

令和4年11月18日  
藤沢都心部再生・公共施設再整備特別委員会 資料2

# 藤沢駅前街区まちづくりガイドライン (案)

2022年（令和4年）11月

藤 沢 市

## 目次

<b>第1章</b>	<b>まちづくりガイドラインについて</b>	<b>1</b>
1	まちづくりガイドラインの目的	1
2	まちづくりガイドラインの位置付け	2
3	まちづくりガイドラインの対象区域	3
4	まちづくりガイドラインの構成	3
<b>第2章</b>	<b>藤沢駅周辺地区のまちづくり</b>	<b>4</b>
1	現状及び都市づくりを取り巻くトレンド	4
2	藤沢駅周辺地区のめざす姿とまちづくりの目標 (藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画)	10
<b>第3章</b>	<b>藤沢駅前街区における「まちづくりの基本方針」</b>	<b>13</b>
1	まちづくりの基本方針	13
2	まちづくりの要素別にみる基本的な考え方	17
<b>第4章</b>	<b>駅前街区の公共施設のあり方</b>	<b>20</b>
1	藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業計画(案)	20
2	対象とする公共施設	23
3	公共施設のあり方方針	24
4	公共施設の整備・活用の方向性	26
<b>第5章</b>	<b>駅前街区の民間施設のあり方</b>	<b>38</b>
1	まちづくりの基本方針と民間施設のあり方方針の関係	38
2	規制誘導方策の基本的な考え方	38
3	民間施設のあり方方針及び地域貢献の考え方	39
<b>第6章</b>	<b>運用方策</b>	<b>47</b>
1	届出・認定制度	47
2	評価基準	49
3	支援制度	50
4	推進体制	52

# 第1章 まちづくりガイドラインについて

## 1 まちづくりガイドラインの目的

藤沢駅周辺地区は、昭和40年代から50年代半ばにかけて施行した「藤沢駅前南部地区土地区画整理事業」、「藤沢市防災建築街区造成事業」及び「藤沢駅北口市街地再整備事業」により、その骨格が形成されましたが、施行後40年以上が経過し南北デッキをはじめとした公共施設や周辺の民間施設は、老朽化が進むとともに時代のニーズに合っていない状況も見受けられています。

このような状況に鑑み、本市では、「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画（2012年（平成24年）3月）」を策定し、都市基盤整備を中心とした事業を推進することで、周辺の民間施設の更新を誘発し、藤沢駅周辺地区の再活性化をめざしています。

このような中、南北デッキ周辺における民間施設について、建て替え等による機能更新の機運が高まってきており、官民連携によるまちづくりに向け、再整備構想・基本計画を具現化するためのツールとして、藤沢市としての駅前まちづくりの考え方をとりまとめた「藤沢駅前街区まちづくりガイドライン」を策定します。

ガイドラインは、これまで先行的に取り組んできた都市基盤整備等を活かしつつ、にぎわいと魅力あふれる駅前づくりをめざして、まちづくりの基本的なルールや適切な開発の誘導、官民連携によるまちづくりを推進していくために必要な事項等を位置付け、藤沢駅前街区における公共施設整備、民間施設建て替え等の指針とします。



■藤沢駅周辺 航空写真(平成26年度)

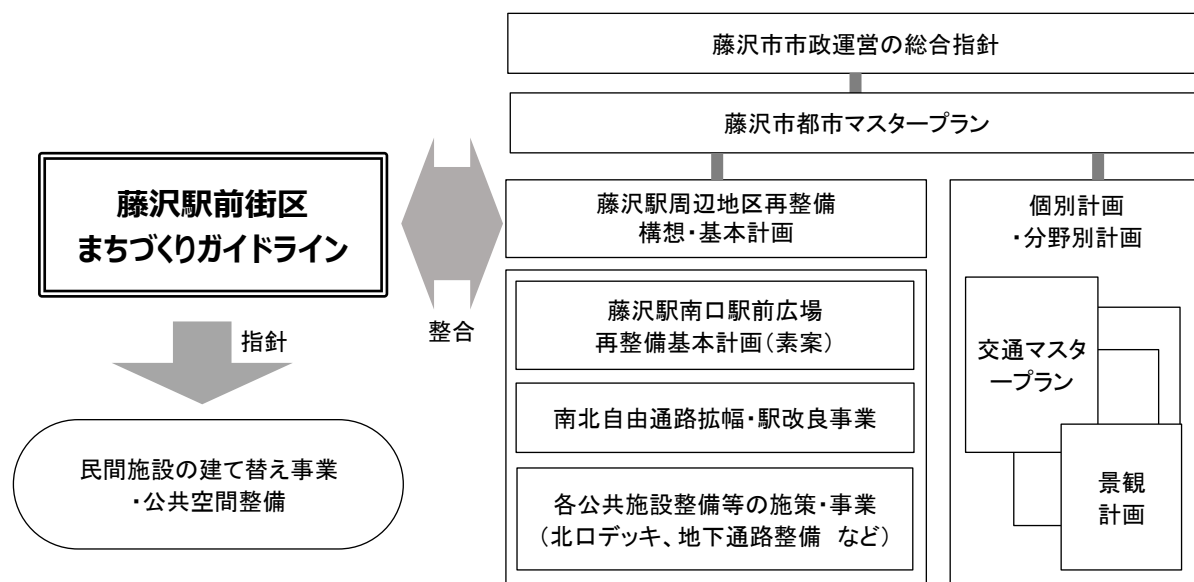
## 2 まちづくりガイドラインの位置付け

ガイドラインは、上位計画である「藤沢市都市マスタープラン」や「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画」と整合を図ります。

合わせて、駅周辺地区整備に係る個別計画や分野別計画、さらには、先行する公共施設整備等の施策・事業とも整合を図るものとします。

ガイドラインは、これらの上位計画・関連計画の実現に向けて、民間施設の建て替え事業や公共空間整備を推進するに当たっての指針として位置付けます。

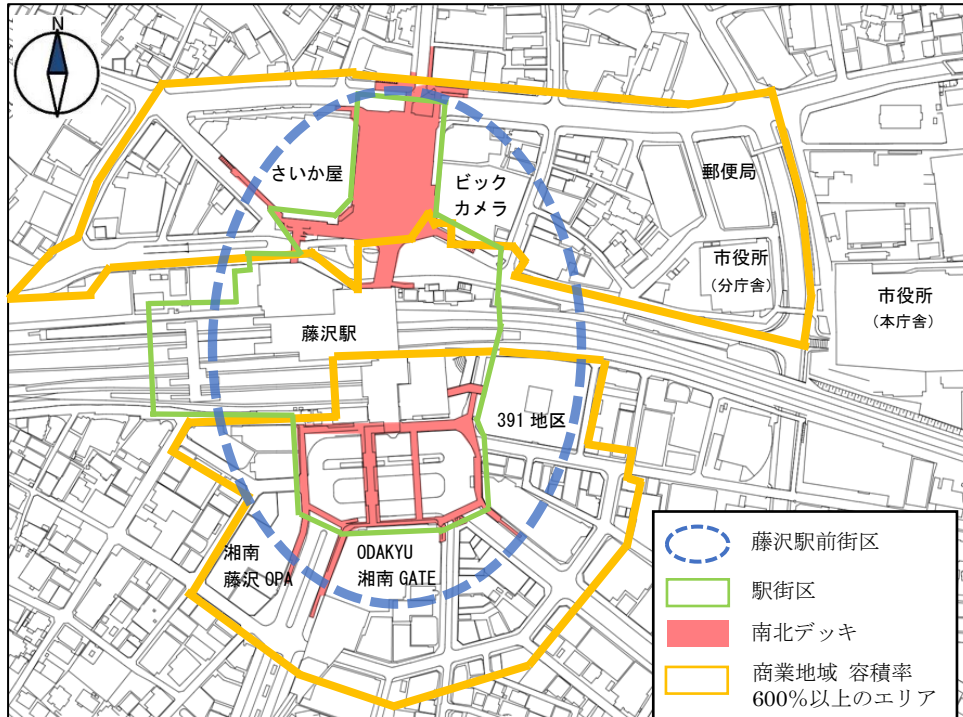
藤沢駅周辺地区の再整備は、同時に行われるのではなく、それぞれの街区や公共施設などが、各々の計画の熟度に応じて、中長期にわたって段階的に進むことになります。そのため、公共施設や街区の整備状況に応じてガイドラインの内容については、一定の方向性を保った上で、柔軟に更新していくものとします。



### ■位置付け

### 3 まちづくりガイドラインの対象区域

藤沢駅周辺のにぎわいづくりに重要な役割を持つ駅街区(藤沢駅施設、南北駅前広場を含む街区)及び南北デッキに接する地域のうち、容積率が10分の60以上(600%以上)である区域とします。

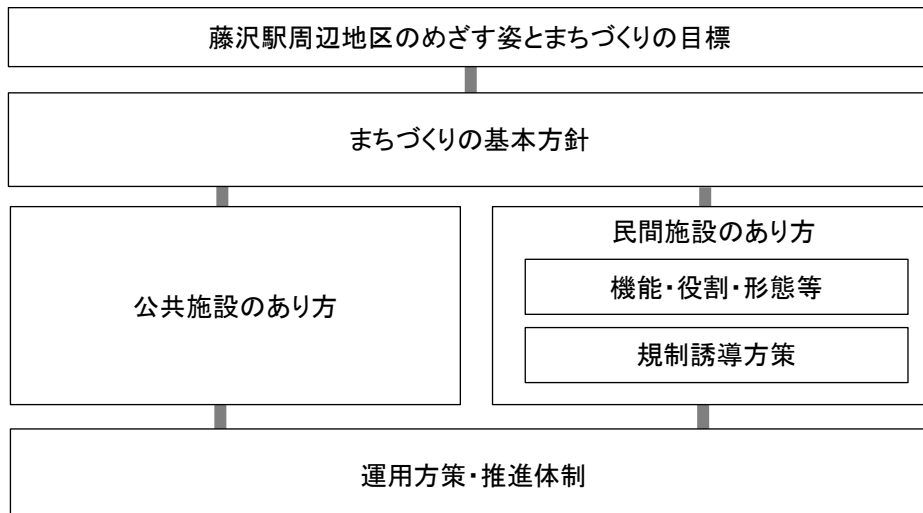


■対象区域

### 4 まちづくりガイドラインの構成

ガイドラインは、大きく「公共施設のあり方」と「民間施設のあり方」により構成します。公共施設のあり方は、駅前の公共施設の統一的な整備及び整備後の活用の方針により構成します。

民間施設のあり方は、機能や役割、形態等のあり方及びその実現に向けた規制誘導方策により構成します。



■構成

## 第2章 藤沢駅周辺地区のまちづくり

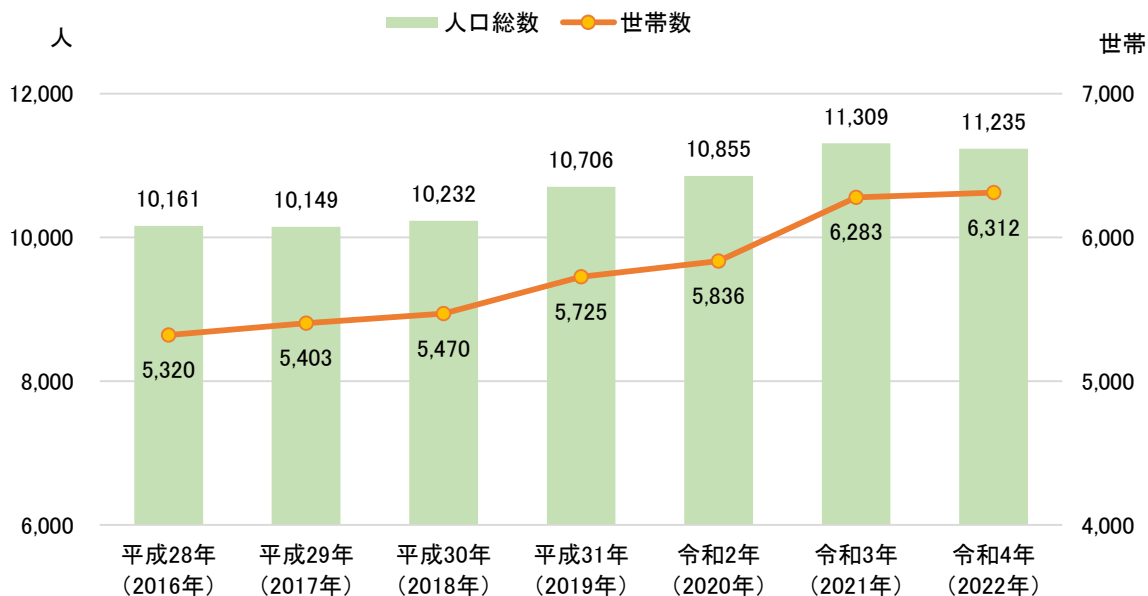
### 1 現状及び都市づくりを取り巻くトレンド

藤沢駅前街区を取り巻く現状や課題、また、都市づくりの動向等を整理します。

#### (1) 藤沢駅周辺地区の現状・課題

##### ① 都市機能

- ・藤沢駅前は、基盤整備から40年以上が経過し、当時、整備・建設された南北デッキ等の公共施設や駅前街区の民間施設では老朽化が進んでおり、都心としての機能の低下や陳腐化が懸念されます。また、近年のSDGs<sup>1</sup>等の環境や持続可能性等への配慮が不足しています。
- ・駅前街区には大型店が駅前広場に面して立地する一方で、核的な機能等の導入が困難な小規模な商業施設、敷地・街区が混在している状況です。
- ・藤沢駅周辺地区では、縁辺部から中心部へと、マンションの立地が進んできており、これに伴い人口・世帯数の増加傾向にあるとともに、商業地の居住地への転換圧力が高い状況です。
- ・専門・技術サービス業の面積当たり立地件数が類似都市と比較して高い状況<sup>2</sup>です。また、ビジネスホテルが集積していますが、宴会場付きホテル（いわゆるシティホテル）が少ない状況です。
- ・市内の入込観光客数は、コロナ禍以前は年々増加しており、江の島・湘南海岸への入込が多くみられていましたが、日帰りが主となっています。



■ 藤沢駅周辺における人口・世帯(出典:住民基本台帳・各年4月1日)

※藤沢及び南藤沢(町丁目)の合計

<sup>1</sup> 2015年9月の国連総会で採択された「持続可能な開発目標」。SDGsは17のゴールと169のターゲットから構成され、貧困や飢餓の撲滅、ジェンダーの平等、地球環境の保護、格差の是正等、その内容は多岐にわたり、「誰一人取り残さない」ことが共通の理念としてうたわれている。

<sup>2</sup> 人口規模、乗降客数、東京都心からの距離圏などが類似した八王子駅、町田駅、川越駅、船橋駅、柏駅との比較。経済センサス活動調査・平成28年・経済産業省による。



## ②回遊・交通

- ・藤沢駅周辺のまちづくりについては、駅を挟んだ南北それぞれで市街地が形成されてきたため、鉄道を横断できる箇所は、藤沢駅の南北自由通路及び地下通路や国道 467 号と限定的になっています。
- ・来街者等の利便性の向上を図るため、南北自由通路の拡幅整備を計画しており、合わせて小田急駅舎の橋上化に向けた検討が進められるなど、南北アクセスの改善に向けた取組を進めています。
- ・北口では、藤沢駅北口広場の改修計画等の一環として 2019 年（令和元年）12 月にデッキリニューアル工事が完了しました。現在は、条例により広場として位置付けられ（2021 年（令和 3 年）4 月条例施行）、エリアマネジメント<sup>3</sup>等によるにぎわいづくりに向け、さらに有効活用が図られることが期待されています。
- ・南口では、デッキが老朽化し、昇降施設が不足している状況です。また、歩行者空間や滞留空間が狭いなど、駅前広場機能の更新が必要な状況にあります。そのため、人中心の空間となることを基本に、南口駅前広場の再整備に向け、検討を進めています。
- ・駅周辺の公共施設、民間施設は昭和 40 年代から 50 年代に整備が進められており、バリアフリーやユニバーサルデザイン<sup>4</sup>の配慮が不足している部分があります。
- ・藤沢駅周辺地区は、自転車交通の主要な起終点として、都市計画道路を中心に、自転車走行空間づくりを進めるとともに、駅中心部では、歩道での自転車の押し歩きを基本としています。また、自転車等駐車場が不足しています。
- ・南口の商店街などで、荷捌きスペースが不足しており、荷捌き車両が路上駐車し作業することで、自動車をはじめ、歩行者や自転車の通行の妨げになっている様子がみられます。



■藤沢駅南口駅前広場の様子

<sup>3</sup> 良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための地域が主体となった活動のこと

<sup>4</sup> 年齢、性別、文化、身体の状況などを問わず誰もが利用しやすい、まちや建築物、物、サービスなどを提供する考え方

### ③経済効果分析

- ・藤沢市では新たな都市拠点の形成をめざし、JR 東海道本線藤沢駅～大船駅間の村岡地区において、新駅設置と一体となったまちづくりが検討されており、新たなまちづくりに伴う、藤沢駅周辺商業施設への影響、また、共存共栄のあり方を検討する観点から、藤沢駅周辺地区において、今後、大規模商業施設が更新された場合の経済波及効果について試算を行いました。
- ・試算では、商業床を現状と同じ規模、もしくは増床で更新するよりも、商業用途を減らして業務やホテルなどの機能と複合化を図る方が、より経済波及効果が得られるという結果になっています。
- ・藤沢市の中心拠点である藤沢駅前における民間施設の建て替え・リニューアルに当たっては、駅前のにぎわいという観点から、商業機能を基本としつつも、他の機能との複合化を検討することも必要と考えられます。

○前提条件:村岡新駅の設置及び新駅周辺の開発、藤沢駅前の大規模商業施設の更新

○商業施設更新:パターン1 商業床面積を同規模

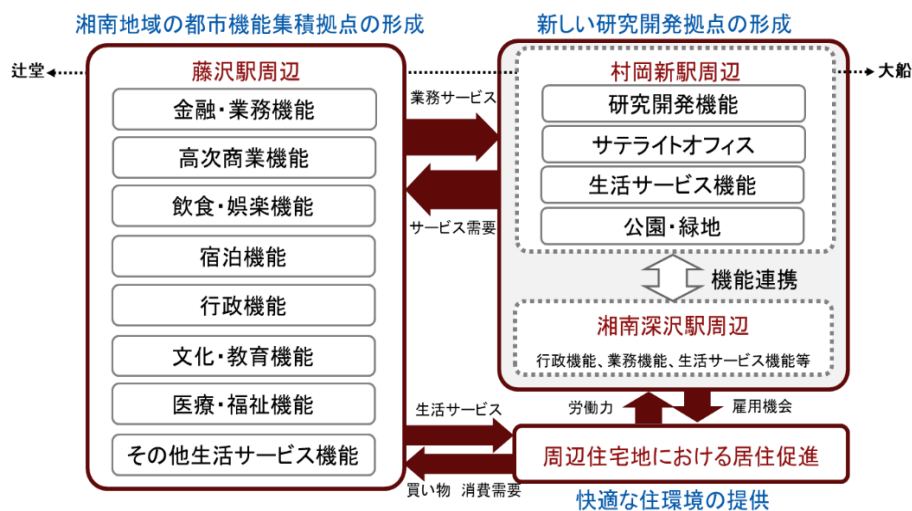
パターン2 商業床面積を半減

パターン3 商業床面積を20%増

※どのパターンも商業床以外は、業務・ホテル機能とする。

～分析結果～

		第1次波及効果		第2次波及効果
		直接効果	第1次間接波及効果	
施設更新 (パターン1)	生産誘発効果	約 80 億円/年	約 30 億円/年	約 10 億円/年
	誘発就業者数	約 660 人	約 240 人	約 100 人
施設更新 (パターン2)	生産誘発効果	約 320 億円/年	約 110 億円/年	約 60 億円/年
	誘発就業者数	約 2,860 人	約 1,340 人	約 400 人
施設更新 (パターン3)	生産誘発効果	▲約 60 億円/年	▲約 10 億円/年	▲約 10 億円/年
	誘発就業者数	▲約 390 人	▲約 290 人	▲約 30 人



各地区の機能連携を通じた地域活性化

■近接する都市整備に伴う相互波及・効果を踏まえた経済効果の検証に関する調査研究(藤沢市・一般財団法人地方自治研究機構、2021年(令和3年)3月)の概要



#### ④その他（エリアマネジメント、防災等）

- ・地権者及び地元事業者、本市との協働により、藤沢駅北口広場のリニューアル等を契機に、「一般社団法人 藤沢駅周辺地区エリアマネジメント」が2019年（令和元年）12月に設立され、北口の駅前広場を中心に、にぎわいづくりに取り組んでいます。
- ・「藤沢駅周辺地域エリア防災計画（藤沢駅周辺帰宅困難者等対策協議会作成）」では、大地震等の発生時に帰宅困難者が多数生じることが予測されています。しかしながら、民間施設を含め、一時滞在施設が少なく、想定される帰宅困難者への対応が不十分になるおそれがあります。
- ・藤沢駅周辺地区北側の縁辺部には、藤沢宿、遊行寺など旧東海道界隈の歴史資源が残されています。



■健康マルシェ(2020年) エリアマネジメント活動の一例



■遊行寺

宿場のあった東海道(国道1号)沿い。  
鎌倉時代に一遍上人が開いた時宗の総本山。藤沢の歴史散策の代表地。

## (2) 都市づくりを取り巻くトレンド

### ① 少子化対策

- ・人口減少時代を迎え、将来にわたって活力ある地域社会を維持することができるよう、出生の維持・増加が全国的な課題となっています。
- ・地方創生の主要な政策として、妊娠・出産、子育て、仕事と子育ての両立など、総合的な少子化対策が全国で取り組まれるとともに、子育てに優しいまちづくりが求められています。

### ② 持続可能なまちづくりの活発化

- ・SDGs の考え方が普及してきており、都市計画・都市整備分野でも欠かせない視点です。
- ・2050年カーボンニュートラル<sup>5</sup>の目標が打ち出され、民間建築物の省エネや緑化等による脱炭素化が、より一層重要となっています。
- ・超高齢社会の到来、また、ノーマライゼーション<sup>6</sup>の考え方が普及する中、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」に向けて、まちづくりにおけるバリアフリーやユニバーサルデザインの重要性がより増してきています。
- ・地球温暖化の進行に伴う気候変動により、気象災害が頻発化・激甚化しています。また、災害時に都市活動を止めないよう大規模地震等の自然災害への対応が、より一層重要となっています。

### ③ Society5.0の実現に向けた動き

- ・人口減少時代を見据え、実世界の空間と情報通信技術によりつくられた仮想空間が融合した新しい社会「Society5.0<sup>7</sup>」の実現に向けて、国を挙げて取り組まれています。
- ・Society5.0の先行的な実現の場として「スマートシティ構想<sup>8</sup>」を推進し、MaaS<sup>9</sup>やオンデマンドモビリティ<sup>10</sup>、自動運転をはじめ、地域エネルギーの地産地消・最適化といったエネルギーマネジメントシステム<sup>11</sup>など、先端的な技術の開発・実装に向けた取組が進められています。
- ・さらに、様々な分野の技術を包括して、より住民目線から Society5.0 をめざす「スーパーシティ構想<sup>12</sup>」の推進が掲げられています。

<sup>5</sup> 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、温室効果ガスの排出を社会全体としてゼロにすること

<sup>6</sup> 障がいのある人が障がいのない人と同等に生活する社会を実現させる考え方

<sup>7</sup> サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)。狩猟社会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社会(Society 4.0)に続く、新たな社会を指すもので、第5期科学技術基本計画において我が国がめざすべき未来社会の姿として初めて提唱されたもの

<sup>8</sup> 都市の抱える課題に対し、ICT等の革新技術の活用により、計画や整備、管理・運営等の最適化が図られた持続可能な都市

<sup>9</sup> 情報通信技術を活用して複数の交通機関のサービスをひとつのサービスとして結び付け、最適化すること

<sup>10</sup> AI(人工知能)を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う仕組みやそのサービス

<sup>11</sup> エネルギー使用状況を一元的に把握・管理し、需要予測に基づいて設備機器の制御を行い、使用量の削減を図る仕組み

<sup>12</sup> スマートシティが交通・物流、医療、行政等の都市機能の各分野における最適化に対し、スーパーシティ構想は、生活全般にまたがる広い分野において横断的な連携と全体最適化を、住民参加のもとで図り、より良い未来を実現することを目的としている

#### ④新しい生活様式の実践の動き

- ・2019年（令和元年）末に発生、拡大した新型コロナウイルス感染症に対して、様々なニューノーマル<sup>13</sup>の取組が進められています。
- ・ウィズコロナ<sup>14</sup>を見据えたテレワーク<sup>15</sup>やワーケーション<sup>16</sup>の普及、屋外空間の活用、食事等の宅配やテイクアウト、オンラインショッピングの普及といった情報通信や流通を活用した商業・サービスの多様化が進んでいます。

#### ⑤居心地がよく歩きたくなるまちなか（ウォークブル）の創出

- ・今後のまちなか再活性化の方向性として、「ウォークブル」＝「居心地がよく歩きたくなるまちなか」に向けた取組が全国的に進みつつあり、「車中心から、人中心の空間への転換」を図るものとして、歩行空間、自転車利用環境の改善が、より一層、重要となります。
- ・ウォークブルなまちづくりの方策として、2020年（令和2年）9月の都市再生特別措置法等が改正され、エリアマネジメントによる公共施設の活用がしやすくなりました。

#### ⑥身の丈にあった再開発の動き

- ・市街地再開発事業は、右肩上がりの経済のもとで長期の事業実績を積んできたことから再開発ビルの容積を極大化することが当たり前とされてきました。しかし、不動産市況の変化等を背景に、事業費に充てるはずの床の売却が見込めない、キーテナント撤退による空き店舗化など、様々な問題が懸念されるようになりました。そのため、地域の不動産市況やニーズに見合った、地域にふさわしい規模の再開発「身の丈にあった再開発」が注目されるようになりました。
- ・人口減少時代を本格的に迎える中、既成市街地の再整備手法として身の丈にあった再開発がより重要になります。

---

<sup>13</sup> 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて変化した新しい生活様式のこと

<sup>14</sup> 新型コロナウイルス感染症との共存・共生したくらしや社会のこと

<sup>15</sup> 情報通信技術を活用した時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと

<sup>16</sup> リゾート地や地方等の普段の職場とは異なる場所で働きながら休暇取得等を行う仕組みのこと



## 2 藤沢駅周辺地区のめざす姿とまちづくりの目標

### (藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画)

本ガイドラインの対象区域を含む藤沢駅周辺地区では、本市の都心及び湘南地域の広域拠点として、また湘南の玄関口として、その役割を高めながら南北連携の強化による安全安心で、魅力あふれる、にぎわいのある中心市街地をめざしており、その再整備に向け、2012年（平成24年）に策定した藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画の将来像や方針について整理します。

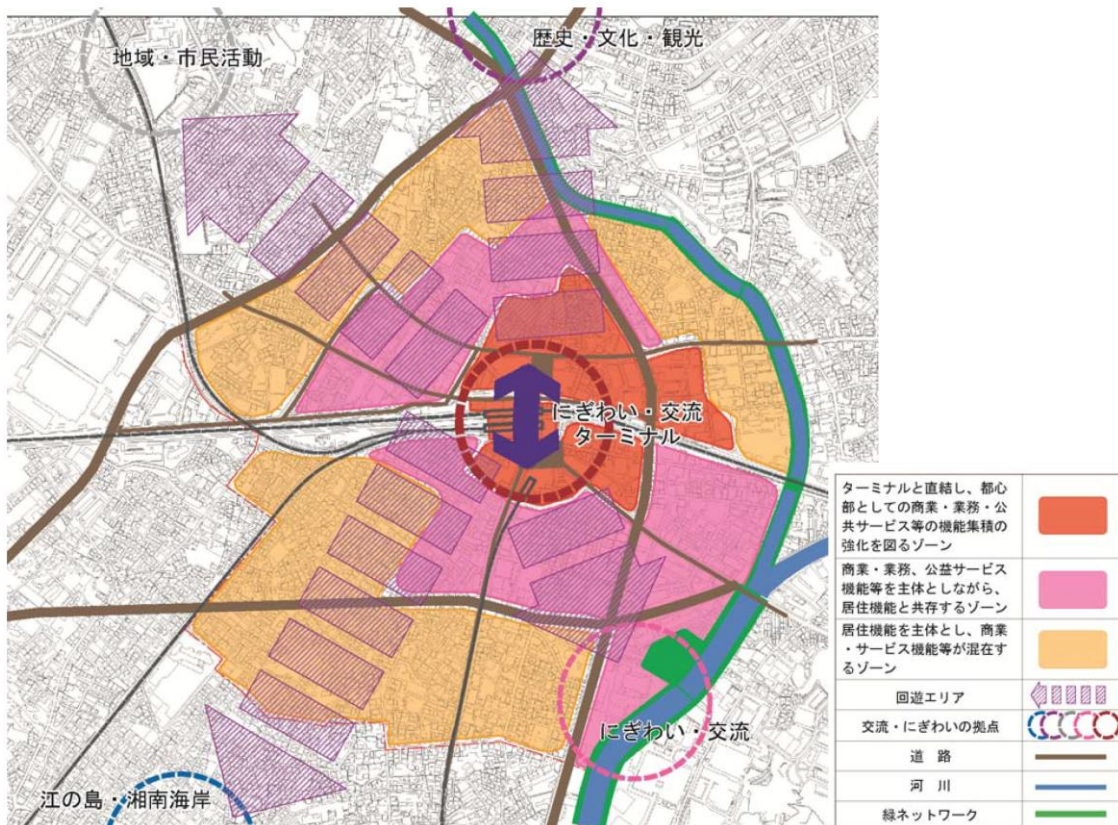
### (1) 藤沢駅周辺地区再整備構想

#### 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。**

#### ②地区整備の方向性

- 藤沢の都心部機能集積の維持・充実
- 湘南・藤沢らしさを持った商業・サービス・交流の充実・創出
- 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
- にぎわい・交流の核の形成
- 湘南・藤沢らしい空間・景観の形成
- 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
- 次の時代を先導する環境や安心・安全への取組



■将来都市構造イメージ

## (2) 藤沢駅周辺地区再整備基本計画

### ①まちづくりの目標

- 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将来都市構造

#### ○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にめざす。
- ・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。

<b>駅 中心核</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<b>行政核</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

#### ○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。

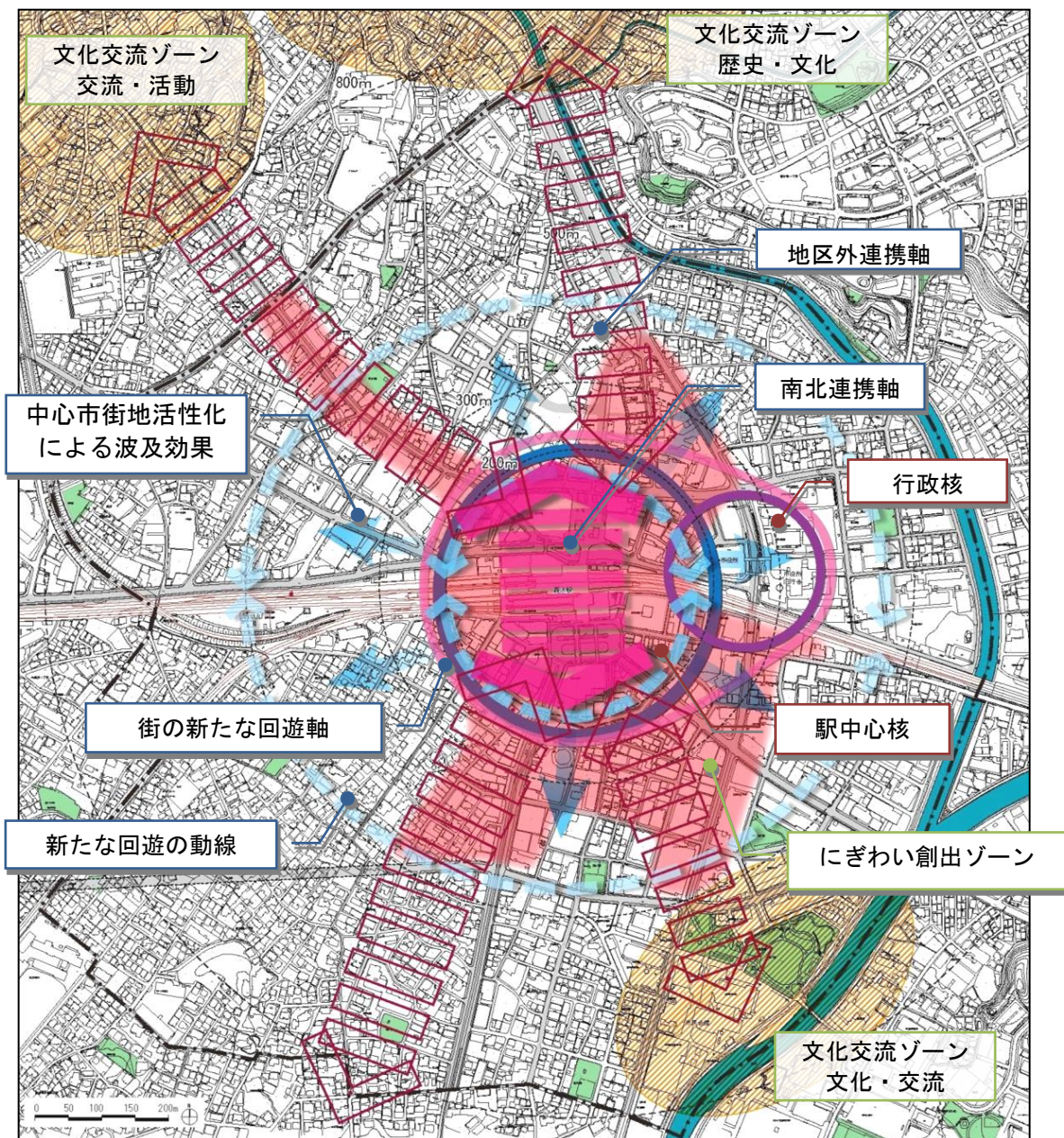
<b>南北 連携軸</b>	<p><b>街の分断を解消し、核を強化・充実する軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅周辺地区への玄関口として、また駅南北の連携・一体化に寄与する軸として、駅前広場の充実と合わせて強化し、都心部再生の契機となる役割をめざす。</li> </ul>
<b>地区外 連携軸</b>	<p><b>駅から地区全体へのにぎわい・活力を波及する軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街の顔である藤沢駅と地区外部の文化交流ゾーンを結ぶ軸として、回遊動線や商業・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。</li> </ul>
<b>街の 新たな 回遊軸</b>	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>



## 〇にぎわい・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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、市民の暮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</li> </ul>
<p>文化交流 ゾーン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・「文化・交流」「歴史・文化」「交流・活動」</li> </ul>



■将来都市構造



## 第3章 藤沢駅前街区における「まちづくりの基本方針」

藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画や藤沢駅周辺地区の現状・課題等の状況を踏まえ、藤沢駅前街区におけるまちづくりの基本方針とまちづくりの要素別の考え方は次のとおりとします。

### 1 まちづくりの基本方針

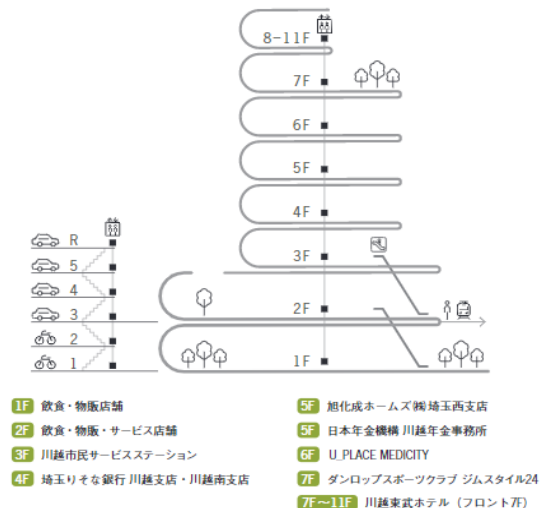
藤沢市の都心及び湘南地域の広域拠点としてのまちづくりに向け、「サステナブル」、「インクルーシブ」、「スマート」<sup>17</sup>の視点を踏まえ、藤沢駅前街区におけるまちづくりの基本方針として、次の4つを定めます。

#### (1) 活力・にぎわいを生み出すまちづくり

- 藤沢駅前街区は、本市の「都心」の「核」であり、活力・にぎわいのけん引、波及に向けて、公共施設の再整備、民間施設の建て替え促進を図り、都市機能の更新・充実を進めます。特に、駅直近である藤沢駅前街区については住宅用途を極力避け、商業用途等を基本ににぎわい・交流を創出する施設を誘導します。
- 市内拠点相互の連携、さらには、隣接都市等との広域連携の核となるような都市機能の充実を図るとともに、市民、就業者はじめ、観光客など、様々な人々の多様なアクティビティの機会・場を提供し、新たな魅力の創造と発信を先導します。
- 人口減少・超高齢社会時代に対応し、市民生活を支える子育て支援や健康福祉の機能の充実を図るとともに、誰もが利用しやすく様々な活動に柔軟に対応できるまちづくりを進めます。



- ・低層階の物販飲食とオフィス・公共施設（市サービスステーション）、ホテルの複合施設。川越駅西口とデッキで接続



■事例：U PLACE（川越市）

<sup>17</sup> 藤沢市市政運営の総合指針2024に位置付けられたコンセプト。①藤沢らしさを未来につなぐ持続可能な元気なまち(サステナブル藤沢) ②共生社会の実現をめざす誰一人取り残さないまち(インクルーシブ藤沢) ③最先端テクノロジーを活用した安全安心で暮らしやすいまち(スマート藤沢)

## (2) 風格・趣が感じられるまちづくり

- 湘南地域は、南側に相模湾が広がり、明るい地域として、多くの人を魅了しており、藤沢駅周辺において、このような「湘南」を象徴する、開放感があり、水と緑、空といった自然を意識したゆったりとした空間（デザイン・形態）を形成します。
- 藤沢駅前街区は、湘南の顔となる地区として、駅前広場等でのランドマークや人のための広場づくりを形成するとともに、コロナ禍を踏まえたニューノーマルにも対応したゆとりや使い方に考慮した空間づくりや、藤沢の歴史や文化を踏まえながら、風格や趣が感じられる、まちづくりを進めます。



■江の島(湘南海岸)



■東海道分間延絵図・藤沢宿(出典:藤沢市ふじさわ宿交流館ホームページ)



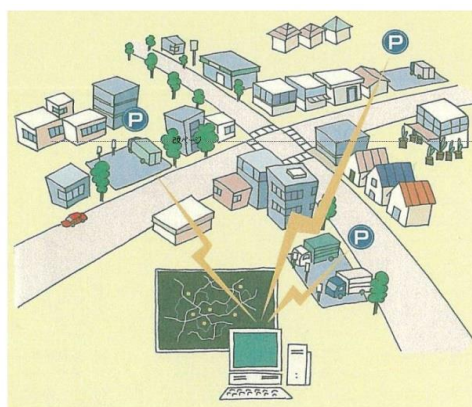
### (3) 居心地がよく、歩きたくなるまちづくり

- 藤沢駅を中心にバス、歩行者、自転車等が円滑に連携する交通ターミナルとして、駅前広場再整備や運用改善を図るとともに、小田急改札口の橋上化や南北自由通路拡幅、地下通路再整備等により、駅南北の連携、一体化を図ります。合わせて、デッキを介在した立体的な回遊空間の更新を図るとともに、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げる場づくりを通じて、居心地がよく、歩きたくなるまちをめざします。
- にぎわいが各々の建物内で完結することなく、デッキや駅前広場などの公共施設と一体に、にぎわいの場として開放し、パブリック～プライベートまで連続した回遊空間を官民連携で創出します。
- エリアマネジメントを含め、ぶらり歩きが楽しい様々なソフトな仕掛けを展開し、まち全体をネットワークします。
- 歩きやすい、回遊しやすい環境づくりに向けて、歩行空間の緑化、バリアフリーやユニバーサルデザインの導入を図ります。合わせて、自転車利用環境の改善や、公共交通の分担率向上、民間施設内や近隣駐車場等を活用した荷捌きの実施など、藤沢駅周辺の交通課題の解消につながる、交通マネジメントに取り組みます。



**Walkable** 歩きたくなる      **Eye level** まちに開かれた1階      **Diversity** 多様な人の多様な用途、使い方      **Open** 開かれた空間が心地よい

■「居心地がよく、歩きたくなるまち(ウォーカブル)」のイメージ(国土交通省資料)

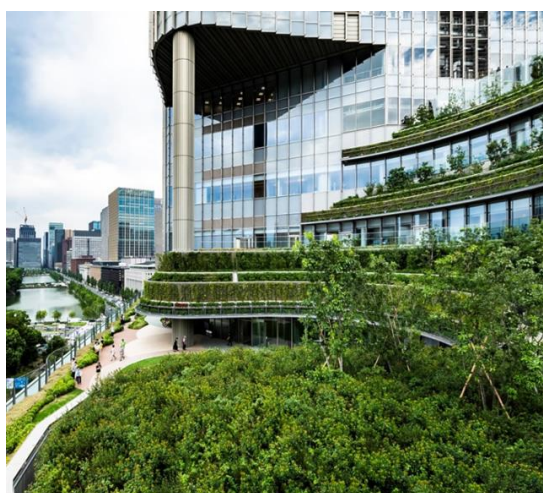


- ・共同荷捌きの事例。荷捌き用小規模スペースを、青空駐車場等を複数箇所確保してネットワーク化し、予約機能を付加したシステム。

■ポケットローディングシステム(六本木地区(社会実験))  
(端末物流対策の手引き平成27年3月・東京都市圏交通計画協議会)

## (4) 持続可能なまちづくり

- 藤沢駅前街区は、経済活動をはじめとした様々な都市活動の中心地であることを踏まえ、公共施設や民間施設において、省エネ等の脱炭素化や、緑化による温熱環境の改善といった、環境負荷低減に積極的に取り組むなど、SDGs 達成に寄与するまちづくりを進めます。
- 近年の大規模自然災害の多発に備え、一日約 40 万人（2018 年度）の乗降がある駅の周辺地区として、十分な空間の確保により、来街者の安全を確保しつつ、地元権利者や事業者、市との協働のもとで、帰宅困難者対策を推進するとともに、非常時でも、本市の都心として都市活動が継続できるよう、防災・減災対策等に取り組めます。
- 持続的かつ効果的な都市運営が可能となるよう、環境や交通をはじめ様々な分野で情報通信技術をはじめ、AI（人工頭脳）やロボット等の先端技術の導入を図ります。



■建築物緑化の例  
(東京ミッドタウン日比谷・写真:国土交通省)



- ・震が関ナレッジスクエアを運営する一般財団法人高度映像情報センターは、「大規模災害時における帰宅困難者等受入に関する協定」を千代田区と締結。災害時にカフェや会議室を一時滞在場所として開放、備蓄品を提供。

■災害時の帰宅困難者の受入施設例  
(震が関ナレッジスクエア・震が関ナレッジスクエホームページ)



## 2 まちづくりの要素別にみる基本的な考え方

「まちづくりの基本方針」の具体化に向け、「にぎわい・交流」「景観」「緑化」「交通」「環境」「防災」のまちづくりの6つの要素ごとに、基本的な考え方を示します。

### (1) にぎわい・交流

#### <考え方>

藤沢駅前のにぎわい・交流の創出に向けて、民間施設の建て替え・リニューアルを促進し、商業機能を中心とした本市都心としての都市機能の更新・充実を図ります。合わせて、公共施設をにぎわいづくりの活動の場として活用し、エリアマネジメントのもとで、民間施設・公共施設が一体となったにぎわい・交流の創出に取り組みます。

#### <取組の方向性>

- 民間施設の機能集積は、都心、広域交流拠点としての求心性を高め、様々なにぎわいや交流を生み出す上で重要です。老朽化が進む民間施設の建て替えやリニューアルを契機に、民間施設の機能の更新・充実を図ります。駅前広場やデッキなどの回遊動線に沿った商業機能の配置を基本としつつ、芸術・文化、エンターテインメント、スポーツ、オフィスなどの様々な機能との複合化を図ります。
- 公共施設の既存ストックを、新たなにぎわい・交流の場として有効活用していくとともに、再整備の際には活用方法等を想定した整備を進めます。
- さらに、民間施設に整備された広場空間等とも連携したにぎわい・交流の機会・場づくりに取り組みます。
- エリアマネジメントの展開など、官民連携、また民間同士による、にぎわい・交流創出に向けた取り組みをつなぎ、相乗効果が得られるようにします。

### (2) 景観

#### <考え方>

公共施設の整備・リニューアルを通じて、藤沢の自然や歴史・文化を意識したデザインの導入や統一化を図るとともに、民間施設においては駅前空間の開放感を尊重した建て替えを促進し、「湘南の顔」となる藤沢の風格・趣のある景観の形成を図ります。

#### <取組の方向性>

- 公共施設は、多くの来街者の目に触れる空間であることから、「湘南の顔」の演出に有効活用します。自由通路整備をはじめ、公共施設の整備・リニューアルを契機に、藤沢の自然、歴史や文化を意識した色彩や素材の活用、意匠の工夫、緑化、また、屋内空間での自然光の取り入れなどを図ります。合わせて、公共施設相互のデザインを調整し、統一感を持たせるようにします。
- 民間施設の建て替えと合わせた公共施設の再整備により、より開放感の高い駅前空間の創出をめざします。
- 民間施設は、駅前広場を取り囲み、公共施設とともに、来街者に印象づける景観要素です。高度利用による高層化において、駅前の現状のスカイラインに配慮し、一定高さを抑えつつ、駅前から壁面を後退させるなどの形態の工夫、圧迫感を軽減するデザインの工夫により、駅前空間の開放感を尊重した建て替えを促進します。合わせて、敷地及び壁面・屋上の緑化等による藤沢の自然の演出や、壁面や屋外広告物等の色彩・意匠の工夫、自転車駐車場の建物内配置などの景観上の配慮により、藤沢の風格・趣の演出につなげます。

## (3) 緑化

### <考え方>

緑の連続性に配慮しながら、公共施設及び民間施設それぞれの緑化を推進し、緑の量的な確保を図ります。合わせて、良好な状態に維持管理することで、緑の多面的な機能を引き出し、湘南の顔となる景観づくりをはじめ、快適なにぎわい・交流空間づくりに役立てます。

### <取組の方向性>

- 自然を意識した良好な景観の創出や、温熱環境の改善、生物多様性の確保への寄与といった環境の観点、さらには、癒し・レクリエーションといった緑の多面的な機能を見据え、藤沢駅前街区の積極的な緑化を図るとともに、良好な状態に維持・管理を行います。
- 公共施設では、既存樹木や植栽帯の有効活用を図りつつ、リニューアル整備等を通じた緑の再配置や、さらなる緑化に取り組みます。
- 民間施設では、公共空間や隣接地との緑の連続性に配慮しつつ、敷地ほか、壁面や屋上など、建築物の緑化を図ります。

## (4) 交通

### <考え方>

一日約 40 万人が乗降する駅として交通ターミナル機能の強化を図るとともに、先端技術の導入を視野に、公共交通の利用促進や、自転車の利用環境改善、荷捌き対策など、藤沢駅周辺地区が抱える交通課題の解消に官民連携で取り組みます。合わせて、移動しやすく楽しめる快適な歩行空間の形成を図ります。

### <取組の方向性>

- 小田急駅舎の橋上化や南北自由通路改良、地下通路改良等により、駅南北の連携・一体化を図るとともに、駅前広場再整備や運用改善により、藤沢駅並びに駅前広場を中心としたバス、歩行者、自転車等の円滑な乗り継ぎ環境の形成を図ります。
- 民間施設においては、建て替えを契機とした駅前広場機能の分担など、民間施設と公共施設の連携によるターミナル機能の強化をはじめ、駅前の交通マネジメントへの寄与ができるよう、ソフト・ハードの両面から取組を図ります。
- 居心地のよい、歩いて楽しい空間づくりの基礎として、回遊空間を中心に、公共施設及び民間施設のバリアフリーやユニバーサルデザイン、並びに緑化を推進し、誰もが安全・安心、快適に移動できる空間の確保を図ります。
- 自転車利用の起終点となる地区として、自転車等駐車場の設置誘導等を通じた安全・快適な自転車利用環境の形成を進めます。合わせて、交通事業者や民間施設の連携のもと、MaaS 技術を活用した公共交通の利用促進策や、近隣駐車場を有効活用した荷捌きの実施など、藤沢駅周辺地区の交通課題の解消につながる、交通マネジメントに取り組みます。

## (5) 環境

### <考え方>

駅前街区は、様々な都市活動の中心地として、公共施設は緑化や創エネルギーのための空間として有効活用を図るとともに、建て替えを契機とした民間施設の脱炭素化の推進など、官民連携のもとで、積極的な環境負荷の低減に取り組みます。

### <取組の方向性>

- 公共施設では、リニューアル整備等を契機として、省エネ設備の導入をはじめ、太陽光パネルの設置など、エネルギーを生み出す空間として有効活用を図ります。合わせて、緑化を推進し、まちなかの温熱環境を改善するなど、居心地のよい環境づくりにつなげます。
- 民間施設では、建て替えを契機として、先端技術の活用を見据え、省エネ設備や再生可能エネルギーの導入などにより、建築物の脱炭素化を図るとともに、公共施設の緑との連続性に配慮して敷地や建築物の緑化に取り組むなど、人にも環境にもやさしい施設整備を図ります。さらに CASBEE や BELS 等の認証制度の取得を促進し、民間施設での環境配慮の取り組みについて情報発信を図ります。
- MaaS などの先端技術の活用のもと、官民連携による交通マネジメントの展開を通じ、自転車や公共交通など、環境にやさしい移動手段の利用促進に取り組みます。

## (6) 防災

### <考え方>

官民連携のもと、一日約 40 万人が乗降する駅前として帰宅困難者対策に取り組むとともに、頻発化、激甚化する豪雨などの大規模自然災害に備え、防災・減災対策に取り組みます。

### <取組の方向性>

- 公共施設では、リニューアル整備等を契機として、非常時の滞留と安全確保を念頭に、避難空間・経路の確保に努めます。発災時には、交通管理者や交通事業者等との連携のもとに、適切な避難誘導を図るとともに、一時滞在スペースとして公共施設の活用を図ります。
- 民間施設では、建て替えやリニューアル整備を契機として、建築物の耐震性を確保するとともに、帰宅困難者の一時滞在施設として受け入れ可能な施設整備に取り組みます。頻発化・激甚化する豪雨災害に備え、雨水の貯留・流出抑制や地下浸水対策などに取り組みます。合わせて、施設災害時にも、早期回復・継続が可能な施設運営となるよう、事業継続計画の作成など、平常時から対策に取り組みます。

## 第4章 駅前街区の公共施設のあり方

駅前街区の公共施設について、再整備計画の概要と進捗を示すとともに、今後の整備・活用に当たってのあり方について示します。

### 1 藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業計画（案）

#### （2013年（平成25年）10月作成を2022年（令和4年）11月時点修正）

藤沢駅周辺地区では、「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業計画（案）」に基づき、公共施設の再整備を進めています。

再整備については、駅北口から順次進めており、平成27年度には、北口から遊行寺方面に抜ける藤沢駅北口通り線や藤沢駅北口東西線を整備し、平成28年度には、さいか屋西側の自転車歩行者専用道路（特殊街路（サンパレット広場））の整備を実施しています。

令和元年度には、北口デッキ（サンパール広場）の全面リニューアル、令和2年度には北口交通広場の再整備、令和3年度には、北口の東西地下通路の再整備工事が完了しています。

今後は、南北自由通路拡幅整備や自由通路の拡幅に合わせた小田急改札口の橋上化、その後、南口駅前広場の再整備を進めていきます。

### （1）事業計画（案）

#### ＜主要な事業＞

都心部再活性化にむけて、市が主体となる主要な事業を示しています。この他に、民間事業者や鉄道事業者等が主体的に実施する事業や、連携して実施する事業等も想定されます。

#### ■地区全体

##### ◎再活性化及び良好な都市環境の形成にむけたまちづくりの誘導策づくり

まちづくり方針やガイドラインを作成します。また、必要により法的な制度として都市計画法等の活用を合わせて検討します。（藤沢駅前街区まちづくりガイドラインの策定）

#### ■北口駅前地区… ① ② ③ ⑦

##### ◎新たなにぎわいの創出をめざし、先導的な役割となる事業

藤沢駅北口通り線及び東西線の整備を行いました。さらに、回遊性等を高めるべく、南北線の着手をめざし調整を進めます。

## ■ 駅周辺街区〈駅-市庁舎間〉 … ⑤

### ◎ 地区の核である駅と庁舎を結ぶ軸線づくり

新庁舎（現本庁舎）建設に合わせ、主に駅から庁舎までの動線として、国道 467 号を渡る歩道橋の架け替えと歩道拡幅等の整備を行うとともに、新館（現分庁舎）前広場の改修も合わせて行いました。また、段階的なまちづくりの観点から、駅前広場等に隣接する民間施設の建て替え支援・誘導を行います。（藤沢駅前街区まちづくりガイドラインの策定）

## ■ 駅街区 … ④ ⑥ ⑧ ⑨ ⑩

### ◎ 藤沢駅・駅前の改良による、南北連携強化と新たな顔づくり事業

「南北自由通路」「北口駅前広場」「南口駅前広場」「地下通路」において、順次、事業を進めます。

- 南北自由通路の拡幅や、鉄道間の乗り換え利便性の向上に向け JR・小田急と協議し、駅全体の改良の早期実現に取り組みます。
- 北口駅前広場では、藤沢宿・遊行寺等といった藤沢の歴史文化への誘いとなる空間形成を意識しながら、ペDESTリアンデッキの全面リニューアルとバリアフリー化、地上部での利便性向上への取組を行いました。
- 南口駅前広場では、江の島・湘南の玄関口としての空間形成や江ノ電の見え方等に配慮しながら、自由通路と南北駅前広場のレベルを揃え南北連携の強化デッキの新設や、地上部での交通広場の再整備を行います。
- 地下通路では、明るさと使いやすさの向上をめざしたりリニューアルとバリアフリーの取組を進めました。

## ■ 商店街・通りのにぎわい・交流創出

藤沢駅から商店街・通りへとつなぐオープンカフェ等のにぎわい創出を検討・促進します。商店街・通りのにぎわい創出事業については、経済部を中心に、藤沢宿・遊行寺等、藤沢の歴史・文化を活かしたまちづくり事業については、生涯学習部を中心に事業展開を想定します。

## ■ 都市環境維持

駅周辺街区の外縁部において、まちづくりのルール化等、計画建築部と連携し取り組みます。

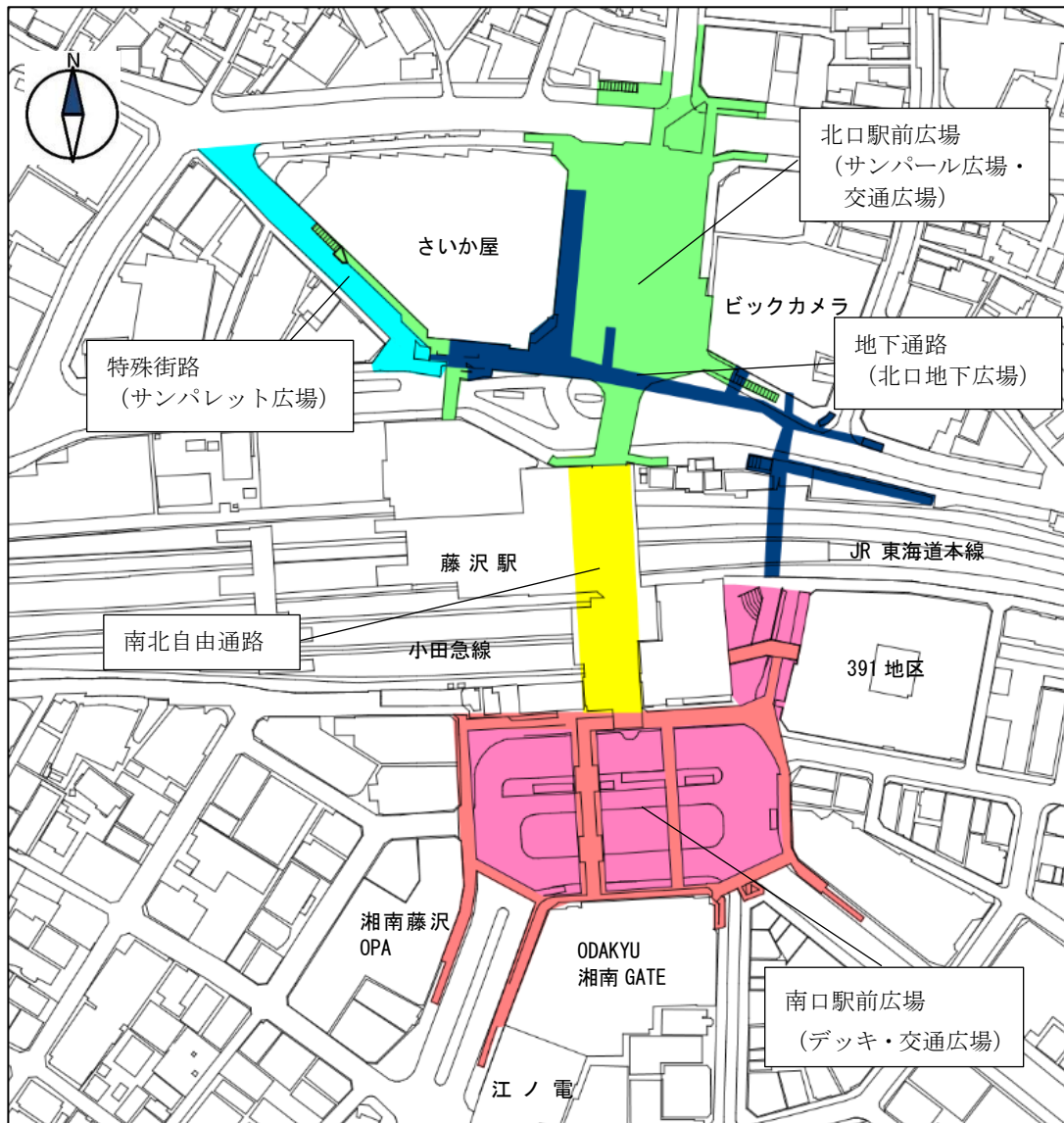


## <事業等の位置図>



## 2 対象とする公共施設

今回のガイドラインで対象とする公共施設は、駅前街区にある北口駅前広場、特殊街路、地下通路(東西・南北)、南北自由通路、南口駅前広場とし、鉄道により南北に分断されている藤沢駅周辺地区において、南北が連携した一体的な公共施設整備を進めることにより、「湘南の玄関口」にふさわしい駅前空間の形成をめざします。



■対象とする公共施設の位置図

### 3 公共施設のあり方方針

まちづくりの基本方針を踏まえ、今後、公共施設の再整備、また活用していく上での方針を示します。

#### (1) あり方方針

公共施設の再整備・活用のあり方は次のとおりです。

**公共空間が周辺施設と相互に価値を高め合いながら  
一体的に滞在、回遊を楽しむ場となるとともに、  
湘南の玄関口にふさわしい藤沢駅前のまちづくりを先導していく  
ことをめざします。**

#### <公共施設が先導するまちづくりのイメージ>

公共施設の再整備・活用を通じて、藤沢駅前のまちづくりを先導していく上での視点は次のとおりです。

##### ●「湘南の玄関口」としての顔づくり

- ・公共施設を核として、周辺街区を含めた一体的なまちづくりを行うことにより、高次都市機能の導入やそれらをつなぐ回遊動線の整備、高質な都市空間の創出を図り、藤沢駅周辺地区の拠点性を高めます。また駅からの回遊性向上により、来街者の増加やまちの交流人口の増加をめざします。
- ・「湘南の玄関口」にふさわしい藤沢駅前街区を形成し、湘南を実感できる空間づくりにより、市民の愛着心の向上につなげます。

##### ●民間施設の開発促進

- ・南北自由通路や駅前広場を高質な空間として整備することにより、駅前街区における民間施設の機能更新を誘発します。
- ・駅前広場及び南北デッキに面する街区において、駅前空間の官民一体となった取組につなげます。

##### ●活気あふれる活動の場づくり

- ・エリアマネジメント等の活用を想定した公共施設整備を行うことで、居心地よく活気ある空間創出を図ります。
- ・公共空間と周辺街区が一体的に活用できるような空間及び動線整備を通じて、市民や来街者等の重層的な活動の場を形成します。

## (2) 整備・活用の方向性

まちづくりの基本方針や要素別の基本的な考え方等を踏まえ、公共施設の整備及び活用の方向性は次のとおりです。

### ①活力・にぎわいを生み出すまちづくり（空間づくり）

- ・「湘南の玄関口」として、人が集い、交流や憩いの場として活用できる場となるよう、市民や周辺街区における祭りやイベント、オープンカフェ等の「使い方」を想定しながら、多様な人が活動しやすい公共空間とします。
- ・駅前広場や南北自由通路、特殊街路それぞれに「使い方」を想定した上で活動拠点となる空間を形成し、各々を有機的につなぐことで、各公共空間が一体となって藤沢の活力やにぎわいを生み出します。

### ②風格・趣が感じられるまちづくり（デザイン）

- ・市民が誇りを感じられる駅前の空間形成に向け、湘南の玄関口として、「自然」「開放感」「歴史・文化」等を意識した公共空間づくりを行います。
- ・駅前広場は、人のための駅前広場づくりを進め、市民の活動拠点となる広場や、まちのランドマークとなるシンボルを形成します。

### ③居心地がよく、歩きたくなるまちづくり（回遊動線の創出）

- ・南北自由通路の拡幅や地下通路のリニューアルにより、快適な歩行空間を創出します。
- ・各公共施設を有機的につなぐため、適切にベンチ等を配置するなど、駅前空間を一体的に使いやすくするとともに、公共空間を拠点に、周辺街区にアクセス、波及がしやすくなるような、人を中心とした回遊動線を形成します。
- ・円滑に移動できる案内・サインなどの充実を図り、バリアフリーやユニバーサルデザインに対応した安全で快適な歩行空間を創出します。

### ④持続可能なまちづくり（持続可能なまちづくりの先導）

- ・公共空間への緑化を施すとともに、適切な維持管理により、いつでも快適な状況を創出します。
- ・災害時における安全性の高い場所の確保やユニバーサルデザインに対応した案内板など、非常時の安心安全への備えを行います。
- ・脱炭素社会・SDGsの実現に向け、再生可能エネルギーの活用やユニバーサルデザイン等を意識した整備を進めます。



## 4 公共施設の整備・活用の方向性

各公共施設について、整備・活用の方向性を示します。

### (1) 南北自由通路の方針

#### ①現状及び課題

南北自由通路は、旧国鉄駅舎の橋上化に伴い、鉄道利用者と駅南北回遊者の交通結節点として1980年(昭和55年)に整備されました。

JR 東海道本線の改札口が自由通路階、小田急線の改札口が地上階にあり、南北を行き来する人と乗り換え利用者が自由通路内で錯綜するなど、歩行者動線の改善や乗り換えの利便性の向上などが求められています。



■南北自由通路の写真及び位置図

#### ②整備方針

- ・市民や来街者の利便性や回遊性の向上のために、藤沢駅南北の連携強化が必要です。自由通路においては、「通行」機能のほかに「滞留」「にぎわい」「情報発信」等の機能が期待されることから、より広がりのある空間の確保が必要となっています。
- ・小田急線改札口の橋上化といった駅舎改良と一体に、自由通路の幅員を既存の約8mから約16mまで拡幅することにより、歩行者空間の改善や、さらなるバリアフリー施設の整備、JR、小田急、江ノ電の同一フロアでの乗り換えが可能となるなど利用者の利便性、快適性の向上を図ります。
- ・整備に当たっては、第1期、第2期の段階整備とし、第1期では、小田急側の整備を実施します。
- ・北口駅前広場と南口駅前広場をつなぎ、鉄道を利用して藤沢を訪れる人が、まず目にする重要な空間であり、「湘南の玄関口」にふさわしい空間形成をめざします。

#### ③活用方針

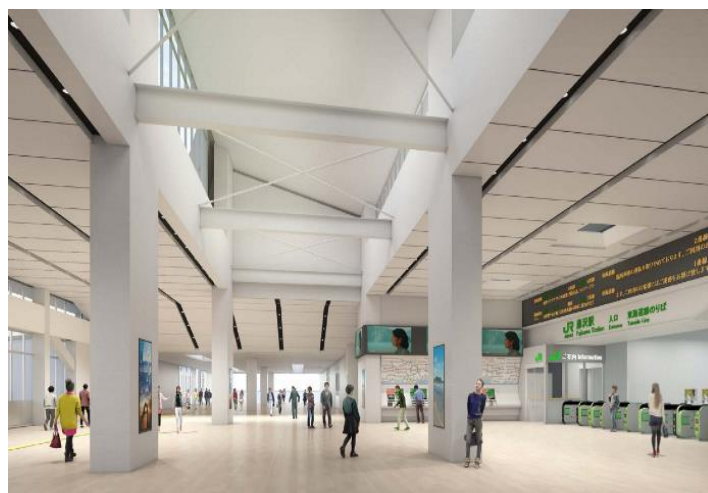
- ・歩行者の通行機能を第一にしつつ、滞留(待ち合わせ等)や情報発信、にぎわいといった機能を想定します。
- ・空間の利用やイベントの企画、運営、維持管理においては、エリアマネジメント等の活用も視野に入れます。



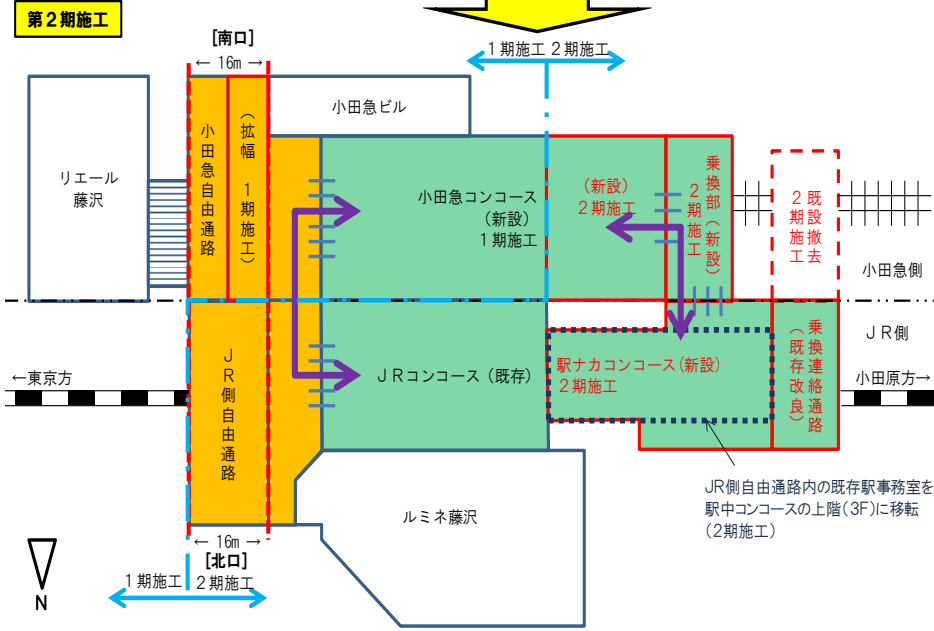
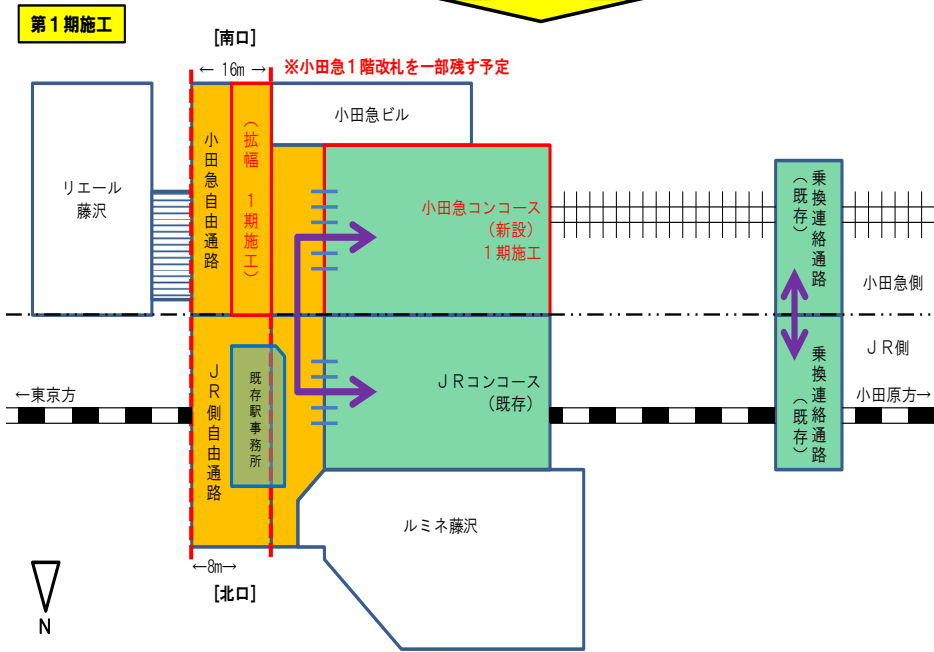
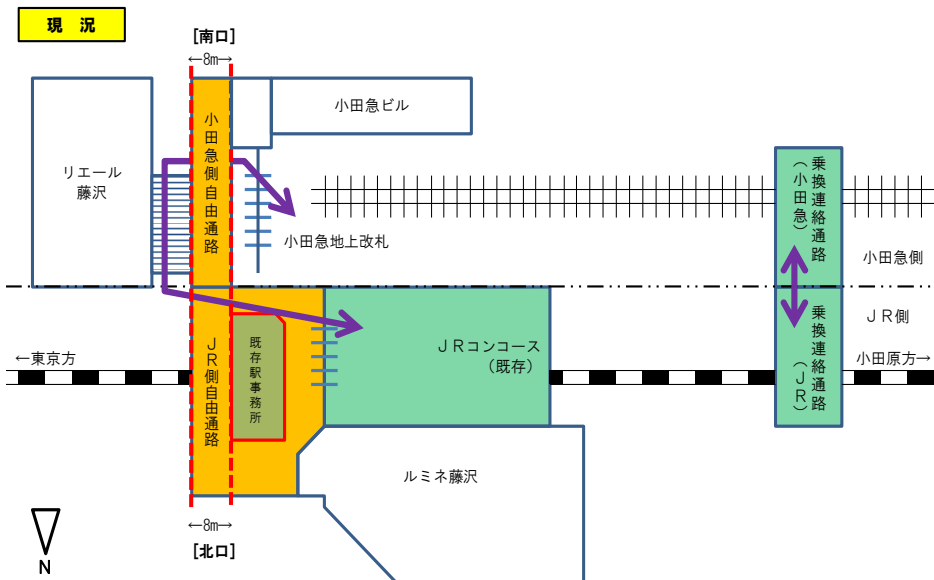
項目	方針
空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通路機能はもちろんのこと、市民や来街者が「滞留」の場として活用できるよう、待ち合わせや休憩ができる空間を整備します。また湘南の玄関口として、来街者、市民が交流する「にぎわい機能」や、観光やイベント等の情報を伝える「情報発信」を強化します。</li> </ul>
デザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場や地下通路等の公共施設の空間デザインと調和を図りながら、藤沢宿等の「歴史・文化」や湘南の「海」や「緑」、「空」といった自然、季節を感じられる空間を創出します。</li> </ul>
回遊動線の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誘導サイン等で、乗り換えや出口方向など、優先度の高い情報を示すとともに、バス乗り場や周辺施設等を示し、駅を起点とした円滑な動線を支えます。</li> <li>・自由通路から駅前広場、駅周辺街区までのシームレスな動線を意識し、自由通路(駅)を起点とした地域の回遊性を高めます。</li> </ul>
持続可能なまちづくりの先導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路天井部への太陽光パネル設置などの自然エネルギーの活用や木質化等を検討します。</li> </ul>



■小田急側自由通路イメージ(基本設計)



■JR東日本側自由通路イメージ(基本設計)



■段階施工イメージ図(令和3年9月時点)

## (2) 南口駅前広場の方針

### ①現状及び課題

南口デッキは、歩行者の回遊軸として、1974年(昭和49年)に整備されました。ダイヤモンドビル、江ノ電第1ビル等をつなぎ、主にJR東海道本線、小田急江ノ島線と江ノ島電鉄の3線の乗り換えに利用されています。

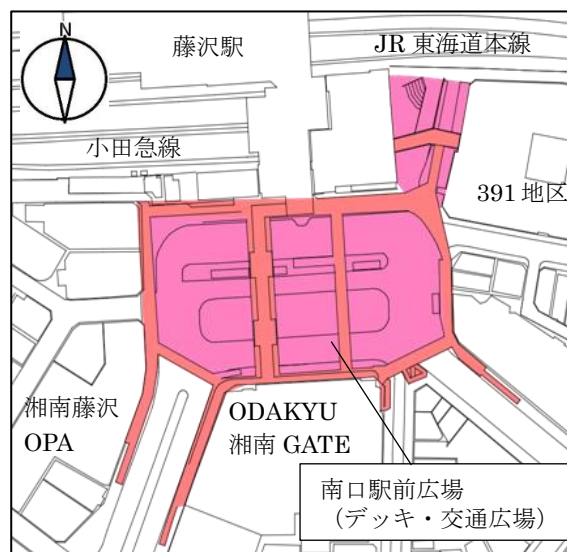
デッキ部については、近年、老朽化が進んでいることや、勾配・段差が多いことが課題としてあります。特に、利用者の多くが中央デッキを利用しており、乗り換えの利便性やバリアフリーによる安全性の向上、また隣接する商業ビルや周辺商店街への回遊性の向上が求められています。

現状、公共施設として、整備されている昇降施設がなく、設置が求められています。

地上部については、デッキ部より歩行者が多い傾向であるとともに、歩道空間が狭く、デッキの柱により見通しも悪く、歩きづらい状況です。また、駅側の道路が一般車の進入禁止となっているため、障がい者用の駐車スペースが駅直近には設けられない状況となっています。

交通広場機能としては、バス・タクシーといった公共交通や一般車が錯綜しており、安全性の向上のための整序化や、車中心から人中心の空間づくり(ウォークブル)、バリアフリーなど、誰にとっても歩きやすく、くつろげる快適で安全な空間づくりが求められるなかで、コンパクトな交通広場とする必要があります。

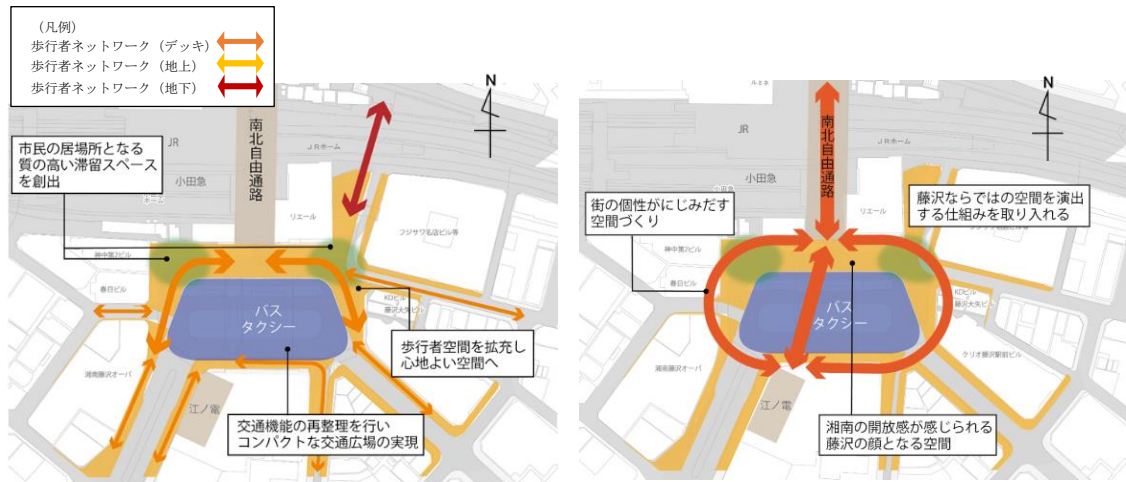
デザインについては、駅前広場としてのシンボルや自然を感じられるような空間の創出が求められています。



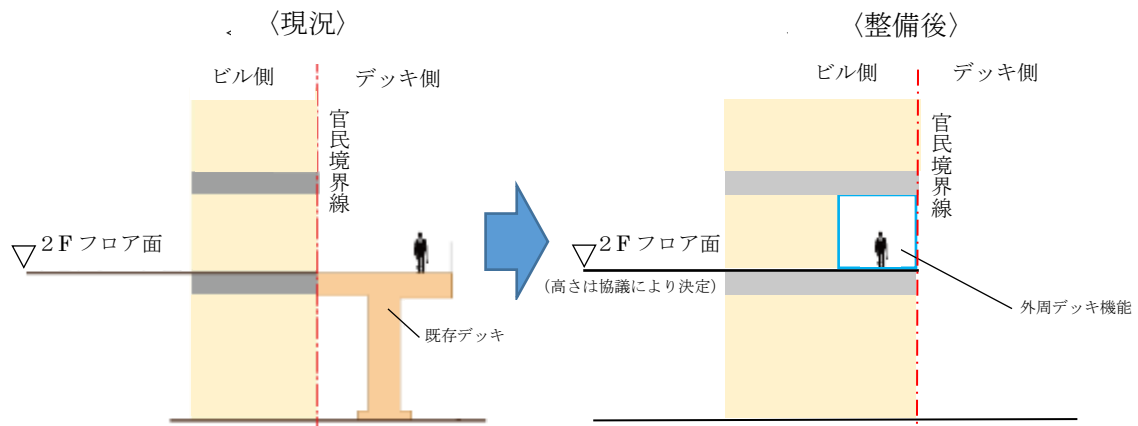
■南口駅前広場の写真及び位置図

## ②整備方針

- ・地上部では、公共交通を中心とした車道空間のコンパクト化を行い、歩行空間を拡幅します。歩行空間では、「滞留」機能も持たせ、歩いて心地よく、また市民の居場所となる空間を創出します。
- ・デッキは「乗換デッキ」と「外周デッキ」の2つに分類し、交通結節点としての移動のしやすさとまちの回遊性を高めるデッキネットワークを形成します。
- ・デッキ整備に当たっては、駅前広場に隣接するビルの建て替え等に合わせて、民有地の中にデッキ機能を整備することにより、「地上の歩道空間と外周デッキのネットワークを強化」をするとともに、「開放感のある地上部をつくる」ことを両立させます。



■空間構成の方針図



■デッキ架け替えのイメージ (断面図)

## ③活用方針

- ・商業ビルと連続したにぎわい空間の形成に向け、駅前広場空間と隣接街区による一体的な利用や運用を想定します。
- ・藤沢駅北口と連携し、空間の利用やイベントの企画、運営、維持管理においては、エリアマネジメント等の活用も視野に入れます。



項目	方針
空間づくり	<p>&lt;地上部&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車中心から人中心の空間づくりに転換します。人中心の空間づくりに向け、公共交通を中心とした車道空間のコンパクト化(周辺民間施設への機能分担)や、現在の植栽帯の撤去・移設、デッキ機能の民地内確保による柱の除却等を行い、歩行・滞留空間を確保します。</li> <li>・滞留空間は、緑を配置した市民や来街者の居場所となる質の高い空間の形成をめざします。</li> </ul>
	<p>&lt;デッキ部&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗換デッキは、南北自由通路と一体となり、南北連携、藤沢の交通結節点として、利用者(市民・観光客等)に分かりやすい軸を形成します。</li> <li>・外周デッキは駅とまちのにぎわいをつなぎ、官民連携による回遊性の向上を図ります。また、整備に当たっては、周辺施設の建て替え等に合わせ、民地内でのデッキ機能の確保をめざします。</li> </ul>
デザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅南口として、湘南の海や温暖な気候、落ち着いた豊かな暮らし、江の島の歴史的資源などを活かすとともに、限られた空間のなかで、自然を感じられるような空間、機能面にも配慮したデザインを検討します。</li> <li>・待ち合わせや来街者への目印となるようなシンボルの配置についても検討します。</li> </ul>
回遊動線の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段差解消や勾配軽減等のバリアフリーやユニバーサルデザインとし、歩行者の安全性、快適性を高めます。</li> <li>・周辺の街区や商業施設とのにぎわいの連続性を向上させ、人々が回遊しやすくなるような駅前広場としていきます。</li> <li>・立体的な移動を容易にする昇降施設を設置します。</li> </ul>
持続可能なまちづくりの先導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滞留空間には緑を配置するとともに、ユニバーサルデザイン等、誰もが利用しやすい空間を整備します。</li> </ul>



■南口駅前広場 滞留空間の整備イメージ (藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画(素案))

### (3) 北口駅前広場・特殊街路の方針

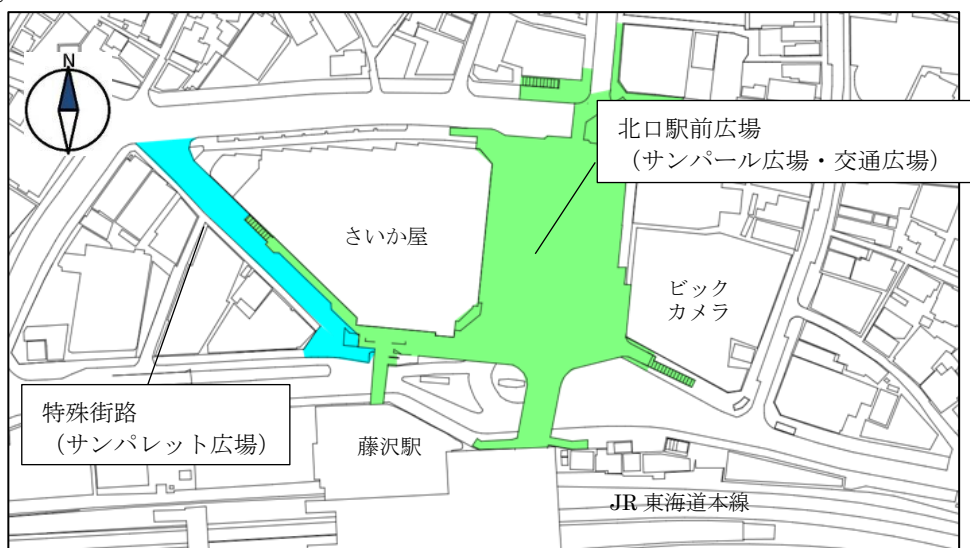
#### ①現状及び課題

北口駅前広場は、藤沢駅北口市街地再開発事業により整備されており、北口デッキは1979年（昭和54年）に完成しました。駅と周辺ビルをつなぐ日本で二番目に整備されたペDESTリアンデッキであり、サンパール広場として、多くの市民や来街者に利用されています。

整備から40年以上の年月を経て、デッキそのものの老朽化や段差の解消、また、市民まつりなどのイベント等に対する使われ方の変化に対応するため、リニューアルが必要となり、2019年（令和元年）にデッキの全面リニューアル、2020年（令和2年）に北口交通広場の再整備が完了しています。

合わせて、藤沢北口駅前の自転車歩行者道（さいか屋西側の特殊街路）についても、歩行者の利便性向上を図るほか、駅前のにぎわい空間となることをめざし、2015年（平成27年）に電線類の地中化、2016年（平成28年）にエスカレーターの設置、さらに歩道の改良工事として歩道舗装や照明灯の更新等を2017年（平成29年）に実施しました。

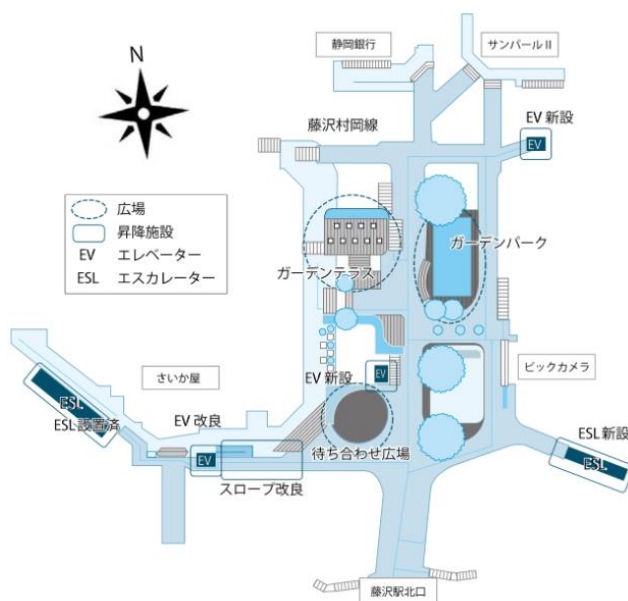
また、藤沢市藤沢駅前広場条例（2021年（令和3年）4月1日施行）により、まちのにぎわいづくりや交流を目的としたイベント、展示会、マルシェなど幅広い活用が可能となっており、エリアマネジメント等による市民や来街者等のにぎわい、交流スペースとしてさらなる活用が図られていくことが求められています。



■北口駅前広場の写真及び位置図

## ②整備方針

- ・北口駅前広場・特殊街路については、コンセプトを「湘南・藤沢Garden Gate」とし、「様々な立場や世代の人々が、憩い、つながる場を創出し、様々な時間の楽しみ方を育む場」をめざした再整備を行っています。



■北口デッキ配置図

## ③活用方針

- ・空間の利用やイベントの企画、運営、維持管理においては、エリアマネジメントの考え方を導入しています。
- ・広場空間では、「新たなにぎわい・交流・繋がりを創出・発信する場」「様々な世代・季節・時間の楽しみ方を育む場」を実現していくために、日常的、また季節ごとのイベントや、様々な活動が行えるようにしています。



■ガーデンパークでのイベント時の様子



項目	方針
空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北口デッキについては、様々な世代が憩い・集い・出会う、デッキ自体が街のシンボルとなるような、「待ち合わせ広場」「ガーデンパーク」「ガーデンテラス」の3つの広場で構成しています。</li> <li>・特殊街路については、道路から歩行者空間にシフトし、まちの回遊性を高めています。</li> </ul>
デザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北口駅前広場については、駅前の多様な景観を受け止める時代に流されないスタンダードなデザインとしています。</li> </ul>
回遊動線の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点、まちの起点の視点から案内誘導サインを設置しています。</li> <li>・鉄道とバス・タクシー乗り場への経路や周辺街区との結節点におけるバリアフリー化を行っています。また広場内において、出来るだけ段差の解消を図っています。</li> <li>・デッキから周辺街区への人の流れを円滑にするため、エスカレーターを配置しています。</li> </ul>
持続可能なまちづくりの先導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存樹木を美しく魅力的に見せ、人の活動が見える、植栽計画としています。また、たたずむ人の目を楽しませる、多様な植栽としています。</li> <li>・省エネ照明器具を導入しています。</li> </ul>

## (4) 地下通路(東西、南北)の方針

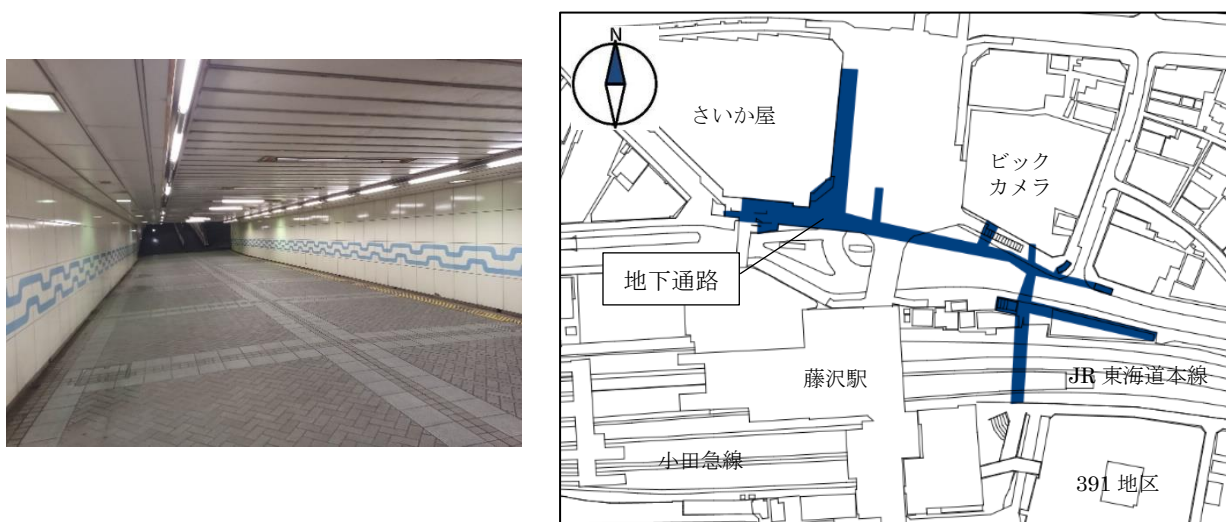
### ①現状及び課題

藤沢駅周辺の安全な歩行者回遊動線を確保するため、1965年(昭和40年)に南北地下通路が、1977年(昭和52年)に東西地下通路が開通しました。

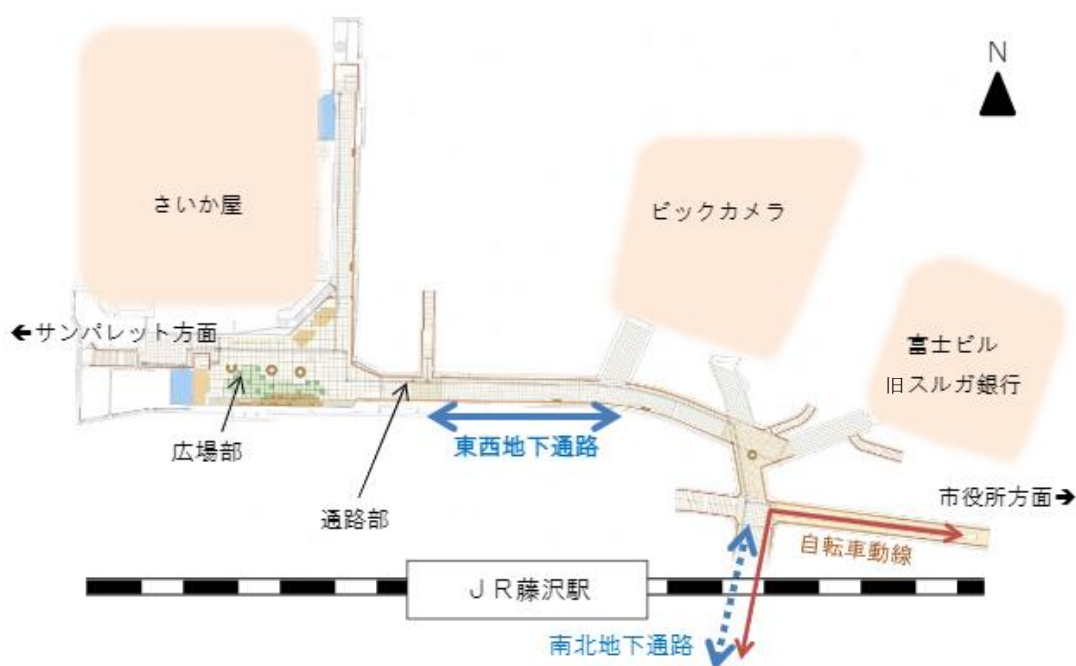
通路部の幅員は約5m、延長は約80m、広場部の面積は約400㎡であり、JR東海道本線の南北をつなぐとともに、市役所通りからサンパレット(特殊街路)までをつないでいます。

東西地下通路は、老朽化や暗い空間から、回遊がしづらく、人通りが少ない状況だったことから、駅周辺の回遊性向上や交通結節機能を高めるとともに、誰もが安心して使いやすい歩行空間、多様な利用が可能な空間となるよう、リニューアル工事を実施し、2022年(令和4年)3月に完了しています。

また、南北地下通路に関しても、同様に老朽化が進んでおり、南口駅前広場の再整備や周辺の民間開発等と連携したリニューアルを検討しています。



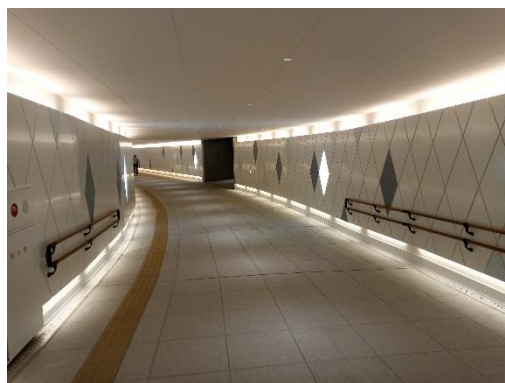
■地下通路の写真(南北)及び位置図



■地下通路配置図

## ②整備方針

- ・東西地下通路については、既存の構造躯体を活かしながら、バリアフリーやユニバーサルデザインへの配慮を行うとともに、にぎわいや交流、憩いを育める空間となるようリニューアルを行っています。
- ・南北地下通路については、南口駅前広場からの連続性を確保するとともに、地上部への出入口部において、周辺民間開発と連動した滞留スペースのある半地下広場（サンクンガーデン）の導入を検討します。



■東西地下通路(リニューアル後)

## ③活用方針

- ・東西地下通路の広場部における空間利用やイベントの企画、運営、通路部における壁面広告掲載等において、エリアマネジメント等の活用を図っています。
- ・南北地下通路の地上出入口への導入を検討しているサンクンガーデンについては、周辺の民間施設と連携した空間活用を検討します。

項目	方針
空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通路部と広場部で構成し、市民・来街者と空間をつなぐ「休憩・滞留機能」、人と人、人とまちをむすぶ「情報共有、回遊機能」、活動とにぎわいを支える「連携、補助的機能」を備えています。</li> <li>・通路部では、構造的に対応が可能な範囲で空間を広げるとともに、吹抜け部は、雨が降込まず彩光が取れる屋根を設置しています。</li> <li>・広場部では、新たな交流やにぎわいを創出できるよう、天井を高くし、空間を広げるとともに、インタラクティブ等のシステム導入を図っています。</li> <li>・南北地下通路の地上部出入口では、サンクンガーデンの整備などにより、目線の変化や開放感のある空間形成をめざします。</li> </ul>
デザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デザインコンセプトは藤沢の立地や風土をキーテーマとし、水面の象形を幾何学的な柄で表現しています。</li> </ul>
回遊動線の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩きやすく、ベビーカー等の振動にも配慮した舗装材の選定と視覚障がい者用誘導ブロックを配置しています。</li> <li>・広場部では、歩行者等の憩いの場として、ベンチの設置を行っています。</li> </ul>
持続可能なまちづくりの先導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが利用しやすい空間となるよう、案内誘導サインは、基幹となる地上部出入口への誘導サインとそれを補完するサインを設置しています。</li> <li>・省エネ照明器具を導入しています。</li> </ul>

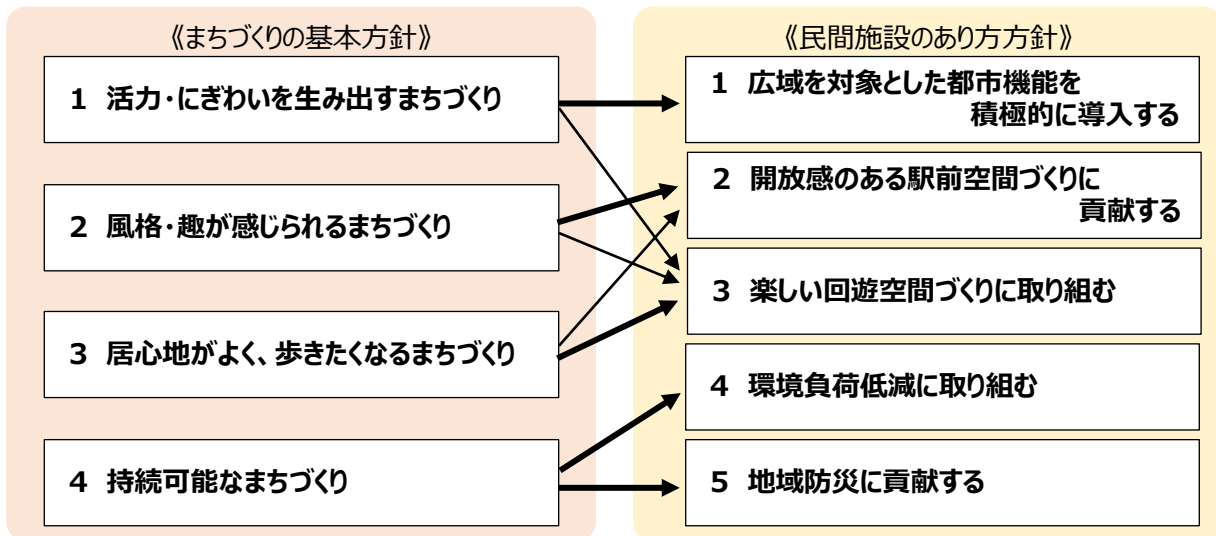


## 第5章 駅前街区の民間施設のあり方

駅前街区の民間施設について、今後の建て替え等において市が期待する施設のあり方を示します。

### 1 まちづくりの基本方針と民間施設のあり方方針の関係

まちづくりの基本方針や要素別の基本的な考え方等を踏まえ、官民連携による駅前まちづくりを進めるに当たって、民間施設の機能更新に向けたあり方として、次の5つの方針を定めます。



■まちづくりの基本方針と民間施設のあり方方針の関係

### 2 規制誘導方策の基本的な考え方

ガイドラインを踏まえた良好な民間施設の建て替え等の実現に向け、規制誘導方策の考え方を示します。

#### <考え方>

- 民間施設の建て替えに当たり、事業者等は、民間施設のあり方方針に基づき、積極的に地域貢献に取り組むとともに、市はその取組を支援します。
- 地域貢献は、民間施設のあり方方針を踏まえ、特に重視して優先的に取り組むものを「優先事項」、より質の高い建て替え事業に向けて、選択と創意工夫による取組を事業者から提案してもらうものを「提案事項」として位置付けます。
- ※建て替え事業は、都市計画法・建築基準法等の都市整備・都市開発に係る法令を遵守することはもとより、本市の上位計画・関連計画の趣旨を踏まえるものとします。

優先事項	○あり方方針を踏まえ、特に重視する事柄 ○市として規制誘導していく
提案事項	○より良い建て替え事業に向けて、より多く、より質の高い取組を推奨 ○事業者の選択のもとで、創意工夫による提案に期待

■地域貢献の位置付け

### 3 民間施設のあり方方針及び地域貢献の考え方

本市の都心、湘南の玄関口を形成する民間施設として、市として期待する民間施設のあり方方針及び地域貢献<「優先事項」「提案事項」>の考え方を示します。

#### (1) 広域を対象とした都市機能を積極的に導入する

民間施設の建て替えやリニューアルにより、にぎわい・活力創出の基礎として、また、湘南の顔となるよう商業機能等のにぎわい・交流を創出する機能の導入を図ります。

にぎわい・回遊に資するよう地上部、デッキ階を中心に駅前広場に面して、店舗や飲食店等を配置します。

商業機能の導入を基本としつつ、社会経済動向や新たな生活様式への対応などを念頭に、オフィスや交流・文化・観光、健康福祉など、多岐、高次な都市機能との複合化を検討します。

現状の敷地設定からの分割を避けるとともに、小規模な敷地・街区等では、共同化や街区再編による大街区化を通じた、機能導入について検討・推進します。

#### 「優先事項」

##### ○商業機能を基本ににぎわい・交流を創出する機能の導入（住宅用途を原則除く。）

- ・藤沢の中心市街地として、産業の活性化や雇用機会の拡大等を図るため、商業機能をはじめ、地域の魅力向上に資する劇場や展示場、スポーツの練習場、オフィス等の導入を積極的に進めます。

##### ○駅前広場に面した商業機能の配置

- ・駅前のにぎわい創出を図るため、駅前広場の歩道やデッキといった回遊空間に面して、店舗や飲食店等の商業機能を配置します。

##### ○敷地分割をしない

- ・小規模な敷地において、施設の設置可能規模が機能導入の制約となるおそれがあることから、駅前街区においては、将来に渡り、にぎわい・交流機能の導入・更新が可能となるよう、敷地が細分化されないようにします。

#### 「提案事項」

##### ○都心の利便性を高める用途との複合化（子育て支援、健康・福祉、観光交流など）

- ・藤沢の中心市街地として、市民の暮らしの利便性を高めることができるよう、にぎわい・交流機能と、子育て支援や健康・福祉、観光交流等との複合化を進めます。

##### ○共同化や大街区化

- ・小規模な敷地等において、積極的なにぎわい・交流機能の導入を図るため、隣接地等との共同化や大街区化を進めます。

## (2) 開放感のある駅前空間づくりに貢献する

駅前の「開放感」を維持・確保できるよう、建築物は高層化を避けます。一方で高度利用に向け、高層化が必要な場合は、高層部の駅前広場側からの壁面後退や意匠面での工夫を検討するなど、現状のまちなみを考慮します。

歩行者への圧迫感の軽減や開放感を高めることができるよう、デッキや駅前広場に面して、オープンスペースを連続的に確保します。

南口については、駅前広場(歩道)上部の開放に向けて、民間施設建て替え時に敷地内にデッキ空間を創出するよう誘導し、開放感のある駅前広場空間を官民連携で実現します。

開放感のある空間づくりを行いつつ、湘南の海へ続く南口、旧東海道藤沢宿へ続く北口といった、それぞれ後背にある地域資源との関係性にも考慮した意匠面の工夫を行います。

### 「優先事項」

#### ○南口での外周デッキ機能の導入

- ・南口において、開放感のある駅前空間を創出できるよう、現状で歩道上に柱が建ち、その上空を覆う外周デッキ機能は、民間施設の敷地内に確保します。

#### ○高さを80m以下とする

- ・土地の高度利用により民間施設が高層化することを考慮しつつ、市内の高層建築物や藤沢駅前の現状等を踏まえ、高さを80m以下に抑えます。

#### ○地域資源との関係性に考慮した意匠面の工夫

- ・駅前街区において、湘南の顔となる景観創出に貢献できるよう、民間施設の意匠・デザインは、湘南の自然資源や、遊行寺などの歴史、文化資源との関係性を考慮します。

### 「提案事項」

#### ○壁面後退等による歩道状の空地、広場空間の確保

- ・開放感のある駅前空間を創出できるよう、駅前広場に面した壁面後退等により歩行空間や滞留空間を設け、来街者に開放します。

#### ○現状のまちなみを考慮した工夫（開放感の確保に向けた高層部の壁面後退など）

- ・土地の高度利用により高層化する場合には、現状の駅前街区のまちなみの持つ開放感を出来るだけ確保できるよう、高層部の壁面後退や意匠による工夫等を行います。

#### ○高さを50m以下とする

- ・現状で駅前街区は6～8階の建築物を主に、最高でも高さ50m程度の建築物からなっています。これらの建築物からなるまちなみの継承を意識し、開放感のある駅前空間の創出を図るため、高さを50m以下に抑えます。

### (3) 楽しい回遊空間づくりに取り組む

デッキによる回遊性を維持するとともに、立体的な回遊空間の創出に向けて、民間施設内の昇降施設により、上下移動の快適性の向上、円滑化を図ります。

にぎわいのにじみ出し空間として、駅前広場に面してオープンスペースを配置し、様々な活動・交流の場として開放します。合わせて、にぎわい・交流の核づくりに向けて、エリアマネジメントの展開等、これら空間の有効活用を図ります。

開放する回遊空間を中心に、ユニバーサルデザインによる誰もが安全で安心して移動できる空間を確保します。

また、駅前広場に接する空間として、公共交通の分担、自転車利用環境の改善、荷捌き対策など、藤沢駅周辺地区の交通課題解消に寄与します。

#### 「優先事項」

##### ○より質の高いバリアフリー、ユニバーサルデザインの導入

- ・安全・安心、快適な回遊空間づくりの基礎として、法令に基づくバリアフリーはもとより、誰もが活動しやすい駅前空間づくりの観点から、さらなるバリアフリーやユニバーサルデザインの視点を持った空間整備を行います。

##### ○敷地内又は近隣駐車場での荷捌きの実施

- ・路上での荷捌きは、安全・安心、快適な回遊空間づくりを阻害するおそれがあることから、敷地内や近隣駐車場等での荷捌きを実施します。

##### ○エリアマネジメントの展開

- ・官民、あるいは民間同士の連携を通じて、より波及効果の高い駅前の再活性化や公共空間や緑化の維持管理を図るため、既存団体との連携をはじめ、にぎわい創出活動の実施など、エリアマネジメントの体制構築や推進に貢献します。

#### 「提案事項」

##### ○デッキとの接続及び建物内の昇降施設の一般利用

- ・駅前利用者の利便性や回遊性の向上、また、バリアフリーの観点から、民間施設とデッキを接続し、民間施設内の昇降施設を一般に利用できるように開放します。

##### ○「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」に基づく整備

- ・より質の高いバリアフリーの積極的な導入に向けて、「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」の整備基準に適合するとともに、望ましい水準にも配慮した建て替えを行います。

##### ○屋上庭園の設置と一般開放

- ・駅前のにぎわい創出や憩いの場となる回遊空間づくりに向けて、屋上庭園等の空間を設置するとともに、一般に利用できるように開放します。



## ○駅前の交通マネジメントへの貢献

- ・ 駅前の交通ターミナル機能の向上や利用者等の利便性、快適性の向上を図るため、公共交通や駅前広場機能の分担、周辺民間施設との共同荷捌きの実施等、駅前の交通課題解消に向けた取組を進めます。
- ・ 自転車駐車場等、駅前広場を補完・強化する機能を導入します。
- ・ 商業施設での公共交通利用来街者向けの割引サービス提供など、MaaS 等の先端的技術を活用した取組との連携や、ラストワンマイル<sup>18</sup>をカバーする新しい交通手段の普及を視野に、交通マネジメントの促進に資する取組を進めます。



■施設内でのシェアサイクルポート<sup>19</sup>の設置例(八王子市内)

<sup>18</sup> ラストワンマイルとは、最終目的地までのワンマイル程度の区間のこと。例えば、最寄りの駅やバス停から自宅までの区間。自動運転タクシー、乗り合いタクシー、電動キックボード、カーシェアなど、ラストワンマイルに有効な移動手段の開発・研究が進んできている。

<sup>19</sup> シェアサイクルは、複数のポート(貸出、返却拠点)で利用、返却ができるサービス。多くは、IC カードやスマホだけで借りることができる。MaaS の一環として、シェアサイクルの利用を提案する経路検索の例があるなど、ラストワンマイルの移動手段の一つとなっている。

## （４）環境負荷低減に取り組む

カーボンニュートラルの実現に貢献できるよう、建て替え等を契機として、建築物の省エネ・創エネ化に積極的に取り組むとともに、他の施設の先例となるよう情報発信します。

建築物の長寿命化や水循環への配慮など、様々な側面から、また、先端的な技術の開発・普及を視野に入れつつ、環境負荷の低減に取り組めます。

藤沢駅周辺地区の温熱環境の改善や、良好な景観創出につながるよう積極的に緑化に取り組むとともに、景観、癒し、レクリエーションといった緑の多面的な機能を引き出し、活かせるよう維持管理します。

### 「優先事項」

#### ○CASBEE かながわ<sup>20</sup>のBランク、BELS 認証<sup>21</sup>の3つ星の取得

- ・都市活動の中心地として、環境負荷の少ないまちづくりを推進する観点から、民間施設はCASBEE かながわのBランク（+・-）や、BELS 認証の3つ星を取得し、広くPRします。

#### ○カーボンニュートラルなどに向けた環境負荷低減への幅広い貢献

- ・不特定多数の来街者が利用する施設として、日ごろから事業所内におけるプラスチックごみ削減の取組や従業員の意識向上を図るなど、幅広く環境負荷低減に貢献します。

### 「提案事項」

#### ○「藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」で定める緑化基準以上の緑化

- ・環境をはじめ、景観、防災など、多面的な機能を発揮する緑の積極的な確保に向けて、「藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」で定める緑化基準以上の緑化に取り組むとともに、有効に機能するよう維持管理を行います。

#### ○環境負荷低減の積極的な取組

- ・環境負荷低減に向けたまちづくりを民間施設が積極的に先導する観点から、太陽光発電設備等の導入を含めたCASBEE かながわのAランク以上やBELS 認証の4つ星以上を取得するとともに、広くPRします。

#### ○長寿命化や水循環等の様々な面からの先端的な技術の取り込み及び情報発信

- ・環境負荷低減に向けたまちづくりを、民間施設が積極的に先導する観点から、施設の長寿命化や水循環等の様々な面から、先端的技術の導入を図るとともに、広くPRします。

#### ○市街地環境の維持、改善、向上に資する取組

- ・脱炭素社会や循環型社会の構築への貢献のほか、エリアマネジメントとの連携を視野に地域清掃や、緑の適切な維持管理などに取り組み、広く市街地環境の維持、改善、向上、ひいてはSDGs への貢献につなげます。

<sup>20</sup> 『建築環境総合性能評価システム』のこと。建築物の「環境品質」と「環境負荷」を同時に評価するシステム。神奈川県は、『CASBEE かながわ』として、全国共通の評価に重点評価項目を追加。「建築物温暖化対策計画書制度」のもと、大規模建築物の新築・増改築に評価を義務づけ。

<sup>21</sup> 『建築物省エネルギー性能表示制度』。建築物の一次エネルギー消費量に基づき第三者機関が5段階で評価。2016年4月から「建築物省エネ法」に基づき、不動産事業者等は省エネ性能を表示することが求められている（努力義務）。

## (5) 地域防災に貢献する

大規模災害を想定して日ごろから備蓄などの防災対策に努めるとともに、発災時には行政や民間施設等が地域全体で連携し、一時滞在施設として帰宅困難者を受け入れ可能な空間や資機材を提供するなど、地域防災に貢献します。

また、雨水の貯留・流出抑制など、頻発化、激甚化する豪雨災害対策に貢献します。

駅前の都市機能として、発災時に施設が有効に機能するよう、アプローチ空間のバリアフリー化やライフライン遮断時への対応など、計画段階から考慮するとともに、施設運営について、早期回復・継続が可能となる対策を講じるなどハード、ソフト両面から対応します。

### 「優先事項」

#### ○気候変動適応策など、地域防災への幅広い貢献

- ・民間施設は、不特定多数の来街者が利用する施設として、日ごろから備蓄や訓練等に取り組むとともに、地域との連携のもと、温室効果ガスの削減といった気候変動の緩和策ほか、適応策を含めて幅広く地域防災に貢献します。

### 「提案事項」

#### ○帰宅困難者の支援（受け入れ、物資提供など）

- ・大規模災害に見舞われれば、駅周辺では多数の帰宅困難者が発生するものと予測されることから、発災時には、一時避難場所として、民間施設内での帰宅困難者の受け入れや物資提供等を行います。

#### ○「藤沢市特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例」の雨水貯留施設等の貯留基準以上の対策

- ・近年、頻発化、激甚化する豪雨災害に備え、民間施設の地下浸水防止のほか、周辺への雨水流出による影響を抑制するため、「藤沢市特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例」の基準以上の雨水貯留施設等の確保に取り組みます。

#### ○災害時の機能継続のための取組

- ・藤沢の中心市街地として、災害時においても民間施設が機能し、市民生活に大きな影響を及ぼすことのないよう、事業継続計画の策定など、平時から、災害時の機能継続の取組を進めます。
- ・中圧ガス導管を活用したコージェネレーションシステム<sup>22</sup>など、災害に強いエネルギーシステムを導入します。

<sup>22</sup> 天然ガス、LP ガス等を燃料として、エンジン等により発電し、その際に生じる廃熱も同時に有効活用する仕組み

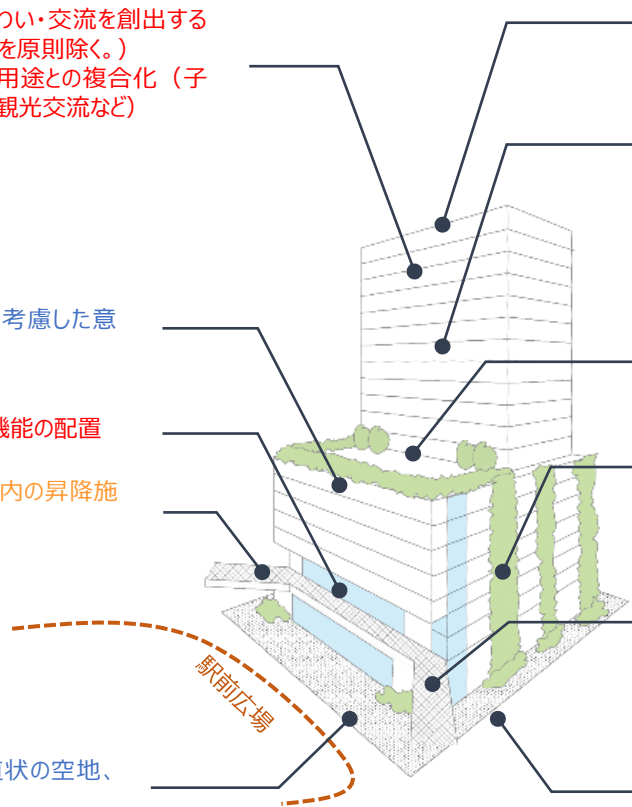
- 商業機能を基本ににぎわい・交流を創出する機能の導入（住宅用途を原則除く。）
- 都心の利便性を高める用途との複合化（子育て支援、健康・福祉、観光交流など）

- 地域資源との関係性に考慮した意匠面の工夫

- 駅前広場に面した商業機能の配置

- デッキとの接続及び建物内の昇降施設の一般利用

- 壁面後退等による歩道状の空地、広場空間の確保



- 高さを抑える（80m以下、さらに提案事項として50m以下）

- 現状のまちなみを考慮した工夫（開放感の確保に向けた高層部の壁面後退など）

- 屋上庭園の設置と一般開放

- 「藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」で定める緑化基準以上の緑化

- 南口での外周デッキ機能の導入

- 敷地分割をしない
- 共同化や大街区化

～施設全体～

- より質の高いバリアフリー、ユニバーサルデザインの導入
- 敷地内又は近隣駐車場での荷捌きの実施
- エリアマネジメントの展開
- 「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」に基づく整備
- 駅前の交通マネジメントへの貢献

- CASBEE かながわ、BELS 認証の取得
- カーボンニュートラルなどに向けた環境負荷低減への幅広い貢献
- 環境負荷低減の積極的な取組
- 長寿命化や水循環等の様々な面からの先端的な技術の取り込み及び情報発信
- 市街地環境の維持、改善、向上に資する取組

- 気候変動適応策など、地域防災への幅広い貢献
- 帰宅困難者の支援（受け入れ、物資提供など）
- 「藤沢市特定開発事業等に係る手続き及び基準に関する条例」の雨水貯留施設等の貯留基準以上の対策
- 災害時の機能継続のための取組

①広域を対象とした都市機能を積極的に導入する。

②開放感のある駅前空間づくりに貢献する

③楽しい回遊空間づくりに取り組む

④環境負荷低減に取り組む

⑤地域防災に貢献する

■地域貢献イメージ



①広域を対象とした都市機能を積極的に導入する	
優先事項	・商業機能を基本ににぎわい・交流を創出する機能の導入(住宅用途を原則除く。)
	・駅前広場に面した商業機能の配置
	・敷地分割をしない
提案事項	・都心の利便性を高める用途との複合化(子育て支援、健康・福祉、観光交流など)
	・共同化や大街区化
②開放感のある駅前空間づくりに貢献する	
優先事項	・南口での外周デッキ機能の導入
	・高さを80m以下とする
	・地域資源との関係性に考慮した意匠面の工夫
提案事項	・壁面後退等による歩道状の空地、広場空間の確保
	・現状のまちなみを考慮した工夫(開放感の確保に向けた高層部の壁面後退など)
	・高さを50m以下とする
③楽しい回遊空間づくりに取り組む	
優先事項	・より質の高いバリアフリー、ユニバーサルデザインの導入
	・敷地内又は近隣駐車場での荷捌きの実施
	・エアーマネジメントの展開
提案事項	・デッキとの接続及び建物内の昇降施設の一般利用
	・「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」に基づく整備
	・屋上庭園の設置と一般開放
	・駅前の交通マネジメントへの貢献
④環境負荷低減に取り組む	
優先事項	・CASBEE かながわのBランク、BELS 認証の3つ星の取得
	・カーボンニュートラルなどに向けた環境負荷低減への幅広い貢献
提案事項	・「藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」で定める緑化基準以上の緑化
	・環境負荷低減の積極的な取組
	・長寿命化や水循環等の様々な面からの先端的な技術の取り込み及び情報発信
	・市街地環境の維持、改善、向上に資する取組
⑤地域防災に貢献する	
優先事項	・気候変動適応策など、地域防災への幅広い貢献
提案事項	・帰宅困難者の支援(受け入れ、物資提供など)
	・「藤沢市特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例」の雨水貯留施設等の貯留基準以上の対策
	・災害時の機能継続のための取組

■地域貢献の一覧

## 第6章 運用方策

ガイドラインの運用の流れや、民間施設の建て替え事業における地域貢献の評価の考え方、支援制度について示します。

地域貢献の評価方法などの具体的な運用のルールは要綱等に定めることとします。

### 1 届出・認定制度

#### (1) 事前相談

- ・本市では、普段より、地元との勉強会等を通じて、ガイドラインの内容、支援制度等について周知するとともに、民間施設の建て替えやリニューアルについて相談に応じます。

#### (2) 民間施設の建て替え等の計画届出

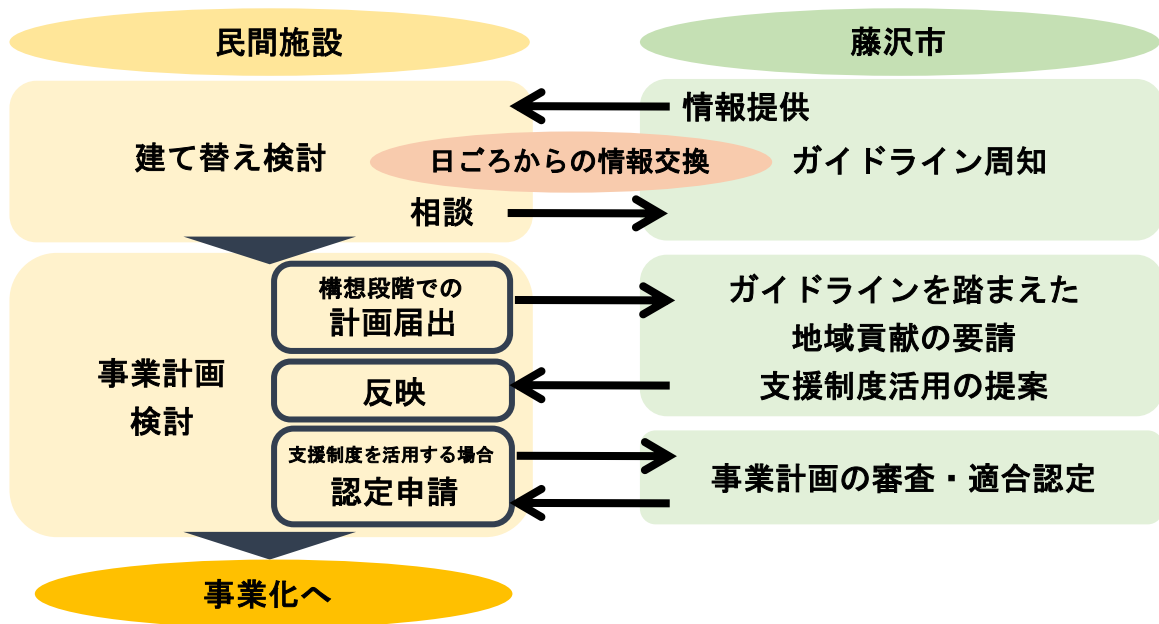
- ・民間施設の建て替えやリニューアルに取り組む事業者は、その建て替え等の計画について、構想段階など、できるだけ早期に本市に届出するものとします。
- ・届出のあった計画については、本市で、民間施設のあり方方針との整合性をチェックし、必要に応じて地域貢献の取組を要請するものとします。合わせて、より良質な建て替えになるよう、積極的に地域貢献に取り組んでもらえるよう、支援制度の活用について提案します。

#### (3) 支援制度活用に向けた認定申請

- ・民間施設の建て替え事業者は、支援制度を活用する場合には、本ガイドラインに即した施設計画を本市に申請します。
- ・本市では、民間施設のあり方方針に沿って計画された施設について、本ガイドラインの内容に適合しているか審査・認定を行い、適合認定を受けた施設については、各種支援制度の活用が可能となります。
- ・支援制度活用に向け、適宜、助言・要請するものとし、建て替え事業者はこれを計画に反映するものとします。

#### (4) 各支援制度活用のための協議

- ・建て替え事業者は、支援制度の活用に向けて、適合認定を受けるほか、具体的な地域貢献の内容等について、各支援制度を所管する担当課と協議・調整を行うものとします。



■ガイドラインの運用の流れ ～届出・適合認定の流れ～

### <認定の考え方>

建て替え事業に当たって、支援制度を活用する場合は、ガイドラインへの適合認定を受ける必要があります。

地域貢献のうち、優先事項は支援策活用の要件として、その取組を必須とします。さらに提案事項と合わせて総合的に評価した上で認定を行うものとします。



■適合認定の考え方

## 2 評価基準

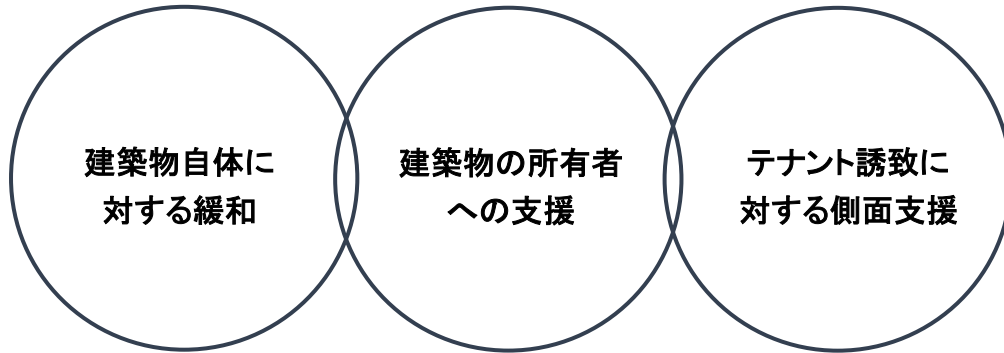
基準	地域貢献	
<p><b>必須項目</b></p> <p>右欄の地域貢献は、必ず取り組むこと。 ※「・」の項目については、本ガイドラインを踏まえた取組に対する考え方を記載すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○にぎわい・交流施設の整備（1,000㎡以上） （店舗・飲食店・劇場・スポーツの練習場・オフィス等）</li> <li>○原則、住宅用途を含まない</li> <li>○駅前広場・デッキに面した商業機能の配置</li> <li>○現在の敷地設定からの分割をしない</li> <li>○デッキ空間（有効幅員2m以上）の整備（南口）</li> <li>○高さ80m以下</li> <li>○敷地内又は近隣駐車場での荷捌きの実施</li> <li>○CASBEE かながわのBランク又はBELS 認証の3つ星の取得               <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源との関係に考慮した意匠面の工夫（エリアデザインの考え方）</li> <li>・より質の高いバリアフリー・ユニバーサルデザインの導入</li> <li>・エリアマネジメントの展開</li> <li>・カーボンニュートラルなどに向けた環境負荷低減への幅広い貢献</li> <li>・気候変動適応策など、地域防災への幅広い貢献</li> </ul> </li> </ul>	
基準	地域貢献	点数
<p><b>選択項目</b></p> <p>右欄の地域貢献を選択して取り組み、次の点数を得ること。 「合計3点以上」</p> <p>ただし、高度利用地区による容積率の最高限度の緩和において、にぎわい・交流施設の設置による200%の加算を受ける場合は5点以上とする。 ※「△」の項目は、高度利用地区指定基準において、別に容積率緩和の対象となる場合は除く。</p>	○買い物支援等の子どもの一時預かり機能の導入	1点
	○共同化、大街区化	2点
	△壁面後退等による歩道状の空地、広場空間の確保	1点
	○高層部の駅前広場からの壁面後退（10m以上）	1点
	○高さ50m以下	2点
	△デッキとの接続及び一般利用可能な昇降施設の整備（始発～終電程度）	1点
	○「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」整備基準への適合	1点
	○屋上庭園の導入（100㎡以上）	1点
	○共同荷捌き場の整備	1点
	○より質の高い自転車等駐車場の整備	1点
	○「藤沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」で定める緑化基準以上の緑化（+5%以上）	1点
	○CASBEE かながわのAランク以上の取得（太陽光発電設備等の設置）	1点
	○BELS 認証の4つ星以上の取得（太陽光発電設備等の設置）	1点
	○一般利用可能な喫煙場所の整備（50㎡以上）	1点
	△帰宅困難者の受け入れスペースの確保（350㎡以上+協定締結）	1点
○「藤沢市特定開発事業等に係る手続及び基準に関する条例」の雨水貯留施設等の貯留基準以上の対策（+35%以上）	1点	
○その他、交通や環境、防災など先端的な技術の活用による他の施設を先導する機能の導入	1点	



### 3 支援制度

#### (1) 基本的な考え方

認定を受けた民間施設の建て替え事業において、地域貢献の取組内容に応じて、次の3つの支援策を展開します。



■支援制度の柱

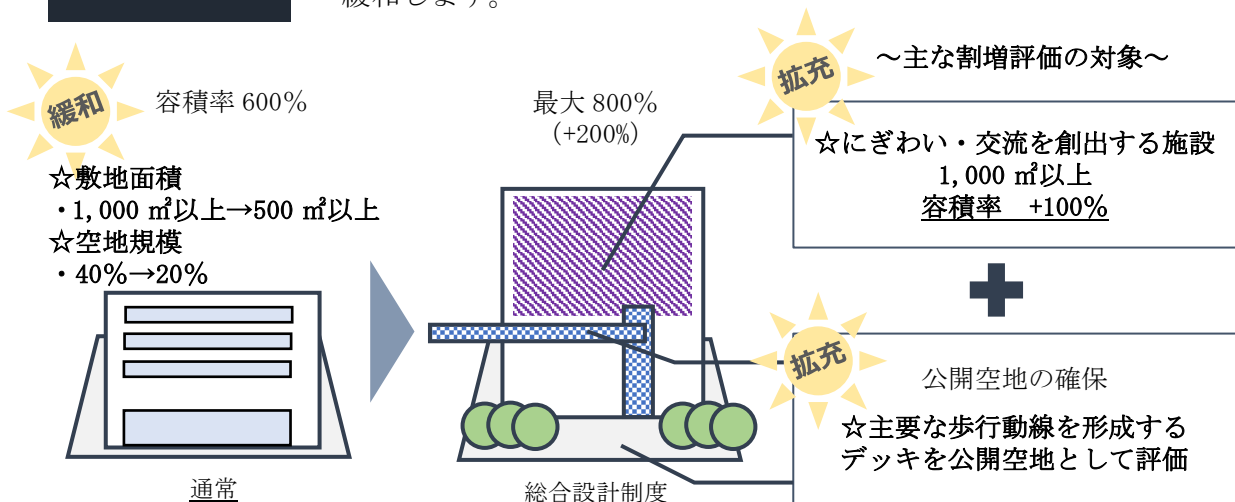
#### (2) 支援策

##### 「建築物自体に対する緩和」

- ・建築基準法に基づく総合設計制度及び都市計画法に基づく高度利用地区による容積率の緩和
- 敷地面積や空地規模などの活用要件の緩和
- にぎわい・交流を創出する施設やデッキ整備に対する容積率の緩和 (施設例)
  - ・店舗、飲食店、劇場、展示場、映画館、美術館、スポーツの練習場、オフィス等

##### 総合設計制度

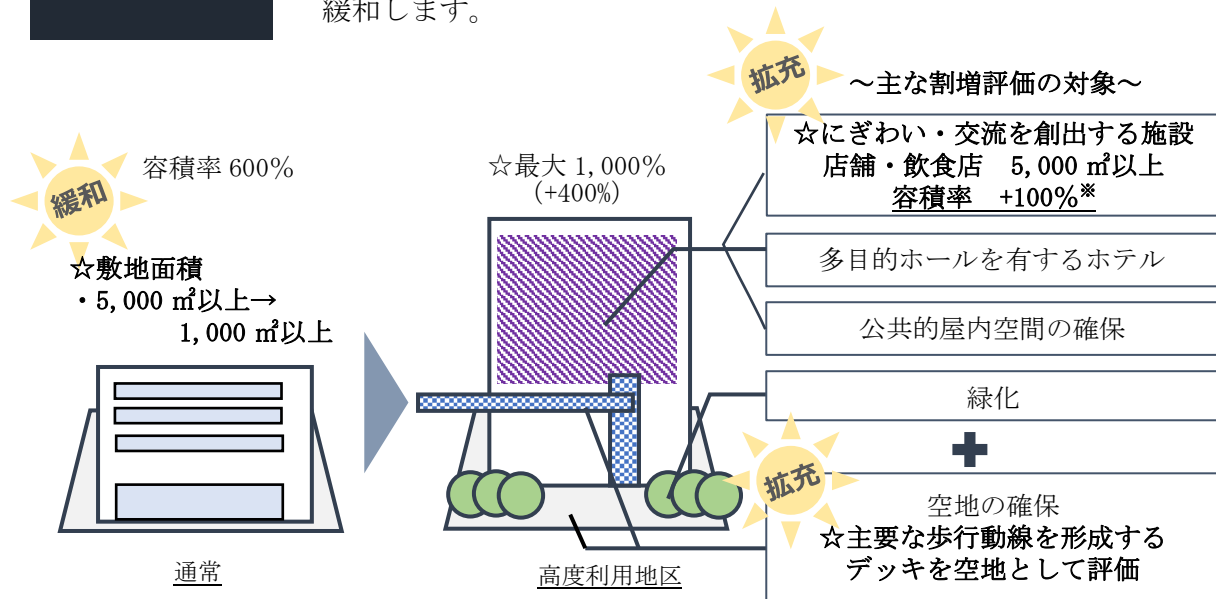
○公開空地（歩行者が自由に通行、利用できる空地）の確保を基本に地域貢献に取り組む適合認定を受けた建て替えについて、容積率を緩和します。



■総合設計制度による容積率緩和の概要

## 高度利用地区

○都市機能の導入や空地の確保等に取り組む適合認定を受けた建て替え施設を含む事業地区について、都市計画に定める容積率を緩和します。



※にぎわい・交流施設を 10,000 m<sup>2</sup>以上かつ評価基準の選択項目で 5 点以上の場合は +200%

### ■高度利用地区による容積率緩和の概要

#### 「建築物の所有者への支援」

- ・適合認定を受けた建築物に対する固定資産税・都市計画税の不均一課税
  - 税率を、5 年度分に限り、固定資産税 0.7% (通常 1.4%)、都市計画税 0.125% (通常 0.25%) に優遇

#### 「テナント（オフィス）誘致に対する側面支援」

- ・次の要件をすべて満たす事業者に対し、適合認定を受けた建築物を賃借する面積に応じた助成金を交付（従業員数による加算あり）
  - 100 m<sup>2</sup>以上のオフィス（主として事務等を行う事業所）を開設
    - ※市内企業の移転は、床面積が 100 m<sup>2</sup>以上増加する場合は対象
  - 建築物の供用開始後 1 年以内に入居
  - 当該オフィスにおいて 3 年以上事業を継続

区分		助成額	加算額	
1	100 m <sup>2</sup> ～200 m <sup>2</sup> 未満	150 万円	従業員 20 人以上	100 万円
2	200 m <sup>2</sup> ～300 m <sup>2</sup> 未満	300 万円		
3	300 m <sup>2</sup> ～400 m <sup>2</sup> 未満	450 万円		
4	400 m <sup>2</sup> ～500 m <sup>2</sup> 未満	600 万円		
5	500 m <sup>2</sup> ～600 m <sup>2</sup> 未満	750 万円		
6	600 m <sup>2</sup> 以上	900 万円		

## 4 推進体制

藤沢駅前街区まちづくりガイドラインの運用に向けた推進体制は次のとおりです。

### (1) 庁内評価委員会

藤沢駅前街区まちづくりガイドラインの運用に向けた調整を行うとともに、民間施設の建て替え計画の適合認定に当たっては、ガイドラインの運用のルールを定めた要綱に基づいて、地域貢献を評価し、適合状況を判定します。

### (2) 民間主導のまちづくり活動への発展（勉強会、エリアマネジメント等）

官民連携による駅前まちづくりに向けては、民間主導のまちづくり活動が重要となるため、市は勉強会等を通じて、駅周辺の権利者や事業者等への情報提供を行うとともに、各事業者が実施するエリアマネジメント等の取組との連携を図ります。