

藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業について

1 進捗状況について

藤沢駅南北連携強化による市民等の利便性、回遊性向上及びまち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事業の実現に向け、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）、小田急電鉄株式会社及び本市の3者で協議を重ね、平成31年2月27日付けで、基本協定を締結するとともに、本協定に基づき基本設計に着手し、令和3年3月に完了しました。

次のステップとなる詳細設計については、当初令和3年度から令和4年度までの2箇年での実施を予定していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、3者ともに、整備に向けた資金確保が不透明な状況であることから、調整に一定期間必要と判断し、詳細設計の着手を令和4年度に1年先送りする方針としてきました。（令和3年2月5日藤沢都心部再生・公共施設再整備特別委員会で報告）

その後、鉄道事業者からの基本設計の結果を受け、内容の精査及び費用負担割合等について協議を行い、この度、基本設計段階における負担割合等についての協議が整ったことから、詳細設計の早期着手に向けた協議を進めています。



現況



（北口からJR東日本改札口付近を望む）



（小田急改札口から南口を望む）

整備イメージ

2 事業費及び費用負担について

自由通路拡幅整備及び駅改良事業費について、平成 27 年度から平成 28 年度に実施した調査設計では、測量・地質等の基礎調査及び事業実施判断の目安となる概略の事業規模及び事業費の検討を目的として実施し、全体事業費は約 310 億円、そのうち本市負担額は約 180 億円と試算しています。（平成 31 年 2 月 7 日藤沢都心部再生・公共施設再整備特別委員会で報告）

今回完了した基本設計では、調査設計成果をもとに、大まかな施設配置、主要な材料や仕様等の検討に加え、一部、調査設計のプランの修正を行いながら検討を進め、事業費を試算した結果、総事業費は約 335 億円、本市負担額は約 176 億円となり、総事業費については、増額及び減額要素を集計し、調査設計時より約 25 億円増額したものの、本市負担額は、約 4 億円の減額となりました。

	全体事業費	藤沢市負担
調査設計後	約 310 億円	約 180 億円
基本設計後	約 335 億円	約 176 億円
増 減 額	+約 25 億円	▲約 4 億円

(1) 事業費変動の主な要因

ア 減額の要因

- ・ 新設するコンコースの構造的な工夫により、重要な鉄道施設の移設回避が可能となった。
- ・ 国庫補助金の対象範囲が調査設計時よりも明確になったことによる国庫補助金の増額が見込まれること及び国費率の増加により、本市負担額の軽減が図れた。
- ・ 既存の自由通路の躯体を活かすとともに、ラチ内（改札内）駅施設の構造規模の見直しによるもの。
- ・ 小田急ホームドアの補助金スキームの見直しによる本市負担額の軽減。

イ 増額の要因

- ・ 施工条件等の精査により、仮設計画（工事作業ヤード等）について、駅利用者等への利便性に配慮した計画に見直しを行った。
- ・ 施工期間の長期化による仮設・安全費等の増加。
- ・ 労務費及び建設資材等の物価上昇、消費税率の増加（8%→10%）の影響。

(2) 今後の調整事項

事業費については、基本設計段階のものであり、現時点においては不確定な要素があることから、今後実施する詳細設計で引き続き事業費縮減に向けた検討を行うとともに、事業費の平準化や補助金活用のスキームも見据え、鉄道事業者と協議を進めていきます。

3 段階施工について

自由通路拡幅及び駅改良の施工方法については、基本設計段階ではJR東日本側と小田急側を同時に一体で施工することを方針とし、各種検討を行っていました。その後、鉄道事業者においても新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、事業費のさらなる平準化を図るとともに、補助金活用のスキーム等を3者で検討し、JR東日本側と小田急側において、段階的に整備効果が発現可能となる2段階に施工を分け、小田急側の自由通路拡幅及び駅改良の一部を先行することについて、鉄道事業者と協議が整っています。

(1) 段階施工の概要

第1期施工 小田急側自由通路拡幅、小田急藤沢駅改札の橋上化

第2期施工 JR東日本側自由通路拡幅、JR東日本・小田急間の
乗換連絡通路整備

※5ページの段階施工イメージ図参照

○ 現況

現況の自由通路は、延長約80m、幅員は約8mとなっており、ピーク時の通行利用者数に対して、幅員が狭小であること、また、自由通路側のJR東日本と小田急間の乗換は、リエール藤沢横の階段を利用し、自由通路を斜めに横切る動線となっており、南北方向の通行利用者動線と交錯することが課題となっています。

○ 第1期施工

第1期施工は、小田急側自由通路の拡幅に合わせ、小田急の改札や駅事務所等を橋上化するものです。これにより、自由通路内の乗換動線の交錯が解消されるとともに、JR東日本、小田急、江ノ電の3線が同一フロアで乗り換えることが可能となり、市民及び鉄道利用者の利便性の向上が図れます。

なお、小田急改札の橋上化により、メインの改札は2階の自由通路になりますが、南口の利用者からの要望も踏まえ、利便性を維持するため、1階改札口を一部残す予定としています。

○ 第2期施工

第2期施工は、現在の自由通路内にあるJR東日本の駅事務所をラチ内の駅ナカコンコースの上部に移転することにより自由通路を拡幅し、同時に小田原側のJR東日本と小田急間の乗換連絡通路の改良を行うものです。これにより、自由通路内の歩行空間の快適性が高まり、乗換連絡通路がコンコースと一体化されることにより、JR東日本・小田急間の乗換利便性の向上が図れます。

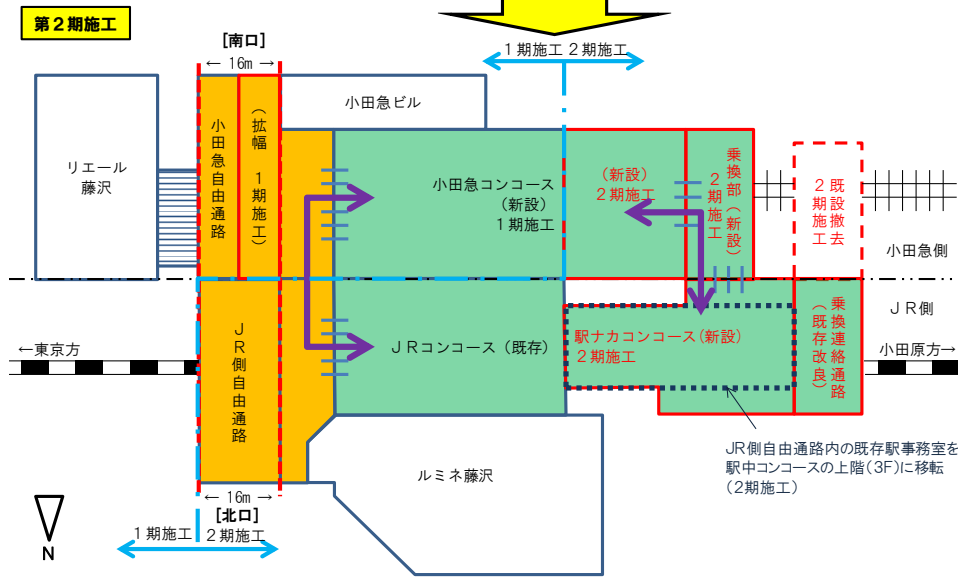
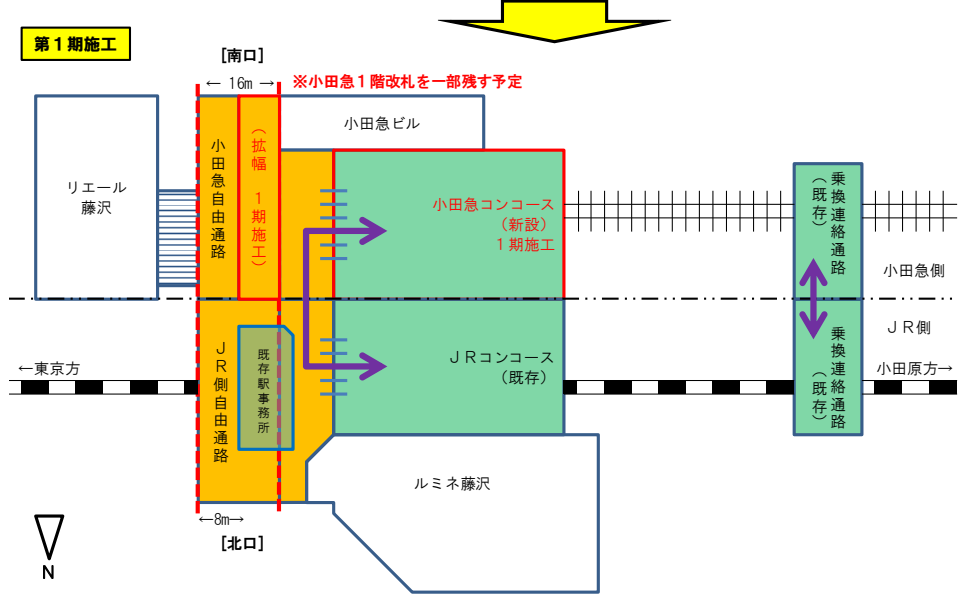
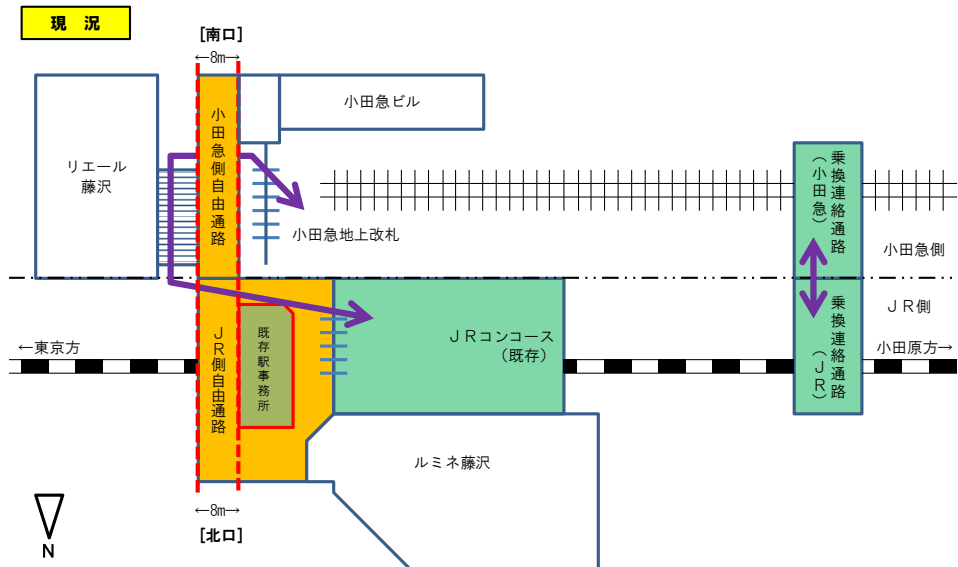
(2) 段階施工に伴う影響

ア 段階施工のメリット

- ・ 各段階での財政負担の軽減が可能となり、事業費の平準化が図れる。
- ・ 小田急改札の橋上化を先行することで、早期に自由通路内の利用者動線の交錯が解消されるとともに、鉄道3線の乗換利便性の向上が図れる。
- ・ 自由通路南口側の整備を先行することにより、南口駅前広場の再整備事業の早期検討が可能となる。

イ 段階施工のデメリット

- ・ 事業期間の長期化とそれに伴う労務費及び資材等の物価上昇による事業費が増加する可能性がある。
- ・ JR東日本側の自由通路拡幅及びJR東日本・小田急間の乗換連絡通路の整備が遅れる。



〈段階施工イメージ図〉

4 今後のスケジュール

現在の計画としては、詳細設計着手に先立ち令和3年度は、事業費の精査及び費用負担の協議期間とし、令和4年度からの詳細設計を予定していましたが、鉄道事業者との協議が整ったこと、並びに令和3年度に国庫補助金の採択が得られたことから、早期着手を目指し、令和3年9月補正予算で詳細設計の実施を予定しています。

現計画の事業期間については、基本設計では、JR東日本・小田急を一体施工とした場合を条件とし検討を行っており、約11年を想定しています。

修正計画案である段階施工とした場合の事業期間については、今後、各段階における詳細設計において精査が必要となりますが、第1期施工については、国庫補助金の活用スキームも見据え、鉄道事業者と工期短縮に向けた協議を進め、令和9年度末ごろの完了を目途とし、早期に整備効果の発現を目指します。

第2期施工については、第1期の完了に合わせ、継続して実施できるよう調整を進めてまいります。



以上

(都市整備部 藤沢駅周辺地区整備担当)