

藤沢駅北口デッキは、既存の構造躯体を生かしながら、利用しやすく、また新しい街の印象を育むようなリニューアルを実施します。

平成26年度に「デッキにぎわいワーキング」を立ち上げ、リニューアル計画案の策定、リニューアル後の運営・管理についての検討を行っており、これまで5回開催しました。

平成27年8月には、デッキのデザインプロポーザルを実施し、設計事業者を決定した上で、今年度中には、照明灯やタイルの意匠、エレベーターやエスカレーターの増設位置を確定します。

その後、平成28年度には工事に向けた詳細設計に取り組み、平成29年度から2箇年での工事を予定しています。

なお、昇降施設の充実を図る中で、北口デッキリニューアル工事に先行して、隣接する民間ビルが実施する改修工事に併せ、民間ビルエレベーターの市民解放について平成28年度中の利用開始を目指して事業者と協議・調整を行っています。

(2) 特殊街路

藤沢駅北口から銀座通り方面への「回遊軸づくり」や「にぎわい空間」への転換を図るため、歩行者専用道路の特性を生かした再整備を行っていきます。

平成27年度は、各企業者による電線類の地中化工事と2箇年に渡るエスカレー

ター設置工事を実施します。また、平成28年度には、舗装の張替え、植栽柵の整理等を実施した上で、平成29年度からにぎわいの空間として活用していきます。



(特殊街路・エスカレーター整備イメージ)

(3) 北口デッキ及び特殊街路の今後の利用のあり方

リニューアル後の運営・管理の在り方の一つである、エリアマネジメントの導入については、北口デッキのリニューアルが完了する平成30年度を目途に実施できるように検討を進めています。

〈エリアマネジメントの考え方〉

- ・ 持続的なにぎわいの創出
- ・ 行政主導ではなく、住民、事業者、地権者等が主体的に進める
- ・ 施設等の合理的・効率的な管理とコストの低減

(4) 藤沢駅市役所通り線

平成29年12月にしゅん工を予定している新庁舎の整備事業に併せ、藤沢駅から新庁舎までの主要なアクセス道路として、歩行機能の向上を図っていきます。

具体的には、歩道の拡幅、段差の解消、植栽の更新及び地下階段屋根のリニューアルを行い、駅から市役所への動線として快適に來庁される空間を目指しています。

現在、詳細設計を進めており、平成28年度には北口駅前広場から新館手前まで、平成29年度には現在通行止めとなっている新館南側区間の工事を予定しています。



(藤沢駅市役所通り線)



(整備後イメージ)

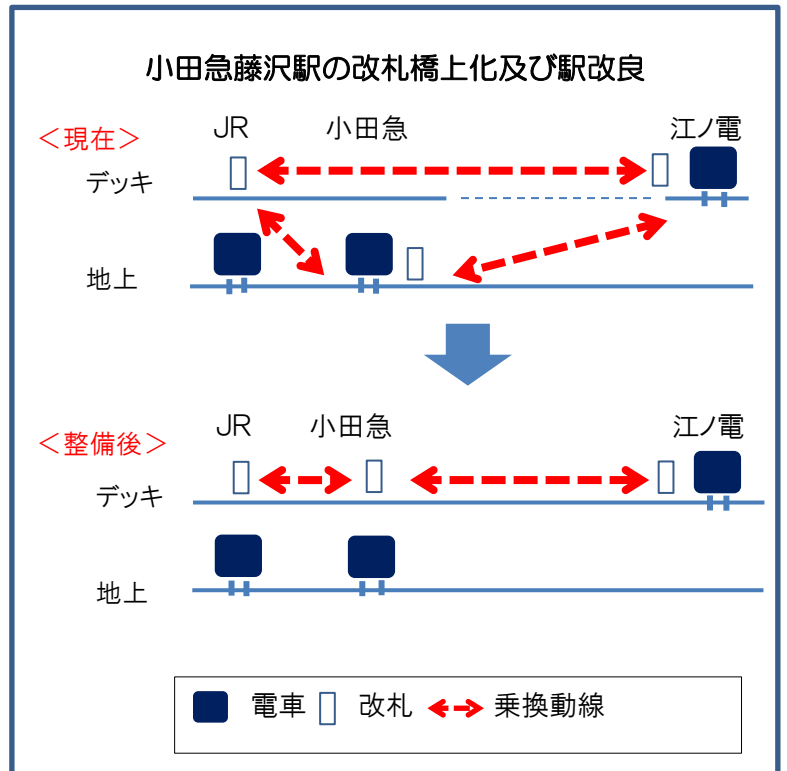
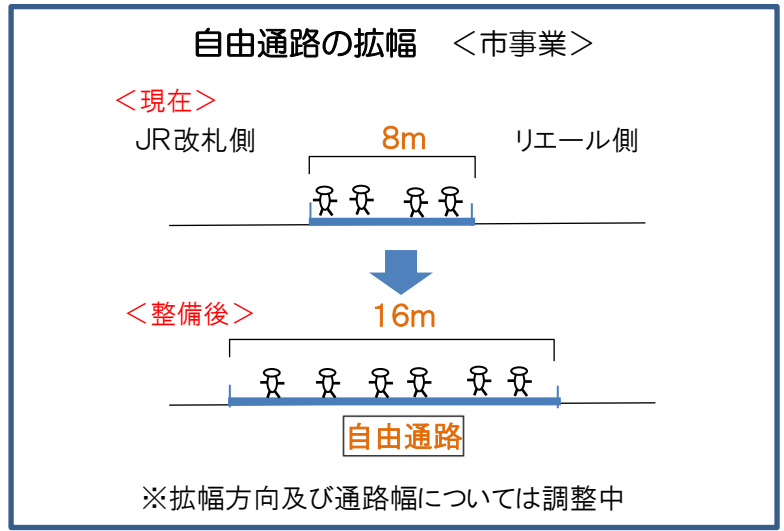
3 自由通路拡幅整備事業について

市民の利便性・回遊性の向上及び南北連携強化による街の活性化を目的として、自由通路拡幅及びそれに伴う駅改良を東日本旅客鉄道(株)、小田急電鉄(株)と三者協議を定期的的に実施し、事業の具体化に向け協議を進めています。

■自由通路拡幅およびそれに伴う駅改良事業について

<目 的>

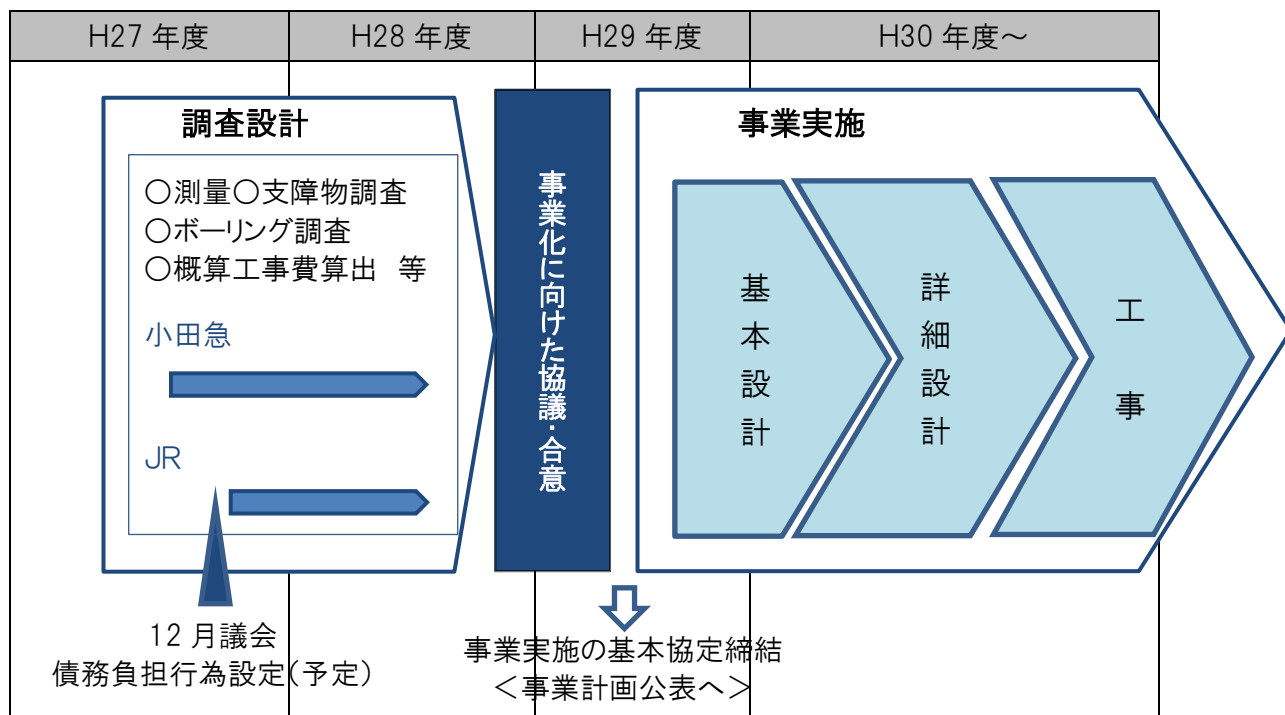
- 市民の利便性・街の回遊性の向上及び南北連携強化
- 街の活性化・にぎわい創出
- 駅南北の通過や鉄道・バスの乗り換え等錯綜している自由通路の流動解消等
- 乗り換え利便性の向上
(JR東海道線—小田急江ノ島線—江ノ島電鉄線を同一フロアで乗り換え可能に)



平成 27 年度・28 年度は、市が計画している自由通路拡幅及びそれに伴う小田急改札橋上化の実現に向け、測量、支障物等の調査をした上で、概算事業費の算出等を行います。（調査設計）

その上でこの調査設計の結果をもとに、鉄道事業者と市の間で事業負担割合・範囲やスケジュール等について協議を行い、事業実施に向けた基本協定の締結を予定しています。

■自由通路拡幅整備事業のスケジュール



4 南口広場の再整備・地下道リニューアルについて

藤沢駅南口広場の再整備に向けては、地上部及びデッキの新設に向けた検討を行っています。

なお、平成 28 年度からは北口デッキと同様に隣接事業者、権利者、学識経験者等による「（仮称）藤沢駅南口デッキにぎわいワーキング」を組織し、意見集約等を図りながら取り組んでいく予定です。

地下道については、リニューアルに向けて平成 28 年度に概略設計、平成 29 年度に実施設計を行い、その上で平成 30 年度からは特殊街路入口からの一部区間について先行的に工事を予定しています。

5 特定財源及び民間事業者の活用について

平成 28 年度より具体化する設計・工事等の事業に対しては、一般財源の縮減と平準化を目指し、国の補助事業である都市再生整備計画事業を活用するための手続きを進めています。

また、都市再生整備計画に合致しない事業についても、国の別途補助金や制度の活用、民間事業者との役割分担を含め特定財源の確保に努めていきます。

6 駅周辺街区における商業・サービス等のポテンシャル調査について

駅周辺街区における商業・サービス等のポテンシャル調査を、経年的に実施している藤沢駅周辺における歩行者通行量調査や来街者アンケート調査と併せて実施しました。

このポテンシャル調査では、湘南地域の主要駅周辺との比較、首都圏における類似駅周辺との比較、また、これらの駅周辺の都市基盤施設の状況などについて比較を行いました。

なお、歩行者交通量調査や来街者アンケート調査の結果については、藤沢駅周辺のにぎわい再生に向け、資料として活用していきます。

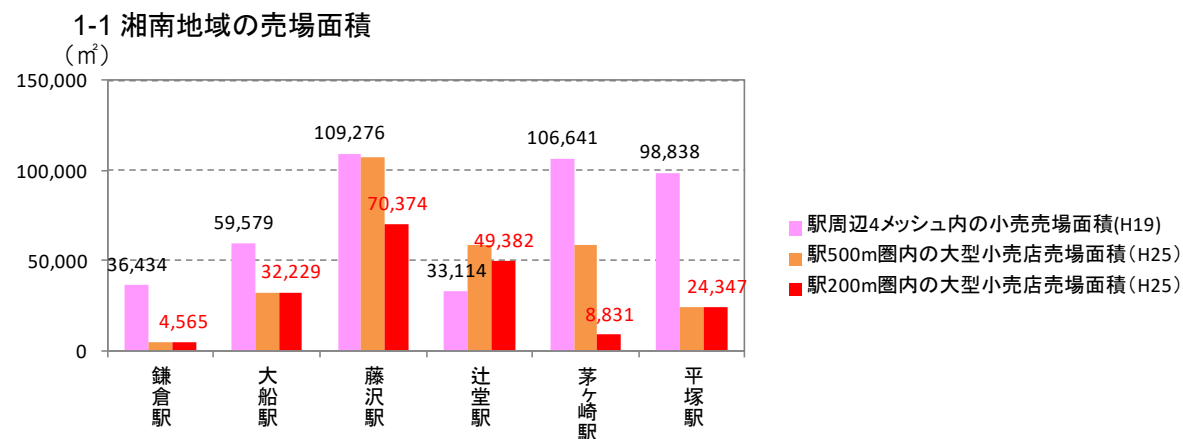
(P7、P8抜粋資料)

以 上

藤沢駅周辺街区における商業・サービスポテンシャルについて

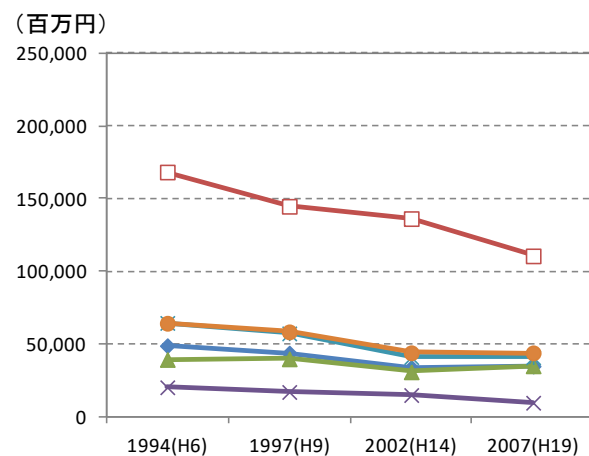
1. 湘南地域の主要駅における比較

- 湘南地域における売り場面積シェアとしては、駅 500m 圏でも、200m 圏でも4割近いシェアを占め、湘南地域の中では、小売の中でも、特に大型小売店の存在が抜きん出ている。

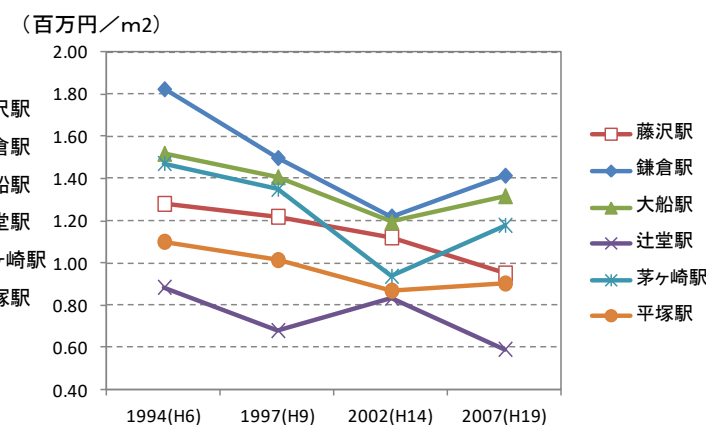


- 売場面積当たり販売額(売場効率)の推移をみると、鎌倉駅、大船駅、茅ヶ崎駅、平塚駅で売場効率の低下傾向がとまっているのに対し、藤沢駅と辻堂駅は低下傾向が続いているが、H19 時点には辻堂駅前のテラスモール湘南は開設されていないことを考慮すると、藤沢駅のみが売場効率が低下し続けていると考えられる。

1-2 湘南地域の主要駅周辺の小売業年間販売額の推移



1-3 湘南地域の主要駅の小売業の売場効率の推移



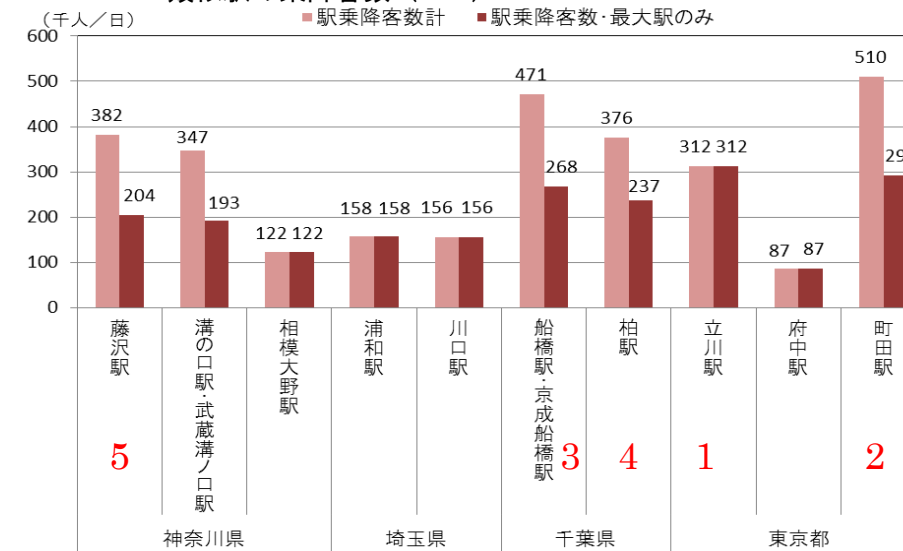
資料：大型小売店総覧 2014（東洋経済）データは 2013 年 6 月時点
H19 商業統計 3 次 (1km) メッシュデータによる。駅周辺の 1km メッシュ 4 メッシュ分の値。
この時点では、テラスモール湘南は開設前

2. 類似駅周辺地区における比較

(1) 商業集積状況

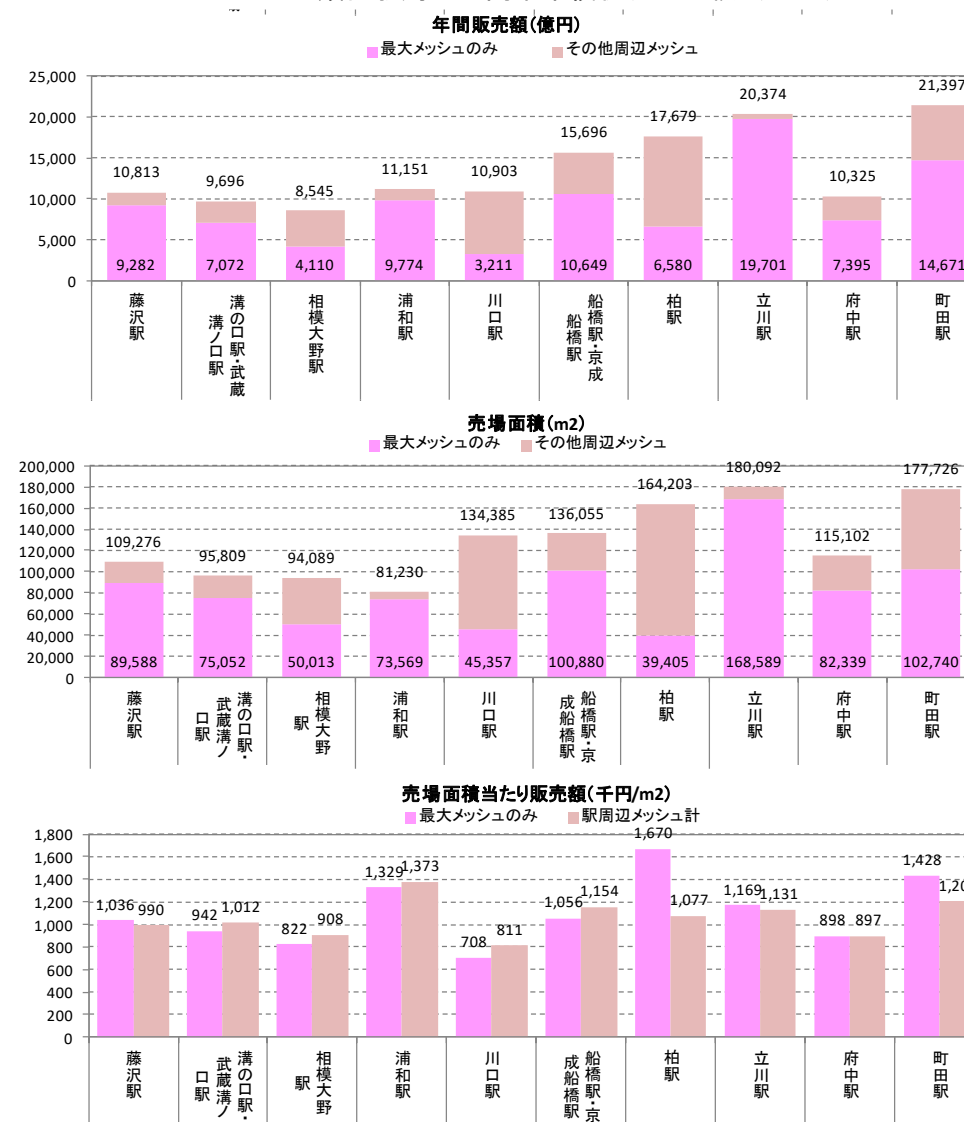
- 類似駅 10 駅のうち、乗降客数が藤沢駅は 5 番目に位置しており、商業集積状況においても、この順位に概ね準じるような状況であり、目立った特徴は無い。
- 売り場効率においては、集積が集中している浦和駅と、周辺メッシュの割合が高い柏駅が突出している。

2-1 類似駅の乗降客数 (H24)



資料：国土数値情報による。データは H24 値。

2-2 類似駅周辺の商業集積状況の比較 (H19)

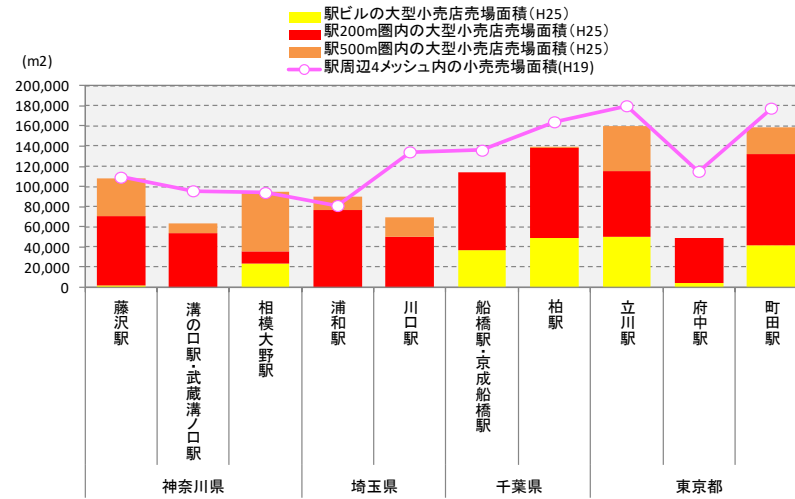


資料：H19 商業統計 3 次 (1km) メッシュデータによる。駅周辺の 1km メッシュ 4 メッシュ分の値。

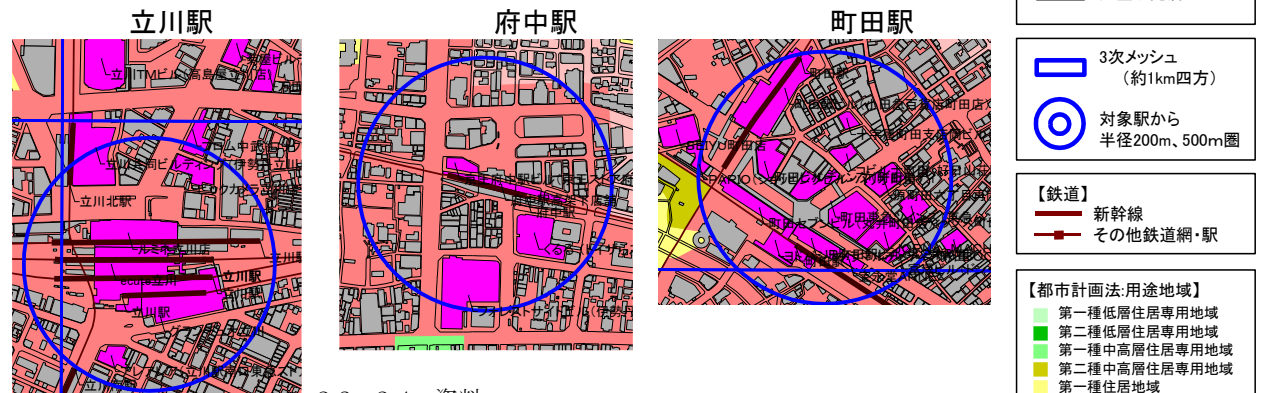
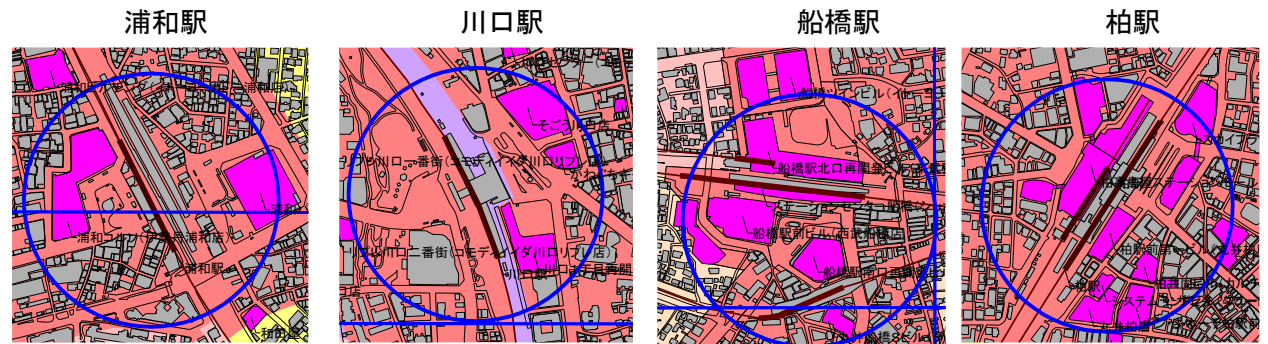
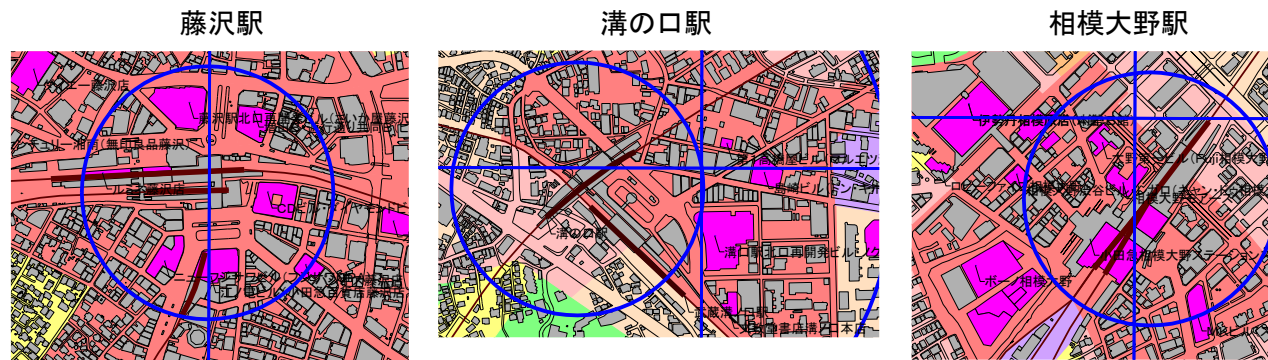
(2)大型小売店状況

- ・大型小売店面積も全体的に乗降客数に準じており、藤沢駅は5番目である。
- ・分布状況を見ると、藤沢駅は全方向から歩行者が集まりやすい街区構成となっているが、他駅に比較し大街区がひとつも無いところが特徴と推察される。

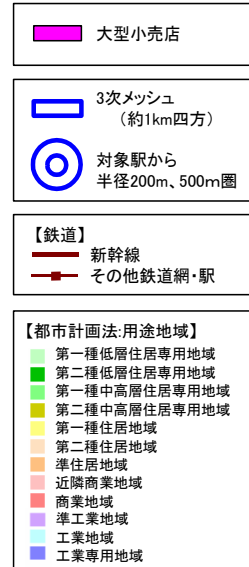
2-3 類似駅周辺の大型小売店の比較



2-4 類似駅周辺の大型小売店の分布状況の比較 (駅 200m 圏域内) 2013年6月時点

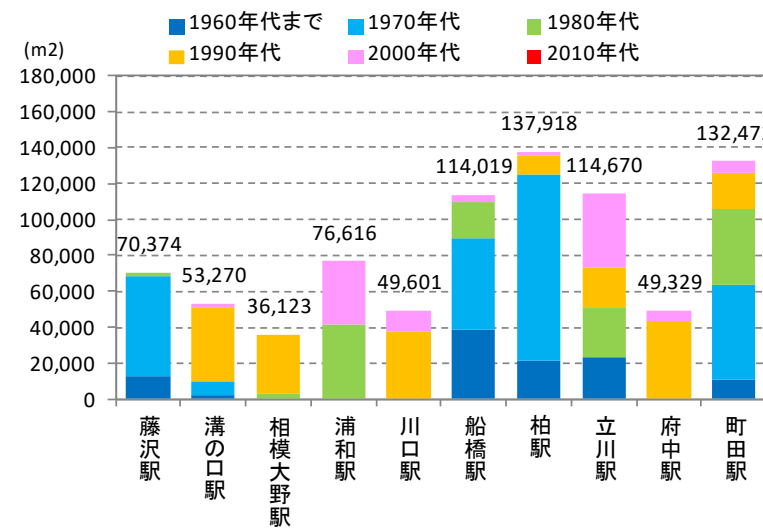


2-3 2-4 資料：
 大型小売店：大型小売店総覧 2014 (東洋経済) 駅から 500m 圏域内を抽出。データは 2013 年 6 月時点。
 小売売場面積：H19 商業統計 3 次 (1km) メッシュデータによる。駅周辺の 1km メッシュ 4 メッシュ分の値。

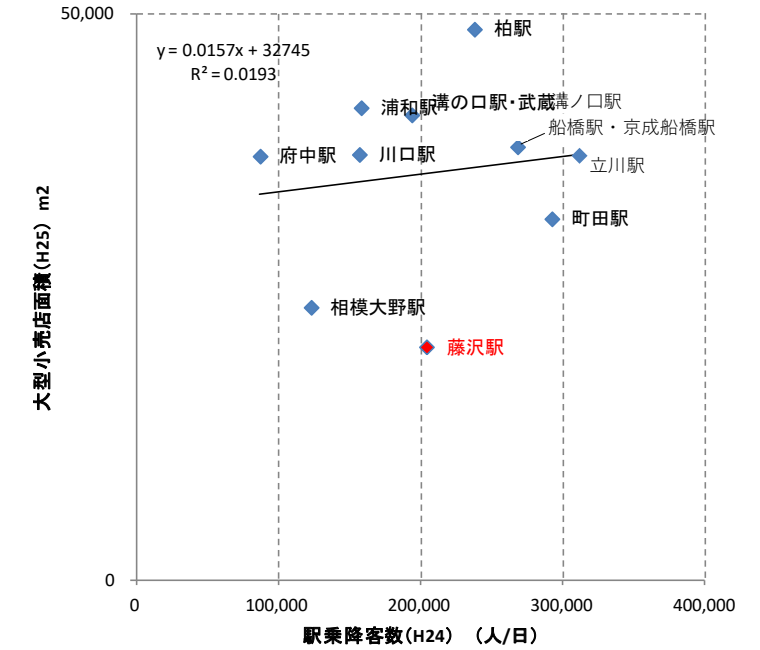


- ・大型小売店の開設年代では、藤沢駅周辺はほぼ 1970 年代までに開設した割合が突出して高く、1980 年代以降に新たな開設がほぼ無い状況となっている。
- ・最大の大規模小売店の売場面積では類似駅から突出して小さく、藤沢駅の特徴となっている。

2-5 類似駅周辺の大型小売店の開設年代 (駅 200m 圏内)



2-6 駅乗降客数と最大の大型小売店舗の売場面積の相関 乗換駅の場合、最大駅の駅乗降客数



2-5 2-6 資料：
 大型小売店：大型小売店総覧 2014 (東洋経済) 駅から 200m 圏域内を抽出。データは 2013 年 6 月時点。
 乗降客数：国土数値情報。データは H124 値。

○商業・サービスの機能状況 >特に大型店が古く小さい等、核となる施設が弱い

- ・大型小売店は古い時代のものが多く、最大店舗規模が小さく、類似駅にまちの顔となる大規模な大型小売店があることと比較するとやや大型店が弱い。
- ・今回比較した類似駅においては、駅直近の再開発において大規模な商業施設、公共施設、住宅が一体的に整備されることによる活性化や、駅ビルの存在があげられる。

○商業・サービスのボリュームの状況>このままでは縮小均衡、攻めの視点も必要

- ・ほぼ類似駅の平均的な状況にあり、現状の床面積程度がほぼ適正量と捉えることもできる。今後、人口減少やネット通販等の拡大により、リアル店舗での買い物需要が減少する傾向にあることを考慮すると、商業床についても縮小均衡になる可能性も推察される。
- ・広域的にみれば、周辺で辻堂のテラスモール湘南、ららぽーと海老名 (開設済) やららぽーと平塚 (予定) などの大規模商業施設の新設・計画が相次いでおり、今後も縮小均衡をとり続けることが結果として街の衰退につながる可能性もあり、攻めの視点の検討も求められる。

○めざすべき方向>広域からの吸引力をもち、エリアの顔となる大型商業機能等の強化

- ・自地域外からの吸引は 1 / 3 であり、藤沢駅は類似駅に比較して広域的な吸引力がやや劣る。このような中で、市外からの来街者の目的は駅直近が多いことから、駅直近に魅力的な施設があると来訪者が増える可能性はある。
- ・湘南地域の拠点駅として駅直近大型商業の維持
- ・建物の機能更新時期を捉えたエリアの顔となる大型商業機能等の強化