

藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会

第5回 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会

日時：2011年 2月3日(木) 午後2時

場所：藤沢市役所 新館4階会議室

1. 開 会

2. 部会長挨拶

3. 議 事

(1) 前回議事録について . . . 資料1

(2) 目指すべき将来像について . . . 資料2

検討の進め方

構想検討のための整備方針の展開

基本構想(案)の検討

4. その他

5. 閉 会

これは第1回の藤沢駅南北まちづくり市民検討部会（以下「市民部会」）の議論の前で出ましたが、藤沢とその他の辻堂、湘南台、健康と文化の森、片瀬・江の島、村岡新駅周辺をとりあげております。藤沢については一番左側になりますけれども、都市拠点＝中心拠点、かつまた生活拠点であり、交通拠点であるし、広域行政拠点でもある、ということで市の都市の中で一番の中心拠点であるということになっています。

下について、藤沢市で今後、競争力を持った街にするには優位性が他の都市と比べて何があるかということを探しました。一つは藤沢市にはまだ活力がある、ということで、38万人の乗降客もありますし、色々な商業集積もあるということなので、にぎわいと活力の創出ということを上げています。それから、他には無い特色があるということで、例えば湘南をコンセプトとしたまちなみを演出してみるだとか、湘南の風とか、歴史資源や文化資源というものも残っている、ということで、湘南の玄関口というようなことを考えてみる。さらには藤沢市には恵まれた自然がある、ということで中心市街地にしては緑が多いということや、あるいは世界的に温暖化が深刻になっていますが、ヒートアイランド現象がそれほど深刻ではないということで、その予防にも心掛けながら、環境との共生推進をしていくということがいえるでしょう。さらに得がたい利便性があるということで、当然のことですけれども公共交通の結節点であり利用しやすい。それから公共公益施設があるということや地形が平坦である等の魅力があります。そこから利便性の向上をはかっていくという方向性で、4つの展望というものをたてていきました。

これを受けまして、藤沢駅周辺の課題というものを3つの切り口、商業環境の課題、居住環境の課題、交通環境の課題というものを第1回市民部会でご議論いただきました。その議論の中で、コアゾーン・サポートゾーンを中心に議論して行きませんか、ということになりました。そういう中で課題を検討するわけですが、オールジャパン、どこでもあるような商業地の課題がこの藤沢にもあるわけですが、

本地区で特に議論すべき課題として地区独自の課題というところを検討すべきではないかということで、いくつかここに挙げておりますけども、他の地区の商業集積だとか、郊外型の施設との競合があるので、打ち勝つ必要があるということ。湘南らしさ、藤沢らしさというイメージ・ブランドづくりをしていかななくてはならない。それから駅周辺で南口と北口それぞれを連携していくと、一体とした中心商業地をつくっていくということです。それから歩いて楽しい街を標榜していくべきではないかという話もありました。それから既存の公共公益施設や既存ストック施設がありますので、それらを上手く活用して利便性の高い街をつくっていく。また、まちなみ誘導や、市民活動・イベントを実施していくソフトな活動のための組織づくりをして、実際に運営していくという、そういうものが必要ではないかというご意見があり、そういうことを実施していく必要があるのではないかということを整理させていただきました。

それらのことを受けまして、どのような課題、問題があるのか、あり方について仮説をたてて考えていきたいと思いますということで<質の高い環境ライフスタイルを実践するまち>というものを仮説として上げ、それに対して、右の方になりますけれども、戦略を8つほどお出ししました。第3回、第4回市民部会あたりで整理をいただいております。

少しメリハリをつけていきたいと思いますというお話がありましたので、一番大きな安全・快適な通りや空間などの戦略をメインに考え、それに対して 物販・飲食・サービス等の業種業態の戦略 文化・エンタテインメントの戦略 交通処理の戦略 まちなみや景観の戦略、そういうものが当然からんでくるので、そこからまた の通りづくりを考え、それを達成しつつ、かつ実現させるということで、湘南らしさ、藤沢駅周辺の商業地の戦略をたてていきたいと思いますということを大きな柱としました。

住機能の戦略と コミュニティライフの戦略につきましては当然考えていく必

要がありますけれども、この中では従という形で取り扱うことと整理をさせていただきました。

一番右ですが、第4回市民部会の方で整備方針を出させていただきました。一つは回遊拠点・回遊軸を整備していきましょうということ。それから集客拠点の配置方針を考えていきましょうということ。そして交通施設を整備していきましょうということで3つの整備方針をお立てしました。更に、一番下ですけれども、3つの整備方針にあわせ、まちなみや景観の戦略、コミュニティライフの戦略をどのように充実していくか、ということでこういうものについても本日フォローアップして、ご議論いただきたいと思います。その上、破線の囲いがありますが、湘南らしさの、藤沢駅周辺の商業地の戦略をたてていくにあたり、本地区のエリアマネジメントをどうしていくかを考えていきたいとも思いますが、本日も盛りだくさんになってしまうので、次回の第6回市民部会でご議論いただきたいと考えております。

そのような整備方針を前回までにお出しいたしまして、色々ご議論いただき、検討してまいりました。その下の段に破線の囲いがありますが、第4回市民部会の主な意見です。いろいろな施設があるが何をすればいいかの提案がない。それから、まず目玉になる施設をつくって、その来街者を街中に導き出すことを考える必要があるのではないか。それからソフトについて、何をやるかを検討して、そのために何の施設が必要かを考えて、そのための仕掛けづくりや道路づくりの提案をすることが必要ではないか。それから、遊行寺や藤沢高校跡地など周辺の目的地も含めて検討していく必要があるのではないか。買い物だけで周辺と勝負するのではなく、楽しめる場所として特色づくりが必要でしょう。空き店舗や後継者のいない店や土地を有効活用する仕組みや組織づくりのために、若い人たちの参加も必要があるのではないか。それから、レンタサイクルの実証実験を行い手応えがあった。交通処理について何らかの形で取り入れられないか、というようなご指摘を前回いただきました。それを合わせまして基本構想として、周辺情報を含めた基本構想の立案と、

それから、特色あるゾーンのシナリオづくりについて、今回検討していきたいと考えています。

それでは中身の方に入っていきたいと思います。2ページ～4ページにかけては、前回説明をさせていただきました。繰り返しになりますけれども、簡単に議論のために説明させていただきたいと思います。まず、2．構想検討のための整備方針の展開として、3つの戦略の一つ目です。安全・快適な通りや空間などの戦略ということでここでは整理しております。前回も申し上げましたが、駅を出たところですが、ここについては、最初に街の印象を受ける場所ですので、色々な情報を、この街ではこんなものがある、というような情報を発信できるようにしましょう。改札前をインフォメーションステージとして、これは前回名前を付けておりませんでしたけれども、名前を付けさせていただきまして、情報を提供する場として改札前で行っていきましょうということをここではうたっております。さらに改札を出て北側、南側の駅前広場に出るのですが、ここは回遊の出発点になる場所になるはずですので、回遊の起点ということで、それぞれ北側のメインステージ、南側のメインステージという名前を付けさせていただきました。更に街中に出ていきますと、例えばビルの建て替え時にセットバックしてセミパブリックスペースをつくっていく等を行うことによって、街中にも回遊の拠点をつくっていきましょうということで、まちなかステージという名前を付けさせていただきました。まちなかステージを街中にいくつもつくっていきましょうということで、それを今度は、インフォメーションステージ、まちなかステージ等各種ステージを繋いでいく形で回遊軸をつくっていきましょうということを概念図で表現させていただきました。特に、先程出ましたけれども、南北の連携軸を強化していかなければいけませんので、南北動線の改善を考えていく必要があるでしょう。そのための種になるようなものとして、2ページ右下の既存歩行者ネットワークを入れさせていただいております。ここに緑で示しておりますが歩道のある道路だとか、デッキだとか、駅前広場だと

か、これを上手く使いながら歩行空間や回遊軸をつくっていきましょうということ
をここではうたっております。

次に戦略の2、物販・飲食・サービス等の業種業態の戦略、戦略の5、文化・エンタテイメントの戦略ですけれども、街中へ出てきていただくためには、集客拠点が単にこれもあるとするのではなく、目的地になるようなものが必要であろうと。そこに向かって歩いていくような仕掛けづくりを行っていく必要があります、ここには実際にある施設でこういうものが拠点になるのではないかというもの、例えば商店街のある通り、大型店だとか官公庁、ホテル、文化施設、そういうものが人を集める集客拠点としてみる事が出来るのではないか、ということで、それを上手く活用しながら充実させ、整備していくことをうたっています。

4ページですけれども、戦略6、交通処理の戦略をうたっております。まず、歩行者中心の、歩行者が歩きやすい街を考えていく上でも駅前広場がありますので、そこに入る自動車交通を考えていかなければならない。つまり、どこを自動車交通の処理路線とするかということを確認していく必要があるでしょう。下の左側の絵です。茶色に塗ってある路線です。こういうところが主に自動車交通を処理する路線になるのではないかという性格付けをしました。それ以外のところは歩行者中心の路線として活用することができるのではないかという整理をしております。更にここにつきましては駅前広場がありますので、駅あるいはバス停から人がどんどん出てくるので、そういう人達を単に乗換だけさせるのではなく、上手く街中へ引き込み誘導していくことが必要でしょう。自動車については、あまり街中に引き込まないようにするために大きな駐車場を活用し、周辺に駐車をしていただき街中へ歩いてきていただく整理が出来ないかここでは提起させていただきました。それから4ページの右側ですけれども、湘南らしさ、藤沢駅周辺の商業地の戦略を考えていく上で、エリアマネジメントは街を活性化する上でも必要であろうということで、前回、ジェイスピリットのヒアリング結果を整理させていただきました。ほとんど

手作りで皆さんやっておられています。その下の枠ですけれど、戦略7まちなみや景観の戦略、戦略3住機能の戦略、戦略4コミュニティライフの戦略、につきまして今回最後のページであげておりますが、ご議論いただきたいと考えております。一応大きくその3つの戦略について整理をさせていただきました。ここまでが前回もお出しした内容ですけれども、それを受けて5ページに入っていきたいと思いません。

色々検討していく前に、藤沢市公共施設整備等事業手法検討委員会（以下「公共施設検討委員会」）でも中心市街地について色々位置づけをしています。藤沢都心部再生・公共施設再整備特別委員会資料（以下「特別委員会」）より引用と、ここに書いてあります前に星印のついた3つのコアゾーン、左側の絵でみていただきますと、一番上でこれは旧藤沢高校のところですが藤沢本町コアゾーン、朝日町コアゾーン、ここは今の市役所等官公庁が集まっているところです。それから下の方にいきますけれど鵜沼東コアゾーンというものがあります。これは市民会館だとか秩父宮体育館（スポーツ施設）があるところですがそういうようなものを中心にした場所ということで、このような3つの場所があるということと、新たに付け加えておりますのが藤沢歴史ゾーン、上の方にありますけれども、遊行寺と東海道ですがそういうものを中心とした場所を仮称ですけれども名前を付けさせていただきました。

このような大きな、周辺に核になるようなゾーンがあるということで、更に大きな目で見ると、そこも多くの人を吸引していくものとなるであろうということをお案しながら、回遊性のネットワークを考えていく必要があるのではないかという整理をさせていただきました。

右側の方にいきまして、先に出した3つの整備方針に従いまして、ここではどういう対応をしていくか、ということをお整理させていただきました。一番上が回遊ステージ・回遊軸の整備方針ということで、軸とステージを整備していきましょうということをおうたっております。繰り返しになりますが、改札を出たところにイン

フォーメーションステージというものをつくっていきましょう。そこで情報発信をして、行ってみたいと思った方をメインステージ、駅前広場だとかデッキですが、そこから南北へ出発していただくのですが、そこにも気を引くものが必要だと思います。そこから歩いて行っていただくのですが、コアゾーンやサポートゾーン内の中にまちなかステージをつくっていただいて、来街者は休んだり、あるいは交流していただくようにしていきます。先程言ったような道路・歩道を上手く活用しながら結んでいく軸を方針として設定していくことを、ここでは整理しました。右上の絵のようになります。

次に 集客施設の整備方針ということで、これについては、人が街中を歩く動機付けとなる目的地をきちんと位置づけていきましょうということで、例えば商店街だとか、大型店だとか既存ストックを活用するとともに、新たに、特色のあるエリアというものを、後でご説明しますが、そういうものを上手くつくってって独自性を出していく、そういう場所を集客拠点として整備していきましょうということです。それから左側の絵で説明いたしました各周辺のコアゾーンというようなものについても大きな集客施設になっていくであろうと考えております。

最後に 交通施設の整備方針ですけれども、幹線道路につきましては、先程取り上げた茶色の路線ですがそこを自動車が主体に利用する路線ということで、それ以外について歩行者の軸として考えていきましょうということです。周辺のコアゾーンに流れていくような軸についても考えていきましょうということをやっております。この中で緑の軸が歩行者の軸ですけれども、自動車の軸である茶色の軸と重なっているところもあり、ここについては長期的に壁面の後退などによって安全に歩けるような場所にしていきましょうということを、ここでは想定しております。

次のページにいきます。以上3つの戦略を整理しますと3)基本構想(案)というように絵になると考えています。回遊ゾーンを整備していく話、南北の連携を整備していくという話、それから今あるもの以外に、ここでは5つの通りだとかエリ

アについて想定しております。ここで通りだとかエリアだとか書いてありますけれどもコアゾーン、それからサポートゾーンという商業地のいわゆる中心ですが、これらは色々な要素を持った広がり地域という位置づけをしておりまして、通りだとかエリアという言葉を使っておりますけれども、これについてはある程度ストーリーがあるようなまちづくりをしていきたいと思います。通りというのは一本の軸を中心とした区域であり、エリアとは複数の道路を軸とした区域を示しています。そのような5つの特色ある通り・エリアを設定するというお話をしまして、左の絵では見づらいので、右の方で整理をしております。これはあくまでも5つ設定しておりますけれども、ここに限定したというものではありません。こちらで仮に想定・提案しているもので、ここだけではなくて、皆様の合意が図られれば、更に色々な場所で特徴ある通り・エリアをつくっていくということも考えていけると思っております。

この5つのエリアですけれども、一つは今の銀座通りでして、既にサムジュモールとして街づくり協定をやっており、特徴ある通りとしてあげていく必要があるでしょう。それから北口通りエリアということで、現在藤沢北口駅前地区整備を進めている場所で、これから何らかの手立てをすすめていくにはやりやすい場所であろうということであげております。それから右の方にいきまして、遊行通りですが、これにつきましては遊行寺や東海道に繋がる歩行者ネットワークになるという話と幾つかのアート関係の施設が集まっているということで特色をつくりやすいのではないかと考えております。下にいきまして南口側ですが、左側の橋通りになります。これにつきましてはヒューマンスケールの親しみやすいかわい性のある通りが既にありますので、そこを上手く育てていけるようにしてはどうでしょうかということ。それからファミリー通りエリアにつきましては、ここは面で広がっておりますが、大型商業施設だとか鶴沼東コアゾーンに向かってここを通る方が非常に多いということで実際に回遊が生まれている場所であるということで、

それを維持していきましょうということであげました。今回この5つの通り・エリアを提案として入れております。

7ページ、8ページですけれども、もう少し特色ある通り・エリアを詳しくみていきましょうということで、これもあくまでもこちらの方で任意にあげたものですから、実際には皆様に考えていただくのが一番良いのではないかと考えております。まず銀座通りですけれども、サムジュモール街づくり協定により景観形成や維持管理についてルール化してやっているということであり、藤沢本町コアゾーンに向かって道が延びており、この藤沢本町コアゾーンの施設用途はまだ未確定ですけれども将来何らかの土地利用がなされるであろうと考えられますので、こちらに向かっての大きな軸というものが重要になる場所になると考えられます。整備イメージですけれども、協定では「湘南らしいスマートらしさ、大人っぽいセンスで、ちょっと遊び心があるストリート」をテーマにやっておられまして、「緑と太陽と石畳の街」づくりを個性としてやっているということです。この銀座通りですけれども、一応仮称としまして、上に書いてございますけれども「緑と太陽と石畳の街」づくりとして入れさせていただきました。このような協定が既にありますので、それを基本的に維持あるいは発展させながら景観形成を推進していき、コンセプトに沿った業種業態を集積していく必要があるでしょう。心配なのが、共同住宅の立地が進んでいますので、低層階はせめて店舗関連施設、商業用途を入れるようにしていくことが必要でしょうと考えております。ここにつきましては、先程言いましたように藤沢本町コアゾーンの整備によって歩行者の回遊性が出るのではないかとということ、更に間に色々な施設がありますし、近接の藤沢歴史ゾーンの東海道にも繋がっていくような大きな回遊軸が生まれてくるのではないかと考えております。

次に北口通りエリアですが、これにつきましては仮称として「北口地域のトリガーとなる街」づくりとしてあげさせていただいております。現在は非常に低未利用地になっていますし、更に道路ネットワークも十分に無いということで駅前のにぎ

わいが北側へ広がるのが妨げられている状態になっております。そのため、平成17年度に「藤沢北口駅前地区整備計画」が策定され、現在整備が進んでいるエリアです。ここでは、駅北口地域のトリガーとなり得る街づくりを計画的にすすめるということで、「核施設を集積する」ということと「北口地域の回遊性向上を図り、まちの活力を高める」ということを開発戦略としてうたわれております。整備イメージですが、その内容に従って整備をしていくということになりますけれども、扁平な形になっています駅の商業地、更に駅の北口から人が流れて大きな回遊性が生まれるということで、回遊空間整備というものが必要になってくるであろうと考えています。

次に遊行通りでして、これにつきましては仮称として「藤沢の昔と今の文化を楽しむ街」づくりとしてあげさせていただいております。これにつきましては街づくり協定がありまして、遊行通り4丁目商店街を中心とした商店街があるということです。北側に行きますと遊行寺とかあるいは東海道に繋がっておりまして、藤沢の歴史を語る、あるいは文化を語る場所になっているということです。更に地区内につきましては、音楽関係とか、FM局、旧映画館があったり等アート関係の施設が集まっている場所になっています。通りにつきましては一方通行で石畳になっていますので、そのようなものを上手に活かすまちづくりをすすめていくべきではないかと考えております。整備イメージとして、協定では遊び心モットーとした楽しさ溢れる街づくりを進めていく、とうたわれております。まさにそれを活かしまして映画館を再生していく、あるいはアトリエだとかギャラリーを集めていく、それから音楽関係の店舗や教室を集めていく、ライブハウス等を集めていって、空き店舗が多いところもあるので活用を図りながら進めていきたいと思います。また、屋外空間につきましても何らかのステージをつくって音楽ライブや演劇などそういうものを日常的に配置していけるような場所にしていくことが出来るのではないかと考えています。

次に8ページ、南口の方です。二つ特色ある通り・エリアを提案しておりますけれど、まず上が、ファミリー通りエリアで、「多様なライフスタイルを育てる街」づくりを仮称として名付けております。ここにつきましても街づくり協定がありまして、維持管理等について色々定めております。南口ファミリー通り商店街を中心としたエリアで、周辺の幹線道路沿道は業務系ビルが多くなっていますが、内側に入ってみますと飲食店等個店も多いですし、大型店もあり、かつ戸建て住宅、保育園、宿泊施設などもあるということで、非常に色々な施設が集中している場所であると。更に、南側には鶉沼東コアゾーンがあって、市民会館や図書館等文化施設があり、また住宅ゾーンに近接もしています。日常生活を満喫するには非常に良い場所であるという状況です。道路につきましても殆ど一方通行であり、歩行者中心の空間が作りやすい場所になっていると言えると思います。整備イメージですけれども、街づくり協定につきましては、「サンタモニカ in 湘南リゾート」水と樹木と美術館・・・白いカラーの街づくりへ」をコンセプトとしております。この方向を基本的に維持し、生活の利便性を高め、あるいは面としての回遊性を高めることを考えています。ただし、中低層の住宅ゾーンに近接していますので多様なサービスが行える質の高い商業空間の充実や地域の人々を支える高齢者や子育ての支援だとか、そのようなライフスタイルをサポートするようなエリアということが考えられるとして整理しました。

最後に、橘通りです。ここでは、「かいわい性のあるにぎわいの街」づくりを仮称として名付けております。現状では幅員6メートル未満で比較的低層を中心とした商業地ができており、南側に向かう一方通行の道路であることから、歩行者の回遊軸として位置づけやすい場所になっているのではないかと考えます。整備イメージとして、そうは言いながら実際には南側の方から中高層の建物への建て替えが進んでいるということで、それを止めるというのはなかなか難しいのですが、低層部の用途配置につきましては、かいわい性のある飲食店等そういうものを配置していき

ましよう。そして上の方の中層部や高層部が通りの圧迫にならないように、少し壁面の位置だとか色彩などに配慮をしていく必要があるということを位置づけております。それで、長期的方針としまして単に商業地の中だけじゃなくて、この橋通りの方へ人を集めていくということで、南側の住宅地の方からそこに人が集まりやすい仕掛け、そういうものを考えていかなければならないと考えています。

最後の9ページですけれども、これまで議論してこなかった3つの戦略、戦略7 まちなみや景観の戦略、戦略3 住機能の戦略、戦略4 コミュニティライフの戦略、これについて、少し議論していただきたいと考えています。ここに載せているのは、第2回の市民部会でお出ししているものと同じでして、まちなみや景観の戦略につきましては、老朽化した建物の更新を図るとともに、デザインコードに従ったまちなみ整備を進め安心して気持ちよく過ごせる場所を提供しましょうということをやっております。それから住機能の戦略では、商業地やまちの活気を支える多様な需要を生み出す多様な世代の人たちが定着できる住宅を中心部に提供しましょうということをやっております。それからコミュニティライフの戦略では、物を売るだけでなく、地域コミュニティを支援するコミュニティインフラをビジネスとして育成し、コミュニティが維持された健全なまちを提供しましょうということをやっております。一応本編につきましては以上です。

参考資料の方ですけれども、これにつきましては1ページ目ですね。先程の本編の方にも出ておりましたけれども、歩行者空間の整備状況ということで同じ図面に、先程一方通行の話をしましたけれどもその状況がどうなっているかを少しこの図の中で整理しております。それから、2ページ、3ページ、4ページにつきましては、先程本編最後に触れました、まちなみや景観の戦略、住機能の戦略、それからコミュニティライフの戦略、これらについて、以前にお出した資料を再度出ささせていただきました。最後に5ページですけれども、エリアマネジメントということで、自由が丘のジェイスピリットにヒアリングをかけた報告を前回もお出

ししておりますが、添付させておりました。説明は以上になります。

柳沢部会長

はい、ご苦労様でした。少し盛りだくさんではありますが、出来るだけさわれるところは全部さわりたいと思うのですが、この内容はだいが倉田先生にご指導いただいていると思いますので、少し不足の点、あるいは倉田先生の考えとずれがある点などを補足いただいたらどうかと思います。

倉田委員

かなり整理はされてきたと思いますし、あと少し既存の資源を種 = シーズとして活用していきながら、どれをどう使っていくかという所についても、その可能性というものについては幾つかの弾が見えてきたように思います。

それから今日これから皆さんにご議論いただくことになろうかと思うのですが、一つ一つ性格の違うプロジェクトになるかもしれませんが、こういった形でストーリーをつかったものを今度は実際の活動 = アクションに繋げていくこと辺りを議論していかなければならないと思っています。いずれにしても、まだ少し私自身もここに言われるものが全部頭の中に入っているかということと必ずしもまだ、地元の皆さんのように入ってはいませんので、見ればみるほどこういったシーズというものが出てくるのではないかという気がしています。

あとは、ある程度ストーリーが出来たところで、簡単に検証する意味では、実際に色々な世代の街のユーザーに、つまり街を使っている人達に少しこういうストーリーのリアリティを確認する必要があり、逆に言えばその中に我々の知らないシーズというものが実はあったりするかもしれないので、やはりシーズの掘り起こしというものはもう少しやる必要があるかと思います。先程申し上げたように、シーズを次ぎの展開に繋がられるように、その時には一つ一つを出来るだけそのイメージを語れるように、それぞれをプロジェクトというかプログラムをイメージの中に説明したり、とらえられるようなものにする必要があると思います。

いずれにしる議論のたたき台としては少し整理されてきたという感じです。ただ、私自身言葉として今度ステージというものが出てきているのですけれども、ステー

ジという言葉がどのくらいピンとくる言葉なのかが、こうステージというとハードなイメージで使う場合もありますし、ある種こう段階というようなものにも使いますから、なおかつ、今回はそれをインフォメーションステージ、メインステージ、まちなかステージと使っているのですけれども、一つ一つのステージが付いている言葉の概念が違うものとみえて、あまりしっくりこないです。特にインフォメーションステージという言葉がどのくらい駅前のああいう交通および色々な意味での結節点になるような場を代表するようなイメージを抱かせられるのでしょうか。一方メインステージの方はあまりにも抽象的ですし、メインステージ=主たるステージですけれども、分かりにくい気がしています。ある意味ではこれからこういう計画内容を少しずつ色々な人に説明し、理解する、共有しようとすると言葉というのは以外と大きな手掛かりになりますので、そこはもう一度整理する必要があるでしょう。つまり私は少しピンとこなかったということです、言葉については別なものを考えた方が良いと思うということです。あとは皆さんの方で気がついたことがあればお願いしたいと思います。

柳沢部会長

はい、ありがとうございました。それではどこからでもお気づきの点についてお話ししたいきたいと思います。色々おっしゃりたいことがあると思います。

神田委員

今、倉田先生がおっしゃったように最初の方から整理は出来てきたかとは思いますが、その中であって、特に3ページ目ですけれども戦略2、戦略5が出てきますが、これらの戦略と前段の戦略1のところの内容が粗いような気がします。もう少しここで何らかの戦略の進め方のようなもう一言あっても良いのではないかというのが率直な感想です。それから、5ページの基本構想案のところ、将来都市機能構成の中で一番最初に書いてある中、特別委員会で都心部活性化を図る3つのコアゾーンが位置づけられており、という記述があって、藤沢本町コアゾーン、朝日町コアゾーン、鵜沼東コアゾーンという名称が出てきていますが、これは特別委員会に公共施設検討委員会が提案したもので、決定ではないはずです。前から市民部会

でも委員会でもありますように、何らかの形で、こちらから公共施設検討委員会へ言いたいとしている訳ですから、同じ名前を使うのではなくて、我々としてはここはこういうふうに考えたい、ということを少し表すべきではないでしょうか。例えば鶴沼東であれば、何とか文化ゾーンであったり、そういう名称であっても良いはずです。朝日町は確かに官公庁が集中しており、一部移転も起こっていますが、税務署やハローワークや郵便局まで色々な公共施設がありますから、単に朝日町コアゾーンという名称を使うのでは工夫が無いのではと感じました。それから、このページの交通施設整備方針ですが、幹線系の道路だとかを出していますが、最初の課題出しの中で、南北の交通動線というのが非常に欠けており、国道467号についてはものすごい渋滞でどうしようもない、ということが大きな課題であるということが提起されているにも係わらず示されていない。ここは都市機能に関する事項をあげる部分なので、ここにある広域幹線道路しか鉄道の横断が出来ないというのは現状ですから、何らかの形でその所は示さないといけないのではないかと思います。横浜藤沢線がここに出てくるのかは別として、何らかの解決あるいはこれから考えるというような文言を入れて欲しいと思います。以上です。

柳沢部会長 事務局なり作業班からコメントありますか。それでは、他の方の意見もきいた上でお願いします。

佐藤委員 分かりやすくまとめていただきましてどうもありがとうございます。かなり整理されてきたのではないかと思います。そこで幾つか意見を述べたいと思います。まず1ページのところで、【藤沢には他に無い特色がある】ということで湘南ブランドについて触れられています。一昨年程になろうかと思いますが産業振興財団で「湘南ブランドとは何か」の研究会を実施していたことがありましたが、答えがでなかったのです。なぜかと言うと、湘南ブランドの定義をすると色々なところから反発を受けるであろうということで、平塚なら平塚でそれを使いたいだろうし、各所に合った定義をするのをやめようではないかということになったのです。とはいえ「

自他認める湘南人がこれが好きと認めるもの＝湘南ブランド」という程度のラフなもので良いのではないかということにもなったので、湘南ブランドという言葉を用意に出してしまうと周辺の地域に対して影響が出てしまうので、なるべく避けたいと考えています。どういう使い方をしたら良いかということもその中で一時話し合いましたが、その場所の名が付く、藤沢であれば湘南藤沢であれば良いのではないかということで、湘南全体でなく、湘南藤沢ならこういうものとするのなら良いのではないかということになったのです。ですので、その言葉の使い方は真剣に議論してもらった方が良いと思います。湘南そのものが曖昧な概念にあえてなっていますので、その部分については気をつけてもらいたいというのが一点目です。

あと4つばかりありますので続けて言いますと、自転車のことがありました。レンタサイクルが良かったということですが、私も湘南藤沢には合った一つの交通手段ではないかと思います。特に先程交通渋滞が深刻という話をおききしましても、どういうところに上手く配置すれば良いか、カッコ良い標語でかつてよく使われたパークアンドライドなどもありますけれども、藤沢ならパークアンドライドアンドサイクルなどでも良い気がします。では街並整備の中でうたうのであれば、自転車の通り道をどうするのかという単純かつ素朴な疑問が出てまいります。そうすると、自転車というものをうたうのであればサイクルロードが今どきのようにあるのでしょうか、自転車で通れるというのはどのようなところなのか、改めて逆に考えていく必要がありそうです。藤沢駅周辺の道路をみますと全部放射線・集中型な訳で、それを横に繋げるのをどうするのか考えると、結局真ん中まで戻ってそこから行く、としたら、区内を自転車で行くことが出来るのかを考えると、停めてある所に必ず戻ってきますから回収はでき、移動手段となりそうです。なので、この地区中での移動手段として是非、自動車以外のものを位置づけたいと思います。

それから三点目、FMのエキスパートがここにいらっしゃる訳ですが、前回弘前のお話を少ししたかと思いますが、あの街の真ん中にFMのサテライト局があるの

です。その建物には色々な催し物等やっています、また会議室もありお客さんが集まってくるのです。その一つとして、今街でこんなことをしています、というものを放送してくれるようになっています。そうすると住民がそこへ来てくれるのです。折角FMがあるので、一つの集客手段とし、住民に対しての周知手段として、一箇所だけでなくサテライトを何カ所も設置活用してはいいかかと考えています。もし可能であればこういうメディアを使っていくことも、構想の中に組み入れることも面白いのではないかと思います。

それから、先程銀座通りについて特色のある通りとしてあげられており、大人の街としてもイメージが定着されつつあるとは思いますが、ここに従来からあるギターのプレミア的なお店のようなお店がこれからもどんどんはりついて欲しいと思いますが、そういう少しマニアックなお店が入り込むにはどうしていったらいいか、放っておいて自然に入るものではないと思いますので、オーナーの方に協力いただきながら一定条件を少し緩和していただくか、チャレンジショップ的に皆さんでマニアックなお店が出店してみようと思わせる入店条件等も加味できる街であれば業種構成が進んでいくのではないかと思います。そういう意味での業種構成を検討する上で、皆さんとの協力関係をどう結んでいくかも検討して構想に入れたいと思います。

最後になりますが資料をみておきますと非常に横文字が多く、これを日常の言葉、なるべく日本語に置き換えたいと考えております。表向きの綺麗なものになりすぎていると思います。それと最後にどうしても加えておきたいと思うのは藤沢のナイトライフなのです。住民の方が夜になると、夕方黄昏時になると集まるような、また週末周辺の方が集まり語り合うような、そういう藤沢の語らいナイトと言いましようか、夜の要素のものがどこかこういう中に入れられると良いと思うのです。住民の方は夜になると家に帰ってしまい街に出てこないのではなく、昼も夜も街を楽しめるような意味で、周辺の場所からも人を引っ張り出す、昼だけでなく夜も楽し

いと、そんなところにこの位置づけをこの駅周辺に持ってくれば一日中楽しめる街になってくるのではないかということで、以上5～6点ばかり意見を述べさせていただきました。

柳沢部会長 はい。ありがとうございました。しばらく言い放しで、言いたいことをお願いします。

村上部会員 北口側の代表といたしまして、先程神田委員もおっしゃりましたが、南北が繋がる交通手段が欲しいです。国道467号と日本精鋼のところの二箇所しかありませんから。そのために駅周辺、南から北から行くのに時間がかかるのです。ですからモールフィルだとかあちらへは駐車場も広くただで使えるということで、若い人は車でモールフィルあたりへ行ってしまって、駅周辺の交通渋滞のために、お客の多くがあちらに行ってしまうような気がします。もう1本何らかの形で南北を繋ぐ道路が欲しいです。前からその話は出ていますが、例えば駅周辺の地下に駐車場と同時に南から入って北へ出られるようなそういう道路があると、非常に南北の交通手段としては良いのではないかと考えています。今街に住んでいる若い人は駅の周辺には行きたくないというような感じではないでしょうか。車で行けないから駅周辺に買い物行きたくない、自分がそこで商売しているにも係らずそういうことを言う者もおりますから、かなり深刻な問題だと思います。その辺りを解決していかないと駅周辺のにぎわいはなかなか難しいのではないのでしょうか。

柳沢部会長 これはかなり基本的な前提の一つだと思います。車の通るような道路をもう1本つくるということが可能性のあることならば、ここで踏み込むべきだと思うのですが、私の直感的には、多分散々やってきてそれは非常に難しいと、その上で南北をどうしたら連携できるか、少なくとも人間の通りを滑らかにすることが、さしあたり求められていると、私は個人的にはそう思っているのですけれど、その辺を含めて事務局の構えをきいた方が良さそうではありませんか。

藤島部長 藤沢市が総合都市計画を1950年代にたてて、以前最初に古いスライドをご紹

介したかと思いますが、東海道線が藤沢と鵜沼を完全に分断しているような状態にあって、どうしようかということはずっと都市計画で追求してきていると思います。その答が今のような形だと、私は先輩から引き継いでいます。それまでの間、例えば一本松の交差点の踏切を改良して南北縦断にするだとか、私も若い頃作業させられてきましたけれど、なかなかそれが出来ない、現実性の無いものであるため、現状で手つかずになっております。我々にとって特に、急いでつくればある程度の効果があるであろうというのが鵜沼奥田線です。これをとにかくつくる。それと467号の大渋滞は横浜藤沢線によって解決するというのが、これまで繰り返されてきた考え方、都市計画なのです。従いまして、これは今後も追求していきますし、これらの建設を諦めてきたのではなく、現実には動いています。これを前提に藤沢駅周辺を考えていきたいと思いますというのが事務局のスタンスです。もう一つ、これは個人的な話になりますが、今村上さんがおっしゃったその通りのことを秋田県秋田市で、本当に駅の下に道路を抜いて、メインの通り広小路というデパート等があったところを国道まで通しました。すると見事に誰もいなくなってしまう、前は渋滞も含め車がいっぱいでしたが、結局車すらもないガラとしたものとなってしまい、これがこの道路の狙いの効果だったのかとつくづく思いました。相当な投資がなされたはずですが、中心街をバイパスで抜くということは、その効果とリスクを付き合わせ考えなければならないと思います。藤沢市も本当にここで都市交通について真剣に考えなければならないと思いますが、私としては、横浜藤沢線の完成と鵜沼奥田線の追求をするにあたり、それまでにここをどう活性化するかというのが、柳沢部会長の問いに関するものを含む、スタンスです。なかなか南北間を抜くというのが現実感を伴うことが出来ず、時間が相当かかるであろうとなれば、堂々と都市計画道路決定をしてそこを追求していくし、用地を買っていきながら事業実施を目指す、というあたりでご理解いただきたいと思います。

柳沢部会長

はい、どうぞ。

神田委員 先程私が交通施設のお話をさせていただきましたけれども、部長のおっしゃる通りかと思います。例えば一本松の所にでも1本道路が欲しいのです。色々やってみたのですが今度あそこから他へ抜けるのも難しいということで、実現はできなかったということです。しかし、課題としてはやはり、車が特に南北では動けないという現状があるのですから、先程も少し触れましたが、横浜藤沢線だとか鶴沼奥田線、これが並行してでてこない、なかなか難しいと思います。これが出来た段階で次のステップとして、一本松の踏切解消だとかそういうものが出てくるかと思います。

柳沢部会長 今、話にでてきているそれぞれの場所を教えてください。(都市計画図で説明)

柳沢部会長 レベル的には問題無く繋がる道があるのですか。

藤島部長 レベルは現状同じですが、ここで渡ったとして、小田急線がここを変電所として土手をつくっていますので、上に超えるにしても下でくぐるにしてもなかなか難しい状況なのです。案としてはその他諸々ありまして、駅位置を変えるというものまでありますがどれも現実的ではないのです。もう何年も長い間検討はされてきています。

柳沢部会長 これはすごく大きな話題ですから、ここではある意味、どこかを前提にせざるを得ないので、その検討はかなり専門的にやらねばならないでしょうね。お金の問題もありますから。

藤島部長 私共が期待したいのは、鶴沼奥田線が絶対必要なのだ、というご意見を部会から頂きたいということと、横浜藤沢線は十年以内にやらないと藤沢駅周辺が衰退するということなのです。(都市計画図で再度位置を確認・説明)

対外は横浜藤沢線で、対内は鶴沼奥田線で処理します、ということなのですが、これが長年の課題になっておりまして三割くらいは用地取得に動いております。

柳沢部会長 例えば、そう遠くない時期にそこが抜けていくのであれば、その沿道をどうしていくかということもこの構想のストーリーに載せて考えるということも必要だと思います。

山岸部会員 基本構想に載せる過程として随分整理はできてきたかと思うのですが、正直、これを行ったらにぎわいが取り戻せるものなのであろうかと、そういう感じがしています。それで、実際今まで意見集約していただいています。もっと藤沢駅を利用する市民の方、働いている方、通勤の方も含めて、その人達が本当に中心市街地に何を求めているのかのリサーチは無いですよね。それを行う方法は無いでしょうか。その意見の中に、なるほどと思えるアイデアを持っている方がいるかもしれないし、我々が憶測でこれをつくったら市民が歓迎してくれるだろうとしているものが、本当に歓迎してもらえるかは分からない訳で、皆さんそれに再投資するにしても相当の覚悟が必要なですから、もう少し具体的に駅周辺を利用する方、藤沢駅を利用しながら街に出てこなかった方、そういう方が駅周辺に何を期待しているかということ調査する方法はありませんか。

藤島部長 産業振興課さんの方で繁華街調査だとか既往の調査ものはありますか。

中峯部会員 直近の調査だと平成19年のものになると思いますが、藤沢駅周辺商店街活性化調査事業報告書というものがあまして、それは藤沢駅周辺へ来街者の方に対してアンケート・聞き取り方式で「この街に期待するものは何か」、「どういう目的で来街されたか」、「どこで買い物をしたか」、「何を買うか」、「求めるものは何か」というようなことが概ね載っています。これはだいたい3～4年毎に行っているものです。

藤島部長 近々の実施予定はないですか。

中峯部会員 どちらかと言えば、今辻堂が大きな変化がありますから、まずは辻堂でしょうね。大型商業施設が出来た後にはやらなければならないとは思っております。

山岸部会員 そういう報告書を見てきた人の感覚として、これを見た時に市民は納得すると、効果があると思いますか。

中峯部会員 そうですね、直ちに、と尋ねられると、時間はかかると思いますね。話は戻りますが、藤沢駅周辺商店街活性化調査事業報告書は平成20年3月に発行しています。

来街者アンケートは抽出した場所で、駅デッキ上でも行っています。

山岸部会員 別の質問なのですが、これで基本構想が出来ますね。これはやはりこの中で出てきている5つの視点といいたいでしょうか、回遊性等が主軸になっているかと思いますが、この中で駅の、駅前広場からどこまで繋がる等が載ることになりますか。それはこの市民部会でやるものですか。

藤島部長 藤沢駅改良専門部会（以下「専門部会」）の検討がまだスタートしたばかりで、専門部会でも、駅舎に関する検討を平成23年度に予算要求しておりますので、その中でも行っていきますし、ここでの議論に対して基本計画という形でもう一步踏み込んだものにしていきますので、その中で、駅・デッキ・駅を取り囲む周辺一街区まで話が出るのではないかと考えております。ですから今回、駅は仮説としての駅として、こうしたい、こういう方向で考えていきたいということを描いていくのかと考えております。

山岸部会員 一昨日行った協議会の中で、エリアマネジメントについて、ハード整備も行うべきだが、ソフトについてもかなりの強化が必要であろう、という意見が出たのですが、このエリアマネジメントについては、この部会として構想の中に入れ込むのでしょうか。次回の議論ということで記載されてはいますけれど、これはどういう形で次回やるのでしょうか。

事務局 この市民部会なり委員会なりで基本計画となる大筋を定めていただいた後、協議会でもご議論があった、エリアマネジメントの会社なり組織と、行政、地元商店街、地域住民などで、協力してやっていくのかと思います。

山岸部会員 そういうものには仕掛けが必要だと思います。ハード整備はこういうようにやっていますと言ってくれても、商店街が地域の人に働きかけをしたり、もう少し範囲を広げてエリアマネジメントの会社に参画してもらおう等そういう働きかけをしなければならぬという項目が無いと、盛り上がらないと思います。

藤島部長 先程の鵠沼奥田線あるいは横浜藤沢線を構想等の中ではっきり書くと同じように

記載して欲しいということですね。それと、山岸部会員の指摘事項の関連で、専門部会での、駅舎の改良の概略については望ましいというものは示すと思いますが、それ以降、詳細な絵が出来るのはそこからさらに2年とか3年は、鉄道事業者さんが相手に相当やりとりがあると思いますから、そこは時間がかかると思います。ただ藤沢市として、こうなって欲しいというような駅舎の絵 = イメージはコアですから、その方向以外ではどうかということを考えるということと、ここは街側ですから、それをどう受け止めるかということは今後掴みたいと思います。

山岸部会員 そうなると駅ナカの話が今度からむと思いますが、それに対しても協議会の方でも賛否両論という状態ですから、それもいきなり出てくると具合が悪いです。事前に出してもらってじっくり議論出来ないと困るし、それに対して何も備えないのでしょうか。

柳沢部会長 できるだけ、それはこの中のストーリーとの関係の中で、駅の中の商業施設をもしつくるならこういう点を考慮すべきである、ということを入れるべきでしょう。いきなり入れるのではなく、全体の筋の中で述べるべきだと思います。

村上部会員 昔、駅を改良する時には商業施設は絶対にダメだということを商工会議所、あるいは商工団体連合会で主張して、それは大変な論議だったかと思います。でも何となく今は時代・風潮が違いますね。

山岸部会員 それは、あの当時とは全然違うと思うのですが、自分のご商売に影響する人はかなり真剣に反対するであろうし、それでは街はのびないという説得期間も必要ですからね。

柳沢部会長 そういう意味からも、全体のストーリーとの関係ではこういうことを考えるべきだ、という程度のことであれば、立場が違えば違う意見が出るのはありあることです。こういうことからこういうことが必要だ、というように筋がしっかり無いといけません。誰かの意見がただ入ったということではまずいですから。

山岸部会員 この資料では、まだ何もそれに触れていないから。

柳沢部会長 それはこれからでしょう。

藤島部長 それはこれからです。それで、私共市の立場として、やはり辻堂は駅ナカが無い
です。これからつくる村岡の新駅の中でどうするか、という話も出てくるわけです。
そうすると鉄道事業者さんとの協議の中で今後どうするかということになりますし、
例えば村岡が、駅ナカが無ければ駅を開設しないという話になるのかならないのか。
ただ、こことしては藤沢駅を中心に考えていきたいので、そういう中で話をすすめ
て良いですか、ということと、鉄道事業者さんが絵を描けば当然商業施設とセット
で持ってきますから、それに対し、そうじゃないと、まずは駅の機能をきちんと議
論した上で、次のステップで駅ナカをどうするかということを鉄道事業者さん同士の
話と我々（市）との話が基本的なところであるのでしょうか。来年度は、恐らく駅の
機能と南北連絡通路というあたりの配置、そうすると駅の構造も粗々出来てくるの
ではないかと、そのような議論になるのではないかと考えています。

事務局 先程の話で、駅周辺のことについて市民部会では、どのように触れているかとい
うことですが、資料2の6ページ、真ん中のところに赤の点線が囲ってあって、南
北連結ゾーンという位置づけでありまして、この箱の中で駅と南北デッキを含む部
分を南北の回遊性を生み出すための整備（南北連携軸の充実等）という部分で触れ
てはございます。そういう意味で山岸部会員のおっしゃっているそういうことは、
文脈の中には今回の資料にも折り込んでございますが、これを基本構想から基本
計画に来年度移行させる際にもう少し詳しい内容を入れていきたいと考えておりま
す。今年度については、わりとふわっとした感じになるイメージであります。

山岸部会員 はい。

柳沢部会長 それではどうぞ。

山田部会員 先程佐藤さんの方からFMのサテライトの話がありましたが、現在辻堂のショッ
ピングセンターの1階にFMのサテライトを設けております。是非そういうサテラ
イト的なことに関しては協力していきたいと思えます。それで、先日自由が丘に行

く機会がありました。やはり道路が狭く、その時たまたま車で行ったのですが、少し遠めなところに車を停めて、歩いたところ、かなりな人がそこを歩いている感じがしました。自由が丘があのような形になったのはだいたいどのくらいの期間がかかったのか、倉田さんにおききしたいのですがよろしいでしょうか。

倉田委員

どのくらいというのはなかなか難しいのですが、色々な形で自由が丘が注目されたかということ、20年程前になるかと思います。きっかけは幾つかあると思いますが、南口あたりが、どちらかということ駅裏に近い形のものが新しく、ルールをつくって街並みを整備するということをしましたので、非常にそういう意味では自由が丘に新しい顔の一つとして取り上げられたのではないかと思います。それ以外にもサンセットアヴェニューだとか、いかにも自由が丘らしいといわれる通りがあるのですが、その中で一番自由が丘らしい場所を代表した写真1枚で紹介してください、などというものでは、やはりサンセットアヴェニューの細い路地の、ああいふ所が少し整備されたということがきっかけではあると言えるでしょう。これは通りの整備です。

もう一つは住宅地の中にしみ出すような形で、これも自然発生的なものもあるのですが、通りにすぐ店舗があるというよりは、敷地の中に少し、僅かではあるでしょうけれども引っ込んだ形で中庭的なものをつくるようなそのようなものを含むものが少しずつ出来てきて、なんとなく住宅のような、住宅地とうまく重なるような形で、商業施設の一つのスタイルとして少しずつ形成されてきて、それがなんとなく自由が丘スタイルのようにイメージにも繋がってきたというようなところもあります。ですので、どの辺からとあえて言えば20数年前といったところではないかと思えます。

村上部会員

あれだけ素晴らしいお店が揃ってらして、例えばお菓子屋さんにしてもかなり全国にとどろくような素晴らしいところがあって、それを一つ一つ積み重ねることによって発信してきているということですよ。その辺が、今の藤沢に求められてい

ることだと、例えば湘南らしさのお菓子だとか、やはり発信していかないと、お客さんも集まってこないと思います。

個々のお店の努力もかなりあると思います。お店をやっている立場から考えますと、お店の対応ですとか、店員さんの笑顔だとか、そういうものが相まってお店を出た時に、また来てみようかなと感じるかが、これが再来客のポイントだと思います。ですからやはり顧客満足度とはよく言えますけれども、お店を出た時にそう感じられるようなお店が沢山出てくればにぎわいのある街になってくるのではないかと、そういったことをこれからのお店づくりやまちづくりとしてやっていかねばならないのではないかと思いました。

倉田委員

それはおっしゃるとおりです。色々自由が丘の皆さん、商業者の皆さんそれは努力をされていて、例えば、それが良いのかどうかわかりませんが、フランスのある街と提携して、それを一つのモデルにして、自由が丘をそういうような街にしていこうなどと、かけ声としてはやってみたりしています。かなりそういうようにフランスを意識したりはされています。それが、どこにあらわれているかという、なかなか難しいのですけれども、マリークレール通りという通りにしてもそういうものを意識しながら雑誌社と交渉して名前を使わせてもらっているだとか、それから街として奨学金を出してフランスへ行くという制度も行っていますし、色々な形で行われているということがあります。

ただ、細かく見ていくと、自由が丘もそうなのですが、表の顔だけでなく、飲み屋さんがあったりします。駅の南口の裏に近いところには自由が丘のイメージとは少し違うとは思いますが飲み屋さんがありますし、かなりイメージの違うものが混在する多様なところがあり、それが選択枝としてあるということなのです。そういう意味ではある程度時間をかけた蓄積でもあるでしょうけれども、ある時期から確信しながらすすめているところが見受けられます。我々のやっていることは間違いではない、というそういう確信みたいなものが商業者の中にあるようですね。

それは色々幾つかあるのですけれども、例えば車に対してもそのようなのです。行政が昔からの都市計画道路を何かの機会に駅前まできちんと通そうと、そういう話をすると、逆に地元の人達は、そのようなものを通してはダメだ、というそういう話もあるのです。もちろん拡幅しても、車のための道路ではなくて歩行者のための通りとして行くべきであるなど、実際に先程からお話しがありましたけれど、女神祭りなどの時期に学生を動員したりして調査を行いました。その時は完全に駅を中心から車を閉め出しています。フリンジの所に皆、車を停めて街の中に入ってくるという状態をつくっているのですけれども、その時に全部周辺の駐車場で車の利用者に対しアンケートを行ったのです。そうすると、これは女神祭りの状況ですけれども、恒久的にこの状態をつくったとしたらどう思うか、ということを書いてあります。その結果が少し意外だったのは、車の利用者がそういう状態で構わない、という回答を七割くらいの方がされたということなのです。自由が丘はそういう街だから、やはり車などは入れない方が良く、車の利用者が回答するのです。そういうところまでいっているということです。

幸か不幸か自由が丘は車が入ってこられない構造になっていて、逆に言えば、それはもう与えられた状況になっているので受け容れているということにもなりますし、結果、このように自然に人々が歩く街になっているということが自由が丘の街の特徴なのです。それに似たようなところも下北沢などにもあるのですが、それが少し変わりつつあり、そういう状況が出てきているということで違うのです。ですから、先程の話ではありませんが、バイパス的な道路を鉄道の脇にボーンと抜いたりしたら、人がいなくなるという可能性が非常にあると思います。ヨーロッパの街などをみても、元々街の構造がそうだった中で途中まで車を入れかけたのですけれども止めてしまっており、その結果ヨーロッパの多くの街がきちんとまだにぎわいが残っているというのは、やはりそういう選択をした、ということもあると言えると思います。

そのためには、やはり、車を捨ててでも歩いた方が楽しいし気持ちが良い、あるいは生活が豊かになるような、そこで経験ができるような街をつくらないといけないでしょう。あまりやることも無いし、つまらない、ということであるとやはりダメでしょう。歩いてみるのが街が一番だね、と思ってもらえるようなことを街側もやっていかないと、折角歩こうと思ったのに、歩く側は全く面白くないしそれこそ寛ぐ場所も無いでは、人は戻ってこないと思います。

柳沢部会長

そういう状況を少しずつつくっていくような仕掛けをここでつくっていくということですね。それは街のハード部分であることもあるし、商業者の意識改革のようなものも相当重要でしょうね。それは先程言われたマネジメント組織のようなものがしっかり出来るかどうかということで、だんだん繋がってきますね。さて、ご発言の無い方、内藤さん、何かありませんか。どうぞ。

内藤部会員

色々ピンとこないことがあるのですがけれども、先程、藤沢駅中心という言葉を書きましたけれども、藤沢の駅をみると北側にはJRが一つしか改札を設けていない。南側には小田急と江ノ電が一箇所ずつ。第一、降りた人は用が無ければそのまま帰宅するし、用がある場合は皆南口側に出してしまうのではないのでしょうか。よその駅では口が幾つかあるのに、一つしか無いのは少し少なすぎる気がします。

それからもう一つ。一番困ったのは、朝日町コアゾーンという言葉は初めて今日耳にしましたが、これは何でしょうか。どういう意味でしょうか。考えてみるに、朝日町というのは元々行政庁の集まりみたいなもので、その脇に駐車場があるだけであって、皆さんのお話の中で駐車場のお話もありましたけれども、足りないのではないか、もっと設けた方が良いのではないか、というご意見もあったかと思いましたが、北口に設けてもそこから歩いて一体どこまで行くかが一番問題だと思います。

ここに用がある人が、実際にはそこ（朝日町駐車場）に停めることが出来ないのです。そうすると、他に停める場所が無いのです。というのも、余所から来た人は

そこ（朝日町駐車場）に停めて買い物に行ってしまうのです。だいたい市の朝日町駐車場なら、ちょっと市役所に顔出せば良いのだからただみたいなものでしょう。街の中の駐車場ではお金がかかりますけれど、どうしてもそこが問題になるのです。行政施設だけで、朝日町コアゾーンというのはただそれだけであって、何も無いです。

よく街の中、駐車場についてもそうですが、飲食店なり、ちょっと買い物ができるお店がありますよね。あそこだけは不思議に何も無いのですよね。だから、初めて車で来た人はきょろきょろするだけのそういう状態です。どういうものでしょうか。

それで、ふと思ったのですけれど、いわゆる興味を引くもの、場所について考えてみたのですが、どちらかというと北は緑と山で、南は川や海で、そういう産物を集めて売る場所があるはずですよね。今、なんだかんだとやっていますね、この駅から中心部にだいぶ離れた所でごしょみーなだとか片瀬漁港だとか、そういう所まで行く電車賃や時間等を考えたらどうかと思うのです。ですから、この駅中心に近い所でサテライトショップのような何かをやっていただければ案外人が集まって良い気がしますね。

それと、これも思いつきで衛生面や環境面とは別な話になるのですが、平塚では競輪場が開設されていますし、横浜では場外馬券売場があって、あれらの周りはお店も活気があってすごいですね。びっくりしました。ということは折角土地があるのなら、場外馬券場でもやって儲けたらどうかと思ったのです。そうすればまた少し違うのではないかと、目玉になるものという一つになるのではないかと。でも場所・土地柄的な問題もあるとは思いますが、そういうもので儲けるというのも考えられるのではないかと思いました。

それで、話が重複してしまいましたが、市役所の話で、もし朝日町の本館が移転したら、あそこはどうなるのでしょうか。市はあそこを売ってしまうのでしょうか。

法務局も移ってしまっていますし、そうすると他も移転してしまうかもしれませんよね。そういうことで、もし市役所が移転したら朝日町コアゾーンという名称そのものが何なのだろうかという気もします。もし違う用途のものが出来るのなら、どうせなら災害だとか防災に備え、学校から日の出町に向かう線路を渡れる道が欲しいです。今は歩いて南に向かうにも、市役所を横切って国道467号に出るしか道が無いですから、その間に南北に向かう道をつくってくれば良いのにと、実は昔はあったらしいのですが、今は線路を越える手段が無いです。ところが、茅ヶ崎だとかに行くといっぱい線路を越えるものがあるのですよ。そういうものが無いものかなと思いました。だいたいこのようなところでしょうか。朝日町の間人なので朝日町中心に考えてみて、この朝日町コアゾーンとかは特に分からないので資料の中身を読んできましたが、ほとんどこのことは触れていないですから、そうすると単なる名前だけかと腑に落ちません。

柳沢部会長

そこは私もあとで注文しようと思っていました。今のお話の中で、私がピンときていなくてとても面白いと思ったのは、街へ行く人達が、あまり料金がかからないということで朝日町の駐車場に車を止め、かなり距離がある中で街へ行くのであるが、そこには街の雰囲気も何もないので、停めた方がきょろきょろしている、というそれは面白い話で、このような話は少し参考になると思います。

ひととおりご意見いただきましたが、少し、幾つか論点がありそうですので、私も補足しながら、今はしゃべり放しなので、事務局・作業班にも反応していただきながらもう少し議論を進めていきたいと思います。

まず一点目は、この6ページの5つのエリアの方向性が書いてあって7ページ以降にある程度その方針等が書いてあるのですが、少し露骨な嫌みを言うと、今までの趨勢をなぞった以上のことは何も書いていないのではないかと見えてしまいます。これまでの方向は大事ですからそれは活かすのですが、どういう方向の努力が必要か、何かそこが持っているものだけでなく周辺との関係で、こういう方向を更に延

ばしていくべきだと、なぜならば・・・、というようなものにして欲しいのです。

そういう意味では、その前の5ページのこの構造図は神田さんも言われましたけれども、よその公共施設検討委員会の受け売りに少し付け加えただけの話で、そうではなくて、このスケールではなくて、6ページ、7ページのスケールで、この部分を構造的にこの街はこのような繋がりで、構造になっているのでこの部分を大事にしようとか、この部分はこういう性格を今持っているけれども、こちらへシフトとすると何かが必要です。4ページの概念的モード図、これはあまりに概念的過ぎて方向は出ないですから、6ページの図で何か少し解剖して構造化することが出来ないかということですが、難しいリクエストでしょうか。

藤島部長

その点は見えていて私の方でも気になるので工夫させていただきます。

柳沢部会長

朝日町コアゾーンとはこういう性格を持った場所なのかと、だから云々となってくれば良いのですが、この点について私から一方的に話させてもらいますけれど、先程出口のことをそろそろと言いましたが、この話の結末として必ず出さなければならぬことが幾つかあると思います。一つは、公共施設検討委員会に対してやはり、中心市街地のあり方から言えば公共施設を色々動かすにあたってこういう点に配慮して欲しいということで、例えば朝日町のあり方だとか、鵜沼東コアゾーンに対するリクエストだとか、このストーリーの中でここは動かしてはならないわけではないが動かすにあたってこういう点を是非考慮して欲しい、ということを行う必要、言える必要があると思います。それが上手くでてくるかわかりませんが出口の一つとして必ず必要です。

それから二つ目として、交通条件の改善について何かやらなければならないです。先程車の話が出ましたが、あれはこの中では外廻りを、という話にとどまるかもしれませんが、南北の人の流れをどうしたらよりスムーズに出来るのか、ということについてのある種のコメントが必要だと思います。あまり具体的には、デッキのあり方をどこまで書くべきか、書けるかどうか分かりませんが、南北の繋がりについ

て、ある程度コメントする必要があります。街、地区中の通りについてはもう、市は存分にやっちゃっているのでしょうか。そんなことはないと思いますが、交通規制的なことについて更に踏み込んでやるかどうか、あるいはその沿道について、交通環境を改善するためにこうしていくというような、交通関係の改善の措置が出口として必ず要るということです。

他にまだあると思いますが、もう一点私が非常に気になっているのが、辻堂が今度ものすごい商業関係が整ってきますね。何年後か、その時に辻堂とここの基本的な違い、辻堂はこういうもので、藤沢はこういうものだという概念を大掴みでも共有出来ていないと、あちらに吸い取られる部分がかかなり増えそうなので、それをどう認識するか、その認識の関係でどうするか、確立すべき機能の筋が出てくるのかと思っています。一方的に言いましたが、皆さんのお話も含め、事務局・作業班のお考え、感想を聞かせてください。

藤島部長

私の方からまず、朝日町コアゾーンについて、経営企画部の方で打ち出した公共施設の再編整備での言葉をそのまま仮置きという状態で使ってみました。朝日町コアゾーンというのは、コアですから、藤沢市の行政機能の中心という意味でコアを使っています。それで、そういう一つの機能を認めた上で、例えば建て替えにあたっては市庁舎の一部の移転を考えていくと、そうした場合、今、案として色々言われているのは、新館は残して本庁舎を一部建て替えて、その建て替えのために動かす可能性があるというものです。

そうすると我々としては、これだけ、世の中として、税務署はあるは、郵便局はあるは、労働基準監督署はあるという、非常に便利な一角の中から、一部政庁機能だけを、いわば企画や財政、市長の応接だとかを例えば市民会館へ移すだとかということであって、住民票や年金等人の集まる機能はここに置いていきますよ、というそういう説明もあり、相変わらず官公庁に対する人の来客はあると思います。それの中から市役所の政庁機能が抜けたからといって、それに有り余る機能をここへ

もってこれるのか、ということをお我々（委員会や市民部会）がここからきちんと企画の方へ言いたいということだ、ということだったのです。ではここに替わって、例えば一番安直で有力なのはマンションです。定期借地権を付けて貸すだとか、その時に足下で国連大学の下でやっているようなマルシェとかそういうことは、マンションではなくて他の機能はどうなのかと、そういうことをここ（朝日町本館敷地）でやったらどうかということで、内藤さんがいみじくもおっしゃいましたけれども、そのところでやるのか、そういうことも考えられるでしょうということをお私共事務レベルでは考えています。ですからこの、コアゾーンについて何か経過があるからわざわざコアゾーンと言うのであって、経過を継承した時に活性化に寄与するような土地の再利用を、できればここ（委員会、市民部会）から提案したいし、そこと駅からの動線をどうしましょうかということおです。例えば国道467号をとばして、折角掘り割りになっているのですから広場にしようかだとか、そのくらいのことを考えましょうかと、そういうこともできれば提案していきたいと、私共事務局の考えになります。その結末を早く、どうするのですかということについては、恐らく来年にある種の方角が出るのかもしれない。そうしたらそれを受け止めて、そこからこの中をどういう意味合いを確保していくゾーンとして使っていくか、を工夫できたらと考えております。

柳沢部会長

受け止める必要もあるかもしれませんが、これまでのこちらの文脈で言うと、これらの場所に対し、こういうことは必ずインプットしてくれ、というリクエストを先に投げ、それを踏まえて、公共施設検討委員会が何かこれにキャッチボールをするという感じであり、何か出てくるのを待ってものを言うのではない方が良い、ということおです。

藤島部長

いずれにしても、何か変化があるとしても、我方としては絶対、ありていに言えばちゃんとにぎわいのあるゾーンとして活用すべきである、またこうあるべきだという簡単にでも案があれば提示していきたいということおです。

他の都市をみても、庁舎を都心から移して成功した事例は無いです。街の中から本当ににぎわいのある種完全に移してしまう訳です。たまたま別な所で庁舎の議論を座長でやっているのですが、そこでは庁舎の機能は何なのかをいうことも取り上げています。ある意味では最近、開かれた行政ですとか、色々そういうことを取り上げられていますし、市庁舎についても当然同じことがいえると思います。元々の行政側が市民サービスとはどういうものかと考えることも含めて、ここに是非残して欲しいと思われるのは、市民の利用する機能が少しでもここに残るような形、あるいは場合によってはそれをもっと強化するような形で、ここに何らかの形として残して欲しいということです。

色々な行政を見ても情報化は進んでいますので、へたをすると色々な証明書類は電子的な形になっていって、わざわざここに来なくて良いという話もあります。そうした時に、市民が行政に足を運ぶという、そういうニーズが何なのかということを見極めて、その多くをここで充実させていくことが大切でして、藤沢の場合、それは駅から近いということもあるわけですから、とにかく公共施設を活用して、特に高齢化が進行すれば、公共施設のアクセスは非常に良い所であるというのは非常に大事なことですし、そういうことも含めて考えるべきです。

幸いここには税務署など他の公共施設がありますから、色々な言い方も考えられると思います。朝日町コアゾーンをシビックゾーンだとか、海外のシビックセンターという市庁舎があってその周辺に業務関係が集まっている、そういうような所があるので、それでも良いのかもしれませんが、何のためにそうするのか、たまたまそうなったのかもしれませんが、ここはやはりこちらの構想・計画の中にきちんと位置づけて、いわゆる人が集まるという事については色々あるわけで、商業の活動を中心に人が集まる場合もあるかもしれないし、ここは少し違うところだろうと思いますので、そんなようなことを考えるべきです。

最近庁舎の議論等をしていて思うのは、だんだん市民活動が盛んになってきてお

り、今までであれば行政が中心で行っていた活動の一部を市民組織が受けて行うようなことも出てきており、そういう人達の、ある程度の居場所を確保するという話もありますし、色々な場面で行政と市民の間にもう一つ違う新たな組織のようなものが想定されることが多くなってきているので、そういうものの活動のベースがそういうところに来たり、色々そういうことはあり得ると思いますので、逆に、今度こちらから提案して行って、ここで載っている朝日町コアゾーンというのは、こういう位置づけで考えてみるというのが大切です。そこはそこでまた一つの特徴のある活動のものをベースにした人達の集まる場所になってくるのではないかとも思います。そういう意味でここは大事だと思います。是非提案の必要があるでしょう。同じように鵜沼東コアゾーンも全く同じです。

藤島部長 交通の話のところもやはりもう少し充実しないといけませんでしょうね。この辺は年度末の構想のとりまとめの案の前にもう一度案として少しやっていきたいと思えます。

柳沢部会長 今、倉田さんが言われたような話が、本当にヨーロッパのシティ・ホールのような形で、何もサービスを受けるというだけでなく、そこに行って、まさに議会を傍聴するだとか、市の方々と色々なキャッチボールをするだとか、そのような活動が多分どんどん増えると思いますね。わざわざ離れた場所にあって、そのために来るのではなく、日常的に自分達が入り出している場所で、そういうものがあるというのが非常に、むしろそういう活動を活発化させる基礎条件になるので、あまり離してはダメだと思いますね。そういうような意味でも、この場所はむしろ積極的に意味があるというように構想・計画で書いて、言っていかなばいけないと思います。

倉田委員 そうです。そう思います。

藤島部長 まさしくそれですね。現実これだけストックがあるわけですから。

倉田委員 ですから、今からこういう場所が欲しいと言っても、とうてい確保し得ないわけですから、これは一つの資源であると思います。既にここにあること自体が。

藤島部長 わざわざ市役所が藤沢本町からこちらへ移ってきた時に、併せて一団の区画整理のような形で官公庁が集まったわけですからね。

柳沢部会長 その辺の話をむしろ商店街の方々の会議がありますよね、協議会ですね。そういうところで、倉田さんがおっしゃった話だとかについて、地元としてはどうなのか、ということを考えていくのが良いと思います。もう少し噛み砕いて、なるほどそれは意味がある、ということをもっとしっかり出していった方が良いです。あちらの公共施設検討委員会で財政的な事情でその通りにはいかないということが出てきたとしても、それは議論すれば良いことですから。

倉田委員 何を残せるかということであったり、あるいは、今これからの時代の中で、これが必要なのだというような、ニーズというものをここに展開されるようにすれば良い訳ですからね。そういう意味ではここ（委員会、市民部会）からきちんと発信した方が良いですね。

山岸部会員 分かる名称にした方が良いということですね。

柳沢部会長 これ（藤沢本町コアゾーン・朝日町コアゾーン・鵜沼東コアゾーンという名称について）は、自分達（公共施設検討委員会）で動かす施設・土地が単に多いからコアゾーンとしただけですよ。全然視点が違うのですよ。

藤島部長 ですから、仮置きしているだけですから。

柳沢部会長 だから5ページの図は違う図にしなければいけないではありませんか。

藤島部長 はい、分かりました。市民部会では、当初にゾーン分けした土地利用再編ゾーンとしておりましたのでそのように。

柳沢部会長 他にお気づきの点ありましたらお願いします。

佐藤委員 考え方の整理で、今こういうように、地域・通りごとに、一般的にこういう方向の街だという話をしていますが、先程山岸さんあたりもお話いただきましたが、「にぎわい」とはどういう種類のものなのかということが、まずイメージ出来ないのです。例えば今この朝日町の地域ならば、土曜、日曜をどうするかと考えて、それは

マルシェとして賑わせるとしたら、平日の顔を週末の顔が違うことになります。では夜はどうするのでしょうか。誰もいない夜は、ここは眠ってしまう街なのかという、例でここを整理してみたのですが、春夏秋冬、四季を通じて顔が変わってくるものです。それからウィークデーとウィークエンドや日祭日との顔も違いますし、昼間と夜の顔もそれぞれ違うわけですから、それらの位置づけについて、イメージを持っておきたいと思います。それにあと何が必要かという、先程の話ですけれども、ソフト的に何を植え付けるのか、それを行うためのステージがある。そういう意味で先程のステージというのは提供する場と私は考えておりましたので、段階的ということではなくて、そういう場を提供できるという認識です。先程、メインがあって、各地域に広場をつくろうと、そこでは何をしようか。そんなところが多分繋がってくるのではないかと思います。それとコミュニケーションではないですが、お知らせをする手段、そして人を集めるにも市民を集めるのか、それとも外から人を集めるのか、もっと具体的に誰を対象に何をしようかということを見えない可能性にするより、逆に整理してしまった方が良いのではないかと考えています。

柳沢部会長

そういう視野で検討したけれど、どこにスポットをあてるか、ということですよ。全面的には出来ないかもしれないから。

佐藤委員

ええ、そうです。ここはこういうふうに、というようにです。

藤島部長

そうですよね。シビックゾーンなんて、日曜日の霞ヶ関のようになってしまいがちですよね。

佐藤委員

そうになってしまいですよね。だからあそこでは日曜日商売しづらいです。

柳沢部会長

日曜日の霞ヶ関も以外と歩きやすいですよ。すごく案内看板がしっかりしていて、ここは何も無いとか、それこそ先程の内藤さんのお話の、降りたらどうしようというような知らない人が困ってしまうのではなくて、あそこはしっかりしています。何のサービスも無いということでは殺風景なのですけれども。

山岸部会員

でもあそこじゃね。

藤島部長 そこは確かにおっしゃる通り。夜真っ暗ですし、灯りが付いているといっても残業の灯りだし。

柳沢部会長 やはり人が流れやすいように、こういう行政的な場所でも、そういうところは最低限考えなくてはなりませんよね。

藤島部長 後ろに何かあれば、人は流れるのでしょうか。その辺も最後の、フィニッシュに向けて頭絞らなければならなさそうです。

佐藤委員 ニューヨークにある港では、朝昼夜と顔が違う場所があるのです。朝は市場です。それが終わると市民の買い物が出来る場所になり、さらにカフェにあるという、マルチな顔を持っていて面白いです。

作業班 森氏 柳沢先生からご指摘いただいた、特色のある5つの通り・エリアについてですけど、トレンドだろうというお話で、まさに今書いているのはトレンドなのです。我々が作業する中で議論しており、別途色々なことに想いを込めて書き込むという方法もあったのですが、基本的には街づくり協定等がありますのでそれをベースに、それから基本計画だとか、倉田先生もおっしゃっていましたプロジェクトについて何かをうたわなければならないということで、例えばワークショップに移行して、もう少し具体的に自分達が愛着の持てるような街の名前・通りの名前、ここではカタカナが多いですけども、やはり日本語で、広場なのか通りなのか辻なのか、そんなものも、その人達を交えながら、自分達で愛着を持つような形で付けてくれたらと考えておりました。今はまだ構想段階なのでシステムだとかそういうところをまずは出しておこうと、今そういうお話を受けましたので、我々なりにもそういうことを考えてみます。今日いただいた色々なご意見を参考にさせていただいて、整理していきたいと思います。

柳沢部会員 はい、次の段階で多分それぞれのゾーンなり、5つの特色ある通り・エリアなり、朝日町のところにも名前をつけて、真ん中の南北連結ゾーンも何かコメントが要ると思いますから、それぞれコメントしたものについて、具体的にどういうことをや

っていくのかということが出てくると、もう少しはっきりしてくるのです。特に最後の9ページのところなどは、具体的に何をやるかという時にそれぞれ一つずつが観点なのです。こう、何か外側に出して別枠とするのではなくて、それぞれのゾーンにある種の努力をしていく時に考慮すべき事なのではないかと思います。まあ、次を期待しましょう。その他で特におっしゃりたいことはありませんか。

神田委員 先生の方から先程交通関係の強化について指摘がありましたけれど、今回やっと歩行者空間の整備状況というところ、資料編の2ページですが、一方通行等を調べていただいて結果的に、例えば一方通行になっている遊行通りだとかファミリー通りについて、ある程度歩行者空間の整備と合わせて出来ていると思うのですが、そういう意味で歩行者がこれからの回遊だとかというものに役立つような資料としてつくっていただいたと思うので、できたら、例えばさいか屋さんの横、斜めの通り（パール銀座通り）は、これは歩行者専用道路ですから、こういうものをもう少し押さえてもらわないと、と思っておりますので、そういう視点でやっていただきたいと思います。

柳沢部会長 で、今はこうなっていて、将来はこういうふうに、というように。

神田委員 そうです。

倉田委員 それが良いですね。

柳沢部会長 他におっしゃりたいことはありませんか。

中峯部会員 では、先程少し話題にした藤沢駅周辺商店街活性化調査事業報告書について、調査結果をまとめますと、基本的には藤沢駅の近くの方がこちらに来られているというのが来街者の現状で、殆どが生鮮食料品を求められており、街に望むことは、殆どの方が市民なわけですので、安全安心な街や生活に便利な街というもの、ということである、と終わってしまっています。ですから、いかに街の中の回遊性を高め、仕掛け作りをし、滞留時間も長くて一時間、平均で30分程度という結果がでてきますので、これをいかに延ばすかということも、このまちづくりと一体として考

えていくのが一番重要なのかと思います。よろしくお願いします。

倉田委員

そういう意味で、今の資料というのは比較的日常的な事実がそれにあらわれている訳ですから、先程お話しした特色ある通りとかが少なくとも滞留時間に関連してくると思います。やはりそこを本当に滞留出来る形にしていくということが問題になると思います。この前私がお話しましたが、それが藤沢の生活の質というものに係わってくると思っていて、湘南らしさ、湘南ブランドというのは非常に分かりにくく、私自身もどういう背景があるかと調べてみると、元々は富裕層の別荘があって、高級感というものがこの湘南にはイメージが繋がってきていて、その後はもっと大衆的なものになってサーフィンだとか音楽だとかというところに繋がってきているというものはあるのですけれども、ある意味では抽象的にブランドとイメージするものと地域ブランドとしてイメージするものでは、具体的にいきなりモノをイメージする人もいるわけですが、もう少し私自身はそれが何かというところは議論しなければならないのですけれども、やはりそれは藤沢スタイルであったり、ある種生活の、ここでしか出来ない生活というか、ある種の生活音のようなものであったり、そこで生活している人の価値観というものはどういう所に特徴があるのかというようなことを少しにらんで、そこを藤沢スタイルだとか、湘南スタイルという、藤沢が湘南全てを代表できるかは別ですが、そういうものが見えてくると良いのではないかと考えています。

分かりやすくいうと、この前お話ししたように藤沢スタイルなどと言った時に非常にこだわっているのが健康であったり、ということで、それは自転車という一つのキーワードにしても非常に象徴的にそういうものに繋がった一つのイメージを先導するようなプロジェクトに仕立て上げるということが出来ると思います。その時にどうということにこだわって藤沢の、非常に多様なものだと思いますが、特徴的なものがどういうところなのかということのを洗い出して、核というものもそうだと思いますけれど、そういう、どこか見ていると、サンタモニカという言葉も出てきてい

事務局 はい、10時からでお願いしたいと考えております。

柳沢部会長 では、3月24日(木)の午前10時。場所は。

事務局 はい、では繰り返します。次回は3月24日(木)の午前10時からということをお願いします。参考に、もう一つの方の専門部会を3月15日(火)午後3時から、また、第4回委員会を3月28日(月)午後10時から開催することになっております。当市民部会としては3月24日をお願いします。場所は今回と同じこの部屋になります。

柳沢部会長 まだ何かありますか。

事務局 長時間に渡るご議論皆様ありがとうございました。構想につきましては次回に向けてもう一度練り直し、また皆様に充分なご議論いただけるように示させていただきます。また、作製にあたりましては予めご相談させていただく事項もあるかと思いますがその際には、ご指導をよろしく願いいたします。

本日は大変ありがとうございました。

柳沢部会長 ありがとうございました。

午後4時00分 閉会