

## 第4回藤沢市駅周辺地区再整備構想検討委員会 議事録

日時：2011年6月2日（木）午後4時

場所：藤沢産業センター7階 第1会議室

1.はじめに

2.開 会

3.議 事

(1)基本構想案(基本計画のための作業指針)

4.その他

5.閉 会

### < 議事概要 >

委員長            それでは、ただいまから第4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、一般に公開としております。なお、本日の傍聴者は4名です。(傍聴者入室)

委員長            それでは、議事に入ります。  
基本構想案について、事務局から説明をお願いします。

事務局            (資料説明)

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。

A委員            当初の資料では、公共施設配置の考え方では「藤沢駅に近接する配置」だったと思うが、今回は「藤沢駅周辺の配置」となった意味は何か。

事務局            将来都市構造のイメージ図にありますように、都心全体として捉えるときに、現在、市役所の移転候補が市民会館周辺、あるいは現在の位置にという2つの案があるのですが、まだ固まっておりませんので、そうした意味もあ

って「周辺配置」と書き換えました。駅周辺という意味に変わりはありません。今後、公共施設整備等事業手法検討委員会の進捗状況を見ながら、こちらの計画にも反映していくというスタイルのために、今回の構想という形にさせていただいております。

A 委員 4月の新聞に、あの震災後にももの考え方が変わったのではというニュアンスの記事が載っていたので、そういったことを踏まえての変更かと思った。

事務局 そういったことを意識した表現とさせていただきました。

B 委員 前回まで3回の議論内容と方向性を思い出しながら説明を聞いていたけれども、あのときの議論がどう総括されて基本構想案に結びついたのか、そのポイントだけでも載せていただくと、よりわかりやすかったと思う。

これは質問ですが、1ページの基本構想案の左上に「現況等」とさらっと書いてあるが、現況の課題は総括されたという解釈でいいのか。いきなり優位性になっているのは、既にわかっているからということで省かれたのか。

事務局 1点目のこれまでの振り返り等については、資料を作成したいと思います。第3回目まで、実は仮説に基づいた戦略等というところまで資料に記述し、かなり踏み込んだ部分まで検討しておりましたし、実際、市民検討部会を6回ほど開催して、相当踏み込んだ作業までしております。22年度のまとめとしてこの地区の将来の方向性を打ち出すにあたり、今回、まとめた基本構想案ではこれまでの作業から後戻りしているなという印象を受けたと思いますが、今後、基本計画の検討作業を進める際に依って立つ部分として、きょうの資料の3ページ、4ページにわたる部分を仮置きという形ではありますが、藤沢駅周辺再整備のまちづくりの方向性ということを提案いたしました。意見等については、3回までのものは分析しておりますので、次回に取りまとめるとともに、現況についてもこれまでの資料の中で作業をした分と、新たに作業をした分をつけ加えて資料編としてお示ししたいと思っております。

B 委員 現況を含めたものが基本構想案ということですか。

事務局 基本構想案は現況から導き出されたという理解でお願いします。したがって、基本構想は基本構想としてこういう形でさせていただきたいと考えております。現況編については、基本構想をつくるに当たってのバックデータとしてまとめますが、当然、基本計画の中で基本構想に立ち戻る部分もありますので、その中で現況もお示ししていきたい。現況編についても一冊に取りまとめたいと思います。

委員長 現況編というイメージが、現況はこうでしたということと並べ立てること

なら意味がない。現況どういう課題があるか、その整理はされているのかというのが質問の趣旨なので、現況の資料編をつくるというイメージではないと思う。

事務局 現況があって、課題があって、それに対応する方向性が出てくるわけですので、その辺は振り返りの中で述べていきたいと思います。

C 委員 経済団体の立場から言うと、この資料を見ていて理解ができないところがある。私の解釈では、もともと藤沢駅周辺の再整備をしなければいけないということで立ち上げていく理由が、施設が老朽化したからというようなハードの面だけではないと思う。地盤沈下しているというか、湘南C-Xに大きな商業施設ができたりして、中心部が衰退する、衰退がいけなければ停滞するとか、さらに地盤沈下していくのではないかというおそれが大きく入っているのではないかと思う。「現況等」にそれがとらえられていると理解していたけれども、今の質問とあわせて「現況」の中に明確に記載されていないと困るけれども、2ページに「藤沢市はまだ活力がある」と書いてある。確かに38万人の乗降客があったり、観光地の中継点だし、既存の商業集積もあるけれども、その隣に「その後大型店の撤退等により集積が低下し、活気が低下しており、集客性の向上が必要」とはっきりうたっているのに、それをどうするかということの方が重要だと思う。それが「検討すべき課題」に書いてない。ほとんどハードの問題だけだ。そして3ページからはいろいろブレが出ている。例えば観光客・来街者の回遊・交流とか買い物の街として再生するとか、内容を言っている。課題が書いてないのに、目指すべき方向性として書いてある。やはり検討すべき課題の中に据えておかなければいけないのではないか。ハードのことばかりやっているようにとられてしまうので、その点、お聞きしたい。

事務局 市民検討部会や当委員会のご指摘もあって、それらは3ページに反映されていると思っているのですが、課題としてはっきり読み取れないというご指摘であれば、検討すべき課題については加筆していきたいと思います。

D 委員 交通事業者から言えば、4ページは、乗り換えも含めてもっとよくなっていくことはよいことですが、今後、いろいろな作業を進めていったときに、悩んだら戻って、これを基礎にしてと言われたが、確かに網羅性は高いが、極論すると、これが問題点というところを、悩んで戻ったときの方向性をもう少し具体的に書いておくとわかりやすいと思う。

それから3ページに、「湘南らしさ」ということが強く出ているが、2ページと4ページに「らしさ」が定義しにくいという説明はわかるけれども、

もう少しフォーカスを決めておく、あるいはそういうイメージは置いておくというなら、もっと小さくしておかないと、湘南らしさが1人歩きして、大きな看板が出ているわりには、後で何かをするときの指針になりにくいという印象を持ちました。

事務局

市民部会でも言われていた、実際にできること、できないことについては、基本計画の中で詳細に整理し、将来、フィードバックもあり得るという意味で基本構想案に表記させていただきました。

「湘南らしさ」については、難しい側面がありますが、基本計画の中でもう少し具体的に整理しなければいけないと思っておりますが、市民検討部会でも「湘南」をキーワードに議論をすればするほど、受けをどうするのかという点が焦点になって、駅周辺を再整備する上では、キーワードの「湘南」は間違いないと思っておりますが、受けの部分を基本計画の中で発露ができたらと思っております。

委員長

藤沢にお住まいの方、藤沢育ちの方は、本当に藤沢が湘南の玄関口だと思っているのか、私は杉並で藤沢ではないので、どうも藤沢は湘南の玄関口だと言われると、鎌倉はどうなのか、逗子はどうなのか、葉山はどうなのか、自動車のナンバープレートの「湘南」ではないと思えるけれども、こういうふうにはっと「湘南らしさ」と言って大丈夫なのか。皆さんの感想をお聞かせください。

A 委員

今年11月に辻堂の湘南C-Xがオープンするようで、その姿もだんだん見えてきたけれども、若い人たちに藤沢駅前などを湘南と感ずるかと問うても、誰も湘南を感ずる人はいない。どこで感ずるかと聞くと、辻堂の方が感ずる、茅ヶ崎の方が感ずるという意見が多い。我々古い人間は、外から言われてきたことにしがみついて、藤沢駅は湘南の玄関口であるから魅力のある街だと思っても、中都市の雰囲気はあるけれども、富士山は見えなくなったし、広がりがなくなったような街になった。やはり藤沢駅周辺の魅力は、藤沢を愛してくれる方、便利に使ってくれる人、これから来てくれる人たちのためのターゲットとなるものを考えた方がいいのではないか。いろいろ書いてあることはそのとおりだと思うけれども、例えば「にぎわいの場所」とか「暮す人や観光客が楽しめる街として充実していく」という以外に、もう少し目指すべきものを考えていった方がいいのではないか。そうしないと、駅前の商業はどういう方向に向いていったらいいのか、駅の雰囲気をどうすればいいかという話も出てこないし、大震災後、どういうふうな構想を考えているのかも見えてこないし、どうなってしまうのかということがいろいろな会議でも

一番出てくるところです。

E 委員

私も藤沢出身ですけれども、「湘南らしさ」、「藤沢らしさ」の定義は難しい。若い方はどう思っているかわからないけれども、40～50代の方は、若いころに高度経済成長の中で人口が増えて、百貨店戦争があって、活気があったのが藤沢であるという思いがあるのではないかと。藤沢らしさというのは大和とか横浜とか周りから買い物に来るといった大きな商圈の状況があって、それがだんだん薄れていっているというか、ほかに取りられている。そういった街でありながら、藤沢の活気と湘南の自然の豊かさでこのエリアの魅力が醸し出されていた。そういう意味からすると、ここで書く「基本的な方向」というのは、活気をもう一度取り戻すということと、単にターミナル駅ということだけでなく、その中に湘南の自然の豊かさというのが醸し出されている街というのを、もう一回回復するというのではないかとというのが生まれ育った者の意見です。

F 委員

市民部会で何回か申し上げているけれども、一般的な湘南らしさ、湘南のイメージというのは、世代によって違うかもしれないが、海とか音楽では湘南サウンドをイメージする。逆に私などはライフスタイルではないか。そういうところに価値観を置いて生活をしていると同時に、この地に住むことによって、あるいは生活の価値として大事にしているかということが湘南らしさ、藤沢らしさの中にあらわれていなければいけない。それをまちにどういう形で投影するかといったときに、藤沢の街に降り立ったときに、何か具体的な物によって湘南らしさを感じるよりは、街自体がそういったライフスタイルのショーケースになっている。その街を利用する中で誇りが感じられるようなものが湘南らしさになるのではないかと考えている。湘南というイメージが海や空であったり、どちらかというところ夏のイメージが強かったりするけれども、実態としてまちづくりを展開していこうと考えたときに、恐らくそういうことではないかと考えています。

G 委員

私は全く藤沢と縁もゆかりもないところで育って住んでいるのですが、藤沢駅周辺というと、駅と市役所を往復するぐらいしか知らないのですが、藤沢駅周辺だけを見ると、よそ者から見ると、そこが藤沢らしさ、湘南らしさと感じるかと言われても全くわからないし、そういう人が多いのではないかと印象がある。もう少し範囲を広げて藤沢市域全体を見てみると、最近、北の遠藤とか、海岸の江の島の方へ行ってみると、藤沢は多様な自然を持っているところなのだと認識を改めましたが、遠藤が植木の産地だったのは、海岸沿いの別荘地がどんどんできたときに緑化をするための植木をつくってきた

という歴史的な経緯があるということを知り、いかに地域のいろいろなところを活用しながらでき上がってきたと、そして藤沢の駅周辺がどんどん発達したところだったのだと感じたわけです。藤沢の宿というのは駅からちょっと離れていて、藤沢が東海道の宿を持っていたときはどういう街だったかわからないけれども、駅に立っても宿場らしい感じは全くしない。また、駅に降り立ってイメージしたときに、藤沢の歴史とか地域の多様な環境があるといいなという気はしたけれども、それが駅周辺で具現化することは難しいだろうと思いました。

前回、「スローライフ」とか「ロハス」という用語が出たと思いますが、今回、それが資料に入っていなかった。それがもし実現できるのであれば、新しい藤沢駅周辺らしさができるのではないかと。それはF委員がおっしゃったライフスタイルにつながると思うけれども、例えば3ページの「湘南エコライフ」というのは、今までは商業の街として活気があったと、それを同じような活気を目指すのか、それではない活気にしていくのか、その目標が見えないという感じがして、湘南らしさとは一体何かという感じがした。「地区のめざす姿」のところで、「プロモーションする都心」とあるけれども、一体誰にプロモーションするのか、市民なのか、他の人たちなのか、藤沢らしさとか湘南らしさを誰にプロモーションしていくのか。よそ者から見ると、藤沢駅周辺が何をしていくのかという印象を受けました。

H 委員

藤沢とかかわって三十数年たちますが、一番いいころを経験しておりますので、今の状況はそのころと比べ活気は半分ぐらいになっているという寂しさを感じます。市民部会でもいろいろ話をしてきましたが、「玄関口」と書いてあるのは、昔はそうだったから、もう一回取り戻そうという気持ちではないかと考えています。私も仕事柄、日本全国を歩きますが、「藤沢市」といっても誰も知らない。けれども、「江の島」はみんな知っている。江の島はどこにあるかという、わからないという。それが現実の姿です。ですから、湘南らしさ、湘南ブランドというものについても、産業センターで委員会をつくって、湘南ブランドは何か議論してきて、その結果、誰も定義ができないし、わからないというのが素直な答えです。そこでどういうふうに使っていったらいいか話し合っ、湘南という1つの考え方でいくと、統一も何もできないし、そういう意味ではみんな湘南だと思っている。改めて湘南ではなくて湘南藤沢で考えれば、考え方が変わってくる。本来は、湘南ではなくて、「湘南藤沢」と考える方がわかりやすいのではないかと考えています。

別の産業センターの委員会でも湘南の定義は何かという話の中で、小さな定義をすれば、海だと、しかも平塚は入らないと、しかし、平塚は湘南を使いたくてしょうがないと、そんな議論が出て、結局、湘南を定義するのは止めようという結論になったことを記憶しています。湘南らしさを何で表現でしたらいいのかということの最終結論は、誰が見てもこの人は湘南の人間だと、例えば加山雄三がいいかどうかかわからないが、最近だったら、桑田さんかもしれない。彼らが「これ、いいね」と言ったら、それが湘南のものだと。自他ともにこれが湘南らしいといえれば、それでいいじゃないかという話が出た。そこで藤沢を考えればどうなのかというと、藤沢のまちはいろいろ特徴を持っている。ただ、残念ながら湘南の中の湘南らしさから行くと、一番沈んでいるところだろうと思う。江の島は有名だけれども、藤沢って何と云ったら、湘南と思われているのか、いないのかわからない。その辺の辛さがあるけれども、改めて、この駅前を再開発するとき何をしたいかを考えるとすれば、藤沢はこんな街だと、こんなものがあると、もっと自己主張することではないか。でも、歴史は鎌倉にはかなわないし、海で言ったら茅ヶ崎、大磯にはかなわない。本当の意味で、世の中が求めているような湘南らしさをここで表現することは多分できないだろう。F委員がおっしゃったように、ここで生活している皆さんが湘南、藤沢なんだろう。湘南に住んでいる方のライフスタイルは一種独特なものがあって、ここで生活している人は何か違うなと、例えば開発をやっている方が茅ヶ崎にいたのですが、何としても藤沢に出たいと、そして出てきたので聞いたら、やはり藤沢の方が商売になるというんです。これが藤沢に住む典型ではないか。そういう意味では湘南のライフスタイルとは一体何か、「湘南エコライフ」とあるけれども、どこへも1時間ぐらいで行けて、文化的な面も強いとか、市民も結構いい生活をしているとか、そんなところに魅力を感じるのではないかと考えています。湘南藤沢ライフをみんなやってきているから、ここを好きな人を増やしていく。さらに駅前で考えたいのは、別に湘南らしさというわけでなくていい。文化とかハイテクとかを題材にして、いろいろなところから人を呼べるようなソフトもつくっていきたい。その拠点になるような駅前ができてくると、自然に「藤沢ってちょっと面白い街だ」と言われてくるのではないかと考えています。今回は、その基本の考え方と示していただいたけれども、ちょっと不足する部分もあるのは、スタートとしてはやむを得ないのかなと思っています。市民部会では具体的にこんなことを挙げていこうという話もしていますので、次の機会には議論ができるのではないかと考えています。きょうの

ろは藤沢をもっと、もっとPRする構想をつくって、議論していきたいと考えています。

C 委員

私は生粋の藤沢人で、生まれてから藤沢を離れたことがないので、湘南ということをご皆さんが言われたことに感じとしては合っているなと思うけれども、湘南ということでは肝心なのは、藤沢は近代化してから営まれていて、小田急、江ノ電、湘南電車のJRが走っていて、しかも小田急沿線、江ノ電沿線は緑が豊かで高級住宅地というイメージ、それにプラスして湘南海岸の蒼さ、輝き、そういうものがミックスされて、しかもそこに文化度の高い、所得水準が高いというイメージが輻輳して、何となく湘南はいいなあ、あこがれだなあというのがつくられて、それに加山雄三などを見て、ますますそれが加速して、今日の湘南らしさというのが出てきていると思うんです。そして高度成長のときに「藤沢は湘南の中核都市」と行政も我々も言ってきて、商業集積がどんどんできて、全国でも稀に見る百貨店戦争と言われた。そのイメージが倍加して、近隣からもすごい活力のある街だというイメージ、しかもそこに工業と商業と住宅がミックスされていて、バランスのとれた非常にすばらしい都市であると、すべてがうまく行っている状況で今日まで来ている。今もそれは崩れていないと思っています。だからこそ、今回の駅周辺の再整備については、電鉄さんに頑張ってもらって、もっと湘南らしいイメージがあるんだから、藤沢に来たときに、なるほど湘南の中核都市なんだと、もう一度そういうことを見直していただいて、いろいろなところに力を発揮していただくことが再整備に一番必要ではないかと考えています。現在、それが希薄になっていると、平準化しちゃっているんで、他の地域と差別化を考えていただくことが必要かなと、それを望んでいます。

E 委員

今のご意見には全く同感ですが、ここの言葉の使い方が、これは私の勝手な考えですけれども、湘南というイメージは、湘南電車より海側で、エリアは茅ヶ崎まで、逗子までというのが湘南のイメージで、海に面した緑が豊かであると。その中で藤沢らしさは、実は4ページに出てくる藤沢駅周辺が藤沢のイメージで、海側に行くと片瀬とか鵜沼とかで、そういった地域の中心に藤沢駅周辺があるということなんです。3ページにある藤沢市というのは藤沢という大きいエリアでいいと思うけれども、藤沢らしさが、「湘南・藤沢らしさ」と使っているんで、ここが何となく合わないということではないか。湘南らしさということと、中心の藤沢駅周辺はどうなのかを少し書き分けて表現すると、地元の方にもわかりやすくなるのではないかという感じがしました。



事務局            そういう整理は大変ありがたいのですが、市民検討部会の皆様とよく相談のうえ、この辺の書き分けを考えてみたいと思います。

I 委員            県の広域マスタープランでは藤沢駅周辺は、辻堂、村岡の駅と違って広域的な性格を持っているので、広域という言葉に着目して見ると、2ページには「広域都市拠点に必要な都市機能の維持・充実」があって、その右隣に「広域に対し担っていきたい役割・機能」として少し具体的に「ターミナルとして認識される都市拠点」等があるが、3ページ以降では、さらにこういった都市機能呼び込もうとしているのかを見たときに、具体性がない。これからの作業の中で広域性について少し述べていただければと思います。

J 委員            交通環境を担当する立場から言うと、鉄道という位置づけは非常に大事なもので、駅の魅力とか電車の持つ魅力というものを「都市構造構築の方向性」あたりに入れていただけるといいのではないかと。

それから全体の書きぶりですけれども、1ページの基本構想案のフレームの中で、これまでの現況を把握して、この地区に求められる役割を整理した中で検討すべき課題というのが出ているけれども、最終的に検討すべき課題をクリアすることによってこんな形になっていくという流れを「検討すべき課題」と「あるべき姿」の項目にしていくと、市民に理解しやすい計画になっていくと思うので、その辺の工夫をしていただければと思います。

D 委員            鉄道というものは機能が統一化あるいはシステム化されたものである。例えば、当社線で言えば、藤沢駅から発車した電車は新宿にも成城学園にも江の島にも同じ電車が行く訳です。また、利用するお客様への案内サインやパスモやスイカなどのICカードも共通規格化した上で、事業運営しています。

そこで3ページのイメージとしての湘南らしさと、4ページの駅をよくしましようと言う極めてテクニカルな話が混在していて、駅の改良自体は喜ばしいけれども、それぞれの関係が分かりにくく感じます。

機能だけで言えば、藤沢駅がもっと乗り換えがやすく、分かりやすくスムーズにすることはできると思うけれども、藤沢らしさの定義がしっかりしていれば、より利便性を高めることができます。

湘南の玄関とか藤沢らしさが強調され過ぎているのが少し気になる。最初に申し上げたとおり、電車は藤沢だけで動いているものではないので、電車を海の色に塗る訳にはいかない。海沿いの湘南藤沢と駅周辺の湘南らしさはこういうものですとやらない限り、見果てぬ夢を追うことになる気がするので、3ページはもう少しきちんと定義した方がいいように思う。

これは私見ですが、東京側の、つまり山の方から見ると、一般的には海沿

い地域の一角が湘南だと思われているので、湘南の玄関藤沢というのは、江ノ電や小田急で片瀬に行くための窓口という意味合いがかなり強いと思うので、3～4ページの関係は気になります。

副委員長

今の議論は市民部会でもかなり繰り返し出てきている話題であります、全部を反映できないのが悩ましいところです。私はこの基本構想案のまとめ方には余り賛成ではなかったけれども、事務局としては昨年度の成果として基本構想を対外的に出していきたいということでしたので、それではしようがないと。そのかわり、それは基本計画をつくるための作業指針、つまり基本計画を具体的に議論をして、だれが何ができるかということをおおむね見通して、これならできるなという大事なところを幾つか押さえて、それに向けて基本構想というのはそれをバックアップする、それがいかに大事かということをおおむねの視野から位置づけ直す、そういう性質でプロジェクトはやらないと対外的にわかりにくい。非常に総花的に必要なことをそれぞれの立場で洗い出していったら、そうは言っても着手はそんなに総花的にはできないので、本当にできることで重要なことを選び出していく作業をやった上でというのが私の気持ちだったけれども、そこをやっている余裕が今の段階ではないと、これを先にやりたいということで、こういうまとめ方で差し当たりしようがないかなと思っています。

L 委員

2ページ、3ページの「湘南地域の広域拠点、広域都市拠点」という言葉で幾つか整理されているが、同じ行政でも藤沢全体のまちづくりの中で、例えば湘南C-Xをつくる時も広域都市連携拠点ということで、この場合は2市1町の構造的にも中核になって、多様な機能を市域を越えて連携してやっていこうという思いでやっているのだから、この辺は少し中身を切り分けていかないと、どういう意味なのか見えない部分もある。行政としても整理が必要だし、打ち出すときにも整理をしておかないとまずいのではないかな。また、東海道線沿いには辻堂駅、藤沢駅、そして鎌倉市境の村岡もあって、この軸をどうやってにらんでいくか、言葉も含めて整理をする必要があるのではないかなというのが1点。

それからC委員もおっしゃったように、私も地域の活力を取り戻したいという思いがあるわけですが、当時はハード志向で再開発や区画整理をやって、大きな上物をつくって、住民も協力してくれて、その間に人を呼び込んだけれども、ほかにも同じようなものがたくさんできてしまって、今までニーズの変化についていくことができなかったから、こういう状況になってしまったわけですが、ここで地区の整備の方針などを見たときに、ソフトというか、

ニーズをどう先取りして時代の変化に柔軟に商業者も住民も行政も来街者もうまくやっていくか、そこがこの街に一番足りない部分ではないか。そこに知恵を差し込んでいかないと、これだけ会議をやってもそう活力は取り戻せない。その割り切りと見極め方をどうしていくか、もう少し差し込んでいく必要があるのではないかと思います。そこで4ページのA地区全体の考え方の中で、「藤沢駅近接部は、行政や業務、買い回り商業」云々とあるが、行政という言葉が何かなじまないのご検討いただきたい。

それからその下の「公共施設配置の考え方」では、今回の震災をどう踏まえるかですけれども、3つ目のクロポチの「災害時等を視野に入れた一定規模の公共用地の確保が必要である。」というのは、行政が何かこういう土地を買っていかなければいけないのかというようなイメージがある。そうではなくて、今あるいろいろな資産を生かして再構築するときには災害時も視野に入れて平時のときでも対応できるようにするといういろいろなつくり方があると思うので、そこもぜひご検討いただきたい。

M 委員

2ページの左側の一番下に、東北の大震災以降ということで、新たに「津波に対する避難場所の確保」という文が出てきたけれども、今まで、この部分の議論はされていなかったと思う。3月11日以降ということでこういう言葉が入ってきたと思うが、今、書いてある場所が「藤沢駅周辺地区の持つ優位性」というところに、この津波の問題が出てくることに疑問がある。この近辺というのは高さはどの程度ならという、津波の高さについてのデータはなかったと思うし、現況の中にもなかったと思う。この辺は津波の危険なところなのかどうか、これも全体の流れの中に当然出てくると思うので、検討された方がいいかと思います。

事務局

この辺の標高については、駅前あたりで13~14メートルということのを駅舎検討部会でお示ししていますが、この検討委員会では確かに提示しておりませんでしたので、現況編の中でつけ加えると同時に、津波のことに関しては考えさせていただきたいと思います。

委員長

13メートルなら安全なのか、危険なのか。

L 委員

今回の東日本の地震では想定していない津波が起きたわけですが、今の湘南海岸は、なぎさプランの中で6.7メートルで整備してきたわけですが、それで風致がかかって、高さ制限もしてまちづくりをしてきたけれども、想定外の津波の12メートルが起きるとどうなるのかということ、地盤高を見ていけば、東海道線から南側がほぼ12メートルのエリアに入ってしまう。そうすると、今、市はハザードマップの見直しをしていますが、標高とそこに現存す

る3階以上の建物がどういう状況になっていて、防災協定を結んで開放できるものと、これからお願いしていくもので1キロ圏内に住民が津波のときに避難する施設をどうネットワークするか、今、整理をしているところです。したがって、東海道線の南側で公共施設等を建て替えていくときには、津波のときの一時避難として受け入れていくとか、今回、帰宅困難者が非常に大きな問題になったわけですが、それをどうやっていくか、公共施設だけでなく、これからつくる高層ビルや大型マンションにも市全体として南側の問題を考えていくということです。

委員長

1ページの基本構想と基本計画が行ったり来たり何回もする予定だという態度はいいし、仮置きしておくのもいいけれども、それよりも23年に何ができるかという話を固めていくようなことも少し考えていただきたい。その意味では「交通の考え方」では、鉄道事業者、バス事業者さん、頑張ってるね、ユニバーサルデザインにすればいいということではないと思うので、こういうことを検討しろというつけが回ってくる方がいいのではないかなと思う。そんなことをやって、商業の人が困らないのと、逆にうちでやっていいのという話がこないと困るのではないかなと思うんです。鉄道でもバスでもこんなスペースで何かやれと言われてもできないから、もう少し市は整備に頑張ってほしいという注文を出していいかどうかというのも出てくると思う。そういうことも含めて先へ行くことも考えてみたらどうかと思います。

A委員

私ども藤沢駅周辺の12商店会と大型店、そして自治会の皆様と一緒に1年半ほど会議をしてきて出てきたものがたくさんありますので、そういったものも参考に出していきたいと考えています。

委員長

そういったものは遠慮なく、どんどん出してください。きょうの会議では確定したということだけでなく、一応仮置きしましょうということだけご了解いただいて、4ページの「公共施設配置の考え方」は、担当部署と調整してください。以上で、議事については終わります。

÷ ÷

委員長

次に、4．その他について、委員の皆さん、ご意見・ご要望がありますか。  
(なし)

事務局

次回開催は夏以降となりますが、準備が整い次第、皆様と調整しながら開催していきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。  
これをもちまして、第4回藤沢駅周辺地区再整備構想検討委員会を終了とさせていただきます。ありがとうございました。

午後5時30分 閉会