

1 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議の位置づけ

藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画とりまとめ(平成31年度)

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議

目的

藤沢駅周辺活性化に資する南口駅前広場のあるべき姿及びデッキ再整備の方向性にかかる意見、提案をいただく会議。

委員

学識経験者
市民代表(鵜沼地区)
地元経済団体(商工会議所・商店会連合会)
隣接街区等権利者
鉄道事業者
藤沢市

連携

藤沢駅南口交通広場調整会議

目的

藤沢駅南口の交通結節機能の向上を目指し、検討素案をベースとして、関係者間の調整を図る会議。

委員

学識経験者
バス事業者
タクシー事業者
鉄道事業者
藤沢市
交通管理者(オブザーバー)

1 藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議の位置づけ

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議

会議の位置づけ

目的	藤沢駅周辺活性化に資する南口駅前広場のありき姿及びデッキ再整備の方向性にかかる意見、提案をいただく会議。
委員	学識経験者 市民代表（鵠沼地区） 地元経済団体(商工会議所・商店会連合会) 隣接街区等権利者 鉄道事業者 藤沢市
開催予定	H29年度 3回 H30年度 5回

各回の議題(案)

第1回	本検討会議設立、藤沢駅南口の現状、意見交換	H29年度
第2回	アンケート結果と結果に基づく出席者の意見収集 駅前広場の事例紹介	
第3回	藤沢駅南口駅前広場のあり方、考え方について	H30年度
第4回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について	
第5回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について	
第6回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について	
第7回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について 藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画（素案）について	
第8回	藤沢駅南口駅前広場再整備の方向性について 藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画（素案）について	

スケジュール(案)

	H29年度							H30年度											
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
交通広場調整会議				★											★			★	
あり方検討会議		★			★		★					★			★		★	★	★
藤沢市の動き				アンケート									基本計画案の作成						

2 第7回あり方検討会における意見

第7回あり方検討会議

- 日 時：2019年（平成31年）2月27日（水）午後2時00分～午後4時00分
- 場 所：藤沢市役所本庁舎8階 8-1会議室
- 委員からの主な意見

<デッキのあり方について>

- ▶ 前回の会議にて、パターンCで合意したつもりはない。
- ▶ パターンAが良い。パターンCでは、我々のサイズ（のビル）ではデッキを建物内につくることは無理。デッキは公道の上につくるべき。
- ▶ 理想的なのはパターンBだと思っていた。いろいろな状況を考えパターンCが現実的と考えた。また、前回にそれぞれの意見を勘案して会長よりパターンCが最終的な方向性として提示されたと思う。
- ▶ （デッキを）民地に取り込んだ場合、費用負担の話がきちんと整理されなければ、関連事業者としては厳しいのではないか。パターンCを目指すとする、ビル内に通路をつくるため、行政側に相当協力してもらわなければならない。
- ▶ パターンC通路の高さ、幅をそろえるのは課題が多く、時間がかかるだろう。また、工事中、歩行者動線としては不思議な形で残ることになる。
- ▶ パターンCは、藤沢の美観、景観等のプラスの面だけみれば、建物内に通路を取るとするのは難しいと思うが将来的にプラスの面があるのではないか。
- ▶ パターンAがいかに困難かを事業者理解していただけるよう、個別説明を行うこと。パターンAの難しさをよく理解いただいた上で、パターンAをあきらめた場合にパターンCがあり得る。
- ▶ 「開放感ある地上部」と「周辺ビルへのデッキネットワークを維持する」、この2つの両立を目指して検討していくことは合意されたと理解している。その方針（検討すること）自体に異議があるのであれば、再度議論が必要。
- ▶ 藤沢の財産となる駅前広場とするには、開放感というところは非常に重要な要素である。

<地上の整備プランについて>

- ▶ 一般車の流入をどの程度規制できるか、一般車がどれ程流入するかという点は議論になる。またバス事業としては、名店ビル前の動線について歩行空間を通過しなければならない事が課題になると認識している。
- ▶ 一般車の送迎場所はできる限り駅に近い場所であるという要望があるため、利用者との調整、また交通事業者との調整が必要になり、難しいと思う。
- ▶ 一般車の出入について、駅前広場内に入らないとなると、どこから駅に行くのか。昇降位置が乗換デッキ部の4箇所のみというのは少ないのではないか。

<推進方策、スケジュールについて>

- ▶ デッキ整備の支援について、税制措置、補助金、容積率に算入しない、などの支援を具体化し、明記いただきたい。
- ▶ 自由通路の設計は、基本設計2年間、詳細設計2年間で予定している。事業期間については、設計が終わらないと確定できない。

<その他>

- ▶ 外周デッキをビル内に取り込むかどうかは非常に重要である。近々に整備の検討に取りかかることから、設計期間に影響を与える可能性があることを理解して欲しい。
- ▶ 一般論として駅舎と駅前広場が一体的になっていることはあるが、駅上屋と駅前広場が一体的になっている例はあまりない。せっかくの機会であるので、南北が一体的となるように先行的対応をしていただけるとよい。
- ▶ UDC（アーバンデザインセンター）が全国的に広がっており、都市ににぎわいやまちづくりとして成果を出している。藤沢でもUDCがあれば、街として一体的な議論をする場になり良いと思う。

3 デッキ部の将来の方向性について

(1) 外周デッキのあり方の基本的な考え方

方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

方針① 歩きやすい歩道の整備と周辺の街へのつながりの強化

開放感のある地上部つくる

外周デッキのネットワークを維持する

パターンBの方向
(開放感のある地上部とするため、外周デッキは再整備しない)

パターンAの方向
(外周デッキを架け替え、あるいは既存デッキを維持する)

この両立を目指していく

地上部の支障となるものは設置しない 外周デッキ機能は確保する

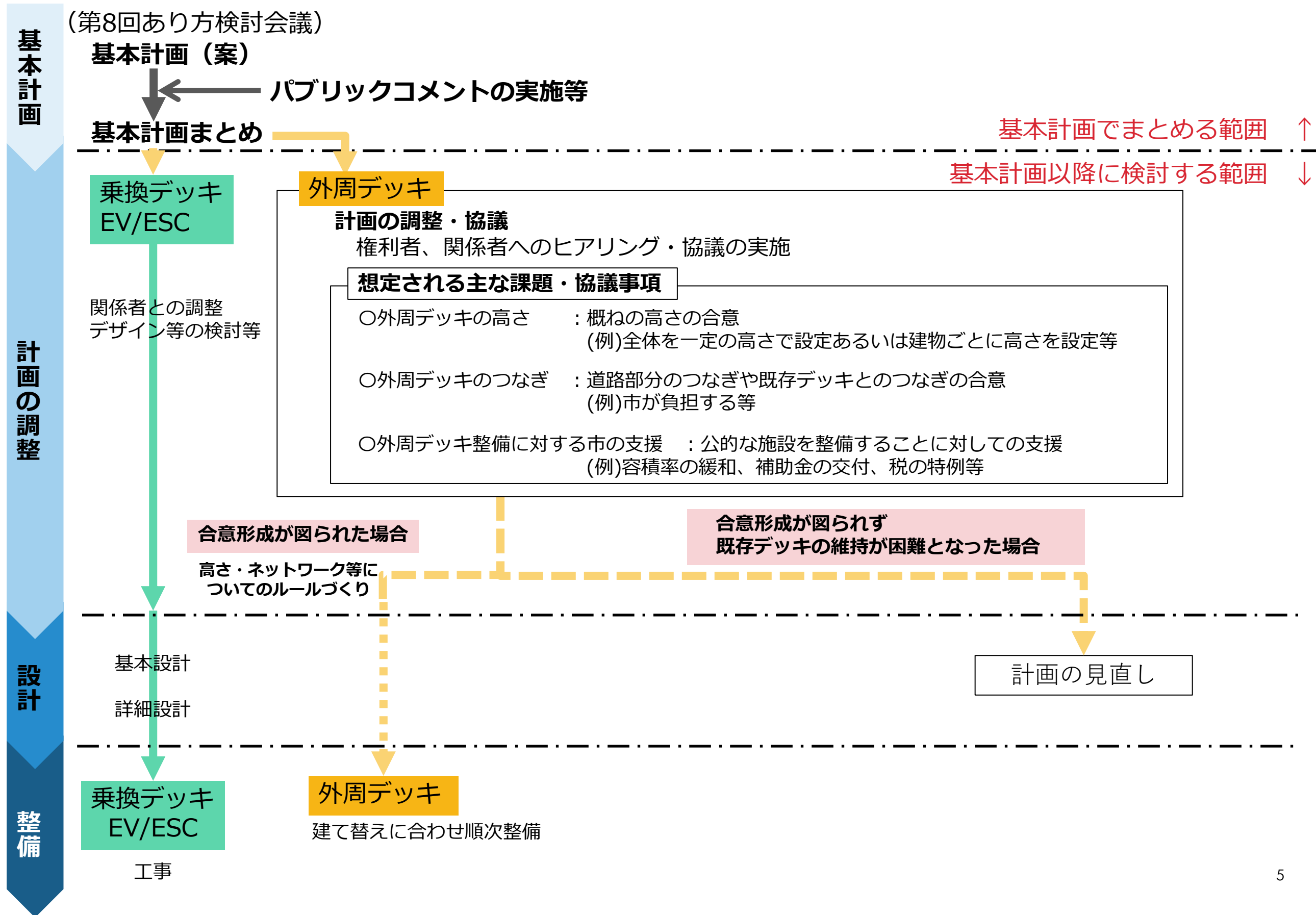
建替えに合わせて民地の中に通路を整備することができれば
「開放感のある地上をつくること」と「外周デッキのネットワークを維持すること」の両立が可能になる

将来のデッキのコンセプト

- ✓ 地上は広々として歩きやすい空間とする
- ✓ まちのつながりが見えるようにする
- ✓ デッキからもまちへのアクセスができるようにする

➡ 開放感のある地上部をつくることと外周デッキネットワークを維持したパターンCを目指すという方向性

3 デッキ部の将来の方向性について
(2) デッキ整備の今後のステップ



4 公的施設整備に関わる支援について

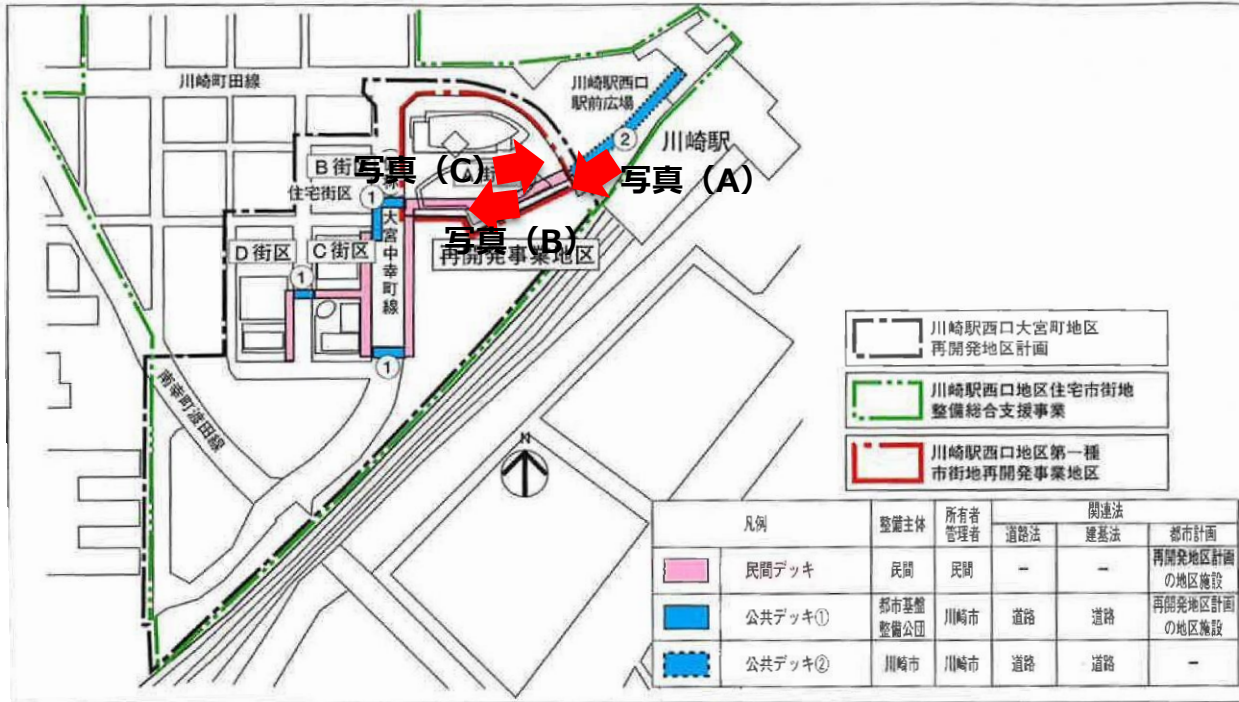
公的施設整備に関わる支援策としては、次のような事例があります。

支援策の概要	効果	事例
<p>容積率の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 通路整備など公共貢献の度合に応じた容積ボーナス(指定容積に付加される容積)の付与を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 通路部分は容積率の算定から除かれる、または指定容積以上のボリュームの建物が建築可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 川崎駅西口の再開発事業 大崎駅周辺の再開発事業 天王洲アイル、汐留地区開発 大阪市 御堂筋フェスティバルモール化 札幌大通り地下通路接続等 横浜駅周辺まちづくりガイドライン（JR横浜西口ビルなど） <p style="text-align: right;">他</p>
<p>補助金の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> 公的施設整備費の一部に対して国、自治体から補助金を交付する。 	<ul style="list-style-type: none"> 公的施設整備費の一部が国等から補助されるため、民間負担の軽減が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 川崎駅西口の再開発事業 横浜駅周辺まちづくりガイドライン 福岡市新歩行空間整備事業（市独自の補助金交付） <p style="text-align: right;">他</p>
<p>税の特例</p> <ul style="list-style-type: none"> 公的施設部分（公共的な歩行者空間など）などを対象とし、税の軽減又は免除を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 課税額が軽減、免除される。 	<ul style="list-style-type: none"> 横浜駅周辺まちづくりガイドライン <p style="text-align: right;">他</p>
<p>利子補給などの助成等</p> <ul style="list-style-type: none"> 公的施設整備に係る銀行借り入れ金利を補填するなど、利子補給などの助成を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 支払い金利が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 高松市丸亀商店街振興組合（道路舗装整備等） <p style="text-align: right;">他</p>

支援の事例 川崎駅西口

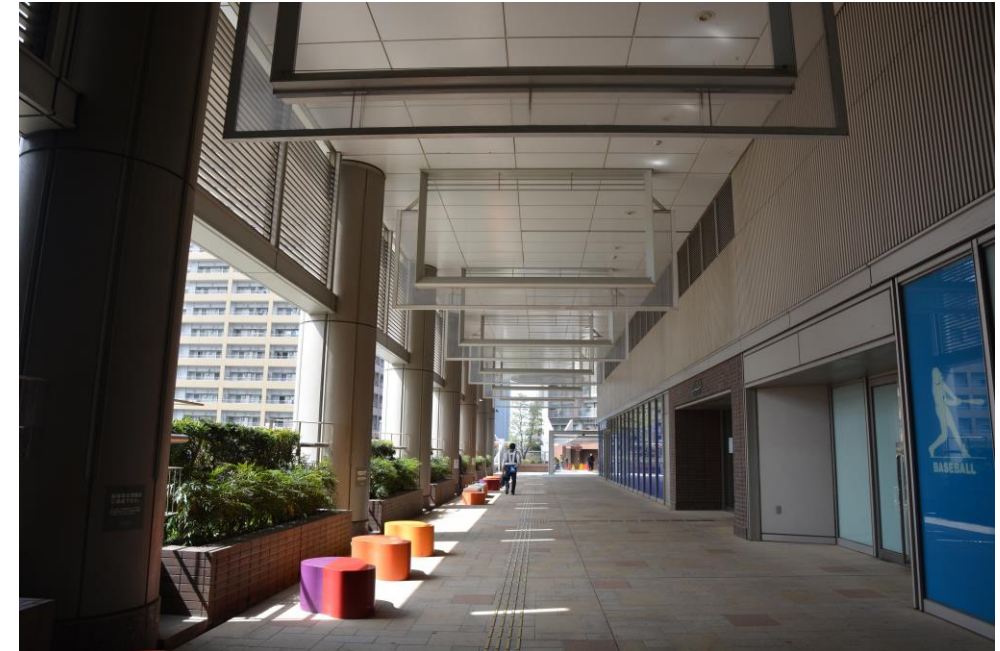
上位の計画で計画された歩行者ネットワーク計画を主に再開発事業（民間）で整備し、ネットワークを形成した。
容積率の緩和や、再開発事業への補助金の交付などにより支援を行った。

歩行者空間の関係図



（出典：官民連携による歩行者空間整備事例）（財団法人 道路空間高度化機構）

再開発地区内のデッキ（写真B）



再開発地区内のデッキ（写真A）



再開発地区内のデッキ（写真C）



5 推進方策について

南口駅前広場の再整備については、整備着手までの期間が一定程度あることから、再整備までの時間を活用し、再整備方針に基づいた各種協議や調整等を進め、計画の実現を目指します。

【推進方策】

1 駅前広場の空間や機能の確保等に向けた検討・協議の実施

○車道空間と交通機能の配置について

- 駅前広場外での機能配置とゆとりある駅前広場空間の創出に向け、隣接街区やその周辺で担える機能について、交通事業者や隣接街区等の関係者と協議・調整を行います。
- 併せて、先進都市事例等も研究しながら、道路管理者及び交通管理者と協議・調整を進めます。

○デッキについて

（乗換デッキ）

- 乗換デッキについては、拡幅整備を行う駅南北自由通路や駅舎と一体的な空間の形成を目指し、昇降施設の設置位置も含め関係者間での計画調整を行い、整合を図ります。

（外周デッキ）

- 隣接するビルの関係者や権利者等に対し、ビル建て替え等の計画の有無や時期等を確認するとともに、各ビルの実情に配慮しながら、民有地内でのデッキ整備等の機能分担・連携の可能性について、十分に協議や調整を行います。
- 民有地内でのデッキ整備及びビルの建て替えの促進等を図るため、市として必要な支援について、庁内関係部局との検討を行います。
- 民有地内でのデッキ整備について、具体化できる可能性がある場合において、デッキの高さ、位置、維持管理等の基本的な事項や市による支援等について、また既存のデッキとの接続等も含め、関係者間で総合的、具体的な検討や協議を行います。

2 基本計画の実現に向けた取組

○官民連携による駅前広場形成に向けたルール・仕組みづくり

- 湘南・藤沢の顔・玄関口にふさわしい官民連携による駅前広場外も含めた機能配置及び一体的空間形成に向け、検討・協議した事項を共有化し、継続して運用するために、共有すべき方針やルール、支援策も含め事業者等関係者との合意形成を図ります。

○駅前広場における湘南・藤沢の顔・玄関口にふさわしいデザインの導入

- 駅前広場のデザイン、設計等を実施するにあたっては、将来像等の具現化を前提とした検討を進めます。
- 先行して整備する自由通路及び駅舎等と、湘南・藤沢の玄関口を一体感を持って形成するために、継続的にデザインや機能等の連携・調整を図ります。

○滞留空間の利活用について

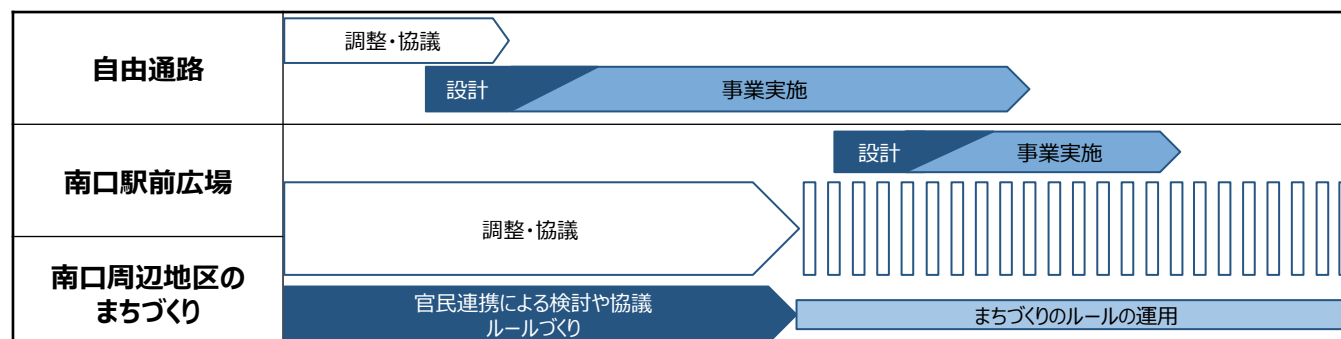
- よりゆとりのある空間の形成に向け、駅前広場空間と隣接街区による連続する一体的な利用や運用の実現可能性について検討や関係者で協議を行います。
- 駅前広場やまちとのつながり、にぎわいの創出を目指し、滞留空間の利活用について、エリアマネジメントの導入等も含め必要な事項の検討や協議を行います。

3 計画の見直し

○計画の見直し

- 再整備方針に基づいた各種協議や調整等を進め、整備イメージの実現を目指し検討や協議を進める中で、デッキ部の歩行者ネットワーク機能の維持が困難になる等、再整備方針との整合が図られない状況や社会状況の変化等に伴う課題が生じた場合等には、課題に応じて関係者間での調整を行うほか、計画の見直し等の必要な検討を行います。

【事業スケジュール】

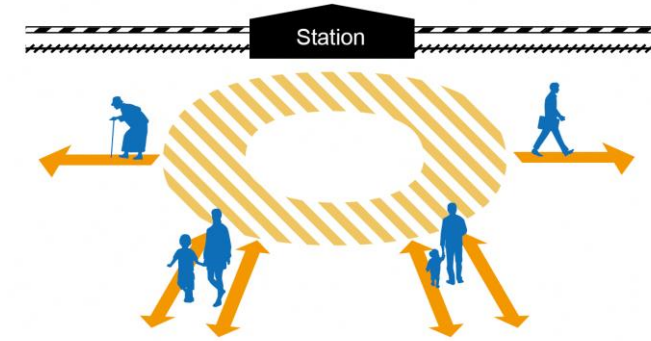


南口駅前広場再整備の方針について

方針①

歩きやすい歩行空間の整備と周辺のまちへのつながりの強化

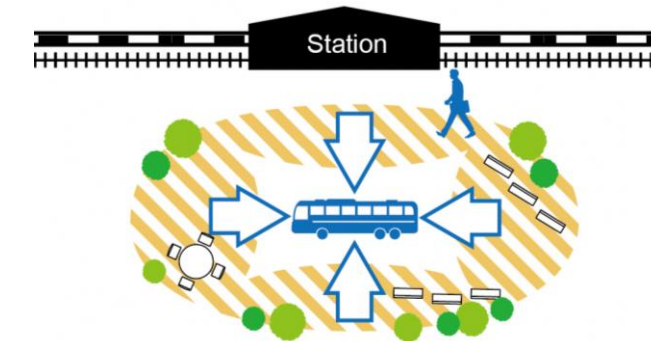
- ▶ 段差解消や勾配軽減等のバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮するとともに、歩行者の安全性を高め、誰にとっても移動のしやすい快適で安全な歩行空間づくりを行う。
- ▶ 周辺の街区や商業施設とのにぎわいの連続性を向上させ、人々がまち全体を回遊しやすくなるような駅前広場を整備する。



方針②

歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

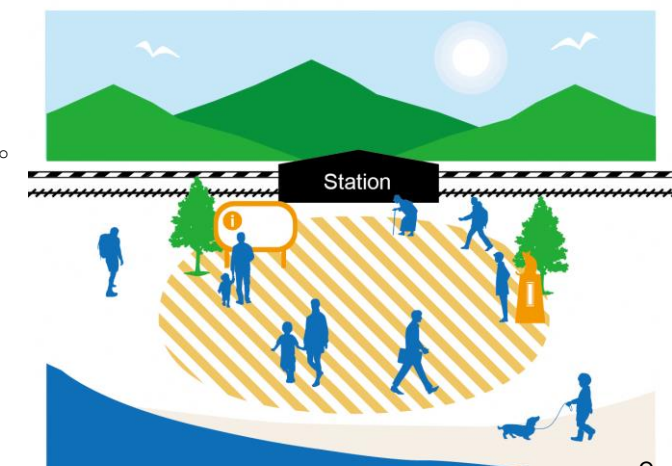
- ▶ 駅前広場内に必要な機能の整理を行い、車道空間と歩道空間の再配分することで広場内に滞留する空間を創出するとともに、車道空間についても、交錯している車両の整序化を図り、安全性を高める。
- ▶ 現状の通り過ぎてしまうだけの駅前広場に市民が過ごせる滞留スペースを新たに整備する。
- ▶ ちょっとしたイベントや、休憩、こどもが遊べるような機能を設ける。また、その場所を適切に使われるように維持管理を行い、居心地のよい場づくりをする。



方針③

藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

- ▶ 藤沢の資源（海が近い温暖な気候や、落ち着いた豊かな暮らし、江の島や藤沢宿等の歴史的資源等）も活かし、駅前広場のデザインとして藤沢らしさを取り入れることで、全体的な雰囲気も含めて魅力的な空間づくりを行う。
- ▶ 湘南、藤沢の玄関口として、観光案内や藤沢の魅力をアピールできるような機能づくりを行う。
- ▶ 待ち合わせや来街者への目印となるようなシンボル機能について検討を行う。



南口駅前広場再整備の方針について

方針① 歩きやすい歩道の整備と周辺の街へのつながりの強化

取組事項

- ①-1 地上部の歩いて心地よい空間づくり
→駅前広場を囲む歩行者動線を現況よりも拡幅し、広々として歩いていて心地よい空間にする。
- ①-2 街の個性がにじみだす空間づくり
→周辺の街の個性がにじみだすような空間を随所に設け、駅前広場と周辺の街へのつながりを高める。

方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

取組事項

- ②-1 交通広場へ導入する機能の再整理
→交通広場は公共交通（バス・タクシー）を中心とし、安全性を向上し、コンパクトな広場とする。車両動線などを再検討し、スペースの効率化と、周辺施設へのアクセス性の向上を図る。
- ②-2 市民の居場所となる広場を生み出す
→駅前広場に空間的な余裕をつくりだし、市民が使うことのできる空間と仕掛けを設ける。

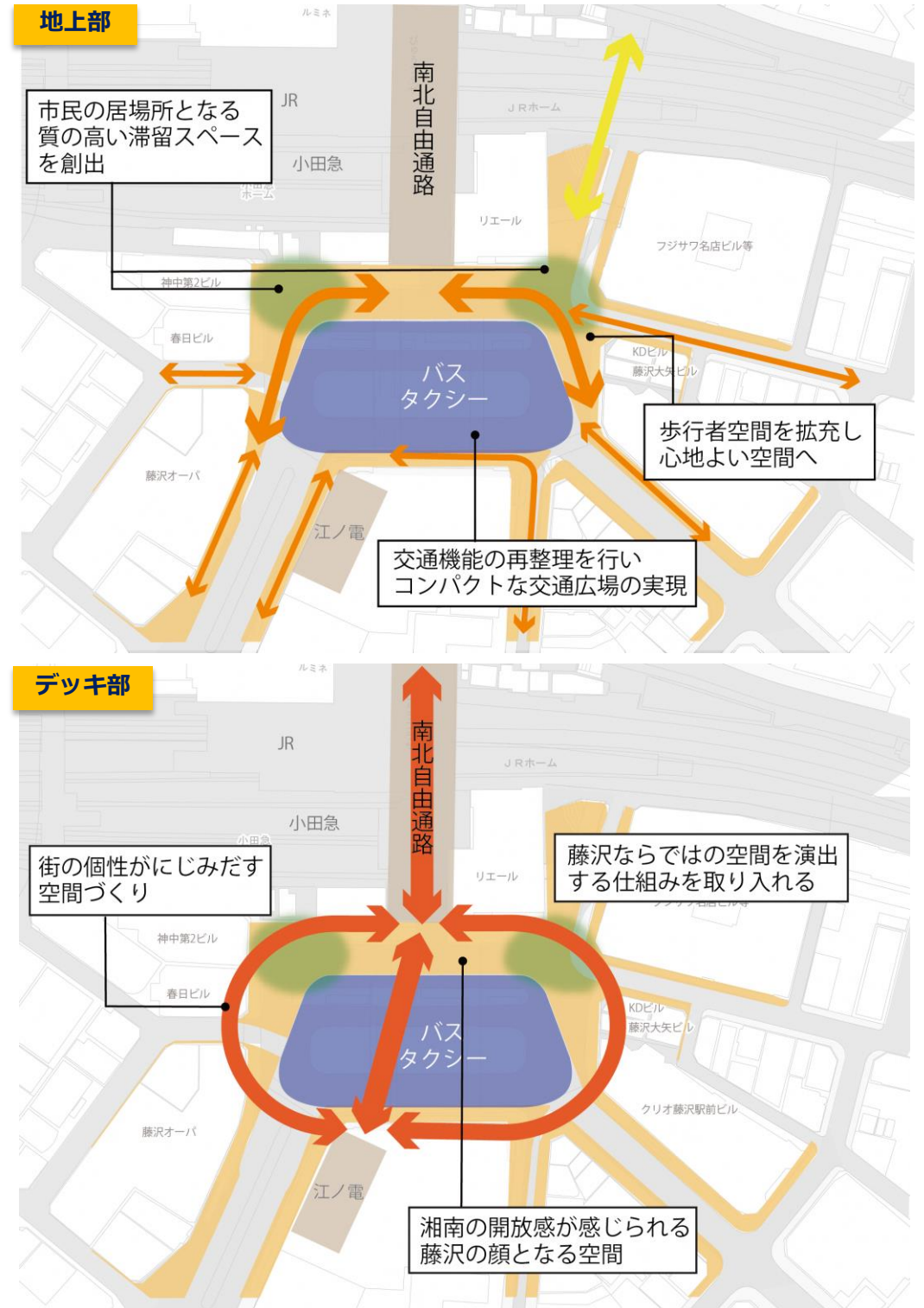
方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

取組事項

- ③-1 湘南の開放感を感じられる、藤沢の顔となる空間づくり
→地上部においては開放感のある明るい駅前広場を目指す
→歴史的な江の島道と、江ノ電旧路線の2つの軸線をデザインに取り込むことで、湘南の海とのつながりを感じられる、藤沢の顔となる空間づくり。
- ③-2 藤沢ならではの空間を演出する
→藤沢の広い空やゆったりと流れる空気感を演出するため、集まる、座る、休む、緑に触れる等が出来るさまざまな仕組みを取り入れる。

■空間構成のあり方

凡例
歩行者ネットワーク（デッキ）
歩行者ネットワーク（地上）
歩行者ネットワーク（地下）



地上部の整備の考え方(駅前広場配置)

(第7回提示資料 再掲) (参考資料)

整備の方向性

現状の公共交通機能の維持を図りながら、公共交通中心のコンパクトな車道空間とすることで、歩行空間を拡充し、歩いて心地よく、また市民の居場所となる質の高い滞留スペースの創出を目指します。

地上部の計画コンセプト

- ✓ 歩道を広げ、ゆとりある歩行者空間を創出する
- ✓ 一般車の流入を抑制し、公共交通中心の広場とする
- ✓ 歩行者と車両の動線を整理し、安全性向上を図る



■現況の交通機能の配置

バス	乗降場：広場内に8台、広場外に1台
タクシー	タクシープール：約360㎡(28台程度)
一般車	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場は広場内交通島に配置 駅へはロータリー内を横断、あるいは階段利用によりアクセス
身障者用	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場は広場内交通島に配置 駅へはロータリー内を横断、あるいは階段利用によりアクセス
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 快適な歩行や滞留に十分な空間が確保されていない 昇降施設の設置空間が確保できない

実現に向けた主な取組

□ 広場の外で担える交通機能の配置を目指す

南口駅前広場再整備の着手までには時間があるため、周辺ビル建て替えを契機に協議や調整を行い、官民が連携しながら広場外で担える交通機能を広場外での配置を目指します。

□ 交通機能の配置と交通処理、規制についての取組

広場の外で担える交通機能の配置の協議や調整の状況や荷捌き処理等を踏まえ、交通処理や規制について調整や協議に取り組みます。

地上部の整備イメージ(滞留空間のイメージについて)

(第7回提示資料 修正) (参考資料)



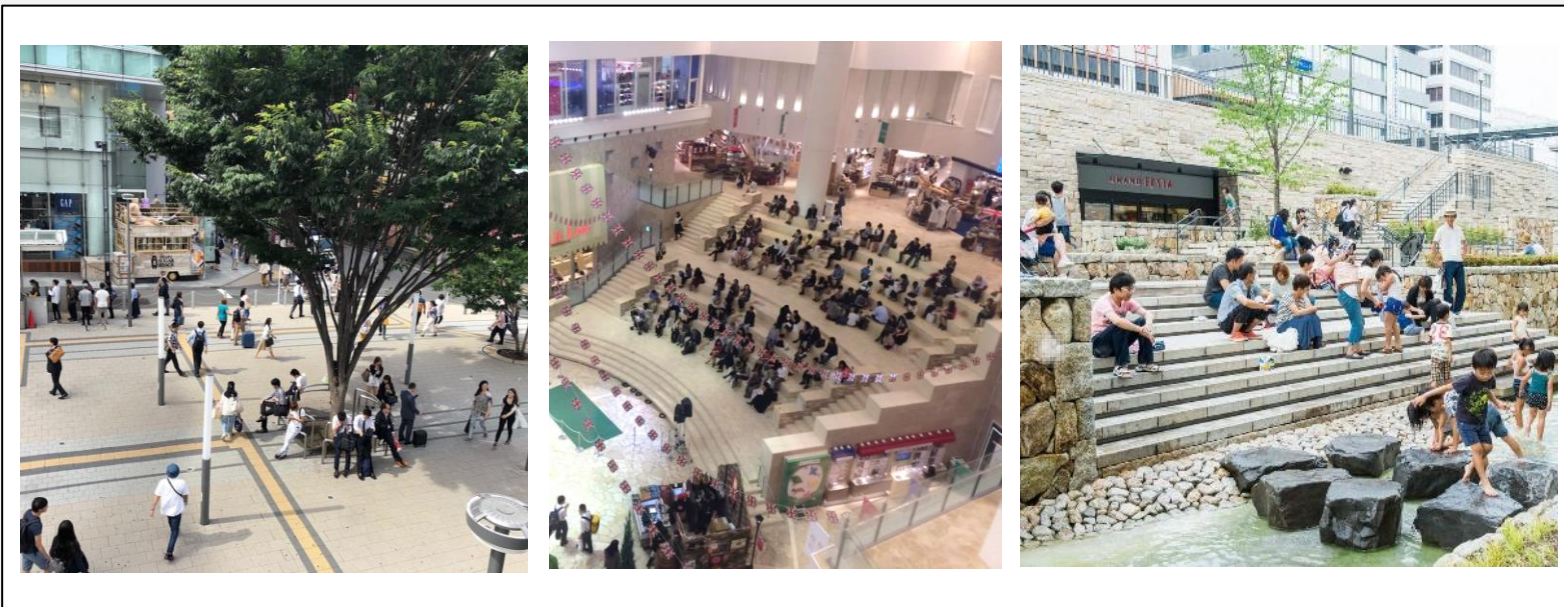
■大空間における滞留空間イメージ①

- ・歩行者が広々とくつろぎ、時間を楽しめる空間
- ・イベントスペースやオープンカフェ等、市民が求める機能を備えられる空間



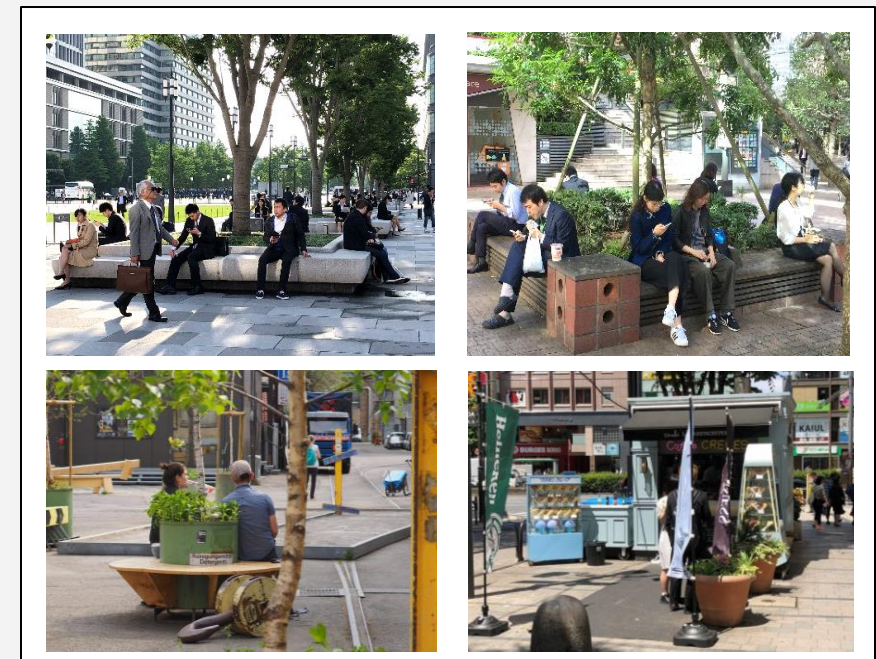
■大空間における滞留空間イメージ②

- ・歩行者動線のクロスポイントであることを踏まえ、待合せ場所等として、広場と街をつなぐ象徴的な空間
- ・大階段を継承し、見る、見られるの関係性をつくれる空間



■小空間での滞留イメージ

- ・歩行者動線に沿った空間であることから、広場内や街への移動の途中に休み、また緑にふれられるような、ほっとする空間



デッキ部の整備のイメージ

■計画コンセプト

- ✓ 歩道を広げ、ゆとりある歩行者空間を創出する
- ✓ 回遊性や視認性の向上を図り、まちへのつながりを強化する
- ✓ 藤沢ならではの、開放感のあるゆったりとした空間を演出する

□整備の考え方

- 乗換デッキについては、鉄道間の乗り換え利便性の向上とともに、駅南北自由通路と一体となり南北連携強化の軸の形成を目指し、南口駅前広場再整備工事において整備します。
- 外周デッキについては、駅前からまちへのにぎわい・回遊の波及づくりのひとつとして、駅から人の流れを呼び込むことと、駅前広場の快適性・開放感向上を目指し、官民連携によりビルの建て替え等を契機とした、民有地内での段階的な整備を目指します。
 - ・駅前広場と隣接街区が一体的空間を形成し、駅前広場に隣接した街区への機能分担・連携を図るとともに、建て替え促進に資する一定のルールを設定します。
 - ・隣接建物の建て替えを契機とし、街区ごとにデッキ整備を目指します。
 - ・ネットワークとして機能の維持・確保が困難となった場合、必要な計画の見直しを行います。

- 乗換デッキ(公共で整備)
- 外周デッキ(公共で整備)
- 外周デッキ(民間、公共で整備)
- 昇降施設(エレベーター、エスカレーター等) (参考資料)



◇デッキの架け替えステップイメージ (パターンC)

	現況	南口工事中	乗換デッキ完成	デッキ撤去
	民地内で通路整備をする部分については、あらかじめ位置や高さ等のルールを地区計画等で定める。	・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設工事	・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・ビルの建て替え	・ビルの建て替えならびに動線整備完了時、外周デッキ(既存デッキ)撤去完了
外断周面デッキ				
外周デッキ平面図				

(参考資料)

デッキ部の整備のイメージ
 (1) 将来のデッキ部の想定パターン(第6回提示資料)

- ...乗換デッキ(公共で整備)
- ...外周デッキ(公共で整備)
- ...外周デッキ(民間,公共で整備)
- ...昇降施設(エレベーター, エスカレーター等)
- ...階段

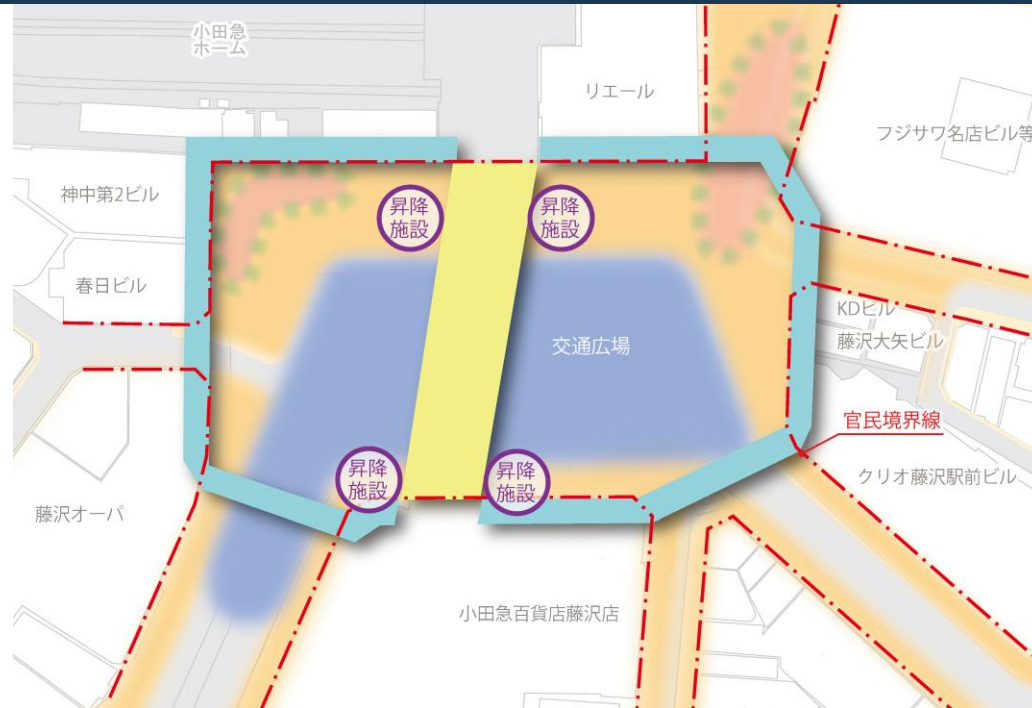
パターンA: デッキを現状の形で全面的に架け替えた場合



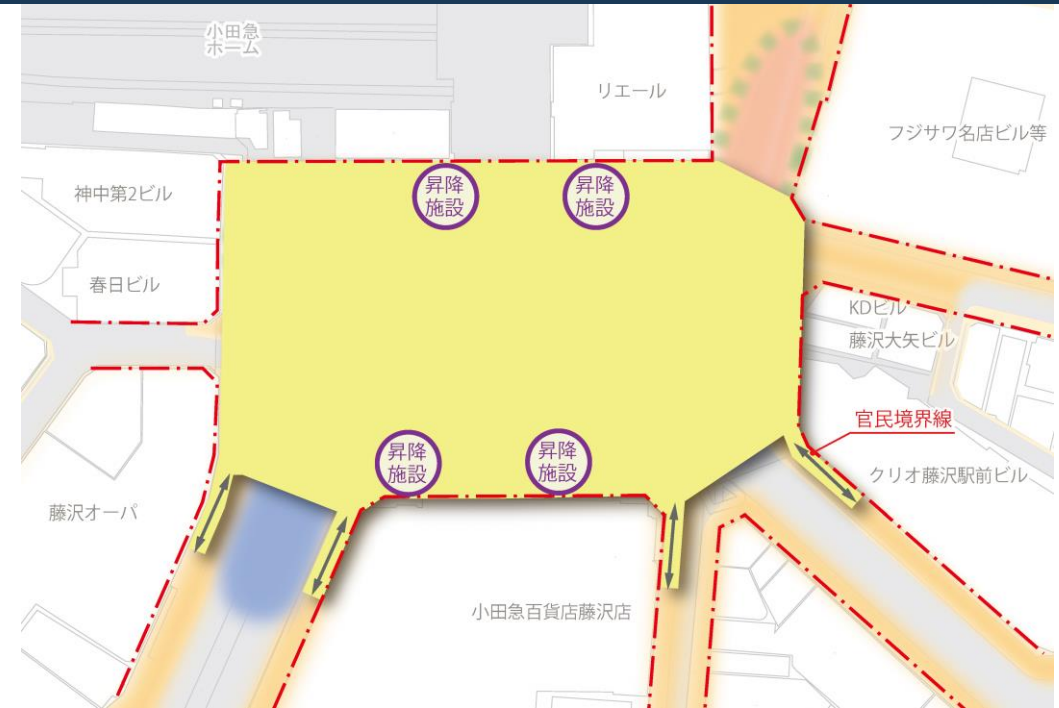
パターンB: デッキを乗り換え部のみ架け替えた場合



パターンC: デッキを乗換部のみ架け替え、周辺は民間で再整備した場合



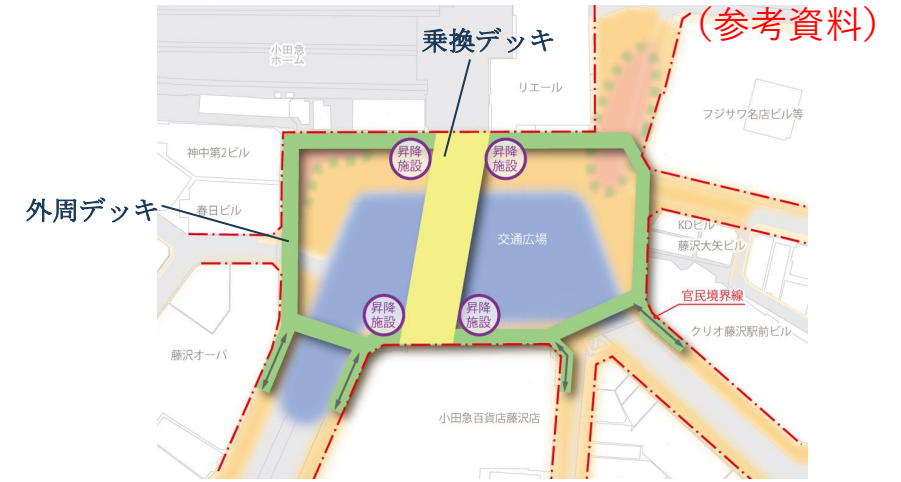
パターンD: デッキを全面的に架け替え平面状の空間とした場合



デッキ部の整備のイメージ
 (2) デッキのあり方について (第6回提示資料)

① パターンごとの整備ステップ

パターンA : デッキを現状の形で全面的に架け替えた場合



	現況	▶ 南口工事中	▶ デッキ完成	▶ ビル建て替え
		<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設設置工事 ・外周デッキ（既存デッキ）撤去 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・外周デッキ（新規デッキ）設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替え完了
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				

デッキ部の整備のイメージ
 (2) デッキのあり方について (第6回提示資料)

① パターンごとの整備ステップ

パターンB：デッキを乗換部のみ架け替えた場合

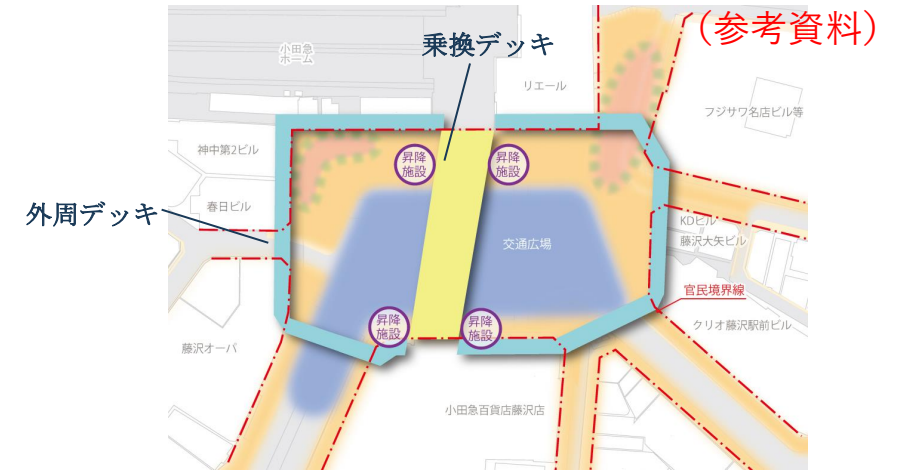


	現況	▶ 南口工事中	▶ 乗換デッキ完成	▶ デッキ撤去
		<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設設置工事 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えが全て終わると、外周デッキ（既存デッキ）撤去完了
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				

デッキ部の整備のイメージ
 (2) デッキのあり方について (第6回提示資料)

① パターンごとの整備ステップ

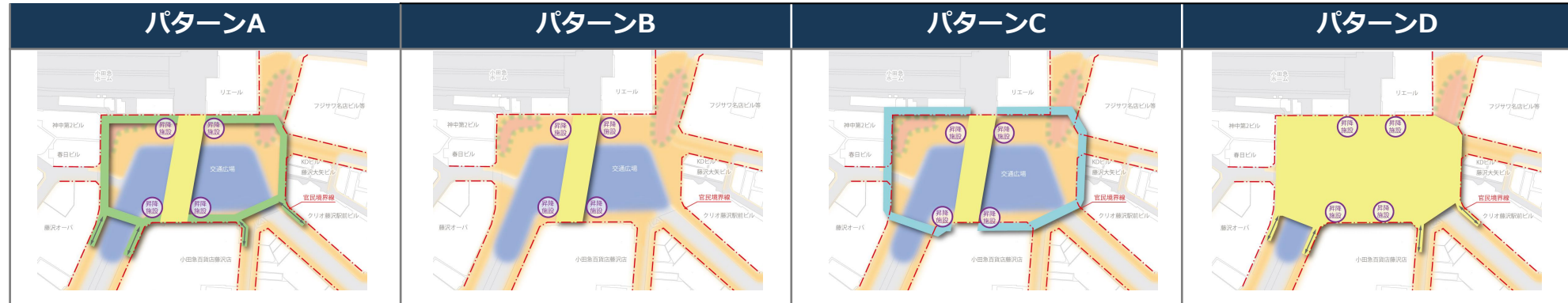
パターンC : デッキを乗換部のみ架け替え、周辺は民間で再整備した場合



	現況	▶ 南口工事中	▶ 乗換デッキ完成	▶ デッキ撤去
	<p>民地内で通路整備をする部分については、あらかじめ位置や高さ等のルールを地区計画等で定める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設工事 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・ビルの建て替え 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えならびに動線整備完了時、外周デッキ(既存デッキ)撤去完了
外周デッキ断面図				
外周デッキ平面図				

デッキ部の整備のイメージ (第6回提示資料)
 (3) デッキ部のパターンの比較

(参考資料)



▽実現可否の判断項目

<p>■ 技術的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに配慮しデッキを整備。 ・デッキ面の高さが変わるため、建物と調整が必要。 ・ビル建て替え時も接続処理が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル建て替えに合わせデッキ撤去。 ・残ったデッキの範囲で機能の維持を行うことになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル建て替えに合わせ通路を整備。 ・既存デッキと民地側通路との接続が必要。 ・整備前に関係者間において、通路の位置や高さ等のルール作りを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに配慮しデッキを整備。 ・デッキ面の高さが変わるため、建物と調整が必要。 ・ビル建て替え時も接続処理が必要。 ・車道にもデッキの柱が立つため、車道の動線や機能の配置に影響を与える。
<p>■ 時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場再整備時に昇降施設も含め整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えに合わせての撤去となるため、全ての撤去が終わるまでに時間(数十年程度)を要する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えに合わせ通路を整備するため、時間(数十年程度)を要する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場再整備時に昇降施設も含め整備。 ・全面デッキのため、工事期間が長い。
<p>■ 費用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・整備費用と維持管理費用がかかる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・Aよりも整備費用、維持管理費用を抑えることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・Aよりも整備費用、維持管理費用を抑えることができる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全面デッキのため、Aよりも整備費用と維持管理費用がかかる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。
<p>■ 再整備の方針との関係</p>				
<p>方針① 歩きやすい歩道の整備と 周辺の街へのつながりの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすさ、心地よさ ・デッキのバリアフリー化 ・周辺への回遊性や視認性 ・にぎわい(人の動きや活動が見える) 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱が快適な歩行の支障となる。 ・支柱やデッキにより街とのつながりが見えにくい。 ・地上部が暗くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱がなくなり歩きやすい。 ・街とのつながりが見え、回遊性向上。 ・地上部に人が集まる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱がなくなり歩きやすい。 ・街とのつながりが見え、回遊性向上。 ・地上部とデッキ部双方で人の動きや活動が見える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上部は暗く、またデッキ支柱が快適な歩行の支障となる。 ・支柱やデッキにより、街とのつながりが見えにくい。 ・デッキ部で人の動きや活動が見える。 ・デッキ部は歩きやすい。
<p>方針② 歩道と車道のバランスを整え 市民が居場所として過ごせる広場づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道をコンパクト化 ・広場内交通機能の再整理 ・広場、滞留スペース創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ支柱により滞留空間が制約される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状より空間の余裕が生まれる。 ・地上の歩行者が増えるため、交通処理の工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状より空間の余裕が生まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキの支柱により滞留空間が制約される。 ・車道も支柱の配置により制約あり。 ・デッキ部に広い滞留空間を創出できる。
<p>方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開放感、開放性 ・広い空、ゆったりと流れる空気感 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放性は感じられる。 ・地上部は暗い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放感が高く、ゆったりとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開放感が高く、ゆったりとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デッキ部においては開放感が高く、ゆったりとしている。 ・地上部は暗く、閉鎖的である。