

藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業の進捗状況について

1 進捗状況

藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業は、駅の南北連携強化などによる市民や来街者の利便性、回遊性の向上及びまちの活性化を目的として、南北自由通路拡幅及びそれに伴う駅改良事業を実施するものです。

本事業の実施に向け、平成31年2月27日付けで、東日本旅客鉄道（株）、小田急電鉄（株）及び本市の3者で「藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業及び藤沢駅改良事業に関する基本協定」を締結し、基本設計を実施しました。

その後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける中で、事業費の平準化や国庫補助金活用スキーム等を考慮し、段階的に整備効果が発現可能となる2段階整備とすることについて令和3年9月24日付けで「藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業及び藤沢駅改良事業の詳細設計及び工事の段階的な施行に関する覚書」を締結し、小田急電鉄側の自由通路拡幅及び改札口を橋上化する第1期整備の実施に向け、調整協議を進めてきました。

なお、第1期整備の詳細設計について、小田急電鉄と令和3年11月22日付けで「藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業及び藤沢駅改良事業に係る詳細設計に関する協定」、JR東日本と令和4年4月8日付けで「藤沢駅南北自由通路拡幅整備事業及び藤沢駅改良事業（第1期施行）に伴う自由通路接続部の詳細設計の実施に関する協定」を締結し、令和5年3月末までの工期で設計を実施しており、現在、令和5年度からの第1期整備事業の着手に向けた調整協議を進めています。

2 整備概要

(1) 段階整備の概要

○段階整備の概要

第1期整備 小田急側自由通路拡幅、小田急藤沢駅改札の橋上化

JR東日本側自由通路接続部の整備

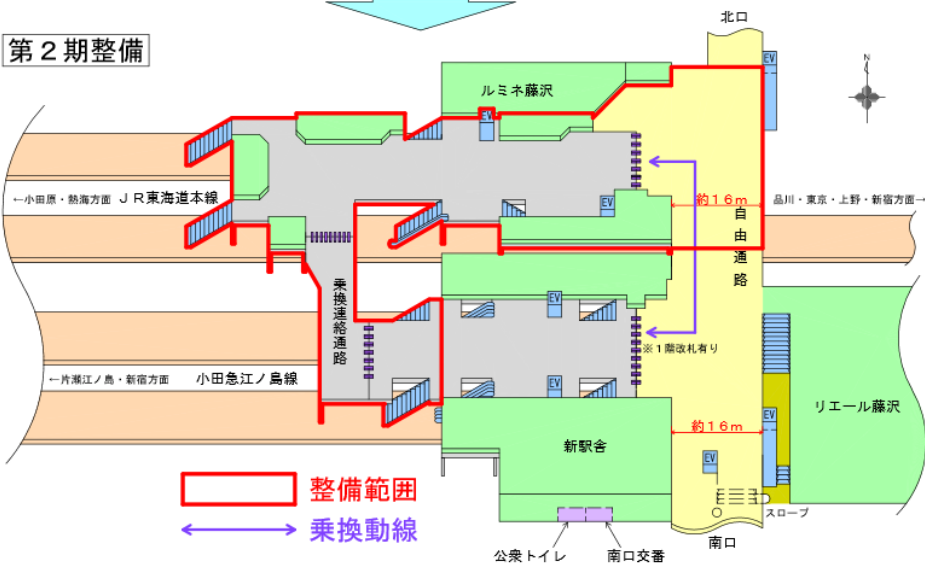
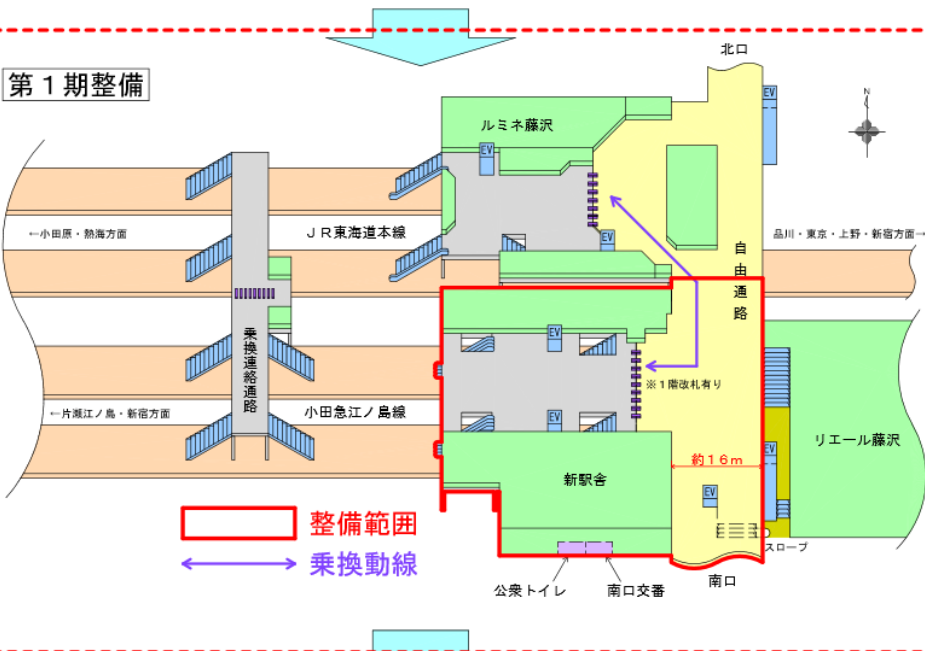
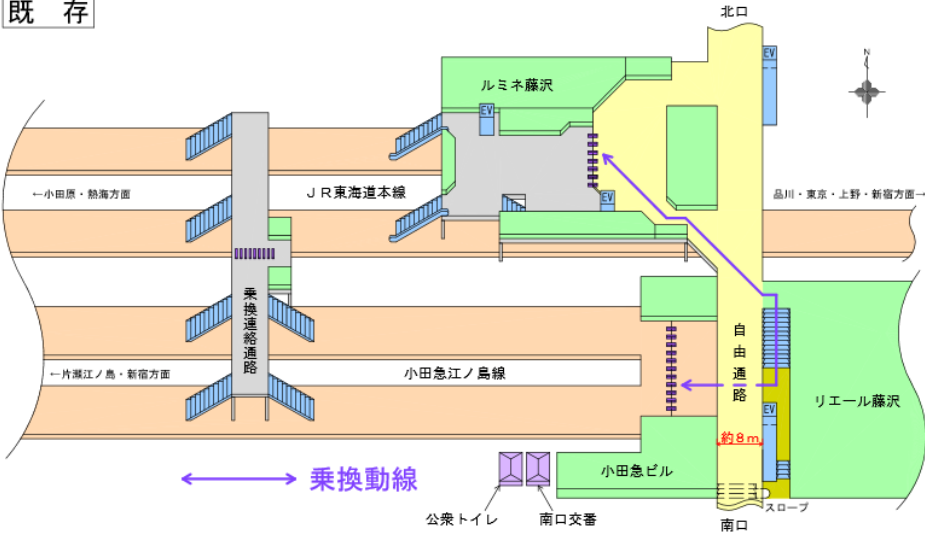
第2期整備 JR東日本側自由通路拡幅、JR東日本・小田急間の乗換連絡通路整備

整備のイメージは、2ページの段階整備イメージ図に示しています。

今回は、第1期整備に関する事柄について本資料で示しています。

第2期整備は、現在のJR東日本側の駅務室等を改札内に移転することにより自由通路を拡幅し、同時に西側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、乗換連絡通路と改札内コンコースが一体化されることからJR東日本と小田急間の乗換利便性の向上が図れるものとなります。

既存

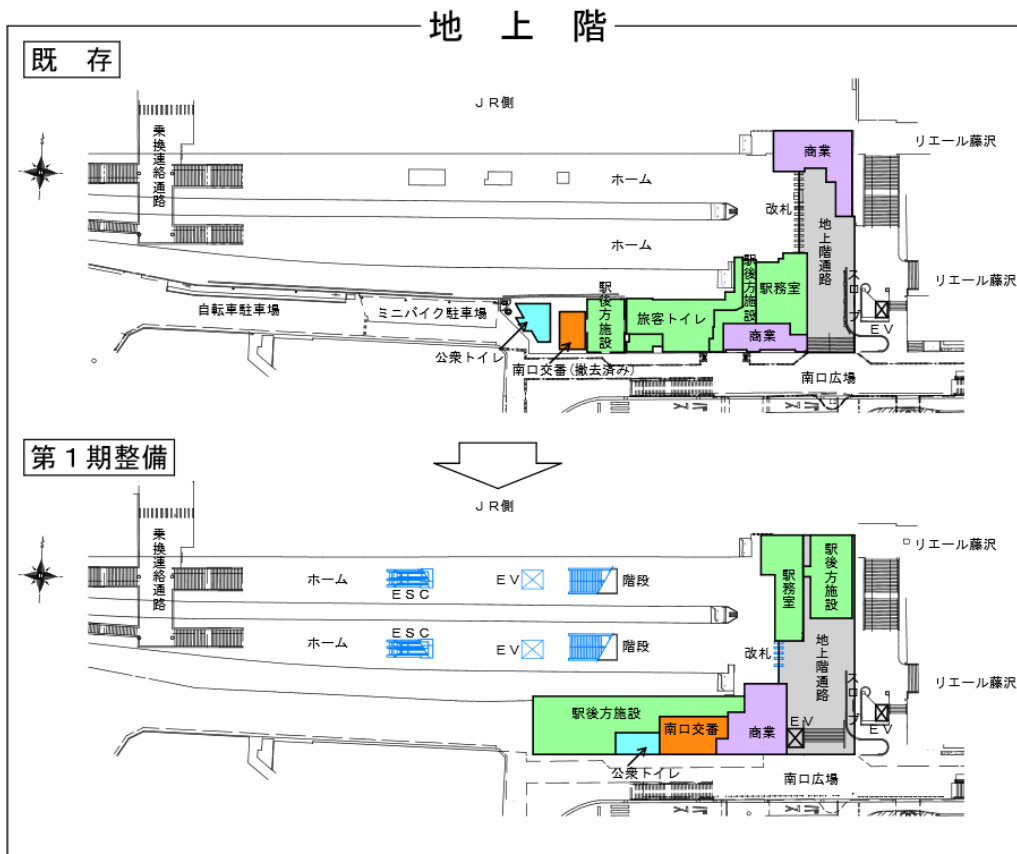
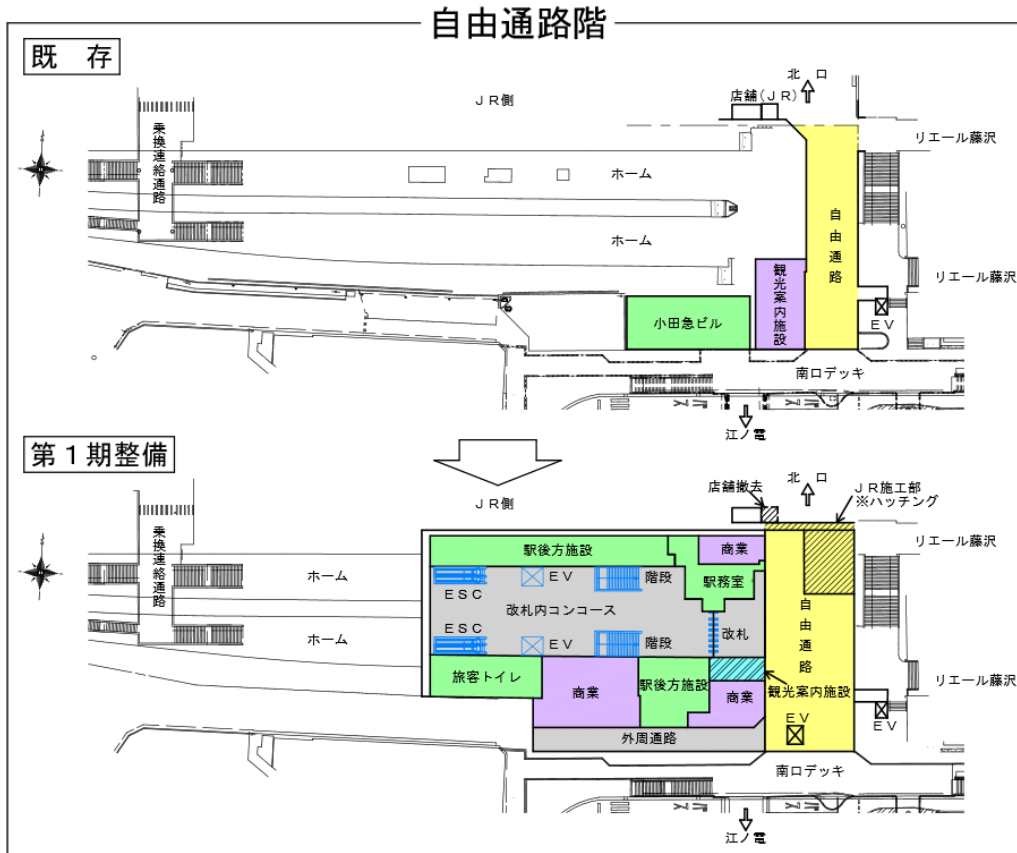


- 凡例
- 改札外通路・自由通路
 - 改札内コンコース
 - 駅施設・商業施設
 - 昇降施設
 - 交番・公共トイレ
 - 地上階通路

段階整備イメージ図

(2) 第1期整備の概要

第1期整備の施設配置計画は、次の整備概要図に示しています。



整備概要図

ア 自由通路拡幅

自由通路は、既存の幅員約8 mを16 mに拡幅します。

南口付近には、新たにエレベーターを1基設置します。このエレベーターは、バリアフリー対応として、駅前広場と1階改札がある地上階との高低差の移動及び自由通路階につながるものとなっています。

また、既存のエレベーターについては、令和3年度に設備の改修を行っており、当面は残る計画としています。

施工区分については、第1期整備の小田急側の自由通路拡幅と改札の橋上化は、小田急に委託し、一部JR東日本の財産所管部分については、JR東日本に委託します。

なお、自由通路拡幅整備に伴い支障となる店舗は、撤去する計画としています。

イ 改札

自由通路の拡幅に合わせて、駅改良として既存の小田急地上改札を自由通路階に橋上化します。駅改良後はメインの改札機能は自由通路階になりますが、地上階の改札についても一部残す計画としています。

これにより、小田急電鉄、JR東日本、江ノ島電鉄が同一フロアで乗換が可能となり、利便性の向上が図れます。

ウ 改札内コンコース

小田急改札の橋上化に伴い、新たに改札内コンコースが整備され、地上ホームと改札内コンコース間には階段のほか、エレベーター及びエスカレーターが設置されます。

これらの昇降施設の設置により、現在は、地上階の小田急と自由通路階のJR東日本との乗換動線として、リエール藤沢前の階段やエレベーターが主に使用されていますが、駅改良後は自由通路階のみで乗換が可能となり、利便性の向上とともに、課題となっている自由通路内での利用者動線の交錯が解消されます。

エ 駅施設

既存の小田急ビル及び隣接する観光案内施設が入るビルは、新たに新駅舎として整備されます。

駅改良後の改札業務や券売業務を行う駅務室、駅員の更衣室、休憩室、会議室などの施設となる駅後方施設、旅客用トイレについては、既存と同程度の規模となっています。

一方、商業施設については、駅周辺のにぎわいを創出するため、既存より面積を拡張する計画となっています。

オ 観光案内施設

観光案内施設については、自由通路階の改札に隣接する商業区画の一部に設置する計画としています。

カ 公衆トイレ

既存の公衆トイレは駅改良に伴い撤去しますが、駅改良後は、新駅舎の南口駅前広場に面した地上部分に整備する計画としています。面積規模としては、既存と同程度としています。

キ 南口交番

既存の交番については、すでに撤去されていますが、駅改良後は、公衆トイレと並び、新駅舎の南口駅前広場に面した地上部分に整備する計画としています。

ク ミニバイク・自転車駐車場の移転

現在、藤沢駅南口の西側線路沿いの市道内にある、ミニバイク駐車場及び自転車駐車場については、工事の支障となるため、令和5年3月末をもって閉鎖となることから、現在、所管課と連携しながら、近隣駐車場への誘導など、利用者に案内を行っています。

また、ミニバイク駐車場及び自転車駐車場については、一時的に廃止になりますが、新たな駐車場整備の検討、調整を進めています。



(参考) 第1期整備自由通路拡幅整備イメージ (基本設計時)

3 事業費及び費用負担

事業費及び本市の費用負担については、令和3年9月3日の本特別委員会において、基本設計完了時点の第2期整備まで含めた全体事業費として約335億円、そのうち、本市負担額は約176億円と報告しています。

今回、本市でとりまとめた第1期整備の詳細設計等により算定した事業費は、全体事業費が約87億円、そのうち本市負担額は約56.2億円となります。

第1期整備事業費

	全体事業費	藤沢市負担			鉄道事業者負担
			本市負担額	国庫補助金 (協議中)	
第1期整備	約87.0億円 (100%)	約79.2億円 (91.0%)	約56.2億円 (64.6%)	約23.0億円 (26.4%)	7.8億円 (9.0%)

○費用負担の考え方

費用負担の考え方は、国土交通省が定める「自由通路の整備及び管理に関する要綱」を基本としており、具体的な内容は次のとおりです。

- ・ 自由通路拡幅整備は本市負担
- ・ 自由通路拡幅が起因となる駅施設等の機能補償は本市負担
- ・ 既存駅施設に対し、機能・面積等の増加増強分は、鉄道事業者負担
- ・ 自由通路及び駅施設の双方に起因した施設については、応分の負担

○上記事業費に含まれていない費用（主なもの）

- ・ 整備に支障となる店舗の補償費
- ・ 自由通路の内装等デザイン検討結果に伴う増加費用
- ・ 公衆トイレ・観光案内施設等の設備費
- ・ ホームドア整備費用
- ・ 事業着手後の調整等で必要となる費用
- ・ 建設コスト等に関わる物価上昇に関する費用 等

4 事業スケジュール

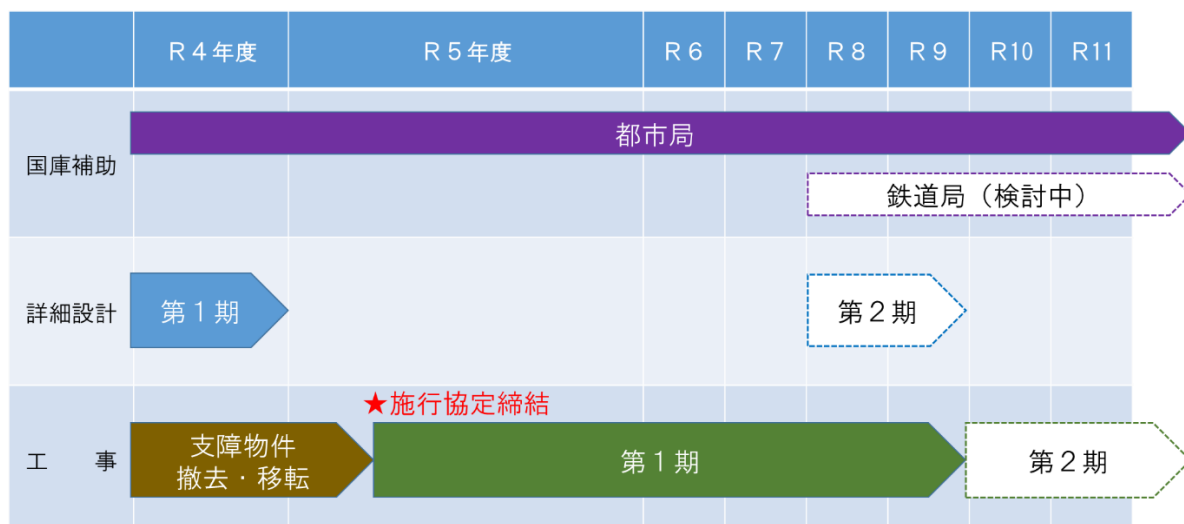
第1期整備については、詳細設計完了後、早期に工事着手を目指し、鉄道事業者と令和5年度に施行協定を締結する予定です。

また、工事の前段として、施工ヤード内にある、公衆トイレなどの支障物件の撤去を進めていきます。

第1期整備の完了時期は、令和9年度末頃を目指しています。

第2期整備については、第1期整備完了に合わせ、継続的に実施できるよう調整していきます。

事業スケジュール



（参考）ホームドア整備

ホームドアの整備時期については、J R 東日本は、藤沢駅を含む対象エリアについて、令和 13 年度末頃までの整備を目指としています。小田急の藤沢駅については、自由通路拡幅及び駅改良の第 1 期整備に合わせてホームドアが整備される予定としています。

なお、小田急は国土交通省が令和 3 年 12 月に創設した、鉄道利用者が薄く広く負担しバリアフリー化を促進する「鉄道駅バリアフリー料金制度」の活用を予定しています。

5 デザイン検討

自由通路拡幅整備や今後の南口駅前広場の再整備等の実施にあたり、駅北口を含めたエリア全体を捉えたデザインについて検討することを目的とした「藤沢駅前街区エリアデザイン会議」を設置し、デザインコンセプト並びに自由通路のデザインについて検討を進めています。

同会議の組織は、学識経験者、エリアマネジメント団体、鉄道事業者及び本市の職員で構成しており、検討期間は令和 4 年度から令和 5 年度までの 2 箇年としています。

自由通路のデザインについては、同会議での検討結果をとりまとめ、令和 5 年度内に決定し、自由通路拡幅整備工事に反映していく予定としています。

以 上

（都市整備部 藤沢駅周辺地区整備担当）