

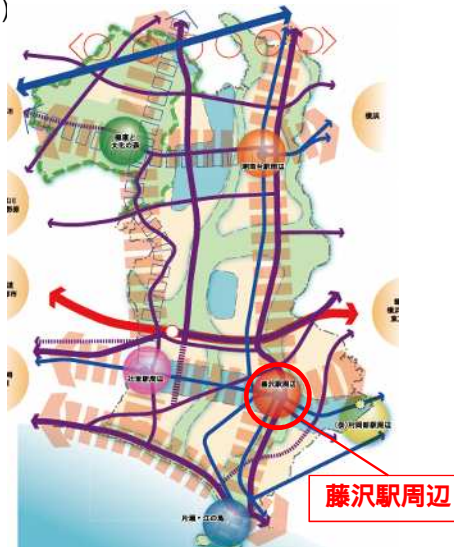
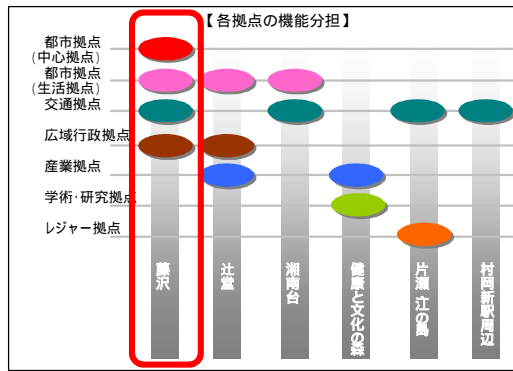
(1) 位置付け・役割

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、湘南の暮らし・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。

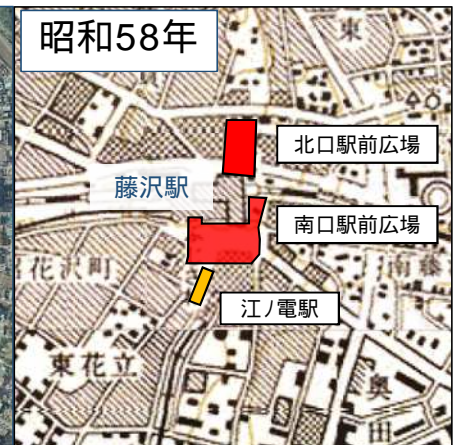


(2) 藤沢駅南口駅前広場及び駅南側のまちづくり

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



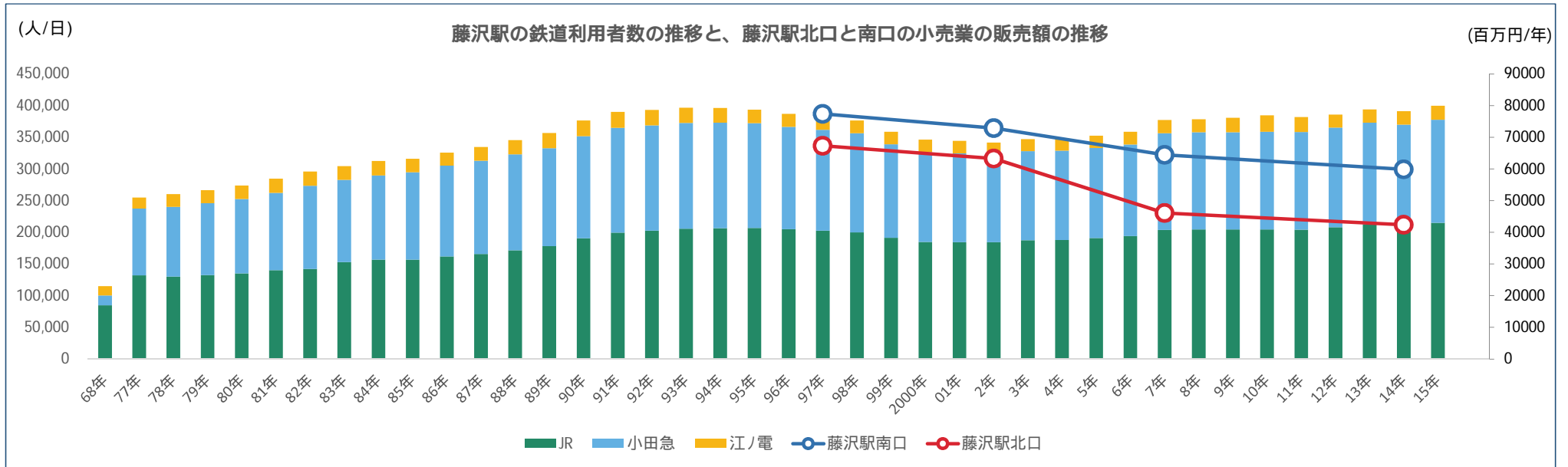
昭和34年より土地区画整理事業開始
従前は江ノ電の駅が現在の南口駅前広場内にあった



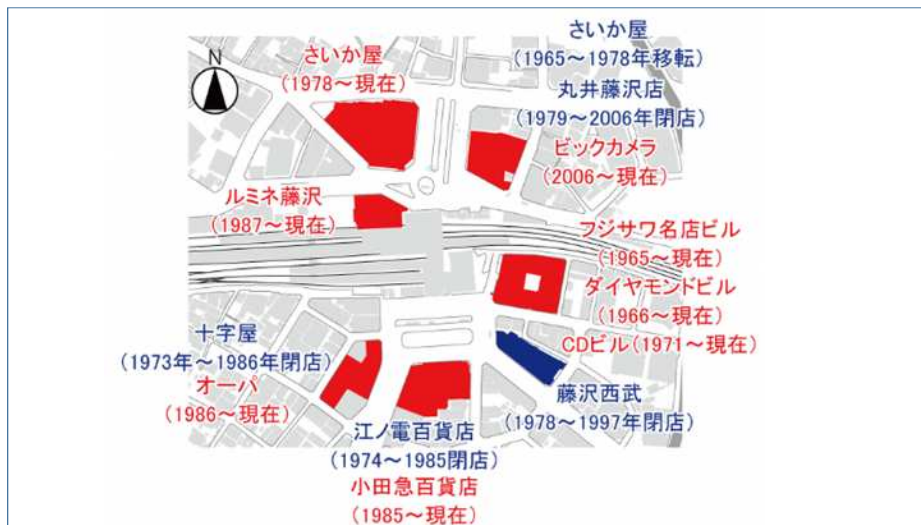
昭和57年に土地区画整理事業完了
駅北口南口の区画整理と併せて江ノ電駅を現在の位置に移設し、南北駅前広場の整備を実現した。
区画整理事業完了後から現在まで駅周辺の様子はほとんど変化していない。

(3) 藤沢駅の鉄道利用者数の推移と駅周辺の商業活力について

鉄道利用者が増加・維持傾向なのに対し、商業は停滞の傾向にある
 駅南側は、歩行者流動の増加・維持傾向となっており、駅北側と比較し活力を維持

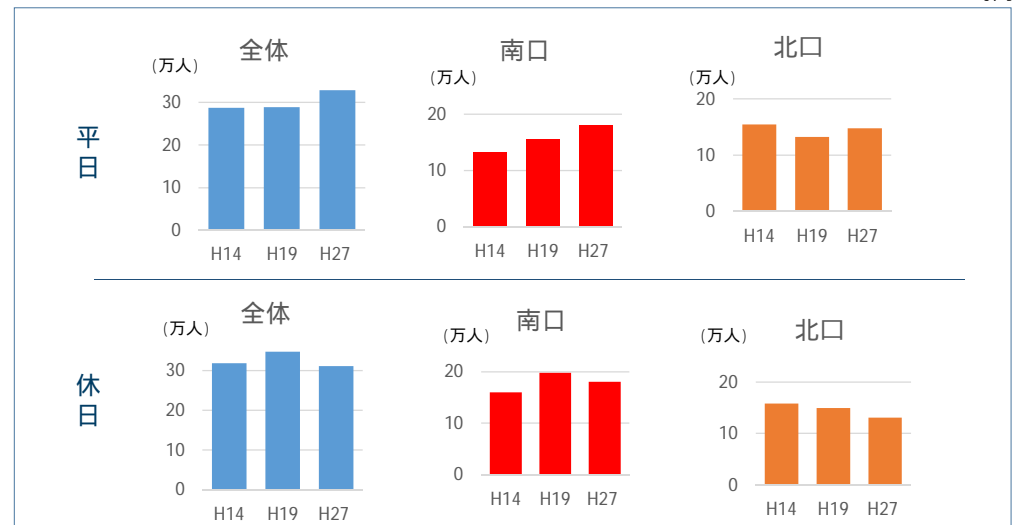


藤沢駅前における大規模小売店の出退店図



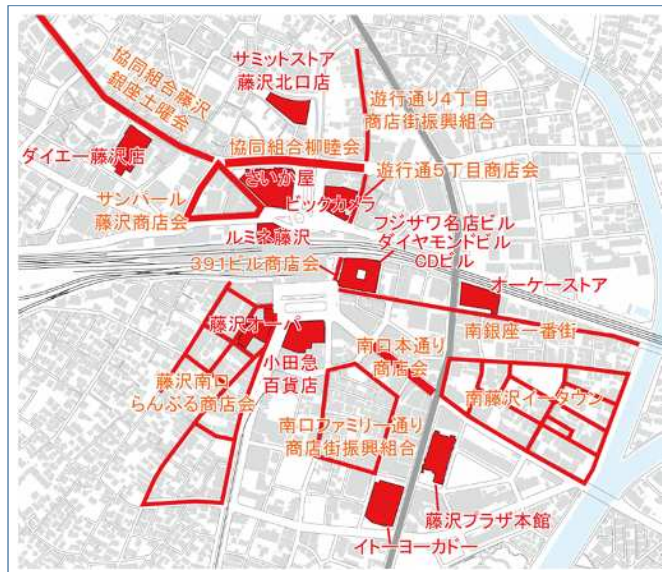
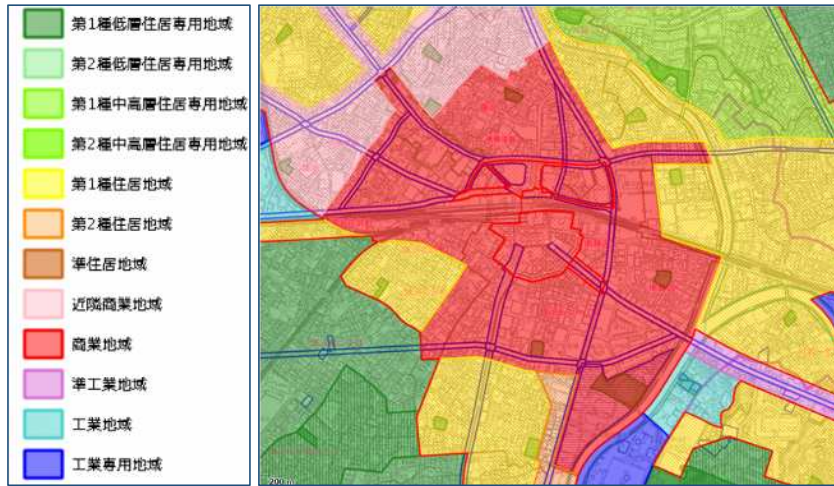
藤沢駅周辺の歩行者通行量グラフ (H14、H19、H27)
 藤沢駅周辺商店街等活性化調査報告書

/12時間



(4) 藤沢駅周辺の都市計画及びまちづくり

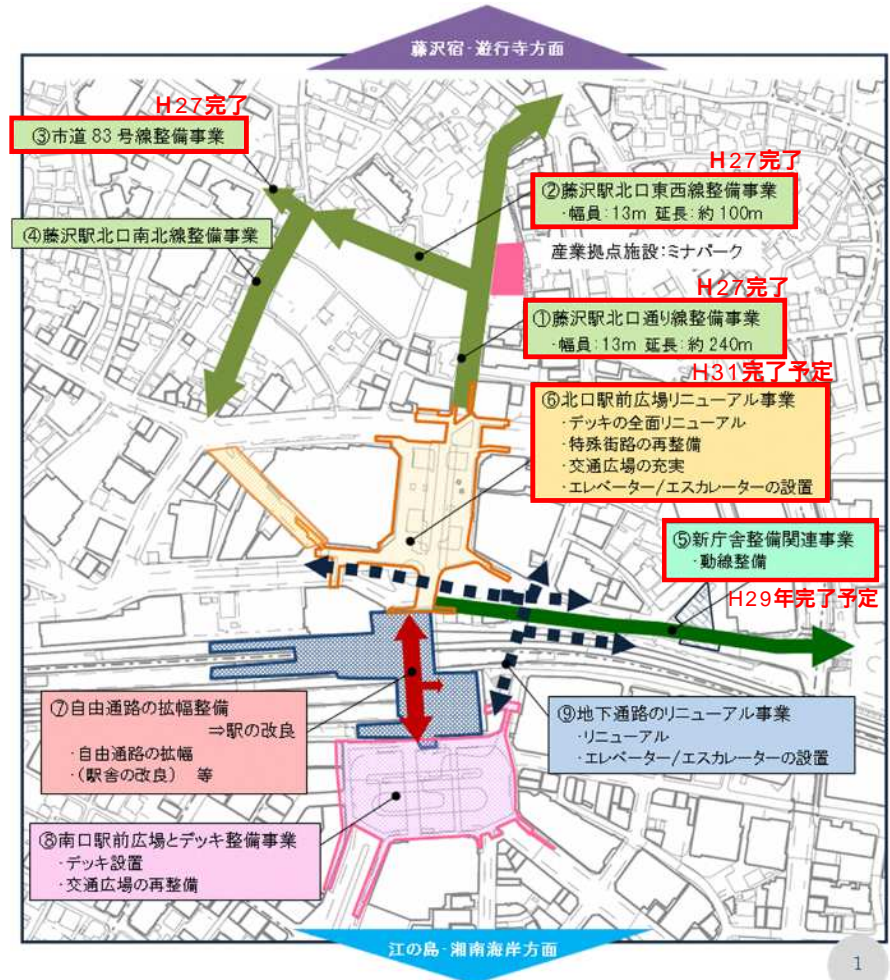
本市都心として、駅周辺は商業サービス・業務等の都市機能の集積を目指した商業地域に指定し、まちづくりを誘導



文字	塗り・線
◆ オレンジ: 商店街	—
◆ 赤: 商業施設	—

(5) 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 エコパ・サガ・サイン等に配慮し利便性向上を目指す



(1) 南口駅前広場1Fの現況

歩行者、バス、タクシー、一般車が錯綜している。
歩行者空間にゆとりがない。
駅前広場から街へのつながりを感じにくい。

送迎用の一時駐車スペースがある。
広場内にゆとりとうるおいをもたらす緑地、樹木がある。
待ち合わせなどの人が溜まる空間がない。



歩道空間
歩道に落ちるデッキの柱
歩道上空に架かるデッキ



送迎用の駐車スペース



バスと一般車の動線の錯綜



ゆとりとうるおいをもたらす緑地、樹木



車と人の動線の錯綜



バス待ち行列



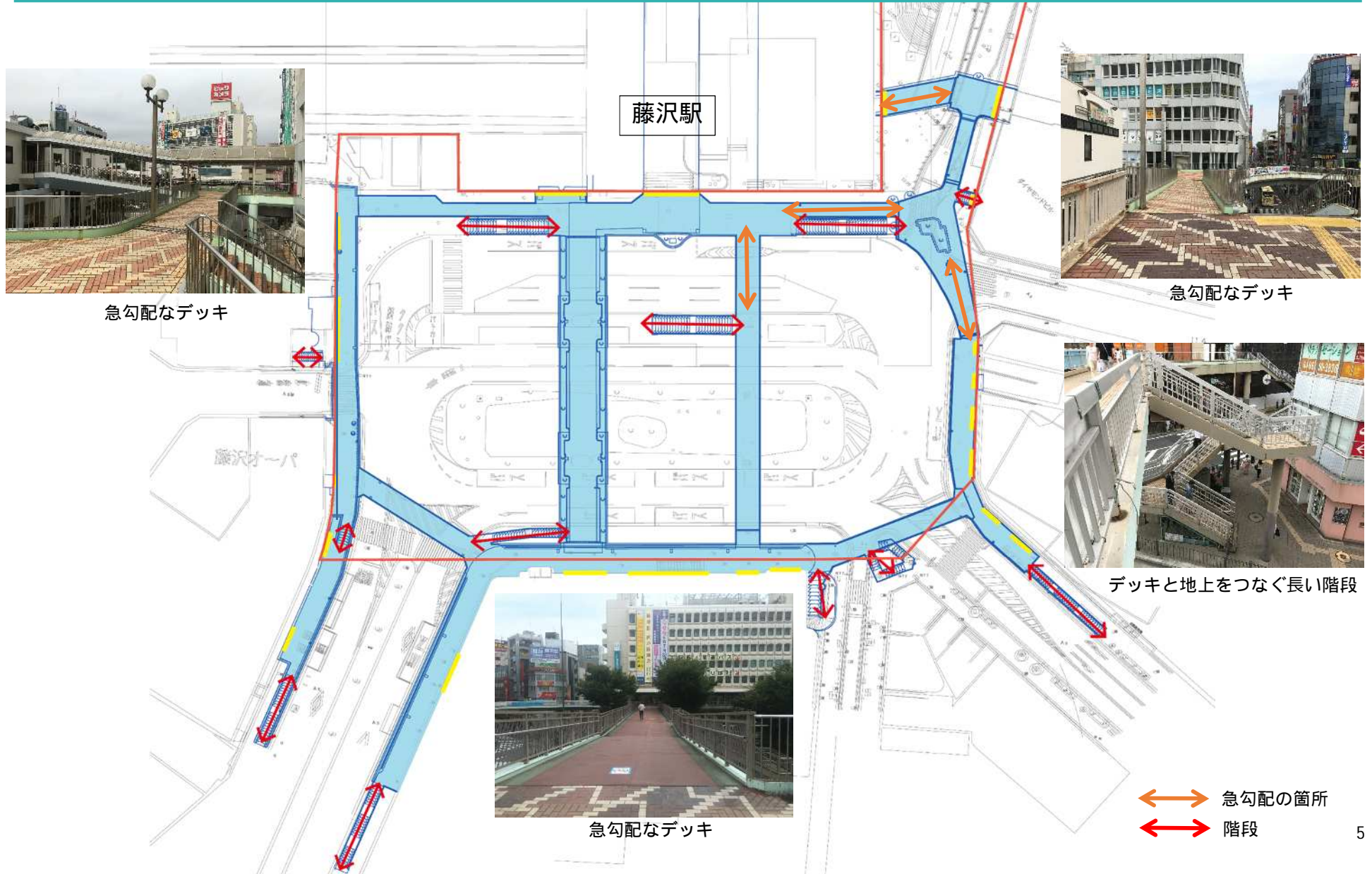
タクシーと一般車の動線の錯綜 4

階段 : 階段

(2) 南口駅前広場デッキの現況

デッキに勾配がついている。
昇降施設がない。

隣接するビル、店舗に直接アクセスできる。



藤沢駅

急勾配なデッキ

急勾配なデッキ

デッキと地上をつなぐ長い階段

急勾配なデッキ

- 急勾配の箇所
- 階段

(3) 歩行者流動の流れ

南口広場では、デッキよりも地上の方が歩行者が多い。

一日(12時間)の歩行者流動数合計

デッキ階



地上部分

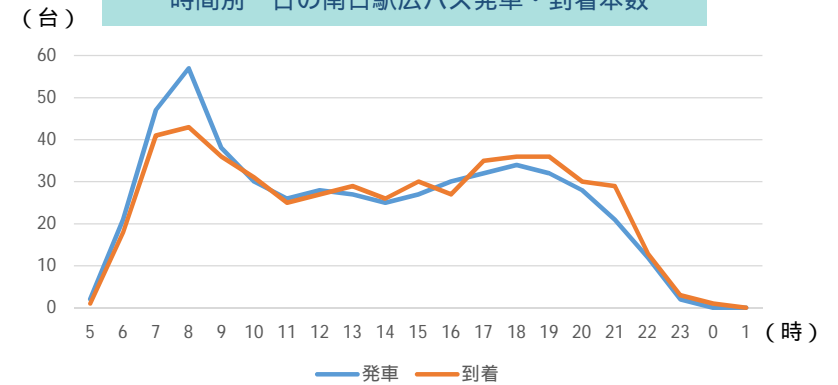


平成24年11月1日(木)調査 (単位は12時間の合計)

(4) 路線バス

ピーク時に100本/hのバスの発着があるターミナル。時間帯によっては歩道には長いバス待ち行列ができる。

時間別一日の南口駅広バス発車・到着本数



平日一日の南口駅前広場におけるバス発車・到着本数

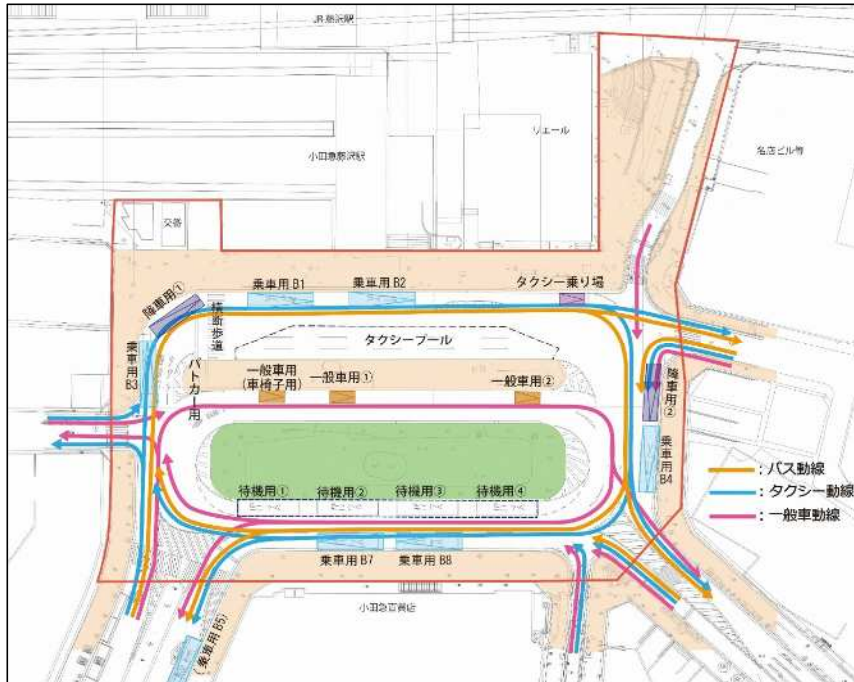


平成29年9月現在 (時刻表より集計)

(5) 一般車

一般車も含め広場内で交通手段交通が錯綜している。
ピーク時の一般車の流出と流入が多い。

駅前広場内のバス・タクシー・一般車の動線



南口駅前広場への全車種流入数



平成24年11月8日(木)調査
午前7時台の全車種流入台数