

第2回 藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会

日時：2010年7月21日（水）午前10時

場所：藤沢市役所 防災センター6階第1会議室

1. はじめに

2. 開 会

3. 議 事

(1) 地区の現況の評価

(2) 地区の課題の整理

(3) 地区の将来展望（案）

(4) 地区のまちづくりの方向性（案）

4. その他

5. 閉 会

事務局

定刻となりました。皆様方にはお忙しい中を藤沢駅周辺地区再整備構
想検討委員会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

会議に先立ちまして、委員会成立要件の確認をいたします。委員総数
23名に対し、現在20名の出席ですので、藤沢駅周辺再整備構想検討委員
会規程第5条第2項の規定により、会議が成立していることをご報告申し
上げます。

なお、組織の人事異動に伴いまして、東日本旅客鉄道株式会社横浜支
社総務企画室企画部長伊東嘉彦様、及び小田急電鉄株式会社サービス事業
本部執行役員交通企画部長小柳淳様が新たに委員としてご参画いただい
ておりますので、ご紹介申し上げます。なお、お二人の委嘱状につきまし
ては、それぞれお席に置かせていただいておりますので、ご確認いただき
たいと思います。

また、本日は国土交通省都市・地域整備局市街地整備課企画専門官の
荒川辰雄様にオブザーバー参加をいただいておりますので、ご紹介申し上
げます。

なお、本日は中小企業診断士佐藤卓様、神奈川県都市整備課長久保田
隆司様から所用のため欠席とのご連絡をいただいております。また、藤沢
市経済部長福島勇委員につきましては、所用により遅れて出席させていた
だくとの連絡を受けております。

また、本日は再整備構想検討に当たっての資料作成などの作業班を務
めます株式会社国際開発コンサルタンツから、まちづくりグループチーム
リーダーの森さん、プロジェクトマネージャーの矢野さんにご出席いた
だいておりますので、ご紹介いたします。

なお、会議の様態を撮影させていただきますので、ご承知おきいた
きたいと思います。

それでは、黒川委員長、よろしく願いいたします。

黒川委員長

それでは、ただいまから第2回藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会を
開会いたします。

事務局

本日の議事進行について簡単にご説明いたします。

まず資料の確認です。(資料の確認)

資料1の第1回委員会の議事録については、ご確認をいただく意味で作
成しておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、議事に入ってまいりたいと思います。本委員会は藤沢市情報
公開条例第29条の規定により、一般に公開とさせていただいておりま
す。本日、傍聴を希望されている方が4名いらっしゃいますが、入室し
ていただいでよろしいでしょうか。

黒川委員長

それでは、入室させてください。(傍聴者4名入室)

傍聴者はルールを守り、傍聴されるようお願いいたします。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

黒川委員長

それでは、議事に入ります。

(1) 地区の現況と評価 (2) 地区の課題と整理 (3) 地区の将来展望(案) (4) 地区のまちづくりの方向性(案)について、一括して事務局の説明をお願いします。

事務局

それでは、資料に基づきご説明いたします。

(資料2参照) (パワーポイント)

それでは、地区の現況の評価、地区の課題の整理、地区の将来展望、地区のまちづくりの方向性、それぞれ(案)につきまして、お手元のA3版・資料2をパワーポイントでご説明させていただきます。2ページの左側をご参照下さい。

検討作業の進め方でございますが、対象地区である藤沢駅周辺地区については、特性の異なる、商業地を中心とする「中心ゾーン」と、住宅地を中心とする「周辺ゾーン」に分けて検討をしております。

1ページにお戻り願います。この地区について、地区の現況を把握して、4つの視点で評価を行いました。1つは、現在の時代の潮流から見て本地区が果たすべき役割。2つは、上位計画などから見て本地区の果たすべき役割。3つは、本地区の経済環境からみた状況。最後に地区の建物や道路などのストックの状況です。

次に、評価に基づいて、地区の課題を3つの視点で整理いたしました。1つ目は、地区で守っていくべき要素として保全環境要素の課題、2つ目は、地区から取り除くべき要素として阻害環境要素の課題、最後に地区に足りないものとして不足環境要素の課題を整理しております。

2ページ右側をご参照下さい。第2回検討委員会では、これからご説明いたします内容について、「地区の評価の視点に過不足がないか」、「課題が出尽くしているかどうか」、「地区の将来像をどう予測すればよいか」、「そのためにどのようなまちづくりの方向性が必要か」の4点を中心にご議論いただければと考えております。

3ページをご参照下さい。それでは、地区の現況の評価からご説明いたします。最初は「現在の時代の潮流から見た地区の評価」でございます。時代の潮流としては、ここに挙げた人口減少や少子高齢化、環境負荷、安全安心などをはじめ9つの項目で整理しました。

まず、「定住人口が減少に転じる社会で考えておくべきこと」についての評価につきましては、人口が減少するとまちの活気がなくなりますし、

居住の仕方も変わってきます。藤沢市の人口は現在も増加傾向ですが、2020年ごろに減少に転じると予測されています。また、本地区の人口も漸増傾向でしたが、平成22年にわずかに減少に転じています。そこで、この人口の減少に対しては、本地区の中心ゾーンでは、利便性の高い中心市街地の環境を活かすために、高度利用を図り、都心居住ができるようにしていくことが必要と考えられます。

また、周辺ゾーンでは、中心ゾーンとのアクセスを充実し、緑豊かなゆとりのある敷地を持った低層の住宅地としていくことが考えられます。

次に、「少子高齢化が進行する社会で考えておくべきこと」についての評価につきましては、少子高齢化が進行すると、子供たちが少なくなるとまちの活気がなくなりますし、高齢者の方が生活しやすく、生きがいを持つ環境が必要になります。藤沢市の15歳以下の年少人口数はまだ増加していますが、人口の割合は減少してきています。また、本地区の65歳以上の高齢者の人口の割合は約20%で、県や市の値とほぼ同じになっています。そこで、本地区の中心ゾーンでは、少子高齢化に対して若い世帯が居住できる都市型住宅の充実や、育児を支援する環境の充実が考えられます。

また、周辺ゾーンでは、高齢者の方が日常的にまちづくりの運営、管理活動に主体的に係われる環境づくりをさらに進める必要があると考えられます。さらに、中心ゾーンと周辺ゾーンに共通に言えることですが、まちの中をバリアフリーやユニバーサルデザインで整備することが必要と考えられます。

4ページをご参照下さい。次に、「成熟型の経済成長となった社会で考えておくべきこと」についての評価につきましては、成熟型の経済成長になると、高度経済成長のときとは違い、雇用機会の減少や空き店舗の増加など都市の活力が低下します。藤沢市の商店数や商品販売額は、バブル期と比べて低い水準になっています。また、藤沢市は国の観光立国に対して江ノ島や海水浴場などを拠点とした観光立市を目指しており、平成20年で約1,340万人の観光客を集めています。そこで、成熟型経済成長の社会では、本地区の中心ゾーンは、海の観光やレジャーの中継点として、湘南などをテーマとした自立できる都市経済を目指すことが考えられます。

また、単に通過点ではなく中心ゾーンを回遊してみたいくなる吸引力のある業種の集積など、魅力ある都市空間をつくることが考えられます。

次に、「環境負荷をかけないまちで考えておくべきこと」についての評価につきましては、CO₂の増加により地球の温暖化が進行すると、気温の上昇やゲリラ豪雨などの異常気象が多発するおそれがあります。藤沢市

では環境負荷に配慮して、条例により屋上緑化などを進めています。そこで、環境負荷をかけないようにするために、本地区の中心ゾーンでは、オープンスペースを確保したり、建物の屋上や壁面の緑化を進めたり、風の道確保することにより、ヒートアイランドを予防することが考えられます。また、周辺ゾーンでは、敷地内の植栽の充実や太陽エネルギーなどの自然エネルギーの活用、雨水などの活用を進めることが考えられます。さらに、中心ゾーンと周辺ゾーンに共通に言えることですが、車を使わないで済むように鉄道やバスなどの公共交通の充実や、自転車の利用促進などが考えられます。

この絵は平成 16 年度に神奈川県がヒートアイランドについて調査したときの図面で、真夏日の日数の分布を示しています。左端が昔の状況で、右端が最近の状況を示しており、赤いところほど真夏日の日数が多いことを示しています。これによると、横浜や川崎などの大都市や内陸部が赤くなっていますが、最近では海際の都市にも広がってきており、藤沢市でもヒートアイランドが進展することが懸念されます。

5 ページをご参照下さい。「暮らしやすい、人に優しいまちにするために考えておくべきこと」についての評価につきましては、人にやさしくないと、使いにくい、暮らしにくいまちになってしまうとともに、人が集まる拠点都市なのにわかりにくいまちになってしまいます。藤沢市では、駅周辺のバリアフリー化や、給食サービスなどの福祉サービスなどを推進しています。そこで、人に優しいまちにするために本地区の中心ゾーンでは、鉄道やバスの相互の利用をしやすくしたり、鉄道南北の連携を進めたり、また、ユニバーサルデザインによるまちづくり、案内板やサインの設置などが必要と考えられます。また、周辺ゾーンでは、移動しやすい交通手段を充実したり、福祉施設などを充実していくことが必要と考えられます。

次に、「安全で安心して暮らせるまちにするために考えておくべきこと」についての評価につきましては、まちの防災性が低いと日常的に交通事故などの事故が起きたり、災害時に大きな犠牲が出てしまいます。また、防犯性が低いと安心して暮らせません。なお、藤沢市では、地域別の防犯計画や地域防災計画をつくって安全安心なまちになるように努めています。そこで、安全安心なまちするために、本地区の中心ゾーンでは、オープンスペースの充実や、建物の建て替えに合せた防災性の向上を図ったり、交通が集中する場所などで交通動線の整理をすることなどが考えられます。また、防犯性を高めるために監視カメラなどの防犯体制の充実や、健全な市街地になるように、よりよい業種などを誘導することが必要と考えられます。また、周辺ゾーンでは交通事故を減らしたり、災害時の救援活動が

円滑に行えるように、適切な道路ネットワークを整備することが必要と考えられます。

6ページをご参照下さい。次に、「楽しく、気持ちよく暮らせるまちにするために考えておくべきこと」についての評価につきましては、まちが気持ちよくないとまちに人が集まってきましたし、住みたい、住み続けたいという気持ちも起こってきません。藤沢市では、景観法に基づく藤沢市景観計画を策定しており、その中で本地区も景観形成地区に定められています。そこで、気持ちよいまちにするために、本地区の中心ゾーンでは、景観計画に基づいて地区特性を勘案した景観づくりを、地区の人々が主体になって進めることが必要と考えられます。また、市の顔になる場所ですから、まちかどで文化芸術活動ができる場所をつくったり、特色のある店舗を集めることが考えられます。また、周辺ゾーンでは、旧東海道の歴史などを活用した景観づくり、まちづくりや、住宅地の環境を守るための一定のルールづくりが必要と考えられます。

次に、「ストックを活かしたまちづくりを進めるために考えておくべきこと」についての評価につきましては、現在、民間等が低調となっているとともに、福祉への予算配分の強化などにより、まちづくりへの公共投資が減少しており、都市環境の維持管理が難しくなっています。藤沢市では、公共施設の管理を市民が主体的に行う「美化ネットふじさわ」や、「公民連携事業化提案制度」などを実施しており、市民などへの役割分担を進めています。そこで、本地区の中心ゾーンでは、公共的な施設を整備してから時間が経ったため、適正な補修や再整備が必要ですが、必要性や緊急性、整備効果などを勘案して、現在あるストックをうまく活用することを含めて手法を選定することが必要と考えられます。また、周辺ゾーンでも、今ある地区の歴史や生活などを勘案して、まちづくりを進めることが必要と考えられます。

最後に、「コンパクトなまちづくりにおいて包括的に考えておくべきこと」についての評価につきましては、市街地が人口増加で大きく広がってしまうと、都市施設の利用が不便になりますし、都市運営のための公共投資が大きくなるとともに、都市活動による環境負荷の低減が難しくなります。その点藤沢市では、過去20年間で市街化区域の人口は20%以上も増加しているのに、市街化区域の面積はわずか0.2%しか増加していないことから、すでにコンパクトなまちづくりを実践しています。従って、本地区では優れた交通利便性を活かして、さらに機能集積を進めるとともに、市街地の老朽化や機能の低下に対して更新を進め、コンパクトな都市構造の中心をつくっていくことが考えられます。

7ページにお進み願います。1-2 「地区の果たすべき役割の評価」についてでございますが、ここでは、広域や藤沢市内において、本地区が果たすべき役割のあり方について評価し整理いたしました。本地区は、藤沢市の中で重要な交通結節点であり、定住人口や交流人口が多く集散する場所で、重要な都市施設が多く集まっている中心市街地になっており、市内各拠点との役割分担を図っていく必要があります。また、周辺の市町を含む湘南地域の主要な拠点都市の中核でもあることから、広域的に果たすべき役割を分担して行くことが求められています。

この図は、将来の「県土・都市像」でございまして、「かながわ都市マスタープラン」において、藤沢市は湘南都市圏域の広域拠点として、県全体の広域的な機能、都市圏全体の自立を牽引する高度な都市機能の集積を図ることとされています。「藤沢市都市マスタープラン」において、藤沢駅周辺地区は、藤沢市の中心市街地、広域への玄関口として位置づけられています。

藤沢市の広域拠点としての位置づけを示すデータを幾つかご紹介いたします。この表は都市別人口表でございまして、平成 21 年度現在の藤沢市の人口は 40.7 万人で、横浜市、川崎市、相模原市、横須賀市に次いで県内 5 番目の規模となっています。

この表は、都市別観光客数でございまして、藤沢市の年間観光客数は 1,340 万人であり、そのうち宿泊客数は 36 万人 (2.6%) にとどまり、日帰り客が主体となっていることをあらわしております。

この表は、別全産業事業所数でございまして、藤沢市の事業所数は 12,894 事業所、人口一万人あたり 324 となっています。県内シェアは 4.5%、商業事業所のシェアは 4.8%であり、県内の主要な商業・業務集積地となっています。

この表は都市別商業事業所年間商品販売額でございまして、藤沢市の商業事業所は 3,246 事業所、県内シェアは 4.5%ですが、売り場面積あたりの年間販売額は 176.1 万円であり、横浜市、川崎市、厚木市と比べると低い状況がうかがえます。

この表は都市別大型小売店舗数でございまして、平成 22 年 4 月現在の藤沢市内の大型小売店舗数は 36 で、平成 20 年度より 3 店舗の減少となっています。

この表は都市別主要駅鉄道乗車人員でございまして、平成 20 年の藤沢駅の鉄道乗車人員は、7,043 万人で、平成 19 年より 45 万人増加しています。

8ページにお進み願います。1-3 「経済環境の状況からみた地区の評

価について」でございますが、ここでは、社会経済情勢、本地区の経済環境を分析し、市の中心市街地や交流拠点としての役割を評価整理いたしました。高度経済成長期から成熟した経済への転換が進行し、急激な経済成長が望めない時代になっている上に、リーマショック以来、民間投資の低迷が進行しており、全国的に商業地の景気は低調となっています。また、市内では新たな商業拠点の整備が進行しており、本地区の商業地としての機能発揮、機能分担について検討することが必要になっています。

この図は中心市街地における1階空き店舗状況及び大規模小売り店舗立地状況でございますが、平成21年3月31日現在、藤沢駅周辺の大規模小売り店舗は8店舗あり、店舗面積の合計は8万5,743㎡となっています。今申し上げたデータは、神奈川県「大規模小売り店舗一覧」により発表させていただいたものでございますが、このほか駅周辺には百貨店として小田急百貨店1万2,588㎡、オーパ1万739㎡、田原屋3,446㎡の百貨店がございますが、先ほど申し上げました8万5,743㎡に、これら3つの百貨店を加算いたしますと、合計11万2,516㎡となります。

空き店舗の状況でございますが、駅前周辺では、1階部分にはほとんど空き店舗は見られませんが、3階以上の中高層部分が空き店舗となっている箇所が見られます。1階の空き店舗は、駅から離れた商店街の一部に見られ、特に、北口の商店街では、空き店舗が通りで連続している箇所も見られます。

この表は地区内の全産業事業所数及び市内シェアの推移でございますが、平成18年における藤沢駅周辺地区の事業所数は2,591事業所で、平成13年より80事業所減少しています。一方、同年の従業者数は4万3,192人で、平成13年より1万1,211人と大幅な増加が見られます。事業所数、従業者数とも市内のシェアは増加しています。

この表は地区内の小売事業所数の推移でございますが、平成19年における藤沢駅周辺地区の商業事業所数は、508事業所で、平成14年より43事業所減少しています。商業事業所数、従業者数ともに減少傾向にあります。

この表は地区内の年間商品販売額の推移でございますが、平成19年の年間商品販売額は1,107億円、売場面積11.7haで、平成14年から減少傾向となっていますが、特に年間商品販売額の市内シェアが31.9%から26.5%に大幅に減少しており、駅周辺地区の商業集積の求心力の低下が見られます。

次に、9ページにお進み下さい。1-4「経済環境の状況からみた地区の評価」についてでございますが、ここでは、既存ストックの状況につい

て、現時点の問題を把握するために評価を行います。本地区には中心市街地として様々な公共施設や民間施設のストックが分布し、利便性の高い地区となっています。しかし、今後本地区の再整備を検討していく上で、これらのストックが現状のままでよいのか、あるいはさらなる改善や充実を図る必要があるのか、機能更新を図っていく必要があるのかなどを整理しておく必要があります。

この図は本地区の商業用地率でございまして、駅を中心に大規模な商業・業務利用が行なわれています。駅周辺の商店街では店舗併用住宅利用が行なわれるほか、周辺部においては住宅利用が多く見られます。

この図は道路幅員の現状でございまして、幹線道路は、南北の駅前広場を中心に、それぞれ地区外へ放射状に伸びる広幅員の道路ネットワークが形成されています。駅の南北をつなぐ道路ネットワークは、鎌倉片瀬藤沢線国道467号のみとなっています。区画道路は、幅員6m未満の道路が大半を占め、特に、駅南の住宅地では幅員4m以下の道路も多く残っています。

この図は道路用地率でございまして、地区内の住宅地では、道路用地率が10%未満の道路ストックの不足箇所も見られます。

この図は地区の南北ネットワーク間の平均距離を表したもので、地区内には、東西方向約1,300mにわたって鉄道が横断しており、南北をつなぐ歩行者・自動車のネットワークが不足しています。鉄道の南北をつなぐ自動車動線は、国道467号（市役所前）と、茅ヶ崎方面の一本松踏切の2箇所のみとなっており、その距離は約900m、国道467号（市役所前）から川名の鎌倉道踏切までの距離は560mとなっています。駅の南北をつなぐ歩行者動線は、地区内に4箇所あります。駅自由通路・地下通路があるため、駅周辺部では平面距離が短くなっていますが、駅自由通路から一本松踏切までの距離は640mとなっています。

10 ページをご参照下さい。このページは建物ストックの状況の評価しております。駅南側の住宅地などでは木造建物の延べ床面積率が40%を超える地区が見られます。また、木造住宅の延床率が高い地区では、幅員4m以下の狭隘道路も多く見られます。

この図は建物の老朽化率でございまして、駅南側の住宅地では木造建物が多く、老朽化率（木造25年以上、それ以外50年以上）が25%を超える地区が見られます。また、木造住宅の延床率及び建物老朽化率が高い地区では、幅員4m以下の狭あい道路の分布が多く見られます。

この図は特定建築物の耐震化状況図でございまして、駅周辺の商業・業務施設、公共施設などの大規模建築物においても、耐震関係基準に適合し

ない建築物が多く見られます。

この図は一般住宅の耐震化の状況図でございまして、住宅地においては、旧耐震基準の住宅建築物が多くみられ、避難路となる道路、奥田線の早期整備が望まれる状況となっています。

この図はオープンスペースの状況でございまして、道路、公園を含めた地区内のオープンスペースの割合は 19.5%であり、商業地の標準的な道路・公園率 33%に比べて低い状況となっています。

この図は公園の整備状況でございまして、藤沢駅周辺地区内では、都市計画公園・緑地 13 箇所、それ以外の公園・緑地 2 箇所の計 3.63ha が供用開始済みとなっています。その割合は、地区面積 149.7ha に対し 2.4%となっています。

11 ページをご参照下さい。この図は主な公共施設の配置状況でございまして、中心ゾーンでは、市役所・市民会館などの官公庁施設、小学校や保育園などの教育・福祉施設、南市民図書館などの文化施設が集積しています。周辺ゾーンでは、主に市民の家、郵便局、保育園などが分布しています。

この図は駅周辺の歩行者交通量の推移でございまして、平成 19 年における駅周辺の歩行者通行量は、平成 14 年に比べて平日通行量は減少しているが、休日歩行量は 108%に増加しています。南北の通行量は、南側では増加した地点が多く、北側では減少した地点が多く見られます。特に、北側ではダイエー入口前、ビックカメラ東側、無印良品前で大きく減少しており、南側ではエスタ入口前、明治地所横、江ノ電高架下で大きく減少しています。

この表は県内主要駅の一日乗降客数でございまして、JR 線が 20 万 4,000 人、小田急線が 15 万 3,000 人、江ノ電が 2 万 8,000 人となっています。なお、JR 藤沢駅については、「JR の各駅の乗車人員」というデータがありましたので、乗降という形で事務局で 2 倍にさせていただき、20 万 4,000 人と記載させていただいております。

以上で大きな項目の 1 つ目の「地区の現況の評価」を終わらせていただきます。

×××

12 ページにお進み下さい。次に、本日の大きな項目の 2 つ目である「地区の課題の整理」についてご説明申し上げます。

これまで 4 つの指標、1 現在の時代の潮流からみた地区の評価、2 地区の果たすべき役割からみた評価、3 経済環境の状況からみた評価、4 地域のストックの状況からみた評価で地区の評価をしてまいりました。今度は

それを整理して、3つの視点で課題を整理いたしました。1つ目は地区で守っていくべき要素として保全環境要素の課題、2つ目は地区から取り除くべき要素として阻害環境要素の課題、3つ目に地区に足りないものとして不足環境要素の課題でございます。

まず、1つ目の「時代の潮流の人口減少社会に関する課題」でございますが、色分けをしてあります。ピンクは中心ゾーンに係わるもの、黄色は周辺ゾーンに係わるもの、緑は両ゾーンに係わるもの、破線で囲んだものは市全体に係わる課題を示しています。守るべき保全環境要素としては、藤沢市の人口の増加傾向や、市街化調整区域や海などに囲まれた市街地構造があげられます。取り除くべき環境阻害要素としては、将来予測されている市の人口の転換傾向や、住宅地での防災上の危険があげられます。足していくべき不足環境要素としては、中心ゾーンでの高度利用の推進や都市居住ができる魅力ある居住環境や、観光拠点の中継点として、交流人口を受け止めるにぎわいのある商業空間やオープンスペースの確保、周辺ゾーンでの緑豊かなゆとりある低層住宅地への誘導があげられます。

次に、2つ目の「時代の潮流の少子高齢化に関する課題」でございますが、守るべき保全環境要素としては、藤沢市のバリアフリーへの取組みがあげられます。取り除くべき環境阻害要素としては、年少人口の減少による市の活力の低下があげられます。足していくべき不足環境要素としては、中心ゾーンでの若い世帯が住める都市型住宅や育児支援環境の充実、周辺ゾーンでの誰もが日常的にまちづくりの運営・管理活動に主体的に係われる環境づくりの推進、共通事項として福祉のまちづくりの考え方にのっとった施設整備があげられます。

次に、3つ目の「時代の潮流の成熟型の経済成長に関する課題」でございますが、保全環境要素としては、年間1,340万人を吸引する江ノ島などの観光資源があげられます。環境阻害要素としては、商店数や商業シェアが落ち込んでいる商業活力の低下があげられます。不足環境要素としては、観光拠点の中継地として湘南等をテーマとした自立型都市経済の確立、まちなかを回遊してもらえりる吸引力のある用途の誘導や魅力ある都市空間の創出があげられます。

次に、4つ目の「時代の潮流の環境負荷に関する課題」でございますが、保全環境要素としては、藤沢市が行っている屋上緑化の取組みや、環境に配慮できる自転車を利用しやすい平坦な地形が上げられます。環境阻害要素としては、予測されるヒートアイランドの進行があげられます。不足環境要素としては、オープンスペースの確保や風の道の確保によるヒートアイランドの予防や、住宅地での植栽の充実や自然エネルギーや雨水の活用、

公共交通機関の充実や自転車環境の整備があげられます。

13 ページをご参照下さい。次に、5つ目の「時代の潮流の人にやさしいまちづくりに関する課題」でございますが、保全環境要素としては、藤沢市が行っているバリアフリーの取り組みや福祉サービスの取り組みが上げられます。環境阻害要素は特にありません。不足環境要素としては、鉄道やバスなどの相互連携・改善による交通の利便性の向上や、鉄道南北の連携の向上、ユニバーサルデザインの推進、わかりやすい案内板やサインの充実、移動しやすい道路や交通手段の整備、福祉施設などの拡充があげられます。

次に、6つ目の「時代の潮流の安全安心に関する課題」でございますが、保全環境要素としては、藤沢市が行っている防犯計画や防災計画の策定があげられます。環境阻害要素としては、細街路が未整備地区の存在や、防災のためのオープンスペースの確保や建物の更新、防犯のための都心部にふさわしい業種業態への誘導などがあげられます。不足環境要素としては、治安の悪化への対応や、集中する交通動線の整理による安全性の向上があげられます。

次に、7つ目の「時代の潮流の人に気持ちよく過ごせるまちづくりに関する課題」でございますが、保全環境要素としては、藤沢市が策定している景観計画や、市民オペラなどの文化芸術活動、旧東海道などの歴史資源のまちづくりへの活用、住宅地の環境を守るルールづくりが上げられます。環境阻害要素は特にありません。不足環境要素としては、一部にしか利用されていない地区計画制度の活用や、景観計画にのっとり景観形成や地区の人々の主体的な参加、まちかどでの文化芸術活動の場や特色ある店舗の集積があげられます。

14 ページをご参照下さい。8つ目の「時代の潮流のストックを活かしたまちづくりに関する課題」でございますが、保全環境要素としては、藤沢市が実施している公共施設のアドプト制度や、地区の再構築にあたってのストック活用を含めた手法の選定、既成市街地の現在の歴史や生活を勘案したまちづくりがあげられます。環境阻害要素は特にありません。不足環境要素としては、各種事業によって整備された都市基盤などの老朽化や機能低下の更新があげられます。

最後、9つ目の「時代の潮流のコンパクトなまちづくりに関する課題」でございますが、保全環境要素としては、境川緑地までを東限とする商業系土地利用の枠組みを維持し、商業地の外延化の抑制が上げられます。環境阻害要素は特にありません。不足環境要素としては、都心部のストックを維持しつつ、機能更新を推進して吸引力を増すことで、コンパクトな都

市構造の形成に寄与することがあげられます。

15 ページにお進みます。次は、「地区の果たすべき役割に関する課題」でございますが、保全環境要素としては、湘南都市圏域の広域拠点に位置づけられていて、周辺都市と比べ、高い商業・業務機能の集積や交通結節点の機能を維持することがあげられます。環境阻害要素は特にありません。不足環境要素としては、日帰り観光から滞在型観光への移行を促す魅力ある都市空間、宿泊施設のストック整備があげられます。

次は、「経済環境に関する課題」でございます。保全環境要素としては、大型店が集中した市髓一の商業・業務集積があげられます。環境阻害要素としては、ビルの1階部分や中高層部にある空き店舗による活力の喪失や、大型店の撤退や店舗数の減少によるシェアや中心性の喪失があげられます。不足環境要素は特にありません。

3番目に、地域のストックに関する課題でございますが、保全環境要素としては、湘南のブランドイメージ、既存の公共公益施設のストック、公共交通ネットワークの集積、活発な市民活動やイベント、文化財や寺社等の地域資源があげられます。環境阻害要素としては、公共公益施設の老朽化による災害時の危険回避、交通渋滞や交通事故の危険の回避、木造老朽住宅の防災性の向上、幅員の狭い道路の改善があげられます。不足環境要素としては、駅南北の機能の連携の強化、駅と周辺地区を結ぶ歩行者・自転車動線の改善・充実、駅構内での乗り換え動線の改善、江ノ島のある街としての街並みの演出、良好な住環境をピーアールするための街並み誘導、公園整備の推進、鉄道南北の交通ネットワークの充実があげられます。

×××

次に、本日の大きな項目の3つ目である「地区の将来展望」の案についてご説明申し上げます。16 ページにお進み下さい。まず、藤沢市のこれまでの都市構造について整理いたしました。藤沢市は、これまで都市計画線引き制度の厳格な運用のもと、無秩序な市街地拡大抑制の一方、湘南海岸をはじめとする自然空間体系の維持保全に努め、都市の品格を保ってきています。とりわけ、市街地においては複数の都市拠点を育成し、都市機能集積を進める一方、都市拠点間を公共交通を主体とする「軸」で相互に連絡し合うことで、利便性の高い住宅・産業市街地を実現しており、全体としてコンパクトな都市構造となっています。今後も、この都市構造の維持を基本に、都市拠点を構成する機能の適正な更新を図り、藤沢の魅力と活力を増強していく施策の展開が必要となります。

次に、藤沢市内の各拠点の中での藤沢駅周辺地区の位置づけでございますが、策定中の「藤沢市都市マスタープラン」には、市内に5つの都市拠

点と1つの交通拠点位置づけられており、それぞれこの図に示すような機能を発揮することとしています。その中でも藤沢駅周辺地区は市の都市中心として、市の5つの都市拠点の中で最も拠点性の高い地区となっており、市全体及び湘南地域の広域商業・業務拠点とされているほか、片瀬・江の島の首都圏のリゾートレクリエーション拠点への玄関口として、また市独自の文化を発信する中心拠点として、交流人口を受け入れ、安全・安心そして楽しいまちづくりを進めていくこととされています。

この表は各拠点の機能分担を表したもので、5つの都市拠点と、1つの交通拠点の機能分担をみると、この図のようになっており、藤沢駅周辺地区は他の地区と比較して総合的、中心的な機能発揮が求められており、この機能を十分に発揮できるようにしていくことが必要です。

17 ページにお進み願います。ここで地区の将来展望の案を整理いたしますと、藤沢市が将来都市構造を実現し、自立性のある都市として生き残っていくためには、藤沢市が他の都市と比較して持っている優位性を伸ばしていくことが必要です。藤沢市の優位性をここでは4つにまとめました。

1つは、「藤沢市はまだまだ活力がある」ということで、人口も増加していますし、昼間人口も多くなっています。特に藤沢駅周辺地区は1日38万人が乗降する藤沢駅を抱えているとともに、商業集積や観光地への中継点となっており、これを活かした「にぎわいと活力の創出」が将来展望となります。

2つ目は、「藤沢市には他にはない特色がある」ということで、湘南ブランドがあるほか観光拠点や歴史を抱えており、市独自のイベントなども行われています。特に藤沢駅周辺地区は観光地への中継点であり、海にも近く、歴史文化資源に恵まれていることから、これを活かした「湘南の玄関口づくり」が将来展望となります。

3つ目は、「藤沢市には恵まれた自然がある」ということで、市街地が田園と海に囲まれ、海岸沿いの都市であることから海からの風などの恩恵を受けています。特に藤沢駅周辺地区は海に近く、中心市街地としては緑が多くなっていることから、これを活かした「環境との共生推進」が将来展望となります。

4つ目は、「藤沢市には代えがたい利便性がある」ということで、広域幹線道路を利用しやすく、鉄道やバスの路線や駅も多いほか、複数の都市拠点があり、移動や生活の利便性が高くなっています。特に藤沢駅周辺地区は市内でも交通の利便性が高く、中心市街地で様々な公共施設が集中していることから、これを活かした「利便性の向上」が将来展望となります。

××××××××××××××××××××××××××××××××××××

18 ページにお進み願います。最後になります、大きな項目 4 つ目の「地区のまちづくりの方向性の（案）」につきまして、ご説明いたします。まちづくりの方向性につきましては、大きく、都市基盤、土地利用、特色づくり、市民参加の 4 つに大別し、整理いたしました。まず、「都市基盤施設整備の方向性」につきましては、交通結節点、南北ネットワーク、自動車動線整備、歩行者動線整備、公園・緑地の整備、その他公益施設の整備に分類し、それぞれ基本的に配慮すべき考え方をまちづくりの方針（案）として整理し、具体的方策として、まちづくりの方向性（案）として整理いたしました。

次に、「土地利用誘導の方向性」につきましては、商業地と住宅地に分類し、基本的に配慮すべき考え方及び具体的方策を整理いたしました。

3 つ目の「特色あるまちづくりの推進の方向性」につきましては、藤沢らしさを目指し、4 つ目の「市民参加の方向性」につきましては、市民が主体的に参加できる環境づくりを目指すこととしております。なお、ページ右側にあります「将来展望対応」の表でございますが、番号の①から④につきましては、ページ下段に記載されております、1. にぎわいと活力の創出、2. 湘南の玄関口づくり、3. 環境との共生推進、4. 利便性の向上を指しております。また、この 4 つの対応項目につきましては、第 1 回の委員会でご提示させていただきました平成 20 年度に行いました、市若手職員によります、駅周辺地区における課題抽出整理における分類項目でございます。

以上で、資料 2 に基づきます地区の現況の評価、地区の課題の整理、地区の将来展望（案）、地区のまちづくりの方向性（案）についての説明を終わらせていただきます。

黒川委員長 ただいまの説明に対してご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

増田委員 「環境負荷をかけないようにするために」の中で、風の道を確保するという説明があつたが、具体的にどういうことなのか教えていただきたい。

事務局 市街地中心部の密度が高いところでは、小さい区域の中で気温が上昇したり、輻射熱でまちの中が暑いという現象がここのところ見られます。海からの常時風が藤沢市内にはありますので、今後の建物更新計画を考える中で、そうした風の道を確保する工夫をまちづくりの中でできないかとか、境川等も風の道になっていますので、それらをうまく利用して中心部の高温化を少しでも防止していけないかということを考えております。現在、中高層を建築する際には風害調査等を事業者が実施しており、そうした資

料を集めていますので、そういったところから考えていきたいと思っています。

増田委員 我々が若いころは東京から帰ってきて藤沢駅に降りると、涼しいいい風だと感じたけれども、それが今はないので、行政の指導で風の道のしつらえができれば大変いいことだが、難しそうな気がします。

長瀬委員 今の説明を聞いていて、余りにもグローバルすぎて藤沢都心部の特徴的な課題が何なのかが見えてこないんです。昭和 50 年代には県下第 3 位の商業集積をしていた藤沢都心部がなぜこういう状況になってしまったのかがきちんと分析されていない。それから都心部で計画的にまちづくりをしてきたが、駅の南北で広場をコアにしてネットワークをつくってきたが、なぜそれがうまく機能していないのかという現状分析がされていない。

それから藤沢駅直近のエリアで今どういう問題が起きているのか、どういう課題があるのかというのも見えてこない。それから藤沢市は今、総合計画をつくっているのですが、おっしゃっていることはよくわかるけれども、藤沢都心部が次世代に継承すべき財産は何なのかが分析されていない。それから 3 つ目として広域論で見たときに、辻堂 C-X の問題、藤沢都心部の問題、村岡の問題は 3 キロの軸線の中で、連鎖型にそういう 2 つの顔が将来できてくる中で、どういうふうに課題を見出そうとしているのかが見えない。また、藤沢都心部の目指す将来展望もわからない。現在ある上位計画から導き出してきて、5 つの役割分担、機能分担で行くとなっているけれども、本当にそれで行けるんですか。もう一度都心部の視点から今置かれている現状を含めて整理しないといけないのではないかと。大変申しわけない言い方ですけども、今、この地区はどういう課題があって、どういう問題を克服していかなければならないのか、具体的な目指すべき都心部を、それからもう 1 つ足りないのは都心部の駅直近で起きているさまざまな先行プロジェクトとどう考えていくのかといった課題、要は都心部の構造的課題がよく見えないが、それでいいのでしょうか。

事務局 企画部門からのご指摘ですが、私どもまちづくり部門で考えてきた中で、1 つはなぜこうなったかということの分析ですが、それぞれの都市拠点を配置する中で徐々に役割分担が進んでいること、例えば商業の問題にすると、工場が抜けた跡に商業系の施設ができてきたりということで、必ずしも拠点集中型になっていませんが、全体としては 40 万人が暮らす市街地の構造としては藤沢に過度に集中していないという点からは、ある種のコンパクト性は担保されているのかなということです。ただし、藤沢都心はこれまでさまざまな公共投資がされてきましたが、まだまだ不完全なままで現在に至っている部分もございます。例えば交通の問題については残念な

がまだ完成しておりません。都市計画事業も途上段階のものもございますので、そうしたものを早期に実現を図った上で、本来の中心な拠点としてのまちづくりが必要であろうと考えております。例えば鶴沼奥田線の問題とか横浜藤沢線の問題といったスーパー交通、若しくは駅目的交通がいまだに適切にディストリビューションされていない。そういったことが原因の1つではなろうかと考えております。

それから駅直近でどういう課題があるのかという点につきましては、やはり土地利用転換が現実起きております。例えば百貨店業態が不振であったり、今後、それがどうなっていくのかというような課題は確かにございます。そうしたことは今後、検討をしていく過程の中で加筆していきたいと思っております。

それから辻堂、藤沢、村岡のそれぞれの拠点間の役割分担の問題ですが、辻堂は辻堂としてより広域行政をにらんだ中での拠点づくり、高度医療とか行政とか商業等の充足をこれから図っていかこうとする状況にございます。それは茅ヶ崎側と西部地域の拠点としての本来の役割プラスC-X計画の中での広域性をにらんだ部分と、藤沢の本来持っている、いわゆる県の地域行政の中心拠点としての藤沢の役割とは少し違っているだろうと考えておりますので、その辺の書き分けも少ししていく必要があるかと、ただいまのご指摘を受けて思ったところです。

村岡につきましては、交通拠点という意味で、鎌倉側の深沢地域との関係が今後どうなるかによって少し書き方が変わってくるのかなと思っておりますが、今のところ新駅設置を目的としたいわゆる交通拠点で、周辺の工場、研究施設の玄関口、あわせて深沢地区への玄関口というようなことで、今後拠点の中身については少し吟味していく必要があるかなと思っております。

それから将来展望がよく見えないということですが、新しいこれからの都心のあり方について、この表現だとよくわからないということのようですので、これについては今まで語り尽くされてきた内容ですので、もう少し工夫をしてみたいと思っております。

先行プロジェクトとの関係も周辺で今後展開されるべきプロジェクト等について、一回は整理させていただきたいと思っております。

木野委員

今、交通の話が出ましたので、バス交通（神奈中）の立場でコメントさせていただきますと思います。藤沢駅からについては江ノ電と私どもと2社でやっていますけれども、私どもは北口だけで、1日800回近いバスを発着させておりますが、公共交通の移動円滑化、道路ネットワークの不足というお話はそのとおりでと思っております。現状の評価という点で申し

上げますと、800本近いバスのうち実は80%が北口を出まして、全部西へ向いて出ていくわけですが、藤沢信用金庫前の交差点に8割が集中している。したがって、そこから先が交通渋滞を引き起こしているということで、バスの走行環境の悪化を来しております。したがって、市民の立場から言いますと、公共交通の速達性の低下というのがありますので、これが非常にストレスになっている部分だろうと感じております。したがって、私どもの立場としては駅周辺の道路の整備に主眼を置いて進めていただけたらと思っております。

池尻委員

全体的に、「現在の時代の潮流から見た地区の評価」という形でまとめていますけれども、日々、市民あるいは外から来た方々がこの駅周辺を利用されているとなりますと、市民の目で見たときにどういう課題があるのかという視点がちょっと欠けていると思います。玄関口というところの機能強化をしたいという将来像であれば、外から来た方の視点でどう見えているかというのを把握しておくべきではないか。市民あるいは外から来た人の目線で見たときの課題の中に、1つはどんなまちだろうと、魅力はこういうことがあったということの何かポイントがあるのではないか。例えば駅の南側は鶴沼方面に行って住宅地が広がっているとか、北側は東海道沿いに歴史的なものがあるとか、散らばっているはずですけども、現状では藤沢駅を初めて降りたときに、そういうものがどういうところにあるのが全然感じられないようなまちになっている。それが行こうと思ってもなかなか案内が充実していないという現状があるのではないかと感じました。

そうして見てみますと、一番後ろに日帰り型の観光ではなく滞在型にというふうな将来像が描かれているけれども、広域的に見て三浦半島とか鎌倉とかと連携して観光を考えた場合には、藤沢市はそういうストックを持っていることは考えられますが、それよりも先にまちの中にどういうものがあるのか、その魅力を見出して市民が楽しめる観光、まち歩きみたいな形での賑わいを演出するためにも、そういうものを目指していく方が先ではないのかなと思いました。

事務局

市民目線で見した場合の藤沢駅周辺地区という点に関しましては、市民検討部会がございますので、そうした中で、今後市民目線からの部分については充実してまいりたいと思っております。

外から来た人の視点も少しモニターしてみる必要があるかなと、確かに我々として十分知られているのではないかなと思っていながらも、藤沢駅へ着いたときに、例えば江ノ電に乗れば江ノ島へ行ける、もしくは小田急に乗れば江ノ島へ行ける。その辺がなかなかわかりづらいという指摘もござ

いますので、そうしたことを考える中で、外から見た藤沢の駅周辺地区を何らかの形でモニタリングしてみたいので、関係部署と考えていきたいと思えます。それからサイン計画が不足していることは認めざるを得ない部分でもありますので、今後のまちづくりの中できちんと対応していきたいということで、課題の中にきちんと書き込んでいきたいと思っております。

田中委員

私はどうしても商業者の立場からものを見ることになってしまうのですが、現状の課題で最大なのは、藤沢の都心が衰退しているとはっきり申し上げていいぐらいの事実なわけです。それらはいろいろな指標から出てきますけれども、まず大型店が相当程度退出している。私も当時、委員としてやっていたけれども、藤沢の中心部は道路が狭くて交通が混雑して大変だと騒がれた時期があって、駐車場案内板システムというものをこの周辺につくるぐらい混雑していたんです。車も分散させて停めさせようという発想だったけれども、今は中止状態です。せっかくつくった大きな資産も使われないまま今日に来ているというのは、紛れもなく藤沢の中心部に人が来なくなっているということだと思います。駅を見ますと乗降客 38 万と、十分賑やか性はあるけれども、結果的にそれは生活者が行き来していることに対する賑わい性だけで、商業からみたらどうしようもない。藤沢が今まで一番注目を浴びていたのは、南北再開発または再整備事業で言う昭和 48 年から 54 年にかけて全国で有名になった百貨店戦争です。競争の激しいわりに各商業者が競って集客を図ってきた。現在、そういう大型店が撤退している理由は、やはり郊外型で商業立地が拡散したというのが 1 つの理由ではありますが、それにしても撤退がひどすぎる。何で大型店が撤退したらだめなのかというと、やはり大型店の仕組みが文化を売ったり、ライフスタイルを向上させたりといろいろな機能がある。「商業は都市を耕す」と言われたことがあるけれども、有名店は我々が買い物に行っても面白い。買わなくても人が集まって、現在の世の中の傾向とかライフスタイルがわかる。そういうのがみんななくなってしまうと、結果的にはつまらないから人が集まってこないわけです。

もう 1 つの側面は、映画館もなくなってしまった。そういう文化的な施設が全くなくなっている状況が、現在の藤沢市の都心部の状況ではないか。これをどういうふうに解決していくかということが 1 つの方向性として考えられる。もう 1 つは商業地盤がスプロール化していつているから、藤沢の中心部に大型店とか魅力のある店舗は呼べないと、それではどうしたらいいかといったときに、もう 1 つの側面は、市民や住民のために便利にして優しい都市をつくっていかうかという視点と、どちらかを考えないといけないと思うんです。方向性として両方というのは今の状況では考え

られない。だから、きょうせつかく公共交通機関の方々がおられますので、もう場所としては駅を中心部のところしかない。そういうところに人を惹きつけるようなものをつくりながら、現在の駅を改良していただけるような状況になるのか。そういうことは無理だから、乗降客が便利に安全に行き来ができるようなコンパクトな改造でやっていくのか、そういうところが2つの方向性の行き方ではないかと考えているので、その辺のところを公営企業の方々にお考えいただいて、はっきり示していただければ、我々もまた意見が言えるところが出てくるのではないかと考えておりますので、商業の立場から行くと、本当の意味の課題は衰退しているものをどう立ち直させるか、意味合いを持たせるのか、中心性を持たせるのかだと思いますので、その辺のところをよろしくお願ひしたいと思ひます。

神田委員

全体的な構成という形で言わせていただきたいのですが、「1-1 現在の時代から見た地区の評価」を見ると、9つのパターンに分かれているわけですね。例えば定住人口の減少という社会の問題を藤沢駅周辺地区でどう対応するのかというところまで持っていくと、非常に無理があるのかなと思ひます。一般論みたいな話の言葉が出てくるし、またそれが最終的には課題としてそうだとするようなことになってくる。例えば「定住人口」というところだけとらえると、人口はわずかに減少したと、確か20人ぐらいだったと思ひます。1万8,700人の中の20人が減ったと、これが実態という中では、本当にこういう傾向でこのような答えになってくるのかが見えにくい。

それから今回、中心ゾーンと周辺ゾーンに分けていて、周辺ゾーンについては低層の住宅地としていくというが、用途的に言ってみると低層でいいのか、こういうものにもつながってくるような感じがする。すなわち1-1で言っている項目というのは、この後に地域の役割とか経済環境、ストックとか出てくるけれども、これらを考えていく中でみんなにかかってくることではないのかというのが言いたいところですね。そういう視点でこれからのものを見ていって、そこから課題を絞り込んでいく。先ほど長瀬委員、田中委員からも出ましたけれども、何か一般論みたいな話で突っ込みというか、その辺のところは物足りないという印象です。特にこの1-1については、このまま課題として取り上げてまとめていくのでは問題があるかなと感じました。

倉田委員

前回は出席できませんでしたので、そのときにいろいろ議論されたことを申し上げることになるかもしれないのですが、私自身は藤沢に在住していませんが、藤沢に居住するということはどのくらい魅力的なのかということで、私どもが思っている湘南における藤沢市というのを考えると、

そこにはある種の生活の質というのが感じられるのかなと期待してお話を伺っていました。その中で藤沢市が目指している将来の空間像であるとか、特に生活像というところがもう少し見えてくるようなものを期待していたのですが、そこがなかなか見えてこなかったということが気になります。これからのまちづくりを考えると、特にそこに居住される方にとってのQOL（クオリティー・オブ・ライフ）と言われるようなものが、こういう計画を通して見えてくる。それがまさに目標とする1つの生活の質だったりする。そういうものが計画を通して見えてこないとまずいかなと感じています。

そういう中でバリアフリーとかユニバーサルデザインという話があるところから出ていっているけれども、肝心の「歩く」ということが余り言葉として出てきていないということが気になっておりまして、基本は駅の周辺、まちの中心というのは歩いて暮らす、あるいは歩いて楽しむというようなことがベースになるだろうと思います。そのことを前提にしてバリアフリーとかユニバーサルデザインの話が出てくるわけです。同時に、公共交通というのもある意味では「歩く」ということとワンセットでとらえられるものであろうと思っています。そういう意味で藤沢駅を中心にしての地区を考えたときに、歩くということによって、まず駅直近のところを含めて歩きたいという気分にはなかなかかなりにくいし、基本的にそのライフスタイルとして、このまちが歩くということをベースにでき上がっているのかどうか非常に気になります。歩くが基本になっていろいろな人との交流も生まれるだろうと思います。

もう1つ、最近アメリカあたりでも地域の再生の中で、プレスメーキングという言葉が良く使われてきておりまして、簡単に言えば「場づくり」ということです。そこにはもちろん空間はあるのですが、その場にふさわしいさまざまな人々のアクティビティーがある。そういう場がまちの中にどのくらい豊かにあるかということが非常に大事であろうと、非常に抽象的な言い方ですけども、その中に商業機能であったり、文化的な機能であったりするということだと思えます。やはり藤沢にとってのQOLは何なのか、特に次の時代にどういうことが期待できるのかということがもう少しこの中にあらわれてくるといいなと感じます。その中で、場づくりの視点が大事である。場ということがまさにこれからの時代のクオリティー・オブ・ライフというものを決定づける大きな要素だと思いますし、それと同時に私などは藤沢というと、自然があるということと同時に、文化性ということも感じるわけです。そこでの生活文化というものが感じられるような地域づくりという観点から、もう少し優先順位というようなも

のを設定されると、もう少し藤沢らしさ、藤沢における独自のQOLが見えてくるような気がします。これは整理の問題かもしれませんが、少しそういうものが見えてくるような計画になっていけばいいのではないかと感じています。

事務局 確かに整理の仕方が画一的だったかなという反省はありますので、ただいまのアドバイスを受けて、少し手を加えていきたいと思えます。

榎井委員 先ほどの神奈中さんと少し重複するのですが、交通事業者として2つ問題としてしているところがあります。1つは、当社は主に東海道線の南側の路線を持っておりまして、やはり交通渋滞が原因でバスの定時性が図れないために、いつ来るかあてにできないバスは利用されないで、自家用車になって、また渋滞が生まれるという悪循環に陥っています。バス事業も厳しいところがございます、平成に入ってから当社の場合、毎年7億円ぐらい赤字を出す時期があつて、10年ほど前に分社をして従業員の賃金を下げて、血の出るような合理化を図りました。それでも藤沢から辻堂方面にかけては赤字で、実際にこの路線を維持することができるかどうか。簡単な方法は、そういう厳しい路線は全部切つてしまえばいいんですが、公共交通機関として住民の皆さんの足を確保しなければいけないという問題がございます。今また環境問題ということでNO_xの規制が厳しくなつて、今のバスは環境に優しいNO_x対応のバスである。今回、道路渋滞の解消に向けた取り組みを考えなければいけないということが入っておりますので、ぜひ環境問題の取り組みということから考えても渋滞をなくして、バスを利用していただくという方向性に力を入れていただきたいと思います。

もう一点の電車の方ですが、当社は年間1,500万人ほど鉄道輸送があります。その約8割が鎌倉から長谷間です。藤沢と江ノ島間はほとんど乗りません。どういうことかという、魅力がないんです。今のデータは藤沢市内の統計ですが、JR鎌倉などと一緒に統計を取ってみると、その辺がはっきり出てくるんですが、外から来るお客さんはみんな鎌倉だけで帰つてしまつて、藤沢には来ないんです。今回の取り組みの中で藤沢の駅が乗り継ぎ点、通過点だけではなくて街中を回遊したくなるというようなことがテーマとして入っておりますので、非常に心強いなと、ぜひ今度できる辻堂や戸塚駅の西口も改良されましたし、モールフィルができてから当社の百貨店のお客さんも随分減りまして、死活問題ですので、ぜひ辻堂や戸塚と違った、差別化のあるアイデアをお願いしたいと思います。もし、今検討している中で具体的なアイデアがあるのであれば、お示しいただければと思います。

事務局

具体的なアイデアがあるかという部分については、今後、藤沢駅改良の部会で検討していきたいと思っております。そのベースとしてまず一度、藤沢駅の実態を鉄道事業者さんと私どもの間できちんと把握したいと考えております。そうした中で乗客の流動調査を一回やってみたくと思っております。その場合、年間の平均的なデータが得られるのは10～11月ぐらいと考えておりますので、今後の鉄道の皆様方とご相談させていただきながら、11月初旬あたりに駅の流動実態調査をしていきたい。その結果を踏まえて1ヵ月後ぐらいには駅舎の改良部会を開催していきたいと考えております。そういうものをベースに、駅と駅前のあり方等を駅舎の改良部会で検討していけたらと考えておりますので、よろしく願いいたします。

増田委員

駅前商店街に携わっている者として、いろいろな方向性の中でお願いしたいのは、南北の連携という中で、自動車・歩行者のネットワークを充実するとあるのですが、阻害されているのは自転車なんです。南北に行きにくいのが自転車なんです。例えば一本松の踏切は自転車が通れます。駅前の地下道を通るのは北口からは通れない。北口の場合は市役所側に回らないと自転車が入っていけない。それはスロープがなくて階段しかないからです。しかも南口に行く場合はまた急な坂である。ものすごい阻害要因なんです。

もう1つは、市民参加の方向性という中で、市民だけでなく商業者も参画しなければならない。特に南北の駅周辺においては重要で、先ほどから言われる賑わいとか特色づくりが大事というのは当然です。しかし、何をつくってもやる人がいなければどうしようもないんです。南にペデストリアンデッキが広がるのか、北口のサンパール広場を使うかはともかくとしても、常設のステージがあるとか、常設の市場があるとか、そういったものを市民の側とか商業者が年間を通してやっているようなシステムづくりが重要だと思うんです。これだけ疲弊している商店街ですから、そういったことをやって、自分たちの足がかりができるなら皆さんと協力してやっていかれるのではなかろうかと思えます。また、後継者に対しても新しい道筋が見つけられるのではないかという気がしてならないので、よろしく願いいたします。

荒川オブザーバー

きょうはオブザーバーとして参加しておりますが、今回、国の役人が参加させていただいているのは、私どもの方に藤沢と同じような悩みを抱えている全国の都市の方からのご相談が幾つか参っておるということもあります。実は、藤沢ではないのですが、全国の都市で戦後、戦災復興事業を中心として駅周辺を中心に整備を進めておまして、多くのところ

では区画整理事業とか再開発事業という形で進めてきたわけですが、もちろん、ちょうど今、建て替えの時期に入っております。そういった中で行政の方は財政が大変厳しい状況になっていて、逆に商業者の方も郊外化する中で将来への展望が見えない、見通しが立たないという中で、どういう形でまちの中心となるような市街地、または駅周辺の再整備をしていくかが課題となっております。そういった意味では私どもも従来の市街地を再整備していく方向を少し変えていくなり、もっと運用の仕方を改善していきなりして、整備の仕方が進められるような取り組みをしていかなければいけないという課題認識を持っておりまして、大変恐縮ですが、この場に参加させていただいているという状況です。

特に私どもが関心を持っているのは、きょうの資料 11 ページ、ここでは「地域のストックの評価」とされていますが、先ほどお話がありました、商業としての集積を高めていくような方向で再整備を進めていくのか、それとももう少し駅とその周辺にある公共公益施設、これも幾つかのものは建て替えの時期に来ているのではないかと推測いたしますけれども、こういったものをその場で建て替えますと、その期間は公共施設、商業施設にしてもなかなか運用ができなくなる。玉突き型で建て替えを進めていくとか、その前にどういった機能をどういう駅の近くに配置するのかとか、将来の人口構成とか市民のクオリティ・オブ・ライフの観点からどんな機能をどうやって配置していったらいいのかというのが課題になっているような気がします。実は私は小学校から高校までは藤沢で過ごしましたので、百貨店戦争のころの賑やかな時期を体験しておりますが、そのときに比べると衰退が激しい状況ですけれども、当時はまだJRの駅も木造で狭くて、今から考えるとあれでよくさばっていたなというぐらい小さな駅だったけれども、そういった意味では藤沢のまちはどちらかというと、対症的に相当な人口の急増に対して対応してきたという意味では、100点ではなかったかもしれないけれども、市役所の方、また周辺の商業事業者の方々も頑張っただけで対応してきたという感想を持っているのですが、この時期になって産業も空洞化していく、高齢化もしていくという中でどんな機能を駅に再配置したらいいのかということから議論がされると、もう少し市街地の整備のあり方というのが、きょういろいろ意見が出たようなところでも戦略的に当たっていいのではないかと期待しております。

相澤委員

藤沢を考えた場合に、よく東京から藤沢に来られた方が川崎を過ぎると空気が変わってくると、また、藤沢駅に降りると非常に明るいというイメージがあるわけです。そのイメージをどういうふうに落としていくのかということが見えない部分なのかなと。例えば諸外国に行くと、店に入る

ときにテラスの方から座っていくけれども、日本の方は奥から利用していくというようなことがよく言われるわけです。これはまちを考えるとときに日本の古いストックの問題も出ておりますけれども、どう生かしていくのかということも含めて考えていかないと、規制をどう外していくのか、建物をどう使うのかという観点から思ったときに、どうテラスを使うか。それには規制が出てくるけれども、その規制をどう利用できるのかなとやっていると、藤沢というか駅周辺の明るさとかが何か形的に表現ができていくのかなと思うんです。それをこの中に表現して行ってほしいという点と、南北の問題が先ほど出ておりましたけれども、東西の問題、藤沢から行く一本松の踏切までの間、駅利用を含めていくと、間隔があるわけです。これを将来、まちをつくるときに考えていかなければいけないという視点も入れてほしいなと思いました。

黒川委員長

他にありませんか。副委員長、総括的に何かありますか。

柳沢副委員長

全般に資料の突っ込みが不足しているといった観点からのご指摘がありました。私も実感としてはそのとおりだと思います。その辺は、きょうはスタートに過ぎないので、これからいろいろリアルな材料が出てくるだろうと期待しています。

それから田中委員が言われたことに関連して、藤沢駅には大づかみに言うと2つの役割があるわけです。藤沢に住んでいる人たちの日常生活の利便を支える最大の核という側面と、外から藤沢にやってくる交流人口という人たちの入り口としての役割、それは外からだけではなくて、むしろ藤沢市内に住んでいて、普段、藤沢駅を使わない人というのも同じ感覚で、わざわざ藤沢駅に行かなくても車で行って他の駅を使うという人が、わざわざここへ来るというのは、交流人口と同じようなわけです。そういう人たちを惹きつける力をここが持っているかどうかということと、2つの役割があって、それは単純に重なると思う。それで前半の方の人々が日常生活を支える最大の核という意味では、バスについてはいろいろ問題があるというご指摘がありますし、ほかにも多分いろいろ問題があると思います。そういう意味ではリアルな問題を掘り出して、それにどう答えを出していくかというのが1つの作業としてあると思います。

それからもう1つ、きょうわりと薄いなと思っていたのは、交流人口を受けとめていくというような観点で何をするかという意味での材料づくりとして、交流人口が藤沢のどの場所にどのように来ていて、それがどう変化してきたか、それは来る人の要求にちゃんと応えてきたかという交流人口の実態というのを他の主要都市などに見比べながら、少し押えていくというあたりが必要かなと思いました。

黒川委員長

全体として、地区の現況の整理、課題の整理、将来展望、まちづくりの方向性という言葉はいいけれども、この中身がこれでいいのという感じがしているけれども、その中でちょっと気になったのは、「藤沢駅周辺地区」というのと「周辺ゾーン」というに分けて本当にいいのかなと。2ページに「中心ゾーン」と「周辺ゾーン」に分けてあるけれども、周辺ゾーンというのはかなり遠いですよ。特に南西の方なんかは道路が4メートル以下の劣悪な低層住宅地に見えていて、そこに老人を住まわせていくと、そしてバリアフリーにすればいいというけれども、ストックがそんなにないところで本当にそんなことができるのというようなことが気になってくる。前は、藤沢市は一極であったのがC-Xができて、今度は村岡をつくらうというような話になったときに、藤沢はどんな役割、どんなことをするのというところについて、したいこと、できること、難しいこと、というのが整理されていないと、これを見ると簡単にできそうに書いてあるので、逆にストックの整理の方を見ると、いろいろなことが問題だなということがわかってくる。それが次に行くとまた消えちゃって、いいこと、いいものができそうだなとなっているので、悩み多き藤沢というのがもう少し出た方が、本当にできそうなことと、そうは言ってもなかなかできそうもないものを立てていった方が整理しやすいのかなというのが、きょうの皆さんの意見を含めての印象です。本当に何がネックなのか、それを田中委員が言ったような格好で整理ができるのか、それはみんなで作る以外にないという形になるのか。商業の方から行くと、商業がここで生まれたのは購買する人口がこの周りにいたのです。それが拡散したのが問題なので、そこにもう一回呼び戻すような方策を取るのか、取らないのか。あるいは取れるのか、取れないのかということところじゃないかと。コンビニなんかは300世帯から400世帯のマーケットで勝負するわけです。その中で100メートルか150メートルの中の例えば社宅が一個いなくなっちゃったら、コンビニが1個つぶれちゃうという競争をやっているわけです。それじゃ藤沢の駅周辺の商店は誰をターゲットに食べていくのかというふうな分析をしないと、人がいっぱいくればいいじゃないというわけはいかない。百貨店が文化をつくるという機能を明らかに持っていたけれども、今の百貨店にみんなが期待するのは何かといったときに、百貨店そのものに期待しない人たちが出てきちゃったという感じなのです。例えば大阪だと大丸に行くとか、東京だと三越に行くというのが、ある種価値を見出すような形があったけれども、今はないんですね。そういう中で、藤沢ではどういう格好の商業があるのかというのをもう少し吟味して、何が厳しいか、何がもう少しできそうなのか、何が本当に大きな課題なのかをえぐり出すよ

うにしていくと議論ができるようになるのではないかと思いますので、次回までにそんなところを整理していただけますか。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

黒川委員長 それでは、議事を終えて、その他にいきたいと思います。事務局、何かありますか。

事務局 次回の本委員会ですが、本日いただきましたご意見を初め、各部会からの報告を反映して中間的な取りまとめを予定しております。そこで各部会の開催日、また、第3回の本委員会の開催日について、この場でお決めいただければと思います。

黒川委員長 何か案はありますか。

事務局 事務局として考えておりますのは、「藤沢駅改良専門部会」につきましては、11月上旬に乗降客のデータを取ることから12月20日（月）に第1回部会を開催したいと考えております。また、もう1つの部会の「南北まちづくり市民検討部会」につきましては、本日の委員会の結果を各所属組織に降ろした後に、8月23日の週で第1回部会を開催したいと考えております。そして第3回検討委員会は11月22日若しくは24日、25日のいずれかで開催することを考えております。

黒川委員長 事務局から案が出ましたが、いかがでしょうか。

特になければ、これで第2回検討委員会を終わりたいと思いますが、何かご意見等がありましたら、事務局の方にお伝えください。長時間、ありがとうございました。

午前11時58分 閉会