

藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会

第3回 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会

日時：2010年 11月8日(月) 午前10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対する課題について (資料-2)
 - ① 検討の進め方
 - ② 委員会に向けて

4. その他

5. 閉 会

事務局

おはようございます。定刻前ではございますが皆様お揃いとなっておりますので市民部会を開催させていただきたいと思います。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 第3回 藤沢駅南北まちづくり市民検討部会」にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

なお、本日のお席につきましては、これまでどおり本市職員を除きまして、五十音順とさせていただいておりますので、ご了承願います。

それでは、本日の部会の成立について、まずご報告申し上げます。

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。

なお、本日は、前回所用でご欠席でありました工学院大学工学部建築都市デザイン学科教授の倉田直道様にご出席されておりますので、ご紹介申し上げます。よろしくお願いいたします。

(倉田委員 自己紹介)

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局

ありがとうございました。

本日、佐藤卓委員から所用のため欠席とのご連絡を受けております。

それでは、次第の2に移りまして、開会に当たりまして、柳沢部会長よりご挨拶を頂きたいと思っております。

柳沢部会長

今回は省略しましょう。

事務局

それでは、次第の3、議事に入ってまいりたいと思っております。

まず、お手元の資料の確認をお願いいたします。

本日、お手元にお配りさせていただいております資料は、一つとしてA4縦型の次第、同じくA4縦型の部会員名簿、またA4縦両面刷りの右肩に資料1と記載のあります第2回南北街づくり市民検討部会議事録の案、さらにA

3判横型の右肩に資料2と記載のある資料、それと参考資料、さらに今回ご欠席の佐藤委員からのコメント、の計6点でございます。なお、資料1の議事録の案につきましては、後ほどお目通しいたきまして、記載内容に何かございましたら、今週一杯くらいに事務局までご連絡をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。不足はございませんでしょうか。

それでは、議事へと入ってまいりたいと思いますが、本部会は藤沢市情報公開条例第29条の規定によりまして、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お願います。

柳沢部会長 それでは早速ですけれど、前回議事録について。

事務局 お目通しいたき、何かありましたら今週一杯くらいにお声掛けいただければと思いますがいかがでしょうか。

柳沢部会長 はい。では、資料の説明に入りたいと思いますのでよろしくお願います。

作業班矢野氏 それでは私の方から失礼します。お手元の資料2につきまして説明いたします。

まず、ページめくっていただいて、1ページ目が検討の進め方、ということで整理しております。一番上の欄が、前回、第2回藤沢駅南北まちづくり市民検討部会（以下、「市民部会」と言う。）の方でご検討いただいた内容になっています。左の方から、第1回市民部会では、中心商業地であるコアゾーンとサポートゾーンに焦点をあてて議論しましょう、ということで、議論する際には、藤沢独自課題というものを出していきたい、ということでした。そこで（第2回市民部会での）そのやり方としましては、大胆な仮説を立てて、そのための戦略を検討し、現実とのギャップがどのくらいあるのかということで、課題を出していきましようという話でございました。仮説といた

しましては、質の高い環境ライフスタイルを実現するまち、つまり、ロハスな生活を実現するまち、ということ仮説としておいてみましょう、と。それを実現するためにどういう戦略があるか、ということで、右側の色づけて色々かいてありますが、8つの戦略を検討してみました。これに基づいて、現在の商業地状況を見てどうか、と課題を出していきましょうということでした。その下の段にいきまして、右端の方、第2回市民部会の指摘事項です。皆様に色々ご意見を出していただきました。まちづくり戦略についてどうかという話、それから今後に向けてどうかという話がありましたので、それを整理させていただきました。左側の方、◆対応方針と書いてあるところですが、そこにはいきつくと思います。まず大きくは、前回出した地区の将来像の仮説で、仮説に基づく8つの戦略、これについての方向性は基本的に皆さん間違っていないだろうという評価をいただいたかと思います。ただし、全部を並行して行っていくのは大変だ、ということで、戦略については緊急性、実現性などで軽重をつけてはどうか、というご意見がありました。そして、もう一つは、先進的なまちづくりを行っている自由が丘駅の周辺地区について比較検討してみてもどうかというご意見がありました。そういうことより、対応方針として丸（○）が三つございますけれど、どこかに戦略を絞って考えていきましょうということでしたので、一つ目、「戦略1安全・快適な通りや空間などの戦略」を中心にして考えてみてはどうか、ということで整理してみました。下のところ、◆戦略の整理の枠の中を見ていただくと、戦略1が真ん中にあります。安全・快適な通りや空間などの戦略を中心と考えていくとすると、残り7つの戦略はどうなるか、ということですが、安全に楽しく歩くための、左側の戦略2ですね。その周辺にどんなお店があるか、サービス施設があるか、ということが重要になるであろうということで、戦略2がやはり動機付けになり、重要であるとしております。同じよう

に下のところ、戦略5です。文化とかエンタテインメント等の施設が周辺にあると、人が街を歩きたくなる動機付けになるということで、同様に考えております。それから、戦略1を支えるものとして、下側、戦略7ですね。やはり、気持ちよく人が歩ける空間が重要だということで、街並とか景観が良い所が必要だということで、歩行空間の質の向上が戦略1を支える。さらに、右側の戦略6ですね。楽しく歩ける空間支えるためには、裏返せば自動車交通をどうするのかということを考えなければならない、として、交通処理の戦略が重要になってくるであろう。それをトータルしまして戦略8、湘南らしさ・藤沢駅周辺商業地らしさの戦略というようなものが出てくる。あるいは、そういうようなものを支えるような組織が出てくる、又は組織作りが必要になってくる、ということ結論づけています。上の方の戦略3、戦略4ですが、もちろん関係してくるのですが、ここでは少し軽い方においておき、下の6つの戦略を中心に考えていきましょう、かつ、戦略1を中心に据え、進めてはどうかという整理をしております。上に戻りますが、二つ目の丸ですね。前回完了していませんでした保全、阻害、不足の3要素を念頭におきながら考えていきましょうということ。それから、比較材料としまして、先程出ました自由が丘駅周辺ですね。ここは目黒区の東急東横線と大井町線が交差する場所ですけれども、そこについて比較して検討してみましようということも方針として上げました。下の欄の真ん中ですが、課題抽出の視点例ということで、先程整理しました6つの戦略を中心に考えるということで、どのようなことを考えれば良いかということで、安全で楽しく歩ける歩行者空間が実現していますか、あるいは、まちなかでイベントや交流などが行われていますか、あるいは、沿道施設のデザインやストリートファニチャーなどは良いものがありますか、それから、沿道に人を引きつける店舗や施設があるでしょうか、というようなことを視点例として考えてみてはどう

でしょうか。最終的に自由が丘の事例と比較検討し、勘案した上で、課題の抽出というところが議題になるであろうと考えています。

次に2ページにいきまして、2. 委員会に向けてというところで整理をしております。この市民部会と藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会(以下「委員会」と言う。)の流れについて整理をしている訳ですけれども、左側の枠で、第2回委員会で最終的に4つの将来展望を整理いたしました。賑わいと活力の創出、湘南の玄関づくり、環境との共生推進、利便性の向上、ということで整理をいたしました。これに対しまして、その後、市民部会に入った訳ですけれども、色々のご意見をいただきまして、先程お話いたしましたように、仮説をたてて8つの戦略で検討してみましよう、ということで作業を進めてきたということ、真ん中の枠ではあらわしています。更に第2回市民部会の中で、今言いましたように、戦略の絞り込みをして検討した方が良いのではないか、公共施設再編整備を視野に入れて検討を進めた方が良いのではないかと、というようなご意見をいただきましたので、今回ご提示いたしました、最終的に戦略の絞り込みをした、6つの戦略を少し軽重づけて議論していただく、というものになっています。この後、更に課題、それから方針を整理いたしまして、第3回の委員会にあげていく、というような流れなっていくかと思えます。以上が本編の資料説明になっております。

柳沢部会長

はい。短い期間でしたけれども、一応、色々な材料は出てきつつあります。前回の議論も思い出していただきながら、これからの詰め方にご注文いただければと思いますが、どこからでもどうぞお願いします。

神田委員

折角、佐藤さんからの第3回市民部会へのコメントをいただいているので、それを紹介していただきたいと思いますが。

柳沢部会長

そうしましょう。

事務局

それでは、読み上げさせていただきます。藤沢駅周辺地区再整備構想検討

委員会 第3回藤沢南北まちづくり市民検討部会へのコメント、平成22年11月8日 中小企業診断士 佐藤 卓。まず一つとしまして、1. 首都圏における藤沢の機能分担 というものです。湘南であり神奈川であり首都圏でもある。藤沢市民にとって藤沢駅周辺はどのような機能を持つべきであるかを検討する必要がある。次のように整理してみた。(1) 藤沢市民の視点に立つ首都圏の主要都市のイメージ(機能分担) ①東京は通勤地として、②川崎はその通勤地への通過駅として ③横浜はファッションと買い物とグルメ ④鎌倉は歴史と散歩 ⑤藤沢は生活圈(中高年は藤沢、若者は湘南台)というイメージをもたれています。(2) 湘南における藤沢のイメージ ①鎌倉:歴史と文化人の住むまち ②茅ヶ崎:海と芸能人と若者のまち ③大磯:政治家の別荘がある閑静なまち ④藤沢:財界人が暮らすハイテク企業と大学のまち (3) 生活圈としての藤沢駅周辺の魅力、これは佐藤先生ご自身の希望も含めてということですが、①湘南の一角(自然の魅力) ②東京まで1時間の通勤圏 ③財界人と結びつく高い知的文化 ④横浜まで行かなくても日常生活に必要なものは購入可能な街 ⑤行政機能が全て揃う街 ⑥中高年夫婦が安心して余生を送ることが可能な街 ⑦ゆったりとした週末が過ごせる街。このような藤沢に魅力を感じる人々が生活しているのが藤沢だと思われる。めくっていただきまして二点目、2. 藤沢に住みたくなる駅周辺の機能。このような藤沢市民にとっては魅力的であり、更に藤沢の魅力に惹かれて人々が集まってくるような駅周辺の機能を検討したい。一番目として(1) 平日の生活便利を更にアップ ①平日は22時まで利用出来る行政及び衣料サービス ②若者と市民がふれあう夜間路上ライブ ③夕食の一品が調達できる駅中総菜市場 ④通勤の帰りに参加できる夜間セミナー ⑤乗換に便利なターミナル機能。そういったものが、ターミナル機能として必要でしょう。二番目としまして、(2) 週末のゆった

り時間を市民に提供（市民の交流） ①駅周辺で毎週場所を変えて開催するマルシェ（生産者との触れ合い） ②マルシェと同時に開催する市民サークル劇場（コンサート） ③市内財界人やハイテク企業そして大学との交流会 ④湘南の気候と食材を利用する健康教室 ⑤湘南在住芸術家のコンサートと交流会（育成も兼ねて）。三番目としまして、（3）藤沢駅周辺の機能に必要な最小インフラ整備 ①マルシェ会場となる広場整備 ②車が無くてもくることができる公共交通機関整備（百円バス等安価での利用） ③駅に直結する多目的小ホールと行政・医療サービスサテライト ④駅中ショッピング こうしたものをあげていただいております。以上、箇条書きとしましたが、藤沢の持つ知的文化を市民が共有できる機能と通勤者への生活機能を駅周辺に集積することもご検討いただきたいと思います。以上です。

柳沢部会長

ありがとうございました。神田委員で何か補足はありませんか。

神田委員

佐藤先生とこの前お話をさせていただいたのですが、その時にやはりこういうお話をいただきました。ただ、とにかく色々な所を勉強し、今の自由が丘との比較もありますが、佐藤先生がおっしゃるには、色々な所で失敗例は沢山あり、それらも少し研究なさった方が良いのかな、というご指摘をうけました。だいたい話題になった場所というのは（後の）失敗例が多いそうです。非常に印象的に聞かせていただきました。良い所は良いですが、本当の所は失敗ですよ、というようなことが多く、どういう形で失敗したのかを、ぜひきいていただけるようでしたら、お教えいたします、ということでした。

柳沢部会長

失敗例はとても参考になりますが、なかなか捕まえられない、というのが通例なのです。分かるのであれば、ぜひ。主要な所で、チャレンジしたのはこういうところで、背景とその中で失敗の原因を、佐藤さんがいらっしゃったらもう少しこうお聞きしたかったです、整理していただくととても良いですね。

神田委員 そうですね。これは事務局で（佐藤氏との面談時の）メモの中に結構ありますよね。ここがこういう失敗したという。

柳沢部会長 それでは、資料に少し、事務局で、フォローしていただけませんか。失敗例をきちんと押さえるのは、普通はむしろ難しいのです。なかなか具体的に教えてくれるのはないです。失敗した現象は分かるのですが、背景や理由まではうまくたどれないのが普通なのです。内部事情に詳しい方なのでしょう。佐藤さんのコメントは前回の8つの戦略に、力点の違いはありますが、だいたい合っており、議論としてはずれていないと思います。

 それでは主に参考資料に関してご意見をいただきたいと思います。

神田委員 折角作っていただいたから、資料について、8つの項目を色分けしていますが、例えば②と③が一緒になったら紫になった、とかそういう意味があつての色分けの意味でしょうか。それとも全く関係無いですか。

作業班矢野氏 特に色遣いで、これという意味を持たせて着色はしておりません。

柳沢部会長 歩行者のデータ（「藤沢駅周辺商店街活性化調査事業報告書」より通行量調査抜粋）についてどう読めば良いでしょうか。というのは、数字は分かるし、多い少ないは分かるのですが、ここから何を読み解くのか、というところが。

神田委員 藤沢駅南北街づくり協議会（以下、「協議会」と言う。）の勉強会の中で、一回これを元に、実態はこうですよ、という事を提示したことがあります。たしか、これともう一つ、どのくらい増減があったかというような比較のものを出した気がします。結果、この右下の表にありますように、14.3%南口の歩行者数が増えているのに対し、北口が全く同じだけ、14.3%減っているのです。ですから平成14年と平成19年を比べてみるとトータルとしてはそんなに変わっていないのですが、まさに北口の流れが南口に移ってしまったという結果でした。では、どの付近が幅が広いのか、というと、別の表がありますので、それで見せていただけると分かりやすいかと思

います。

柳沢部会長 何か新しい施設でもできましたか。

山田部会員 南口でいうと、鵜沼地区が、かなり住宅が増えていますね。今までは一軒の大きな住宅だったところが、小分けに分割されて住宅が売られるなど、そういうことで住民が増えています。人口の割合という点で、南に関しては、若い人達に移り住んできており、増えてきています。

柳沢部会長 人口増加が大きな背景ではないか、ということですね。ただ、通りによってだいぶ違いますよね。南11などは比較的太い道路で（通行量が）減っているのに対し、南4や南7は増えていますよね。何か施設が出来たのか。

神田委員 丸井さんがビックカメラになったのはいつでした。

村上委員 3～5年くらい前でしょうか。

柳沢部会長 南4と7のところで大きく数字が変わっていますが、何か施設ができたのでしょうか。1. 5倍くらい比較で増えてきているのですが、4と7の間の横に走る通りを挟んで随分数字が違うのですが、4の所に何か吸引施設があるのでしょうか。4から南に向かうと半分くらいに数字が下がるでしょう。

神田委員 横の通りに分散するということは考えられませんか。

山岸部会員 そういえばあの通り近辺では駐車場が増えましたよね。そこに停めて歩いてくるのでしょうか。それから、わりと新しい商店というか、そこで買い物して駅に戻るとか。

柳沢部会長 このデータを使ってどういう読みをするかということと、どういように狙いを持つか、ということがどうも。淡々と増減です、と言われても、もったいないと言うか使いきれていないように感じますが。

藤島部長 今神田委員から言われた資料を白黒のコピーですがご用意します。(第1回委員会資料より資料2、9P・10P白黒複写版配付) 星の大きさ等で増減をあらわしたものがありますから、これを見ただけであれば分かりやすいか

と思います。(通行量を見て) 極端なことを言いますと銀座通りの落ち込み激しいな、ということが一目で分かります。

村上部会員　　今、銀座通りの話が出ましたが、昨日、たまたま銀座通りを歩いていましたら、ダイエーが閉まってしまったせいか、かなり閑散としてしまいました。日曜日のせいもあるかもしれませんが。(銀座通りダイエー前は北6)

藤島部長　　オデオン座=映画館も閉まりましたし、ダイエーも閉まりましたものね。銀座通りの賑わいはダイエーで保っていた面もあるじゃないですか。

柳沢部会長　　ここはがっくり減っていますが、同じ通りでも北5に近づくにつれ増えていませんか。北1 1はやたら増えていますよね。ここは何がありますか。それから、読み方ですけどもこの数量は交差点全ての総量ですか。

藤島部長　　恐らくは施設前の断面です。これはあくまで私見ですが、カルチャーボンズという葬祭場ができましたので、交通量が増えたのだと思います。本来ならば、無印良品前の(北1 3)程度の減少率になるところだとは思いますが、そこが影響しているかと思います。それとパチンコ屋も影響しているかもしれません。

柳沢部会長　　パチンコ屋さんですか。かなりの量が増えていますよ。休日で3倍、休日で4倍以上ですから。

藤島部長　　補足の資料で、住宅が銀座通りで増えているというデータがあります。商業系の店舗等から住宅系の建物用途が変わっていて歩行者通行量が減ったのではないかという、間接的なデータをお示しできると思います。銀座通りの奥の方に共同住宅が、2000年から2010年の間に増えてきているということですね。

村上部会員　　545街区ですね。

藤島部長　　新地の545街区の中に、飲食店がかつていっぱいあったのが、ほとんど(共同)住宅に変わったという点で、夜間の歩行者交通が減ったということ

は、直感的に思われませんか。飲食店が閉まってしまって共同住宅になることで、商業系の用途が全部共同住宅にとってかわられてしまっているというのが原因かもしれませんね。

村上部会員 新地が、殆ど飲食店が無くなりましたからね。

藤島部長 その分が全部南口の大手の居酒屋チェーンの方に流れた、ということなのでしょう。

柳沢部会長 これは、増減の主要な理由をできれば解釈しておきたいということと、こういうものを見て、主要な人の流れ、ルートのようなものを大事にして、しっかり、人の流れの条件を高めなければならないでしょう。そして、主要な場所はどの辺なのかということも、これだけでは出せないかもしれませんが、そういう話に段々近づいていければ良いと思えます。

藤島部長 ダイエーの存在は北口にとって大きかったですよね。それとオデオン座映画館、かつては545番地にあった小さい飲み屋も含め、やはり銀座通り周辺がどうせ住宅に変わっていくなら、1階部分・2階部分をどう店舗にしていくかということが問題になりそうですね。ところで、この辺の結果、要因については、事務局の独断と、あと経済部とヒアリングしながら対応させていただいて良いでしょうか。倉田先生にもご診断いただいて。

柳沢部会長 それはそれで、重要な情報ですから。それと、これをどう使うかは、これだけではありませんが、倉田先生、いかがでしょうか。

倉田委員 ひとつ、柳沢さんがおっしゃったように、ルートが見えてくると良いですよ。人の流れが。もちろん量もだいたい推察できるものがあると思うのですが。

柳沢部会長 特に大事にすべきルート、強化すべきルートが見えてくると、このルート上の問題箇所に補強すべき方法がみえてくると思います。そうして話が修練してくると思いますが。

倉田委員 あと、回遊性みたいなことを議論する時にも、あまり現実的でない所にまで話をしてもしょうがないので、少し現実的に、ある所の、今現状で少し途切れてしまっているところをもう少し繋ぐと回遊性がどうなってくるか、という話はあると思います。

村上部会員 北5の所などは、今、商工会議所がないので、調査するとかなり違うと思います。そういう意味では、これからも変動があるのではないのでしょうか。

藤島部長 この担当の方で、数年後にはきちんと（商工会議所を）戻します。事業として、きちんと位置づけて、事業計画書を書いていますから。それでは、この辺のコメントは私共の方で。恐らくこのメインである銀座通りについては、我々も都市計画や、まちづくりについて、重点的にずっと取り組んできており、サムジュモールという名を付けて、商店街と連携した景観形成事業を行ってきています。この資料の後ろの方にもありますが、デザインコントロールもやってはきているのですが、でも、こうして歩行者通行量が落ちてきています。やはりダイエーの影響が大きかったのだなということを実感します。ダイエーはまた業務を再開するのではしたよね。今までは衣料品などを上階で扱っていましたが、それをやめて、いわゆる生鮮三品と生活密着型の商品で、コンビニに近づけていくような戦略がダイエーさんの方針だと、個食と言いますか、一人で食べるライフスタイルに合わせたスーパーの方式にしていくと、漏れ聞いております。ですから昔風に大々的に人が集まるような、バーゲンセールとかはやらないのかもしれませんがね。

柳沢部会長 それともう一つ。南側の、南6のポイントについて、これは随分増えていて、しかも絶対値が大きいですが、これは何ででしょうか。

藤島部長 ヨーカドーの前ですが。

村上部会員 ヨーカドーはかなりの集客力がありますね。

倉田委員 L型の建物ですか。向かいですか。かなり増えていますよね。

柳沢部会長 新しく出来たのでしょうか。かなり前からあるのですか。そうすると、先程山田さんがおっしゃった人口が増え、集客が上ったからなののでしょうか。

山岸部会員 昔ほど、あそこも繁盛していないでしょうね。南で見ているとだいぶ苦しいだろうな、というところですが。

柳沢部会長 不思議ですね。

藤島部長 あそこは市民会館とかのルートになっていますし。

柳沢部会長 市民会館はこれの左側にあるのでしょうか。

藤島部長 ここの右側です。ですから相当数、道路を横断したりしてここを通ると思います。

柳沢部会長 でも、昔からあるのでしょうか。

倉田委員 随分な変化がありますね。

柳沢部会長 そうですよ。随分大きな変化でしょ。

山田部会員 東急ハンズはどうでしたっけ。

藤島部長 東急ハンズは平成20年の時点ではもう無いと思います。その後、ユニクロとかが入りましたけれども。

村上部会員 ユニクロの影響はかなりあるのではないのでしょうか。

柳沢部会長 これは、作業班に、主要な回遊動線をこの中から少し割り出す作業をしてもらってはいかがでしょうか。後ろの話と繋げていければと思います。後ろの話も、全体で捕まえられていて、何を伝えたいのかどうも分からないのですよ。5ページの話もごもつともなのですが、そういわれても、リアリティーというか、ちょっとピンとこないままなのです。この主要な回遊動線の大事さ具合を、これともつと絡めると、本気でやらねばならない所と、可能ならやれば良い所が上げられると思います。それにあまり、このように、形式的に中心部は全部車を排除して、というものではない気はしますね。やはり車が主要な所にはアクセス出来る、そういう主要な幹線を確保しておかない

と。ここでは、ガードするという観念的なものに出てくるのですけれども、もう少しリアリティーのある議論が出来るものにして欲しいです。

藤島部長 市民電子会議室とか市議会の方で、圧倒的に駅周辺の駐輪場が足りないという話が出ています。ですから、この駐車場配置と駐輪場配置は絡めない。

柳沢部会長 歩行者中心のまち、戦略1や6は本当にリアリティーのあるものにして欲しい。これはこの会議の中心となることだと思うのです。

倉田委員 先程も話があった自由が丘の場合ですが、計画的にこうなったのでは無く、結果としてということで、逆に結果としてこうなったから、逆手にとって本格的に車を排除してしまおうか、というような議論になっているところから、藤沢の駅周辺などとは状況がちょっと違うでありましょう。でもまあ、この中で、どこまでこの方向として睨みながら、何が出来るかを考える必要があるでしょう。それに、確かに駐輪場というのは需要が大きいと思いますね。

藤島部長 確かに、自分でも実感したのですが、自由が丘の駅前に車でアクセスなんて大変ですよ。道は狭いし、駐車場もすぐ見つからないし。そこでやはり外側の有料駐車場に止めざるをえませんよね。

倉田委員 ええ。本当に路地に近いような、それに私道が調べてみると結構多いのです。皆が公道だと思って歩いている所も。

藤島部長 状況的には、藤沢も確かに、ある程度あるのだけれどなかなかアクセス出来ないのと、自由が丘の物理的に道路が狭いのは違いますね。事故のリスクが高い所にまで車で行かない方が良いという。

倉田委員 ええ、そうです。

村上部会長 (藤沢で) 南北を行き来するのに、今現状で市役所の前と一本松の所と2本しかないということが、駅周辺の物の流れの点では、非常に不便だと思うのですが。

柳沢部会長 他に、今後の作業として、こういうことをやってくれないか、というよう

な意見が色々あると有難いと思いますが。時間が限られているという問題がありますけれど。

神田委員 駐輪場の関係で、市営有料という標記が6箇所ありますが、前から議論の対象にもなっていますが、通勤・通学で来る人は若干離れた駐輪場でも停めていくのですが、本当に勝手に駐輪をするのは、買い物しにくる方だと、色々な所で聞くのですが、買い物に来る方というのは、市営の有料駐輪場には停めてくれない、というのが現状なのですよね。

村上部会員 停めないのではなく、現実にはいっぱい停めることができないのではありませんか。

神田委員 入れないのですね。今回、その駅前所に少しだけ一時利用が出来るものが増えたようですけれども、なかなかそれだけでは収まりきれないと思います。そういう中で、民間駐輪場は無いのでしょうか。それから、ある程度の駐輪台数をもったマーケットとか商業施設はどこにあるのかなど、もう少し調べられることが出来るのなら、ある程度その所を明示して欲しいと思います。

藤島部長 昨年から条例に代わりましたが、それ以前から藤沢市は開発行為及び中高層建築物に対する指導要綱というのがありまして、その中で、一定規模以上の商業系建築物については駐輪場を義務づけてまいりました。ですから、付置義務に基づく駐輪場がどの辺にあり、台数がどうなっているかを申請ベースで調べられると思います。それはやっておきます。

倉田委員 駐車場も、とりあえずの駐車場がここにありますが、ということが示されているので、そういうことでいうと、月極であったり、駐車場にも色々ありますよね。一つは将来的な展開として、どこまで出来るかどうかは分かりませんが、駐車場の運営と言うのでしょうか、今は一つ一つの駐車場で個別にやられていると思いますが、そこを少し工夫することでも違います。極端なこと

を言うと、ある駐車場は非常に良く使われていますが、あるところでは全く空いていることもありますし、それから時間によって非常に利用が集中するタイプ、それに付属する施設の利用形態にもよるとは思いますが、そういうことで、駐車場の利用をもう少し上手く運営することで、次に係わってくることもあろうかと思えます。そういう意味で、ここで実際に、一つの駐車場がどの位の台数があるか、や、特に、一般の利用が可能か、有料なのか無料なのかを含めてですけれども、それについて分かると、駐車場で言えば、運営でかなり可能なことがあるじゃないかと言えらると思えます。

藤島部長

おっしゃる通りでありまして、藤沢市では駐車場案内システムを随分前から、2000年になる前からやっていますが、今はシステム稼働していません。一つはシステムが陳腐化したという問題と、それなりに効果はあったという検証はされていますが、何故か今風では無いということで、全国的に恐らく駐車場案内システムの藤沢市型のものは、なぜかしら使われていないのです。もう一度所管している所にあたってみますが、よっぽどお金をかけて整備しましたし、導入もしました。効果もあったと聞いています。ですが、なぜか使われなくなったのです。もしかしたら、携帯に駐車場情報が流れたり、パソコンですぐ見られたりする、そっちの方に移行する方式でいきたいのかもしれないので、その辺を次回の時までには研究しておきます。カーナビで分かるとか、そういう風になったので、生々しく道路の真ん中に案内版をたて、やり替えるコストも考えると大変だし、そういうことかもしれない。

柳沢部会長

駐車場の空き具合というか、需要の関係はどうなっていますか。日曜日はだ一っと主要な所が並ぶ、というような状況ですか。

藤島部長

恐らくそういう状況です。

柳沢部会長

そうはいつでも、かなり限定されているのでしょうか。この施設がらみが相

当並ぶだとか、そういうのは、はっきりしていますよね。

村上部会員 一番はっきりしているのはOKストアです。日曜日になると市役所の交差点のその先まで。

藤島部長 ずらりと並び、それが藤沢橋までの大渋滞の原因ですね。

柳沢部会長 つまり、駐車場の分析について整理するには、駐車場のボリュームとか、経営主体とか、あるいは一時なのか、恒常的施設なのかといったベーシックな話と、今の混み具合ですよね。空いているところも多分あるでしょうし、一番ネックになる所がどこの辺だと、こうあたりまで出ると、色々議論の材料に使えると思いますね。

倉田委員 そうですね。

藤島部長 駐輪の話もでしょうか。

柳沢部会長 駐輪もですね。駐輪については、需要と供給の関係が良く分からない。駐輪場を増やせば、どんどん自転車が増えるだろうし。車の方はかなり読めると思うのですよね。

藤島部長 現実、本市の事業仕分けに駐輪場対策費がかかっている、一億何千万もの違法駐輪場対策をするなら、つくる方が先だろうという、そういう議論がありました。

村上部会員 特に北口の場合、月極の駐車場というのは結構満杯ですね。これは、私で造ったものですがけれども、たまたま私、今年に入って、一つ駐車場が欲しいので探すのに、だいぶ歩きました。

藤島部長 この辺は宿題とさせていただきます。

柳沢部会長 駐輪問題として、今まで相当検討されているでしょ。あまりしていませんか。

藤島部長 逆に言えば、この藤沢駅周辺地区再整備の中で、駐輪場の整備も一緒に考えていただきたいと言われていました。

柳沢部会長 そうすると、前提としてですが、駐輪についてどういう所でどういう問題が発生しているとか、すぐに用意すれば何とか見通しがたつたとか、そういう需要と供給の問題が難しいのですけれども、既に相当つかんでいるのでは。

事務局 違反の実態は既に部局でつかんでいると思います。違法駐輪と言うとなんなんですけれども、買い物客が来て、停めておく一定時間にどうしても札を付けなければならないようなそういう実態ですけれども。

柳沢部会長 そういうデータがあれば、それが一つの情報ですよ。

藤島部長 でも、生活実感と離れている所があるかもしれません。確か、議会で答えている中で、通勤・通学用の駐輪場は充足していると。ですが、違法駐輪が駅周辺に溢れているのは買い物客だと、そういう答弁になっているのですが、「いや、そうではない」ということでかなりいつも議論になっているのです。そことりあえず、足りているのかどうか、フレームだとか何とかは恐らくデータがありますので、その辺は集められるのと、それと違法駐輪＝放置自転車がどれくらいあるのかは、分かります。

柳沢部会長 それはある程度、場所ごとですか。

藤島部長 それも分かります。

倉田委員 レンタサイクル、レンタルできる自転車はあるのですか。

藤島部長 ここに来て、社会実験を、ようやく始めたばかりです。

山田部会員 実証実験として、鵜沼地区でも一部、今月からレンタサイクルが始められます。

藤島部長 ですから、殆ど端緒を開いたという程度です。

柳沢部会長 ちょっとこれは非常に重要な内容なので、充実をしっかりと、ここから何をすれば良いのかを、簡単な概念図がありますけれども、こういうものが、先程も言いましたが、割り切り過ぎで、かっこは良いのだけれどもリアリティーが無いので、これをリアリティーのあるものに出るかが鍵ですね。

山岸部会員 駐輪の問題は、その台数というものだけでなく、それも当然あるのですが、モラルを何とかしないと。結局一日百円で払っている人が居る中で、その目の前に違法駐輪があれば、これを片付けない訳にはいかないのです。

柳沢部会長 それは、百円の方ががらがらですか。

山岸部会員 がらがらではありません。適当には埋まります。まだ、空きがあるのに、目を離すと周りに、だーっと停められてしまうのです。

倉田委員 色々なケースを見ていると、本当に完璧な対策になっているかというところではないですが、ある程度やっていると、かなり無くなることは無くなりますね。私達が住んでいる所をみてみますと、重点的に駐輪場をつくったりして、違法駐輪はかなり無くなりましたね。モラルの問題もかなりありますけれども、鶏と卵の問題的な要素があつて。

山岸部会員 駐輪場で相当数のものをつくった方が良いですよ。

藤島部長 そうですよ。山岸さんの所のビルの前に立って、違法駐輪場の取り締まりの人を付けて、撤去費用だの、保管したり、それを考えたら造った方が早いだろうということですよ。

山岸部会員 そうですよ。コーンだのを置いてプロテクトしているのですけれども、それもみっともないはなしです。実際外したいですよ。

藤島部長 38万人の駅利用者が居るということは、それだけの需要があるのでしょうね。

倉田委員 長い目で見ると、需要が増える感じはありますよね。

山岸部会員 話を折って悪いのですけれども、JRの改装には駐輪場施設は一つ入れておいて欲しいですよ。駅を利用するのに増えているのだから。

柳沢部会長 なるほど。

藤島部長 駅舎の改良でやってしまうと、全国どこでもあるから、ということで、かなり抵抗があるかもしれませんが、例えば、ルミネなども一緒にやった時に

はありえるでしょうね。東京都でしたっけ、鉄道事業者にも駐輪場を負擔しろ、という話があったのは。

倉田委員 一時随分もめましたよね。ただ、鉄道事業者は原因者だから、ということで負擔すべきだという議論はありましたね。

藤島部長 確か完全に決着ついた訳ではありませんでしたよね。

倉田委員 ええ、まだその辺は。

藤島部長 ですから、藤沢市としては、市営駐輪場を喫緊の対策としてつくれないので、店舗の進出時には駐輪場の付置義務を徹底します、というような回答をしました。ただ、それだけじゃもたない状況になっています。辻堂とかあんなにも立派な駐輪場をつくっているわけです。それを考えれば、駅周辺のこの、再整備計画に皆が期待する訳です。

柳沢部会長 自転車はこれから、ますます増えるのは間違いありませんから、自転車にとってもあまり不便な街だという感覚が出来てしまうのは、良くないです。

倉田委員 やはり、歩行者とワンセットで考えるようにしておかないと。これは駐輪場だけでなく、道路についても、やはりそれだけ自転車が増えれば、自転車の走行スペースが必要であり、歩行者との接触も増えてくる、ということも考えておかないと難しいですよ。

藤島部長 今年度の事業で、ちょうど藤沢駅の線路に沿って辻堂まで至る間を、自転車走行専用スペースの為に、道路を改良して、わざわざ街路樹をどけるということもやっているわけですが、通行出来るのは良いけれども、末端にきて、どこに停めるかという問題もありますよね。

柳沢部会長 それは出来たのですか。工事中ですか。はい、その辺は大きなテーマですよ。他にはいかがでしょうか

山岸部会員 オープンカフェが商店会の中でも、雰囲気づくりに良いのではないかと、かなり話が出ているのですけれども、いかんせん藤沢の場合は、道路の幅な

どの問題もあるのですが、歩道も狭いですよね。歩道がたっぷりあって、歩道として確保出来る部分とオープンカフェをやるぐらいのスペースがあると良いのですけれども、今すぐは出来ないでしょうが、後々そういう方向でやっていけるような幅を確保する等の方針を打ち出せないでしょうか。そうすれば、店舗の方でもセットバックしようという気持ちも生まれるのではないかと思います。セットバックすれば前の余分な部分も使えるとなると良いかと思います。

藤島部長 オープンカフェ用の戦略的な場所がありますか。

山岸部会員 (今の幅では無理でしょうが) 南口オクスモール通りや南口本通り、あの辺なら出来るかと思います。

山田部会員 そうですね。

藤島部長 銀座通りは景観形成地区ということで(セットバック等を) やっていますが、先に出た545街区、かつての新地の小さい飲食店街の通りなどは都市計画決定もしていない、道路認定もしていないような部分を行政指導でセットバック指導をし、それに協力していただいた場所が結構あります。そのような形でオープンカフェ用に戦略的な場所であれば、この計画の中で位置づけ、行政指導でさがっていただくか、場合によっては、行政指導では担保力が無いので、景観か、もしくは地区計画・建築協定をかける手法はいかがでしょうか。ですが、意外と行政指導は今まで聞き入れられていただいています。

倉田委員 現状ですと、なかなか道路上そのもの、歩道上で行うというのは難しいですね。ですから、色々(オープンカフェ)をやっている所はありますけれども、とりあえず社会実験ですとか、そういう名目でやっている所が多いです。ただ、その場合は、本格的な営業行為になってしまうと問題になってしまうのですね。逆にある程度の営業行為にならないと成立しないところもあるの

で、持続しないです。やはり一時的な賑わいの演出として、実行委員会等設立して、色んな所で日本中試みているのですけれども、それはボランティア的なもので、実際には、そこで収益を上げている訳ではないです。やはりある程度収益が上がっているということが、結構、持続出来る一つの大きな意味合いになります。そういう意味ではそういう考え方は、多少、将来的にその議論を国交省絡みで、研究会に入ったことはありますけれども、制度的にも変わらないか、というとその可能性はあるとは思いますが。その議論しますから。

山岸部会員

外国でよく見ますけれども、あれは道路でやっているのでしょうか。

倉田委員

道路です。外国はそういう意味で、ちゃんときちんとしたルールの中で、道路をどういう形で、どのスペースを利用できるか決められていて、なおかつ、そこから賃料をとっているのです。それを公的なものに還元するシステムになっているのです。そこで出たお金を交通対策の色々なものに使うとか、そういうようになっているので、そこで収益を上げること自体、全く問題にされていないです。日本では、すごく厳しいです。そういうことなので、我々（研究会）の議論しているものは、それをもう少し地域に、きちんとした行政に替わって、そういうものをきちんと責任持って運営できるような組織、少し半公共的性格を持った組織がやれば、その地域には認めても良いのではないか、というものです。非常にオープンカフェみたいなものというのは象徴的なものではあるのです。街がだんだん、道路が人の移動空間だけでなく、もう少し交流の場になってくるといって、象徴的なものだということです。それが全てではないと思いますけれども、象徴的＝シンボリックな街の活動だと思えますね。

藤島部長

さがっていただくことは行政でもお願い出来るのですが、しっかり使う時に管理できていただければ良いということでしょうか。民有地ですので使う

相手の信用問題もあり、例えばマンションなんかだとかの協議には慎重を期さねばならないですね。さがっていただけたはいいけど、にならないように。

柳沢部会長 どのあたりをオープンカフェに相応しいのかについて、地元の方は勘が働いているので候補もあるかもしれませんが、そういう話を歩行者通行料調査のような話から、主要な歩行者の回遊のルートというのを想定して行って、その中で、この所はそういう意味で充実しようではないかというように出てくると良いですね。色々な作戦が集約してくるでしょう。景観の話もそこに出てくるし。

倉田委員 そうですね。それに佐藤さんのコメントで指摘されているマルシェですね。こういうものが街の中へ出てくると、実際可能になってくると、街は変わってきます。そうすると、どういうところで出来るのか、という話になりますから。

藤島部長 そうなると、ある程度敷地規模の大きい所、あるいは共同化するとかで、さがっていただけそうな所とかが問題になるでしょう。

倉田委員 マルシェも新しいビジネスとして色々やろうとしています。

柳沢部会長 マルシェというのは何でしょうか。朝市ですか。

藤島部長 私、柳沢先生かどなたかに言われて国連大学まで見に行きましたよ。

倉田委員 最初に話題になったのは、どこでしたか、色々仕掛けが始まっています。私の知人で帯広のまちづくりをやっている人がいまして、彼はずっとそういうことに携わっていまして、結構色々な所に、まだ単発的ですけども、地方で、色々な所で仕掛けていますね。結構話題になっていると思います。

藤島部長 地方でのマルシェとは、どういう所ですか。

倉田委員 地方といっても、中核都市的な場所でのマルシェです。

柳沢部会長 仕掛ける舞台を用意してあげなければならないのですね。

倉田委員 ええ、そうなのです。それはもう、結構ビジネスモデルになりかけていま

す。

柳沢部会長　　そういう人を引っ張ってきてやってもらうと良いですね。

倉田委員　　ええ。

柳沢部会長　　先程の、道路をセットバックして、スペースをつくるという、そういうものは、なかなか容易ならざることですね。方法は色々、可能性を残しながら行うのですが、一つは道路の性格を可能な所は変えていく、今は自由に車が通るところを少し分けて、大きいものは通さないようにしていくと、随分道路の雰囲気は変わってくと思いますから、そうすると、道路に面している所が色々行う際の抵抗感がかなり減ると思います。道路の性格を変えられるところはどこなのか、簡単にそんなに変えられるのか、ということにはなるでしょうが、そういうこともさっきの一連のルートの中で議論すべきだと思います。

倉田委員　　大きい幹線道路では、なかなか難しいとは思いますが、局所的には可能だと思います。

村上部会員　　今先生が言われたことで、私の所は遊行通りという所ですけども、今度、北口通り線が駅前からまっすぐ繋がるようになりますと、国道467号線へ車が通れ、行き来出来る通りですから、私どもの通りは車両を通行止めにして、全て歩行者用の、歩けるような街にしたらどうか、というような意見があります。

柳沢部会長　　まさに、そのような可能性が必要です。

倉田委員　　そうです。あたってみるべきです。

藤島部長　　現実、この写真で、見にくいですが殆どモール状態ですよ。石敷きで。歩車道を分けるブロックが少しあるだけです。

倉田委員　　ああ、もう出来上がっているのですか。

村上部会員　　ですからこういう考えの人も商店会の中にはいらっしゃいます。

柳沢部会長 主要なルートの中にそういう場所が入ってくると、すごく舞台装置が出来上がってくるといいでしょうかね。

村上部会員 その中では、さっきのオープンカフェなどもやれるし、通る人もぶらぶら歩きながらウインドショッピングが出来るような、そういったまちづくりを描いている人もあります。

藤島部長 ただ、そういったことについて、村上さんは北口の代表であるので、銀座通りが歩行者天国を止められてしまったのですが、それは何か理由がありますか。

村上部会員 周辺に非常に影響があったからです。北口の中で、結局、銀座通りが行っていましたが、皆から突き上げられました。周辺が混雑してしまいどうしようもない。特に、日曜日の歩行者天国の時に非常に影響があったわけです。

事務局 そうすると、まさにフリンジ駐車場と言いますか、周りに駐車場があつて車が入ってこなければ誰にも文句を言われないと、一箇所だけとめてしまうと問題になってしまうということですよ。

藤島部長 駅周辺に車が入っていけないというクレームになるわけです。

村上部会員 駐車場の技術面はあれですが、境川のところを蓋をして、駐車場にするというのは。

藤島部長 それは、また絶対県が認めない。だったらまだどこかへ駐車場ビルをつかった方がましでしょう。

事務局 先程、山岸部会員からセットバックの話が出ましたが、既存の道路をどうやって広げられるのか、というと、これは長期的な話になるのですが、現地を測ってきたもの（実測図）がありますので参考にさせていただきたいのですが、各委員さんから道路の性格付けが明確になればというご指摘をうけた中で、道路幅員構成も当然この中でいじれるのかと、そしてさらに建物のセットバックということになれば、話は一步でも二歩でも話が進む感じですね。

ども。

柳沢部会長 これ、自由が丘などもオープンカフェは、自分の敷地を少しさがって行っているのでしょ。

倉田委員 基本的にはそうです。この写真に載っている緑道（九品仏緑道）は河川に蓋がしてあるのです。蓋掛けしているので道路じゃないのです。そこは上手に使えます。真ん中にそういうスペースがあって、両側に道路があるのです。2ページの上にある小さな写真ですけど。

柳沢部会長 これは非常に具合の良い条件が揃ったということですね。

倉田委員 その時に、ここは結構両側を、地区計画で誘導して随分建て替えているのです。きちんと高さ等が揃ったものになっています。南口ってどちらかといえば駅裏に近かったのですよ。どちらかという、中心は北口だったのですけれども、ちょうど世田谷と目黒の境界でして、でもそこの方がかなり頑張っって誘導し、歩道を整備し、いわゆる市で舗装をし直すとかそういうことでは無く、全部自前でやられたのです。そして、ここはかなり早い時期に地区計画かけております。どんどんやっていました。

藤島部長 この辺りに有名な不動産会社の方が居ますよね。その方ですか。

倉田委員 といいますか、渡辺さんという、不動産というよりは駅前、南口ですけども商売をやられている方です。北側の駅前広場などを大きくしたのも、まるまる地主さんで駅広を全部寄附されたのは栗山一族ということですけども、その方もそれなりにやってはいますけれども、どちらかといえば渡辺さん。それと後、もう一人原さんという、この方も地主で最近スイーツのお店などもおやりになっていますが、その方がかなり色々頑張られました。いずれにしろ、自由が丘の場合、元々こうなっていたというよりは、意外と短い時間で結構頑張っってここまできている、ということですから、これはやろうと思えば、という感じにはなると思います。

柳沢部会長

作業班にばかり申し上げても申し訳ないのだけれども、お金と期間の制約がある中で、自由が丘についてこういう比較ももちろん良いですが、比較するという意味においては、何故こんなことが出来たのかということの背景をきちんと押さえ、こういう苦勞をこうして乗り越えてきた、というようなものを出来るだけ添えて欲しいです。ちゃんとした組織が出来て頑張っていると、そういわれる側の藤沢市としてはなかなか手がでないですよ。ですから、手が出せる情報を。藤沢市としてもこういうところは出来るのかな、という手がかりをどうやって掴むかという意味では、こういう組織が成り立ってきた経緯とか、母体がどうなった、そして一番大事なのはお金なのだと思うのですけれども、どういうお金でこういう活動に向け獲得しているかですね。

倉田委員

お金は苦勞していますよ。TMOの計画などは私がつくっております。後、それこそ街並みガイドラインも座長ですし、そういう意味では、自由が丘はかなり詳しいです。

柳沢部会長

倉田先生はかなり情報のもとですし、後ろにも沢山おられるだろうし、倉田先生ルートでいけば、かなり沢山情報が得られるでしょう。

後はどうでしょうか、おっしゃりたいことは。中峯さんは、商業関係を色々ご指導なさっていて、何かご感想も含めて。

中峯部会員

そうですね。やはり一つ一つ分析すれば意味があると思います。例えば、南口が賑やかで、北口がちょっと寂しくなってきたところとは、それはもししかしたら鉄道に挟まれていて、南と北の通行がスムーズでないということで、南のお客さんが南で買い物をしており、モールフィルや辻堂の方には流れてないのかもしれないなど、色々なことを考えていたのですが、一つ根拠を付けた中で明確にしていけば道が見えるのかなと思いました。

柳沢部会長

はい、ありがとうございます。他に何かご発言がありましたらお願いし

ます。

神田委員

市民部会としてここまでやっていって、今度は委員会になる訳ですけども、その中で今日のまさに課題について、安全・快適な通りや空間などの戦略をポイントとしてここに書いてありますが、これをつめていく中で、先程の駐輪・駐車場、それから歩行空間がどうだったのか、というものを詰めていき、そこから一つ切り口にし、また、そこから広げていくという、この攻め方は、それはそれで良いのですが、仮説に基づく戦略として8つを上げているのに、今回、この戦略1に対して、残りの5つの戦略でフォローしていくという、そこをみながらいきましょう、というのが2ページの戦略の絞り込みに書かれているのですが、その中で、折角先程資料で添えていただきましたように、駅周辺の住機能の変遷、即ち土地利用が変わってきているよと、中高層の、そういう住宅が増えてきているよ、というようなことを考えると住機能戦略は全く戦略1に関係無いのでしょうか、と少し疑問に思ったのですけれども。大きなウェイトではないかもしれませんが、この住機能戦略は、例えばまちなみや景観の戦略とか、それから最後の周辺商業地という要素がありますので、こういうところに影響を及ぼすということを含めると、あながち、全く関係無い話でも無いと思えました。もしかしてこれで良いのかもかもしれませんが、どういう表現をすれば適性か、私が想像できませんでしたのでお尋ねします。

柳沢部会長

そうですね。折角8つ並べたのに6つになってしまったというのは少し引つかかる所がありますね。住機能の戦略とコミュニティライフの戦略は、実は極めて背中合わせのものなのですよ。

倉田委員

そう思います。多分、多様なライフスタイルを実現するためにはやらなければならないものです。

柳沢部会長

そうです。もう一つ、これに下から支えなければならないでしょう。

倉田委員

単なる住宅そのものの多様性だけではなくて、生活支援機能のようなものがどれだけそこに影響されていくか、ということで、そこは変わってくると思います。やはりこれは結構大事なことで、コミュニティライフ、コミュニティサービスみたいなことの中にも、かなり公的な性格が強いものと、民間でもビジネスになっていくようなものと両方あると思います。それで、例えば、一つは、全部一階を商業、物販なりそういうものだけで埋めるというのは、かなり難しいと思うのです。そういう中に、やはり、どれだけそういったコミュニティ支援機能、そこには商業との重なる部分もあるかもしれませんが、そういうものをどういうふうにここで上手く見つけて持ち込むかは、結構大きな要素だと思うのです。そういう意味で、住機能とコミュニティライフの戦略は結構繋がってくると思います。

藤島部長

これだけ人が集まってきますかね。いわゆる居住、夜間人口がこれだけあるのですから、そうするとユーザーファンド。

倉田委員

そうです。逆にそうなのです。それから先程いった重なる部分というのは、極端なことをいえば、先程のオープンカフェは飲食かもしれないですが、別なところでみて、ある世代の人にとっては、かなりコミュニティインフラなのです。そういう意味でいくと、何かやはりそういうものをどれだけ取り込めるか、色々ありますから、特に中心の商業地に近い所であるメリットというのはかなりあるはずなので、高齢者も含めて、単身世帯も含めて色々あるわけですから、だからそういう意味で基本的にはどうやって、この藤沢の駅中心地区で藤沢らしいライフスタイルのショーケースに持っていけるかというのが重要なのです。

藤島部長

その人達に合ったライフスタイルを。

作業班森氏

今回は歩くということだけを視点で整理をしましたので、その視点は重要でした。

柳沢部会長 さしあたりの図柄として、このようにしておいたらいかがでしょうか。③④はセットで下にあって、それは、きちんと⑧を支えているように。実は上との関係はあるけれども、ずらりと平面で並べられると少し捕まえにくいという話だったので、メリハリをつけて。

倉田委員 ①と⑥も繋がってきますよね。

柳沢部会長 ⑥はとりあえず繋がっているので、絵としては③と④をセットに。

倉田委員 先を急ぐ感じはしないでもないのですが、こういった戦略を取り扱ってきた時に、やはり具体的にそれを進めるシーズ（種）というのは何があるか、それはハードの空間かもしれないし、オープンカフェが出来るかという話かもしれないし、道路をどういうふうに改善出来るかということかもしれない、そういう可能性と、その一方で、もう少しソフトな意味でのシーズもあって、どこかでやはり、いってみれば、小さくても良いから、それをプロジェクトにもっていけるような、先導的なそういうシーズが大事じゃないかと思うのです。ある意味で、計画を完全なものにしてから走るというのももちろんありますが、逆に言えば、一つ先導的なパイロットプロジェクトみたいなものを小さくても動かしながら、それを通してどうしていこうか、というのも非常にやり方としては有効ではないかと思えます。そういう意味では、シーズとパイロットプロジェクトを、この戦略に対してリストしていくというのが大事かな、という気がするのですよね。

柳沢部会長 今、戦略的なプロジェクトというのは、この作業の最後に、こういうことを当面やりましょうというものを出すという、そういうイメージですか。

倉田委員 そうですね。

柳沢部会長 どこから手をつけていこうかと。こういうものは皆いつも綺麗に出来ているのですけれども棚上げで手が出ないというようになってしまうのですよね。

倉田委員 結構、例えば自由が丘などをみても、計画より早くプロジェクトが別

に動いて行って、それを方向・計画として整備するというもので、非常に行動力がある、自由が丘の特徴でもあるのですよ。

柳沢部会長 そうですね。それはぜひ。

村上部会員 やはり、まちづくり会社のようなものをつくって、ということですか。

倉田委員 まちづくり会社も後からつくりましたけれども、その前に、商店会の連合組織がかなり頑張っていて、あるところでは、やはり連合化するというのがすごく大変でした。それと同時に、それぞれの特徴を出そうということで、結構、ひとつずつの商店会が頑張っています。今でも自由が丘商店会連合全体で動いているところと、大きな女神祭りだとかそういう時と、一つ一つの通りごとにある、それがまたアイディアを競って色々やっていますね。とにかくアイディアが豊富で色々出てくるのですね。それで以外と行動力があって、若い方が多いです。ある時期世代交代がおこっていました。理事長さんは結構お年寄りですけども、副理事長というのが何人も居て、皆40代です。

柳沢部会長 その、出来るところからひとつずつ走らせるというのは、非常に良いことだと思います。そういう姿勢で、この後はフォローしてくださいというようなことをきちんとレポートの中に残しておくべきですね。

倉田委員 どこかで整理して、全体像をつくっていくことをやらなければいけないのですけれども、全体像が完全に出来るまでというのでは無く、逆にいえば、少し走りながらやっていくと、全体像自体もリアリティーのあるものになっていくのです。

藤島部長 そうですね。我々がつくる中で、百年、千年待つのでは困ってしまいますもの。立派な計画ですが、どこから手をつけるの、というものもあるわけですから、現実動いているものを取り込んで、それをファイナルな姿にどうもっていくか、ということが要ですね。

倉田委員 それによって学ぶこともありますし、色々新たに気づくこともあると思います。

柳沢部会長 だいたい皆さんおっしゃりたいことは良いですか。そうしましたら、最後、次回委員会があるのですが、委員会向けには、資料2（2ページを開いて）がベースにもう1～2枚付けられたら、こういうところをこういう考えで攻めていきたいという作業計画的なものをつけてくれませんか。今日色々アイディアも出たし、観点もある程度出たと思います。そんなことでよろしいでしょうか。内藤さんご発言されませんでしたけれども。

内藤部会員 実は昨日、藤沢地区の全体会議がありました。駅の北側です。それで、北と南はこんなに違うということを実感しております。今まではさほどたいしたことは無いだろうと思っていましたが、今日のこれを拝見すると、まあ、全然違うなという感じをうけたところです。昨日は色々な問題が起きたのですが、2時間しか時間が無い中で、どこまでやっても終わらないのです。どんなに意見が出てもまとまりがつかないということなのです。どうしてかと言いますと、(問題テーマが)28項目もあるのです。ここは8項目ですけども。28項目の中に色々なものが盛り込まれて、それが、説明の段階に入ってから色々な質問が出るわけです。この道路広くしてくれ、だとか、自転車はどこも置き場が無いだとか、車で来てもどうにもならないだとか、買い物に行きたいのだけれども行けないなど、そういうような色々なものが出てきて、結局、では各自治・町内会に一任するというので、そこで今度は皆で寄せ集まって、私は朝日町ですので、朝日町で集まって、何が一番不便なのか、何がどうなっているのか、というような事を書いて、まとめて次回に提出するとそれを今度は見て。

柳沢部会長 それはどういう会議ですか。町内会の全体会議のようなものですか。

村上部会員 地域経営会議

- 内藤部会員 藤沢地区全体会議です。
- 藤島部長 この議論からすれば、線路より北口側です。
- 内藤部会員 藤沢1丁目～5丁目とか朝日町だとかそういう所を含めたものが藤沢地区であり、その地域経営会議です。
- 山田部会員 私は南口側の鵜沼地区地域経営会議の代表者としてこの市民部会に出ています。
- 藤島部長 支所単位の会議です。
- 内藤部会員 その会議とこの市民部会では似通ったものになっているのですが、ただ、それぞれの会議で、別の会議のことを話して良いのかがわからないのです。
- 柳沢部会長 そういうところで出た、こういうことが問題だ、ということは、ぜひ、この市民部会でもおっしゃってください。
- 内藤部会員 ええ、ですからそれでちょっとお願いしたいのが、こうした資料の中である程度必要なものがあつたら、コピーして、こういうような検討をしていますよ、ということをお話すと、私としても違った目でみられるのではないかな、ということで、皆さんの意見はメモしました。そういうことをいっぱい繰り返していけば、何かしらつくでしょう。藤沢地区は藤沢地区で独自に動いており、ここは南北が一緒に動いていて、何だか噛み合わなくなってくるものがあるのです。こちらは、ものすごく大きなものを対象としています。でも、あちらは市役所の移転なんて問題にしていないのです。問題は公民館です。
- 村上部会員 地域のことでですから、よそのところはあまり関心が低いようです。地域経営会議というのは良いのですけれども、例えば、藤沢地区経営会議では、ほとんど藤沢駅のことは出てないのでは。
- 山田部会員 私は鵜沼地区の地域経営会議にでていますが、藤沢駅の話はあまり出ていません。やはり、鵜沼センターを中心としたまちづくりというのが議論されているところなのですけれども、その中で、先程言った、エコチャリタウ

ンというレンタサイクルがひとつあり、それは藤沢から少し絡んでいるという意味では活動に浸透していますけれど。

内藤部会員　　何といたしますか、この2つの会議に出て随分分かったのです。こっちでこういう事を行っていて、もう一つでは違うところを扱っていて、しかし似通ったところがありますし、まるっきり相容れない所もあり、どういようになっっているのかなと。これから（議論も）どんどん進んでいくと思うのですけれども。今日は色々なことをうけたまわって、色々なことが分かりました。

柳沢部会長　　現場の一つの重要な情報ですから。

内藤部会員　　また、向こうの方の話では、何を言って良いのか分からない。

倉田委員　　まあ、それも含めて、ぜひ、情報提供いただくと、地元の皆さんがどういう事に関心もたれているかが分かりますから。

内藤部会員　　南と北では差が大きすぎる。むしろどちらかといったら北は、対比が都市と農村といったら農村でしょ。南は都市だと。このぐらい差がある。

藤島部長　　藤沢地区でそんな話が出るのですか。

内藤部会員　　おっしゃられたように、南の方で出るのに道路が無いのです。だから結局、北へ来てもあまり物が無いので、結局南へ行くようになるのです。南にはOKストアだとかヨーカドーがあり、一直線にいつてしまうのです。それで、北にはどこにも寄らないのです。だから、藤沢駅で人が降りてきても皆こっち（南）にきてしまう。それで、北の方はどちらかと言うと、単身赴任では無いのだろうけれども、ワンルームマンションが圧倒的に多くあって、そうすると住人の彼らは寝るだけなのですから。朝早く出ていって、夜遅く帰ってきます。帰宅途中で何をかうかといえ、別の（藤沢北口でない通勤等の）途中で買ってきてしまうのです。そうすると、先程言われた、東京は通勤圏で、川崎は通過圏という、そこで降りても、物をかうということが、ここでは無くなってしまったのですね。

山岸部会員 商店会が早くお店が閉まってしまうということですね。

複数名 だから22時というキーワードがあるのですね。22時。

内藤部会員 かといって、わざわざ南に寄っても彼らは帰らない。

複数名 そうですね、そういうことですね。

内藤部会員 なんだか、南も北も同じようなものがあって、ぱっと行けるといふか。

村上部会員 そうでしょう。というのが見事に言い当てていますよ。南には夜遅くまでやっている飲み屋さんがあって賑やかなのですが、北にはもう殆ど飲み屋さんが無いですね。もう、住まいだけ、という方が多いのです。その辺の何かが棲み分けされてしまっています。特に北は夜の9時ぐらいになると静かになっています。

柳沢部会長 駅直近でもですか。そうですか。結構飲み屋があるような気がしますが。

藤島部長 ですから先程、倉田先生がおっしゃりましたコミュニティサービスです。ビジネスチャンスがあるのではないですか、ということですよ。これだけ人が居るので、どう引っ張ってくるかが重要です。

倉田委員 単身者でしたらコンビニとか。

内藤部会員 同じ藤沢市でありながら不満ばかりで、一体何の為に誰のために行うまちづくりだか分からないです。

藤島部長 コミュニティが南だ、北だ、でね、藤沢には南北の他にも東西があるじゃないですか。

内藤部会員 ですから、これをみて南でもっているのだなと思いました。

藤島部長 でも本当に、ずばり言い当てていますね。村上さんのおっしゃったことはね。

内藤委員 そんなことで、次回また。どうなっているか分かりませんが。

柳沢部会長 はい。どうもありがとうございました。

÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷÷

事務局 事務連絡です。来週、11月17日(水)に議会の方で、藤沢都心部再生・公共施設再整備特別委員会という、まさにこの、我々が取り組んでいる内容をテーマとする特別委員会が開催される予定となっております。その前日の11月16日に藤沢駅自由通路の旅客流動量調査として、市の職員で行っていきます。それを踏まえて12月の藤沢駅改良専門部会の方にデータをまとめる予定しております。それと、11月25日に第3回委員会を開催することになっております。よろしくお願いいたします。

柳沢部会長 この部会の次はどうしたらいいでしょうか。

事務局 事務局といたしましては、年内にもう一度開催できればと考えております。

柳沢部会長 そうですね、年内もう一度やった方が良さそうですね。13日の週か20日の週で、いかがでしょうか。20日の週であれば、24日(金)の午後は皆さんいかがでしょう。大丈夫でしょうか。時間は2時で大丈夫ですか。

事務局 では、次回は12月24日(金)午後2時からということで、会場など詳細につきましては後ほどお知らせいたします。

柳沢部会長 では、終わりにしましょうか。どうもありがとうございました。

11時55分 閉会