

第3回藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会 議事録

日時：2010年11月25日（木）午前10時

場所：藤沢市役所職員会館3階第4・第5会議室

1. はじめに

2. 開 会

3. 議 事

（1）前回の整理

（2）市民検討部会からの報告

（3）まちづくりの方向性の展開

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を賜りまして、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させていただきます。委
員総数 23 名に対して本日は 20 名が出席されておりますので、藤沢駅周辺
特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。

また、本日は神奈川県県道整備局環境共生都市部都市計画課長の志村委
員が初めてご出席ですので、ご紹介申し上げます。

志村委員 ただいまご紹介いただきました神奈川県都市計画課長の志村でござい
ます。よろしくお願ひいたします。

事務局 それでは、これからの議事については黒川委員長にお願いいたします。

÷ ÷

黒川委員長 それでは、ただいまから第 3 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 2 回議事録については、何かお気づきの点がありましたら、
来週を目途に事務局にご連絡いただきたいと思います。

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。本日は傍聴希望者が 3 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、ご案内ください。(傍聴者 3 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) 前回の整理 (2) 市民検討部会からの報告、(3) まちづくりの
方向性の展開まで、一括して事務局から説明をしていただいて、その後に
討議をしたいと思います。

事務局 (資料 2 参照)

1 ページ、上段のスケジュール表については、7 月の第 2 回委員会開催
以降、藤沢駅南北まちづくり市民検討部会を 3 回開催しておりまして、第
2 回委員会でのご指摘等について検討してきた部分と、今後どうしていく
かということも検討しております。課題を深掘りすればするほど検討事項
が大きくなっていくという状況にありまして、今後は市民検討部会の開催
密度を上げて検討を深めていくことを考えております。

それから 11 月 16 日に、藤沢駅の交通の乗降客、自由通路の歩行者通行

量の実態調査を鉄道事業者3社のご協力を得ながら、市は職員を投入しながら交通量調査を実施いたしました。来る12月20日にそのデータを持ち寄りながら検討の方向性について「第1回藤沢駅改良専門部会」を開催する予定です。下段左側の各委員会の検討内容については、市民検討部会で検討を深めていく中で、第4回委員会で市民検討部会の検討結果を反映した基本構想案の取りまとめを予定しておりましたが、その検討をもう少し充実していくということを考えると、第4回委員会は1つ前の案のまとめになってしまうのかなと考えております。したがって、取りまとめは新年度第1回目あたりになるのかなということで、変更案として掲げております。

第2回委員会の提示事項及び指摘事項については、これまで3回開催した市民検討部会で議論をしてまいりました。それが検討部会での対応方針です。そうしたことを踏まえて今回の当委員会への資料提示となっております。

2ページは、第2回委員会の振り返りと将来展望までのまちづくりの方向性をご提示しております。将来展望から導き出された方向性のメニューを前はマトリックスにしてご提示しましたが、それが画一的に流れていないか、もう少し検討を深めて方向性等を打ち出した方がいいのではないかというご指摘を踏まえて、市民検討部会等でいろいろ議論いたしました。

3ページは、表現を工夫するという事で、マトリクス表は余りにも整理されていて、金太郎飴の印象であるご指摘からゾーンを再区分したこと、どこの地区でどういう課題があり、それに対する方向性を展開していくということを図面でビジュアルに提示いたしました。これは前回の資料の再編集という形です。

4ページは、3回にわたる市民検討部会での討議の結果をまとめたものです。藤沢駅周辺地区145ヘクタール前後の中で、市民検討部会として重点的に検討する範囲を定めようということでスタートしました。ゾーン区分としては、「コアゾーン」と「サポートゾーン」を当面の検討対象範囲といたしました。市民検討部会の構成は商業者が主体の検討体制であることから、コア・サポートゾーンの検討を中心的に行って、それが一段落した時点でメンバーの追加等も視野に入れながら、周辺住宅地への対応に移行していきたいということで検討部会の整理をしております。

コアゾーン、サポートゾーンの中心商業地における「地区の仮説」を立てて今後のまちづくりの戦略の筋道を立てていくということで、何回か議論になった藤沢の持っている東京などと比べてのイメージをもう一度来街者目線で分析してみる。そして「本地区の質の高い環境ライフスタイルを

実践するまち」を将来像の仮説において、その仮説の実現に至る道筋のつけ方として「仮説に基づく戦略」を から に設定しました。その課題の深掘りに当たっては保全要素、阻害要素、不足要素あたりから切り開いていくことにしました。

そして「仮説に基づく地区の戦略」の確立に向けて、今後どうしていくか。それが少なくとも湘南らしさ、藤沢駅周辺商業地らしさへの形成につながってくるとして作業を進めているところです。そうした中で、例えば地域ブランド、街並みを考えると、駅舎改良によって駅中ビジネスの充実と周辺商業地との関係性についてどうなっているのかというようなことを調査する意味で、大船等でケーススタディーしてみてもどうかといった作業が予定されています。

5 ページは、仮説の実現に至る筋道をつけていく中で、特徴的な課題の深掘りです。今後の討議を重ねる中で、保全要素、阻害要素、不足要素とそれぞれの戦略ごとに表示しております。今後は方針の部分充実していくための議論を深めていきたいと考えております。

6 ページからは、145 ヘクタール全体にわたる検討区域の中での話となってまいります。ゾーンでは今までの2区分ではなくて、もう少しゾーンを細分化してみてもどうかというご指摘を踏まえ7つのゾーンを区分しました。南北ネットワーク（歩行者動線）については、今後の課題として作業をしていますが、商業地の主要な発展軸といった軸線の方角についても市民検討部会で議論を深める予定ですが、今のところはこういう形で仮置きとしております。それぞれのゾーンについてはご参照願います。

7 ページは、それぞれのゾーンの中で今後どういうことをしていくか、どういう課題に基づいてまちづくりの方向を目指していくのかというあたりを分解したものを表記しております。これはできること、できないことを一度分けてみようということから、検討の中で可能とする部分について重点項目として表記しております。それぞれ駅中心のゾーンと外側のゾーン、あるいは中高層住宅ゾーンとかと名前をつけておりますが、地区を分けた中でやっていくわけですが、今のところは構想レベルですので、内容的には羅列的ですが、もう少し検討を進めてまいりたいと思っております。

8 ページは、駅を中心とするコアゾーンですが、今後、交通拠点整備や南北連携改善地区を目指していくということでエリアを設定しておりますが、ブランクの部分については、藤沢駅改良専門部会の討議を経て今後充実していきたいと考えております。また、右側の「土地利用再編ゾーン」は、主に市の施設が集中しているゾーンでありまして、この後、企画部門から土地利用再編に当たっての藤沢市の基本的なご説明することになって

おります。

9 ページは、ここではできること、できないことを峻別していく中で、今のところは羅列しているだけです。今後、短期、長期の間でもう少し事業的に表記した上で、最終的には目指そう値ぐらいまで表現することを念頭に置きながら、今後作業をしていきたいと思っております。

経営企画部

引き続き、土地利用再編ゾーンについてご説明いたします。（「藤沢都心部まちづくりと公共施設整備のあり方について」参照）

前提として、本市の喫緊の課題である藤沢都心部再生に向けたまちづくりと藤沢都心部周辺にたくさんの公共施設があると同時に、市庁舎、市民会館等の公共施設の老朽化の問題をどう整合を図りながら、2つの課題を整理していくかということで、市の中に両方を所管する公共施設再整備等推進本部を設置し、総合調整を図りながら2つの課題の方向性を解決するために当委員会と経営企画部が所管する公共施設等再整備検討委員会が設置されております。本日は、その中間の経過として、公共施設整備等事業手法検討委員会及び推進本部がどういうふうな公共施設の再編を考えているかをご説明いたします。（パワーポイント）（資料参照）

本市 70 平方キロの中に所有する建物が約 78 万 4,000 平米あります。そのうち 30 年以上経過した施設が 42 万平米、全体の 54% を占めています。今後 20 年間で、耐震補強はしていますが、老朽化、機能低下した施設をそのまま建て替えると、1,450 億円という試算結果となります。年間 71 億円の投資が必要となります。藤沢市の一般会計は 1,200 億円程度で政策的可能投資額は 100 億円を切っていて、大変厳しい状況です。さらに橋、下水道、道路の老朽化問題を入れると、粗々で都市インフラだけでも約 1,500 億円、そうすると 20 年で 3,000 億を投資していくとなると 140 億、これは財政的に非常に困難な状況に直面しているというのが藤沢市の現状です。

一方、藤沢市は市内最大の土地所有者で、箱物からはじまって公園、道路、下水道用地も含めると 404 万平米の土地を持っています。しかし、赤で囲んだ学校等の行政関連施設だけでも 40% 近くを占めておりまして、ここは箱物によるサービスをしている部分で、この土地をこれからどうするか。公園、下水道用地の有効利用はなかなか難しい。このところとその他の行政財産の土地をどう有効活用していくかというのが喫緊の課題であるということです。

藤沢都心部地区公共施設等位置図として、藤沢都心部の約 2 キロ圏内の地域です。ここにあるのは全部公共施設です。市役所からはじまって藤沢公民館、市民病院、労働会館等すべての公共施設が集約されています。約

7万平米の敷地を持っておりまして、この大半が1960年代に建てられたもので、機能低下、老朽化による機能更新時期にきています。この中で民間のビルに入居している施設もたくさんありまして、駅ビルとか民間ビルに入っている公共施設、公益施設の家賃負担も数億と財政上の大きな課題になっています。

そこで藤沢都心部だけを見ていきますと、築60年の市庁舎本館、50年の市民会館、55年の南図書館を筆頭にほとんどが40年、45年という公共施設が機能更新を迎えている。一方、産業センターを初め市民ギャラリー、オンブズマン事務局、市民活動センター等たくさんの公共施設が民間施設に入っていて、毎年、4億近い賃貸料が出ていく。また、未利用地もありまして、要らなくなった職員宿舍跡地をどうするか、こういう課題があります。

特に、喫緊の課題は公共施設でも一番老朽化が激しい市庁舎本館も含めた問題をどうしていくか。

そこで再構築に当たって5つ考え方で議論をしておりまして、市庁舎、市民会館、南市民図書館の再整備ですが、市役所の本館、東館、幾つかのプレハブがある朝日町エリアが1.5ヘクタールありまして、商業地域です。それから湘南C-XのC-1街区が1万1,000平米あります。鵜沼東コアゾーンの市民会館と図書館を合わせると、約1.9ヘクタールで、これも商業地域で、これらを合わせると4.5ヘクタール。これを固定資産税の評価等から考察すると、数百億の価値があります。この土地の価値をどう財源として考えていくかというのがポイントの1つです。したがって、この3つの土地を対象に再配置をしていくという考えです。

2点目は、都心部地区の再整備活性化の考え方として、公共施設の老朽化したものをどうするか、民間ビル利用の公共施設を再構築の中でうまく吸収できないか。そして土地をなるべく空けてそこを有効利用できないか。

そして駅周辺再整備地区は、1つは当委員会でも議論がされています駅周辺再整備拠点いわゆる藤沢駅直近地と北口後背地も入れた地区が一番の拠点になる。そういう前提で、また来年度から総合計画がスタートする中で、3つのコアゾーンを設定しながら公共施設を再生していく。それが市役所本館等がある朝日町コアゾーンと、市民会館・図書館の鵜沼東コアゾーン、旧藤沢高校がある都心西端部の藤沢本町コアゾーンをスクラップ・アンド・ビルドをしていこう。

さらに3つ目は、都心部地区の公共施設の有効活用では、6万2,000平米の公共用地を踏まえ、できるだけ機能更新、民間ビルに入居の公共施設のスクラップ・アンド・ビルドをして有効活用を図る。

それから一番の問題は4番の公民連携と財政支出の平準化です。藤沢市は財政が危機的状況にありまして、湯水のような政策的投資は不可能です。年間の政策的経費として投入できる額は100億円を切っている中で、こういう課題を解決していくということで、土地に着目すると同時に、公民連携によると財政支出の平準化というものをすべての考え方に入れ込んでいく。藤沢市は4月から公民連携基本方針を明らかにして、「新しい公共」という概念に立って、市民、NPO、活動団体、企業、大学と行政が連携して、それぞれが持っている技術、ノウハウ、資金を導入しながら協働・連携のもとに議論をしていく。そこに民間の技術・ノウハウ、資金を投入していきたい。1960年代の縦機能でつくってきた施設を新しいニーズに反映して、中には稼働率3%の施設から公民館の稼働率平均51%という箱物があふれている中で、スクラップ・アンド・ビルドをしながら土地の有効活用もしていきたいし、民間ビルへの入居料を再築費にも充てていきたいし、中長期の藤沢公民館の問題等も整理していきたい。

5点目は、市庁舎、市民会館、南図書館とかいろいろある施設は全部1950年代から60年代に画一的につくられてきたものです。将来、50年後、100年後を見据えて、こういう施設のあり方というものを、例えば市庁舎であれば、藤沢市は地域分権というものを始めましたが、そういう中でどう考えていくか。大ホール、小ホールがワンセットの市民会館のあり方をどう考えるか。まして藤沢市は周囲7つの市町に囲まれて、既に広域連携、都市連携をスタートさせていて公共施設の相互乗り入れをしています。そういう中で都市間でも考えていかなければならないもの、4館構想でつくった図書館も今後どういう方向に行くのかという新しいビジョンを出さない限り、同じ規模のものをつくるような時代ではないので、こういうところをどう議論していくかが重要になってくる。

丸の上が朝日町コアゾーン、左下が湘南C-X広域都市連携ゾーン、下の2つ目が鵜沼東コアゾーンで、朝日町コアゾーンには市役所をはじめ新館、郵便局、裁判所、税務署等の官公庁が形成されている。鵜沼東コアゾーンには奥田公園を中心に市民会館、図書館、秩父宮体育館、消防署、保健所等の行政ゾーンが形成されている。湘南C-Xの広域連携ゾーンは広域都市拠点として平成24年のまち開きを目指してやっていますが、その中で広域的な行政サービスや文化、教育機能、産学連携機能を集積していく。ここにうまく全市的な視点から必要な施設をスクラップ・アンド・ビルドしながら再配置をしていこう。一方、都心部には朝日町コアゾーンと鵜沼東コアゾーンと、もう1つは都心部からは外れるのですが、都心西端部藤沢本町コアゾーンは藤沢の発祥地で、ここに山王神社

があって、ここから藤沢宿が生まれてきた。また、藤沢町時代には町立の女学校があって、それが市立の女子校になって県に移管していったという経過がありますが、ここが都心から1,500~1,600メートル離れているわけですが、ここを県とも交渉しながら戻して、藤沢の西端部で抱えているさまざまな課題を解決するために組み込んでいく。これらの中長期の視点に立って緊急的にやる課題と中長期で整理していく課題の中で再編していく。

ここで一番重要なのは、南北駅周辺再整備拠点は3線が乗り入れる交通結節拠点で、南北の商業交通交流の機能に資する基盤施設の再構築と、その直近には老朽化したたくさんのビルがあって、その再構築と北口通り沿道地区の土地利用の活性化も含めて魅力的な拠点機能をつくっていく。一方、3つのコアゾーンを設定して、そこに公共等の施設の再編成をしながら、北側地区については西端部に向けて2つの大きなルートがあります。藤沢の遊行通りから始まって旧東海道には70ぐらいの蔵が残っていて、藤沢宿を代表するエリアです。もう1つは都心の銀座通りから労働会館を経て西端部に行くというエリア、そして究極的には藤沢の中心ゾーンというのは駅周辺再整備拠点と朝日町コアゾーンと鶴沼東コアゾーンを含めたところが中心である。当委員会ではこれから議論がされると思いますけれども、駅目的交通の円滑化ということで、特に南側の交通が北からしか入れないという問題があって、奥田線の整備を図ると同時に、横浜藤沢線の整備を図ることによっていろいろな機能強化を行っていく中で、公共施設の再整備図っていく。

そこで今、どういう議論をしているか。こういうものを短期的につくっていくには原則として仮設の建築物を建設することなくローリング方法による新築移転方式を考えています。某市では、ある施設をつくるのに25億の仮設建築物をつくらざるを得なくて、そこにつくるものが70億ということで、仮設というのは非常に無駄です。このところをどう切り込むか。2点目は工期、事業費の圧縮をどうするか。これは使い方も含めていろいろな知恵をいただいきたい。3点は財政平準化。ここには補助金はありません。せいぜい起債が一部できるぐらいですので、一般財源がかなりの部分を占めることはとても無理です。財政平準化するには定期借地方式、PFIによる一時的な資金導入とか土地の一部売却、リースバック方式とか、民間事業者との等価交換方式も含めて公民連携事業化提案制度を前提に考えていきたい。

次の話は議論の途中ですが、今、考えているのは庁舎については既存の新庁舎が市民サービスの一番多いところですし、建物的にも保ちますの

で、これを活用して公共サービス拠点とし、新庁舎は議会とか企画部門の政庁機能部分をどこか適当な場所に新築していく。あわせて市民会館についても図書館についても整理をしていきたいということです。以上です。

黒川委員長
倉田委員

次に、市民検討部会から補足説明がありましたらお願いします。

事務局も言われたように、議論をすればするほど課題等も多いことが明らかになってきておりますが、一つひとつ深掘りすると同時に、もう少し戦略的な視点で見ていく必要があるのではないかというようなことを議論しております。細かいところを十分にご説明いただく時間がなかったのですが、議論した中身については、資料5ページに載っておりますので、この辺をベースにしている議論をしていただければいいかなと思っています。

もう1つは、こういう形で戦略的な議論をしていく中で、具体的に牽引できるようなプロジェクトを進める中で、さらに問題意識を深めていくことが大事ではないか。ただ、机上の議論をしていてもなかなか見えてこない部分があるのと、実際にそれを前に進めていくための体制も必要になってくるので、プロジェクトをこの中から生み出していくかということが大事ではないかということを議論してきました。細かいところは資料を見てくださいしかないかなと思います。

柳沢副委員長

誤解があるといけないので、少し説明いたしますと、4ページのコアゾーン、サポートゾーンに限定して議論をしようという説明だったのですが、必ずしもこのエリアをどうしようとか、そういう感覚で議論をするのではなくて、駅を核にした周辺の問題をつかまえるという感覚で考えた方がいいということで、特に密集住宅市街地の整備をどうするかという話は、今回のこの場所では主たるターゲットにしないと、赤とピンクのところだけというエリア限定で議論をするつもりはありませんので、ご理解いただきたい。

それから5ページの表現ですが、こういうふうにとらえてみると、戦略ごとにぼんやりつかんだという感じでよくわからない。このやり方を地図の中に具体的な要素を全部落としながら、即地的、具体的にこれをつかまえて、何が大事か、何を補っていく必要があるかというようなことを具体的に議論しようということで今やっている最中です。この辺がある程度詰まってくると、皆さんにお話ができるようになってくると思います。

黒川委員長

それでは、ご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

藤沢駅周辺のコアゾーン、サポートゾーンという仮説を立てたときに、他の地区の商業のポテンシャルのボリュームがどのくらいあるかという

ようなことは出してみたんですか。今のままだとこのくらいだけでも、このくらいまで頑張れるのではないかと、逆に商業意欲はどのくらいかとか、そういう議論はされたんですか。

事務局

現状値では当然ありますが、今後、どういうふうを目指していくのか、商業意欲は低下傾向にあるわけですので、その辺をどの程度にとどめておくのかというあたりを検討材料としていきたいと思っているところで、その辺を目指そう値ということで、今後あらわせればと考えているところです。

それから他の拠点地区との対比についても資料はありますので、やっておこうかなと思っています。

荒川オブザーバー

きょうの議論の段階ではどういった機能をどういうボリュームで、どういうふうなところに持ってくるかというレベルの議論になると思うんですが、私がお話するのは、その議論をしっかりとやって、来年以降やっていくためのいろいろな整備の手法についてお話をさせていただきたいと思います。

今、全国の都市で公共施設が老朽化していて建て替えをしなければいけないということで、都市によっては玉突き移転とか連鎖的ということをやっている、うまく仮設のものをつくらなくてやっていけるような事業手法ができないかという要望をいただいております。これは公共施設だけではなくて、民間の施設も同じであります。今、そういった連鎖の中で具体的にやっているのは、東京大手町のところに区画整理の施行区域を定めて、国有地を払い下げて、それを種地にして経団連のビル等を移設していく。経団連ビルは国有地に新しく建てて移転することで仮設の期間を置かないで建て替えを進めていく。その先には共同で建て替える方々を集約して、そこで再開発を構成するというやり方を実際にやっている地区が出てきています。

藤沢の場合はもう1つあって、このエリアを全部1つの施行区域に定めることができないので、場合によっては1個の施行区域に定めてやっていくようなやり方もしなければいけないのではないかと思いますけれども、現在の法律の運用ではそこまでやっておる例は少ないけれども、今後、そういった運用改善なども含めて検討していかなければいけないかなという感想を持ちました。これは来年、再来年の話になると思うんですが、そちらの方はある意味、手法としてはいろいろと検討する運用を柔軟にやっていくというのは、全国で出てきていますから、そういった方向になるのではないかと思いますので、どういったあり方、機能をどういう規模で配置していくのかという議論をやっていただければと思います。よくある

のは民間の施設、公共施設と時期がズレちゃうので、いろいろ検討してもそれが実現できないのではないかというのが、今までの検討の中ではあると思うのですが、ここはいろいろな工夫をしていって、やる術は後でついてくるということを前提に、ぜひ機能のあり方みたいなところの議論をしていただければと思います。

相澤委員

コアゾーンとサポートゾーンという決めをされていて、商業的な観点から感じるのは、4ページのゾーン区分を見てもコアゾーンから右の方に重点的に傾きかけているような流れを感じるけれども、そうではなくて、このエリアでいけば本鵜沼とか鵜沼神明、花沢町といった人たちの今の不自由な歩行者動線をどうとらえるのか。鵜沼神明の北の方の人たちの駅へ向かう動線をどう考えたらいいのか。それに伴って、来月、藤沢駅改良専門部会が開催されるようですけれども、それに基づいてその利用者が新しい駅舎ができるとすれば、どう利用しやすいのかということが駅周辺の商業施設が活性化していく大きな条件だと思うのですが、そこが見えてこない。もう少し専門的に細かいところに行けば出てくるかもしれないが、そこが見えてこないのが残念だなという感じを持っています。

事務局

コアゾーンから外れた住宅系の部分については、7ページをご覧くださいと、今、具体的に名前が出ました鵜沼神明方面はまだ言及しておりませんが、花沢町あたりについては、鵜沼奥田線と関連して沿道の土地利用の整序とか、鵜沼奥田都市計画道路を中心に生活道路をその奥田線とどういうふうに関連させていくのか、それとあわせて道路整備に伴ってのいろいろな土地利用の変化が生じてくる、それを今後どうしていくかというあたりを検討項目に加えていくということです。したがって、花沢町全体については言及しておりませんが、少なくとも今後、変化があるところについては、それを最大限生かしながら、現状のストックをどういうふうに使っていきかというあたりを少し言及していきたいと思っています。

それから鵜沼神明方面は交通条件が非常にいいですので、どちらかというと、工業系の市街地と隣接していますので、それについても今後検討の材料にしていきたいと考えております。

黒川委員長
事務局

鵜沼奥田線の計画幅員はどのくらいで、現道はあるんですか。

幅員は15メートルでありまして、現道は一部、藤沢駅前南部の区画整理事業で整備した部分がございます。

黒川委員長
事務局

未整備区間の現道はあるんですか。

未整備区間の現道はございません。一部5メートル、6メートルぐらいの市道とラップする部分はございますが、ほとんどないといってよろしい

かと思います。最大の課題は、昭和 32 年の都市計画決定ですので、小田急線とは平面で踏切交差するというような計画になっておりますが、今日、市街地の中に都市計画道路を整備する以上、踏切交差は非現実ですので、恐らく第一種低層住居専用地域の中を通る以上、地下もしくは半地下方式で小田急線を越えるという検討が出てまいるかと思います。そうした中で、側道の問題とか地上部分をどう使っていくのかというところで、生活道路とのリンケージと道路の用地買収に伴っての土地利用の再編が出てきたところで住宅地改善をしていくというような考え方であります。

増田委員

市民検討部会の前にいろいろな話し合いがたくさんありました。私どもにとって先ほどお話のあった市庁舎の移転、市民会館、図書館等の移転、もしくは建て替え問題に関して、駅前がどうなっていくかについては、藤沢市が中長期的に見た位置づけとは別に、私どもにとってこの 3 点は非常に重要なところですが、この部分がどういう形で動いていくのかということは、まちづくりを考えるときにとても重要な問題です。それで今、議題になっているのは駅周辺地区の再整備の話です。先ほどの話は藤沢市全体から見た配置とか位置づけではないかと思うんですが、私どもとしてはここが早く決まって、どこに行くのだろうか、どこにそれがなるのかというのがまちづくりの一番の大きな要素ではないかと思うのですが、それが検討委員会の中に入っていなかった。文字にするのは難しかったとは思いますが、多分話には出たのではなかろうかと思うので、よろしくお願ひしたいと思います。

事務局

市庁舎を初めとする藤沢市の中枢部門を都心のどこに置くかという議論については、駅周辺だけの問題ではなくて全市的な問題でもあるわけです。そういったものを動かすということはいろいろな方面から議論があるわけですので、それはむしろ企画部門の方の全市的な検討の中で、あり方をきちんと出していただいたところで、そこが都心であれば都心の活性化に資するような周辺整備をしていくというようなことで考えているわけです。したがって、これはまだ事務局の考えですが、市民検討部会の中で、例えば市役所の位置をここがいい、あそこがいいというところまではなかなか言及し切れないわけですので、そこは全市的な検討を踏まえた上で、その位置決めができた時点で、どういうふうな形でそれとリンケージした整備をしていくか、まちづくりをしていくかということでの整理を今考えているところです。

柳沢副委員長

今、事務局からお話がありましたように、市民検討部会でどこがいいかということを出すイメージは私もないのですが、ただ、先ほど来スライドで説明いただいたのは、建物の事情あるいは市の財政事情からの基本的

な考え方の整理が出ている。それに対してここの場所の持っているいろいろな要素から公共的な施設に対してどういう役割を担ってほしいか、どういう形であってほしいかというような要請は多分こちらから出せるのではないか、あるいは出すべきではないかというふうに思っています。その手がかりが4ページの8本の戦略、これはどこにも出てくるように見えるけれども、こういう観点をきちんと藤沢に当てはめると、いろいろな努力は何のためにしているのかというと、努力の方向性を共有するということだと思えます。そういう方向性の共有の中で公共施設についても一役買ってもらおうという観点で結論が出てくるといいなと。ただ、タイミング的にこちらがぼやぼやしている間に、そちらの方がどんどん決まってくると、場所が決まっても、注文は後から出せることはもちろんあるけれども、そういう点で少しタイミングが気になるという感じがします。

経営企画部

きょうは財政、老朽化、全市的な機能面から言いましたけれども、庁舎だけではなく都心部全体で3つのコアを設定して、そこに対する役割とか、今、形成されている空間に対して何をどう変えたらいいのか、何を差し込んだらいいのか、それから既存のいろいろな利益や利害が生じているものに対してどう整理していくのか、大所高所から全市的、都市間連携も含めて整理をしながら、地域のコアの中うまくそれらが整合するように落とし込んで、さまざまな視点からやっていきたいと思っています。したがって、私どもの方の検討も年明けの春ぐらいを目途に、喫緊の課題ですので、方向性を出していかなければならないし、きょう出た意見も含めて庁内推進本部で整理をしながら、できるだけ早く方向性を出して、また、当委員会にもご提供していきたいと思っています。

神田委員

今、来年春という話があったけれども、私も4ページの市民検討部会の中で議論し、整理していく中では、例えば の文化等を考えていくと、機能みたいところが非常に重要になってくると思っています。先ほど市民会館、図書館についての説明があったけれども、例えば市民会館については広域連携の中での位置づけ、役割が変わってきているだろうと、また図書館としてはこれも4館構想の中で図書館自体の位置づけ、その役割が変わってきているだろう。そうすると、これからはどういうものがふさわしいのか、どういうものが必要なのか、どういう規模のものなのかというようなことがある程度出てこないか、逆にいえば位置づけとか場所もなかなか難しいのではないかと。このあたりも来年の春頃までに整理していく考えですか。

経営企画部

そういう考えであります。基本的には将来のあり方というものをきちんと出していきたい。そのときには機能、位置づけ、全市的、広域的、地域

的に何を担っていくのかも含めた議論をきちんと整理していくという形になろうかと思います。

もう一つ、今考えていますのは、いろいろなステップで進めていきたいと思っています。春までにはそういうものを整理して、いろいろなところと議論をしながら、もしかしたら民間のいろいろなアイデアもいただいて、それを受けて議論をして最終的に決めていく。短期間ですけれども、そういう作業をしながらやっていきたいと思っています。

黒川委員長 最終的に決めていくというイメージはどのようなものか。さっきの仮設をつくらないでいくとかというのが、駅から見るとこの場所に市役所があったり、その次の10年は市民会館が来たりというような、そして30年後にはこの形で一応収まりますというようなイメージなのか。それとも最終的にはここにはこれが行く、これが行くというイメージですか。

経営企画部 後者をお考えいただいて、期間的にも短期的な課題ですので、4～5年ぐらいでできないかと。そういう中で何か方法を考えたいと思っています。

黒川委員長 ということは、財政的には20年間、30年間分のものを平準化して何とかならないかということですか。

経営企画部 財政的には、例えば民間資金を導入したり、区分所有で等価交換で2万平米のビルの中の1万を使うとか。

黒川委員長 ということだとすると、こちらの委員会からすれば、この地区に何が来るかによってこの地区を全市のにはどういうふうに位置づけるかを決められちゃうという意味からいくと、副委員長が言うように、逆にこちらからつけを回さないで、そちらが勝手に決めちゃうと、藤沢市全域の中で藤沢駅周辺というのはこんな位置づけだと勝手に決められちゃうというのはいかがなものか。調整を勝手にやられて、こちらからは言えませんかと言っていたら、互いに負けてしまう。もう少し頑張るような言い方をしないと、ここでさえ負けているんだから、全庁的に言ったらもっと負けてしまうと思う。

柳沢副委員長 お互いに連携を取っていくことが必要であるということを行ったわけです。

黒川委員長 今のような話から言うと、鉄道事業者も施設の中をどうするかというときにかなりインパクトがあると思うんです。というのは、今、面白いのは青森なんです。青森は新幹線の新青森駅ができて、青函連絡のあった青森駅と、こんな小さいまちで幾つも拠点が必要なのかという議論をしている。それぞれ地元は新幹線の駅ができたんだから頑張っているけれども、あのくらいの人口のまちでそんなにコアができていいのかと、頑張るのはいいけれども、戦い敗れるとみんな敗れちゃうわけです。

県の方で何かございますか。

志村委員

2回目までの検討会でも事務局からご説明があったように、藤沢駅周辺というのは、湘南エリアで見ても広域的な拠点として位置づけられているわけですから、お話のあった市庁舎等の公共公益サービスの配置なども含めた中で、鉄道が3線入っているという交通結節機能をどうやって生かしていくのかということ、市の中だけのことでなく、もちろん広域的な拠点であるということも踏まえた観点を忘れずにいただければというのが1点。

それから今お話が出ていたように、商業施設とかが話題になるのは当然ですが、公共公益サービスとして市庁舎そのものとか高齢者福祉施設とかいろいろなサービス機能を駅周り、歩ける範囲でどう集めて、街中居住をより快適にするかということについては市庁舎等の再配置を考えていただく上でもよくよく注意いただければと思います。

それから、このまちを考えるとときに鉄道とか道路とかの人や車の流れをどううまくさばくかが重要なことなのかなと思っていて、例えば資料4ページの「安全・快適な通りや空間の戦略」に「交通処理の戦略」があったり、これからまたいろいろ整理されるのですが、このターミナル駅を中心とした人や車の流れをどうやって円滑・快適にするというのが1つ大きな柱であって、それともう1つの柱の方は面的にどういう機能をどういうふうに配置していくということなのかなという気がするので、右側の箱の整理の仕方が理解しにくいところがあるなというのが感想です。

事務局

広域的な拠点性や交通ターミナルとしての藤沢駅周辺地区をどうとらえるかという点につきましては、何度か議論になりましたが、藤沢市内に都市拠点を5つほど配置しております。それと広域との関係等については、ちょうど総合計画の基本計画ができ上がっておりますので、その中で広域性とか藤沢市の拠点性等について整理されている部分がございますので、それとタイアップしながら藤沢駅周辺、とりわけ拠点性の高い部分を今後表現していきたいと考えております。当然、市民検討部会でも1日38万人の乗降客が駅周辺に集中しているわけですので、そうした資源を今後の都心のまちづくりに生かしていくかが毎回議論になっているわけです。そうしたことを今後の議論の中で整理していく中で、例えば38万人といえども、ただの乗り換えだけで相当のシェアがあるだろう。むしろそれを駅の外側に引っ張り込む工夫を駅周辺の商業地の中で、38万人をデッキ系で外へ引っ張り出す、そういった工夫をしていこうかという議論をしていくわけです。それが逆に商業機能とか、場合によっては駅直近の都心居

住の利便性とどうつながっていくのかというあたりも今議論をしているところでございます。

それから人や流れを、どちらかという点集中している藤沢駅前をどうディストリビューションしていくのかというあたりにつきましては、今後、の「交通処理の戦略」の中でもう少し詰めていきたい。それは前の2点とも関連してくることかなと思っているところです。

黒川委員長

今のところは気になる場所ですが、4～5ページに書いてある文言はよく出てくるけれども、最後には今までの公共施設空間は広げないということを中心に、運用の仕方だけ変えるんだと。例えば道路の幅はそのままにして歩行者には安全で、自動車はもっと通して、自転車も乳母車も車椅子も全部うまくできるというふうに書いてある。例えば、公共的空間を民間が建て替えるときには少し増やしましょうと、だけど、公共施設の方はやらないというのが前提なのかどうか。見直し結果によってはどこかはやるということがでもでもはっきりしていない。それでみんなユニバーサルデザインにしますというけれども、そんな十分な歩道があるのかと、一つのところに行ってしまうと、全部できませんという結果になって、最初は文言ではできます、やりますと言っていて、その箱がないとできない。その辺よく考えて、先ほど企画部が言ったように、財政的に投資的経費がほとんどないと言われたら、ああそうですか、それではやりませんと言うのか。それともその中からお金を取ってくるのか、どうもこの辺が弱い。例えば駅前広場でディストリビューションするといっても、あのままでやるのか、大改造するのか、面積は増やさないのか、何が前提なのかというところを少し整理しておいた方が書き方が変わってくると思うので、一度庁内で議論してみたらいいのではないかと。そうしないと、最初、文言はきれいに書いてくるけれども、最後になると、だんだん消えていってしまうような気がする。

今井委員

私は毎朝、南口のデッキを歩いて事務所に通っているけれども、私の記憶では南に向かって左側は仮設だったような気がする。小田急デパートができて入口がそのまま残っているという記憶があるけれども、例えば南口のインパクトとしてあの仮設を取って、もうちょっと明るくするとか、今回、周辺地区の再整備構想という話の中に何をやるのかというのがわからない。例えば4ページの一番右側に具体例というか、目的物を書くとかわかりやすいのではないかと。高齢化社会の中でいろいろ議論をしている時間がないので、これをターゲットにやろうじゃないかということを考えた方がいいのではないかと。南口の仮設を降ろしたら、中の島から上がる通路ができなくなるのは百も承知ですが、そういうことは考えられないんですかと

いうことです。

事務局

今おっしゃったような部分は、課題として持っておりまして、南口のあれが仮設であって、しかも耐震性能が非常に低いという現実も承知しております。恐らく今後駅舎の改良のときにあわせてデッキのことも考えていくことを腹案として持っておりますが、今まで何回かご提示しましたペーパーには具体的に書いておりませんが、「安全・快適な通りや空間などの戦略」のあたりに、今の南口のデッキのままでいいんですかというところに当然突き当たるわけですので、一くりにして公共公益施設の老朽化と言っておりますが、現実はそのデッキの老朽化とか耐震性の低さとかを問題にしているわけですので、当然、駅周辺の交通の流動を考えた場合、38万人をどうさばくかという話の中にはデッキのやり替え等も当然入っているとお考えいただきたいと思います。ただ、表現がされておられないので、今後、きちんと表現をしていくなり、どういう資料のつくり方でやっていくかについては工夫をさせていただきたいと思っております。

黒川委員長

今井さんが言われたのは、2ページの「第2回委員会等での指摘事項」の後に、もうひとつ、指摘されたことに対して、どういうところが課題であるかということが書かれていないから、誰もわからないんです。それがあって「市の優位性を伸ばす展開と課題と可能性」という話になると、その問題はあるけれども、こっちの方向に行きたいというふうにしなないといけないのに、そこが消えているということなんです。

事務局

そこは工夫をさせていただきます。

黒川委員長

そのために、この委員会で共通の課題の認識が取れないんです。金太郎館ではないかと散々言われたのは、藤沢駅の問題だけをもう少し具体的に出した方がいいのではないかと出ているところが出ていない。出ていないというのは、委員会で共通の認識が持てないで、事務局は持っているという状態になっているとしか思えない。そこは次回に補足資料でやっておくと、どの辺までいじろうとしているかが見えてくるのではないかと思います。

幸嶋委員（代理）

代理で発言させていただきますが、交通3社は江の島という観光地を控えていることもあって、市民以外の方をたくさん運んできているという認識があるので、藤沢駅が乗り換えの駅だけでなく藤沢駅を回遊していただけるような、せっかくお客を運んできていますので、その人たちが藤沢を素通りするのではなくて、藤沢のまちを回遊していただけるような、私どもの電車は鎌倉方面に帰るお客が多いのは、鎌倉を回遊することができるというメリットがあるからで、藤沢に来られる方はJR線、小田急線に乗り換えるための手段として藤沢駅を利用されているという傾向にあります。藤沢駅前というのは横浜に次ぐような商業地だと思いますので、そ

これを活性化するという事は、市民サービスの充実がこの会議の目的なのか、藤沢駅前の商業地区を含めた活性化なのか、どちらが主体なのか、いずれこれは対極的な問題になってきますので、市民なのか、よそから来たお客様なのか、利害関係があって将来的には対立してしまうのではないかと懸念もするけれども、これが融合されて8つのテーマがあると思うんですが、余り盛りだくさんになるとやり切れないのではないかと不安も初めて出席して感じました。どのような方向に持っていくのか、市民サービスの充実、仮に藤沢の駅前に市役所や公共施設が駅のロータリー、今の小田急百貨店とかビッグカメラといったところに市役所ができて、駅前には商業施設がなくなるという事はあり得ないでしょうけれども、駅周辺の何メートルは商業施設、それから離れところは公共施設と、ゾーン分けを将来的に計画していった方が方向性が見えてくるのかなと感じました。また、外から来るお客様を利用されて活性化にも取り組んでいただければと思っています。

事務局 生活利便性、商業サービス、行政サービスその他諸々も含めた市民生活のサービス向上は当然のこととして、広域性つまり都市間をまたぐ観光、業務等の方々が現在藤沢駅の38万人を構成しているわけですので、そういった方々を資源として、藤沢の中心市街地の活性化に役立てていくという2つを駅周辺の再整備構想ではねらっていきたいと考えているところです。そうした意味で江ノ電がせっかく運んできてくれた来街者をどう藤沢のデッキから銀座通りや南口のファミリー通りへ降ろすかというところを市民検討部会を中心に検討している状況でございます。

永井委員 先ほど委員長からお話のあった新青森の関係は12月4日に開業するわけですが、青森については市内で危機感が高まっていて、中心市街地活性化に向けてコンパクトシティの施策をいろいろ取り組んでいる自治体です。当社も盛岡支社を中心としているいろいろ調整をしているところですが、新幹線開業にあわせて当社内でも新幹線に乗っていただくことが大事なので、いろいろキャンペーンをやっていて、テレビでもCMをやっていますけれども、お客様に乗っていただくということで、先ほど江ノ電さんからもお話があった来街者ですけれども、第2回委員会に来街者の目線の課題が欠けていると、来街者についてどういう検討をしているかということで、事務局からは検討するという話がされている。市民検討部会からの案とことで市民目線というのが出てきているけれども、来街者については検討されたのでしょうか。

事務局 来街者については検討途上の段階です。ただ、乗り換えもしないで藤沢駅を通過するだけの鉄道路線があるわけです。そういった方々がどのくら

いい、その方々に降りていただくための工夫も要るのではないかという話と、単純に乗り換えの方々をもっとまちへ引き出すという話の両面で考えているところです。したがって、来街者目線というところは、「仮説」の中ではとりあえず湘南を象徴する駅前地区をどうやって来街者を駅周辺に染み出していただけるかというあたりで考えておりますので、まだ作業途中ということでご理解いただきたいと思います。

永井委員

作業途中であればなおさらお願いしたいのは、市民検討部会の方で仮説を出されて、検討をされるのは大事だと思うのですが、そもそも藤沢に来てもらわなければいけないわけです。当然、当社にとっても交通事業者としてお客様に乗っていただくことが目的であり、解析の基本ですので、そういったところを攻めていかなければいけないという中で考えると、他のところに比べて、ここは何かの優位性があるというところをどういうふうに打ち出すかとか、来街者に来てもらうところの施策の概念が全くなくて、どちらかという駅を改良するという話が出てきたものですから、ハードが先行的な気がする。当社としては駅の改良も当然議論していかなければいけないと思っていますので、協力をさせていただきたいと思っていますけれども、前提のところの議論が余りなされていないのではないかという気がします。

事務局

藤沢らしさといいますか、藤沢のアイデンティティーをどういうふうに確立して来街者を増やしていくかというあたりの議論もしている最中のごさいます、必ずしも駅だけではなくて自由ヶ丘をケーススタディーにしてみ、地域のブランド、その街並みの魅力といった分析の中から藤沢の特徴、湘南というイメージにどういうふうに翻訳していくのか、そういったことも今検討に入ったばかりの状況でございます。そういうようなことで必ずしも来街者を増やすことは駅の改良だけで済むとは考えておりません、あくまでも市民が駅を利用する上での利便性を提供するか、もう1つ重要なことは藤沢駅の南と北の商店街が今まではどちらかというと、それぞれ別々に活動していたものを、それこそこういう危機的状況ですので、一体となって活性化していかなければいけない時代に来ているだろうという認識のもとに、南北の自由通路のあり方も含めて「湘南」というイメージをもっと外に打ち出しながら、活性化を図っていけるかどうかということのための仮説をおきながら、検討しているという状況でございます。

小柳委員

駅のことは専門部会もありますので、個別にはそちらでお話することもあろうかと思うけれども、私ども小田急電鉄は新宿の方を結ぶという機能と、市内に相当駅がありますけれども、市内からの中心部へのアクセスと

いう点では輸送力上は問題ないと思っているのですが、何せ折り返し駅ですの、そういったところでよりスムーズな運行ができるようなご相談は今後はしたいと思っております。それから先ほどJRさんからもご指摘がありましたように、来街者の視点というのは非常に必要だと思うんです。市内とは別に土日、休日を見ていると初めての方がたくさんいますので、資料にも鉄道のアクセスはいいけれども、乗り換えがわかりにくいと書いてあることに対して私もそう思います。毎日乗っている通勤・通学の方はわかりにくいも何もないと思うんですが、あれだけたくさんの方の観光の方おいでになるという意味ではもう少し良くしていかないと、単にユニバーサルデザインですという以上に、湘南らしくわかりやすくするというのは必要だと思いますので、いろいろな用地の玉突きも含めて必要なと思っています。

それから私どもの各駅からここへ来るのは、輸送力上は問題はないのですが、昔、駅前に立って見ていると、南側から来る方は比較的徒歩が多くて、北側から駅に来られる方はバスが多いという印象を持ったのですが、バスで駅に集まる市民の方にとっては、もう少し道路整備をしないと駅へのアクセスにロスタイムが随分あるのではないかと。結構、利害関係があって大変だと思うんですけども、せっかくこれをやるのであれば、駅の乗り換えだけよくなっても道路ルートが、駅までの到達時間がかかるので、ぜひ総合的に交通がスムーズになるという点をもうちょっと強く入れていってもいいのかなという気がします。

木野委員

神奈中としては藤沢駅にタッチするところで道路の整備が足りないところがあって、どうしても渋滞を起こすところがありますので、その辺の具体的な道路計画などが盛り込まれてくると、私どもも理解しやすいし、お願いをしたい部分もあるかと思うけれども、市民検討部会の方でもバスの書き込みがないのが残念に思います。それだけバスの分担率が藤沢駅の場合は若干低いのかもしれない。辻堂なんかはバス利用者が非常に多いけれども、藤沢駅の場合は駅へのタッチが道路的に無理があるということがありますので、その辺ぜひ加えていただければと思います。

池尻委員

4ページの「地区の仮説」に基づいて計画をするということが、前回と比べ随分発展したという感想を抱きました。その仮説の立て方が市民の方からの意見ということで出発をされているのではないかとと思うんですが、東京と比べてのイメージとか、質の高いライフスタイルというところが市民の方々が望んでいた、感じたりされているんだと思うんですけども、これが「質の高い環境ライフスタイルで、ロハスな生活を実現する」というのは、どういうことがこの駅の周りで実現できるんだろ

うか。そこまでイメージをふくらませないと、「地区の戦略」と書かれていることは無理があるかなという感じがします。本当に口ハスな生活を実現するために公共施設が集積しているここに何か実現しようとしたら、市民に対して、例えば車を乗らない生活をしてもらうとか、そういうことをトレーニングをするようなモデル都市にするとか、何かもっと環境に対してどうしていくことをねらっているんだということをもう少し具体的にイメージをしたような地区の戦略の立て方にしていかないと、かなり無理が出てくるし、来街者の視点なんかもその中では無理になってくるのではないかという感じがしました。

黒川委員長 今のご意見は次の場に具体的に出るように工夫をしていただければと思います。確かに口ハスってどんなイメージの生活スタイルなのか、よくわかっていないのではないかと思います。

池尻委員 特に駅周辺に口ハスをどう実現するかだと思います。

神田委員 今の口ハスもそうですけれども、そのところはこれから検討していかなければいけないというのが市民検討部会委員の1人として思っております。きょうは交通事業者もいらっちゃって、これだけの会議ができるんですから、せっかくの機会ということで、市民検討部会の中で38万人の乗降客というのが出てくるけれども、38万人の乗降客はどういう分類なのか。先ほど来街者、観光客の話もあったけれども、その中で例えば小田急からJRに乗り換えている方、特に定期等を使いながら通勤・通学の方がどの程度いらっしゃるのか。逆に言えば38万人の中で藤沢市周辺に目的を持って来られる方はどのくらいいるのかとか、なかなかその実数はつかめないの、大体の数字で結構ですから、そういうのがもしあるようでしたら、ぜひお示し願いたいと思っています。

小柳委員 38万人とお聞きしたのは3線の合計だと思います。小田急線では約15万人ぐらいです。かなりの方は通勤・通学だと思います。JRの方のデータはわかりませんが、私どもの方で言うと、新宿・藤沢間の土・休日のお客様がどのくらい出たかという見方をすればいいわけで、ただ、小田急線の場合は先ほど申し上げたように、市内に駅がいっぱいありますので、2つにはっきり分かれておりまして、市内各地から藤沢駅に集まってJRで横浜、東京方面に行かれる方と、藤沢から新宿に行く方ということで、その割合は調べればわかりますが、相当部分が地場発生の需要なのではないかと、そこにほかの地域よりは観光の方が多く入っているだろうなということで、漠然とした数字しかなくて申しわけありません。

永井委員 当社は約20万人を少し超えています、これはホームページにも公表されている数字です。今回、藤沢市が流動調査をされたと思うので、駅の

