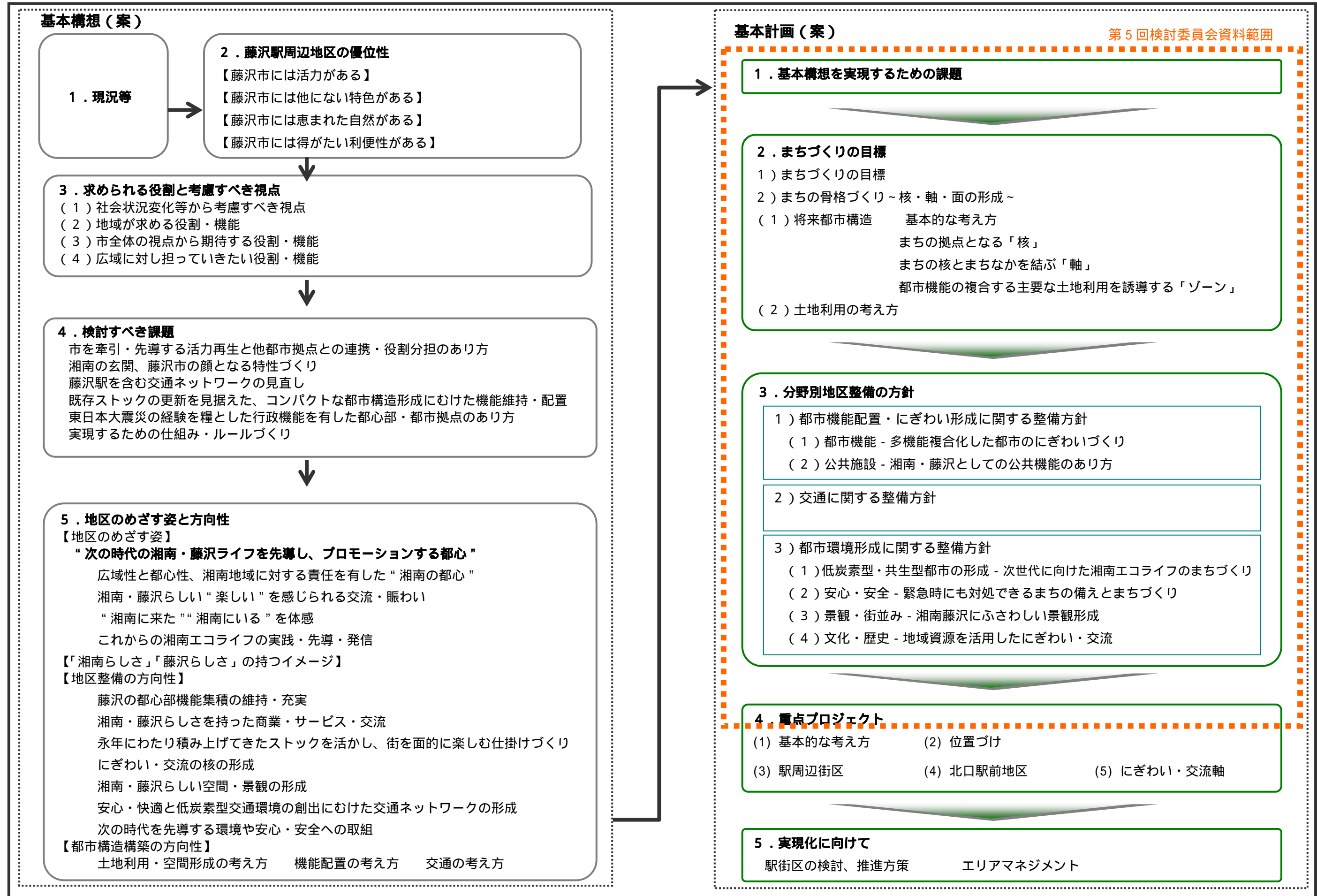

第5回 藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会

資料2 基本計画検討資料

藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画の構成	1
藤沢駅を中心とした駅周辺の検討範囲の定義	2
1. 基本構想を実現するための課題	3
2. まちづくりの目標	3
3. 分野別地区整備の方針	6
4. 重点プロジェクトについて	21
5. H23年度整備検討スケジュール	22

2012年(平成24年)1月19日

藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画の構成



藤沢駅を中心とした駅周辺の検討範囲の定義

1. 藤沢駅周辺地区

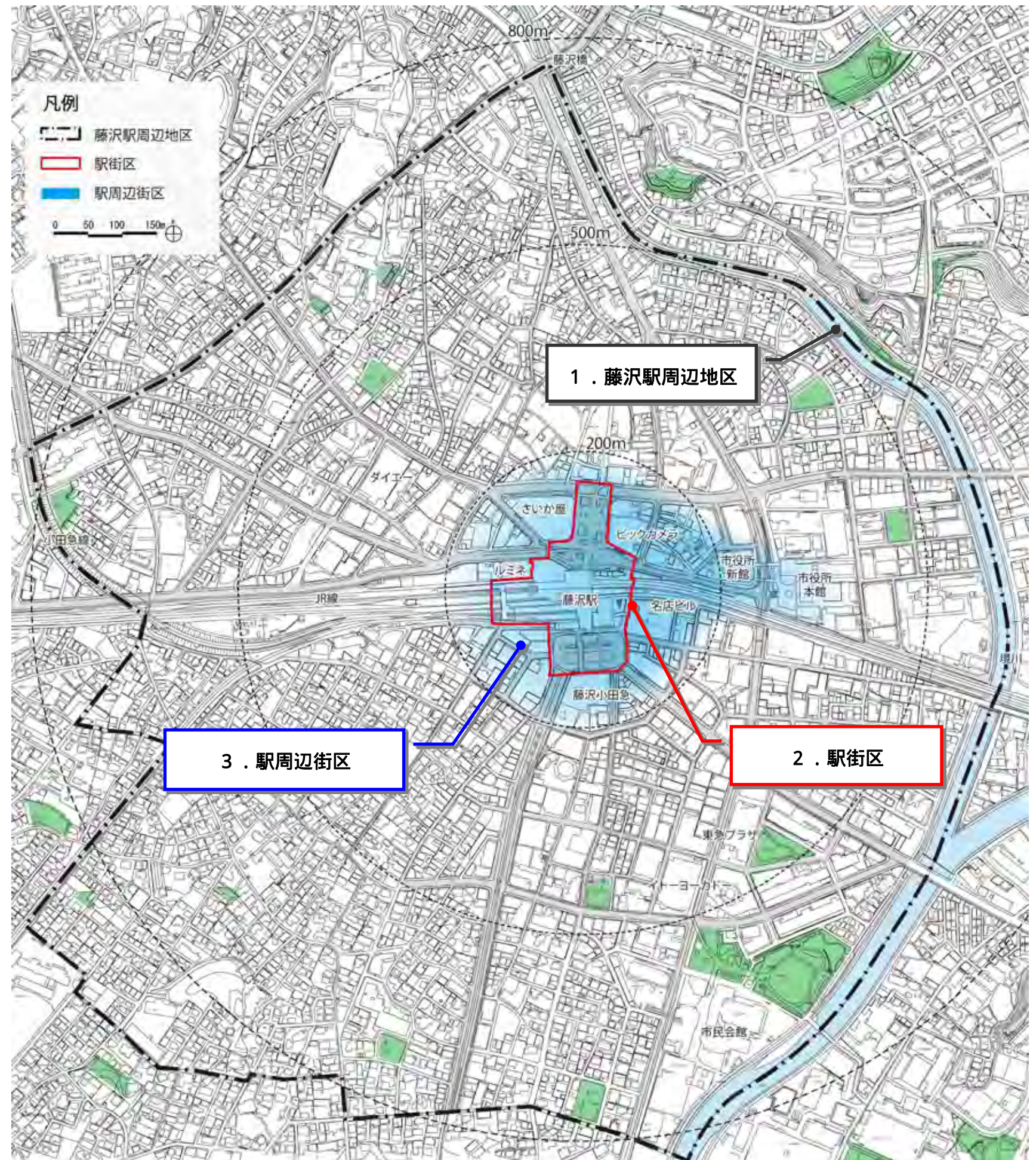
- ・ 藤沢駅周辺地区再整備構想基本構想の対象エリア
- ・ 藤沢駅を中心に、藤沢橋(北)、市民会館(南)、境川(東)、小田急江ノ島線(西)までの約145ha

2. 駅街区

- ・ 藤沢駅施設、南北駅前広場を含む街区

3. 駅周辺街区

- ・ 駅街区範囲に、鉄道事業者用地、周辺の主要な商業施設などを加えた、中心から概ね半径200m内の街区



1. 基本構想を実現するための課題

地区及び市を牽引する都市拠点の核づくり

- ・本市都心部の核として形成されている藤沢駅周辺街区のポテンシャルが低下しており、機能更新・充実が、地区全体の再生には必要である。
- ・駅施設やバスターミナルにおける利用者と歩行者との動線錯綜等の問題や、駅周辺施設の老朽化や陳腐化、駅南北の脆弱な回遊性など、駅周辺街区内の多種多様な問題が山積する一方、街及び市の顔、湘南の玄関口としての役割、ユニバーサルデザインへの対応等、地区への様々な要望がある。また社会状況変化のもと、広域サービス機能集積を維持することへも取組が必要である。

人の流れを生み出す魅力づくり

- ・「街・にぎわい空間の広がり」は藤沢駅周辺地区の特徴・魅力のひとつであるが、通り・商店街を利用し楽しむ人の流れは弱まりつつある。商店街等での魅力づくりと共に、多くの人が集まる藤沢駅から、人の流れを創り出す仕掛けが必要である。

これからの時代のニーズに応える交通利用

- ・鉄道3線、バス、タクシー、歩行、自転車等、交通ターミナルとして多様な交通モードでアクセスできるように集積しているが、一方で、その使い方等の問題が多々存在している。
- ・交通利用の利便性・快適性の向上は、市民にとっても、地球環境においても重要なテーマであり、社会状況変化を見据えた交通システムのあり方及び使い方への転換が必要である。

湘南・藤沢らしさの体現

- 「湘南・藤沢らしさ」を地区のめざす姿に掲げる一方で、明確な形・言葉で示せる概念ではなく、激化する都市間競争において、「湘南藤沢ライフ」として街の姿、景観や環境、文化等の取組を見せていくことが求められる。

2. まちづくりの目標

1) まちづくりの目標(仮)

基本構想の【地区のめざす姿】の実現にむけ、まちづくりの目標として以下の3つを位置づけます。

【地区のめざす姿】(基本構想より)

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・藤沢ライフを先導し、プロモーションする都心 ”
をめざします。

市及び湘南圏の都市拠点として、計画的な更新・充実による、人・街のエネルギーを集約・発信するコアづくり

都心部の『湘南・藤沢ライフ』を楽しめるとともに、訪れた人にも見える・楽しめる、計画的な暮らしの場と交流・にぎわいの場の重複・分離づくり

多様な交通モードからの選択や環境・景観の取組など、暮らし方・楽しみ方を通じた湘南藤沢らしさ・文化づくり

2) まちの骨格づくり

(1) 将来都市構造

基本的な考え方

- ・基本構想で位置づけした「にぎわい・交流拠点」「回遊エリア」「各ゾーン」の考え方を踏襲。
- ・地区の将来像を形成するためのまちづくりの骨格を「核」「軸」「ゾーン」として位置づける。
- ・歩行者ネットワークの充実や、地区の活性化による波及効果をイメージとして示す。

まちの拠点となる「核」

- ・商業・業務などの都市機能が集積する拠点
- ・交通利便性の高い結節点機能が充実
- ・地区の玄関口、まちの顔づくりの役割を担う

【駅中心核】

- ・利便性の高い交通結節点機能による地区の再編や、商業機能の再生による地区活性化の中心的な役割を果たす拠点

核とまちなかを結ぶ「軸」

- ・まちの分断を解消する地区の核を強化・充実する軸
- ・まちの拠点である地区の核と居住地等の市街地を結ぶネットワーク軸
- ・まちなかの回遊性を促し、地区内連携の増進により形成される軸

【南北連携軸】

- ・まちへの玄関口としての位置づけ、駅前広場の充実を図る、藤沢駅南北を連携する軸

【地区外連携軸】





- ・まちの顔である藤沢駅と地区外部の各拠点を結ぶ、回遊動線との連携も果たす、にぎわいと歩行者のネットワーク軸

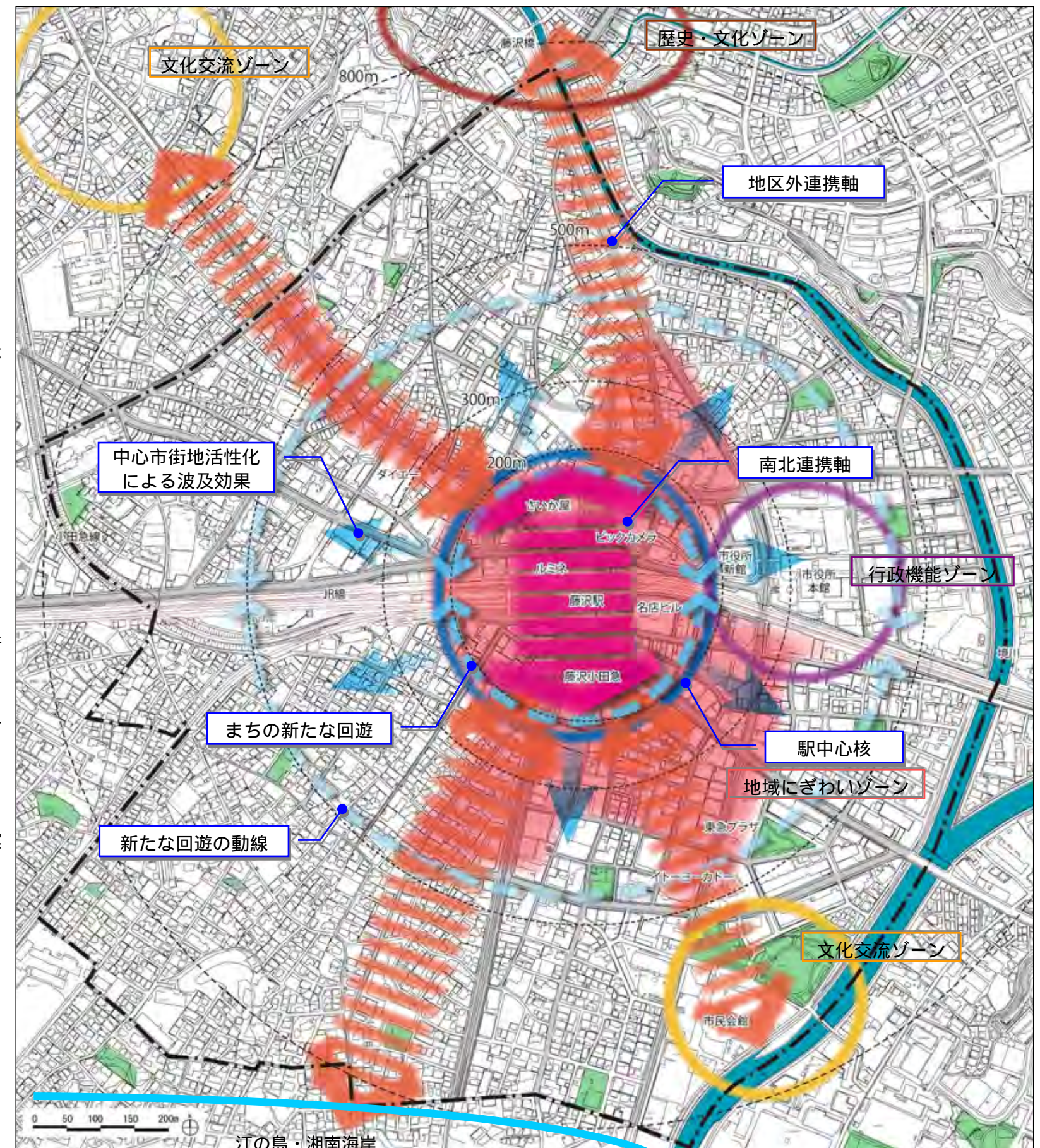
【まちの新たな回遊軸】

- ・南北連携軸、地区外連携軸の充実により形成され、地区の連携を強め、まちのにぎわいを強化する軸

都市機能の複合する主要な土地利用を誘導する「ゾーン」

- ・機能が複合化（商業・業務・文化・行政・教育）した地区の特性を活かしたまちづくりを実現する。
- ・土地利用の方向性を踏まえながら、地区の特色ある魅力を形成

	地域にぎわいゾーン ・地区の基幹的商業施設や商業・サービス等の小規模店舗等の集積により、藤沢らしいにぎわいと交流を創出するゾーン
	行政機能ゾーン ・藤沢市の行政機能の役割を果たすとともに、緊急時の防災拠点ともなる新たな公共の創造を果たす機能が集積するゾーン
	文化交流ゾーン ・藤沢市及び地区の文化的活動を支える諸機能が集合する。 ・河川や緑によって環境面でも地区を代表するゾーン（市民会館）
	歴史・文化ゾーン ・旧東海道、藤沢宿、市有数の遊行寺の存在により、地域資源が集積するまちの魅力・文化づくりを果たすゾーン








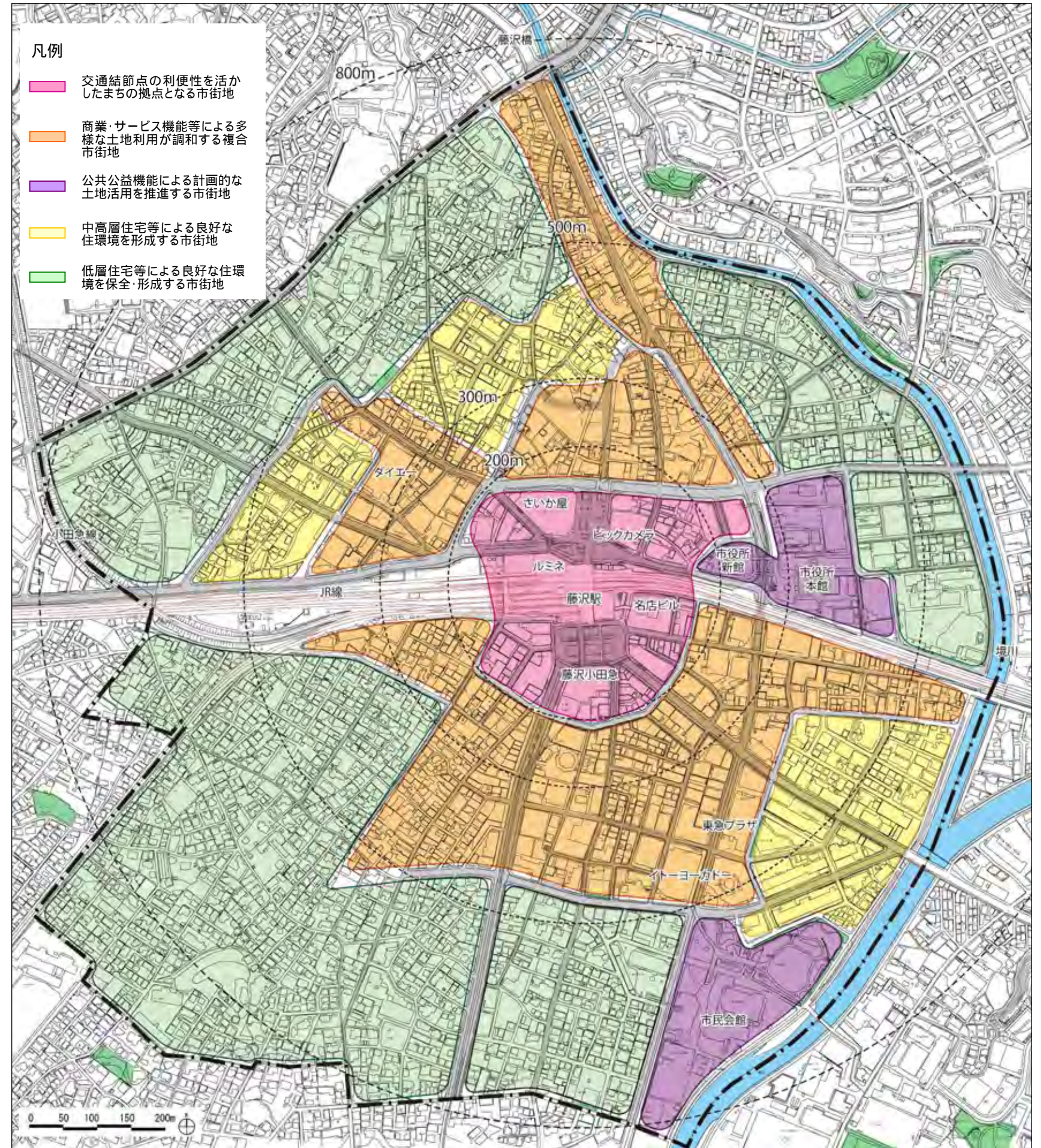
(2) 土地利用の考え方

基本的な考え方

基本構想の土地利用を踏襲し、大きな方向性を5つに大別してまちづくりを誘導

土地利用の基本方針

凡例	土地利用の基本方針
	<p>交通結節点の利便性を活かしたまちの拠点となる市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 藤沢市全体の都市拠点、湘南の中核都市としてふさわしい商業・業務・文化・情報発信機能等の高度集積を目指す。 交通結節点として交通利便性の向上、駅・まち流動の促進を図り、地区の骨格を形成する南北連携施設の推進を図る。 土地の高度利用とあわせた環境に配慮した市民・来街者にとって開かれた空間の確保を目指す。
	<p>商業・サービス機能等による多様な土地利用が調和する複合市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業・サービス機能等を中心にまちの賑わいや交流空間を創出し、市街地のにぎわいを充実させる、多様な土地利用が調和した市街地形成を図る。 日常生活の利便機能と環境に配慮した市民・来街者にとって開かれた空間の充実を図る。
	<p>公共公益機能による計画的な土地活用を推進する市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> コンパクトな地区構造形成にむけ公共公益機能の現位置での機能更新や、新たな交流創出・活性化にむけた機能転換等による計画的な土地利用を推進する。 公共公益施設の機能更新を図るとともに、地区や市全体の住民及び来街者が利用しやすい施設整備の推進を図る。
	<p>中高層住宅等による良好な住環境を形成する市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 中高層住宅が集積し、駅に近い立地環境を活かした都心居住を実現する住環境の充実を目指す。 土地の高度利用により、環境に配慮した市民・来街者にとって開かれた空間の確保を目指す。
	<p>低層住宅等による良好な住環境を保全・形成する市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心部周辺の生活利便性を活かした戸建て住宅が集積する市街地形成を図る。 交通利便性などによる生活面・安全面を確保した快適な住環境の充実を目指す。



3. 分野別地区整備の方針

1) 都市機能配置・にぎわい形成に関する整備方針

(1) 都市機能 多機能複合化した都市のにぎわいづくり

地区整備の方向性(基本構想(案))

【藤沢の都心部機能集積の維持・充実】

・行政や業務、買い回り商業・サービスなどの都心機能を維持する。誰もが安心して利用できるよう、利便性の高い場所に集積を図るとともに、デパートやブランド力のある商業・サービス機能等の一層の充実を図る。

【湘南・藤沢らしさを持った商業・サービス・交流】

・くらしている人のみではなく湘南を楽しみたくて訪れる来街者に対し、湘南らしさ、藤沢らしさを持つ、暮らしに近い商店街や、サービスなどの維持・創出を進める。

【にぎわい・交流の核の形成】

・藤沢を訪れた人に感じてもらう 湘南・藤沢らしさを感じられるにぎわい を形成するとともに、憩い・やすらぎをもった、ゆとりある活動・交流の場 や 地域の活動を支える場など、都心部での様々な活動を支えるにぎわい・交流の形成をめざす。

社会状況・動向変化

・ [広域商業・サービス機能]

大規模集積のある都市拠点に人の流れが吸引される傾向となっている。
中規模集積である藤沢駅周辺において、にぎわい・交流を維持するための集積規模・方向性・魅力等を見据えたまちづくりが必要。

・ [都心居住]

超高齢化、コンパクトシティなどの社会状況変化による都心居住の人気により、駅前でのマンション立地のポテンシャルが高まっている一方、中心市街地活性化などの取組みが全国的に進められている。

藤沢駅周辺は商業・サービスが集積し、街内外からの交流・集客によりにぎわい・活力を形成しており、マンション等への土地利用転換による、街外からの集客・にぎわいの低下や、街に広がる商店街等への回遊分断等を回避する計画的な都市機能誘導が必要である。

・ [商店街・通り]

大規模商業施設等との競争を経て、陳腐化やにぎわいの連続性低下等により、全国的に商店街の衰退が問題となっている。

藤沢駅周辺に形成されている複数の商店街は、無電柱化や歩道のカラーブロック化などの整備が行われている通りがある一方、玄関口である藤沢駅前から見えないなど存在自体が認知されにくい通りも多い。老朽化、事業主の高齢化などにより活気が失われている通りもある。

課題

- ・ 広域商業・サービス等が集積している藤沢駅周辺街区の成熟化・老朽化による魅力低下・陳腐化とともに、商業床の中途半端な規模を踏まえた機能更新・充実
- ・ 駅に近接した場所で土地利用が低密・停滞している地区では、土地利用状況を踏まえた都市計画・都市機能誘導のあり方の検討
- ・ 鉄道利用者、市民、周辺住民等の維持・増加傾向に反して、商業販売額や回遊人口の回復への取組
- ・ 連続性や魅力が低下している商店街のにぎわい回復にむけた取組
- ・ にぎわいの連続性や戸建住宅との混在、駅前の都市機能更新等を踏まえた、マンション立地に対する考え方の検討

基本的な考え方

多機能複合化した都心部の中心として、市内外から人が訪れる広域商業・サービス等を主体としたにぎわい・活力づくりを推進する。

分散配置してにぎわい交流拠点を創出するとともに、藤沢駅周辺街区と結ぶにぎわい回遊軸において、まちの魅力やにぎわいの連続性の維持・創出となる機能誘導を進める。

利便性と快適性の高い藤沢らしい都心居住の計画配置と、暮らしを支える商店街を中心に生活街の形成を推進する。

整備方針

- a 都市機能が集積する駅周辺街区の形成・交通結節点として吸引力のある都市機能の集積
 - ・ 広域商業・サービス・市庁舎等、藤沢の中心にふさわしい、市内外を圏域とする高次の都市機能の維持・充実を推進する。
 - ・ 駅街区の機能更新と連携した魅力ある駅前づくりにむけ、藤沢・湘南の玄関口としての景観・空間形成や情報発信機能等の整備・充実、人が賑わい、憩い、交流できる機能・空間の創出を図る。
 - ・ 大規模商業施設の機能更新では、周辺施設や商店街等との連携や、必要に応じた街区再編の検討を促進し、街の活性化を図る。
 - ・ 人々の暮らしを支える生活支援機能の計画的誘導を検討する。
- b 複合市街地や生活街の形成・街で過ごしたくなるにぎわい回遊軸の充実と都心居住環境の形成
 - ・ 複合市街地の通りや商店街では、魅力・回遊づくりにむけ、商業サービス機能の連続した配置や地域特性を高める業種等の誘導とともに、パティオやポケットパーク等の溜まりづくりなどを図る。
 - ・ 最寄り品等の商業・サービス機能の更新・充実や、高齢福祉・子育て支援・公共公益機能等を含めた生活支援サービス機能の計画的配置等による生活街の創出を図る。
 - ・ 通りや商店街沿いでは、連続したにぎわい形成にむけ居住機能を中高層階のみへと計画的に誘導し、利便性の高い都心居住環境の整備・共存を図る。
- c 低層住宅地の維持・充実・都心部の利便性を享受する湘南藤沢暮らしの形成
 - ・ 地区外周部の低層住宅地では、一軒家のレストラン・店舗などと共存しながら、湘南らしい緑とゆとりのある住環境の維持・形成を図る。
 - ・ 幹線道路沿道では、質・節度を持った商業業務・サービスや集合住宅などを誘導し、居住環境の維持・充実を図る。
 - ・ 中高層建物においては、後背の低層建物とのバランスに配慮した機能の充実を図る。
 - ・ 良好な居住環境の維持・充実にむけた都市計画制度の活用等を検討する。
- d 地区全体の回遊・交流づくり
 - ・ にぎわいの連続性にむけた都市機能誘導と日常的なにぎわいの一端を担う居住機能の計画的配置等を促進するためのガイドラインを検討し、活用をめざす。
 - ・ 地区南側では市民会館・奥田公園・秩父宮記念体育館等の公共施設による文化・交流拠点を更新・充実し、地区北側では遊行寺・藤沢宿等の歴史・文化施設を活用した回遊・交流づくりへの支援と、旧労働会館・旧県立藤沢高校跡地における新たな交流機能の創出により、地区外縁部における交流・にぎわいの創出を図る。
 - ・ 藤沢駅を中心に文化交流拠点を結ぶ地区に広がる回遊形成にむけ、軸上の各通り・商店街の個性の再確認・強化によるにぎわい創出や、個性を活かしたまちづくり活動や地域商業の活性化を促進する。

(2) 公共施設-湘南・藤沢としての公共機能のあり方

地区整備の方向性(基本構想(案))

【公共公益機能 公共施設配置の考え方より】市役所機能については、他の官公庁と一団となり、多様な人が多彩な要件で訪れる藤沢駅周辺への配置が望ましい。

- ・市役所へのアプローチには、ユニバーサルデザインを取り入れる。
- ・市民等の活動を支える交流機能については、街を楽しむ機会の増大を確保するため、駅から一定の距離を保った配置とし、バランスにも配慮する。
- ・災害時等を視野に入れた一定規模の公共用地の確保が望まれる。

社会状況・動向変化

- ・都市の成熟化とともに、分権化や都市間競争の進行、市民の協働・参画、「新しい公共」の拡大などの社会状況変化に伴い、公共施設に対し、新たな役割・機能が求められている。
- 13地区への権限委譲も進み、ヘッドクォーター機能や市内外の応接機能等、市庁舎で担うべき機能・役割が明確になってきている。
- ・成熟社会に入りコンパクトな都市構造へ転換していく中で、その核となる都市拠点の役割・機能集積が高まることとなり、一時期分散傾向となった公共機能も、再度、集積させる傾向となってきている。
- 市全体がこれまでコンパクトな都市構造形成を推進してきており、また公共施設の再配置・更新時期を迎えている。
- ・都心部を中心とした公共施設については「市庁舎等再整備の事業手法等に関する民間アイデア募集」を行い方向性を検討している最中であるが、現在立地している市庁舎、市民会館等は今後も既存敷地での建て替えが決定している。また、提案次第では公共機能以外と機能複合する可能性もある。

課題

- ・藤沢駅周辺地区の核の1つであり、また市全体においても重要な役割を担っている「市庁舎」「市民会館」の建て替えを、街の活性化に活用・連携する取組が重要である。
- ・地区内及び近接するその他の公共施設(労働会館、県立藤沢高校跡地)の土地利用・機能更新に際し、都心部再生への寄与、街との連携を見据えた誘導が必要である。
- ・これからの都心部に求められる公共・公益サービス配置の検討が必要である。

基本的な考え方

コンパクトな都市構造や本市都心部にある公共・公益機能は基本的には維持し、特に街及び本市全体の活力創出に資する本市の核の1つである市庁舎と、文化・活動拠点である市民会館を現敷地での建替・更新するとともに、街の活性化を牽引するような連携した整備を推進する。

機能更新が検討される公共施設用地についても街での交流促進に繋がるような機能配置を推進する。

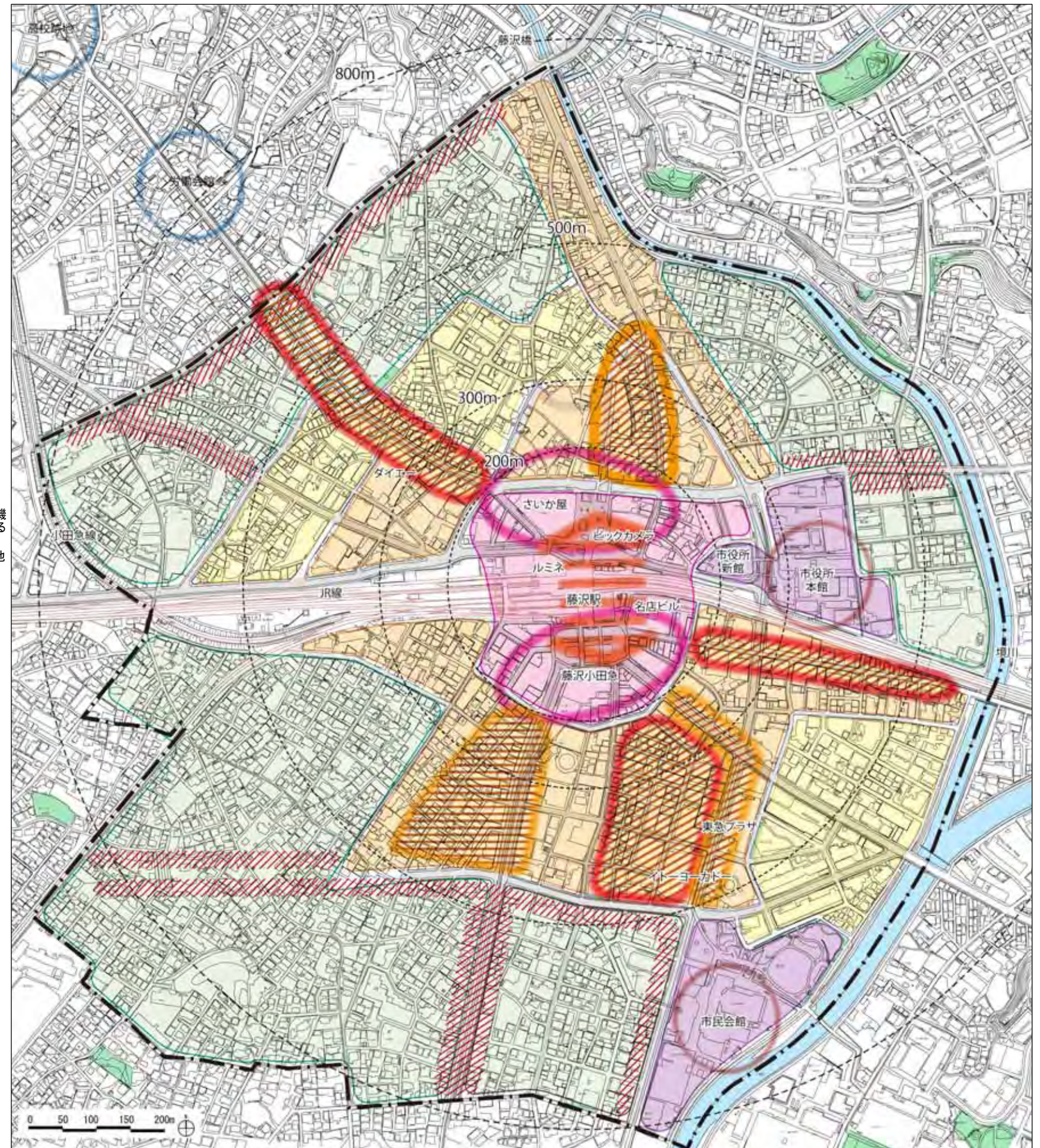
次代の湘南藤沢ライフの形成にむけて、駅周辺街区における市民・駅利用者の利便性を高めるサービスや、生活街形成に求められる高齢福祉や保育支援などの生活支援サービスなどの公共・公益サービスの配置を図る。

市庁舎及び市民会館整備にむけた考え方

- a 基本構想より
 - ・市役所機能については、他の官公庁と一団となり、多様な人が多彩な要件で訪れる場所であることから、鉄道3線が結節する交通ターミナル・藤沢駅周辺へ配置する。
 - ・より多くの人が自立的に、気軽にアクセスできるようユニバーサルデザインによるアプローチを持ったシティホールとする。
 - ・市民等の活動を支える交流機能については、街を楽しむ機会をより多く持ってもらうよう、藤沢駅から一定の距離を保ちつつ、地区全体のバランスを有することが出来る配置が望ましい。また、災害時等を視野に入れた一定規模の公共用地の確保が必要である。
- b 「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」形成の観点から
 - ・基本構想で示している“湘南・藤沢らしさ”を体感できる都心部形成を実現するために、公共施設立地による機能の充実とともに、建物や空間等により湘南・藤沢らしさを表現し、先導することが重要である。
 - ・行政機能や文化機能等の公共施設の存在は都心機能の多様性を維持し、その付加価値を高めるとともに、多数の市民や事業者、関係者等の市庁舎等への来訪、並びに関連する諸活動の誘発効果も含め一定量の都心部の経済活動を創出する等、都市経営や再活性化への大きな役割を果たすこととなる。
 - ・湘南エコライフを実践できる公共機能配置とともに、環境に対する先導的な取組みが必要である。
- c 市庁舎が担う役割の観点から
 - ・市役所は有事に市民が集う場所であり、また広域に対して応接機能の役割を持つ場所であることから、藤沢を選択して居住している市民等の感性に沿うような、誇りと愛着を持てるとともに、心の拠り所になる空間と風格を有することが望ましい。
 - ・超高齢社会、ユニバーサルデザイン等に対応し、市庁舎と駅との近接性を活かした快適なアプローチが重要である。
- d 新たな市庁舎像の観点から
 - ・地域のまちづくりや身近な公共・公益サービス機能等は市庁舎から13地区の市民センター等へと機能移転・分散する一方で、地域主権社会では中長期を見据えた市行政の方向性等を決定するヘッドクォーターの役割がより重要となり、行政と市民の「共治」の実現に向けて市庁舎は機能・空間両面において象徴性を持つことが必要である。
 - ・都市及び市民の成熟化や都市間競争が進む中で、新たな市庁舎像・市庁舎機能の検討については、藤沢市に関わる多様な主体を交え検討することが重要である。
- e 3・11を教訓にした安心・安全の観点から
 - ・大災害の発生時に市役所は広域からの人・情報・物が集まる場所であり、非日常空間の長期化の可能性等を見据え、市庁舎を他用途と複合化するには許容される・相応しい機能等を検討することが必至となる。
 - ・都心部として多様な役割機能が期待される中、災害発生時における多大な交流人口が一時的に避難できる空間や、被災後の救難・救援・情報発信のためのオープンスペースが必要である。
 - ・津波や集中豪雨等のリスク等を視野に入れた配置検討が必要である。

【都市機能配置・にぎわい形成に関する整備方針図】

- 凡例
-  地区の質・ポテンシャルの向上や活力創出に寄与する大規模商業施設等の機能更新
 -  駅南北の機能をつなぐ連携軸
 -  生活街を形成するエリア
 -  特性を活かした連続したにぎわいを形成するエリア
 -  建物更新による公共施設の機能充実
 -  公共用地の機能更新による交流・にぎわいの創出
 -  低層部における商業サービス等のにぎわい・交流を創出する機能を連続して集積
 -  後背の低層建物とのバランスに考慮した機能を集積
 -  交通結節点を中心に、広域商業・サービス等の高次な都市機能を充実するゾーン
 -  複合市街地として、商業サービス機能と居住機能等を計画的に誘導するゾーン
 -  公共公益機能による計画的な土地利用を推進する市街地ゾーン
 -  中高層住宅等による良好な住環境を形成する市街地ゾーン
 -  戸建て住宅などの居住機能を中心に、小規模な商業サービス機能等が点在するゾーン



2) 交通に関する整備方針

地区整備の方向性（基本構想(案)）

【安全・安心・快適な低炭素型交通環境の創出にむけた交通ネットワークの形成】

- ・多様な交通モードの円滑な連携の向上や、道路ネットワークのあり方の再検討により、充実を進める。
- ・駅から街へと人が流れる回遊動線の形成をめざす。

社会状況・動向変化

- ・超高齢社会において、より多くの自立的な移動・活動を支えるための交通環境が重要となり、公共交通の役割がより高まってきている。超高齢化、人口減少化、低炭素化の観点からもコンパクトな都市構造形成をめざす上でも、交通ネットワークの充実が必要となる。本市では充実した鉄軌道環境を中心に公共交通ネットワークをコンパクトな都市構造のもと形成しており、特に藤沢駅では鉄軌道 3 線及びバスのターミナルを形成しているが、基盤整備後 40 年近く経過し、動線輻湊、バリアフリーなどへの問題を抱えている。
- ・健康や環境配慮等の観点から自転車や歩行に対する注目が高まっているが、その安全・快適な交通環境形成については試行錯誤を重ねつつ進めている段階である。ペDESTリアンデッキや自転車歩行者道の整備、サインの充実等を進めたが、本地区では脆弱な道路環境のもと、狭い道路空間に歩行者と自転車、自動車などが輻湊した危険な箇所もある。
- ・全国的に「都市計画道路の見直し」が行われ、円滑な道路ネットワーク形成にむけ、未整備の都市計画道路の変更・廃止等について検討が行われた。本市でも南側で未整備の都市計画道路が多くあり、本地区への通過交通排除の役割を果たす道路が未整備となっているが、これらについては整備を追求していくことが位置づけられた。

課題

- ・駅街区に鉄道 3 線、バス等が集積しているが、駅周辺の施設整備から 40 年近く経過しており、鉄道間や他交通モードへの乗換の際のバリアフリーへの取組みや、歩行動線の輻湊解消等による、公共交通利用環境の向上が求められている。
- ・地区内外の幹線道路の未整備や幅員が不十分な道路等の問題を抱えた脆弱な道路環境のもと、自動車や自転車、歩行などの様々な交通モードが錯綜し、危険な状況となっている箇所があるが、既成市街地において大幅な改良が困難であり、交通環境の改善が必要である。
- ・駅から街へと回遊するながれを創出・充実するにあたり、駅から通りや商店街等の街の顔が見えないことが大きな問題ではあるが、更に快適で自然ながれを創出する動線、サイン等の充実も必要である。

基本的な考え方

- ・鉄道 3 線を公共交通の骨格とし、多様な交通モードの連携を高め、交通ネットワークの充実及び地区内交通環境の改善を図る。
- ・駅からまちにつながる歩行空間の形成をめざす。
- ・商店街と連携し「まちなかスポット」や新たな回遊動線の形成をめざす。

整備方針

- 南北自由通路、ペDESTリアンデッキ、駅前交通広場等の整備・充実
 - ・交通結節点である藤沢駅周辺は、駅前広場やデッキなどの改善やバリアフリー化を推進し、南北動線のネットワークの充実を進める。
 - ・南北駅前広場整備では、イベント等の活用や憩いの空間としての役割を果たす駅前広場整備の検討をするとともに、管理・運営体制など充実にむけ検討を行う。
- 幹線道路・生活道路の整備、交通環境の充実検討
 - ・国道 467 号の通過交通排除等、藤沢駅周辺の交通渋滞緩和が期待される横浜藤沢線の整備を促進する。
 - ・地区内道路のネットワーク充実に向けて鶴沼奥田線の整備を進めるとともに、南北駅前広場でのバス発着台数のバランスを見直し、地区内交通環境の改善を図る。
 - ・幹線道路網の整備により、生活利便性の向上、観光・交流の機会の増進を図る。
- 駐車場・荷捌き車両の適正配置
 - ・駅周辺街区への過度な車の流入を避けるため、駅周辺地区外縁部の既存駐車場（フリンジパーキング）を活用し、誘導を図る。
 - ・駅周辺地区の大規模商業施設等の建替え時には、荷捌き用駐車場を確保するとともに、適正な搬入ルートの検討を誘導する。
- 自転車利用の環境整備
 - ・自転車は、安全利用五則を遵守し、乗り方ルール等の周知・啓発、マナー徹底を図る。
 - ・公共駐車場の整備や民間建物での駐輪場整備を誘導する等、自転車利用の環境整備を促進する。
 - ・走行環境は、歩行者の安全確保の観点から道路空間の配分検討を進める。
 - ・まちなか移動や観光・レクリエーションに資する自転車利用を促進するため、官民が協力して空き店舗等を活用した自転車ステーションを設置するとともに、持続的な管理・運営方法を検討する。
- 歩行者の公共空間整備と案内・サイン計画
 - ・駅街区では、南北自由通路の拡充や地下通路等のバリアフリー化の推進を図り、民間建築物の建替等に合わせ、計画的な歩行空間を創出する。
 - ・南北間の連携強化や自由通路の流動動線の改善、交通モード間の乗換え利便性の向上による、駅街区内での歩行者空間の充実を図る。
 - ・南北駅前広場は、人のための駅前広場づくりを進め、まちのランドマークやまちなかの広場を形成するとともに、駅から公益的な施設等へ迷うことなく円滑に移動できる案内・サインなどの充実を図る。さらに、都市機能が集積している特性を活かし、来街者との交流を目的とした情報発信の拠点、回遊の拠点として再整備の検討を進める。
- 地区内の新たな移動を充実させる回遊動線の創出・形成
 - ・地区内の主な通り（商店街等）では、ユニバーサルデザインを導入し、歩道の段差解消等の改善を進めるとともに、休憩スポットの創出やオープンカフェや特色ある店舗、緑等によるまちのにぎわいと連携した、楽しく回遊できる歩行者空間を形成する。

広域道路ネットワークの考え方

主要幹線道路の横浜藤沢線は、都市間移動を担い、藤沢駅周辺地区への通過交通車両の流入抑制を果たす。

都市幹線道路の鶴沼奥田線は、藤沢駅南口へアクセスする道路であり、藤沢駅北口に集中する交通を分散させ、地区内交通の利便性向上に寄与する役割を果たす。



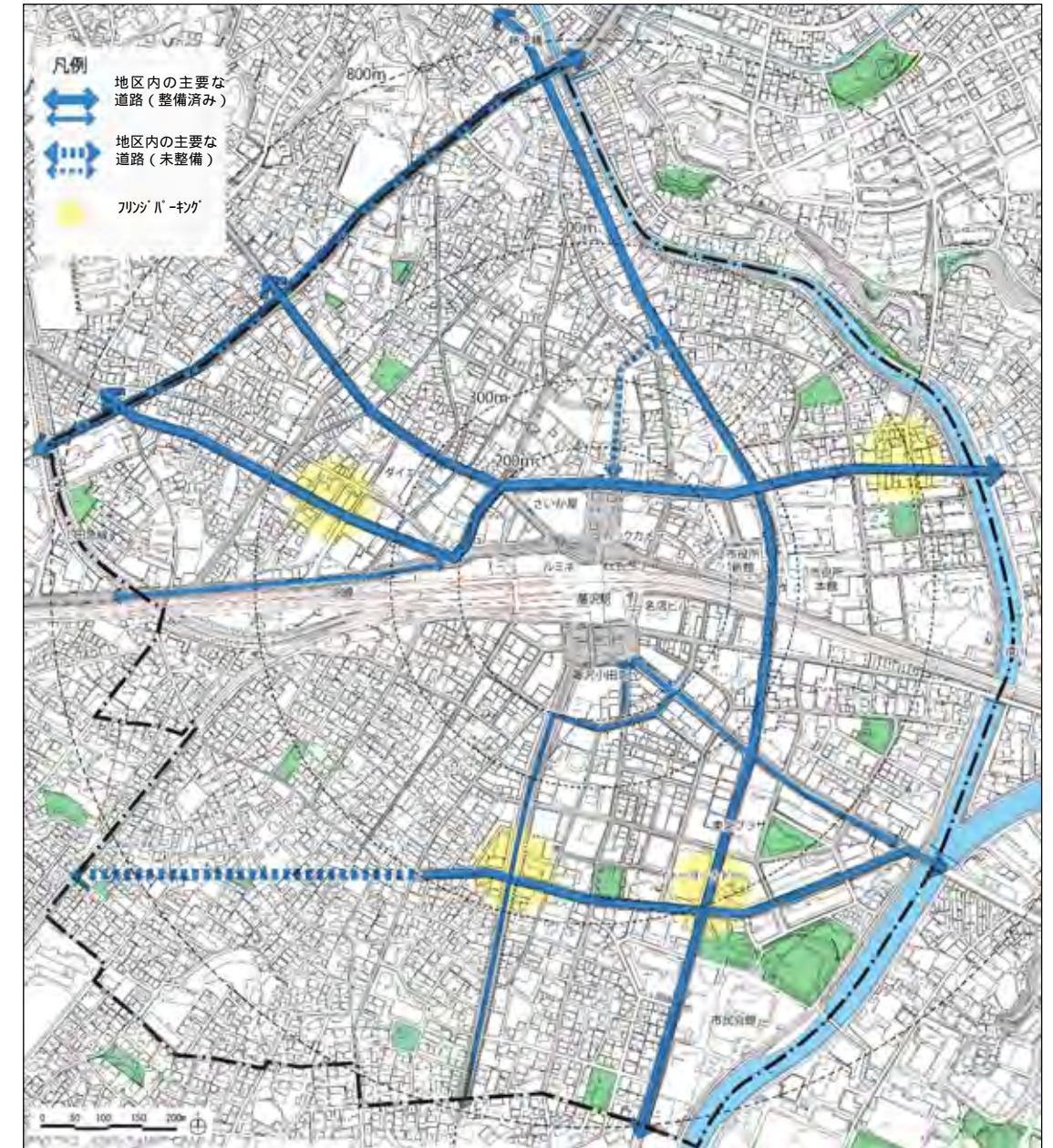
地区道路交通

ネットワークの考え方

地区内交通の流動、駅前広場へのアクセスの充実を図る。

藤沢駅から半径500m付近のフリンジパークの活用や誘導を行い、一般車両の流入を抑制する。

駅近傍の大型商業施設の駐車場については、適切な整備を行うとともに、車両ルートについては、歩行者ネットワークとの錯綜に十分配慮する。



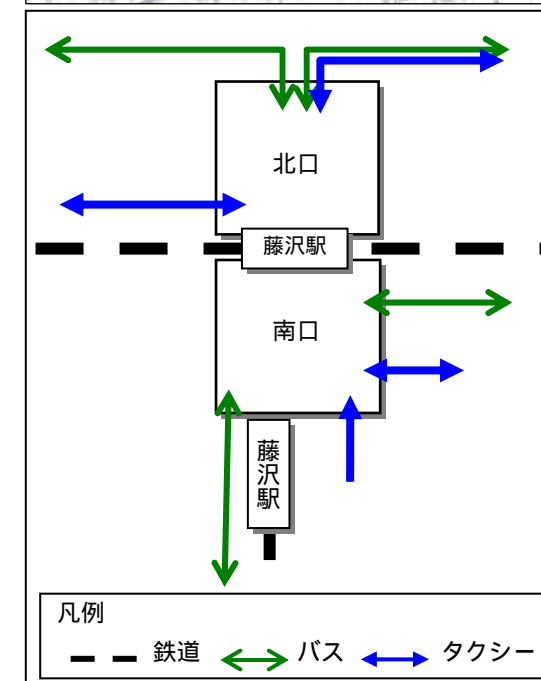
公共交通ネットワークの考え方

鉄道3路線を公共交通の骨格として位置づけ、交通結節点としての安全性や利便性を確保する。

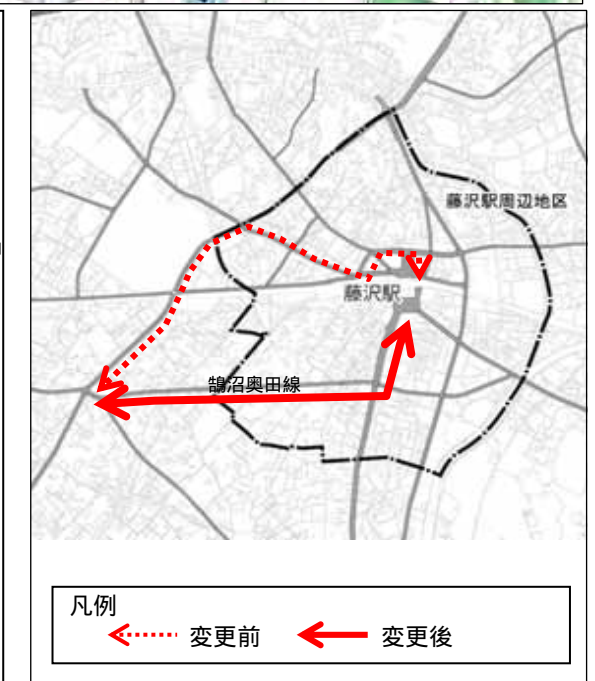
北部方面へ向かうバスは、北口駅前広場、南部方面へ向かうバスは、南口駅前広場に配置することを基本とする。

南口駅前広場を利用するバスは運行ルートの変更を検討する。

駅前広場では、タクシーと一般車を分離する。



駅前公共交通（活用イメージ）

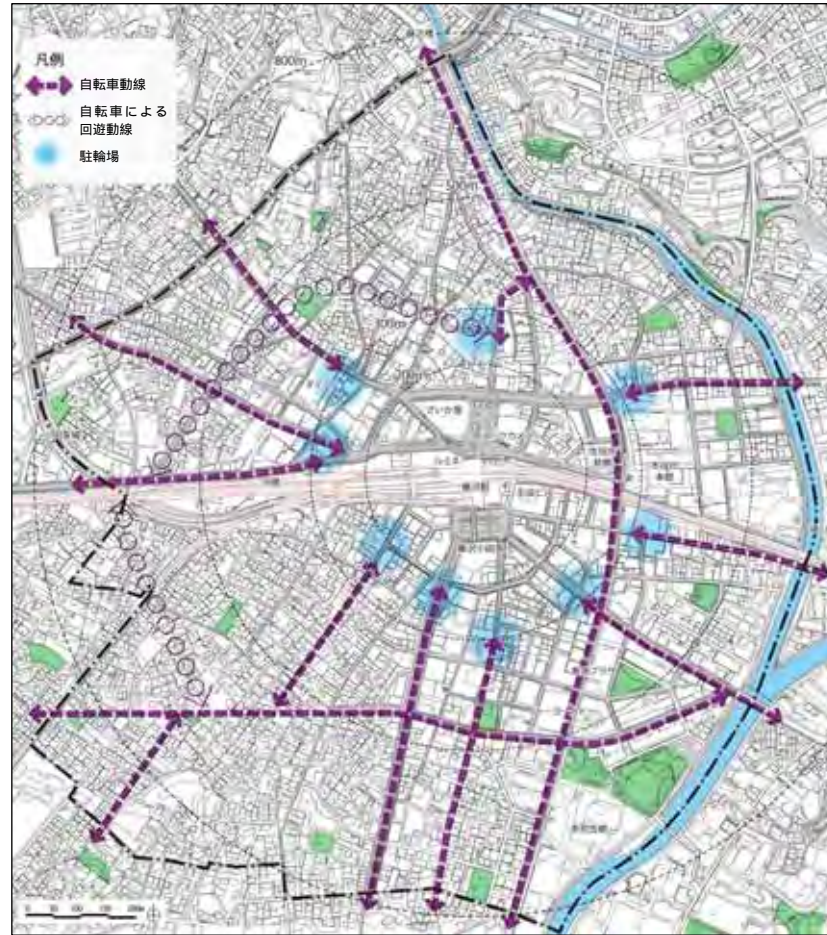


鶴沼奥田線整備に係るバスルート

自転車ネットワークの考え方

駅から概ね半径 200m内の範囲は基本的に歩行者優先とし、自転車は降りて通行する。

駅から概ね半径 200 ~ 300mの個所を中心に駐輪場を設け、動線の起終点とする。



歩行者ネットワークの考え方

駅から概ね 500m(歩行可能圏)の範囲は、誰もが安全で安心して歩ける歩行空間として位置づける。

歩行者動線は、平面通行とするが、駅及び駅前広場では、デッキ等による上空の歩行動線を基本とする。

駅と商店街をつなぐ動線や商店街相互をつなぐ回遊動線を位置づける。

駅北口駅前から市役所方面に、地上や上空等の歩行者空間を位置づける。



【交通に関する整備方針図】

