

藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会

第1回 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会

日時：2010年 8月24日(火) 午前10時

場所：藤沢市役所 新館4階会議室

1. 臨時委員（市民部会員）委嘱
2. 部会員自己紹介
3. 開 会
4. 議 事
 - (1) 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会 設置について（資料-1）
 - (2) 対応方針と課題の整理（資料-2）
5. その他
6. 閉 会

事務局

皆様方には 藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会 第1回 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会」にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日は、再整備構想検討委員会の委員でもいらっしゃる方と、この市民検討部会の部会員になれる方とがご出席いただいております。部会員になれる方は、委員会規程上では、臨時委員という位置づけがされております。そこで、会議に先立ちまして、藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会臨時委員の委嘱状の交付を行います。その模様を含め会議を撮影させていただきますのでよろしくお願いいたします。(写真撮影)

それでは委嘱状の交付を行います。まちづくり推進部 藤島部長が皆様方のお席まで参りますので、よろしくお願いいたします。

(藤島部長・委嘱状交付)

再整備構想検討にあたっての資料作成などの作業班を紹介いたします。

(作業班紹介)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局

続きまして、次第の2. 部会員の皆様にご自己紹介をお願いしたいと思います。まず、柳沢部会長から、ご挨拶を頂きたいと思っております。

柳沢部会長

全体の会議で副委員長である関係からこの会議の部会長になりました。よろしくお願い致します。この部会の役割は後で具体的に説明があると思いますが、基本的に藤沢駅周辺は2つの性質を持っていると思うのです。つまり、市民の皆さんが日常生活のサービス拠点として使っていらっしゃる観点において充分利便性が高いかどうかという話が一つと、もう一つは、少し遠くから、藤沢・鎌倉・茅ヶ崎等をみている人達が、藤沢とはどのような性質を持ったどんな場所かと感じる一番重要な場所、今は江の島になっていますが、江の島と併せ、藤沢の外向けの顔として充分かどうか、という2つだと思うのです。その意味で、どういうところに力を入れていくべきかという事を議論していくのかなと思うのでよろしく

お願いします。

事務局 ありがとうございます。次に、神田様から時計回りに、自己紹介をお願いいたします。

(出席の各部会員 5 名、自己紹介)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局 ありがとうございます。

次に次第の 3 番ですが、本日の部会の成立について、藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会規程第 5 条第 2 項の規定により、部会員総数の過半数の出席が認められますので、本日の部会は成立していることをご報告申し上げます。

次に、お手元の資料の確認をお願いいたします。(資料の確認)

本部会は藤沢市情報公開条例第 29 条の規定により一般に公開とさせていただいております。

なお、本日は傍聴を希望している方はございません。

それでは、議事に入ってまいりたいと思います。柳沢部会長、よろしく願いいたします。

××××××××××××××××××××××××××××××

柳沢部会長 それでは、議事に入っていきたいと思います。最初に 「藤沢駅南北まちづくり市民検討部会 設置について」 を説明をお願いいたします。

事務局 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会 設置についてご説明いたします。(資料 1 参照)

藤沢駅周辺地区は整備以来 30 年近くが経過し、さまざまな課題が顕在化してきてまいりました。例えば、駅広場の利便性の向上、バリアフリーや安全面、北口通り線等整備をはじめ交通処理の問題、市庁舎を含めた老朽化した施設の再編、また駅周辺での民間建物の建て替え等の誘導、更には駅南北の商店街等商業の活性化の問題等、これらの問題を課題ととらえ包括して解決

するために、地域住民の方々や、学識経験者、地元経済団体、関係機関等の皆様を構成員とする藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会（以下「委員会」という。）を設置いたしました。

検討エリアは、藤沢駅を中心に北は藤沢橋、南は市民会館、東は境川、西は小田急江ノ島線までの約145haといたします。

そこで、藤沢駅南北まちづくり市民検討部会（以下「市民部会」という。）の位置づけでございます。親会である委員会と、2つの部会、一つは藤沢駅改良専門部会（以下「専門部会」という。）、そして本部会である藤沢駅南北まちづくり市民検討部会（以下「市民部会」という。）があり、二層構造となっております。検討項目は、委員会については、藤沢駅の南北を一体化ととらえた「まち」の将来像や「まちづくり」の理念形成、方向性などについてであり、専門部会については、藤沢駅の乗り換え、利便性の向上を図るための駅舎改良の方向性、駅前広場のあり方・広場機能の再整備など特化したものを検討いただく予定でございます。本市民部会につきましては、地域住民の代表・商業者の代表を交えた中で、藤沢駅周辺のまちづくりについて、南口・北口駅前の顔づくりと商業の活性化と、住みよい住環境について重点的にご検討いただけたらと考えている次第でございます。今申し上げた内容については、資料の表等をご覧いただければ組織系統や選出母体を含め記載のとおりとなっております。

なお、スケジュール等の確認でございますが、まず今年度、平成22年度につきましては、基本構想を各部会の意見及び委員会でまとめていただき、更には翌年度、23年度に、より具現化すべき方策としての基本計画をご討議いただき、24年度以降それぞれのテーマについての実施案・具体策の検討へ、と考えているところでございます。ちなみに事務局は、藤沢市役所まちづくり推進部藤沢駅周辺地区整備担当とさせていただいているところでございます。以上はなはだ概略ながら議事（1）の説明をさせていただきます

た。

柳沢部会長 ただいまの説明に対して何かご質問ご意見ありますか。

このスケジュールでいくと委員会を既に2回やりましたが、あと2回行い、市民部会を事前に2回程度行っていくと、そんな感じで進めたいとなっていますが、神田委員がおっしゃっていた会議とはどんな名前の会議でしょうか。

神田委員 藤沢駅南北街づくり協議会です。

柳沢部会長 市が主催している会議ではないのですよね。

村上部会員 8～9年前に北口通り線を整備する計画が出た際に、北口の周辺の住民が危機感を持ち、何かまちづくりについて考えなければならないということで、「北口まちづくり協議会」を発足させました。それから南口でも活動があって、一昨年に南北がまとまって「南北街づくり協議会（以下「協議会」という。）」を立ち上げました。

柳沢部会長 構成員はどのくらいなのですか。

神田委員 構成員は25名程度でしょうか。

柳沢部会長 では、この市民部会に対応していく感じなのですね。事前というか積極的に。2ヶ月に1回ペース、このくらいのピッチでしょうね。これ以上密度をあげても材料が調わないでしょうね。

一つだけ私からお願いがあるのですが、事前に資料をいただいて市の方々とは打合せしたのですが、マンションがかなり進出してきており、マンションのありかたについても議論が必要であろうことから、ある種の都市デザイン的な観点から色々なことをみていく必要があると考えられます。委員会に専門の工学院大学の倉田さんがいらっしゃるの、市民部会に出ていただいたらどうかと思っていますが、皆様のご了解が得られれば、次回からそのようにしたいのですがいかがでしょう。（承諾）

では、そのようにお願いします。

神田委員 委員会でもこの組織についての説明は受けましたが、藤沢駅前を考えていくと、当然駅舎問題が発生します。一つは専門部会で駅舎の方を検討することになっていますが、もう一つの問題は、ここは中心拠点ということで、行政・文化等の中心でもあり、こちらの再構築、市役所・市民会館の再構築はどのような進み方で、どういう意見が交わされているのか等の情報は、皆さん必要かと思えます。担当部局が違うのは承知していますが、双方今年スタートしたのなら、そことの情報が何らかの形でつながるような、そういう形態が必要ではないかと私は考えますがいかがでしょうか。

藤島部長 市庁舎をはじめ、この辺りに散らばっています行政施設は老朽化がひどく、再編整備が喫緊の課題として、企画部門がやっておりますが、そうした建物を所管する部局が一堂に会し、市長を本部長として、公共施設再編整備の会議がつい先日たちあげられたところでございます。そういったものの再編整備も市の中で議論していくという事になり、実は、私共もその中枢メンバーに入っているところでございます。

山岸部会員 協議会でも話題になったのですが、我々がまちづくりをするのに、頑張っていたら市役所が無くなり、市民会館もどっかいっちゃったでは、とてもじゃないが中心市街地として機能しない訳で、その辺のところの方向性を出してくれないかという要望がでていました。これはまったくそのとおりで、噂で聞いているだけなので、それらを藤沢から動かすなんて議論をされては困るし、それにどう再生をしていくのか、というところも議論していくべき。辻堂なんかを持っていくならそれこそ簡単に建つとは思いますが、それではとても市民サービスにならないだろうから、ここからそういう議論を発信しないと、と考えるのですがどうでしょう。

藤島部長 今現在出ている議論は、特に東館・本館が一定規模以上の地震がきたらまっさきに倒壊してしまうであろうということで、とにかく急いで建て替えを

しなければならない。ただNPM懇話会の提言の中では、現地での建て替えは非常にコストがかかる。仮設で一回市役所を建てなければならなくて、その間に市役所を壊して建て替える、その仮設の期間・費用がどうなのかとか等を総合的に考えると、現時点において、ものすごい高コストをかけて建て替えを追求するのかが一番大きな課題になってきている訳です。それで、市民会館へもっていただくか、C-X（辻堂）へもっていただくか3案あるようですが、それはあくまでもコストを考えればそうなる訳で、もっと違う切り口で、例えば中心市街地から考えればまた別の考え方が出てくる訳です。ただそれは市税を相当投入しなければならないので、皆さんそれで納得していただけるのですか、という別のコンセンサスを得る必要があります。そういうことで、皆さん方がおっしゃっていただいている事は、一応本部会議の中で、皆さんからの意見として発言させていただこうと思っています。ただ、やはり今財政難の中で建て替えの追求となれば一つの政治決断が必要ですので、本部長である市長が決断されるだろうと思っています。結論は早ければ来年度中に出ると思います。つまり事業者を決めるコンペがありますので、それが決まれば比較的早い時期に方向が出てくると思っています。会議の名称は、「藤沢市公共施設再整備等推進本部会議（以下「本部会議」という。）」です。とても重たい会議で、市長が本部長で、副市長と教育長が副本部長です。それと各部長と施設管理者で構成されています。そうした中で今後のことが話されます。

柳沢部会長 今事業者提案とおっしゃられましたけれど、事業者に提案を募るとなると場所を特定しなければなりません、場所も複数になるのでしょうか。

藤島部長 恐らく移転の方式を含めてか、提案を募ることになると思います。

柳沢部会長 その本部会議が決定する材料を出せということですか。

藤島部長 本部会議の方で恐らく条件設定するのだと思います。提案する方だって、

恐らくそういう設定が無いと、ファイナンスの部分など出せないと思うのです。そこらへんが今後の課題ということで、相当急いでいます。

神田委員 今回の議論は、ここで建て替えなければならないという事ではなかったと思うのですよ。今おっしゃったように資金的な問題として、他で建て替えた方が安いですよとか、それはそれで構わないのです。むしろここ、藤沢駅周辺が、湘南台駅周辺や辻堂駅周辺との都市拠点としての違いは何かといった時に、この前の会議で明確にさせていただいたのが、一つは行政の中心、文化の中心、そういう拠点性というのが藤沢駅周辺にはあるという答えでした。そうすると、藤沢駅周辺の行政機能が他に移ってしまうというのがおかしいということで、その基準・位置づけを明確にしてくれというのがこの前の協議会での意見であったと思います。

藤島部長 それは、行政中心というのはこれからも追求していくし、わざわざこの会議の別名は都心再生とっている中で、都心というのは都の中心というくらいだから、拠点性は追求していきます。

山岸部会員 この地区内で本庁舎を建て替えるとしたか考えていないということですか。例えば市民会館をまず壊して、そこに市役所を移転させるとか。別の場所にこだわっていることではないということですね。だったら、同じことでしょうね。

藤島部長 市民会館も老朽化していますから。ですが、市民会館を文化の中心・象徴と捉えるのならば、都心にあった方が良いな、という皆様からのご意見があると思います。(土地を売ってしまうのか) その辺は、例えば片方を売却して事業費を捻出するとか、そういう事も今後の事業方式で考えられていくのだろうし、または定期借地で貸し付けて、安定的に賃料収入を税金にプラスして行われるかもしれません。

柳沢部会長 そちらの本部会議のある程度方向が見えてきたところで報告していただき

たいですね。ここよりももしかすると協議会が先かもしれません。

神田委員 協議会での話しですが、市役所本館は耐震性が無いが、新館はあるとされている中で、市民が駅北口地区に滞留していただく為には、ここ（市庁舎敷地）に公園・広場的なものをつくったらどうでしょうかとの意見がありました。市庁舎に関する情報は早期に必要とされていると思います。

藤島部長 限られた財源の中でこの新館だけは残すと思いますよ。一部貸しとかという話は今後出てくるかもしれませんが。

柳沢部会長 はい。では資料1（議事（1））についてはこれで良いですね。では先に進めましょう。

では、議事（2）対応方針と課題の整理 について説明をお願いします。

事務局 では、ページをめくっていただきまして、資料－2について説明いたします。1. 対応方針と課題の整理について。

先程のご議論にありましたが、既に委員会は2回開催されています。第1回は委員の委嘱と藤沢駅周辺地区の現状と課題を抽出し、更には議事（1）で説明いたしました委員会の設置目的とスケジュールの確認等を行いました。第2回委員会では、それら抽出した課題を整理し、それらを踏まえた中での将来展望を事務局の(案)として委員会に提示し説明させていただきました。その中で、皆様のお手元の資料で ◆第2回委員会等での指摘事項 が各委員の方々からいただいたご意見でございます。要約させていただきますと、課題を網羅的に整理したうえで、藤沢市都心部として特徴的な課題を深掘する必要がある。それから、本地区にどういう人が来てその要望にどう応えてきたのかを分析する必要がある。市民目線の課題や来街者目線の課題が欠けている。それから今も出ましたが、文化やライフスタイルの発信源がなくなってきたのが衰退の原因になっている。ここには文化の発信源という形で特に映画館がピンポイントで取り上げられました。藤沢は自然も文化

もあるので、優先順位をつけるとクオリティーオブライフ、より良い生活が見えてくるような、形にした方が良いでしょう。更に、中心部は歩いて楽しめることが前提で、活力のある場づくりが必要ではないか。本地区の役割を、できることとできそうもないこと、これは短期的・中期的・中長期的に分けて方向性等を考えたほうがまとめやすい。それから、商業・住居等多様な地区を含んでいるので、一概に中心ゾーンと周辺ゾーンの2地区では無く、よりきめ細かなゾーニングが必要ではないか、というようなご指摘をうけたところでございます。事務局といたしまして、これらを受け、◆対応方針の記載のとおり、課題の中から、市民の目線で、藤沢市独自の優位性、あるいは重要度の高い課題を抽出し、整理し、今後反映をしていく。それから、過去からの本地区の時代の流れ等をより検証し、今後に向けた整理に役立ていく。また、再整理にあたっては、ここが重要なことではありますが、「商業環境」、「居住環境」、「交通環境」の3つの切り口に大きく分けまして、中心ゾーン・周辺ゾーンの2分割では無く、より細かいゾーニングをした中での対策を考えていきたいということでございます。それらを踏まえた中で、本市民部会の中で今後検討いただきたい検討項目といたしまして、地区のまちづくりの経緯を踏まえた課題についての意見交換、地区区分ごとのまちづくりの方針、それから第3回委員会への報告をさせていただくにおいて、委員会での反映内容など、ご検討いただきたいと考えております。

中段の表でございますが、先程申しました3つの切り口「商業環境」、「居住環境」、「交通環境」をより細かに整理させていただきました。

◆課題1「商業環境」といたしましては、本地区の商業地をどのような手法で活性化を図っていくか。また来街者を本地区に吸引するには、どのような業種業態や機能を適宜配置していけばよいのか。更には湘南の玄関口らしい景観や自然などを実現していくにはどうすればよいのか、ということ

でございます。そこで、これらの課題に対しまして、市民部会では、辻堂C-X・湘南台との差別化をどのようにはかっていくか、最下段のところ、湘南や江の島の玄関口を体感させる駅前をどのようにするか、都心機能維持、タウンマネジメント＝住民参加の組織づくりの必要性、組織をどのようにつくっていくかなどを考えていただきたいと思います。

◆課題2「居住環境」につきましては、やはり、都心部といいながらも活力を維持していくために中心市街地で人口を維持し、高齢者世代や若い世代がライフスタイルに合わせた定住をできるようにしていくためにはどのような住宅を、どこに提供していけばよいかということでございます。これにつきましては、駅前の特色の中から、合理的な住商混在のありかた、地区内人口、購買層の維持・活性化、良質な都市住宅供給に向けてどのような整備改善が必要か、生活サービス機能の維持・充足をどうようなかたちではかっていったら良いのかというところでご意見をいただきたいと思います。

◆課題3「交通環境」につきましては、先程、部会の一つとして専門部会をご紹介させていただきましたが、それとは別に、駅南北を緊密に結びつけ、いわゆる南北一体化に対して中心市街地としての機能を発揮していくためにはどのような方策があるのか、駅と周辺地域を連携した形の中で、歩行者デッキや駅前広場をどのような形でつくる・改善していったら良いか、ということで、最下段のところ、年間1億2千万人の乗降客の存在があり、これらの優位性を踏まえた中での活用や、乗換駅から、思わず降車し、ぶらりと歩きたくなる街の駅になるような利用者の視点からの駅についてご検討いただければと思います。

次のページめくっていただきますと、2. ゾーニング検討用資料。第2回委員会では中心ゾーンと周辺ゾーンの2分割のゾーニングを提示していたのですが、これだけではなかなか検討にはつながらないだろうとご指摘をうけ

た中で、事務局といたしましては、図のように、駅中心のコアゾーン、その機能を補完するサポートゾーン、住環境を維持する中高層ゾーン・低層ゾーンなどこれらをとらえた中での(案)として現況をあらわしてみましたので、是非ご参考にさせていただきたいと思います。ここで南北一体化の現状でございますが、ちょうど駅のところに太い矢印がございます。これはJRと小田急駅舎の自由通路をさしています。更にその右側にちょっと見にくいですが、橙の点線がございます。これは地下通路です。更に南北を行き来する通路・道路としまして、国道467号線、市役所前の陸橋があります。そして茅ヶ崎よりに図を追いかけていただきますと、一本松の踏切、と「南北の行き来」の点では、この4箇所があります。

藤島部長

次項は私の方から説明いたします。

3 ページの部分藤沢駅周辺地区の建物用途変遷、平成7年と平成17年の10年間で駅前広場を中心に地区一体の建物がどんな風が変わっていったかです。17年以降の資料が手元に無く、現在平成22年の基礎調査が解析中でございますのでこちらで、左側と右側を見比べますと、特に、「新地」の中での赤い部分が、黄色や緑の、いわゆる住居系に変わっているということです。それと、銀座通りのダイエーさんの左隣りあたりの細かい所が赤いのが無くなり中高層住宅に変わってしまっているあたりが非常に特徴的でございます。そうしたことで、いわゆる住宅化が進んできていることがみてとれる訳です。

ゾーニングの図、今作業中でございますが、今後、この色分けされましたゾーニングについて皆様方のご議論でどうしていくかとか、ゾーンごとの整備方針を、今これから市民部会でご審議ご発信いただければ、というような考えでございます。

XX

柳沢部会長

はい、どうもありがとうございました。さて、どういう議論をすれば良いでしょう。勝手な感想をのべあっては結末が難しいのですが、今日のところは色んなデータについてのご質問・ご感想、あるいはこういうデータがあった方が良いというようなご注文は頂くとして、1ページの一番下の黄色の所ですね、検討のポイントについてこのあたりで良いのか少し追加・修正が必要か、それからそれを進めていく上で何かやり方や材料でこういうものが必要だなど色々ご注文が出れば良いかと思いますがどうでしょう。どこからでもご意見等どうぞ。

村上部会員

先程、委員会の指摘の中で映画館という話がでたかと思います。私どもの商店街でも昭和60年前から建っている映画館が今月（8月）いっばいで閉館になる訳で、北口全体で衰退が非常に目立つような感じがしてならないのです。ダイエーさんも建て替え。ようするに北口に今、生鮮産品を扱うスーパーが無くなってしまうというような現状です。南口はかなりそれを、そういうお客さんをあれしている（南口が取り込んでいるという意味）と思いますが、ちょっと片よった感じになってしまっていて、非常にお客さんとしても、特に高齢者が歩いて買い物に出かけるにしても歩く距離が長くなってしまいますのでそういう動線もはかれないかと。私達北口としては非常に危機感を感じています。ダイエーさんはまた改修後営業を再開されますが。ま、北口の場合は30年ほど前に再開発をして、ペDESTリアンデッキをつくって、その下へ降りてくるお客さんが非常に最近は少ないような気がいたします。実態調査をしてみないとはっきり分かりませんが、5年前と比べると2割ぐらい来街者が減ったような気がします。そういったことから北口の商業者は不況になっているのが現状ではないかと思えます。

藤島部長

ギネスに載るような金魚すくい大会とか、今もやられていますあんどん物語とかがありますが、あれの参加者とかは非常に多いように思いますが。

村上部会員 あれは一時的なもので、ソフト面で今なんとか支えています、ハード面で支えていかないと何とか出来ないのではないかと。

柳沢部会長 今のお話、私現地に伺っていないので何とも言えないのですが、色んな商業施設が撤退したりするということは、お客さんが来ないということで、そういうサービスは別なところで実は食われている。つまり人々はそれほど不便を感じていないほど商業施設はあると、そういう理解で良いのでしょうか。

村上部会員 南口は確か増えているのではないのでしょうか。

藤島部長 歩行者の通行量調査ですと確かにそうですね。駅周辺を回遊する総体的な人数はそう変わっていないのですが、北口が減った分南口が延ばしている、そういうデータになっています。

柳沢部会長 どうぞ他に。

山田部会員 検討のポイントの中に、「湘南・江の島の玄関口」というのがあるのですが、江の島は分かるのですが、湘南の玄関口という「湘南」をイメージするというのが、他から来た人にとっては湘南という憧れのイメージはあるのですが、それを表現するのが非常に難しいと思うのです。実際に湘南という場所は無いですし、何かこう、これは大きな課題、どうすれば良いのか、という気がしないでもないですね。江の島という表現は観光ということで理解できるのですが、湘南という表現は。

柳沢部会長 江の島へ来た方が藤沢に降りるだけの魅力が無いようですね。

村上部会員 特に外の方は江の島というのは藤沢の中にあるとは考えていなくて、江の島は孤立した固有名詞のようにとらえられているのでは。

柳沢部会長 孤立というよりは、鎌倉とセットのように多くの人はみていますよ。藤沢をとっちゃって、鎌倉と一緒にだと思ひこんでいますよ。そこらへんをどうするかですね。

山岸部会員 湘南らしさに私も長い間いろいろと考えてきたのですが、「これだ」という

ものが見つからないのです。それは我々市民が感じるよりもむしろ、外から見たときに、昔「湘南ボーイ」という言葉が、まだ湘南という地域が確立していなかった時にそういう言葉がありまして、それが何だというときに、少し言えているなというのは、地元に戻ると都会の匂いがし、東京に行くと海の匂いがする、というような表現をした人がいて、それが「湘南ボーイ」。ではそれを地域において表現するとなるとどうもうまく結びつかなくて困っているのです。本格的に考えて、間違いがあるかもしれないけれども大々的にうちだしていく方向性をつくらないとこのままではいつまでたってもいけなかなと思います。むしろ平塚が湘南だという人もいるし、地域単位で「湘南」をとりっこしている気もするのです。この委員会で何か納得出来るようなものを集めて、色んな分野で総合的に集まって何かを。よその街でよくイメージをつくる際に、その街にどんな人が住んでいるか、どんな有名人が住んでいるか、というのがかなり大きな要素ですよ。鎌倉なんていうと、文学とか芸術家とかそういうイメージがあって鎌倉という一つのイメージをつくりあげている。藤沢の場合にはあまりそれが表に出てきていない。優れた人がいっぱい住んでいるのだらうと思うのですが、それをもう一度ピックアップして、藤沢の人も知らないと思うので、どんな人が住んでいるかを、それを周知する必要もあるだらうし、よその街の人が見たとき「そんな人が住んでいるんだ」という、藤沢の人がもっと広く認知されるような方法も必要だと思うのです。やっぱり、街におりた時の建物の外壁の色はもうちょっと明るいか、自分のところも含めて、あまり湘南らしいというイメージもないのでこれを、あまりお金をかけないで何とかする方法がないかという気がいつもしているのです。例えば、建物の外壁が同じデザインのフラッグ・旗を掲げるとか、垂れ幕を下げるとか、みんなが統一してやれば駅前でも人にかなり目につくのではないかと。だからどうこうということではないけれど

も、かなりの長期間やりつづけることによってどうか等、具体的な方法はいっぱいあるのですが、1人ではできないので街中で、そういう出来そうな事をまとめてみんなで駅前の商店街が一致協力するよう確立しないと。北口がこうなっちゃっているけれども、具体的にどうすると言って「じゃあ人をそっちへ連れていくか」としても売上げが伴わないとどうにもならない訳で、それを中心に持ち寄って、市民が藤沢の街を愛してくれ、外からみて「いい街だな」と思ってもらえるような街の状況を創り出すことが必要だと感じています。

藤島部長

そういう意味も含めまして先程の柳沢部会長から、景観デザインの倉田先生に是非おいでいただけませんかということです。後、C-Xでは新しい街ですので、建物や何かのデザインコードをつくって、湘南のガイドラインなるものをつくりました。ですから、ここでの我々の仕事としては、それも含めるかということは今後議論が必要で、例えば、駅前一皮街区のデザインコードと後ろ側など、どうするかを踏み込んでいくのも一つのまちづくりのありかたですし、ここの部会のミッションが藤沢の顔づくり、なにか湘南らしさをどう醸し出すかという部分において、デザインコードもしくはガイドラインは視野に入ってくるのではないかと思います。ですから一緒につくりあげていく。それと後、湘南としての行政ベースです。行政が考えた湘南らしさ、藤沢を湘南の中核都市としていく為のテーマは、皆さん既に耳に馴染んでいます、金子市長の時代は「住宅・観光・産業」。一番先に住宅をもってきています。これは別荘地としての藤沢の来歴からまず住宅、戸建て低層、風致地区に代表されるような松が植わったようなああいう住宅地。観光は江の島・湘南で、産業は北部の方に誘致して、それでみんなで食べていきましようというテーマでした。次、葉山市長に代わって「緑・太陽・潮風」。いわゆる天から与えられた自然をまず第一にその中で湘南らしさを、当時はもう

ストックがだいたいありましたから駅前とかだいたい再開発が進んでいましたから、開発に対するひとつのアンチテーゼとして「緑・太陽・潮風」そういうことで湘南を演出していくかたち。山本市長になってからは「一生安心して暮らせるまち」。もうだいたいものが揃っていましたので、ストックを活かしながらみんなで健康に過ごしましょう、安心して暮らせる社会保障、そういったものを支柱にしていきましょと、湘南らしさを行政ベースでは発言・発露しようとした、ということです。

山岸部会員 そういう湘南はよいことなんですが、それで来街者が来て買い物するかというところとそういうものじゃないですよ。

藤島部長 そこはあくまで市民向けの話ですから、やはり金子市長とかの時代は「住宅・観光・産業」で産業を誘致しなければならなかったものですからそんなテーマでしたよね。

柳沢部会長 今のお話聞いているとこんなようでしたよね。こうがんばって、がんばってきた中で、山本市長の時はハッピーな時代で、今ちょっとこのままじゃまじいね、考え直さねばならないというような。

藤島部長 人のデザインなんかで言えば、山岸さんの今日のいでたちなんて完全に湘南スタイルじゃないですか。

柳沢部会長 議論の前提として、商業観光の話が、これ非常に重要な話だと思うのですが、その前提としてこの資料をちょっと確認したいのです。つまり、藤沢駅にはどれだけの人間が乗り降りするという他に通過して降りない人がいますよね。それが藤沢という地を通っているのですよ。ここに何か引きつける目的物があれば降りてくれる人達が、少なくともこれだけの人達がここに、空間的に来ている、これを捕まえるのが一番大事、てっとり早い。そういう条件すら無い所が非常に苦労している訳ですが、藤沢はそれがかなりあると思うのです。どれだけあるかをきちんと確認した上で今のような捕まえる話を

すべきでしょうね。

ところで、藤沢の乗降客数だけでなく、通過人数について、小田急で江ノ島駅へ行く人とか、それが一番分かりやすいと思うのです。東海道まではちょっと無理としても。

藤島部長 先日ちょっと協議会でお話したかもしれないのですが、11月の半ばくらいに鉄道事業者と協力しあって、いわゆる駅の中での流動を調べる予定です。小田急降りてJRへ行く人、あるいはその反対、自由通路を使って街中へ出て行く人などが分かりますので、そこから駅利用者の中で単なる乗り換えじゃない人の実数がかめると思います。

柳沢部会長 それはそれで大事なのですが、電車乗りっぱなしで降りない人がどのくらいいるかを捕まえる必要があると言いたいのですよ。難しいですか。東海道は無理だと思いますが、小田急は出来るのではないのでしょうか。どうせどこかで降りるじゃないですか。割り切って例えば。

神田委員 今、おっしゃられているのは、相模大野で小田急江ノ島線に乗ってきて、藤沢で降りないでそのまま江の島に行ってしまう、そうすると電車は藤沢駅に寄るのですが、その人は藤沢駅に降りないからそういう人がどのくらいいるかという事では。それを呼び込もうと。

藤島部長 そうするとパーソントリップの世界ですよ。それは出てない、でないですよ。

柳沢部会長 ある程度何か方法がないかということです。スイッチバック型だから止まるじゃないの。

藤島部長 すみません。それは駅舎改良部会になげかけてみます。鉄道事業者の方で何かそういう数字をつかめないかどうかきいてみたいと思います。あちらは自動改札のデータをとれると思うのです。昔はそれこそ手作業で分類しなければならなかったのですが。そこはもしかするととれるかもしれないので、相

談させてください。

柳沢部会長 藤沢駅の潜在的状況がわかれば。結構な量でしょう、江の島に行く観光客のうち、藤沢からアプローチする人と、鎌倉から江ノ電やモノレールで行く人は。

事務局 数字で無くもよろしいでしょうか。この間の花火大会の時、たまたま警備でついていたのです。皆さん帰りを心配される時に江ノ電が一番少なかったです。江の島に来るには行き帰り小田急がトップでした。圧倒的でした。

柳沢部会長 圧倒的ですか。とすると藤沢にとって有利ということですね。

藤島部長 輸送力の問題もありますね。一番長くても4両で路面電車的に比べ小田急は、10両ですものね。一台の車両に約百人乗ったとして1回に千人ですから。

柳沢部会長 いずれにしても潜在的状況はよろしく。あの専門部会で議論というのでは無く、データがあるかどうかをお願いします。どうぞ、今のうちおっしゃりたいことはどんどんおっしゃってください。

神田委員 きかせてください。1ページのところで、南北まちづくり市民検討部会での検討項目で、「次回第3回委員会への報告」とは、市民部会は2回行って、次が第3回の委員会ですよと先程伺ったのですが、そうすると今日ともう一回議論したものが、第3回委員会への報告になるという事でしょうか。

藤島部長 基本的にそうです。

神田委員 それと、「地区区分ごとのまちづくりの方針」の地区区分というのは。

藤島部長 先程のゾーニングとご理解を。

事務局 基本的にこういう区分でよろしければ、この中で、商業、居住という観点での整備課題についてと。

藤島部長 前は2区分だったじゃないですか。中心ゾーンと周辺ゾーン。それじゃあまりにもラフなので、もう少し現状を踏まえた話と将来計画を踏まえた中で、

ゾーニングを細かくしようじゃないかというわけです。従って、これごとの色別にどのような都心を形成していくか等を一つの課題としていただきたい。

神田委員 そういうことであれば、例えば、東横須賀のところは非木造が多いにもかかわらず、現状では低層住宅保全ゾーンになっていますよね。方針では低層住宅保全ゾーンになっていますよね。そうするとそこで言う現状と方針に無理が生じないか、そういう精査は今まで一回もやっていないので分からないと思うのですよ。これで良いかというとなかなかちょっと今の段階では捉えにくいです。

藤島部長 ですから今回の部会の中でその辺りをご議論いただくことを視野に入れています。恐らく東横須賀地区について非木でもあんまり高くないというのは道路条件でしょう。前面道路がとれなく、現実、高い建物が建たない。恐らく容積率200%の所で、だいたい50～75%の消化率ではないでしょうか。ですから、むしろ東横須賀は道路の問題かと思っております。

柳沢部会長 これは、区分分けしてその全部に分けて全部に方針をたてなければならないですか。データをどういうくくりで整理するかという意味では、区分分けは一定の意味があり、このくくりが良いかどうかは別としてもデータの整理のエリア分けは良いけれど、政策的に何をするかというと、このエリアごとに出すというのはもしかしたらあまり適切じゃない気がする。その時に、あまり問題じゃないけれども道路が脆弱だとかいう左下の所があるでしょ、この所なんて、この委員会で今はあまり何も言う必要がない気が個人的には思うのです。ただ、先程から議論があるように、ここを本当に都市のサービスの拠点としてどうか、それから、湘南の顔としてどうか、というような事を議論する限りにおいて、どこまで議論が及ぶかであって、あまりこれを色分けしておいて一つずつ処方箋を出さなくても良い気がするのです。

藤島部長 我々のゾーニングのとりかたの一つとして、鶴沼奥田線が出来ていないことで、都心部に相当の影響を与えているところがある訳でして、それで、奥田線が入る範囲までをエリアに入れて、当然その奥田線が入るところは戸建て低層住宅地で道路率が低い。もう一つは都市計画用途上、一種低層の部分が大部分ですが近隣商業がかかっている所もあるので、恐らくそこでマンションと戸建て住宅の軋轢が生じるなど、何らかの対策をしなければならないのかな、という意識でくくっている訳です。

柳沢部会長 やっている過程においてこれが出せる見通しがつけば良いですが、これを表に出すという前提で整備することを考えると、とおり（路線等）ごとにむしろものを言った方が良い場合もあるのではないのでしょうか。

神田委員 逆の進め方もあるのではないのでしょうか。初めに課題の指摘があったように、やっぱり今ここの都心部とでのもっと特徴的な部分を掘り下げた方が良いのではないのでしょうか。逆に言えばそこでの方針とかが出てきて、そのために必要な、例えば奥田線がでてくるようななら奥田線の実現化の為には何をやっていくのかというような進め方もあるのではないのでしょうか。

藤島部長 面で捉え過ぎないで、場合によっては線だけで捉えるとかでしょうか。確かに自分の意識の中では地区の地域経営会議の方にも参画いただいているので、広範な議論をしなければと考えたのですが、部会長がおっしゃるように、そんなにたいした問題がないようなところであれば、あえて積極的に大鉦を振って切り込むことも無いのかなということですね。

柳沢部会長 だから、駅周辺がどうあるべきかを議論するために、一応諸データをおさえると設定しただけで、これについてみんな処方箋を書くという性質のものではない、と割り切ってしまうれば良いですね。

藤島部長 そうですね。そうするとだいたいこのゾーニングで言えば上から、コアゾーン、サポートゾーンと土地利用再編ゾーンでしょうか。中高層や低層住宅

ゾーンを入れるとややこしくなっていくますかね。

柳沢部会長　　でも、通りによってはマンション間問題が激しいからこういうようにしなさいね、とかそういうのはあるでしょう。論点ごとに考えた方が良いのではないのでしょうか。

山岸部会員　　委員会に部会が2つとありますが、この駅の改良については専門部会になっているのでしょうけれども、地元の商業者にとっては駅ナカがどうなるのか、それから駅広場がどうなるなかは非常に関心が高いし、不安があるので。そのへんが市民部会の方には検討事項として入ってない中で、どうやって意見を交換していけるのでしょうか。

藤島部長　　委員会第1回の時からその話がでました。その際柳沢副会長からもご指摘いただいておりますが、専門部会と市民部会との間の中で話し合う機会をきちんと設けておくべきじゃないですかの指摘を受けましたので、事務局としても、そう考えていますとお答えしています。従いまして時期が来ましたら、専門部会と市民部会と合同で会議を行うことを考えております。

山岸部会員　　何でも決まった後に反対してまずいではありませんか。

藤島部長　　初期の段階で事務局としては会議を持ちたいとは考えています。ですが、話が煮詰まるとそこはやはり専門家だけで協議になるでしょう。それと、専門部会の方は決まってからではないと絶対に公表しません。

柳沢部会長　　専門部会はつきつめれば駅の構造について議論されるもので、商業施設や駅ナカをどうするかに対し、あちらの本体の議論とは脇の議論だと思うのですよ。そこまで専門部会で仕切るとは多分考えてはいないでしょう。人の流れをどのように滑らかにし、あるいは駅の相互関係をどううまくするのが最大の事項でしょう。

藤島部長　　そうですね。それがまず最大ですよ。鉄道事業者等ですから、お互いの利用者サービスをどう改善するかでしょう。

柳沢部会長 その時に駅ナカ利用スペースをとっておきたいだとか、事業者間の思惑がどんな形で入ってくるかがあって、うまく表にでないかもしれないですがね。

藤島部長 市役所の建て替えの話じゃないけれども、事業財源を生み出す為にはやっぱり何かやらないと、というのは当然ついてまわる話でしょうね。

山岸部会員 いままでの協議会の話では、駅ナカはやむを得ないだろう、むしろ逆に駅ナカを誘致し、それで藤沢で降りてもらえば一つの起爆剤になるだろうという議論だったのですが、今の街の中の状況でこれを目的に通過客が降りてくれるかという、ちょっと正直自信が無いです。そういう意味では今の藤沢に無いものを駅ナカに持ってきてもらって、とにかく人が降り、そこから先、各商店街がどういうするか方法を考える。誰も降りてきてくれないとどうにもならない。その辺が、鉄道事業者にとってはそういう施設がつかれるという事は駅改良に対するプラス要因になるでしょう。(モチベーションの問題でしょうね。) だから、どうせつくるのなら中途半端な規模じゃない方が良いと思うのです。駅ナカの施設が周辺の商業者へどういう影響を与えるかというようなデータを持っていないものですから、その辺は分かりませんがどうでしょう。

柳沢部会長 それは協議会で相当議論しなくてはならないと思いますよ。

村上部会員 皆さん色々な思惑があるし。

柳沢部会長 今後その人達が商店街に流れてくれれば良いですが、先程述べたようにペDESTリアンデッキから降りて来る人が非常に少ない。やはりそれは、駅周辺があまり魅力が無いからと個人的に思うのです。やはり魅力を充実させていかなければ問題解決にはならないし、皆さんで相当、協議会でむしろ部会をつくって検討するぐらいの議論が必要かと思います。

山岸部会員 とにかく駅のところに人が大勢いるというならば、それを何とか自分の所へ引き込もうよ、という方向で努力すれば良いですが、どこにも人がいない

というような状態では努力のしようがないかと思うのですよ。

柳沢部会長

それは是非協議会でじっくり材料集めて議論された方が良いでしょう。個人的意見を言わせていただくと、駅ナカって、今品川とか東京とかかなり魅力的ですよ。ですが、あれはやはりそこに行くという訳ではないのです。乗り降りする途中で、あそこには何かある等認識されていく点において知名度は上がるでしょうが、そのためにという施設では無いと思います。これから更に出来る可能性はないことはない訳で、そうすると鉄道利用者のある種の囲い込みの一環に過ぎなくて車利用者が大規模商業施設に囲い込まれているように、それはまた別の意味でですが、皆囲い込まれます。駅周辺というのは何かというとやはり街としての歩き回って楽しいかどうかしか勝負しようがないのです。歩き回って楽しいというのに公共施設も非常に重要な役割を果たすのですけれどもとにかく、街は歩き回って楽しいし、目的とする、行きたい施設があって、この2つ以外に生き残る道が無いと思うのです。

村上部会員

外に出ないで買い物出来るというだけだと思うのですよ、あそこは。例えば本屋さんがあると、そこで買って、また電車で読みながらいけばいいやという感じがするのですけれども。

柳沢部会長

外へ出て歩き回って楽しい街とはどういう街なのだと、藤沢がそれが可能か、ということなのです。例えば自由が丘とか、あるいは神楽坂、ちょっと違うけれども下北沢とかね。歩いて楽しい。街としてある種の吸引力があるというか。どういう要素を持っているのか、それは藤沢で可能なのか、そういうちょっと何かを少しまじめに考えた方が良いでしょう。どういう材料を集め、何をすれば良いのか私は良く分からないのです。

作業班 森氏

作業を担当しておりますが、実際1億2千万人の乗降客数といえば、へたな中心都市の商圈人口と一緒になのです。そうすると、先生がおっしゃられたように、街の魅力、実際のその魅力が湘南というイメージがなかなか沸か

ないのですが、それによって商圈がうまくまわると。米国なんかの例でいいますと中心市街地が日本の20年前をいっています。20年前にダウンタウンになって、今再生をしている。日本と同じようにスーパーモールができて、対抗として街中全体をショッピングモールにして中心市街地の再生をはかったものができます。サンタモニカの三番街(3rd. St)などではアンカー、幾つかのキーテナント、例えば音楽施設だとか市民会館の方にあるスーパーとかそういうものをアンカーにして、その全体、周りや間といった全体をテナントミックスしながら魅力的な空間をつくって色々合わせたように、藤沢駅周辺地区であれば、湘南の景観というようなもの意識し、ちょうど建て替えの時期を迎えていますから、うまく連鎖的に建て替えしながら空間をつくって、緑のスペースを配置し、湘南の風が通り抜けて、そこにアメニティができるのでしょうか。ですから、全体でエリアマネジメントしながら、皆さんが経営者になって街を運営していく中で、商業を発展させていく、そういうように地道な事おやりにならないと、江の島に来る人は何百万人もいるのでしょうか、お金をおとすのはすごく少ないと思うのですよ、海水浴がメインですから。そうすると、その人達を一生懸命スイッチバックしている間はお金をたいして使わない。それよりも周辺にいる30分とかで電車でアクセスできるような、ある程度お金をつかえる世代やファミリー世代に魅力のある街づくりをするのがまた一つの選択ではないでしょうか。駅ナカの話ですと、基本的に改札の中の駅ナカですから外へ出てこないですから街のためにはならないのではないのでしょうか。そういうことと、少しく、映画館が撤退される話なども伺いましたが、米国なんかの中心市街地でも、まず映画館を再生しようというものもありました。今郊外のスーパーモールの中にはシネマコンプレックスとあって、多いところだと十幾つものスクリーンがあるものがあるのですが、そういうものを街中につくっているのです。街

中で映画館を再生して、文化を再生して、そこの中に一定の質の高い、サンタモニカだとカリフォルニアの匂いのする景観と植栽を配し年間8割の動員だそうです。そういうことで、湘南というイメージもそれに近いとすれば、そういうものを参考に集めて皆様方に、ビジュアルに見えながら議論できるようにしていきましょう。

柳沢部会長 外国の例じゃなくて、日本国内の例ではありませんか。この藤沢のスケールとあまり違わないで、かなり元気だという。

作業班 森氏 商業関係でエリアマネージメントしているといえば、高松の丸亀とか、天神だとか。でも天神じゃ規模が大き過ぎますよね。

柳沢部会長 大きすぎても、街に人を呼び出すためにこういう仕掛けで、こういう事でうまくいっている、というような話があればそれはそれで一つ一つヒントになるかもしれませんね。

作業班 森氏 少し事例を探してみます。

藤島部長 全く話が違うのかもしれないですが神楽坂ってたいして（藤沢の）銀座通りと変わらないな、という感じなのですけれども。建物とかちょっと違いますが道幅といい。そうすると、神楽坂に行けば何かあるじゃないかな、と皆集まってくるということではないでしょうか。

柳沢部会長 そうそうそう。何かあるのです。あそこは横っちょの店がとっても良いのですよ。飲食店だとかバーだとか非常に質の高いものがあるのです。

作業班 森氏 ブランドが強くて、神楽坂へ出店したいという人がたくさんいて、いつもこう何か刺激があるのです。

藤島部長 すると、湘南藤沢という、そこに何かステイタスがあって、そこへ行けば何か面白いものがあるというような。

作業班 森氏 藤沢のなんとか通りに出店したい、というような面白いことをつくらなければなりません。

柳沢部会長 何かそのへんを、こういうことを考え、こういうことをやったら良いのではないかってところを幾つかアイディアが出せるといいですね。その中から本当に出来そうな事を選別していくの。

作業班 森氏 その方が議論しやすいかもしれませんね。データだけでなく。イメージとしてどんなことを、例えば、これを藤沢にあてはめたらどんなことになりそうだね、というような事を。

山岸部会員 オープンカフェをこの前も話が出ましたが。保健所がうるさいことを言わないように。

柳沢部会長 オープンカフェ出来そうな場所がありますか。

山岸部会員 それがあまり無いのですよ。

柳沢部会長 オープンカフェが出来そうな場所をまずつくらないと。日本大通りなんてちよっともっと活発になればいいのに。あそこは非常に良い舞台ができていますね。もっともっとあそこは出来るのに。

作業班 森氏 広場にして、市が運営するのではなくまちづくり会社で、とかでしょうね。

柳沢部会長 相応しい通りがありますか。

藤島部長 もとは銀座通りが歩行者天国だったですがやめてしまいましたからね。あとはよくやっているのはペDESTリアンデッキですけれども、地上におろさない。

柳沢部会長 地上に降りて藤沢の街を一周りしようというイメージがわからない。

作業班 森氏 駅の周辺の建て替える時期にきている建物を、こう連鎖型で建て替えていって、オープンスペースをつくっていき、そういう所で色んなイベントだとかオープンカフェだとかをやっていただくようにしたいですね。できればデッキから人を降ろしたいですね。

藤島部長 それはガイドラインとかデザインコードとかの中であらわしていけば済む話なのですが、そういう意志だけはきちんとあらわしていく、こうつくと

いう事の作業になってきているのなと思う。

作業班 森氏 そういうイメージをある程度つくる、夢だとか何かをつくりながらこうしようよ、という事ですかね。

柳沢部会長 うまくいっている、成功している理由を少しソフトの部分まで踏み込んでみてください。それが外形だけでまとまっているところはまた実は失敗しちゃう恐れがあるから。

藤島部長 ちょっとそこら辺調べてもらえますか。

作業班 森氏 大手町の元関東農政局（合同庁舎）跡地、あれが大宮に移ってしまってその跡地を利用し、全体を区画整理しています。さっきの市役所の建て替えの話で、1回仮移転をして建て替えるのではなくて、順番に建て替えるというその発想があったので、民間ベースもあるのかなと思ったのです。今は市役所の公共施設の議論でしたが、それを、駅周辺の古い建物をどこかに種地が一個できれば、商売しながら動いていける、街が死なない、ということもあるのではないのでしょうか、南北共に。幸いにも北はそういう土地があるのですよね。その土地を種にして、こう動かしていく。そうすると荒川オブザーバーが提起されてたような再生と建て替え、区画整理と再開発と補償みたいなのが相まってまちづくりに反映されるのではないのでしょうか。

柳沢部会長 他に。おっしゃりたいこと。このままだと2回目はどうしましょう。少し具体的にだんだん議論していかなければならないと思うのです。今、商業環境というところについては少し議論になったと思うのですが、真ん中のところの居住環境についてはいかがでしょう。

藤島部長 狙いどころをきちんと定めた上で必要な所に必要な策を講じることで、あまり広げないことでいかがでしょう。

柳沢部会長 さっきの話ですね。それで良いと思います。マンション問題をどう考えるか。

藤島部長 マンション問題は次のテーマにしたいと思います。都心居住を認めるのか、拒否するのか。この前の協議会ではむしろ良いのではないですか、という議論でしたが。

柳沢部会長 基本的にはウェルカムでいくべきだと思います。もちろん下の方を商業施設にしてくれとかそういう話はあるにしても、住む人が増えることは基本的に良いことです。ただ、できあがるものが、次々とお互いに勝手気ままに建てて良いものか、なんか藤沢も場末になったというような恐れもある訳です。むしろ折角すごいお金をかけて投資する訳ですから、その投資がそれなりのストックになっていくような状況をちゃんとつくればね。茅ヶ崎より平塚の方が海側の方はなんとなく湘南のイメージがあるのですよ。一応成功しているとか、道路等もきちんとやっていますし。そういう雰囲気を出せるような通りを決めながら方針を打ち出せたらとなんとなく思っていますが、それで良いかどうか。一応マンションがどれほどこう土地利用を変えてきて、階数がどうなっているのかを一回整理してくれませんか。

山岸部会員 南北の自由通路という問題で地下は全然考えられませんか。

藤島部長 もう一回区画整理やりますか。再開発とか。駅から外れた所ならいいでしょうがなかなか。それとやはり一本松のあたりは前から検討されてきましたが、ダメですよ。線路の複雑さが。だったらここに駅を移す、JRと小田急がちょうど交わるこっちに駅移しちゃうという、そんな乱暴な議論はできないですね。本当はここに移すのが良いです。そうするとスイッチバックせずに江の島へ行けるので、小田急は大喜びするでしょうね。それは中心部を動かすことになるのでできないですね。

神田委員 駅西口においては、動線的にはやはり抜けているのですよね。これは長期的な課題であることは事実だと思うのですよ。

藤島部長 都市計画道路見直し中で、一本、辻堂との間で、1本地下で一つ抜くこと

は決まっていますけれども、それと藤沢では遠いですし。まずは、こちらのコアゾーンの中では今の駅舎の自由通路の拡大を狙うのと地下道をどう改良するのか、そこをターゲットに絞って10年ぐらいのスパンの中で事業をやっていきましょう、というスタイルが私共の頭の中にあります。その時に自転車の問題が出てくる訳ですよ。

神田委員 この前の協議会で、自転車問題がでていたでしょ。

藤島部長 藤沢の場合はどこでも鉄道の横断と自転車の問題ですよ。藤沢の都市計画は、駅の両側に駅前広場をつくるけれども、駅の下に絶対に道路を通さないじゃないですか。で、必ず駅の外側で都市計画道路をつくって通過させるというスタイルなものですから、どうしても自転車の問題がね。

神田委員 今、課題3のところでしょうか。一つだけ1に戻ってしまうのですが、折角中峯さんがいらっしゃるから。この前の協議会で質問・意見が出たのですが、もう、藤沢では商業施設としてはオーバー・ストアじゃないの、というご意見があったのですが、現実には数字の比較と感覚で感じるのところとは違うと思うのですが、感覚の面では実際どうでしょうか、色々商業調査とかされていらっしゃるので伺います。

中峯部会員 数字的な面で申しますと、藤沢駅北口・南口については、平成14年と19年、これが最新のもので申し訳ないのですがけれども、比較しても若干減っている状態です。現実的には、売上額も若干減っていますけれども、店舗は14年から増えているということは無いです。確かにおっしゃるとおりで、藤沢駅の南口から南口のイトーヨーカドーや市民会館との間では魅力的な店舗が、私が歩いても増えていると感じますし、飲食と衣料品とを中心に形成されています。村上さんがおっしゃるとおり、北口の方がどちらかというと私共としては心配ですけれども、全市的にみてもみますと、北部の商店街等と比較して、藤沢駅周辺というのは、まだあちらの状況と比べれば年齢層も若

い購買客がいますし、そういう意味では恵まれていると思います。ですから、うまく癒しの空間とか、遊べる空間、話が変わってしまいますけれども、基本的には今、皆さんレジャー感覚で買い物へ行くという風潮ができてきていますから、郊外型の大型商業施設へ移行してしまうということがあるのですけれども、そこを何とか、空を見ながら座ってオープンカフェでビール飲めるなど、癒せられるとみんなが思ってくれる空間さえできてくれば、良いのではないのでしょうか。

村上部会員

藤沢駅周辺の場合、モルフィルはかなり影響があります。あそこは駐車場がただでしょ。駅周辺に来たら必ずとられる。地価等の問題があるけれども、だから駅前が一番問題のような気がするのです。子供遊ばせるのでも、1日ぶらぶらしながらモールの中を複合的にというか、こういう条件的な問題もあります。周辺も含めて、駅周辺に来たがらない。若い人達はかなりそういう傾向があるように思えます。うちの子供なんかも遠い所へ買い物へいっています。車で。

柳沢部会長

それはただだからということと、やはりそういう自由な広場があつて子供を乳母車に乗せて買い物出来るというような条件があるからではないのでしょうか。

藤島部長

神楽坂なんて駐車場無い。私は個人的に、遠い駐車場に停めて、あそこ歩いたり、東京駅八重洲地下街の駐車場に入れて東京駅の駅ナカで買い物したりしています。

中峯部会員

神楽坂ですと藤沢とは違って、学校等がすごく近くて、学生さんも歩くし、観光客も訪れますし、観光的要素で街を歩いているようです。路地裏もあり、自分も歩いてみて、路地裏をうまく取り入れるというのも一つの方法ではないかと思います。

神田委員

30年前とかはたいしたことなかったと思いますけれどもね。最近ですよ。

柳沢部会長 普通の。ああいう所が無くなってしまいましたから。

藤島部長 逆にモールが流行ってきたので、ああいうところが無くなって希少価値が出てきた。

中峯部会員 神楽坂も外観的には藤沢と変わらないですね。普通の街。

藤島部長 うちだって頑張ればなんとかなるよ。

柳沢部会長 空間的にはたいしたことはないですよ。けども。

村上部会員 ひとつひとつの店が非常に光っていますよね。

柳沢部会長 そうです。光がありますね。そういう店のあるまちづくりをしないと人は来ないのです。

藤島部長 そこをアピールし、みんなで意識を共有するのです。昔からきつと、やってたのですよ。

中峯部会委員 ひとつひとつの店舗が魅力的であれば、それが重なって人を呼べるようになる。そんな街が一番良いのでしょう。なかなか現状としては難しいですね。

柳沢部会長 こう、鶏と卵のようなものですから。舞台装置をどこまで、どういう材料を用意すれば来てくれるか。ちゃんと商業者がしっかりしてくれれば、舞台装置なんて貧弱なものでも充分成り立つのですが。

藤島部長 ですから、例えば富山とかみたいに大手術を必要とするという議論ではなく、例えば今のものを見直すとか改善するという感覚なのでしょう。

作業班 森氏 富山の場合は何もないからああいう事をやらねばならないという世界ですから。

柳沢部会長 客観的には充分藤沢はまだまだポテンシャルが高いし、相当元気だと思われるに違いないと思います。

藤島部長 まずそこがベースですよ。

柳沢部会長 元気うちね。

えーと時間になってしまいましたので、今日はこんなところで良いでしょ

うか。あまり具体的な宿題が出なかったので申し訳ないのですが、事務局と作業班で次の材料づくりに知恵を絞ってください。

藤島部長 今後の方向性としてコアゾーンを中心に議論するのと、住環境とかなんかについては、いわゆる路線別に今話を進める。後、路線別というのか、どの軸に狙いを定めるかもやるべきですね。これを一つ狙いどころに案をつくっていかうじゃないか、ですね。

作業班 森氏 コアゾーンを深掘するためには周辺としてどう関連があるのかですね。それから次の議論の中でやっぱり数字だけだとイメージがわからないので、少しビジュアルにし、例えばこんな風にしたらこんな風になっていくよ、というような議論の材料になっていくようなものをお出しすれば良いですね。

藤島部長 あと、30万人、40万人規模のいわゆる活動都市の都心部での居住のありかたとかね。

作業班 森氏 東京都心とは違う、ある程度事例の中でこんなもので、という。

藤島部長 あともう一つは、デザインコードやガイドラインをつくっていくのかどうかという議論。

作業班 森氏 これも事例の中に色んなものがありますから。それを全部まねするとかでは無く、良いところと悪いところをみながら藤沢に合わせて。

柳沢部会長 まあ、デザインコード等の話はあまりできないですから、商業的な成功している所は、ソフトも含めてどういう条件の中でどうしていくんだ、という所まで出来るだけ深掘して欲しいです。では良いですか今日は。その他何かありますか。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局 次回の市民部会の開催につきまして、先程第3回の委員会が11月下旬ということですので、その前に市民部会を開催したいので、今事務局としましては、10月の中旬から下旬の間を予定したいのですが、この期間でご都合の悪い方は。

柳沢部会長 今日全員いないのか。

事務局 3名の方がいらっしゃいません。

柳沢部会長 では、候補を2、3日出して、それで残りの方の出席が多い方で決めましょう。10月の中下旬。18日の週以降。午前午後はどちらでも良いですか。19日の午前候補一つ。それから25日の午前中、二つめ。26の午前中。では、19、25、26日の午前中の中で早めにおさえてご連絡ください。

それでは以上でよろしいですか。では、ご苦労さまでした。

12時5分 閉会