
藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画

2012(平成24)年 3月

藤 沢 市

藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画 目次

■ 藤沢駅周辺地区再整備基本構想・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設定	2
I. 藤沢駅周辺地区における概況と課題	3
1. 藤沢駅周辺地区における概況	4
2. 藤沢駅周辺地区の再活性化にむけた課題整理	14
II. 藤沢駅周辺地区再整備基本構想	18
1. 地区のめざす姿と方向性	19
2. 都市構造構築の方向性	22
III. 藤沢駅周辺地区再整備基本計画	24
1. 基本構想を実現するための課題	25
2. まちづくりの目標	26
3. 分野別地区整備の方針	30
4. 重点プロジェクト	54
5. 実現化にむけて	74
参考資料	79

■藤沢駅周辺地区再整備基本構想・基本計画の構成

I. 藤沢駅周辺地区における概況と課題

1. 藤沢駅周辺地区における概況

2. 藤沢駅周辺地区の再活性化にむけた課題整理

II 藤沢駅周辺地区再整備基本構想

1. 地区のめざす姿と方向性

2. 都市構造構築の方向性

III. 藤沢駅周辺地区再整備基本計画

1. 基本構想を実現するための課題

2. まちづくりの目標

1)まちづくりの目標

2)街の骨格づくり

(1)将来都市構造

(2)土地利用の考え方

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

(2)公共施設

2)交通に関する整備方針

3)都市環境形成に関する整備方針

(1)低炭素型・共生型都市の形成

(2)安心・安全

(3)景観・街並み

(4)文化・歴史

4. 重点プロジェクト

1)重点プロジェクトの設定

2)駅周辺街区

3)北口駅前地区

4)にぎわい・交流

5. 実現化にむけて

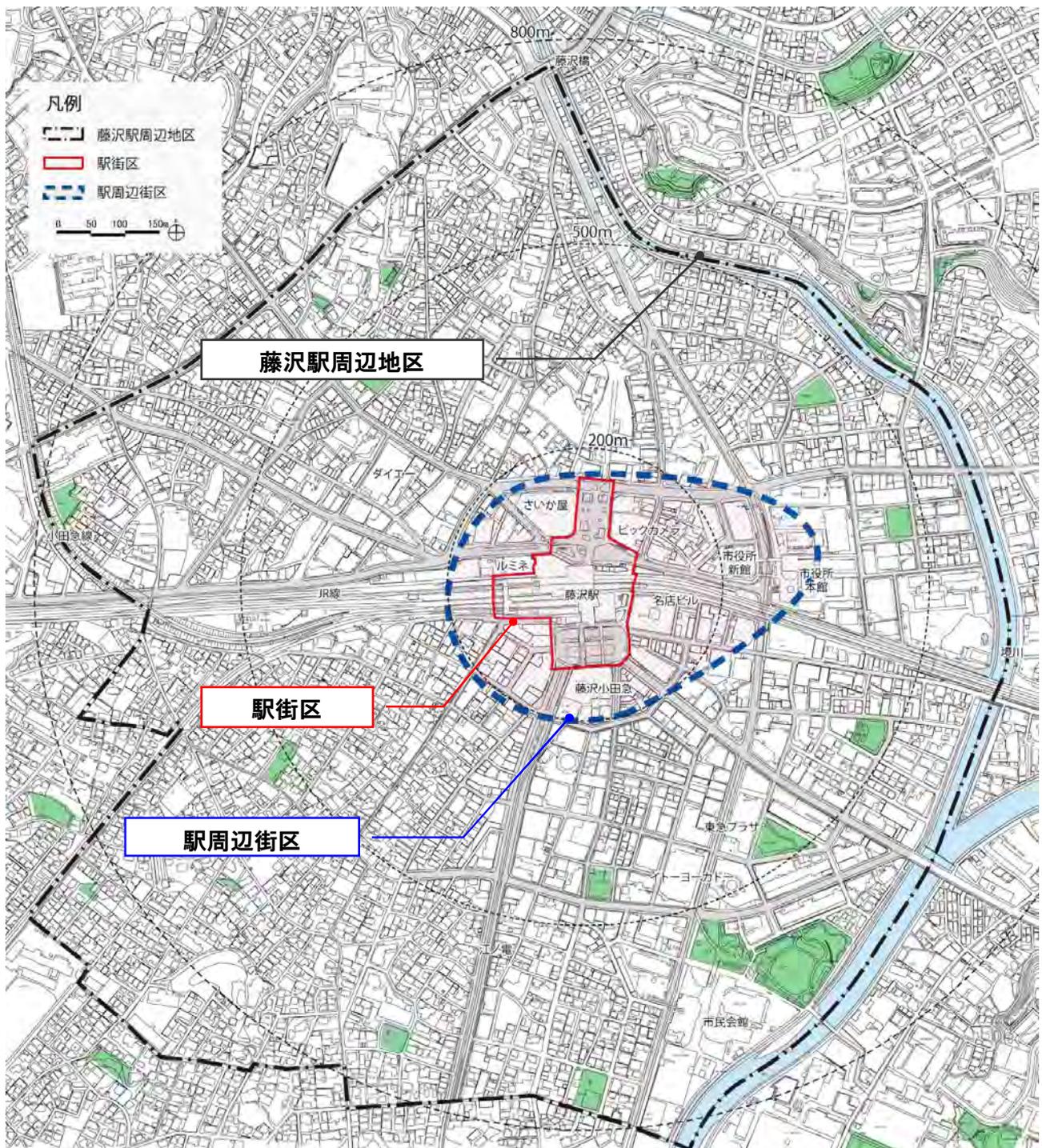
1)基本計画の実現にむけた取組

2)基本計画の実現にむけた今後の検討について

3)進行管理と見直し

■藤沢駅を中心とした駅周辺の検討範囲の設定

<p>藤沢駅周辺地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画の対象エリア ・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
<p>駅街区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅施設、南北駅前広場を含む街区
<p>駅周辺街区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅街区範囲に、鉄道事業者用地、周辺の主要な商業施設、市庁舎等を加えた街区



I . 藤沢駅周辺地区における概況と課題

1. 藤沢駅周辺地区における概況

1) 地区の果たすべき役割

本地区は、鉄道3線、バスなどが結節する交通ターミナルであり、市内外から多くの人口が集散する場所であるとともに、行政機能、商業・業務・サービス機能、文化・交流等が集積しており、藤沢の都心部として市全体の活力をけん引する役割を担っている。

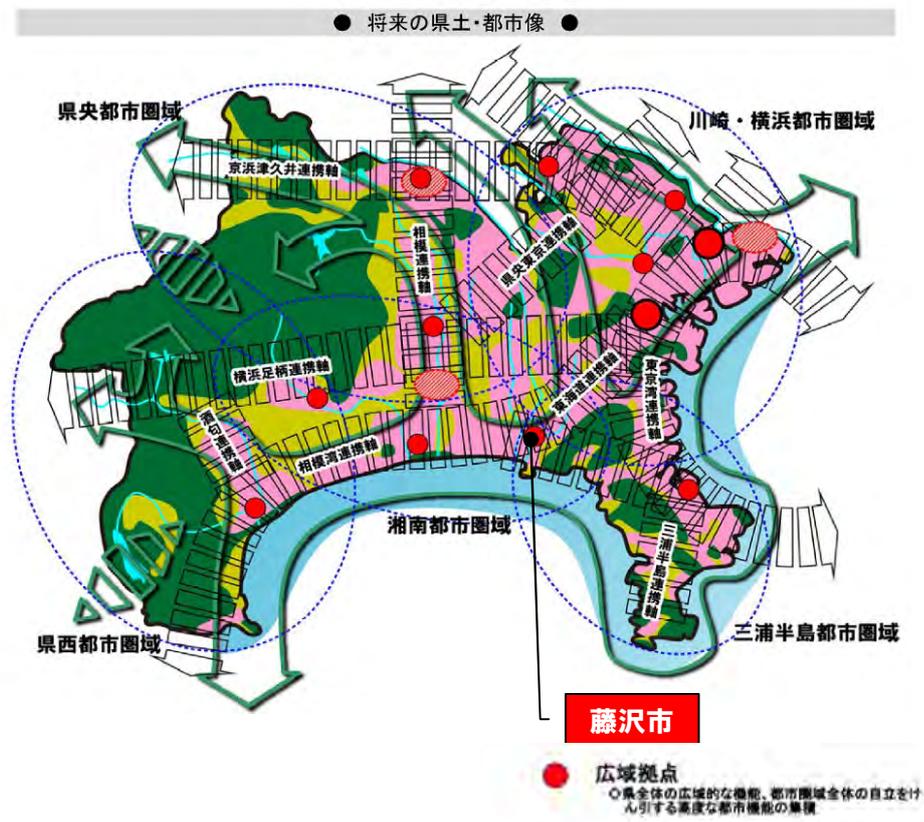
また、湘南地域における広域拠点としてこれまで役割を担っているほか、首都圏から湘南地域に訪れる際の玄関口・ターミナルとしての役割を果たしていくことが必要である。

藤沢市の広域的役割・・・湘南都市圏域の広域拠点

- ・「かながわ都市マスタープラン」において、藤沢市は、湘南都市圏域の「広域拠点」として、県全体の広域的な機能、都市圏域全体の自立を牽引する高度な都市機能の集積を図ることとされている。

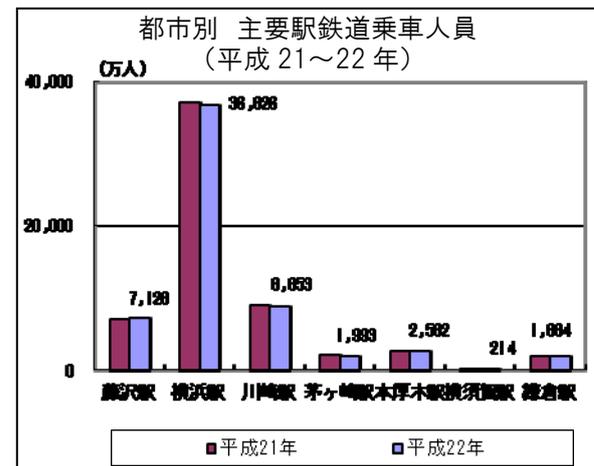
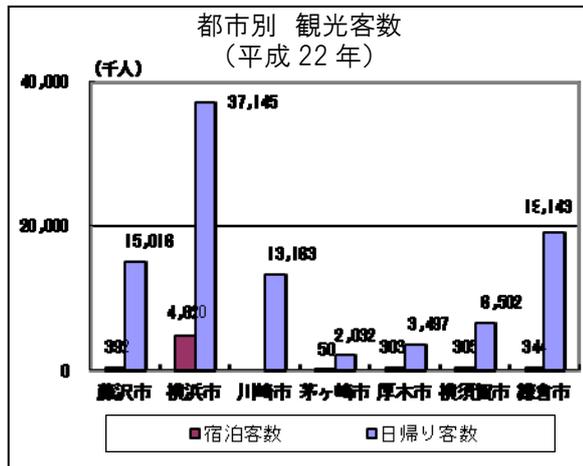
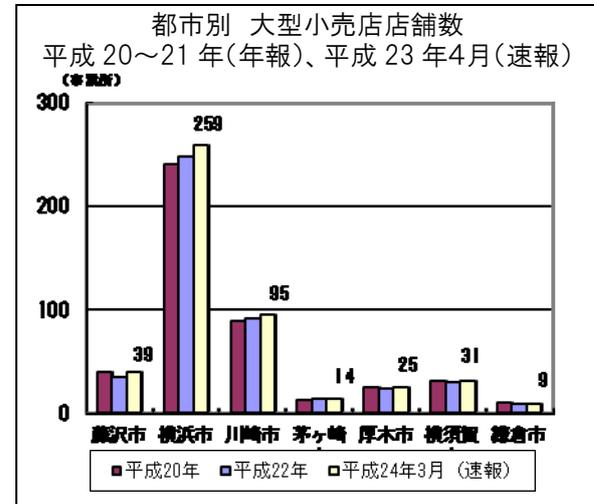
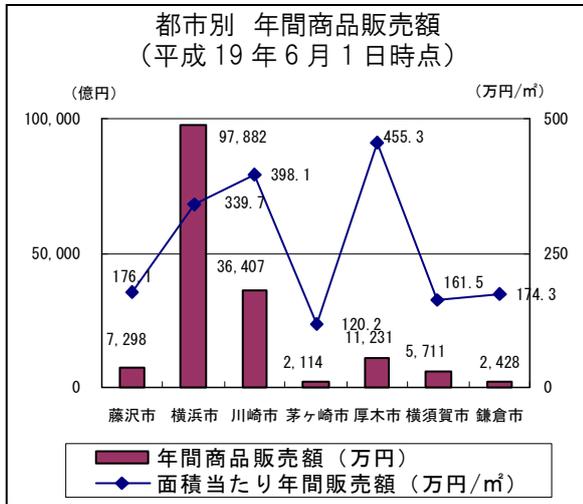
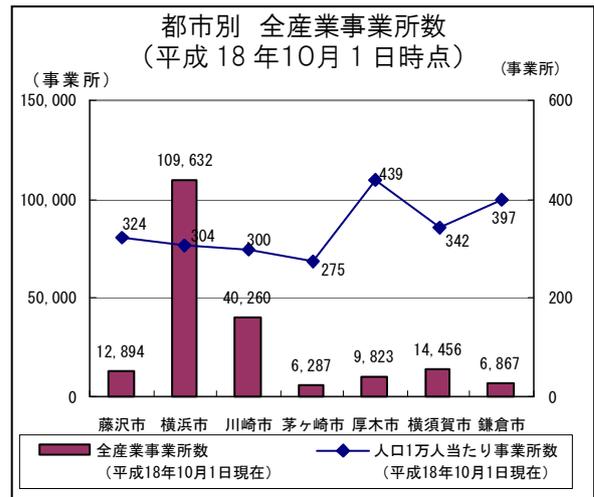
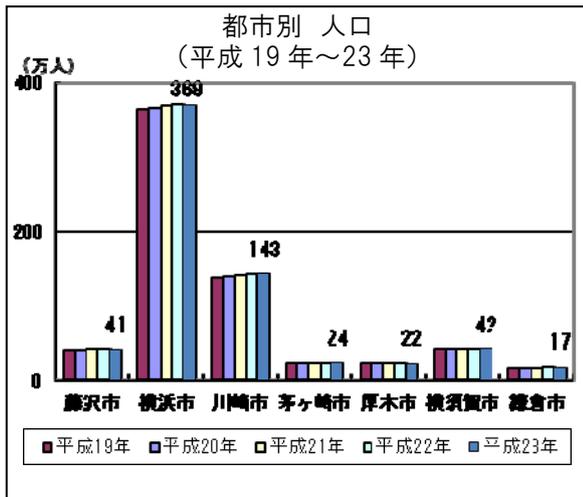
藤沢駅周辺地区の役割・・・藤沢市の都心、湘南の玄関口

- ・「藤沢市都市マスタープラン」において、藤沢駅周辺地区は、「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、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざす。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等により、商業、業務、行政、文化、都心居住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ある、シンボルとなる都市空間を形成する。」としている。



【広域拠点としての状況】

- ・平成 23 年 10 月時点の藤沢市の人口は 41.3 万人で、増加傾向は継続している。県内シェアは 4.6%であり、県内5番目の人口規模となっている。
- ・藤沢市の事業所数の県内シェアは 4.5%、商業事業所数は 4.8%であり、県内の主要な商業・業務集積地となっている。
- ・平成 24 年 3 月時点で藤沢市内の大型小売店舗数は 39 店舗となっており、平成 23 年度には湘南テラスモール等が開業している。
- ・藤沢市への年間観光客数は平成 22 年度が 1,541 万人で増加傾向を維持しているが、そのうち宿泊客数は 2.0%にとどまり、日帰り客が主体となっている。



資料：県勢要覧

2) 商業・業務環境の状況

全国的に多くの中心市街地が停滞している状況と同様、本地区においても年間商品販売額の低下等、活力が低下傾向にある。また、市内では、湘南テラスモールが開業する等新たな商業拠点の整備が進行し、本地区の商業地としての方向性、役割分担について検討が必要である。

【大型店の配置・動向】

- ・平成 23 年度末時点で、藤沢駅周辺の大規模小売店舗は 11 店舗あり、店舗面積の合計は 105,356 m²となっている。

【空き店舗の状況】

- ・駅前周辺では、1 階部分にはほとんど空き店舗は見られないが、3階以上の中高層部分が空き店舗となっている箇所が見られる。
- ・1階の空き店舗は、駅から離れた商店街の一部に見られ、特に、北口の商店街では、空き店舗が通りで連続している箇所も見られる。

図 中心市街地における一階空き店舗状況および大規模小売店舗立地状況

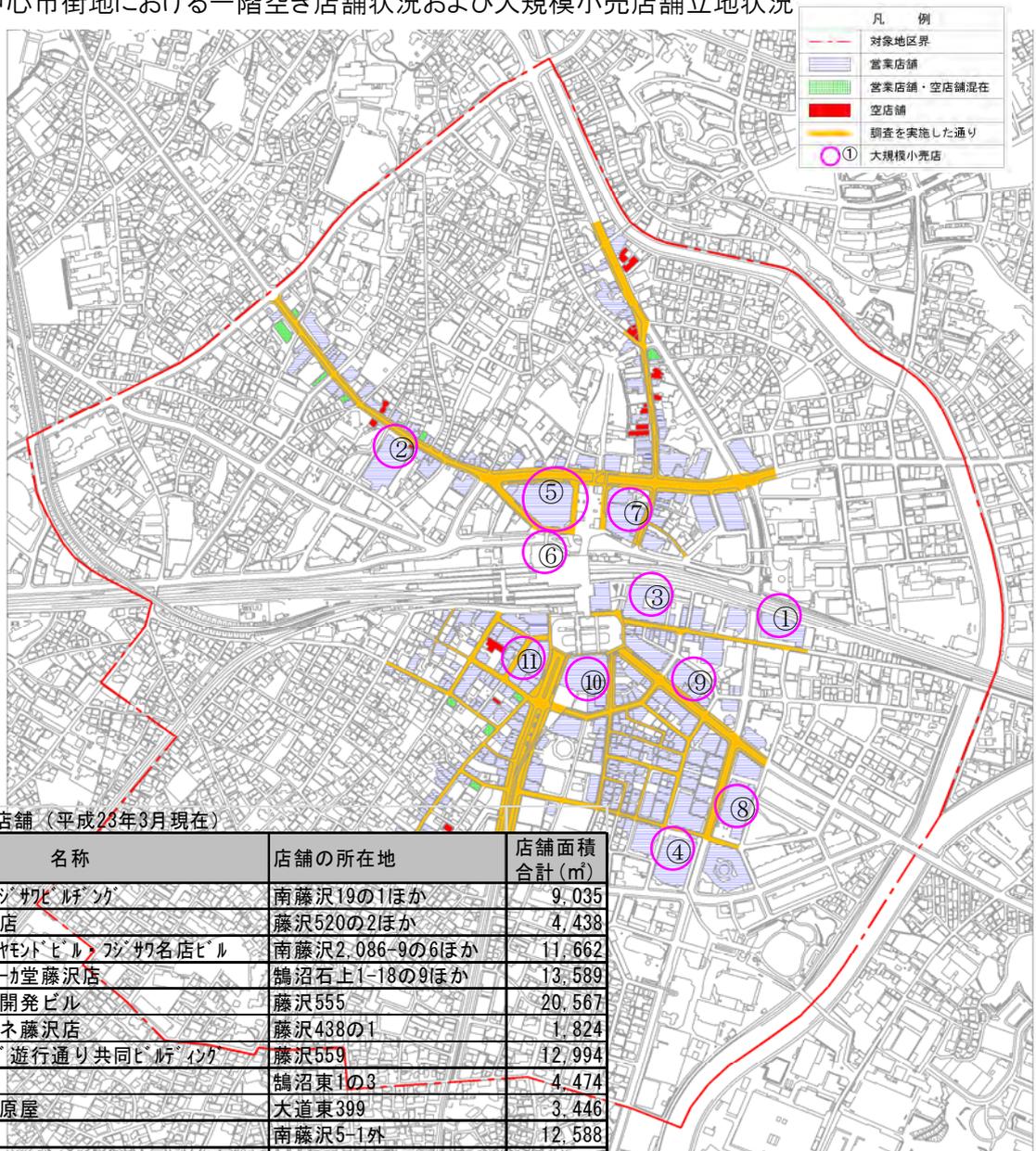


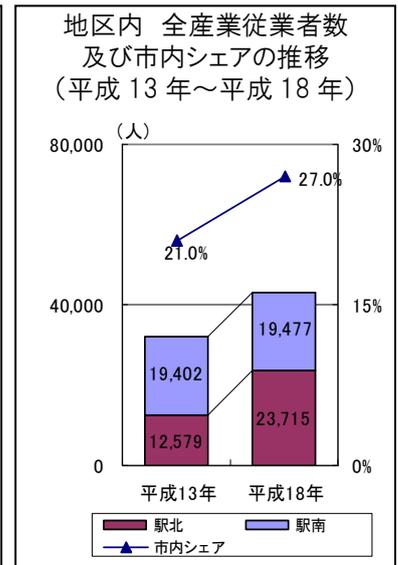
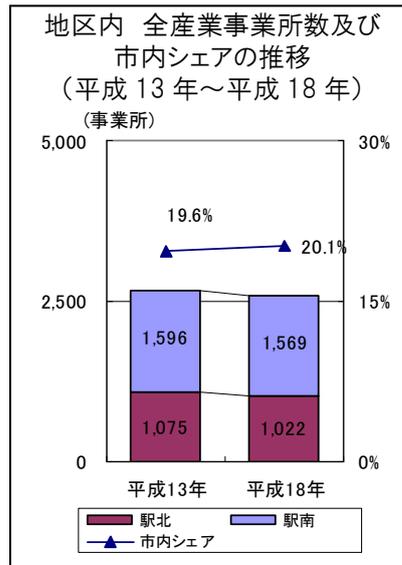
表 地区内の大規模小売店舗（平成23年3月現在）

	名称	店舗の所在地	店舗面積合計 (m ²)
①	オーケジャンボ・フジサワビル	南藤沢19の1ほか	9,035
②	ダイエー藤沢店	藤沢520の2ほか	4,438
③	CDビル・ダイヤモンドビル・フジサワ名店ビル	南藤沢2,086-9の6ほか	11,662
④	株式会社トヨカ堂藤沢店	鶴沼石上1-18の9ほか	13,589
⑤	藤沢駅北口再開発ビル	藤沢555	20,567
⑥	株式会社ルミネ藤沢店	藤沢438の1	1,824
⑦	増田ビルディング 遊行通り共同ビルディング	藤沢559	12,994
⑧	藤沢プラザ	鶴沼東1の3	4,474
⑨	株式会社 田原屋	大道東399	3,446
⑩	江ノ電ビル	南藤沢5-1外	12,588
⑪	ニューフジサワビル	藤沢430	10,739
	店舗面積合計		105,356

資料：大規模小売店舗一覧（神奈川県商工労働局）

【事業所の状況】

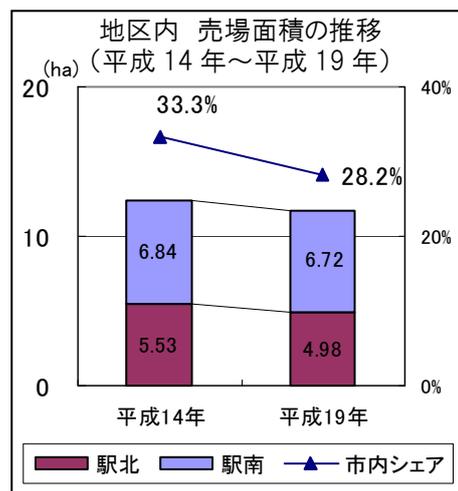
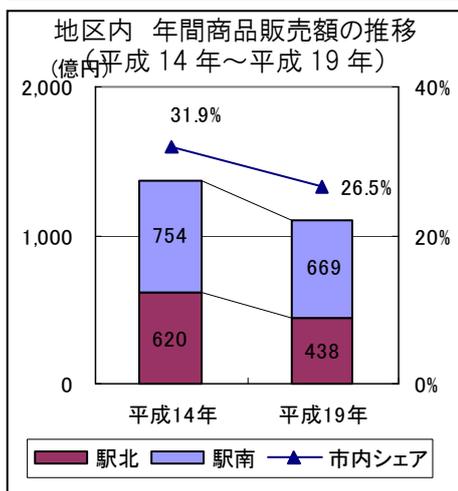
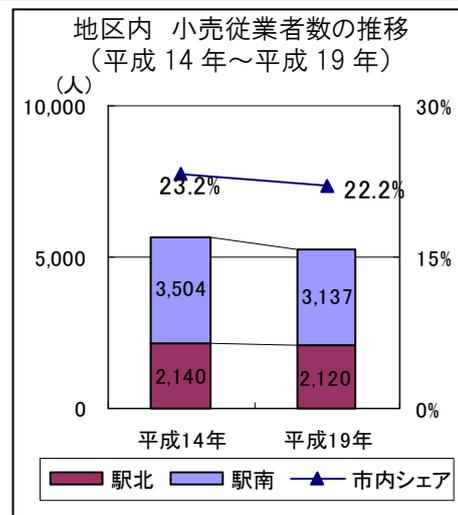
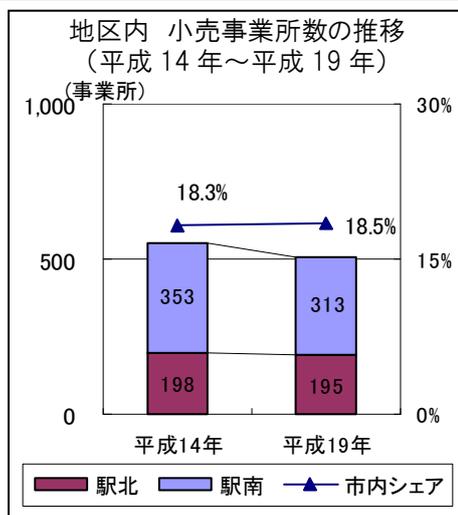
- ・平成 18 年における藤沢駅周辺地区の事業所数は 2,591 事業所で、平成 13 年より 80 事業所減少している。
- ・一方、同年の従業者数は 43,192 人で、平成 13 年より 11,211 人と大幅な増加が見られ、町丁字別では、藤沢で 12,898 人の増加となっている。



資料: 事業所・企業統計調査(平成 13 年度、平成 18 年度)

【小売業の状況】

- ・平成 19 年における藤沢駅周辺地区の商業事業所数は、508 事業所で、平成 14 年より 43 事業所減少している。
- ・事業所数、従業者数、年間商品販売額、売場面積ともに減少傾向にあります。特に年間商品販売額の市内シェアが 31.9%から 26.5%に大幅に減少しており、駅周辺地区の商業集積の求心力の低下が見られる。



3) 地区のストックの状況

本地区には都心部として様々な公共施設や民間施設のストックが分布し利便性の高い地区を形成している。しかし、社会状況変化や、街の成熟化・老朽化に伴う建物や機能更新を見据えながら、再生・充実のあり方、誘導策について方向性を整理する必要がある。

【土地利用】

- ・駅を中心に大規模な商業・業務利用が行なわれている。駅周辺の商店街では店舗併用住宅利用が行なわれるほか、周辺部においては、住宅利用が多く見られる。
- ・地区全体約 150ha のうち、住宅用地が 54.9ha(36.7%)で最も多く、商業用地 24.3ha(16.3%)、文教・厚生用地 7.1ha(4.7%)、公共施設用地 5.4ha(3.6%)となっている。

表 土地利用現況

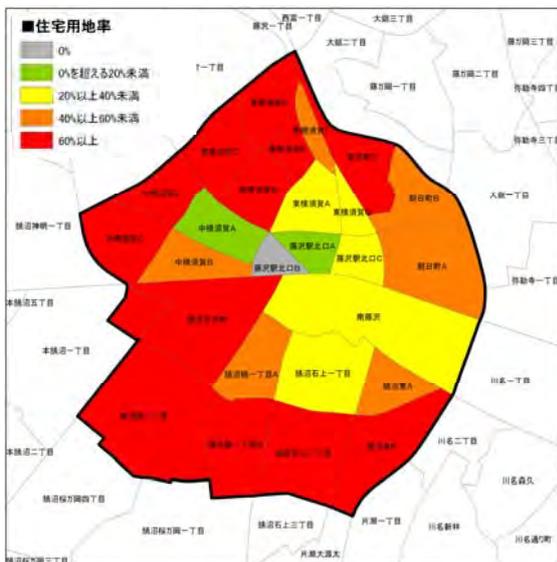
土地利用分類		面積 (ha)	構成比 (%)
自然的土地利用		5.6	3.7%
都市的 土地 利用 1	専用住宅	54.9	36.7%
	商業用地(併用・専用)	24.3	16.3%
	業務施設用地	4.8	3.2%
	公共用地	5.4	3.6%
	文教・厚生用地	7.1	4.7%
	運輸施設用地	4.6	3.1%
	軽工業用地	0.9	0.6%
	供給処理施設	0.7	0.5%
	農地	0.1	0.1%
都市的 土地 利用 2	広場・運動場施設用地	3.6	2.4%
	その他の空地	7.5	5.0%
	道路用地	25.6	17.1%
	鉄道用地	4.5	3.0%
総計	149.7	100.00%	

図 土地利用特化状況



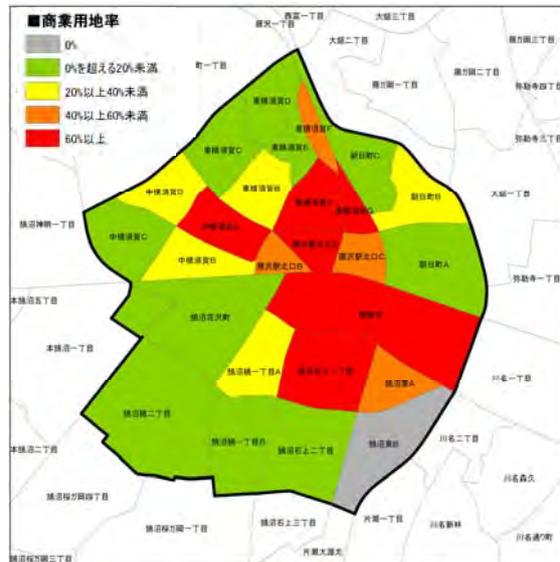
※住宅・商業・業務用地率のうちの最大値

図 住宅用地率



※住宅・商業・業務用地をベースとした構成比
 ※住宅・商業・業務用地率のうちの最大値

図 商業用地率



※ 住宅・商業・業務用地合計における商業用地
 資料：平成 17 年度都市計画基礎調査

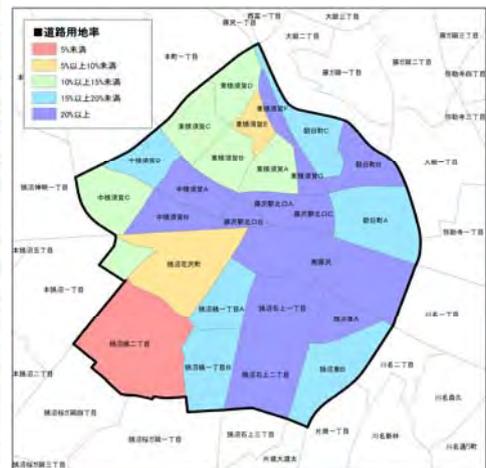
【道路ネットワーク】

- ・幹線道路は、南北の駅前広場を中心に、それぞれ、地区外へ放射状にのびる広幅員の道路ネットワークが形成されている。
- ・駅の南北をつなぐ道路ネットワークは、鎌倉片倉藤沢線のみとなっている。
- ・区画道路は、幅員 6m 未満の道路が大半を占め、特に、駅南の住宅地では幅員 4m 以下の道路も多く残っている。
- ・地区内の住宅地では、道路用地率が 10%未満の道路ストックの不足箇所も見られる。

図 道路幅員現況



図 道路用地率（幅員 4m 以上）

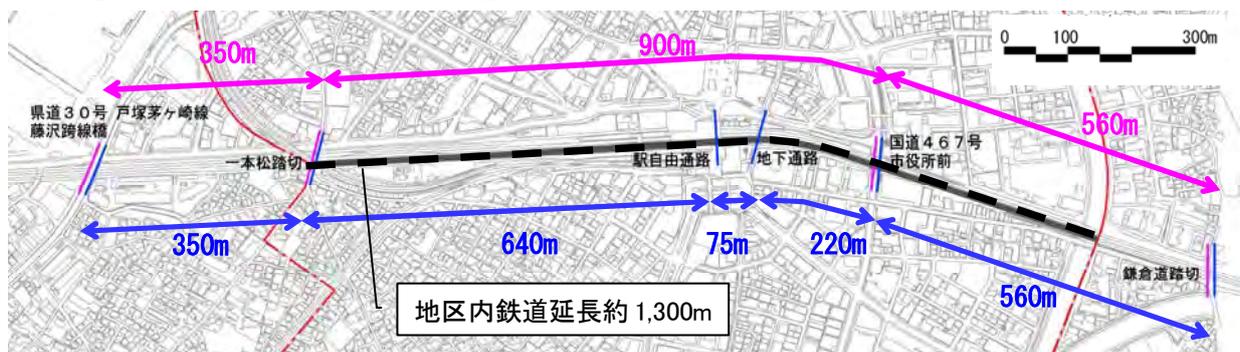


資料：平成 17 年度都市計画基礎調査

【地区の南北をつなぐネットワーク】

- ・地区内には、東西方向約 1,300m にわたって鉄道が横断しており、南北をつなぐ歩行者・自動車のネットワークが不足している。
- ・鉄道の南北をつなぐ自動車動線は、国道 467 号(市役所前)と、一本松踏切の2箇所のみとなっており、その距離は約 900m、国道 467 号(市役所前)から鎌倉道踏切までの距離は 560m である。
- ・駅の南北をつなぐ歩行者動線は、地区内に 4 箇所あります。駅自由通路・地下通路があるため、駅周辺部では平面距離が短くなっているが、駅自由通路から一本松踏切までの距離は 640m となっている。

図 地区の南北ネットワーク間の平面距離



※計測方法
都市計画基礎図上で、南北を連絡する道路までの
鉄道延長を計測

— 自動車の通行箇所
— 歩行者の通行箇所

【建物ストック・老朽建物と狭隘道路の状況】

- ・駅を中心に商業・業務利用が行なわれ、地区周辺部では併用住宅による低層階の商業利用が行なわれている。また、周辺部の住宅地では低層の建物が立地している。
- ・駅前の中心部では高層の建物の立地が進んでいるが、容積率の充足率は、25%～70%にとどまり、高度利用の余地がまだ多く残っている。
- ・駅南側の住宅地では木造建物が多く、老朽化率(木造 25 年以上、それ以外 50 年以上)が 25%を超える地区が見られる。
- ・また、木造住宅の延床率及び建物老朽化率が高い地区では、幅員 4m 以下の狭隘道路の分布が多く見られる。

図 建物用途特化状況



図 建物階数現況

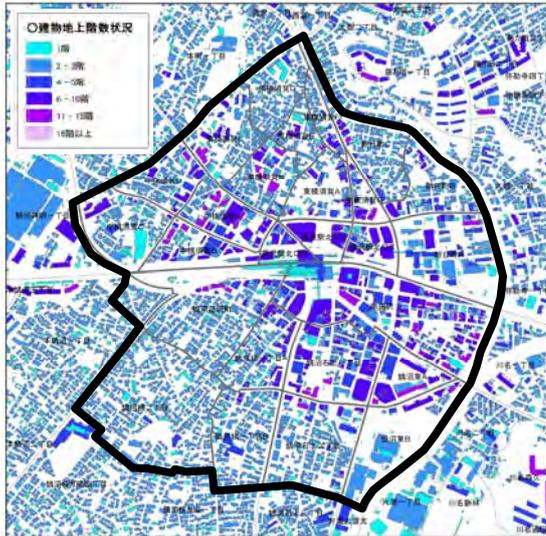


図 建物構造現況

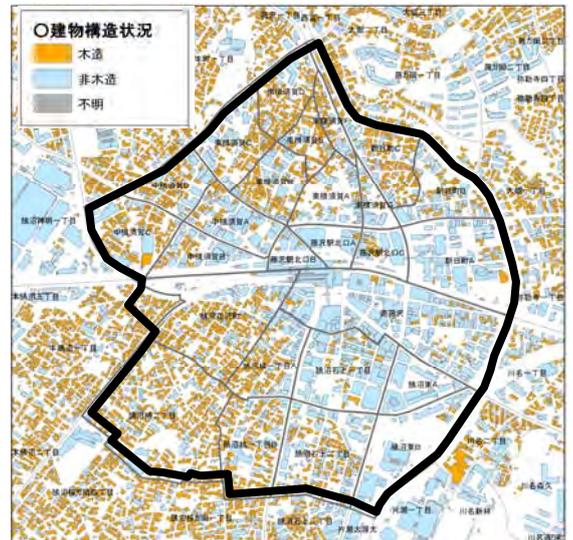


図 容積率充足率

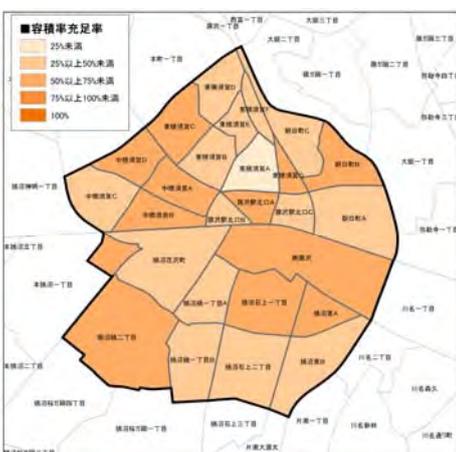


図 木造延床率

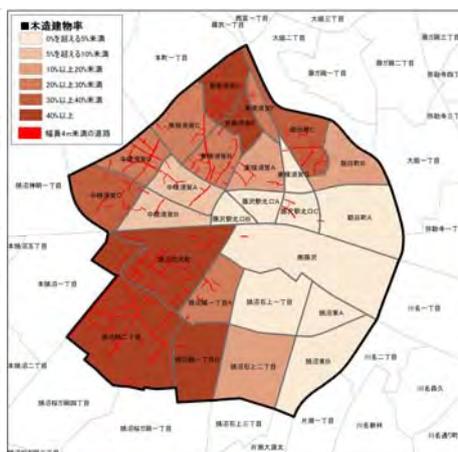
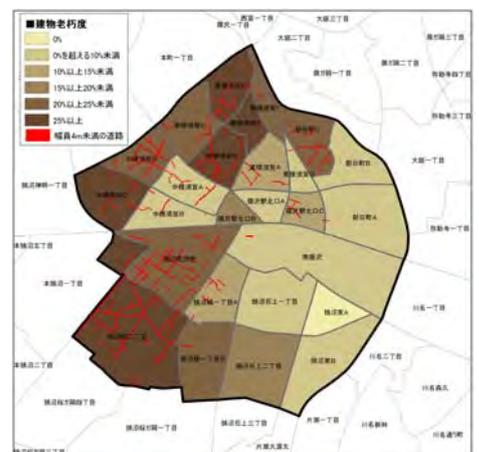


図 建物老朽化率



資料：平成 17 年度都市計画基礎調査

【公園緑地・オープンスペース】

- ・藤沢駅周辺地区内では、都市計画公園・緑地 13 箇所、それ以外の公園・緑地 2 箇所の計 3.63ha が供用開始済となっています。その割合は、地区面積 149.7ha に対し 2.4%となっている。
- ・道路、公園を含めた地区内のオープンスペースの割合は、19.5%であり、商業地の標準的な道路・公園率 33%に比べて低い状況となっている。

表 緑の基本計画における目標水準

都市計画区域 人口一人当たり 目標水準 上段：2010年 下段：2020年	都市公園	6.1 m ² /人 13.4 m ² /人
	都市公園等	12.0 m ² /人 20.1 m ² /人
藤沢駅 周辺地区の 整備状況	都市公園	1.62 m ² /人
	都市公園等	1.95 m ² /人

- ※ 都市公園等とは、都市公園以外の公共施設緑地を含む
- ※ 2000年からは公立学校等のオープンスペースを緑地として位置づけている
- ※ 地区人口は18656人として計算（平成22年5月現在）

表 道路・オープンスペースの整備水準

一般的な考え方	道路線密度（商業地）	5~7km/km ²
	線密度による標準的な道路率	30%（公園を含む場合33%）
藤沢駅 周辺地区の 整備状況	道路用地	17.1%
	広場・運動場施設用地及び道路用地（鉄道・その他の空地を除く）	19.5%

表 地区内公園整備状況

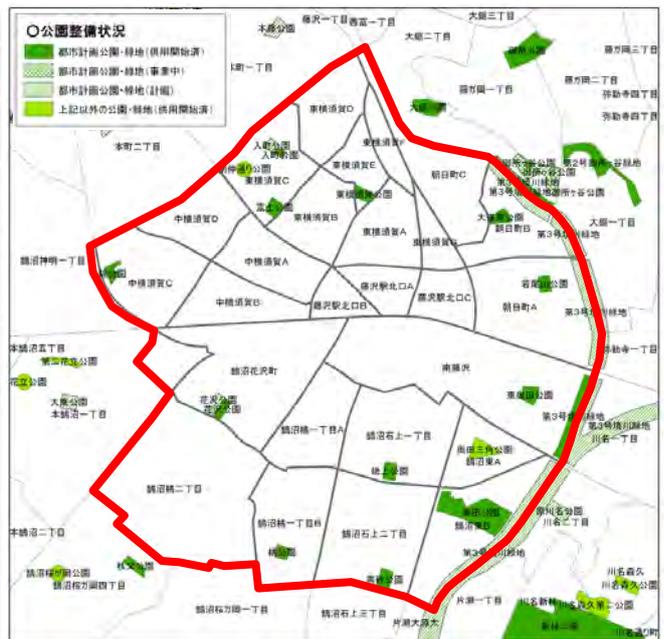
公園種別	分類	名称	整備状況	面積 (ha)
都市計画公園 ・緑地	街区公園	大道東公園	供用開始済	0.18
		若尾山公園	供用開始済	0.15
		東奥田公園	供用開始済	0.21
		橘公園	供用開始済	0.13
		砥上公園	供用開始済	0.17
		高砂公園	供用開始済	0.22
		富士公園	供用開始済	0.18
		入町公園	供用開始済	0.05
			計画	0.11
		東横須賀公園	供用開始済	0.15
		錦公園	供用開始済	0.13
		花沢公園	供用開始済	0.13
			計画	0.12
近隣公園	奥田公園	供用開始済	1.00	
	第3号境川緑地	供用開始済	0.61	
上記以外の 都市公園・緑地	その他	奥田三角公園	供用開始済	0.29
		南仲通り公園	供用開始済	0.03
供用開始済面積合計				3.63
地区面積に対する割合				2.4%

※この他に都市計画決定の区域で未整備部分あり

図 地区内のオープンスペースの状況



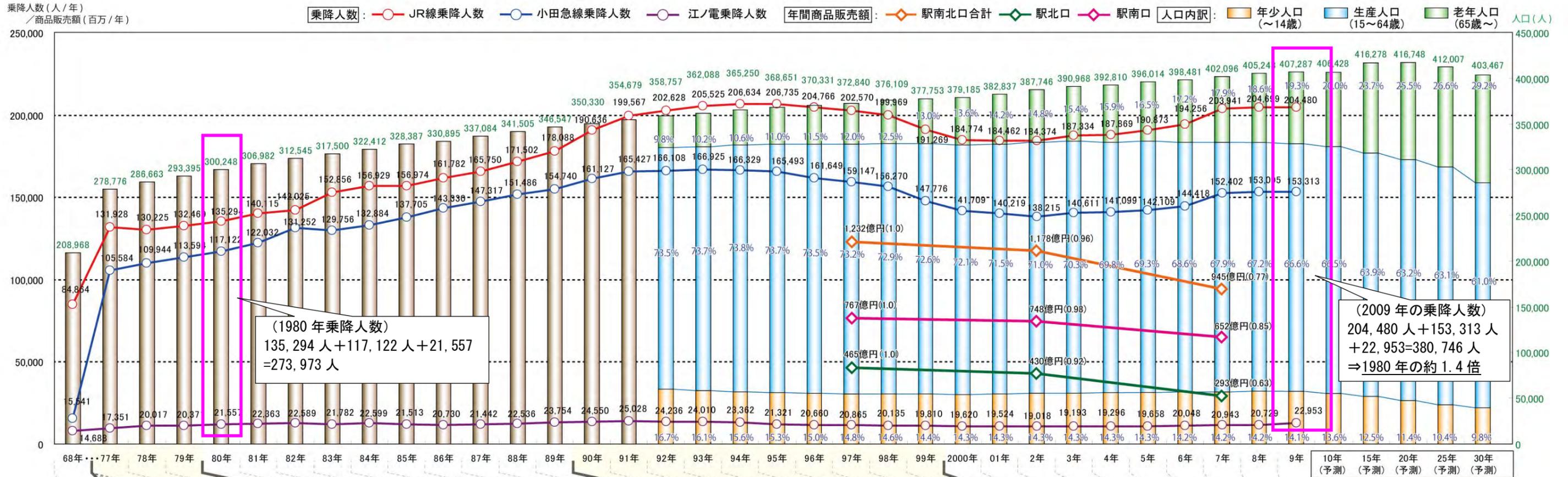
図 公園整備状況



資料：平成17年度都市計画基礎調査、藤沢市緑の基本計画

4) 藤沢駅の乗降人数・駅周辺活力・市人口の推移

・乗降人数は、降車人数データがない年度については乗車人数より算出



- ▼1957/藤沢市総合都市計画(策定)
- ▼1957/藤沢駅前南部土地区画整理事業の決定(1960事業認可)
- ▼1959/都市計画道路 鶴沼奥田線の変更
- ▼1969/都市計画道路 横浜藤沢線の変更
- ▼1965/さいか屋開店(現ビックカメラ敷地)
- ▼1970/オーケー開店
- ▼1971/フジサワ名店ビル(みのる百貨店)開店、有隣堂開店
- ▼1973/オーパ(十字屋)開店
- ▼1974/田原屋(パシオス)開店
- ▼1974/イトーヨーカドー開店
- ▼1974/江ノ電百貨店開店
- ▼1974/ダイエー開店
- ▼1975/藤沢駅北口市街地再開発事業(事業認可・換地処分等)
- ▼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(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(1976都決)
- ▼1982/藤沢駅前南部土地区画整理事業(換地処分等)
- ▼1976/東急プラザ開店
- ▼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
- ▼1989/びゅうプラザ開業
- ▼1996/リエール藤沢開店
- ▼1997/藤沢西武閉店
- ▼2006/東急ハンズ閉店
- ▼2006/丸井閉店
- ▼1969/都市再開発法制定
- ▼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
- ▼1986/男女雇用機会均等法施行
- ▼1987/国鉄分割・民営化決定、土地の異常高騰(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
- ▼1997/消費税5%に引き上げ、山一証券ほか金融機関の破綻
- ▼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)
- ▼バブル景気(谷1986.11～山1991.2)

※電鉄会社各社HP、藤沢市統計資料 藤沢市商業統計、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、藤沢都市計画30年のあゆみ(抜粋)等より情報収集の上で作成

2. 藤沢駅周辺地区の再活性化にむけた課題整理

1) 藤沢駅周辺地区の持つ優位性

まだ活力がある

市の中心的な都市拠点としてのポテンシャルを活かした活力の向上

- ・一日約 38 万人の乗降客数
- ・観光地への中継点
- ・既存の商業集積

- ・藤沢駅は 3 社合わせて市内では飛びぬけた乗降客数であるが、単に乗り換える鉄道利用者が多く、本地区に来る目的性を創出することが必要
- ・夏の江の島や湘南海岸などへの日帰り観光需要は高いが、藤沢駅周辺地区は通過ポイントとなっており、本地区が魅力ある目的地となることが必要
- ・藤沢駅周辺は百貨店4店が競い合った昭和50年頃の百貨店戦争頃に急激に商業集積を高めたが、その後大型店の撤退等により集積とともに活気が低下しており、集客性の向上が必要
- ・市内では最も商業集積が大きいですが、湘南モールフィルのような車利用の郊外型店や、辻堂駅前の湘南C-Xのように規模で集客する拠点商業施設など跡地利用型の施設に対して、永年積み上げてきた中心商業地の魅力の発揮が必要

他にない特色がある

湘南地域への玄関口の立地を活かした湘南ブランドを展開

- ・湘南をコンセプトとしたまちなみ演出
- ・まちなかで湘南の風
- ・歴史資源や文化資源

- ・「湘南の玄関口」にあたり、湘南としてのブランドを活かすとともに、藤沢市がこれまで育んできた歴史・文化を積み上げてきた街でもあり、様々な蓄積を活かし、湘南・藤沢のブランド展開が必要
- ・昔は湘南の風や空気の違い、景観を本地区で感じられたが、現状では中高層建築物などによって遮られ湘南の海の印象は薄くなりつつあり、さわやかな空気が感じられる地域気候のコントロールなどが必要
- ・本地区には遊行寺や東海道藤沢宿関連の施設などの歴史が残っており、特色あるまちづくりに活用していくことが必要

恵まれた自然がある

中心市街地での緑地の確保や海の恩恵を享受し、環境と共生するまちづくり

- ・中心市街地としては多い緑
- ・ヒートアイランドの予防

- ・市街地整備に伴いだいに松林などの緑を失われてはいるが、現在でも鵠沼などの低層住宅地は宅地内の緑が豊富であり、駅周辺でも公共用地の緑化をはじめとして比較的緑が多くなっていることは本地区の大きな特色であり、公共用地緑化、民有地緑化をさらに進めて、緑豊かな中心市街地の充実が必要
- ・湘南の風を感じられるように河川や幹線道路などを中心に風の道を確保していくことが必要
- ・水産物や農産物など地場の生産品が身近で得られる豊かさもあり、さらにこれらを活かした湘南らしい食・楽しみ方等の発信も必要

得がたい利便性がある

中心市街地であることの利便性を最大限に活用

- ・本地区では土地区画整理事業や市街地再開発事業などにより概ね基本的な都市基盤は空間として整備されており、今後、老朽化した施設の改修の推進やユニバーサルデザイン化の推進、緑化の推進など、質の向上を図ることが必要

(続き)

- ・公共交通拠点としてのアクセスの良さ
- ・各種公共公益施設の集中
- ・移動しやすい平坦な地形

- ・他の都市拠点(生活拠点)や郊外型大型店とは異なり、本地区には主要な公共公益施設も集中し、買い物だけではなく生活全般にわたって利便性の高い地区であることから、この特性を維持し、さらに向上させることが必要
- ・鉄道で分断された地区の南北の連携は、自動車交通について、鶴沼奥田線の整備により、国道467号、戸塚茅ヶ崎線とあわせてネットワークを形成するとともに、歩行者・自転車については縦断強化の検討が必要
- ・これらの利便性を維持するとともに、東日本大震災の経験に鑑み、都市基盤や公共公益施設、民間施設の防災性の向上を図るために、津波に対する避難場所の確保、安全な避難路の確保、老朽化した建築物・工作物の改修の促進などを図ることが必要

2) 藤沢駅周辺地区が求められる役割と考慮すべき視点

【社会状況変化等から考慮すべき視点】

- 超高齢社会における、より多くの自立的で活発な活動の促進・支援
- 低炭素社会に資する拠点形成・都市活動促進
- 安心・安全の向上
 - ・多くの市民・来街者が交流する場であり、市の中心としての役割を果たす場として、災害に耐えらるとともに、避難・救援機能の保持

【地域が求める役割・機能】

- 地域の活力・にぎわいの維持・創出と再活性化
 - ・日常的な市民等の活動や、観光客・来街者の回遊・交流
- 超高齢社会等を見据えたくらしやすさを支える都市拠点形成
 - ・バリアフリーな都市空間形成・コンパクトな都市機能配置・くらしを支える都市サービス機能等の維持・充実
- 歩行、公共交通、自家用車、自転車等の多様な交通モードの円滑な共存と安心・安全・利便性の向上
- 地域が育んできた歴史・文化・アイデンティティの維持・充実

【市全体の視点から期待する役割・機能】

- 中心市街地であり広域都市拠点に必要な都市機能の維持・充実
- 藤沢市の顔・シンボルにふさわしい魅力と質
- 市全体の活力・観光交流創出の牽引
 - ・湘南地域の広域拠点であり、玄関口としての役割の再生・向上
 - ・ユニバーサルデザインを取り込んだ都市拠点・空間の形成
 - ・藤沢市の将来都市構造実現に必要な都市拠点としてのポテンシャル・吸引力・機能分担
 - ・本市が育んできた歴史・文化・アイデンティティの維持・充実

【広域に対し担っていきたい役割・機能】

- 首都圏から湘南地域に訪れる際の玄関、ターミナルとして認識される都市拠点
- 湘南地域から訪れる広域拠点としての都市機能・役割の充実・創出
- 湘南・藤沢らしさ、湘南・藤沢ライフ等の発信

3) 検討すべき課題

●市を牽引・先導する活力再生と他都市拠点との連携・分担を踏まえた担うべき役割

・市の都心部及び広域都市拠点としてのポテンシャルの再生とともに、市全体として活力創出にむけ、辻堂・湘南台などの都市拠点と役割分担・連携を見据えながら、地区が担う役割を果たすことが求められている。

●湘南の玄関口、藤沢市の顔となる特性づくり

・湘南の玄関口として、また藤沢の都心部としてのポテンシャルや情報発信が求められる中で、空間・景観形成に配慮した特性を持った都市拠点の検討とともに、地区全体の都市構造やそのあり方等の検討が必要である。

●藤沢駅を含む交通ネットワークの見直し

・低炭素社会及び超高齢社会を見据え、公共交通の利用促進とともに、交通モード間の円滑な連絡ができる交通ネットワークの充実が必要である。

・幹線道路網の充実とともに、より快適・安全な道路ネットワークのあり方・利用形態等についての検討が求められる。

・藤沢駅から街へと人が流れる動線や南北連携の強化など、藤沢駅周辺街区を核とした歩行者ネットワークの充実が求められている。

●既存ストックの更新を見据えたコンパクトな都市構造形成にむけた機能維持・配置

・藤沢駅周辺では建物や機能の更新時期を迎える民間・公共施設が多くあるが、地区全体を束ねるまちづくりの方向性・ルール等はない状況である。街としての一体感、効率性、活力創出とともに、都市拠点へのニーズ・役割等に対応するためには地区全体の都市構造を見据えた建替や機能更新等の推進・誘導の検討が必要である。特に活力維持・創出や、市民サービス等を配慮した機能配置等の方向性が求められている。

●東日本大震災の経験を糧とした都心部・都市拠点のあり方

・多くの人が利用する藤沢駅があり、藤沢市の都心部として、災害等の緊急時において本地区が担うべき役割を再確認するとともに、その備えを持った取組が必要である。

●実現するための仕組み・ルールづくり

・地区全体で一体感を持ち、効率的・魅力的な地区形成を進めるには仕組みやルールづくりが必要であるとともに、より円滑な推進にむけ、事業者や市民、行政等が早期に連携した取組を図ることが求められている。

Ⅱ. 藤沢駅周辺地区再整備基本構想

1. 地区のめざす姿と方向性

1) 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”をめざします。

【「湘南らしさ」「藤沢らしさ」の持つイメージ】

- **東京・横浜に近く結びつきながら、ゆとりのある時間の過ごし方・くらし方**
- **充実した都市機能・環境と自然環境の両方が近いくらし**
 - ・質の高い住・職・学が近接し、商業・サービスなど一定の都市機能を選択できる「くらしやすさ」
 - ・地場産の水産物・農産物があり、これらを活用した質の高い・おしゃれな食が楽しめる「日常の充実」
 - ・湘南海岸や江の島など豊かな自然環境に接して、くらしと観光・レジャーが共存
- **湘南海岸の自然と藤沢が育んできた歴史・文化による付加価値**
 - ・緑・太陽・潮風等、温暖な気候がもたらす、伸びやかな湘南海岸の恵まれた環境・景観
 - ・江戸時代以前からの門前町・街道・宿場町として育まれた「歴史」や、近代における別荘地開発に端を発した「文化」など、様々な交流により育まれてきた歴史・文化による街の面白さ
- **街を彩るにぎわいとくらし、そして誇り**
 - ・都心部などの都市空間にも、湘南海岸などの自然空間にも、必ず形成されているにぎわいとくらし
 - ・「くらしやすさ」を実感し、「湘南でくらすこと」を選択した誇りやアイデンティティ

2) 次世代における「湘南・藤沢らしさ」を支える本地区がめざす姿とは

広域性と都心性、湘南地域に対する責任を有した“湘南の都心”

41万市民と来街する人のために、行政・商業・サービス等、藤沢でくらししていくために必要な都心機能をアクセス性が高い場所で維持するとともに、「ハレの日」のお出かけ、買い物の街として、目的地となる商業地の再生をめざします。

湘南・藤沢らしい‘楽しい’を感じられる交流・にぎわい

“湘南らしいフラットな交流を楽しめるにぎわいの場・商業・サービス”をくらす人や観光客などが楽しめる街として充実します。

藤沢が積み重ねてきた歴史・文化、まちづくりの上にたち、くらす人、訪れる人、事業者がゆとりと活気をもてる街をめざします。

“湘南に来た”“湘南にいる”を体感

東京・横浜方面から、藤沢駅に降り立った際、“湘南の玄関口”として湘南を実感できる、また市民の愛着・ローカルアイデンティティへと繋がる、都市空間・景観を形成します。

大きな空・太陽・潮風を、緑とともに感じられる、さらに湘南の四季を楽しめる街をめざします。

これからの湘南エコライフの実践・先導・発信

藤沢駅を中心に、交通・交流・ソフトエネルギー・情報のターミナルを形成し、次の時代のライフスタイルを提案・先導する街をめざします。

公共交通を主体に中心市街地におけるユニバーサルデザインに配慮した都市空間づくりや、多く集まる人や自然環境を活用して、低炭素・低環境負荷からエネルギー創出へと転じる仕組みづくり、また様々な地産地消を楽しむ仕掛けづくり、災害などを見据えた空間・サービスの備えづくりなどをめざします。

3) 地区整備の方向性

● 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・交流の充実・創出

くらし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、くらしに近い商店街や、サービスなどの充実・創出を進める。

● 永年にわたり積み上げてきたストックを活かし、街を面的に楽しむ仕掛けづくり

藤沢駅を中心に放射状に広がる都市サービス機能の集積を活かし、‘くらしを楽しむための回遊’や、‘育んできた歴史・文化のもと新たな文化・レクリエーション・交流を楽しむ回遊’、あるいは‘朝・昼・夜と様々な顔を楽しめる回遊’など、街の広がりを活かした仕掛けにより、市民・観光客・就業者など様々な人が多様に楽しめる回遊・ゾーンの形成をめざす。

● 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。

● 湘南・藤沢らしい空間・景観の形成

湘南・藤沢の玄関・顔となる空間や景観づくりを進める。また、藤沢市の都心部、そして湘南・藤沢らしい都市構造・空間や、緑の配置等の誘導・維持を図る。

● 安心・快適と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

公共交通を主体とした安心・快適な交通環境を形成することで低炭素型の実現をめざし、多様な交通モード間の円滑な移行や、道路ネットワークのあり方の再検討を進めるとともに、駅から街へと人が流れる回遊の形成をめざす。

● 次の時代を先導する環境や安心・安全への取組

エネルギーを大量消費するターミナルから、低炭素・低環境負荷型への転換、さらにはターミナルの持つ集まる人やもの、自然環境等の資源を活用したエネルギーを創出・自給する次世代型の都市拠点の形成をめざす。また、大震災等の経験を糧にターミナルが担うべき役割の再確認のもと安心・安全への備えを充実する。

2. 都市構造構築の方向性

既存の都市構造を基本とし、部分的な改良・整備とともに、新たな土地利用・機能配置の計画的な誘導により、めざす姿の実現を図る。

1) 土地利用・空間形成の考え方

- ・大部分を占める商業地域を中心に商業・業務、サービス等を主体とした土地利用とする。
- ・コンパクトで回遊性・利便性の高い都市拠点の形成とともに、藤沢駅を頂点とした周辺の低層住宅地へとなだらかに移行する都市空間形成をめざし、密度及び建物高さの誘導を図る。

2) 機能配置の考え方

(1) 地区全体の考え方

- ・駅街区周辺は、行政や業務、買い回り商業、広域都市サービス等を有する都心部として、不可欠な機能の集積強化を図る。居住機能については、建物高層部に限定的に配置することとする。
- ・その外側のゾーンでは、商業・業務、サービス機能等を主体としながら居住機能との共存を図る。特に回遊エリアにおいては、各エリアの特性を活かした買い回り商業・サービス、あるいは、最寄り商業・サービス等を誘導するとともに、交流・にぎわいを創出する機能の連続的な配置をめざす。
- ・地区の外縁部では、居住機能主体としながら、商業・サービス機能等が混在するとともに、地区内外の低層住宅地とも調和するゾーンをめざす。

(2) 交流・にぎわいの拠点

- ・地区全体の核となる交流・にぎわい拠点として、藤沢駅及び駅前広場周辺で機能充実を図る。
- ・活動・交流などの拠点を地区の外縁部周辺に配置し、地区全体へ広がる回遊の創出も図る。併せて、災害時等も視野に入れた憩い・交流機能の確保を図る。

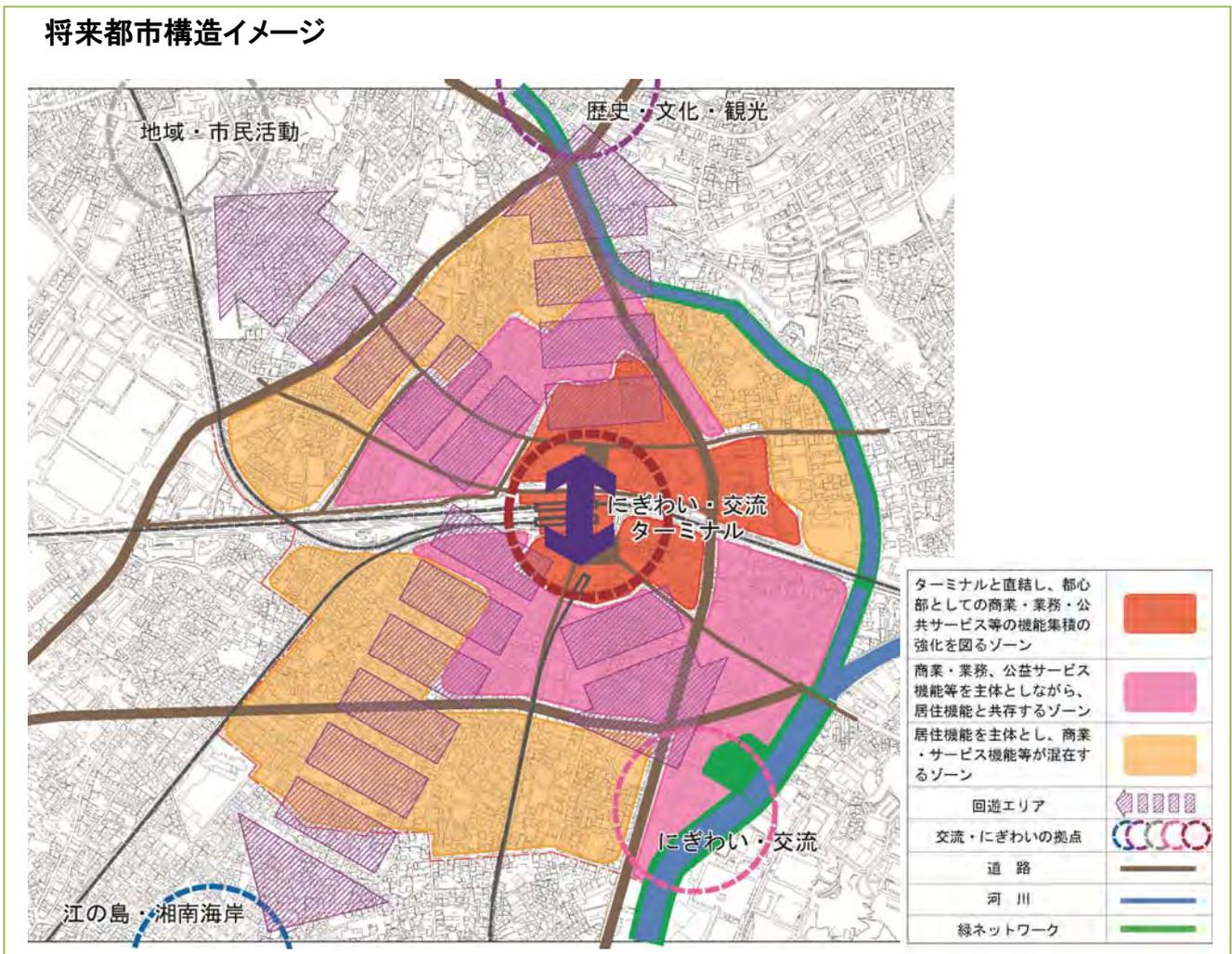
※公共施設配置の考え方

- ・市役所機能については、他の官公庁と一団となり、多様な人が多彩な用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・藤沢駅周辺への配置が望ましい。
- ・より多くの人々が自立的に、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必要がある。
- ・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つてもらえるよう、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。

(3)交通の考え方

- ・JR東海道線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄の3線を公共交通の骨格とし、ターミナルとなる藤沢駅を中心に、バス、歩行、自転車等が円滑に連携し、ユニバーサルデザインに配慮した交通ネットワークの充実をめざす。
- ・鉄道間の安全かつ円滑な乗換とともに、駅南北方向及び藤沢駅周辺への人の流れを高める、ユニバーサルデザインによる歩行動線を形成し、街への回遊、他の交通手段への円滑な移行をめざす。
- ・藤沢駅から街への人の流れの要となる歩行者動線の形成とともに、その他の機能充実を見据えたデッキの改良・更新を、駅前広場及び藤沢駅舎と連携しながらめざす。
- ・今後の交通利用を見据えつつ、駅前広場における、歩行者の利便性・安全性の確保とともに、バスやタクシー、一般車輛等が快適に利用できるための再整備や運用などによる改善を図る。
- ・まちなかのにぎわいを維持し、通過交通が流入しないよう、国道 467 号、戸塚茅ヶ崎線、鶴沼奥田線で幹線道路ネットワークを形成する。
- ・藤沢駅周辺の歩行動線に合わせ、地区内幹線道路については、安心・円滑な道路交通環境形成にむけ、交通規制の総合的な見直し等を図る。

将来都市構造イメージ



Ⅲ. 藤沢駅周辺地区再整備基本計画

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駅周辺街区のポテンシャルが低下しており、地区全体の再生のためには、機能更新・充実が必要である。
- ・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ある。さらに、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ているが、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必要がある。

2. まちづくりの目標

1) まちづくりの目標

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。

- 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、計画的な重複と分離による、くらしの場と交流・にぎわいの場づくり
- 多様な交通モードからの選択や環境・景観の取組など、くらし方・楽しみ方を通じた湘南藤沢らしさ・文化づくり

2) 街の骨格づくり

(1) 将来都市構造

① 基本的な考え方

- ・基本構想の「都市構造構築の方向性」を踏襲し、「地区のめざす姿」を実現するための地区構造を、「核」「軸」「ゾーン」により位置づける。
- ・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。

② 藤沢駅周辺地区の中心となる「核」

- ・地区及び本市の中心として、地区全体の活力・活気をけん引し波及する拠点の充実をめざす。
- ・都心部を維持する高度都市機能を集積し、地区及び湘南圏域の顔・玄関口としての役割を担う。

駅中心核	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道3線が結節する藤沢駅を中心に、超高齢化・低炭素社会において、交通ターミナルとしての充実を高め、市及び湘南圏域の玄関口としての役割を担う。 ・利便性の高さとともに、広域商業サービス・業務機能等の集積や機能更新・充実等により、地区のにぎわい・交流をけん引し都心部再生のトリガー的な役割をめざす。
行政核	<ul style="list-style-type: none"> ・本市行政の方向性を決定するヘッドクォーターの役割を担い、地域主権社会においてより重要な役割を担う。 ・市民や事業者等との多様な連携・協働のあり方や、市民に対する象徴性、広域に対する応接機能の役割等、新たな公共の創造を先導するとともに、都心部の経済活動を誘発する都市経営や再活性化への役割をめざす。

③ 核とまちなかを結ぶ「軸」

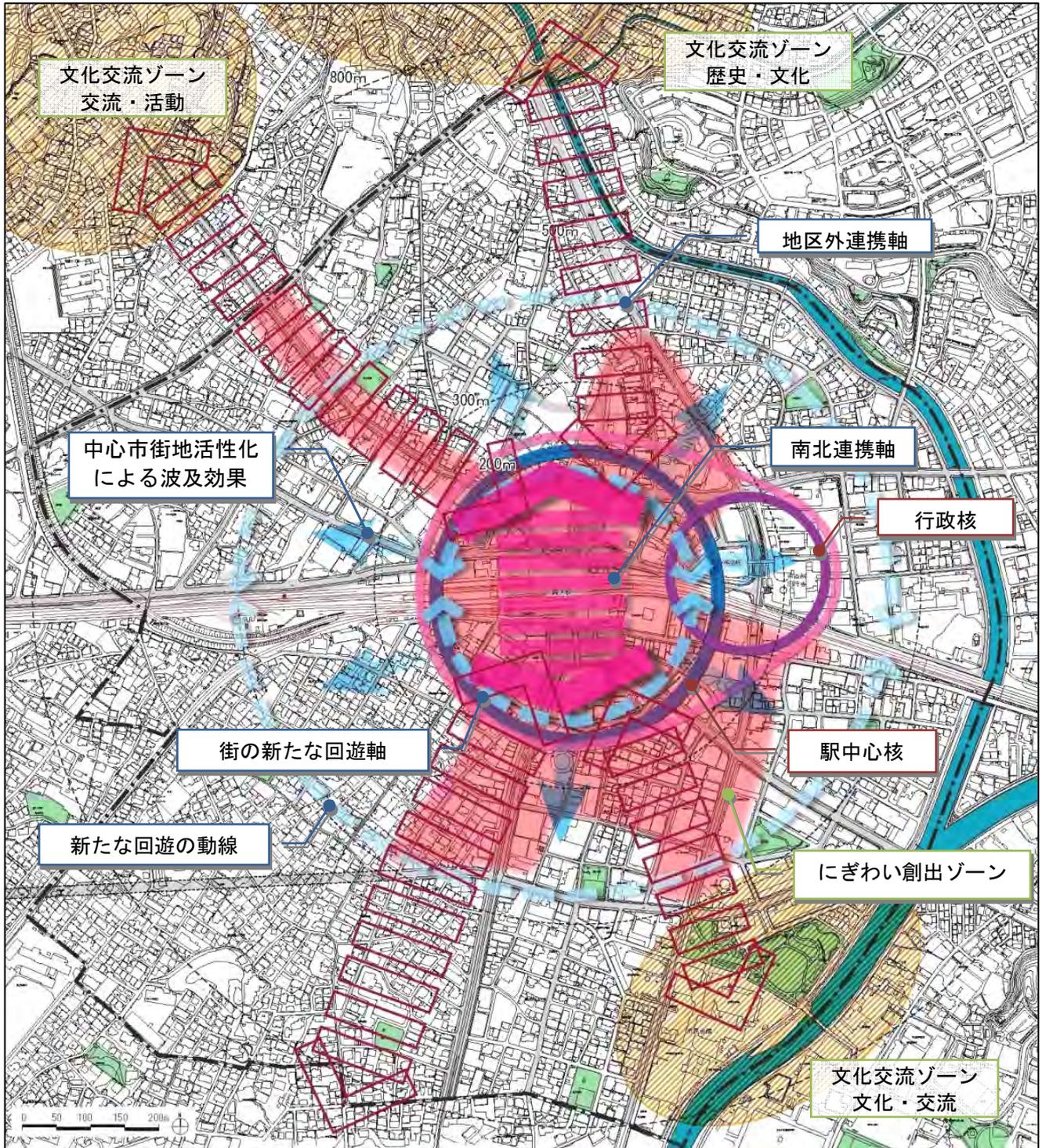
- ・駅街区に集中している乗降客、利用者を地区全体の集客・交流へと広げ、軸線を中心のにぎわい・活力の波及をめざす。

南北 連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 街の分断を解消し、核を強化・充実する軸 ・藤沢駅周辺地区への玄関口として、また駅南北の連携・一体化に寄与する軸として、駅前広場の充実とあわせて強化し、都心部再生の契機となる役割をめざす。
地区外 連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 駅から地区全体へのにぎわい・活力を波及する軸 ・街の顔である藤沢駅と地区外部の文化交流ゾーンを結ぶ軸として、回遊動線や商業・サービス等によるにぎわい・交流の充実により、地区全体への人のながれと活力の創出・波及をめざす。
街の新たな回遊軸	<ul style="list-style-type: none"> 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、地区外連携軸の充実により、徒歩及び自転車等での回遊するエリアの広がりにより新たな回遊軸を創出し、地区の連携を強め、にぎわい創出をめざす。

④にぎわい・活力を創出するための都市機能・土地利用を誘導する「ゾーン」

・にぎわい・活力創出にむけてそれぞれの特性を活かした都市機能の集積・誘導をはかるエリアとして、魅力とポテンシャルの形成・充実をめざす。

<p>にぎわい 創出ゾーン</p>	<p>・地区の基幹的商業施設や商業・サービスの小規模店舗等が集積し、市民のくらしを支えるとともに、藤沢らしいにぎわいと交流、活力を創出するゾーン</p>
<p>文化交流 ゾーン</p>	<p>・地域資源の活用や、市民等の交流・活動を支えるゾーンを形成し、地区の文化の育成・充実・発信をめざす。 ・「文化・交流」「歴史・文化」「交流・活動」</p>



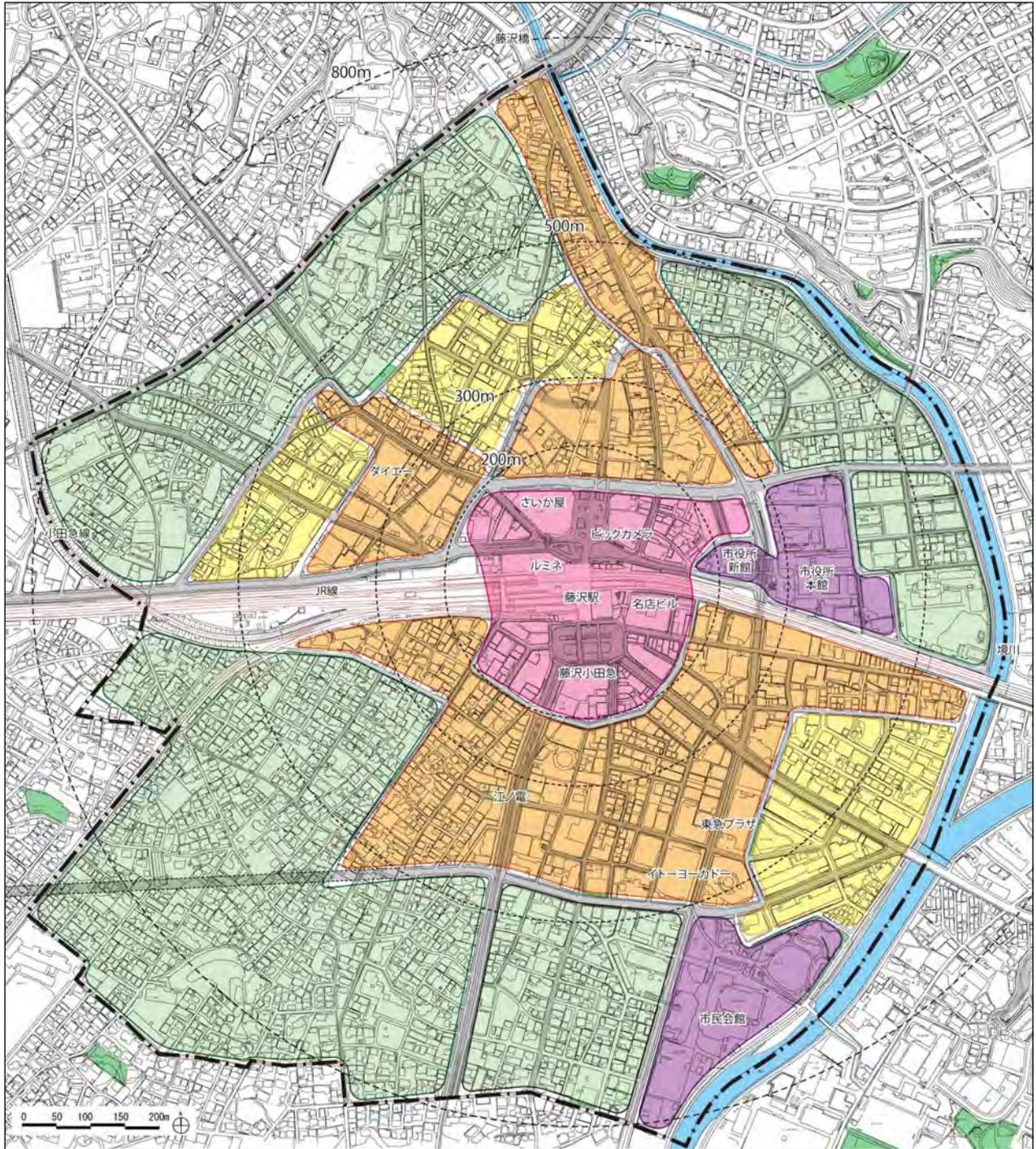
(2)土地利用の考え方

① 基本的な考え方

地区内を5つの土地利用に大別し、各々の基本的な考え方を以下に整理する。

② 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地区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めざす。 ・交通結節点として交通利便性の向上、駅一街流動の促進を図り、地区の骨格を形成する南北連携軸の充実を図る。 ・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めざす。
	<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街のにぎ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めざす。 ・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めざす。
	<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めざす。



凡例

交通結節点の利便性を活かした地区の拠点となる市街地

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

低層住宅等による良好な住環境を保全・形成する市街地

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

中高層住宅等による良好な住環境を形成する市街地

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

① 地区整備の方向性(基本構想)

【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・交流の充実・創出】

・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、サービスなどの充実・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。

② 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。また中心市街地活性化などの取組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低下している通りもある。

③ 課題

・広域商業・サービス等が集積している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、商業床の適正な規模を踏まえた機能更新・充実

・駅に近接しながらも土地利用が低密・停滞している地区における、土地利用転換を見据えた都市

計画・都市機能誘導のあり方の検討

- ・鉄道利用者、市民、周辺住民等の増加傾向に反して、減少している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

④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、駅周辺街区と結ぶにぎわい回遊軸において、街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、商店街を中心に暮らしを支える生活街の形成を推進する。

⑤地区整備の方針

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・行政等、藤沢の中心にふさわしい、市内外を圏域とする高次な都市機能の維持・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及び交流促進にむけ、藤沢・湘南の玄関口としての景観・空間の形成や、街・サービス・観光案内等の情報発信機能の整備・充実、人がにぎわい、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滞留空間の整備などを図る。
- ・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くらしの形成

- ・地区外周部の低層住宅地では、戸建てのレストラン・店舗などと共存しながら、湘南らしい緑とゆと

りのある居住環境の維持・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軸の形成にむけ、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等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

① 地区整備の方向性(基本構想)

【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、多様な人が多彩な用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・藤沢駅周辺への配置が望ましい。
- ・より多くの人々が自立的に、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必要がある。
- ・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つてもらえるよう、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。

② 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た。
- 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。

③ 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」をはじめとする地区内の公共施設の建替を、街の活性化に活用・連携する取組が重要である。
- ・地区に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。

④ 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建替・更新するとともに、街の活性化を牽引するような整備を推進する。
- 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といった生活支援サービス等の公共・公益サービスの配置を図る。

⑤市庁舎及び市民会館整備にむけた観点

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、多様な人が多彩な用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。
- ・より多くの人々が自立的に、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つてもらえるよう、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への取組の必要性から、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。

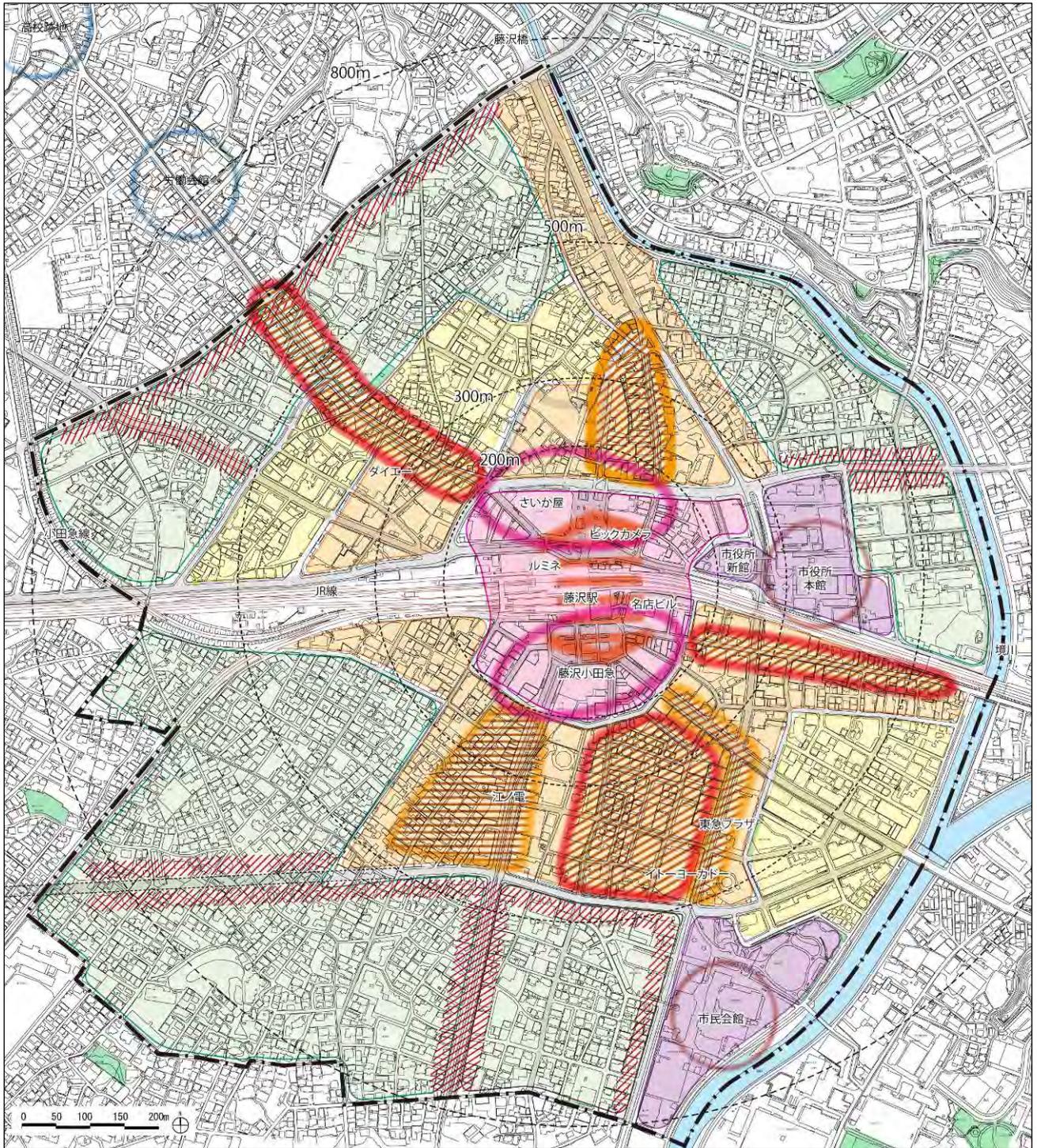
d 新たな市庁舎像の観点から

- ・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」の実現にむけて市庁舎は機能・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の経験を糧にした安心・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際には許容される・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

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">  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 | <ul style="list-style-type: none">  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 | <ul style="list-style-type: none">  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居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

①地区整備の方向性(基本構想)

【安心・快適と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】

- ・公共交通を主体とした安心・快適な交通環境を形成することで低炭素型の実現をめざし、多様な交通モードの円滑な移行や、道路ネットワークのあり方の再検討を進めるとともに、駅から街へと人が流れる回遊の形成をめざす。

②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、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、動線錯綜、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ているが、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、自動車などが錯綜している。

- ・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。

→本市南部では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。

③課題

- ・駅街区に鉄道3線、バス等が集中しているが、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や、歩行動線の錯綜解消等による、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、更に快適で自然なながれを創出する動線、サイン等の充実も必要である。

④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。
- 駅から街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。

⑤地区整備の方針

a 南北自由通路、ペDESTリアンデッキ、駅前広場等の整備・充実

- ・交通結節点である駅周辺街区は、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、南北動線の充実を進める。
- ・南北駅前広場では、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・運営体制などの充実にむけ検討を行う。

b 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や駅へのアクセスの充実にむけて鵠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。

c 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)の活用を図る。
- ・駅周辺地区の大規模商業施設等の建替時には、荷捌き用駐車場を確保するとともに、適正な搬入ルートを検討する。

d 自転車利用の環境整備

- ・公共駐輪場の整備や民間建物の建物更新とあわせた駐輪スペース確保の誘導等、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、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、持続可能な管理・運営方法を検討する。

e 歩行者の公共空間整備と案内・サイン計画

- ・駅街区では、南北自由通路の拡幅整備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た、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歩行者動線の改善、交通モード間の乗換え利便性の向上による、駅街区内部での歩行空間の充実を図る。
- ・南北駅前広場は、人のための駅前広場づくりを進め、街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。

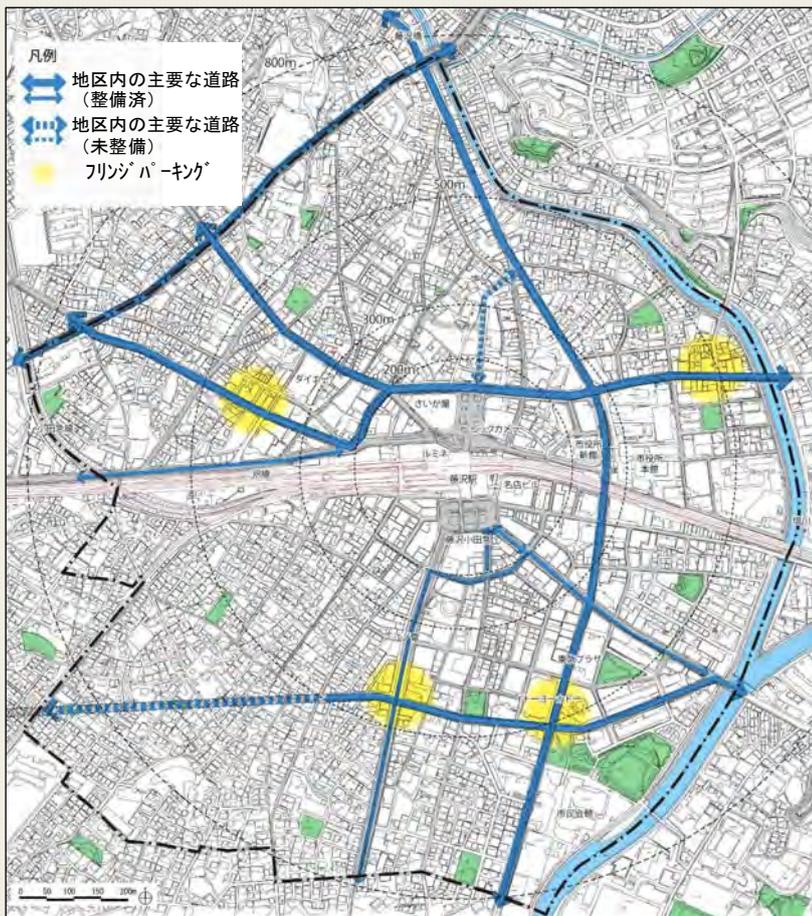
f 地区内の新たな移動を充実させる回遊動線の創出・形成

- ・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、緑等による街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。
- ・駅周辺の建物更新時にあわせて、自転車動線の確保と歩行者動線との分離にむけ検討する。

【モード別交通ネットワークの考え方】

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を抑制する道路として整備を促進する。
- ・都市幹線道路の鵜沼奥田線は、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担う道路として整備を推進する。



公共交通ネットワークの考え方

- ・鉄道3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。
- ・バス交通の速達性・定時性を確保するとともにまちなかでの使いやすさ等の向上にむけて検討する。
- ・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、タクシーと一般車の分離を視野に入れ検討する。



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付近のフリッ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

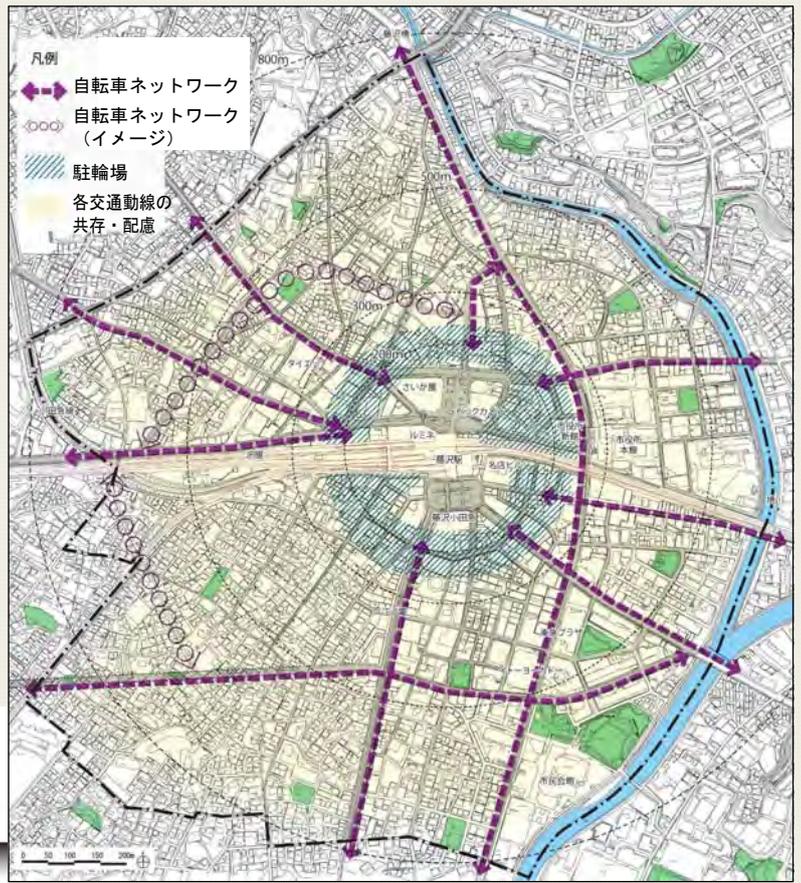
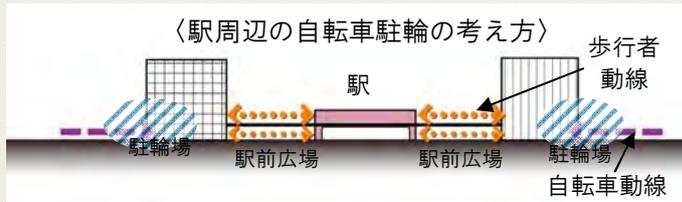


鵜沼奥田線整備に係るバスルート

自転車ネットワークの考え方

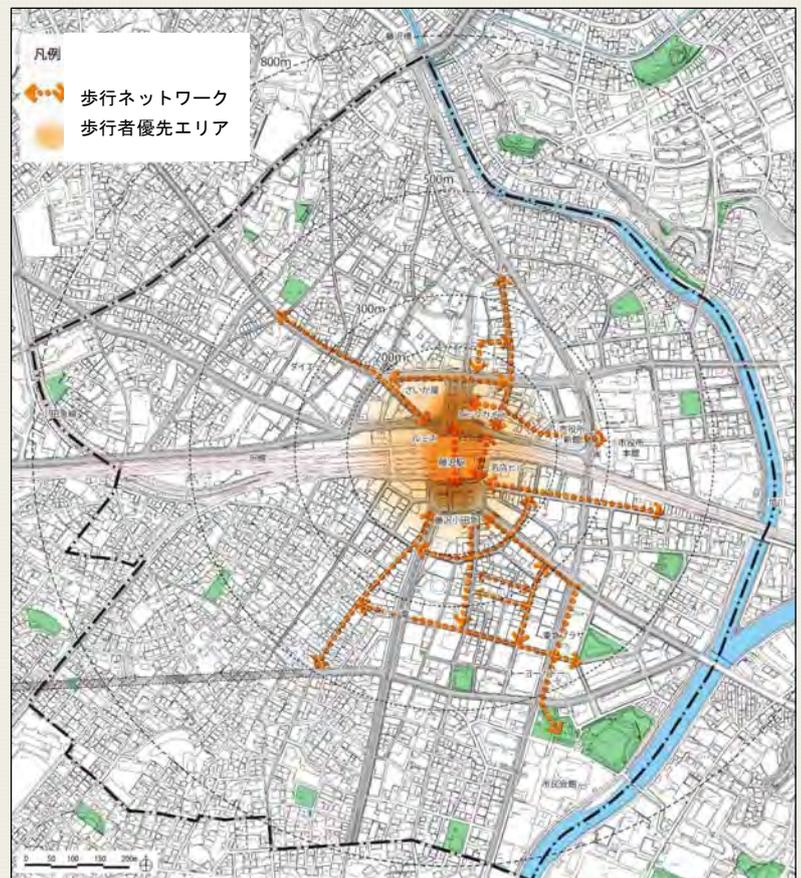
- ・自転車ネットワークは、幹線道路を中心に形成する。
- ・駅周辺街区は、歩行者、自動車との共存が図れるよう自転車走行空間の確保に努める。
- ・駐輪場施設については、既存施設の活用とともに、効果的な位置に整備する。
- ・短時間利用を想定した駐輪スペースは、民有地・公共用地を活用した整備の誘導を促進する。

〈駅周辺の自転車駐輪の考え方〉

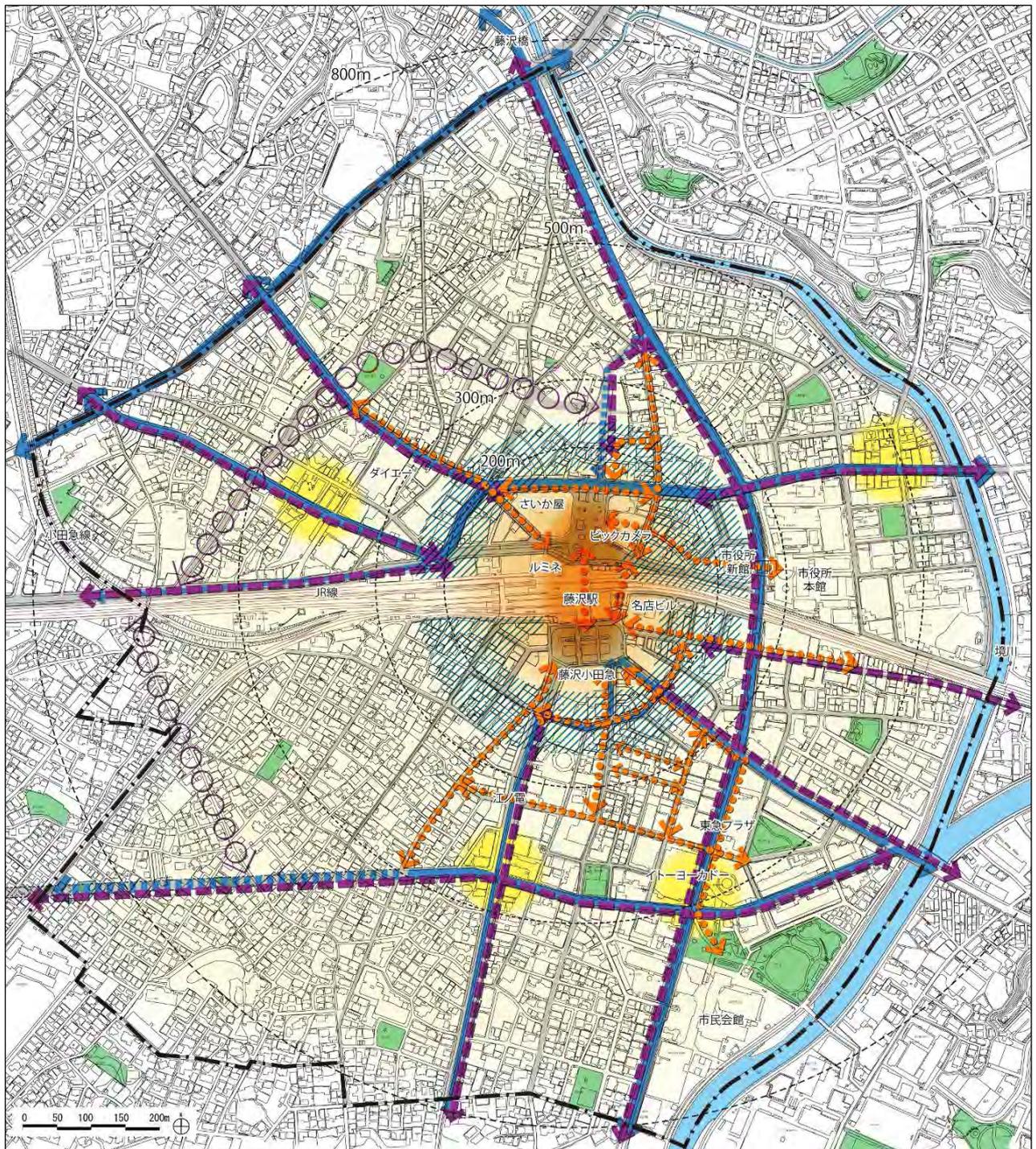


歩行者ネットワークの考え方

- ・駅から概ね 500m(歩行可能圏)の範囲及び主要な施設を結ぶ動線を位置づける。さらに歩行者が多く集まる駅前広場周辺を歩行者優先エリアとする。
- ・歩行ネットワークは、地上通行を基本とし、駅及び駅前広場では、デッキレベル等の歩行ネットワークを基本とする。
- ・駅と商店街をつなぐ動線に留意し、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】



凡例

- | | | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------|---|-------------|
|  | 地区内の主要な道路
(整備済み) |  | 自転車ネットワーク
(イメージ) |  | 歩行者優先エリア |
|  | 地区内の主要な道路
(未整備) |  | 歩行ネットワーク |  | 駐輪場 |
|  | 自転車ネットワーク |  | フリンジパーキング |  | 各交通動線の共存・配慮 |

3) 都市環境形成に関する整備方針

(1) 低炭素型・共生型都市の形成一次世代にむけた湘南エコライフのまちづくり

① 地区整備の方向性(基本構想)

【次の時代を先導する環境や安心・安全への取組】

- ・エネルギーを大量消費するターミナルから、低炭素・低環境負荷型への転換、さらにはターミナルの持つ集まる人やもの、自然環境等の資源を活用したエネルギーを創出・自給する次世代型の都市拠点の形成をめざす。

② 社会状況・動向変化

- ・地球温暖化への取組は世界の共通課題となる中、市民の環境意識も非常に高まっており、環境に対する取組の有無及び内容が付加価値として認識されている。

→ 拠点性の高い都市づくり(エココンパクトシティ、集約都市構造)と併せ、公共交通の充実等、多様な交通手段を賢く利用し、健康的に活動が出来る低炭素型の都市構造の充実を推進している。

- ・低炭素型・循環型システムは既に都市インフラの1つとして、今後の都市整備や建物の整備・更新時において不可欠な要素となっている。また、再生可能エネルギーの有効活用にむけ、多様な機会のもと実験的な取組が進められている。

→ 藤沢市でも「環境基本計画」「地球温暖化対策実行計画」「緑の基本計画」等を策定し、その実現にむけ様々な取組を実施している。

- ・人々の環境に対する意識や興味の高まりに加え、東日本大震災を契機としたエネルギー問題等を受け、日々の環境に配慮したくらしや様々な活動が進んでいる。また、社会の成熟化とともに、自然環境を楽しむレクリエーションの人気や、身近な都市空間での緑化活動など、自然環境との共生・触れ合い等への関心が高まっている。

③ 課題

- ・既存市街地における効率的・効果的な取組・整備の選択や、老朽化した施設の改修にあわせた省エネ対応等による質の向上が求められている。

- ・人・車両・建物等が集中することで一定量の環境負荷が発生することに対する考え方、取組が求められる。

- ・コンパクトな都市構造形成にむけ、都市機能・土地利用の高密度化を推進する際には、地表面温度の低下や湘南らしい潤いのある自然環境を享受するための対策を検討する。

④基本的な考え方

- 既成市街地を更新・充実する際のモデルとして、湘南藤沢らしい低炭素型まちづくりや環境と共生するエコライフを先導する地区形成をめざす。
- 多くの人・モノ・車輛が集まる場では、日々進化する低炭素・循環型への取組とともに、新たなエネルギー創出・技術の導入をめざす。
- 公共交通の利用や歩行・自転車などの環境負荷の少ない交通モード利用を促進するために、ユニバーサルデザインや交通システムの充実を推進する。
- 湘南の風や潤いのある自然環境が都心部でも感じられる、都市構造形成や施設配置、都市整備をめざす。

⑤地区整備の方針

a 省エネルギーを実践する低炭素型まちづくり

- ・ 交流人口が多い街区における土地利用転換や建物更新時には、低炭素街区の実現化検討や省エネルギー・創エネルギーにむけた先導的な取組の推進・誘導を図る。
- ・ 公共施設や民間施設の整備・改修時における、省エネルギー機器の積極的な導入や、計画的な再生可能エネルギー設備の導入・誘導、再生可能型・循環型等の建築素材利用等を図る。

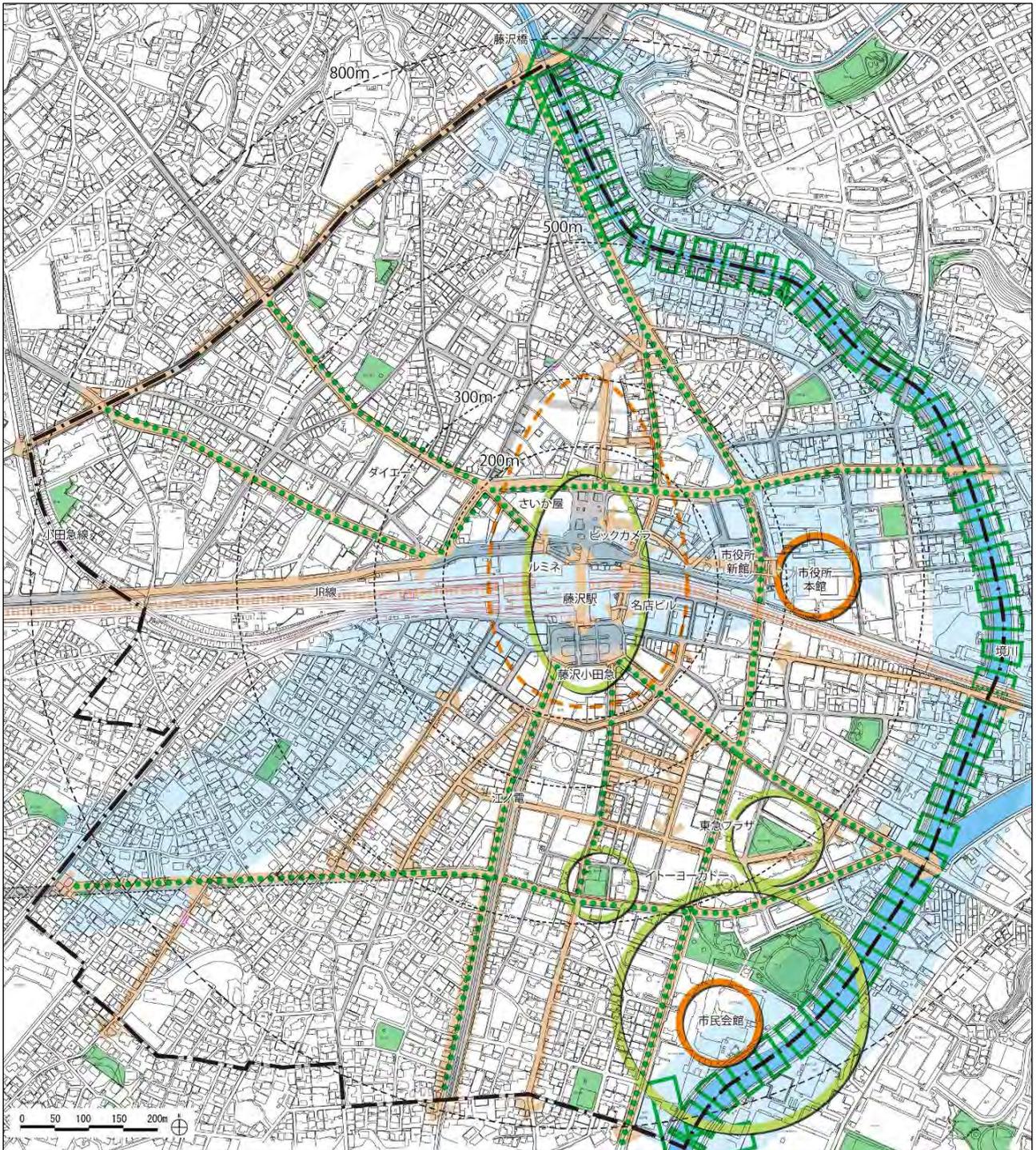
b 環境負荷の少ない交通利用への促進・転換

- ・ 低炭素型・循環型への配慮や、多くの人や車輛の集積等を活用したエネルギー創出等、新たな試みを導入した公共空間の形成を検討する。
- ・ 自転車利用促進にむけ、歩行者、自動車、自転車等の棲み分けに配慮した道路ネットワークの検討、公共駐輪場の整備、民間建物での駐輪場の誘導等により、まちなかの自転車利用環境の整備に努める。
- ・ 緑の充実した歩行者空間や自転車空間の形成により環境負荷の少ない交通利用の充実を図るとともに、休憩用の緑のあるポケットパーク等の整備や、駅前広場等での緑化を推進する。

c まちなみづくりと連動した水・緑・風を活用した環境づくり

- ・ 駅前等の施設整備を進める地区では、オープンスペース・公開空地等の整備・誘導と連携し、公共空間や民地内等での緑の拠点を形成する。
- ・ 風の通る道や、太陽・空などの湘南の自然環境に配慮した施設配置の誘導を検討する。
- ・ 境川等での緑との連携や、施設整備と併せた緑軸の創出、幹線道路沿道の街路樹の整備等により、景観や防災の視点も含めて水と緑のネットワークの充実を図る。
- ・ 商店街等の通りやゾーンの特性を活かし、ゾーン・通りごとに湘南藤沢らしさを持った、歩いて楽しいまちづくりに寄与する緑が連続した歩行者空間の維持・形成を図る。
- ・ 既成市街地や住宅地内では、施設の更新・新築時にあわせて屋上や壁面、敷地内の緑化を誘導し、緑が豊かな街並みの形成とともに、都市計画手法の導入を検討する。

【低炭素型・共生型都市形成の方針図】



凡例

- | | | | | | |
|---|--|---|-------------------------|---|-----|
|  | 低炭素型、循環型システム導入等の先導的な取組を推進するゾーン |  | 緑の拠点 |  | 水の軸 |
|  | 低炭素型、循環型システム導入等や効果的なオープンスペース確保等、先導的な取組を促進するゾーン |  | 環境負荷の少ない交通利用促進 |  | 緑の軸 |
| | |  | 風の通り道・風の通り道を配慮した施設配置を検討 | | |

(2)安心・安全—緊急時にも対処できる街の備えとまちづくり

①地区整備の方向性(基本構想)

【次の時代を先導する環境や安心・安全への取組】

- ・大震災等の経験を糧にターミナルが担うべき役割を再確認のもと安心・安全への備えを充実する。

②社会状況・動向変化

- ・近年の異常気象による都市災害の発生に加え、東日本大震災を経て、防災・避難等への関心が高まり、併せて、都市部では特に被災後の交通麻痺等による混乱時における、交流人口が多い場所での対応・帰宅困難者等への備えの必要性が明らかとなった。

→藤沢市では13地区を中心とした地域防災の取組を進めているが、藤沢駅の利用者など多くの交流人口に対し、3月11日には市民会館や学校等を一時避難所として開放した。

- ・高度成長期前後に建設した施設などが老朽化や更新時期を迎える等、更新や長寿命化にむけた取組、計画が全国的に進められている。

→市庁舎等の建替が検討されており、その他の公共施設においても建物・機能更新等が検討されているものがある。また、民間施設においても、老朽化や更新時を迎えつつある中高層建物が多く立地している。

- ・犯罪の凶悪化や高齢者などの犯罪弱者の増加により、防犯・安全に対する市民の意識・関心が高まっている。

→藤沢市では犯罪発生数は減少傾向にあるが、防犯まちづくりへの取組も進めている。

③課題

- ・建替・改修時期を迎える建物・施設等に対し、地区全体で取り組む防災性・災害時対応の充実を推進するための計画的な誘導や連携が必要となる。
- ・多くの利用者が集中する施設・街区において、災害発生などの緊急時における取組について、様々な事業主体が連携した備えが求められる。

④基本的な考え方

- 本市の中心となる市庁舎及び多くの交流人口を抱える都市拠点として求められる、非常時を見据えた安心・安全への取組・備えづくりを推進する。
- コンパクトな都市構造の核部分として様々な都市機能が集積する地区として、非常時等でも都市活動・くらしを支える機能が維持できるよう、施設・機能等の更新に際し、街区及び建物の防災性の向上を推進する。

⑤地区整備の方針

a 公共施設及び藤沢駅周辺における、災害に強い・非常時の備えを有した拠点づくり

- ・緊急時に人・もの・情報が集まる場としての備えとなる空間及び機能を有した市庁舎の整備を推進する。
- ・市民会館や奥田公園等の公共施設における、帰宅困難者等の一時避難機能等の備えとオープンスペースの確保を推進する。
- ・緊急時における、各交通事業者や商業事業者、行政等各主体の役割分担と連携にむけた日頃からの取組の推進を図る。

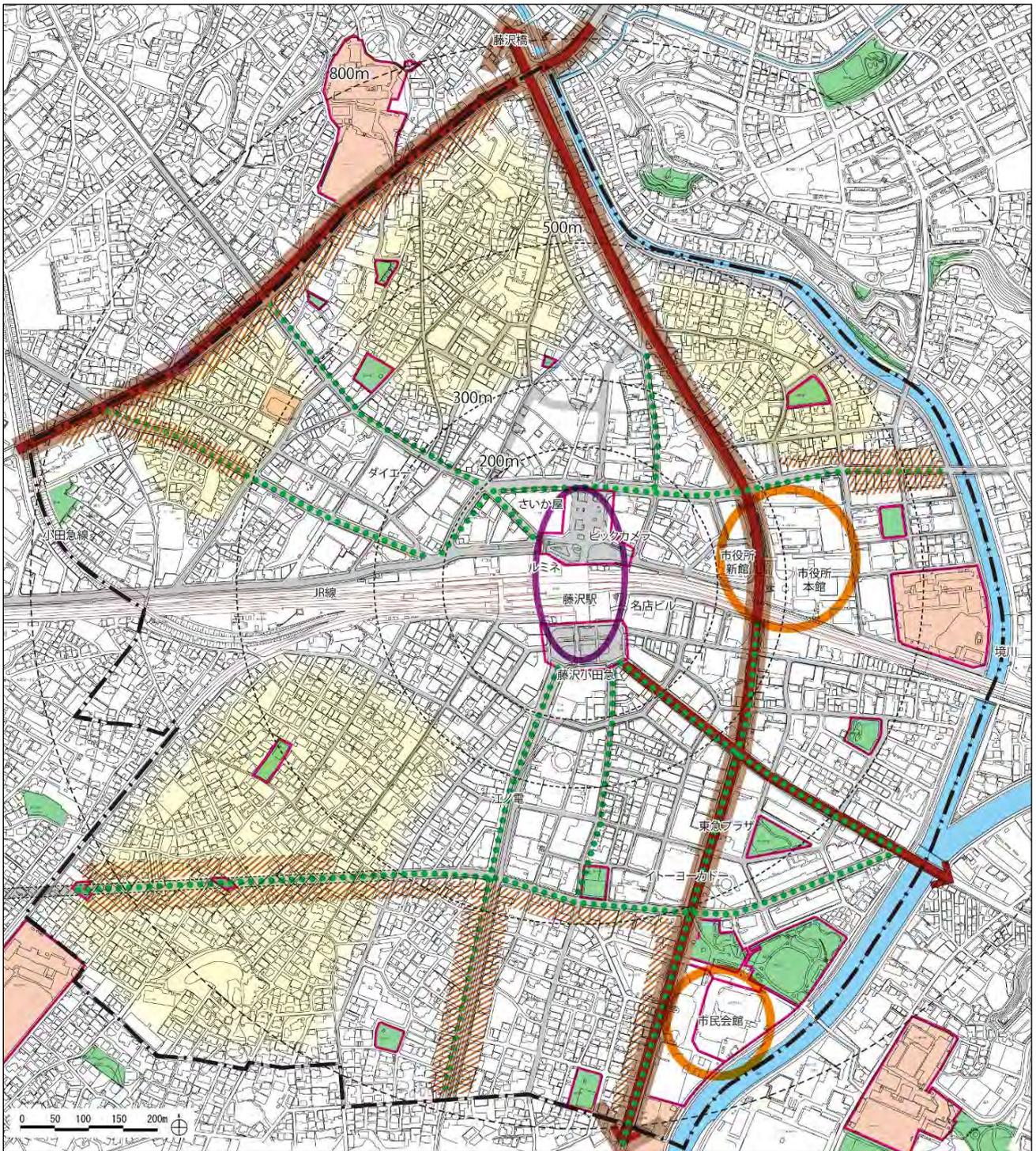
b 安心・安全を高める市街地形成の促進

- ・駅周辺等に集積する老朽化した施設・建物に対する計画的な更新・耐震補強等の誘導とゾーンにおける連携した取組を検討する。
- ・火災時の延焼防止、避難場所の確保、被災者の安全確保等にむけ、街路樹の整備や公園・広場等のオープンスペースの確保を推進する。
- ・狭あい道路や行き止まり道路の解消を促進するとともに、道路ネットワークが不足する街区における街路整備の必要性について検討する。
- ・老朽化した木造建物が集積する街区における延焼遮断帯や避難路確保等の安心・安全まちづくりを検討する。
- ・まちなかの死角解消や綺麗な都市空間の維持など、犯罪を発生させないまちづくりを市民・事業者・行政等の連携・協働により推進する。

c 誰にもやさしいユニバーサルデザインの充実

- ・利用者の立場に立った駅の円滑な乗換えに資するユニバーサルデザインの導入を促進する。
- ・緊急時も見据えたサインシステムの導入や情報発信等、平常時利用と連携したユニバーサルデザインによる取組を図る。
- ・まちなかの十分な歩行者空間の確保により、来街者の安全を確保するとともに、事業者や市民、行政等が連携しながら、ソフト面での取組による意識の共有・啓発を図る。

【安心・安全形成の方針図】



凡例

- | | | | | | | | |
|---|-------------------------------|---|----------|---|-------------------|---|---------------|
|  | 非常時に先導的・拠点的作用を果たす安心・安全拠点形成の推進 |  | 避難路（不燃化） |  | 都市公園 |  | 防災性向上を検討するエリア |
|  | 非常時を見据えた安心・安全への備え・連携を強化の促進 |  | 緊急輸送路 |  | 公共施設 |  | 延焼遮断帯の形成 |
| | |  | 街路樹 |  | オープンスペースの維持及び創出促進 | | |

(3) 景観・街並みー湘南藤沢にふさわしい景観形成

① 地区整備の方向性(基本構想)

【湘南・藤沢らしい空間・景観の形成】

・湘南・藤沢の玄関・顔となる空間や景観づくりを進める。また、藤沢市の都心部、そして湘南・藤沢らしい都市構造・空間や、緑の配置等の誘導・維持を図る。

② 社会状況・動向変化

・街の活性化や市民の愛着づくりにむけ、顔づくりや景観的な取組が盛んに行われている。

→本地区の各通り・商店街では、協定等を設け景観・街並みづくりを進めている通りもあるが、地区全体を通じた顔づくりやテーマ設定等が行われていない。

・都市・街の景観への関心や、一方で既成市街地におけるマンション建設問題などの課題がある中で、平成 16 年に景観法が制定され、自治体で景観計画が策定された。また、高度地区、地区計画などの都市計画手法での規制誘導も、多く導入・運用されてきている。

→神奈川県内でも多くの市が高度地区を指定しており、本市でも高度地区の導入を検討している。

③ 課題

・更新時期を迎えている公共施設や中高層建物が多くある一方、現在、景観計画(市全体)や用途指定等による規制誘導のみであり、連携・テーマ等がない街並みへと更新されることが懸念される。

・通り、商店街等で景観づくり等を進めているが、陳腐化してしまった、あるいは担保性がない等の課題を抱えており、新たな見直し・検討が求められている。

・地区外縁部等では低層住宅地が形成されているが、高層マンション計画が出るたびに紛争等がおきており、まちづくりの方向性が求められている。

④ 基本的な考え方

○湘南藤沢の太陽・青空が感じられる広がりを持ちながら、建物高さや容積の誘導等により、藤沢駅を頂点とした周辺の低層住宅地へとなだらかなスカイラインを形成する都市空間をめざす。

○地区全体での湘南・藤沢らしい都市景観づくりとともに、通り・商店街においてもテーマを持った景観・街並み形成をめざす。

⑤地区整備の方針

a 藤沢駅前における藤沢の顔・玄関口づくり

- ・湘南の玄関口、藤沢の顔・シンボルとして太陽、海、空といった自然イメージと開放感のある駅前広場づくりと視覚的な緑量も配慮した緑に溢れた空間形成の検討を進める。
- ・駅街区内では、まとまった緑の創出や街路樹等の充実により、緑のある藤沢の駅前づくりと潤いのある都市空間形成の検討を進める。
- ・市庁舎及び市民会館では、建替に際してシンボル性ととも周辺景観との調和や街並み形成を先導する役割をめざした施設整備を推進する。
- ・駅利用者等の回遊・交流の機会づくりにむけて、江の島・湘南海岸や富士山など、藤沢駅周辺地区から眺望を楽しむためのビュースポットの計画的な配置を検討する。

b 地区の軸線となるみどりとにぎわいのあるまちなみの形成

- ・駅前広場から続く主要道路沿道では、緑量のある街路樹の維持・充実をはかり、潤いのある街並みづくりを進めることで緑のネットワークの充実を図る。
- ・駅前及びその周辺の市街地では、街並誘導の施策を導入しながら、一体性があり開放感のある街並み形成の維持・充実を図る。
- ・通りや商店街ごとにテーマを設定しながら、事業者や市民等による湘南・藤沢にある商店街としてふさわしい景観づくりを支援する。
- ・商店街によっては地域の歴史資源や文化資源を活用しながら、賑やかで、多世代が交流する、馴染み深い商店街の街並みづくりを支援する。
- ・街区単位での土地利用転換が進む北口駅前地区では、駅周辺街区との一体性や遊行通りとの連携などを見据えながら、北口通り線沿道の特性を持たせた街並み誘導を検討する。

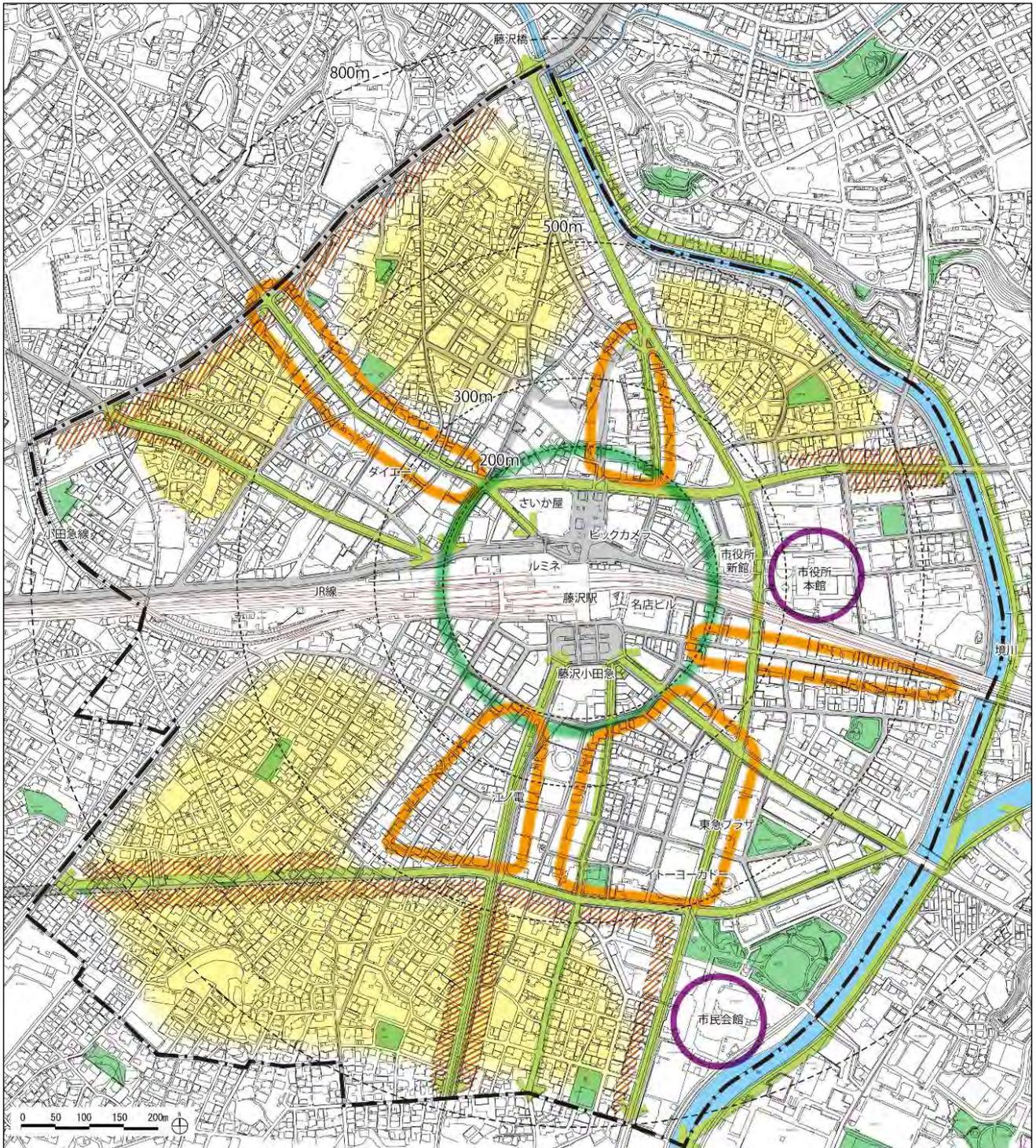
c ゆとりと太陽・緑が共存する住宅地の維持・充実

- ・低層住宅地内では、幹線道路沿道の中高層建物への建物高さ誘導を図る等、周辺環境に配慮した都市空間の維持・充実を図る。
- ・緑化や一定のゆとりを有した居住環境では、良好な街並みの維持にむけた方策を検討する。

d ゆとりとコンパクトな地区構造形成への誘導

- ・地区全体の構造や街並みの方向性等、地区景観のあり方を示すガイドラインの検討を進める。
- ・建物高さや敷地面積・緑化指導・形態規制等、地区計画等の景観ルールに従い必要に応じた規制・誘導の検討を進める。
- ・地区内のゾーンや通りに相応しい街の景観を維持・創出するため、地区計画や景観形成地区、緑化のあり方等について検討・推進を図る。

【景観・街並み形成の方針図】



凡例

- | | | | | | |
|--|---|--|---------------------------------|--|---|
| | <p>湘南・藤沢の玄関口となる顔づくり</p> | | <p>水・緑のネットワーク</p> | | <p>ゆとりある低層住宅地の維持・充実するとともに、維持にむけ取組を検討するゾーン</p> |
| | <p>公共施設における湘南藤沢らしい街並みを先導するような、地区のシンボルとなる景観づくり</p> | | <p>通りの特性を活かしたにぎわいのあるまちなみづくり</p> | | <p>後背の低層建物とのバランスに配慮・調整した中高層建物による街並み形成</p> |

(4)文化・歴史—地域資源を活用したにぎわい・交流

①地区整備の方向性(基本構想)

【湘南・藤沢らしい空間・景観の形成】

・湘南・藤沢の玄関・顔となる空間や景観づくりを進める。また、藤沢市の都心部、そして湘南・藤沢らしい都市構造・空間や、緑の配置等の誘導・維持を図る。

②社会状況・動向変化

・元気なりタイヤ層の増加も含め社会の成熟化により、街の歴史・文化を楽しみ・学ぶ人々や、地元での市民活動・交流を行う人々などが増加傾向となっている。

・歴史・文化資源を活かしたまちづくりが全国的に盛んに行われ、観光交流振興が進められている。
→藤沢宿や遊行寺という歴史資源を活かしながら、観光やまちづくりへの取組を進めているが、大きな潮流には育っていない。

・都市間競争が進む中、グルメや環境、景観、交通などの多種多様な取組も、街の文化・付加価値として認識され、差別化を図る上では重要や役割となっている。

→江の島・湘南海岸という市の圧倒的な資源や、市庁舎や市民会館という市の拠点施設が集積、鉄道3線によるターミナル等というポテンシャル、歴史文化資源である遊行寺・藤沢宿との近接性、南北に広がる商店街のにぎわいなど、多様なシーズを育て、街を形成してきたが、更なる街の文化・付加価値づくりが必要である。

③課題

・市民会館の建替や労働会館等の更新により、地区の核となる文化交流拠点が更新することとなり、街との連携・波及が求められる。

・地区外に近接してある藤沢宿や遊行寺という歴史資源が十分に活用されず、消失するものも多くあり、早期の取組が必要である。また駅から繋ぐ遊行通り等との回遊・連携が充分に行われてない。

・「湘南藤沢」らしさが不明確・解りにくいという認識に対して、「文化」という形で見せていくことも求められる。

④基本的な考え方

○市民会館を地区及び市全体の文化・交流拠点とし、その他の公共用地等と併せて、文化・交流の場として創出・育成を図る。

○歴史・地域資源を活用した観光交流や街での過ごし方・シーンの提案などの通り・ゾーンという面の広がりを持たせた「文化」づくり、地区全体の環境や景観の取組を通じた都市の「文化」づくり等、多様な主体が連携しながら、これからの「湘南藤沢」らしさの育成を進める。

⑤地区整備の方針

a 歴史資源・地域資源を活用した観光・交流の創出・育成

- ・江の島・湘南海岸、市北部観光、鎌倉方面等への観光・交流のターミナル・起点として、駅周辺街区における案内・情報発信機能の充実及び来街者を招き入れる地区における魅力形成を図る。
- ・遊行寺・藤沢宿等の近接する歴史資源を活用・継続した交流・観光づくり及び藤沢駅からの回遊・にぎわい形成を促進する。
- ・地域資源・特色を活かした通り・ゾーン毎の魅力・文化育成にむけ、商店会や自治会等による連携・取組を促進する。

b 市民の文化交流・活動を支え、提案する拠点形成

- ・奥田公園や秩父宮記念体育館等と連携しながら、市の文化交流振興を支え、市民に対し新たな文化交流を提案・提供する拠点の創出・充実にむけた市民会館整備を検討する。
- ・図書館の使い方や新しい文化交流との関わり方など新たなライフスタイルを提案・提供する公共施設用地における機能更新を推進する。

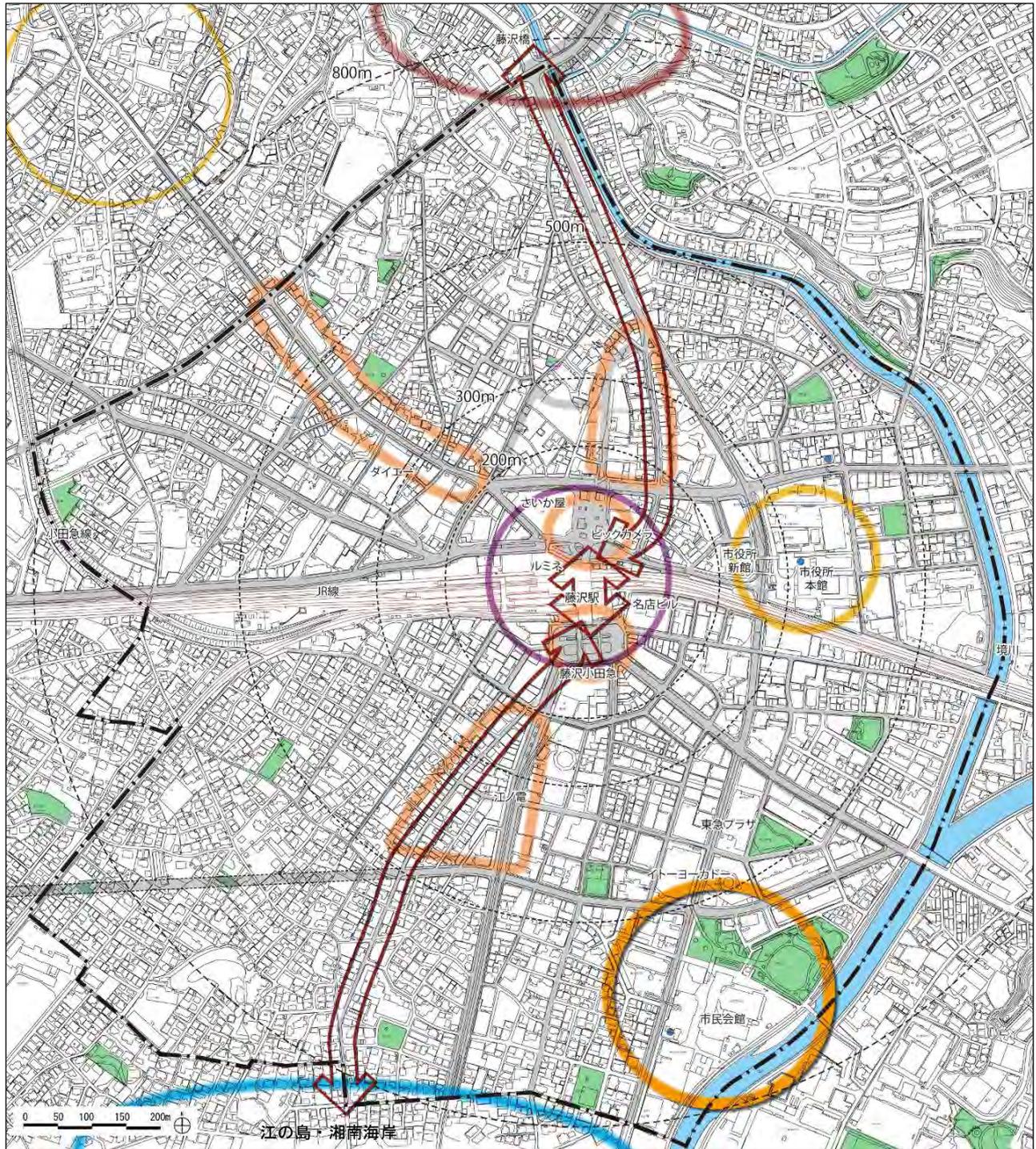
c 湘南・藤沢らしい洒落た街での過ごし方の提案

- ・湘南・藤沢でくらす人々が期待するグルメ志向や知的欲求等に応えたり、リタイア層などこれまで地区で時間を過ごしていない人々が日常的に過ごせる等の、街の楽しみ方を提案する付加価値を持った空間・サービスの創出を図る。
- ・通りや商店街等の回遊ルートでは、過ごしやすい通りづくりにむけ、パティオやポケットパークなどの休憩したり語らったりできるような空間創出、フットパスづくりを促進する。
- ・コミュニティサイクルやレンタサイクル等の自転車活用や ITC 等の新たな観光ツールの連携・活用を検討する。

d 都市活動・システム運営を通じた街の文化形成

- ・環境への取組、通りごとにふさわしい街並み・景観形成、緑化のあり方等、施設整備や日常的な都市活動等における先導的・先進的な取組による街の文化・付加価値づくりを図る。

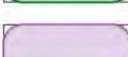
【文化・歴史形成の方針図】

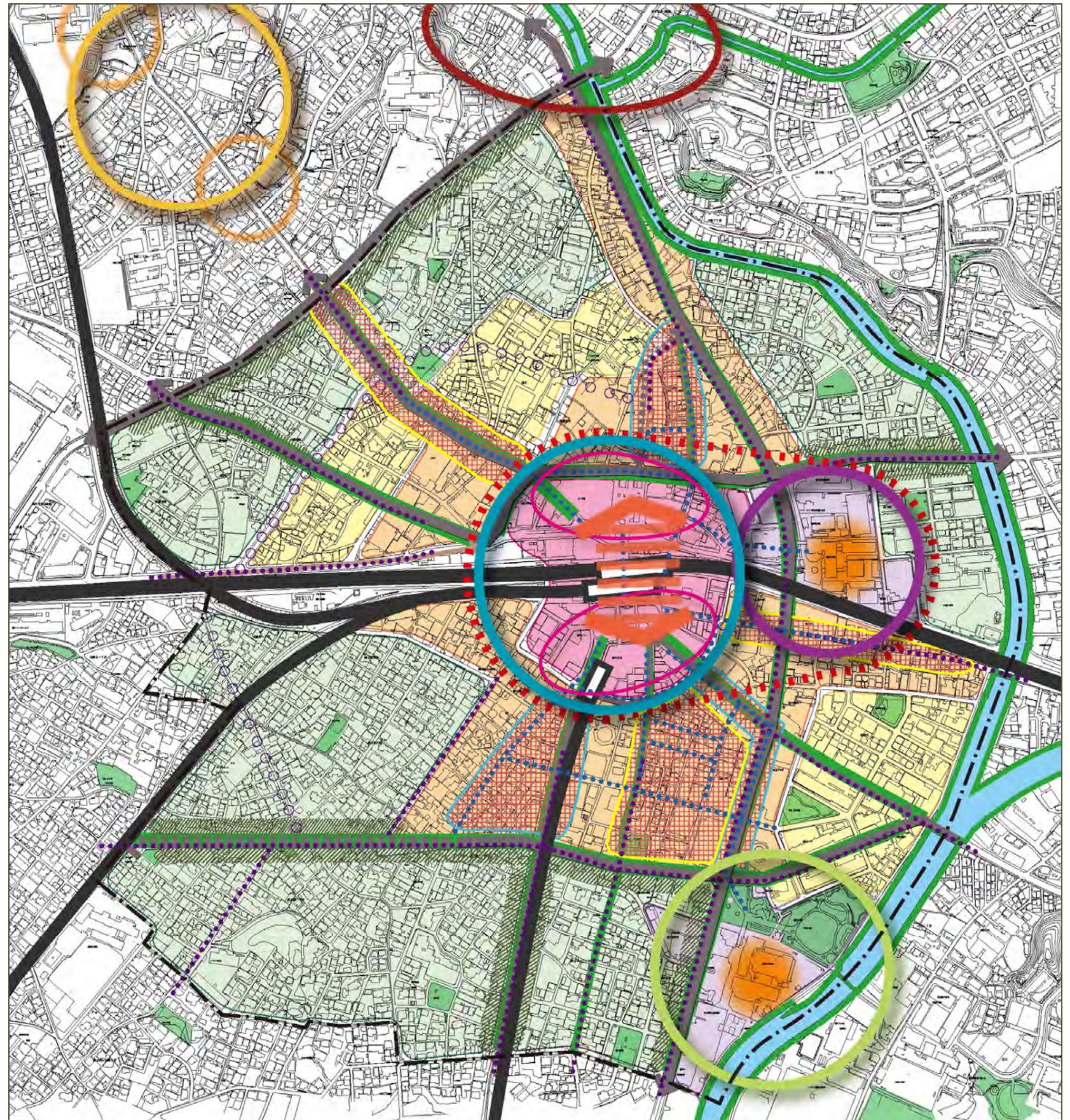


凡例

- | | | | | | | | |
|---|---------|---|-------------------|---|-------------------|---|------------------------|
|  | 文化拠点 |  | 公共用地を核にした文化交流の創出 |  | 江の島・湘南海岸 |  | 湘南藤沢らしい過ごし方などを通じた文化づくり |
|  | 歴史・観光拠点 |  | 地区及び市内の文化・観光の情報発信 |  | 地域資源を活かした観光・回遊づくり |  | 歴史・文化資源 |

【地区整備方針図】

-  広域商業・サービス等の高次な都市機能を集積し、活力を創出するゾーン
-  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
-  中高層住宅等による良好な居住機能等を計画的に配置するゾーン
-  低層住宅を主体に、小規模な商業サービス機能等を共存する、ゆとりある街並みと安全な居住環境の維持・充実を図るゾーン
-  都心を表象する公共公益機能を中心としたゾーン
-  湘南・藤沢の玄関口として、計画的な機能・建物の更新や先導的な取組を促進し次の時代を支えるターミナルの形成
-  これからの市庁舎像にふさわしい行政核の充実
-  市民の交流を創出する文化と緑の拠点の充実
-  市歴史文化資源を核にした観光交流の充実
-  公共用地を核とした新たな交流創出
-  地区及び市全体のシンボルとして、また活力創出・ポテンシャル向上を先導するエリア
-  大規模商業施設等の計画的な機能更新の誘導・促進
-  公共施設機能の建物更新や環境等の先導的取組の推進
-  公共用地における、地域と連携した機能更新
-  特性を生かした連続するにぎわい・街並みの形成
-  生活街の創出
-  後背の低層建物とのバランスに考慮・調整した機能・街並みの誘導
-  駅南北の機能や街を繋ぐ連携軸
-  水と緑のネットワーク
-  鉄軌道
-  幹線道路
" (未整備)
-  歩行ネットワーク
-  自転車ネットワーク
" (イメージ)

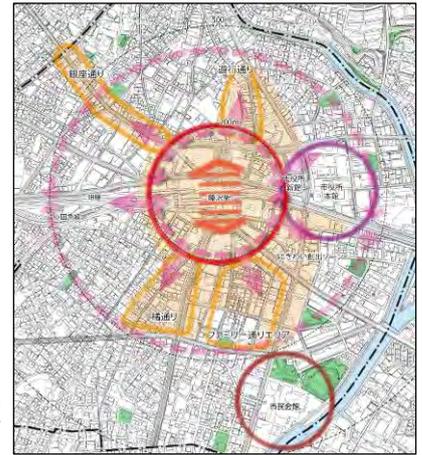


4. 重点プロジェクト

1) 重点プロジェクトの設定

(1) 基本的な考え方

- ・藤沢駅周辺地区の再活性化を図る上で、重要な役割を果たすとともに、地区全体への活力、にぎわい創出の波及効果や、先導的な役割を期待するプロジェクトを抽出し、「重点プロジェクト」として位置づけ、事業者・地権者、市民、行政等駅周辺地区に関わる多様な関係者が、各々主体的にかつ連携して取り組むプロジェクトとする。
- ・藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画の実現にむけ、今後、重点的、先導的に取り組むこととし、今後プロジェクト推進を図る際の方向性や可能性について、整理を行う。



各々による主体的なまちづくりが連携し、都心部全体の活性化へと繋がるイメージ

(2) 重点プロジェクトの設定

様々な事業者・主体が関わりながら都心部再生をけん引する「①駅周辺街区」、事業が進行中の地区として新たなまちづくりにむけたモデル的役割を担う「②北口駅前地区」、地区南北に広がる商店街・通りが主体となって活力再生をめざす「③にぎわい・交流」の3プロジェクトを重点プロジェクトとして位置付け、対象とするエリアを明確にした上で検討を進める。

① 駅周辺街区

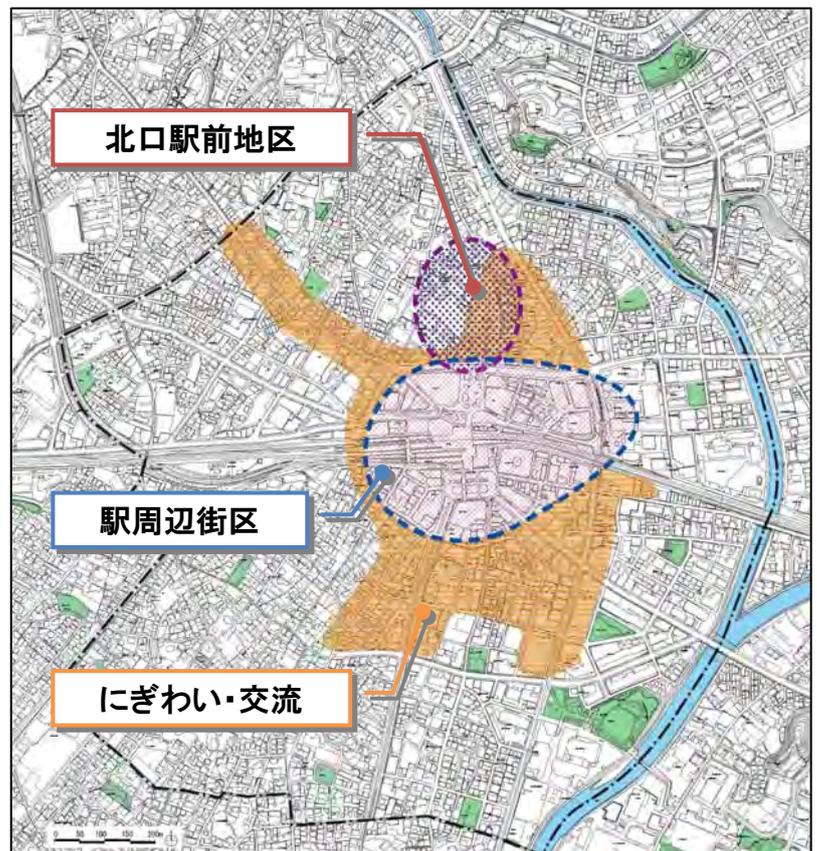
- ・高次な都市機能の集積を図るエリアとして藤沢駅周辺地区の再生及び本市全体の活性化を先導する地区形成にむけたプロジェクト。
- ・「駅街区の改良にむけた検討」や「市庁舎建替の推進」の2つの取組を中心に地区全体の活性化をめざす。

② 北口駅前地区

- ・駅北口のにぎわい活性化と産業振興を担う拠点創出とともに、新たなまちづくりの取組として地区全体の先導、モデル的な役割を担うプロジェクト。
- ・既成市街地である藤沢駅周辺地区において、大きく土地利用更新が進む地区である。

③ にぎわい・交流

- ・地区全体の再生にむけ、駅から街へのながれを創出するための魅力形成にむけた、地域商業のにぎわい再生と交流活性化等についてのプロジェクト



2) 駅周辺街区

(1) 地区の概況

① 駅周辺街区の位置づけ・役割

- ・藤沢市、湘南地域、藤沢駅周辺地区の顔、玄関、シンボルにふさわしい魅力と質を有し、市のプロモーション、イメージの向上に資するよう空間形成
- ・中心市街地活性化を牽引する拠点的な都市機能の充実
- ・超高齢社会、低炭素社会を見据えた交通ターミナル機能の充実
- ・街の活性化を図る南北の連携と、駅に集中する人の交流や活力を藤沢駅周辺地区全体へと波及させるポンプ機能の役割

② 現況

- ・鉄道3線及びバス等が乗り入れている交通ターミナルである藤沢駅と本市行政の中心を担う市庁舎という拠点機能が立地している。
- ・広域商業サービス機能が集積しているが、近年は商業活力や集客ポテンシャル等が停滞傾向となっている。
- ・昭和40～50年代にかけ藤沢駅街区を含め都市基盤整備が行われ、商業業務ビルの多くも同時期に建設されており、機能・建物更新の時期を迎えている。
- ・市庁舎は建替が決定しており、そのための検討が行われている。

③ 課題

- ・藤沢都心部及び本市の顔・玄関口の役割と、広域拠点としてのポテンシャルの維持・創出を担うための機能集積と都市空間形成の誘導が必要である。
- ・駅街区利用者の鉄道間および他交通モード間での乗換利便性向上とともに、南北自由通路等における錯綜している動線の解消等が必要である。
- ・藤沢駅周辺地区全体へと人の流れを作り出すポンプ機能や周辺地域との円滑な動線づくりとともに、駅南北の連携強化にむけた取組が求められている。
- ・市庁舎建替に際し、新しい市庁舎のあり方と連携しながら、都心部全体のまちづくりとして面の広がりの中でとらえ、活性化にむけた活用の取組が必要である。
- ・水、みどり・環境等も含めた「湘南・藤沢らしさ」の発信が期待される。

(2) 駅周辺街区の充実・再生検討にむけた考え方

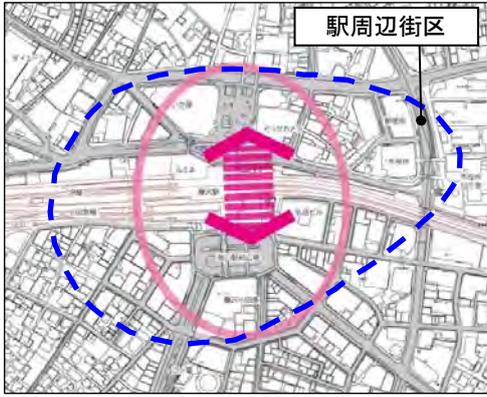
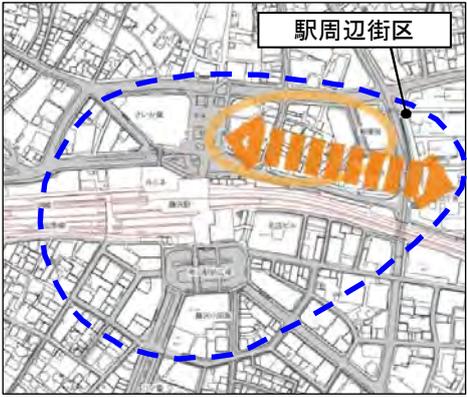
① 駅周辺街区の充実・再生検討をする上での視点

- ・「駅街区の充実」と、「市庁舎建替を契機とした街の活性化」が駅周辺街区の活性化を先導する役割を担うとともに、これらの連携強化がより新たな活力創出に資すること
- ・中長期を見据えつつ、駅周辺街区のバリアフリー化、施設老朽化への早期的な対応を想定し、短中期的な取組を中心に検討すること
- ・市街地再開発事業や土地区画整理事業等によりこれまでに整備し蓄積してきた都市基盤を、十分に活かしていくこと
- ・街区としての一体感、連携を持った空間形成とともに、自立的に産業活動等を進めている多様な

事業者、主体が個々に更新・開発を進めやすく、また街区のまちづくりに取り組みやすい仕組みを検討すること

②周辺街区の活性化にむけ充実・再生を検討する区域について

- ・広域拠点である藤沢都心部再生を先導するために、駅街区および市庁舎という2つの拠点的機能と併せて、高度な都市機能を集積する区域として、現状の駅街区に接する街区を重点的に強化することが不可欠であり、その更新・充実を基本とする。
- ・また市庁舎建替に伴う駅街区及び周辺との連携の観点から、駅街区と市庁舎を結ぶ街区での検討も必要である。
- ・駅周辺街区内の他街区においても、民間事業者の開発・更新ポテンシャルが高まった際に、必要に応じた連携・誘導のタイミングを逃さないよう、駅周辺街区の都市構造を長期的に見据えた考え方の検討を行う。

	現状の駅街区に接する街区	駅と市庁舎を結ぶ街区
		
区域設定の必要性	都心部、広域都市拠点の核を維持・充実するために高度な都市機能、空間の誘導が必要なため。	地区を先導する駅街区と市庁舎の連携強化や新たな軸線形成が可能となるため。
検討メニュー	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトな都市構造を支え、広域拠点にふさわしい高度都市機能集積の規制・誘導 ・ユニバーサルデザインの導入や藤沢都心部の玄関口、顔にふさわしい空間形成の誘導・連携 ・回遊形成にむけた南北連携・軸線の強化や、周辺区域へ人の流れをつくるポンプ機能の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅と市庁舎との連携強化とともに、都心部でのにぎわいを伴う、新たな軸線を創出 ・街区再編及び土地利用転換 ・交通ネットワーク検討も含め、行政等と連携した計画・整備推進
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・長期の視点を持ちながら、都市活力・拠点性維持に必要な都市機能の選択・誘導・配置が必要 ・商業活力維持が容易ではない社会状況において、藤沢都心部維持に必要な高度な都市機能集積のための誘導策が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・低密度・停滞した土地利用での街区再編等への一体となった事業実施のための調整 ・駅街区に隣接していないエリアのため、広域商業・サービス等の都市機能を集積するポテンシャルの維持

(3) 駅周辺街区の充実・再生を先導するプロジェクト

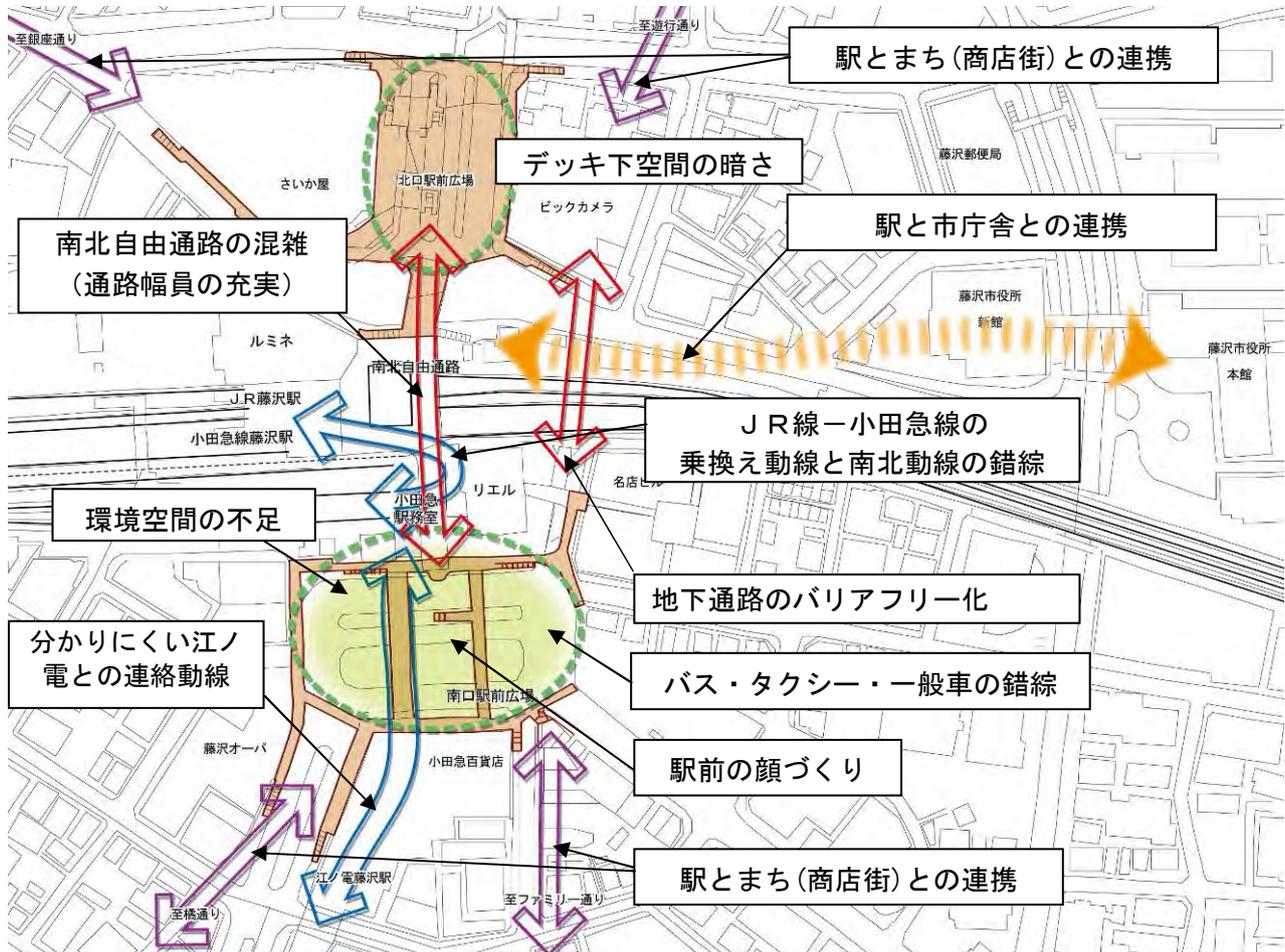
① 駅街区の改良検討

【駅街区改良に際しての課題】

- ・2009年の駅乗降人数は、現在の駅舎（橋上化）が完成した1980年よりも増加している。
- ・駅及び駅前広場の整備から30年以上が経過している。
- ・南北駅前広場におけるバス、タクシー、一般車の動線錯綜と、歩行者動線との一部交錯、さらには人のための溜まり空間の不足等がある。
- ・鉄道の乗換え動線と駅の南北を行き来する人の流動が南北自由通路で錯綜するため、街の南北の流動を阻害している。
- ・駅周辺地区全体のにぎわい・活力が低下する中、駅街区からまちなかへの動線の強化が商業者等から求められている。
- ・地下通路等のバリアフリー化、市庁舎と駅との歩行者ネットワークの向上が求められている。

以上のことから、南北自由通路、南北の駅前広場等には、現在の駅及び駅前広場等の利用人数に見合った規模の見直し検討と、施設利用上の利便性、快適性の向上が求められている。

【駅街区における個別課題】



【駅街区を中心に据えた際の駅周辺街区における整備の方向性】

上位計画の整理

◆ 中心市街地活性化を牽引する拠点的な都市機能の充実

◆ 歩行者回遊性の向上・交通ネットワークの充実

◆ 藤沢にふさわしい駅前の空間づくり・顔づくり

課題の整理

・駅前整備から 40 年近く経ち、建物・施設等も老朽化し、魅力・ポテンシャル不足による商業活力やにぎわいの低下、バリアフリー対応、利便性の向上が困難 等

・南北自由通路の錯綜による円滑な南北の流動を阻害
 ・南北駅前広場における快適性、利便性の低下
 ・駅街区からまちへの回遊を誘発する動線の不足

・耐震性能に課題がある等更新・再整備時期を迎えている施設が多く、まちの象徴、駅前のシンボル空間の陳腐化や、緑の空間・広がりと連続性の不足

整備のテーマ

駅周辺ネットワークの核となる緑溢れる空間演出とにぎわいの源泉

- 市内外から藤沢を訪れたい魅力とポテンシャルのある駅前と街への回遊の形成
- 湘南藤沢を牽引する顔づくり・玄関づくり

整備の方向性

① 老朽化建物の再整備などによる、駅を中心とした既存都市機能の再生・強化
 → 駅・南北自由通路・駅前広場整備と連携し多機能集積を進め、駅からまちなかへ連続するにぎわい・活力を創出する。

③ まちの南北流動動線の強化・充実
 → 南北自由通路の拡幅整備及び交錯する歩行者動線の改善、地下通路のバリアフリー化等による歩行空間の安全性確保など、まちの南北流動の強化、鉄道の乗換えの円滑化を図る。

⑥ 駅及び駅前広場の改良による藤沢の顔づくり
 → 藤沢の玄関口としての品格と象徴性をあわせもつ都市空間を形成する。

② ニーズや社会動向変化を見据えた新たな駅前の機能の充実
 → 高齢者対応や、子育て世代の充実した生活への対応など、これからのライフスタイルを先導・創造するような機能の充実を図る。

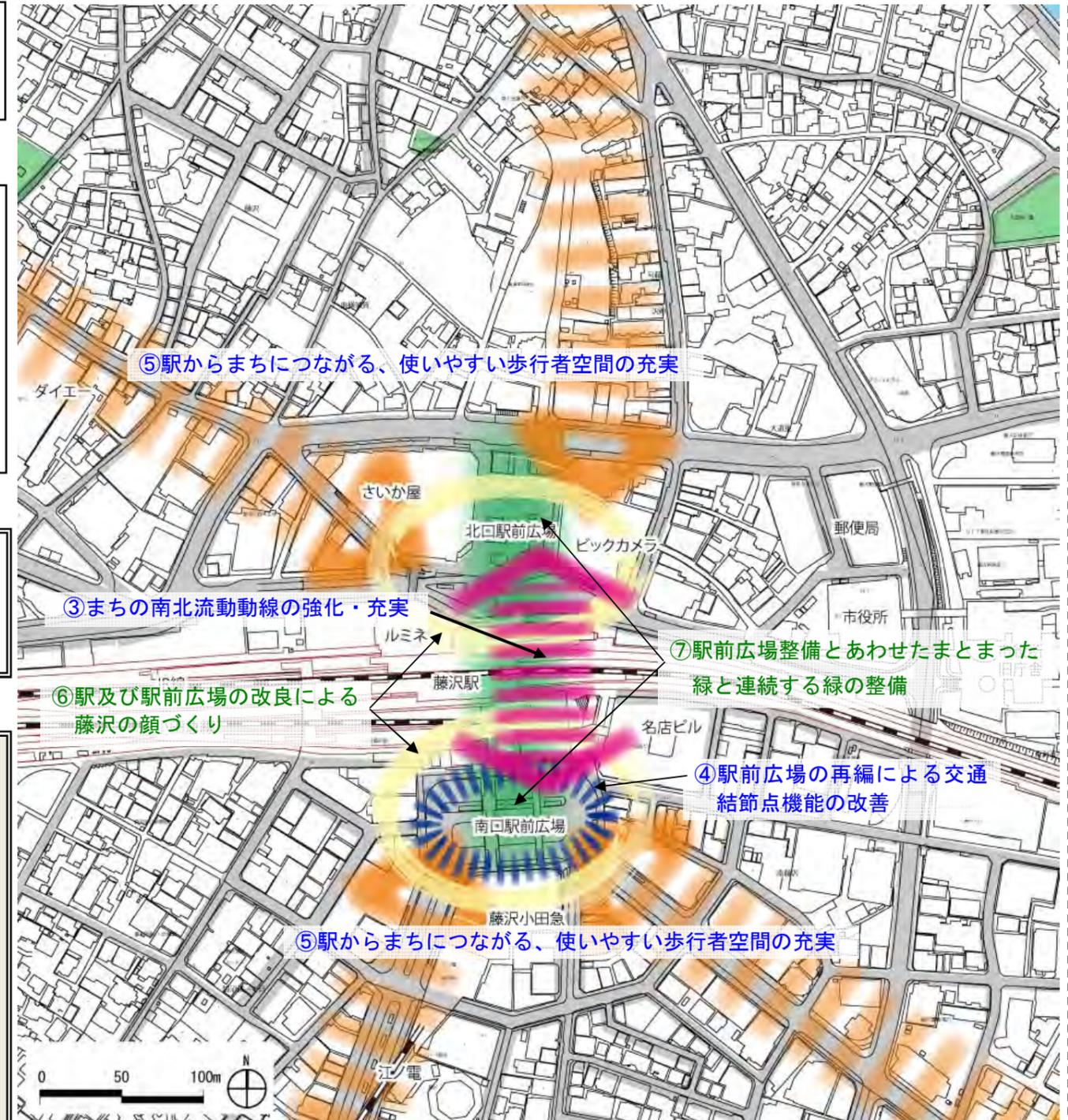
④ 駅前広場の再編による交通結節点機能の改善
 → バス、タクシー乗り場などの適正配置と、各交通モード(鉄道、バス等)間の円滑な移行、利便性の向上を図る。

⑦ 駅前広場整備とあわせたままとった緑と連続する緑の整備
 → 緑の拠点の整備・充実とともに、駅及び周辺の街区が一体となり、まちなかに続く緑を連続することで、緑の軸線を形成する。

⑤ 駅からまちにつながる、使いやすい歩行者空間の充実
 → 南北自由通路から連続している交流広場(デッキ)の更新、駅から街への快適な歩行空間を創出し、回遊性の向上を図る。

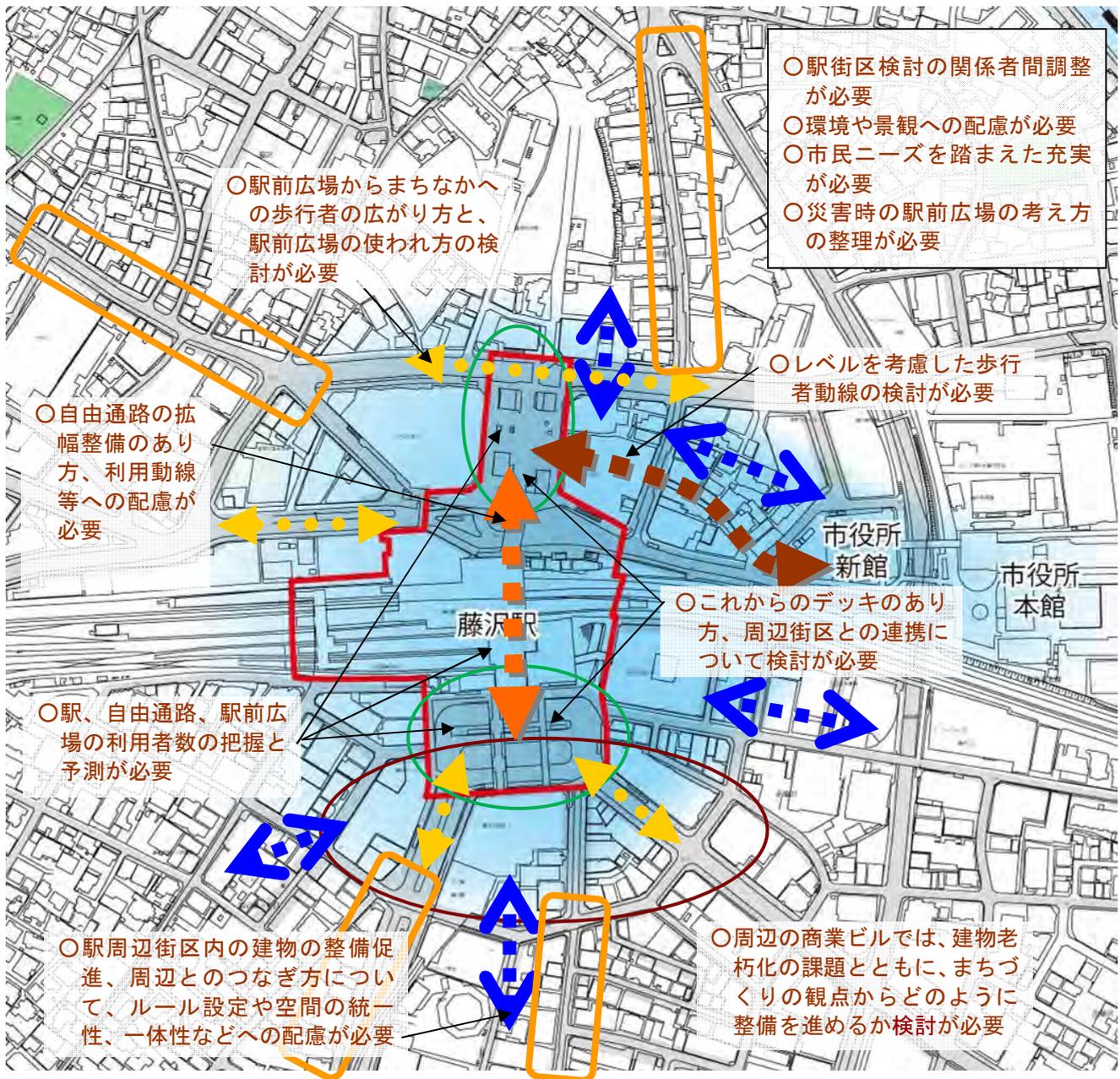
⑧ 非常時に対応した防災性の強化
 → 建物の再整備や耐震補強とともに、非常時を見据えた安全安心な都市空間を形成する。

駅街区を中心に据えた際の駅周辺街区における整備の方向性



- ① 老朽化建物の再整備などによる、駅を中心とした既存都市機能の再生・強化
- ② ニーズや社会動向変化を見据えた新たな駅前の機能の充実
- ⑧ 非常時に対応した防災性の強化

【整備の方向性をふまえた検討ポイント】



②庁舎建替を契機としたまちづくり検討

- ・今後、市庁舎建替にあたっては、これからの市庁舎のあり方を市民等と連携しながら検討するとともに、市庁舎の街区のみならず、駅周辺街区および都心部全体を見据え、活性化、にぎわい創出等のまちづくりの視点を含めながら計画検討を行う。
- ・市庁舎の建替が、成熟した都心部において活性化策やまちづくりを推進する際のトリガーとなるよう多様な主体と連携しながら検討する。

(4) 実現にむけた検討事項

● 駅街区の改良検討・調整

- ・駅及び駅前広場における円滑な乗換え、利便性、安心・安全の向上、南北連携の強化等を見据えた駅街区の改良可能性について、行政および関係事業者と検討・調整するとともに、商業者等からの要望も視野にいれた、駅街区への都市機能配置のあり方について検討を行う。
- ・また更新時期を迎えている周辺建物、街区等において、地権者・事業者等が進める開発事業と連携した取組の可能性についても調整を行い、より魅力的・効果的な改良の推進について検討を行う。

● 都心部再生に資する市庁舎建替の検討

- ・本市行政のヘッドクォーター機能の計画的・効率的な集積とともに、最も市民から求められている安心・安全への取組・備えをより充実するために、早期市庁舎建替にむけ、検討を進める。
- ・市庁舎建替を都心部再生、まちづくりの一環として位置づけ、市民や様々な主体等との連携を図りながら検討を進める。特に、駅街区からのアクセスや、市庁舎周辺を取り巻く道路状況等を十分に見据え、新しい市庁舎形成にふさわしい交通連携のあり方について、十分な検討・調整を行う。

● 駅周辺街区再生を誘導するまちづくり検討

- ・駅街区を取り囲むエリアを中心に、築40年近い建物が集積し、今後、建物・機能更新時期を迎えることとなる。更新に際しては、藤沢都心部再生をけん引するような機能集積や、顔、玄関口として魅力と一体感のある都市空間・景観形成を誘導するための方針を検討する。併せて、駅周辺街区再生のためのポテンシャル向上にむけた、建物・機能更新や停滞している土地利用の転換等を誘発する仕組み等について検討を行い、藤沢駅周辺地区のまちづくりガイドラインとの連携をめざす。

3)北口駅前地区

(1)地区の概況

①現況

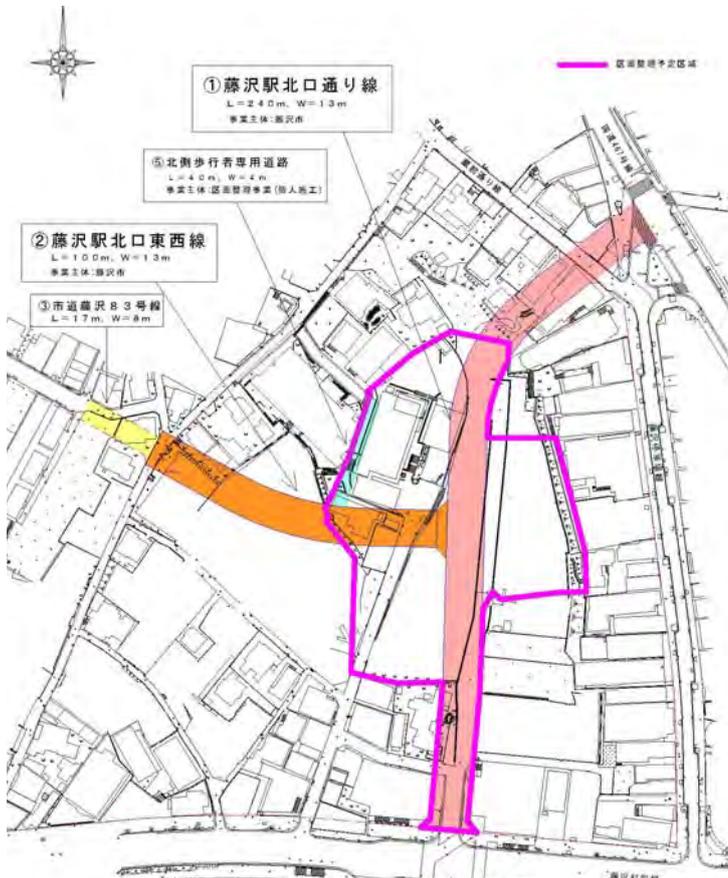
- ・藤沢駅に近接しながら低密な土地利用状況にあることから、都市機能更新を目的に、現在、藤沢駅北口通り線、藤沢駅北口東西線の市道整備が進められている。
- ・道路整備に伴う造成、宅地割変更等により、地区内の大部分の土地利用が更新されることとなるが、各地権者が想定している土地利用が産業拠点施設、商業施設、業務施設、戸建・集合住宅、駐車場等と多様であり、一体感のある都市空間形成が難しい。

②事業計画及び計画後について

藤沢北口駅前地区整備事業

- 藤沢駅北口通り線・藤沢駅北口東西線の整備 開通予定 平成26年度末
 藤沢駅北口通り線 幅員13m、延長約240m
 藤沢駅北口東西線 幅員13m、延長約100m
- 敷地整序型土地区画整理事業の実施

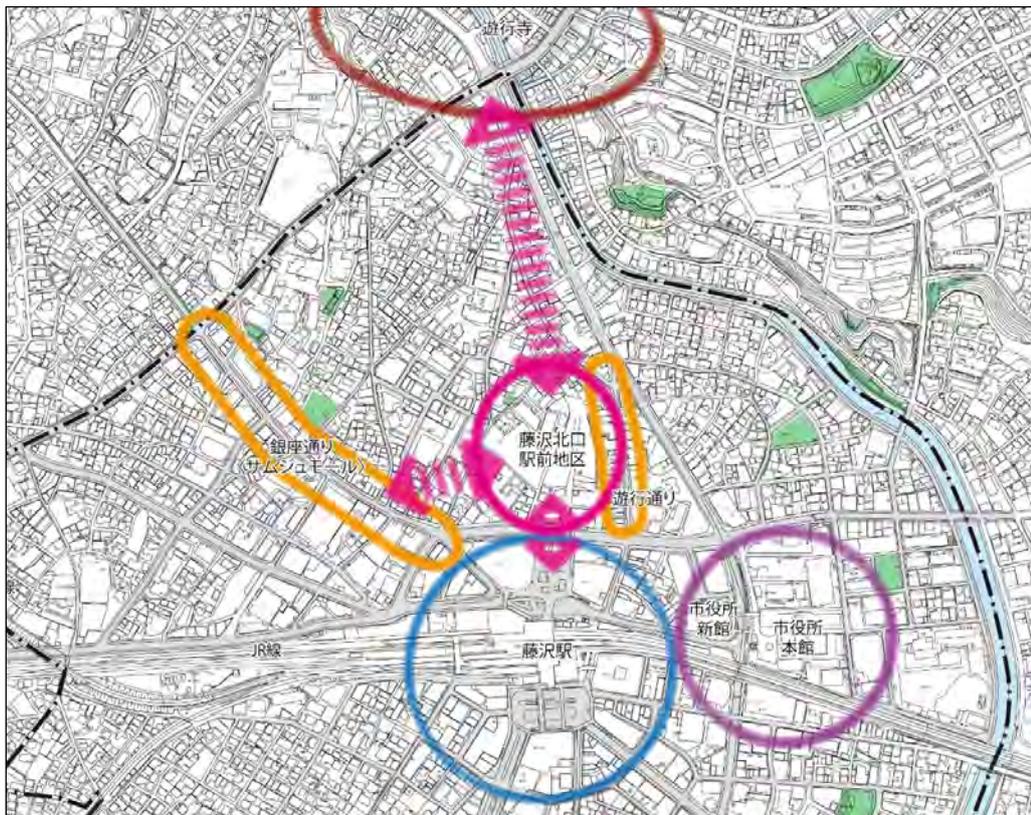
- ・藤沢駅北口通り線は高低差が約6mあり、起伏のある地形となる。
- ・成熟した藤沢駅周辺において、一体的に土地利用・建物転換をする地区は現状では藤沢北口駅前地区のみだけである。(公共用地は除く)
- ・商工会議所等で構成される産業拠点が立地する。
- ・想定される自動車交通量は少なく路面を含め道路空間そのものが大きな景観要素となることから、特に舗装や施設整備等、道路空間形成への工夫が必要となる。



③北口駅前地区周辺について

- ・藤沢駅北口に近接し北口デッキ・駅前広場に接しており、駅北側の商店街である銀座通り、遊行通りの間をつなぐ位置であるとともに、駅から藤沢宿、遊行寺をつなぐ動線となる。
- ・藤沢北口通り線と並行する遊行通りでは駅への通勤・通学や、駅からの通学などの人のながれのほか、昨年音楽学校が開校し、学生が増えている。今後、藤沢北口通り線開通に伴う人のながれの誘導や分担については検討が必要である。
- ・駅北側では、市庁舎を建替えるほか、藤沢駅前等の改良にむけた検討も行われている。

【北口駅前地区と周辺との位置関係について】



(2)将来像

北口駅前地区の開発により魅力・活力を創出する複合都市機能エリア～駅前の顔づくり～

- ・商業、産業、交流、都心居住機能等を立地し、藤沢駅北口の顔となる回遊拠点の創造とともに、居住者や来街者がくらす日常的なにぎわいづくりをめざす。
- ・駅からつながる軸線の形成と周辺地区とのアクセス性の向上により、地区間の連携やつながりの強化と、にぎわいの創出・連続のあるエリアをめざす。

湘南藤沢にふさわしい、品格とにぎわいのある新しい藤沢都心を印象づけるエリア

- ・新たに整備される通りをメインストリートとし、沿道の開放感の確保や建物景観の調和等による空間形成とともに、品格とにぎわいのある新しい藤沢都心を印象付けるエリアをめざす。また、道路空間も含めた通りのイベント開催等により、親しみのある通りの創出をめざす。

(3) 基本的な考え方

- 藤沢都心部の核である駅周辺街区に隣接しながらも、駅周辺街区から一本奥まった「親しみと憩いのある通り」をめざす。
- 藤沢駅周辺で大きく生まれ変わる地区として、「これからの藤沢駅周辺の姿」を予感させるような風情を創出するとともに、地区のなりたちや藤沢宿・遊行寺・遊行通り等の歴史・文化資源と駅を結ぶ地区としての特性、さらに界限性が形成できる道路環境を活かし、「レトロ」と「モダン」がミックスした空間づくりをめざす。
- 産業拠点と併せ、都心居住機能、商業機能等の立地により、一日を通して人がいる地区としての仕掛けづくりをめざす。
- 人が多く集まる駅前として、また新しく生まれる道路・地区に親しんでもらう為に、年間を通じた様々なシーン、イベント、連携に対応できるような施設整備をめざす。

(4) 地区形成のための提案

[地区全体]

- ・ 多岐にわたる沿道土地・建物利用を活かし、緩やかな連携のもと、接する道路部分を沿道敷地の庭と見立て沿道敷地から滲み出した「坪庭が連なる」道路＋沿道空間形成を図る。
- ・ 藤沢駅北口通り線と藤沢駅北口東西線の結節する部分を地区の中心となる広場に見立て、接する敷地等と連携しながら、人々が過ごせるような空間形成を行う。
- ・ 遊行通りとの連携・分担を明らかにしつつ、藤沢駅北口通り線と遊行通りを結ぶ歩行者動線の創出を誘導する。

[道路空間]

- ・ 交通特性を見据えながら、イベント開催等多様な利用が可能となるような、道路空間内の施設整備を計画する。(ポラード等)
- ・ 規則的・連続的な設えではなく、可能な空間での緑化や、沿道敷地との繋がりを活かすこと等により、にぎわい・界限性をもたせていく。

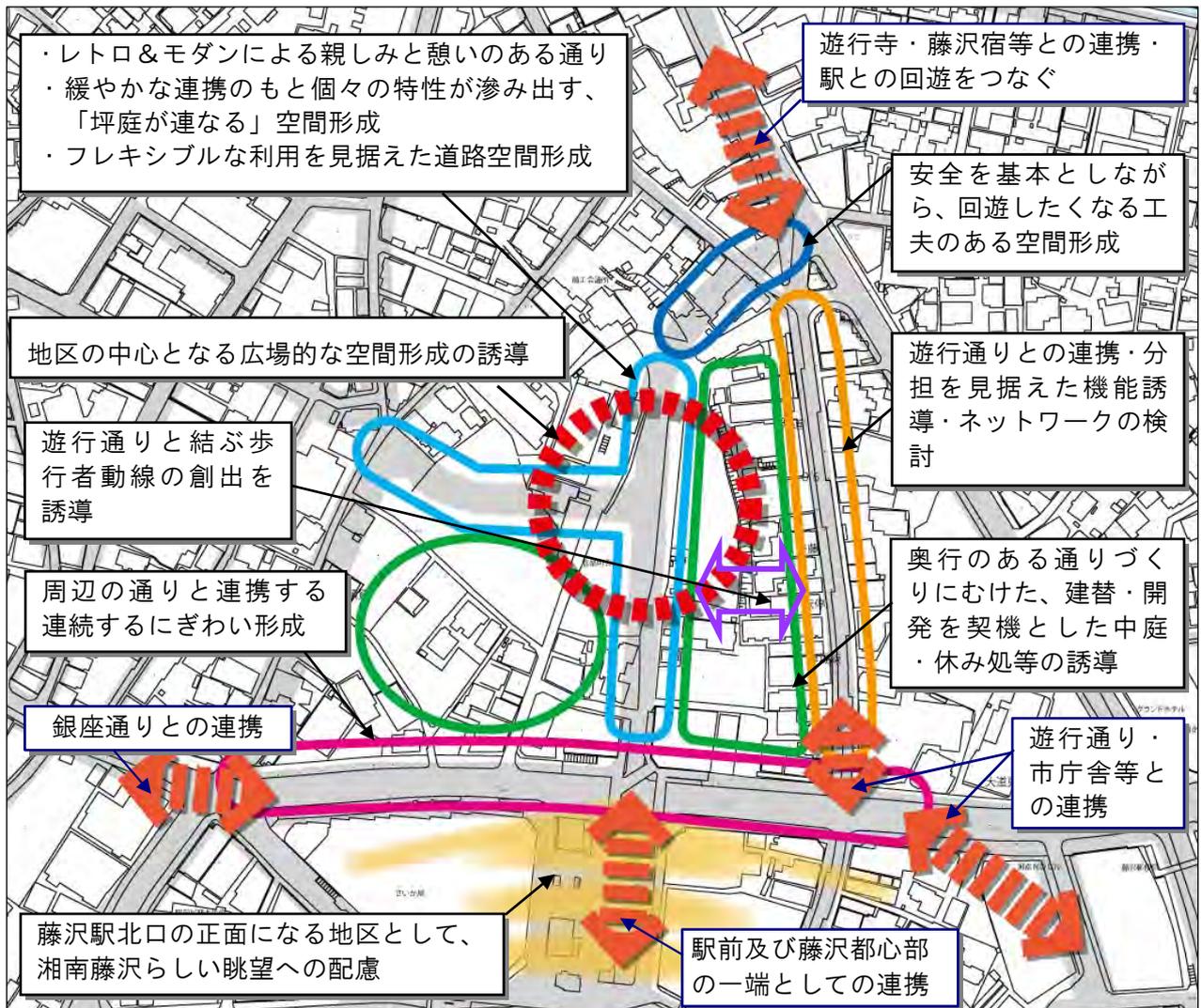
[土地利用]

- ・ 沿道部については、敷地の前の道路空間を各々の庭としてとらえ、道路空間まで含めた建築計画を提案するとともに、民地側の雰囲気道路側へ滲み出すような工夫を図る。

[周辺との繋がり]

- ・ 藤沢駅から北側を訪れる際の正面になる地区として、眺望に配慮することが必要であり、北口デッキ越しに湘南藤沢らしさを感じられる、上空部における広がりゆとりのあるランドスケープや、遊行寺や藤沢宿等駅北側における回遊の始まりを感じさせる導入部づくりを誘導する。

【北口駅前地区における地区形成のための提案】



(5) 実現にむけた検討事項

●デザインをコントロールする仕組み／ガイドラインの検討

- ・地区全体としての方向性の共有・緩やかな連携のもと、多様な土地利用・機能や地権者の意向を許容できる幅を持ったデザインコントロールにより、各土地利用の個性を活かしながらも一体感を創出する仕組み及びガイドラインを検討する。
- ・今後の土地活用の可能性を見据え一定の規制誘導ができるよう、合意を得られる段階を探りながら複数の規制誘導策の導入を検討する。

●地区の中心となる道の広場づくり

- ・藤沢駅北口通り線と藤沢駅北口東西線の結節する部分は、予定される沿道土地利用等からも地区の中心となる場所であり、歩道空間及び沿道敷地で一体的な広場ゾーンの形成を図る。
- ・特に、商工会議所による産業拠点施設整備や行政による駐輪場整備において、広場ゾーン形成を積極的に進め、他地権者を先導することで、地区全体の一体性創出や連携をめざす。

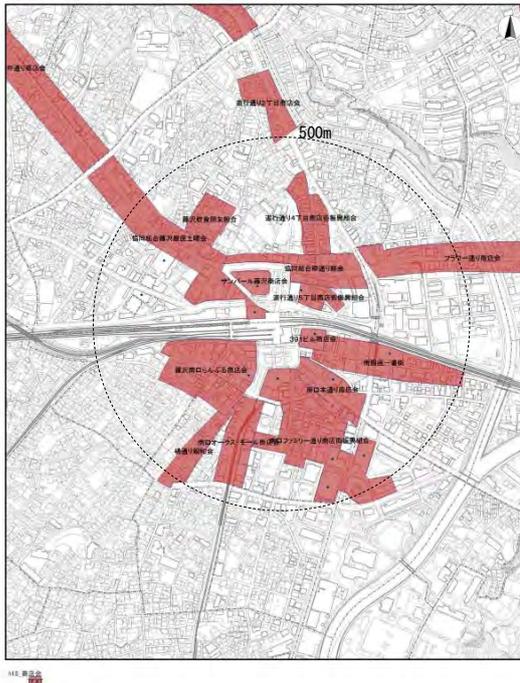
4)にぎわい・交流

(1)概況と課題

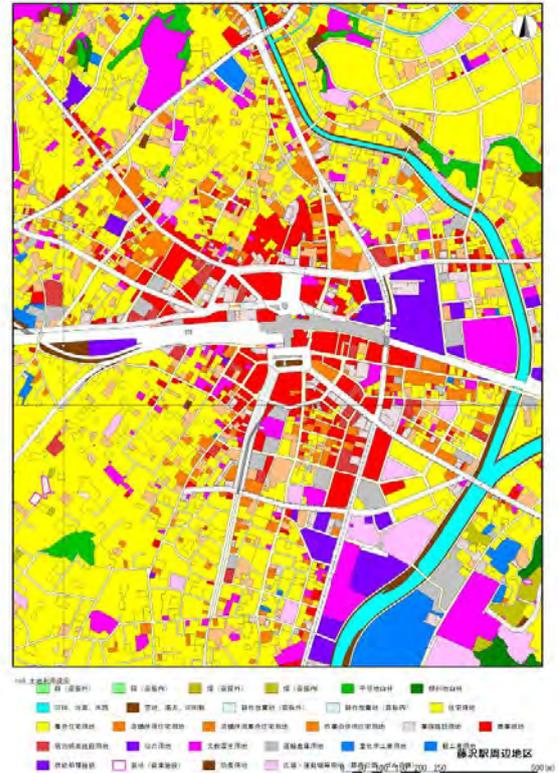
①概況

- ・藤沢駅を中心に、約 500m圏内に商店街や商業サービスが立地する通りが放射状に広がっている。
- ・藤沢駅南北の年間小売業販売額が平成 19 年には平成 9 年の 77%へと減少している等、低迷傾向となっている。店舗・サービスの業種に偏りや陳腐化が見られる通りがある。
- ・店舗からマンション等への転換や、高齢化に伴う閉じた店舗の住宅利用等により、にぎわいの連続性維持が困難になりつつある通りがある。
- ・モール化等の基盤整備を行っている通りが多くある一方で、安全性・快適性向上にむけた検討が必要な通りがある。

【商店街分布図】



【平成 17 年度土地利用現況図(都市計画基礎調査)】



②課題

- ・藤沢駅街区に膨大な乗降客、利用者が集中しているにも関わらず、その多くが通りや商店街等へと出て、利用していない状況となっている。藤沢駅街区における人を外へ押し出す流れ・仕掛けも不足しているが、一方で通り・商店街の魅力向上、駅街区等からの分かりにくさの解消や連携強化が必要である。
- ・通り・商店街等の成熟化を迎え、業種・サービス機能や建物の更新の必要性とともに、高齢化等による世代交代、土地利用転換等が更に進む可能性が高まりつつあり、通りや商店街の活気を担保するためには、にぎわいの連続性の維持や歩きたくなる通りづくり等にむけた誘導・取組が必要である。
- ・超高齢化やユニバーサルデザインへの取組とともに、元気な高齢者層など新たなターゲット層を見据えた機能更新・誘導等にむけ、ソフト、ハード面での充実が必要である。

(2)にぎわい・交流形成の考え方

①地区全体の考え方

●通りごとの特性・魅力強化による地区全体の魅力・活気づくり

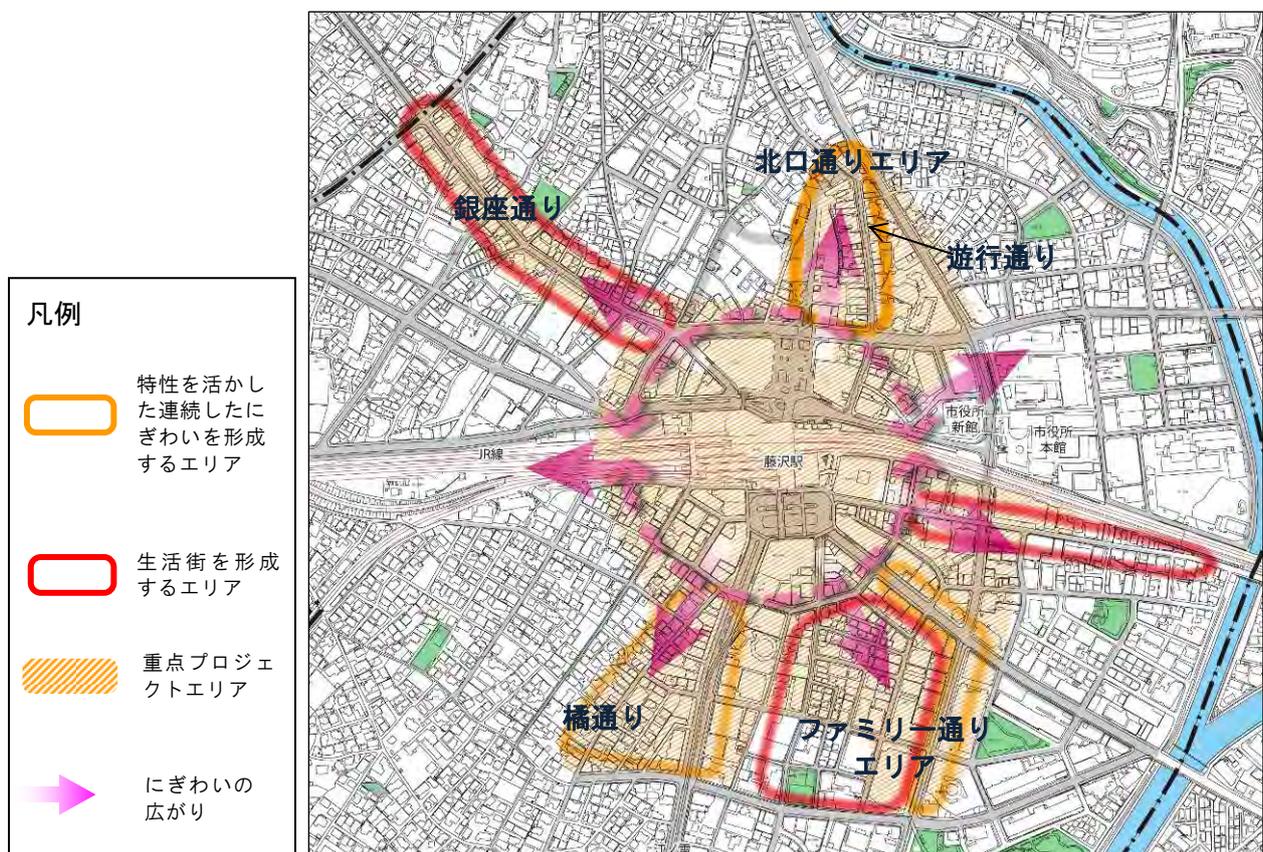
- ・これからの時代のニーズや湘南・藤沢らしさを見据えながら、商店街、事業者等が主体となり、各通りの持つ特性を見定めながら方向性・性格を明確に位置付け、新たな魅力の創出・充実を図る。また、藤沢駅から四方に広がる地区外連携軸を中心に、多様な魅力・機能を持った通り・商店街を形成し、藤沢駅周辺地区全体の魅力・活気づくりをめざす。
- ・各通り・商店街の特性を活かしながら、周辺住民の暮らしを支える役割が高い銀座通りやファミリー通りエリア等では「生活街」としての充実もめざす。

●歩ける・憩える・時間を過ごしたくなる回遊づくり

- ・藤沢駅から快適に歩ける歩行者ネットワークを充実するとともに、気軽に休憩できたり、時間を過ごせるようなサービスの誘導や、通りから街区の中に人を呼び込むようなスポット、人の姿・笑顔が見えるようににぎわい・空間づくり、藤沢駅街区等から通りの顔・にぎわいの予感が見える仕掛けづくり等により、歩ける・歩きたくなる回遊づくりをめざす。
- ・歩行空間の確保が難しい通り等においては、通りの方向性・性格等を見据えながら、交通環境の充実、交通システムの見直しも含めた検討を行い、利用しやすい通りづくりをめざす。

●通りの魅力を高めるためのエリアマネジメントの検討

- ・通りでの方向性や魅力づくりを推進するための体制、仕組みとして、通り・商店街それぞれのエリアマネジメントのあり方を検討し、推進をめざす。
- ・また藤沢駅周辺地区全体及び地区の核となる部分については、相互の連携・協力が必要となることから、そのエリアマネジメントのあり方について、関連する主体が連携しながら検討を行う。



②各通りの方向性

駅中心核と地区外連携軸の形成のために、通り・エリアについては、以下のとおり将来像を示すとともに、早急な検討事項を整理する。

- 将来像 →各通り・エリアの特徴、強み、歴史を踏まえた上で、果たすべき取組の目的と手法を位置づけ
- 早急に検討が必要な事項 →将来像実現のために、優先的に検討が必要な内容

<藤沢駅南側>

通り・エリア	将来像	早急に検討が必要な事項
ファミリー通りエリア	<p>それぞれの特性・役割を活かし、様々な世代の市民生活を充実するエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅と後背の住宅地を結び、市民生活を充実させるエリアとして、快適に歩くことができる通りや、界限性を楽しめる通りなど、様々な特性・役割を活かしながら連携を図る。 ・バリアフリー化による高齢者支援や、子育て支援サービス等の維持・充実により、多世代の人々の生活をサポートするエリアをめざす。 	○緑が充実したネットワーク形成に資する回遊拠点形成
	<p>みどりのネットワーク拠点をつなぐ回遊拠点となるエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区のシビックコアを形成する市民会館周辺、水とみどりの拠点である奥田公園や境川、さらには新林公園等への回遊を創出するエリア。具体には、駅街区周辺のみどりのネットワーク強化にむけた緑化等の取組や、歩きたくなる魅力ある空間形成を図る。 	
橋通り	<p>鵜沼方面の玄関口、懐かしさと界限性のある通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・盛況当時の充実した商業店舗群のイメージや周辺の低層住宅地環境との共存を共有しつつ、専門性のある商業展開・環境整備やサービス機能の充実により、界限性の一方で、通りに面しながらの隠れ家感など特性を活かした味わいのある通りをめざす。 ・鵜沼奥田線整備により、橋通り周辺のポテンシャルの向上が期待され、それらを見据えた通りづくりについても検討を行う。 	○通りとしてにぎわいの創出・維持
	<p>ヒューマンスケールを活かした、親密性のある通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員や、周辺建物との関係等から生み出されるヒューマンスケールの快適性、親密性を持てる通りの維持・形成にむけ、周辺建物の誘導・連携とともに、沿道緑化や街灯の充実を図る。 	

＜藤沢駅北側＞

通り・ エリア	将来像	早急に検討が 必要な事項
遊行通り	<p>地域の文化資源を活かしたテーマを持ったにぎわいある通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通りの成り立ちとなる遊行寺・藤沢宿へと繋がる歴史文化を基に、新たな音楽文化を加えた、若い世代を取り込んだにぎわいづくりをめざす。 <p>小さなにぎわいの連続が維持・創出する、街の回遊をつなぐ通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空き店舗対策や建替時の誘導策などの通りのマネジメントにより、通りの活性化・にぎわいの再生を図るとともに、北口通り線との分担・連携により、市民や来街者の回遊づくりに取り組む。 	<p>○北口通り線との連携・分担を見据えた通りの方向性</p>
北口通り エリア	<p>北口駅前地区の開発により魅力・活力を創出する複合都市機能エリア～駅前の顔づくり～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業や産業拠点交流施設の計画的な整備とともに、複合開発等による都心居住機能の立地により、藤沢駅北口の顔となる回遊拠点の創造、居住者や来街者の日常的なにぎわいづくりをめざす。 ・駅からつながる軸線の形成と周辺地区とのアクセス性の向上により、地区間の連携強化、にぎわいの創出と連続性のあるエリアをめざす。 <p>湘南藤沢にふさわしい、品格とにぎわいのある新しい藤沢都心を印象づけるエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに整備される通りをメインストリートとし、街並み誘導型地区計画等を用いながら、沿道の開放感の確保や建物景観の調和等による空間を形成する。さらに、品格やにぎわいの絶えない店舗・カフェ等により、新しい藤沢都心を印象付けるエリアをめざす。また、道路空間も含めた通りのイベント開催等により、新しい道として親しまれるエリアをめざす。 	<p>○地区形成の方針および規制誘導の考え方</p>
銀座通り	<p>大小の商業店舗が集まり、湘南藤沢ライフを支え界索性・ゆとりを生み出す通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢の都心の立地や地域住民の流入等を生かしつつ、くらしを支える店舗・サービスの集積、街で過ごしたくなる憩い・交流できる店舗・空間づくりなどの誘導等を図る。さらに、地域に根付くイベントや新たな取組を通じて、利用者ニーズを創出する通りの界索性や地域交流の機会づくりを進める。 <p>駅から人のにぎわいが流れる回遊・ゲートと、魅力的なにぎわいのある通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街の顔が見えるような取組による通りのにぎわいづくりから、駅からの人の流れの創出とともに、駅前と駅をつなぐ通りの玄関口・ゲートづくりをめざす。 ・景観形成地区として現状の舗装や建物低層階の用途を維持し、周辺建物等への配慮・調整を図りながら調和した魅力的な街並み景観の形成を進める。 	<p>○にぎわいの連続性維持の考え方</p>

(3) 実現に向けた考え方

① 核となるアクションプラン

街を回遊し、くつろぎたくなる通りづくりへの取組 ～オープンカフェ等によるくつろぎ・にぎわい創出～

● 通りに面した店舗での連携したにぎわい創出・演出

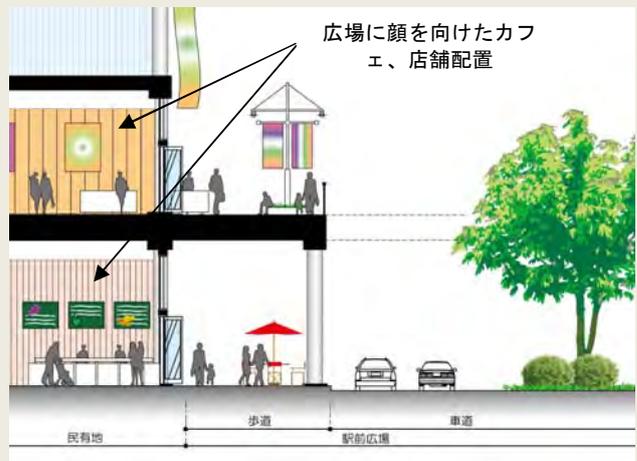
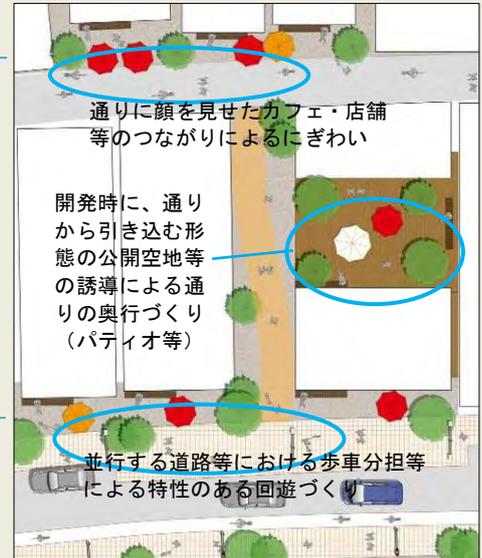
- ・通りに開けたカフェや店舗等のつながり・ながれづくり
- ・沿道の建替え・開発時における通りから入り込むオープンスペース・公開空地等を確保し、通りに奥行と憩いを演出する中庭・パティオの創出
- ・視界を遮らないポット等による緑化等

● 駅に顔を見せる、にぎわいを予感させるにぎわい創出・演出

- ・駅前と通りをつなぐ場所での、歩行者専用通路・空間等を活用した広場やオープンカフェの設置等

● デッキを囲む空間での一体的なにぎわい創出・演出

- ・駅前広場やデッキに面したフロアでの広場に顔を見せる建物構造や広場と繋がるカフェ・レストラン、店舗を配置。駅利用者が自然と建物に入るような店舗の間口づくり。
- ・建物の中と外の境界があいまい・フレキシブルとなるような、湘南・藤沢らしい空間演出
- ・駅前広場とデッキフロアの繋がり・一体感を感じられるような緑化 等



<進める際の課題>

- イベント等の一過性のものではなく、通年的な街の景観の一部としてにぎわいを創出するための仕掛け
- 点・面の事業においても、通り全体への効果波及をめざすための、地権者・事業者等が主体となったエリアマネジメントの取組
- 道路占用による通年的なオープンカフェ等は成功例が少なく、民地での経験を積むとともに、その効果・手法等に対する慎重な検討
- 建替や改装等の計画段階からの取組が必要であり、まちづくりルール、支援・誘導の検討

藤沢駅周辺の交通の考え方と連携した商業・サービス立地について

●カフェや路面店等での自転車等の駐車スペース等の設置

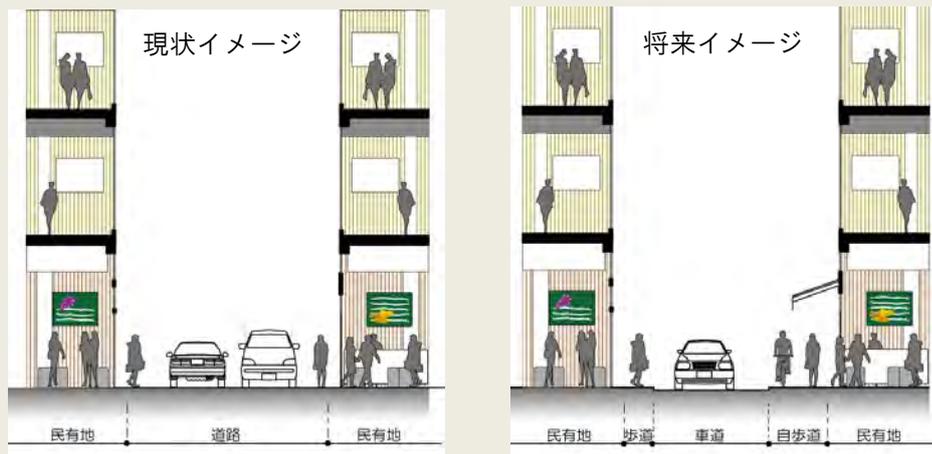
- ・駐輪場の附置義務のある商業施設等における、位置・景観配慮等の誘導
- ・駅周辺街区内の店舗や通り沿い等での自転車等駐車スペース設置の誘導・支援 等

●新しい道路および沿道空間への親しみ・にぎわいづくり

- ・市民まつりやイベント時等、沿道施設等と連携しながら、街のイベントスペースを創出できるような設え・仕掛けづくり

●一方通行や歩行専用道等の規制とあわせた安心・安全・にぎわいの充実

- ・並行する道路間での役割分担等による一方通行や車両制限等の推進による歩行・自転車の回遊性向上
- ・道路空間の配分検討や荷捌き場の適正配置による店舗等が顔を見せやすい通り形成



●道路空間等でのベンチ・休憩スペースとの一体的なにぎわいづくり

- ・歩道や公開空地等にベンチ・休憩スペースを設置し、イベント活用等とでにぎわい形成と一体となった溜まり空間を創出する取組



↑三島大社への街道

<進める際の課題>

- 通りごとの位置、景観配慮等の方針と誘導・支援策
- 交通ネットワーク見直しが必要であり、関係機関や地権者等との厳密な調整等
- 通りの回遊を滞らす等の問題にならないよう、計画的な配置・整備
- イベント等を当初から想定した道路空間の舗装・施設整備等の計画作成

連続したにぎわい創出のための都市機能誘導等

●商業・サービス等の都市機能を連続し、歩きたくなる街並み誘導

- ・街並み誘導地区計画等の導入により、マンション等が商店街の連続性を分断させないよう、通りに面する低層部への商業・サービス等の都市機能誘導
- ・親しみやすい沿道景観や通りの一体感、連続性づくりにむけた業態や景観誘導のルールづくり

●チャレンジショップ等の誘導による連続性確保と世代更新

- ・空き店舗等でのチャレンジショップの支援や、エリアマネジメント等による賃貸契約の代替等、貸す側、借りる側のハードルを下げるような仕組みづくり



↑ 相模原市のチャレンジショップ



↑ 立川市のチャレンジショップ

●生活街形成のためのサービス導入

- ・生活を支えるために必要となる、また日常的に訪れたいくなる多彩な商業・サービス機能集積に向けた誘導・支援
- ・日常的に訪れ、時間を過ごしたくなるような空間形成への支援



↑ 徳島市籠屋町商店街振興組合



↑ 奈良『OKビル』餅飯殿町活性化プロジェクト

<進める際の課題>

- 担保性のあるルールづくりのための地権者、事業者等の高い合意形成
- 高齢の地権者等も安心して活用できるような仕組みと、地域に定着したエリアマネジメントの取組
- 生活街としての機能分担・バランスや方向性を明らかにしつつ、それらを誘導・連携するためのエリアマネジメント等

②実現にむけた検討事項

「にぎわい・交流形成の考え方」等を実現していくために、まず検討・推進していくべき事項として、以下の3つを設定する。

●各通り、商店街ごとの方向性及びマネジメントに対する検討

・各通り、商店街の維持・充実にむけ、通りの特性を見定めながら方向性を明らかにし、手法の検討を行う。地区全体を踏まえた役割・機能分担とともに、それぞれの通り・商店街間での競争を見据え、商店街、事業者等による主体的な検討のもと方向性の設定を行う。推進する事業等が明らかになった通り・商店街では、事業化にむけ行政等と連携しながら進めていく。

●にぎわい空間創出の先導的な取組 —公共空間におけるオープンカフェの可能性—

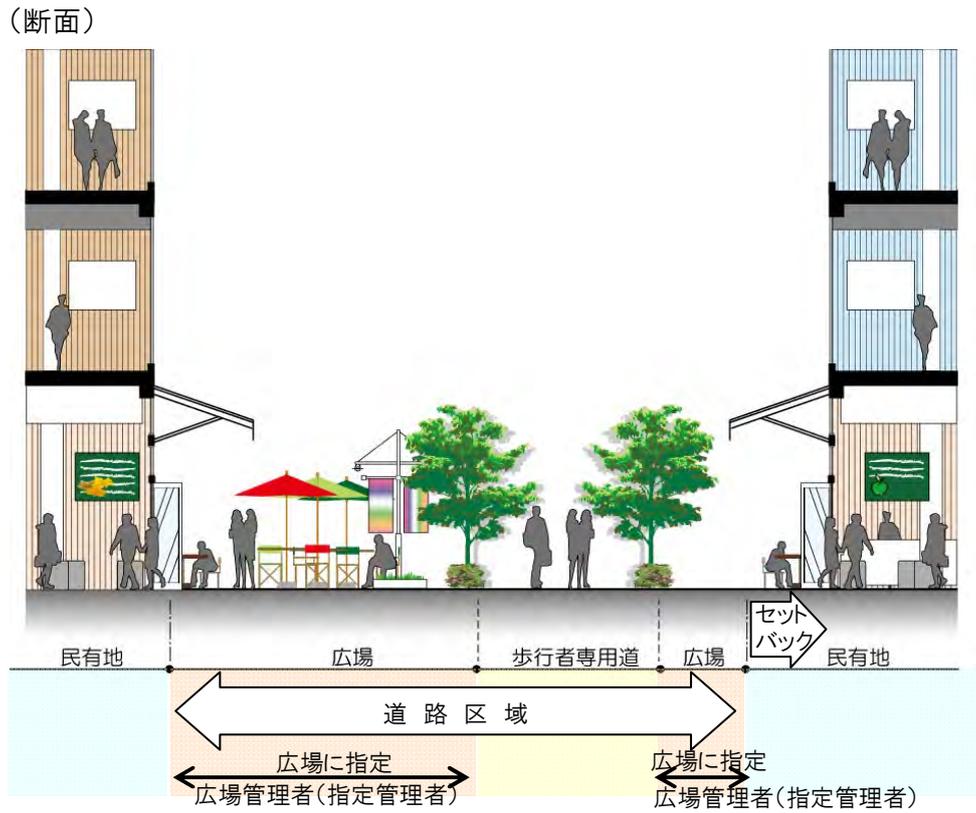
・これまでの検討から公共空間におけるオープンカフェは、その継続性、経営、効果の観点から比較的困難であり、まずは民地部分でのオープンカフェや通りをのぞむにぎわい空間形成への取組から進め、公共空間における運営については一定の可能性等を見極めながら進めることとする。

・一方で、「にぎわい・交流」における都心部再生の象徴的・先導的な位置づけとして、藤沢駅北口駅前広場に近接する歩行者専用道路におけるオープンカフェの創出及び運営について、実現化にむけた可能性及び手法の検討を行う。

●通りのにぎわい・快適性の向上に資する交通環境・システムの見直し検討

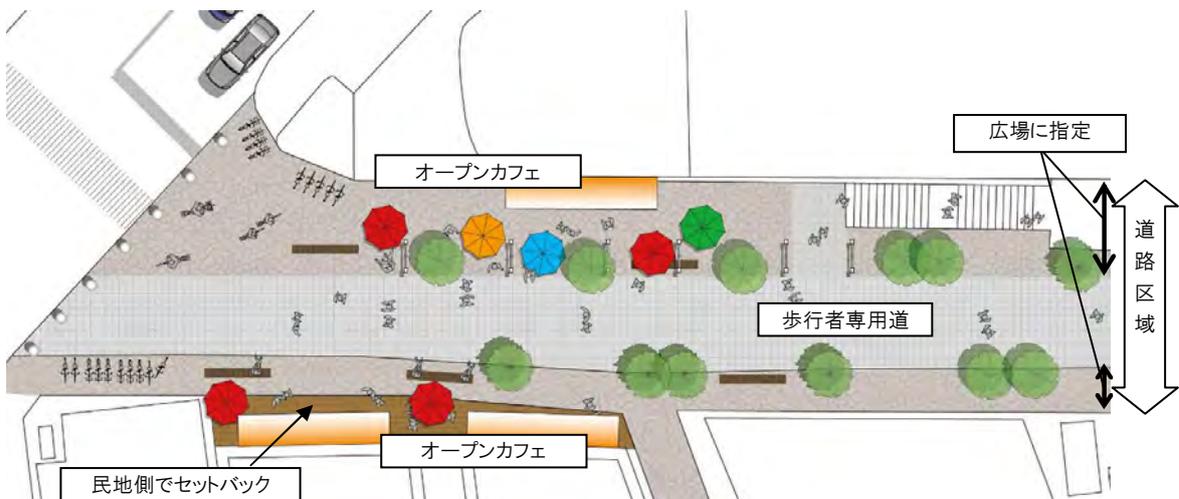
・通り・商店街の魅力向上に繋がる、快適に利用でき安心して歩ける歩行空間の確保・充実にむけ、交通環境の充実、交通システムの見直しも含めて、交通のあり方を検討する。併せて見直し・工夫が必要と思われる通り・商店街について、個別にその可能性を見据えて、行政が主体となり、関係団体等と連携しながら、検討を行う。

＜参考＞歩行者専用道路での取組イメージ



条例等によって広場指定し、管理を区分することによって通常の道路ではできないイベントやオープンカフェ的な使い方等、様々な利用が可能である。管理についてはまちづくり会社を設立し、指定管理者制度を使って運営する。

(平面)



5. 実現化にむけて

1) 基本計画の実現にむけた取組

(1) まちづくりの誘導

① 基本計画によるまちづくりの誘導

藤沢駅周辺地区にかかわるまちづくりを推進する際には、市民・藤沢市・事業者等がそれぞれ、本基本計画の実現にむけて、主体的に、また連携・協働によるまちづくりを進めることとする。本基本計画で位置づけるまちづくりの目標、各分野の整備方針に基づき、関係者との協議等を通じてまちづくりを誘導する。

② まちづくりガイドラインの作成

駅周辺地区の都市空間を形成する上で重点的に整備が進められる地区については、本基本計画に基づき、関係者との調整、及び市民等と連携しながら、ガイドライン策定にむけた検討を進める。

今後の良好なまちづくりにむけて、具体的な整備のあり方、まちづくりのルール、事業手法等の方向性をまちづくりガイドライン等で示すことにより、適切な開発の誘導や藤沢市・事業者・地権者が協働・連携したまちづくりの推進を図る。

③ 都市計画等の制度・仕組みの活用

本基本計画をもとに、今後検討するまちづくり及び都市整備事業については、必要に応じて、地区の特性に応じた都市計画手法を活用し、計画的、かつ、戦略的な市街地の再編やまちづくりの推進の実現を図る。

特に、ガイドライン策定にむけた検討をうけ、必要に応じて事業者・地権者等との調整のもと、建築物の用途・形態の規制・誘導に資する地区計画や景観形成地区等の決定をめざす。また、めざすべき都市空間の形成にむけて、都市機能を適正配置・集積するための規制・誘導についても検討する。

(2) エリアマネジメント

本基本計画を実現する際にはソフトとハードが一体となった取組とともに、持続的な発展及び活力創出のためのエリアマネジメントが必要となる。各主体が自立的、主体的にまちづくり活動、経済活動等を進めるとともに、必要に応じ、主体ごとに連携・協働し、効果的な形態でのエリアマネジメントを進められるよう仕組み・体制について検討・運営を行う。

＜参考＞エリアマネジメントのあり方

○地区全体のエリアマネジメント

駅周辺地区全体を対象とし、商店街や主要な通り等の組織を横断した地区をまとめ上げる組織（まちづくり協議会等）を基軸としたエリアマネジメント

【想定される活動内容】

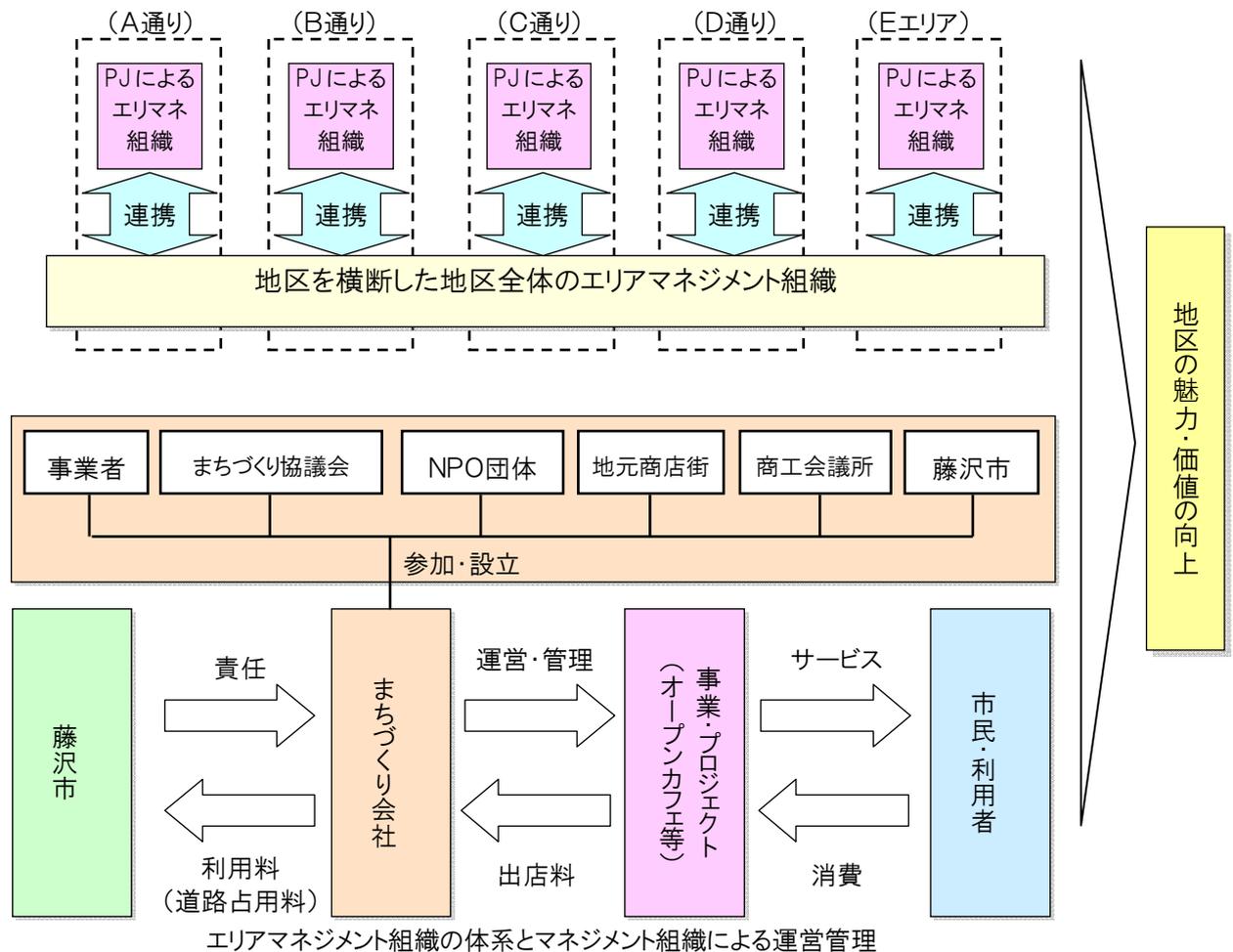
- ・主要施設における環境維持・改善（環境美化、防犯、行政計画との連携調整）
- ・持続・継続的な街のにぎわいづくり（歩行者空間の充実、オープンカフェ 等）
- ・地域プロモーション活動（イベントの開催・支援）
- ・情報発信（情報マップ作成、地域情報の整理）、コミュニティ形成の支援
- ・街並み誘導、緑化等のルールづくり 等

○地区内のプロジェクト推進を基本としたエリアマネジメント

エリア・通りや商店街等の小さなコミュニティを単位として、具体的な計画やテーマに基づいたプロジェクトの推進により組織されるエリアマネジメント。プロジェクトの課題を克服し、商店街の活性化を目的としており、その協力・連携が地区内のまちづくりの活性化の役割を果たす。

【想定される活動内容】

- ・プロジェクト等の取組方針・取組内容の検討・決定・推進
- ・プロジェクトを推進するための運営母体の設立等
- ・持続・継続的な街のにぎわいづくり（歩行者空間の充実、オープンカフェ 等）
- ・商店街のプロモーション活動、環境維持・形成、情報発信



(3) 推進にむけたあり方

様々な主体が多様な形態で関わりを持ち主体的に活動を行っているとともに、多くの人が街を利用している地区として、本基本計画の実現にむけて、必要な連携や情報共有等を行う。

- 必要に応じた十分な協働・連携の推進及びマッチング等の支援
- 本基本計画の共有化も含めた、まちづくりに関わる情報共有や、各主体からの発信
- 藤沢駅周辺地区のまちづくりに関わる団体とのフレキシブルな連携・プラットフォームづくり

2) 基本計画の実現にむけた今後の検討について

(1) 来年度以降の検討について

本基本計画の実現にむけ、来年度以降については、行政、商業者、事業者等が、それぞれ主体的に以下の項目について検討・調整を行い、実現をめざすこととする。

●まちづくり方針の検討

- ・基本計画を基に、高度地区の検討と連携するとともに、地区及び都心部を支える機能ボリューム等を踏まえつつ、藤沢駅周辺地区全体において土地利用ゾーンごとに建物高さの考え方、誘導したい機能等の方向性をまちづくり方針として作成する。
- ・より具体的なルール等を設定する地区では、建築物の用途・形態の規制、緑化等について、事業者・地権者等と連携・調整するとともに、市民との協働・必要な手続きを経ながら、ガイドライン策定をめざす。
- ・ガイドラインにあわせ、必要に応じた都市計画や条例等の手続きを進める。

●交通環境・システムの検討・充実

- ・超高齢社会、低炭素社会を見据えつつ、また各通りのにぎわい維持・創出と連携しながら、より快適で安全性の高い交通ネットワークの形成にむけ、幹線道路整備を進めるとともに、駅前の自転車利用等の交通環境・システムのあり方及び見直しの可能性について検討を行う。

●北口駅前地区まちづくり検討

- ・基本計画及び南北まちづくり市民検討部会での検討を活かすとともに、事業及び地権者の状況を踏まえながら、地区整備にむけたまちづくりルールや規制・誘導策等を、早期実現にむけ、行政が地権者等と調整を図りながら検討する。また、駅周辺地区のまちづくり方針の一部として調整・連携を図る。
- ・必要に応じた都市計画や条例等の手続きを進める。

●各通り・商店街等の活性化にむけたまちづくり検討

- ・基本計画及び南北まちづくり市民検討部会での検討をもとに、各通り及び商店街が主体的に、今後の通りづくり及び活性化策の方向性について検討を行い、藤沢市、関係団体は必要に応じた支援・協力を図る。
- ・通りづくり及び活性化策の方向性がまとまった通り・商店街から、必要に応じて行政等と連携・協働しながら、具体的な事業・取組を進める。

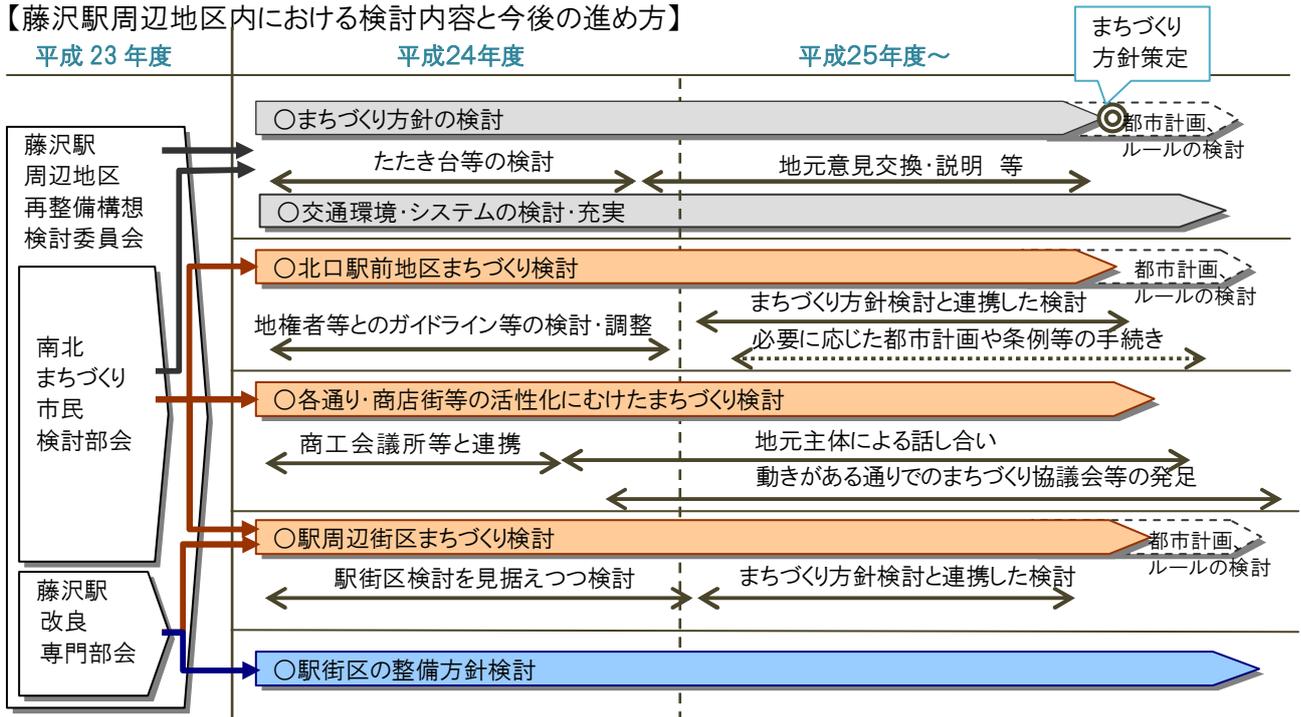
● 駅周辺街区まちづくり検討

- ・基本計画及び南北まちづくり市民検討部会、藤沢駅改良専門部会での検討を踏まえ、まちづくり及び機能・建物更新の促進・誘導策、都市基盤のあり方について、行政、地権者、事業者等により検討・調整を行う。
- ・一方、藤沢都心部の核としての地区構造等については、行政が主体となり、市民・事業者等と連携しながら、検討を行う。

● 駅街区の整備方針検討

- ・藤沢駅改良専門部会での検討をもとに、駅及び駅前広場計画の改良にむけた検討の深度化を図る。

【藤沢駅周辺地区内における検討内容と今後の進め方】



(2) 主な取組と時期

藤沢駅周辺地区における主な取組は、市庁舎建替、まちづくりガイドライン作成、駅及び駅前広場等の交通結節点の機能強化、交通計画を加味した地区のにぎわいづくりである。それぞれ計画の検討期間を短・中・長期に分けると以下の通りとなる。

【藤沢駅周辺地区内における主な取組と期間】

主な取組	短期(約5年)	中期(約10年)	長期(約20年)
◆市庁舎建替計画	市庁舎建替		
◆ガイドライン等の策定	ガイドライン等の作成		
◆交通結節点の機能強化に係る検討	駅及び駅前広場等の整備・更新	駅に集中する交通整序となる幹線道路の整備推進・促進	
◆駅及び商店街を中心としたにぎわいづくり(交通含む)	取組の推進	商店街の活性化	

3) 進行管理と見直し

本基本計画の実現にむけては、複数のまちづくり活動や事業等を並行して進むことから、地区全体を見据えた進行管理を行政が行いながら、調整を行う。

また、持続的な都心部形成にむけ中長期を見据えたまちづくりが不可欠であり、事業進捗や社会状況変化等を見据え、必要に応じて見直しを行う。