

第5回藤沢市駅周辺地区再整備構想検討委員会 議事録

日時：2012年1月19日（木）午前10時

場所：藤沢産業センター6階 研修室3

1. はじめに

2. 開 会

3. 議 事

各部会からの報告

藤沢駅周辺地区再整備基本計画の検討

4. その他

5. 閉 会

< 議事概要 >

委員長 それでは、第5回藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会を開催いたします。

事務局 本委員会は藤沢市情報公開条例第29条の規定により、一般に公開となっております。本日の傍聴希望者は2名です。（傍聴者入室）

委員長 傍聴者はルールを守って傍聴をするようお願いいたします。議事に入ります。最初に説明をお願いします。

事務局 （資料説明）

委員長 資料1に対しご意見がなければ、資料2の説明に対してご意見・ご質問がありましたらお願いします。

副委員長 6ページの「分野別地区整備の方針」の「賑わい形成に関する整備方針」

のd「地区全体の回遊・交流づくり」について、ここで書かれていることがやや公的な主体にあるものを射程において、頑張ってくださいというのはもちろん必要ですけれども、もうちょっと商業者とか地元の方々が軸の奥行きを深めるような環境づくりが重要だと思う。そういう意味ではフットパスをさらにつくり、充実するというニュアンスを入れてほしい。それは役所との協力も必要ですが、商業者の皆さんが自力でできる分野もかなりあるので、その自力の努力のできる場所を箱をつくるという感じで書いていただくというのが1点。

2点目は、9ページの「e 歩行者の公共空間整備と案内・サイン計画」の3番目の黒ボツの「南北駅前広場は、人のための駅前広場づくりを進め」と書いてある。このことは非常にいいことだが、それが可能かどうかというのはもうちょっと読まないといけない。もし、こういうことが可能だということであれば、今、デッキがぐるっと張りめぐらされているが、今後、デッキの充実というと、さらにしっかりとした重たいデッキができるのかと考えると、人の空間として駅前広場を充実するのは実際問題難しい気がする。どちらを向いて考えるかというのは、この制度の関係でもうちょっと見ていただきたい。個人的な好みで言えば、デッキはできるだけ充実するのではなくて、できるだけ引算的に要らないところはどんどん抜いていって、必要最小限でつないでいくように、もうちょっと頭を軽くする方向で頑張るのがいいのではないかな。いろいろ駅前には立派なデッキはあるけれども、上は気持ちがいいが、下はどうにもならないとなってくる。下が大事だと言う以上は引算で減らしていく。できればデッキはやめてしまうというようなことまで考えた方がいい。そうすると、車がどれほどコントロール可能かという問題になるが、藤沢の場合、周りが非常に狭い。京都駅は大きい駅なのにデッキがないんです。ああいうことだってできないことはないけれども、できればそのところは可能かどうか、可能ならそっちへ向かって攻めていく、50年先はまさにそういう姿ではないかと思う。

もう一点は、重点プロジェクトですけれども、何となくプロジェクトというのはつかみにくい。プロジェクトというのは単一の主体である必要はないけれども、ある主体がある期間で行為をやっていくというような感覚のものとして認識できないとプロジェクトにならない。ここに書いてあるのは、プロジェクトを考えるためのメモみたいな感じがするので、説明していただきたい。

事務局

1点目は、6ページのdの項目にフットパスの概念を入れた方がいいというご指摘は、大変重要なことですので、市民部会とも相談しながら対応

させていただきたいと思います。

デッキの件については、駅改良部会でも検討しておりますが、交通広場だけで整理できる問題でなく難しい問題ですが、南側については防災デッキというのが基本的にあって、歩道橋に類するものもあるので、これから考えていきたい。北側は一般的にダブルデッキと言われる歩行者空間と交通広場の面的に足りない部分をダブルでつくっているのが現状で、そちらの改善をしていくとなると、もう少し幅を広げた検討が必要かと思いますが、ご指摘も踏まえてこれから検討していきたいと思っておりますが、先ほどバスの部分とタクシー、一般車を分離することを検討しているとお話いたしました。ロータリー状のものを2つに分割すると、その間に広場が生まれてくる形になりますので、車と歩行者と一体的に整理しながら考えていきたいと思っております。

プロジェクトについてのご指摘ですが、本日の資料の段階ではほんのさわりを紹介しただけですので、もう少し詰めた上で、次回に提示をさせていただきたいと思っております。

A委員

今、柳沢副委員長から駅の賑わいに関してデッキの廃止という提案がありました。それに賛成です。太陽の光を地上に注ぐというのは、これからの時代に大切で、それが周辺の賑わいにつながっていく。デッキは便利だけれども、駅中心型で拡散しないから、そういう意味から言うとなんかいい。それができなければ、現在のデッキをもう少し整備していかうとか、賑わいとの関係から言うと、北口のデッキは段差があって、あれが果たして広場と言えるのかどうか。それから中心部の高木はいいけれども、低木の緑が駅前に必要なのかどうか。商店街の街路樹は高木だからいいけれども、低木をわざわざ植えて緑を演出するというのはどうか。ヨーロッパに行くと駅前にはないし、全部石畳や石の建物なんです。東京だってそうですよ。低木を植えて、歩行者空間をつぶしていくし、その維持管理はかかるし、北口のデッキを廃止できない、取っ払うことができないなら、改良するとしたらバリアフリーと一緒にもっと平面的に広げてもらいたい。

それやったときに、空間だけつくって、周辺の建物の景観だけでいいのかというところはいいかないので、賑わいをテーマにするなら、商工会議所では前から提案しているけれども、名産品展示をデッキのところにつくるとか、緑とか段差とか噴水ではなく、観光案内所とか市内の行政案内とか広報とか、複合した公益的な施設を配置して市民にサービスしていくくらいの考えがないと、幾ら整備しても結果的に賑わいにつながらない。これは民間の事業者の力いかんによって賑わいが創出されること以外にない

ので、この辺のダイナミックな考え方をお願いしたい。

B 委員

地区全体の回遊性一つ取っても駅舎の老朽化と駅周辺街区の建物の老朽化、それから防犯の問題等を考えると、全体的に悪い印象が出てきている。デッキというのは駅舎と回遊性との関連が非常に大きいので、人が集まるようなデッキ・回遊性を考えていただきたい。そして各商店街に降りる動線との関連もある。もちろん民間施設について、建て替えも含めて自力でやるのは当然な考えだが、これからの社会を考えてみても、駅を中心とした商業、人づくり、まちづくり等はそこから出発してくると考えるから、デッキと回遊性の問題、駅舎の問題は一体的に考えて、極端に言うとも駅舎を中心として 360 度回遊ができるような形が望ましいというのが、我々の議論の中では多いので、反映していただければありがたいです。

C 委員

今回、市民検討部会から駅舎に対する考え方が出ておりましたが、たまたま先般、南北のまちづくり協議会で話し合いを持った際に違う考えもあったのでお話すると、駅を実際に使う通勤・通学の方々の意見が反映されないということがあって、アンケート等の統計的なことをやった方がいいのではないかという意見がありました。

それからデッキに関しては、先ほどの話の中にもあった南北の人の行き来の利便性を考えた場合に、駅周辺の皆さんが困っているのは、歩いて行くのも難儀だけれども、特に自転車で南北に行くのは非常に難しいし、危険なところも多く、これらを解消するのに、以前から市の方にも話をしているが、技術的に難しいという話ばかりで、ここは大いに考えていただかなければいけないし、先ほども駅を中心に 300 メートルぐらいのところ駐輪場を設けて、あとは歩いていくのがいいのではないかという話があったけれども、それだけでは片手落ちではないか。現在、皆さんの自転車の使い方を見ていると、買い物に行くにしても何にしても自転車を使って、300 メートルの地点において、駅の周辺まで歩いて買い物するというのは、普通では考えにくい。それこそバイクシェアリング等の新しい考え方で、藤沢スタイルという形で自転車の活用を考えていただきたい。

事務局

デッキ、駅舎等の関係については、駅街区整備の大きなテーマとして検討しているところですので、ご意見は今後の検討の中に反映させていただきたいと思います。

自転車の南北横断については、市民の声が多く寄せられている点でありまして、フリンジパーキングに自転車を停める方法と、店のそばまで自転車に乗っていきたいという方もおりますので、店舗の再整備等に合わせた附置義務での駐輪場整備もありますので、そうした際の鉄道の自転車の南北横断は改善する方向で考えております。

- A委員 都市マスタープランでも自転車の専用道をつくってくれという意見が多いけれども、11 ページの「自転車ネットワーク」の中で自転車専用道として、例えば歩道と車道を分離したものができる可能性はあるのか、また、計画があるのかどうか、お聞かせいただきたい。
- 事務局 計画はございませんが、現在、モールフィルのところから藤沢に向かって駅周辺街区の西側に公共の駐輪場があります。その位置まで自転車・歩行者道をうまく分離をして、その中に駐輪場をつくろうということで一部取り組んでおります。ただ、現在、都市計画道路が 12 メートルとか 15 メートルまた、沿道に住宅が張り付いておりますので、自転車だけの走行ということにはなかなかいかないのが現状です。配分を地域の特性を踏まえて検討していかなければいけないということで、記載の方はさせていただいているのですが、なかなか現実は難しいと思っています。
- A委員 既存の道路に対して交通体系を見直して、一方通行を体系としながら、車と自転車と人との分離をよりよく解決できないかという検討は必要だと思うけれども、それはもう無理だからやらないということなのか。
- 事務局 その点については、道路基盤が弱いということもあって、今、できる可能性があるのは、歩道の中に自転車と人が共存すると非常に危ない状況なので、そういうことを踏まえると、一方通行とか通行止め等いろいろな方策もあろうかと思っておりますので、交通管理者、あるいは地元の皆様のご理解を得ないと前に進めないのですが、その辺の検討をさせていただきながら、お年寄りが店の前まで行って買い物をして帰れるくらいまでは目指していきたいと思っています。
- D委員 今、そういうご意見やお答えがあったわけだから、今までの資料とか方針の中に出てきていないので、そういうことも含めて検討していくといったことをあらわしてもいいのではないか。
- 事務局 その辺は表現させていただきたいと思います。
- E委員 湘南・藤沢らしさとか人の流れという大きな方針がありますが、そこから景観とか環境の視点も取り上げて、幾つか書かれているのですが、緑という視点で見ると、どうも現状は、できるところにこのまま、あとはあなた任せという印象がある。街路樹にしてもできるところにという感じがする。緑というのは、環境なのか、景観なのかは根本の問題になってくるけれども、積極的にどういうふうにつくっていくかをはっきり書いておかないといけないのではないか。どこに書くかは検討が必要でしょうが、大きな量的な目標も掲げた上で、どういうふうにするかということを書いた方がいいのではないか。緑は快適な都市をつくる上で3割が必要だと言われているので、実現できるかどうかはさておき、この計画の中では全体で3

割程度の緑地の確保を目指すというようなことも書いていいのではないか。それは民有地も含めれば実現できないことはないと思う。3割をどう実現していくかといったときに、水と緑のネットワークを図るとあるから、そこに入れていけばいいと思うが、周辺にある公園、まちの中にある公園等をつなげながら歩行者空間をつくっていくとか、交通空間と緑を位置づけて、緑のネットワークをどういうふうにつくり上げていくか、いろいろな方針を重ね合わせたものでつくっておくといいかのではないか。

それから防災の観点からは切り離されているけれども、避難路とか延焼遮断帯の役割からも緑のネットワークをつくる必要がある。街の中にある小規模な公園に対して今後、どういうふうに記載していくのか、「ポケットパーク」という言葉が出ているが、そういったものもきちんとネットワークの中に位置づけた図をつくといいと思う。ただ、小さいものばかりあっても大きな緑については、近視眼的なことしか書かれていない。もっと江の島への眺望とか富士山をもっと見通せるような景色とか眺望地点とか、富士山を駅舎の上から見るといった、藤沢だからこそというフレーズがあるといいのではないか。それが公園の中に見えるのもっといいし、回遊性とか防災の観点とあわせて緑のネットワークをもう少し考えていただくといいのではないか。

それから防災の観点で言うと、鵜沼奥田線も避難路にもなるし、遮断帯にもなるので、もっと積極的に、ただ、街路樹を植えるということだけでなく、都市公園のような形で賑わいをつくるようなことも考えていいのではないかと思います。また、藤沢の北部地域の野菜や植木等の緑の生産地もありますし、観光地もあるということをもとめて、例えばマルチ機能を持った観光案内とかを視野に入れることで、もっと藤沢ということが強調できるのではないかと思います。

事務局

緑についてはご指摘のとおり認識はありますが、道路基盤が厳しい部分がありまして、どこまでできるかを念頭に置きながら基本計画については整理をしていきたいと思っています。どんなことまでできそうなのかということは、具体的話として整理をしたいと思っています。緑と防災については必要であれば表現を考えたいと思います。

それから藤沢市は建物緑化について条例を持っておりまして、商業系の用途地域内における建築に際しては、建物緑化の助成制度があるのに、その部分をきちんと書き込んでおりませんでしたので、商業系市街地の建物緑化についてはもう少し積極的に書いていきたい。確か公共施設は3割という緑化率が定まっておりますので、それとあわせた民間の建物緑化についても助成制度で手当しておりますから、その辺ももう少し書き込んでま

いります。

それから鶺沼奥田線は一種低層住居専用地域内での道路づくりですので、道路構造の検討とあわせて延焼遮断帯としての役割、地区のコミュニティ、緑化としての道路、そういった複合的に考えて道路のつくり方を検討しているところです。

委員長
事務局
委員長

鶺沼奥田線の計画幅はどのくらいですか。

古い都市計画決定ですので、15メートルかと思います。

それで遮断帯とか何とか言うのはナンセンスだ。一種低層の用途にしておいて、それがあつたからといって延焼遮断帯にならない。風が吹いてみんな燃やすための煙突効果しかない。遮断帯というからは25~30メートルぐらいないといけないというのが防災上の常識なので、本当にそれを遮断帯にするなら、周りの住居を一種低層でない、高いものが建てられるようにしてやらないと機能が果たせない。余り変なことを言うと、かえって自分の首を絞めることになりますよ。

事務局
委員長

ご指摘を踏まえて考えさせていただきます。

建物の助成制度があると言われたけれども、宅地の緑化について、確か杉並区では100平米以上だと、3メートル以上の高木を2本植えなければいけないとあるが、藤沢市はそういう制度を持っているんですか。

F委員
委員長
B委員

高木を何本という制度はありません。

ほかにありますか。

「重点プロジェクト」の基本的な考え方の中に「地区全体への活力、賑わい創出の波及効果や先導的な役割を期待するプロジェクト」ということで、3つのプロジェクトを設定をしているが、今の駅舎の利用者の増大と危険度から言って、駅舎を先導的な役割としてつくっていかないと、商業施設の老朽化等で民間の問題も出てくる。そうすると、そのつなぎ部分をバラバラにやると、またタコ足みたいな形になってしまうので、回遊性、動線の問題も含めて駅周辺街区の中で駅舎も大変重要な部分なので、重点プロジェクトの中に入れての検討をお願いしたい。

G委員

県では広域的なマスタープランを持っていて、藤沢市は鎌倉、茅ヶ崎、平塚、秦野、伊勢原あたりと湘南の都市圏をつくっているが、広域拠点の位置づけを持っているのは平塚駅周辺と秦野駅周辺と藤沢駅周辺の3つしかない。そのうちの1つの重要な広域拠点ですので、広域性をいかに高めていくかを常に考えていただきたい。ただ、鉄道3線が乗り込んでいるという拠点性がありますが、商業集積が進んでいるとか文化とかいろいろな観点があるので、広域性をいかに高めるかという視点で検討をしていただきたい。

駅の利用者の視点が計画に入っていないので、入れるべきだということ、鉄道の乗り継ぎがかなりストレスを感じるという声もかなり耳にするので、鉄道利用者のユーザーの観点を入れていただければいいかと思いません。

6ページの整備方針のCのところ、低層住宅地が145ヘクタールで、いろいろ検討を進めて中心市街地の機能が高まっていく中で、周辺の低層住宅地の視点から見ると、住みづらい環境をつくり出していると思うので、「良好な居住環境の維持・充実に向けた都市計画制度の活用等を検討する」と書いてあるけれども、この辺の具体的な考えをお聞かせください。

事務局 具体的には都市計画制度の地区計画を考えているのですが、実現化はなかなか難しい地区であると思っています。

委員長 藤沢市にやる気があるかどうかだと思ふ。

H委員 駅舎の話がいろいろ出ているけれども、使いやすい駅を目指してということもあると思う。国土交通省も駅の交通モードの乗り換えに着目して調査をされているということもあって、特に藤沢駅の場合も鉄道3線と歩行者の乗り換えに着目した考え方を、記載はされているけれども、デッキの存在も含めてハード、ソフトの面も出てくると思うので、その辺の着目点を考えていただければと思います。

先ほど自転車の話があったけれども、県も昨年暮れに県警から道交法の徹底ということで、自転車の分離という基本的な考え方が出されて、高齢者や子どもが車道を走るというのは住民が賛成なのかといった視点から、県警でも道交法の範囲内でいろいろ運用を試みているので、その辺の実情も踏まえながら、自転車と歩行者の動線についても検討していただければと思います。

I委員 先ほど来、駅舎の老朽化、危険というご意見が出ているけれども、藤沢駅などは20万人が利用する駅舎として安全性を確保するための耐震補強を行っていて、大地震が起きても危険だという状況ではないということをお知らせしておきます。それから鉄道事業者の立場でなく、一委員として感じたことは、今回、特に駅周辺街区の機能更新が1つのテーマになっている、その機能更新というのが駅前広場を含めインフラを整備していくという観点で1つと、商業・サービスの機能更新、これらは民間一人ひとりが頑張っていけるということなのか、重点プロジェクトということで詰めていくとなると、インフラ整備については重点プロジェクトに位置づけると理解しやすいけれども、個々の商業施設の機能更新は、プロジェクトというよりは何かまちづくりとしての仕掛けが必要ではないか。都心部で言うと、都市再生の特区とか、まちづくりのルールがあって、そのルールの中で更

新に向けたインセンティブ、動機づけのようなものがあるから都心部ではオフィスがいろいろ更新されていくが、今回、藤沢駅周辺で商業施設を更新するための動機づけになるような仕掛けがまちづくりとしてあるのか、そういうところも1つの検討メニューとして入れていった方がいいのではないかと思います。

J 委員

鉄道は線路を走っているのですが、ダイヤどおりですけれども、駅については狭隘な土地なのでやれるところはやってきたけれども、我々ができるところは限界なので、全体としては専門部会でいろいろ検討されると思います。

それから10ページの道路のネットワークについて、去年、一昨年あたりもバスが混んでいてなかなか時間どおり来ないという意見があったけれども、点線で書いてある道路ができればという待望論みたいになっているが、これには時間もかかるし、大変なことだと思う。また、歩行者ネットワークとの錯綜云々もあるけれども、道路が拡幅したり新設できなくても、バスを優先的に走らせるとか、時間帯の問題なのか、信号のコントロールなのか、バスの立場ではなく賑わいという立場から言っても、駅に到達するのに市内の方でもバスでないと来られない方がいっぱいいると思うので、駅のそばまでは行くけれども、それで時間がかかるというのは日本各地である話で、それで自家用車で郊外型ショッピングセンターに行ってしまうという現象を誘因している。駅前の集積の高いところがいまひとつ賑わわないのだと思います。大きな道路ができないならば、バスをもっと優先的に流すというソフト対応的なことを並行作業で入れていただいた方がいいのではないかと。電車は事故がない限り定時で走るけれども、電車、バスの設定の立場から言ってもちょっとそこが辛い。

K 委員

私も10ページを見ていて思ったのは、バスが定時性を守れないために自家用車や自転車が増える。そうすると、ますます渋滞になって、ますます定時性が守れなくなるという悪循環が続くわけです。藤沢駅南口は相当な本数が入っていて、タクシーとバスを分離した場合のイメージ図があるけれども、例えば東海道線に沿った通称ジャンボ通りという道は、バスが通るには非常に狭い。これが一方通行になっていけばいいけれども、年間の事故率が高い道路ですので、例えば一般車のある程度規制するとか、一方通行にするとか、そういうことが伴わないと現実はなかなか難しいと思う。今、お話のあった自転車駐輪場を駅からある程度の距離に置く、もしくは駐車場を設置することによって一般車のある程度規制できるなら、今、お年寄りのバス利用が高くなっているけれども、お年寄りが駅周辺に買い物に来ようというときもバスしか頼るものがない。会社としてもバリ

アフリーのノンステップをどんどん導入しているので、その辺もある程度配慮して、タクシーだけでなく一般車と自転車の区分も検討していただければと思います。

L 委員

今回の委員会をやって今年度中にまとめるということで、全体の方針・方向性はわかったけれども、それを実現するためのスケジュール感というのは基本計画には入れないということだと思うけれども、短期的にできるもの、長期的に検討を要するものとか時間軸によって違うと思う。この基本計画の中でまとめられないとしたら、次年度にはこうやって引き継ぐという方向性も出された方がいいと思うけれども、残り2ヵ月で短・長期に分けるのは難しいと思うので、時間軸の方向は無視していいのか、あるべき姿としては非常に立派になってきたが、その辺はどう考えているのか伺いたい。

事務局

その辺の時間軸については次回に説明をしたいと思います。

L 委員

例えば5年後には何を目標にしてといったイメージですか。

事務局

ものによってざっくりになるもの、ある程度できているものと、分けて表現できるものは表現していきたいと思います。

委員長

今年度で終わるわけではなく、むしろ来年度末ぐらいまでに全体を詰めればというふうに、事務局は思っていると思います。

D 委員

「安心・安全」について、14 ページを見てイメージとしては、3.11 の大震災を受けて、災害というのが主体に書かれている。一部、防犯、安全、そして方針の中でも犯罪を発生させない街といったことが少し書いてあるけれども、今まで地元のいろいろな方との話や会合の中で出てきたのは、中心部を活性化させるという中で、その阻害要因として夜、安心して歩けないという意見がかなり出ている。特に女性から、夕方になったら怖いという意見が結構出ている。そういうのを考えると、これから中心市街地の活性化を考えるときに、どうしても犯罪に対する安全・安心が重要になってくるのではないかと強く感じているので、そういう意味での安心・安全ということを書いてもいいのではないか。

委員長

それは具体的にどうすればいいですか。

D 委員

今までも特に呼び込み、客引きに対して対応してきたけれども、なかなか長続きしないし、実際にはもっと増えているのが現状で、そういう中であって、今、市でも安全安心パトロールみたいな形で年末などにやっているけれども、これらをもう少し活発に地元と協力しながら、そして最終的には警察の力も要するというのが今までの意見ですので、それらが協力しながらやっていくことをもっとアピールする必要があるのではないか。これはソフト面ですけども、そういうのも少し取り入れることも必要かなと

思います。

委員長 時間ですけれども、きょうのご意見については計画に反映するというか、対応するという事務局の話です。その他で何かありますか。

特になければ、議事については終わりたいと思います。

事務局 長時間のご議論、ありがとうございました。

検討委員会については、今年度中にもう一回開催を予定しています。日時は3月30日(金)午前10時からを考えておりますので、よろしく願いいたします。

委員長 それでは、第5回藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会を終了いたします。

午後0時02分 閉会

以 上