

第4回中心市街地活性化勉強会 報告書

日 時 平成21年7月10日(金) 19:30～21:00
 場 所 小田原箱根商工会議所 会員談話室
 経 過 中心市街地商業活性化アドバイザー佐谷氏の進行により進められた。

＜前回までの意見集約＞

1. そこに住んでいる人たちが満足する街＝外部からの人たちに受け入れられる街

佐谷アドバイザーより、資料に基づき前回までの意見集約について説明がされた。本勉強会以前にもこれまでのまちづくりに関する会議等において、駐車場の問題が必ず話題になったが、論議が中途半端で終わっていた。今回の勉強会では駐車場について話し合う場とすることについて話がされた。

続いて、(財)小田原市公益事業協会職員より駅周辺で管理する駐車場の利用状況について、資料をもとに説明がされた。(駅周辺の駐車台数の半数以上に当たる)。

去年はガソリン代の高騰により駐車台数は減少している。

名称	収容台数	回転数	用途
東口臨時駐車場	341 台	4.13 回転	ラスカの買い物客が回数券を購入し、買い物の金額に応じた駐車券を利用。商業的・観光的の両方を備えている。金曜日になると午後から駐車台数が多くなる。 大店立地法の関係により、栄町駐車場と提携。駐車場を結ぶシャトルバスを運行しているが利用者は少ない。お客様は買い物場所からより近い場所での駐車場利用を求めているのではないか。
栄町駐車場	460 台	1.40 回転	エレベーター方式。障害者の方は2時間、低公害車は1時間無料の設定がある。年間としてはそれらは大きな割合ではないが、そういったものを捉えた運営をしている。エレベーター方式で盗難防止や車内の温度変化を防ぐ利点があるが、目に見えない・車に乗れるまで時間がかかるということから地上のものに比べてあまり好まれない傾向にある。
城内臨時駐車場	360 台	0.79 回転	観光が主だが、24 時間 1,000 円という設定のため、通勤等での利用も見られる。JR 側と会議所側に利用が分かれ、真ん中のほうは空きがある。
本町臨時駐車場	40 台	4.47 回転	観光客や市民会館のイベントでの利用が多い。

(*)回転数は 365 日の総台数で割っている。

【質問意見】

- A = 年間で満車になる日の頻度はどうか。
事業協会＝後日調査して次回勉強会のとくに報告する。
- B = スキップの駐車場は入っていないのか。

会議所＝小田原市のホームページから資料を取り寄せた。掲載がされているものから資料に落とし込んだ。

2. まちづくりのコンセプトを作りそれに基づいてより具体的な活性化策を「駐車場問題」をきっかけとして進めていく。

改めて、佐谷アドバイザーより、資料に基づき話がされた。これまでの勉強会議において、ある程度統一した方向性を持つことができているため、今回から具体的に入っていききたいと話がされた。

<中心市街地活性化セミナー>

6/26に実施された「中心市街地活性化セミナー」の内容(手法)のポイントについて、佐谷アドバイザーより資料に基づき説明がされた。

<今後の進め方>

資料に基づき佐谷マネージャーよりについて出席者に提示がされた。

今回はひとつのまちの形を考えていく上で大きなキーになる駐車場・車社会についてどういう風に考えたらよいか、皆さんの考えを伺いたい・・・ということで、出席者による意見交換がされた。

【意見交換】

C = これまでの流れに絡めて、従来通り車が自由に乗り入れ可能な街で良いのか、ある程度制限をして地域を限って車が入れない地域を作って人が集りやすい街にしていくのかというのは一度議論して欲しいということで前回提案させていただいた。環境だとか、公共の交通機関を利用してエネルギーとかそういうことを考えたときに、小田原市がそういう取り組みをしていることは市民にとっても外部にとっても将来を見据えた上で議論していくことも良いと思うのでぜひ皆さんで話をさせていただきたい。私は近い将来には程度地域を区切って車の制限をしたらどうかと思う。

佐 谷＝雑誌「碧い風」に掲載の「商店街が抱える問題についてのアンケート」の内容について紹介。1990年の調査では駐車場が少ないなどの外部要因が上位だったが、2003年ではそれらではなく内部要因が上位に挙げられて、駐車場の問題については後退していることを紹介。

B = 現在、「おだわらTRYフォーラム」に参加しているが、次回テーマは「公共交通を利用しよう」ことで資料が手元に届いている。資料によると、新幹線以外は乗降客数が下がっている。バス路線も然りであり、路線によっては廃止もされている。この状況下において車両制限がされるならばどうやって街来するのか。駐輪場の問題も出てくる。中心市街地に車を排除(規制)するのは賛成だがそれで終始してはいけない。

以前、「バスが不便なのはお客様が乗らないからで、お客様が乗らないのはバスが

不便だから」というのがあったが、そういう悪循環が続いてしまっている。どこからどうやって呼んで、どうやって活かしてというのを、「バスとのアクセス」「自転車とのアクセス」を中に考えたうえで進めていただけたら。

- D =規制区域を設けると言っても大変なこと。パークアンドライドの考え方をもっと入れるべき。規制するのは難しい。こういう施設があるから使用して欲しい・・・というのが大事では無いか。

バスについては、小田原は旧市内においてもバス停は沢山あるが、運賃がどんどん値上がっていく。(採算性もあろうが)都内などのように「市内一律料金」をなぜバス会社はしないのか。緊急に真摯に取り組んでいただけたら。

バスの路線においても高度成長時代には通勤通学のためのバス路線だった。今回の大型店舗や観光地の問題など人の動き方が変わっている。路線減少はされているが、路線変更のことを考えて欲しい。

ハワイのバスはバリアフリーがされており、また人々が弱者に対して助けようという精神もある。小田原においてもその点を考えたらどうか。また、ハワイのバスには自転車が数台置けるようになっているので、降りた後に自転車での移動が可能になる。小田原で実験的にやってみたらどうか。高齢者・子供、料金、路線、乗降の問題を考えないとバスは使いにくくなる。

- 佐 谷=利用する側の視点で考えないと難しい。公営のバスも無いのでコミュニティバスのようなものも考えないといけないか。

- D =市営でも良いと思うが、公共性は失っているといえるのではないか。高度転換・システム転換しなくてはならないのか。バス会社はそれをしないではないか。

- 佐 谷=色々なことが一緒に考えられていかないと鶏と卵の話になってしまう。街なか居住の問題にしても、商店がないからつまらない。住む人がいないから商店が成り立たないという話になってしまう。ランドデザインを描かないと。今時点では、車を街の中心には入れないことを想定して発言されている方が多いが、それに反対をする方はいらっしゃらないか。

- E =車を入れない方が良いと思うが、サービスは必要。サービスの導線は確保しなくてはいけない。一例として、この地図の上にロビンソン百貨店とイトーヨーカ堂を同じスケールで置いて、どれぐらいのエリアをパーキングがカバーしているコラージュしてみると面白いのではないか。現在箱根登山ベルジュを中心に、かなりの店舗が展開されているが、鴨宮と同じ感覚でショッピングに来られると、駐車台数はとても対応できるものではない。そういった時にどうやって来街者に街を回遊してもらうのか、車とある程度共存して歩けるかという方法を考えるべき。例えば横浜市の元町のように、車の速度を落とすバンプをつけるか、そういったときに高齢者の歩き易さとどう整合性をとるのか、そういうことをやっていかないと。

車を全く排除してしまうのは現実的ではない。もしも対応が駐車場を確保して車を排除していくということであれば、やはり今の交通の流れ事態を変えていかないとなかなか難しい部分があるので大きな手術になってしまうのでは。

我々がもう一度問いたださないといけないのは、例えば銀座通りに車がなくなった。だからとといって人は来るのか？ということをもう一度考えなくてはいけない気がする。車だけの原因にしているのか、もちろん一因ではあろうが。例えば、縁石があるだけで人は横断しにくくなるので、縁石の無い街づくりができれば、人はもっと自由に横断することができる。

それは車もあっての話。色々なことを考えないと、車だけでは難しいこと。

D =銀座通りの裏手のほうは良好な住宅地になっている。銀座通りは商店が、裏通りには駐車場をもうけるような若干の土地の利用の仕方を再修正した方が良いのか。丸亀方式も良いが、小田原はどうするのか。城下町・宿場町のイメージを出しながら丸亀のようにできるのか、どこにするのか。銀座通りの裏通りでそういうことができないか考えたところで、駐車場を含め、そこに緑地・公園も含めて何とか楽しい空間を作ることはできないか。

E =車を入れるか否かの話が出てきたのは地下街をどうするかというのがあったが、この地図で見ると地下街の大きさは小さい。このエリアだけ車が入れないようにし、駅から出てきた人たちがこのエリアを自由に行き来する・・・という店では賛成。中心市街地に車を入れないとなるとエリアが広がってしまう。

佐 谷=中心市街地そのものを言ってしまうと、そのままのエリアになってしまうが、ある程度フォーカスさせて、それからどのように派生させていくか・・・にしないと進まない。

E =サンタモニカにサードプロムナード(3番通り)という車の入らない通りがある。そこに車が入らないだけでそこが中心になってサンタモニカという街は成り立っていて、他のところに広がっている。小田原のロータリーに車が入らないだけで十分な効果が期待できるのではないか。小田原の観光広場にもなり得る。

佐 谷=公共交通機関も入らないということか？

E =入らない。ただし、道が東西に流れるとすると南北に入る道については時間を決めて通ることはできる。アメリカの道作りには、かならず「メインストリート」と「バックアレー」があるので通行止めになっても対応ができる。

F =生活者として考えると、車が入れないのはほとんどない。商店主としても営業活動がしにくくなる。ただ、観光客としては、車を見ずにお城に登って行くことができるのはおもしろいのではないか。

佐 谷＝生活者としてみると現状はどうか。

F ＝車と歩行者が混在している。どこかで交通整理できれば良いと思う。

B ＝御殿場のアウトレットに行くことがあるが、たいていは遠くの駐車場に駐車せざるを得なくなる。色々な目的があればそれなりに歩くことができる。とにかく、駐車場にどこでも車を入れることができるという安心感は絶対に必要。その近くまでは、そこまでは入れて、そこからは近いとラッキーで遠いと残念・・・なような。商業と見るか、遊びの空間として捉えるかは分からないが、ある程度の規制は納得性のあるコンテンツがあれば耐えられる。

佐 谷＝小田原を回遊する・・・。そのために駅があり、お城があり三の丸があり・・・
そういったものをどう結び付けながら回るのか、そのために地下街だけではなく外に出して、そこに魅力的なもの・・・中身のコンテンツの話と両方ではないと、車両進入禁止にしてゴーストタウンにしてしまってもしょうがない。
どの範囲までを回遊できるエリアにしようか・・・として、その周辺に駐車スペースや公共回遊バス等の何か・・・そういったやりかたではないだろうか。

E ＝通常は魅力のあるものは近くに置かない。ディスティネーション(目的地)ストアを遠くにおいて、そこに行くまでの間でどうやって売上を上げるかになるのが商売であって、そういう風に考えると小田原はディスティネーションになる皆が誰でも行きたくなるお店は必要であり、またつなぎをどう見せるか、どう繋げるか。
(例えば)十割蕎麦だと切れがちになってしまうので二八蕎麦でその「二」になる部分が必要。

G ＝駐車場は無秩序にできている。意識して小田原を見てみるとすごく移動がしにくい街。どの道路も車と人が混在をできてしまっている。非常にコンパクトシティや高齢化を迎えるにあたって、お年寄りには危険なのではないか。
ベルジュ横のバス通り、ポケットパーク近くの交差点などは車優先でなかなか横断できず、街が分断されてしまっている。小田急線の町田駅はペデストリアンデッキがあり路面の車と分離されているため歩きやすく買い物しやすい。小田原でペデストリアンデッキの延伸やゾーン分けによる車両規制は難しいかもしれない。
商売や販促のこともあるので、車の導線と人の導線をゾーニングして、人の導線は商業エリアの近くにあるという形でできれば。「車と人の移動の分離」「駐車場のゾーニング」といったものが必要に思う。

D ＝商店主が商売を辞める⇒空いた店舗は人に貸したくない⇒固定資産税対策として駐車場にするといった流れで小さな駐車場が多くある。(不動産管理になっている)商人でない人が商店街の中にいる。それが再開発の問題。

佐 谷＝その一つの解決策が丸亀の商店街であった。しかしそれは一斉にできないこと。何か成功例を作らないと、このままではまずい状況ではないか。駐車場問題を挙げるとそのような話になっていく。車をゼロにする発想としてはない。やはり車は便利な道具。エコカーや電気自動車などで公害問題とは無縁になっていく可能性もある。ただ、人と車が混在する危険性や無秩序性になっているところは整理していかないといけない。

D ＝小田原の駅前が駐車禁止区域になっていて、駅前の商店街の前はタクシーばかりが占拠して停車している。規制もバランスが必要ではないか。

E ＝「カーグリーンシティ」という言葉があっという間「車なし」の街があるが、それは郊外型の小さな住居地で成立するもの。
ただ今回、中心市街地という大きな商業エリアの中でそれをやろうとするのは難しい。今回のこのエリアの中では車が必要と考える。

B ＝機能を論理して、まちづくりのコンセプトに持っていく方向でいいのでは。やみくもに通るさせないのではなく、うまく共存させるならばある程度の規制はあるし、駐車場もある程度自然発生ではなく、ゾーンわけできるような方向性が良い。

E ＝「中心市街地をどこまで捉えるのか」と「所有と利用」の問題があると思うが、この図を見ていると、これだけ駐車場が散乱していたら初めて来街された方はどこに駐車場があるのかが分からない。最も効率が良いやり方は、アメリカのガソリンスタンドの理論。4つのどのコーナーからも入ることができる駐車場を作ると・・・というのを作っていくと人は簡単に覚えられる。
そういうところに駐車場機能を集約させることで駐車場の能動を作っていく。その駐車場の能動を大きなリングのロードで結ぶことによってそこが中心市街地の場のようにしていく。その内側では車で入る人はもっと緩やかな運転をするようなエリアで作り、人を優先させる。そういう方向というのが一つあるのではないか。

佐 谷＝きっと「周辺に駐車場を置きながら」というのが一番良い方法だと思う。それはどの範囲までするかというのは分科会を設置して集中して検討していかないとまとまらないのではないか。それをやるには先にそこを決めるのか、中身を決めるのかの問題がある。

どちらが先ということはないが、合わせて街の正に中心のところを活性化するためにどういったコンテンツを作っていくかを考えないとならないのでは。丸亀町の場合は各街区に分かれていたが小田原の場合はそれができない。そうすると、錦通りやダイヤ街や緑一番街、中央通り等にはそれぞれの役割を考えていかないと街としての機能ができ上がってこない。本当に街に人が住んでもらえて、その人たちが満足することになるとその中にある商業に限っていえば、各々の役割を考えていく

べき。人の土地に手を付けることになるので、今のやり方では難しいと思うが、その解決策として利用と所有に踏み込めれば理想。それをやるにはある部分だけでやっていきたいと思いますといけないのでは。

この中で一番簡単なのは所有者が2者ということで小田原地下街。そんなに調整に時間のかかることではない。(中身を作ることが簡単というわけではない)そういうところでやりながら、流れていくところに取り掛かっていけないだろうか。そういったことを考えるチームを作ってやっていく必要があるのではないかと。自分はその方向で進めていきたい。

駐車場の問題は話しても結局そこに辿り付いてしまう。やはり駐車場だけ独立してやることはできないこと。街の中の設備なので、そこをどう有機的に働かせるか・・・ということをやっていけないと。

今日の論理としては、車社会に関してどこをどうしたらどうなるか・・・という意見交換については今回は終了して良いか。

ガソリンや公害の問題は電気自動車などで防ぐことはできるが、安全性の面ではどうだろうか。高齢化したときに車を使えるのか?といったことを考えるとまた違ってくるのではないだろうか。車と仲良く付き合いしていくという視点で考えなくてはならないのでは。

H = 2年前に小田原に戻ってきたが、これ以上駐車場は不要ではないかと思う。駐車場を増やしても現状は変わらない。錦通りから銀座通りにぶつかったところに駐車場があるが、それがあせいで人がそこが商業エリアの終着地点という誤解をしてダイヤ街に接する辺りで曲がってしまいそれ以上先に行かなくなってしまうのではと思う。

D = これだけ駐車場があるけれど点在している。もう少し統廃合するようなことも考える必要があるのではないかとという意味で、さほど駐車台数は変わらなくとも、パークアンドライドという形の中で機能が整備される・・・そのような発想転換をしたらどうか。

佐 谷 = 結局は街の絵(ランドデザイン)を描かないといけない。駐車場、車の動き、人が何を求めているのか、中心市街地に人が住んでもらえるようにどうしたら良いのかということを考えて総合的に考える必要がある。そこで駐車場はここに・・・という流れになっていく。それをやりましょう。

B = とにかくここに来て欲しいということか。(手段は何でも)

佐 谷 = 中心市街地は利便のためというよりも、小田原という駅があって、その周辺というのは人が集い交流するポテンシャルが高い場所。これの価値をもっと活かして、そこを高めるとするのが中心市街地の活性化。
もともと商業として立地していた所を生活者のために必要な商業として蘇らせる

という方向でやっていったら良いのではと思う。そういう形でまとめていって、それをやるとなると結局は人と車の問題が出てくるということでやっていきたい。

- I = 前回の駅前に車を入れることの是非について意見交換があったが、佐谷アドバイザーがまとめられた方向性で良いと思うが、その時に一つ思いついたことがある。駅前というのは駅中心市街地活性化の観点から見ると、そこに人が集い賑わって・・・ということがメインになるが、同時に駅というのはターミナルという機能がある。そこで単に乗降をしたいという人たちは沢山いて、車の送迎(ピックアップ)のニーズは必ず残る。純粹に駅をターミナルとして使いたいというニーズに応えつつ、人が集い賑わうという機能をどう併せもつのかというのは難しい課題。ヨーロッパの街なかで車を入れないというのは、もっと公共交通が発達していて人が入らなくても不便ではないという所が多いと思う。小田原の場合はマイカーで送迎というのがあると思うので、相反する機能を併せ持つというのが一つの観点ではないかと思う。

佐 谷=例えば西口のみでそういう機能を持たせるとかはどうか。

- I = そういう考えもある。

- D = 駅というのは交通の結束機関のポイント。これは本来の機能。ここは色々な交通手段、メディアミックスではないけれど、ミックスの仕方の交通整理が課題と思う。現在の西口のように送迎で待っていても違反になってしまうような駅は他には無い。そういう規制の仕方も困る。

- A = 小田原駅の乗降客数は18万7千人もの大ターミナル。屈指の導線が交差するものでありながら、アークロード・駅ビルの中だけで外に出ようとしない。これが最大のアキレス腱ではないか。

今日の問題はこれからの中心市街地、小田原全体を考えたときに、大きなテーマとなる。これを何のためにやるのかというスイッチを決めると色々なことがやりやすくなる。公共交通機関で来た方が喜んでくれるような地下街の作り方はどうしたら良いか、まちあるきの仕方はどうしたら良いか。

小田原の街なかには緑やベンチが無いのも疑問。居心地が悪く気分も高揚しない。そのような所にはライフスタイルが生まれないのでは。小田原スタイルを作るというのはスタイル自体がクールだったり格好良かったり囲まれたり・・・ということをやっていないといけないのではないか。車のこともある。

逗子駅の例をいえば9万3千人の利用に対して駐車場は40台のみで駅前ロータリーも小さい。しかし、住民のライフスタイルに組み込まれているので不満は特に上がっていない。小田原の町は贅沢すぎるのではないか。栄町駐車場辺りから街が楽しければそこから歩いて駅にいけるような仕組みを作ったらどうなのか。

ターミナルの機能も残しつつも、何のために車を制限するのかというそのコンセ

ンサスが決まったときにその次の大きなことに踏み出せていけそうな気が今日はした。

佐 谷＝住んでいる人が誇りに思うような街・・・ということと思う。それがあれば周りからも納得いただける。結局、街なか回遊をどれだけ高めるか(住民も来街者も)。そういった街づくりについて中身に相当入って行かないといけないと思う。それを考えるためにもう一步進めるためには月に2回こうして集まるよりも、分科会みたいなものを作って煮詰めたものをこの場で諮っていきやり方に転換をする必要があるように思う。

それで地下街やその周辺(近い範囲)でもってどんな街にしていくのかを考えながら、それを具体的にやるためにはどういう考え方・仕組みが必要かを考えるようなチームを作っていきたいが良いか。

(この直後、数人より本日発言の無い方にも意見を聞いたかどうかという意見があったため、その方々から意見を発言していただく)

J ＝ホームページを見て参加した。すでに3回開催されているということで今日はお話だけを聞かせていただく気持ちで参加した。

K ＝生活する人、観光客の色分けはできない。お城の城址というよりもバスターミナルを広場として考え、それが魅力あるものであれば、アクセスする商店街などが力をつけたら人が歩いて行くのでは。お城も魅力がもっとできたら。広場のような集う場所ができたら・・・そういうことは子持ちのお母さんはよく言っている。城址公園は公園や広場という意味づけには適さない。広場と駐車場、良い取り合わせで考えられるのではないか。

L ＝改めて地元住民の豊かさとは何かを考えていかなければならないということ、また小田原の地図を見て、小田原に突然訪れた人がどうやって海岸の遊歩道に辿りつくのだろうかと思った。これからもっと勉強させてほしい。

M ＝ロビンソン百貨店オープンするときにも回遊性の問題やバスの問題について検討をした経験があるが、小田原の場合は全く違うこと。マイカーを規制するのはいいが、マイカーに頼るケースは多い。それを踏まえての導線の考え方は必要。街の回遊性の導線を考えたときに、足腰が弱い人には休む場所を求めるというのがあるので、それも含めて検討をして欲しい。

N ＝自分は今回の勉強会が、中心市街地の活性化のために駐車場が更に必要かどうかというテーマと捉えて出席した。箱根町には観光客が年間2,000万人来る。これらの人たちを取り込めば中心市街地は活性化できるのではないか。駐車場を作ってあげて受入れをする・・・と捉えていた。

平成23年までは城下町ホール建設予定地は空き地になっていることから、小田原

市へ他所の人に優先的に使えるよう申し入れをした。副市長のお考えでは、市で行う行事のときに必要な駐車だけはさせるが、一般客については考えていないということだった。私は、行事の無いときにもそこを利用できるようにした方がよいと思う。観光客は駐車場を探すようだと言わない。

栄町駐車場については、今までは30分間無料だったが有料化してしまった。無料であれば気持ち良く利用できる。そこが購買意欲にも繋がるのではないのか。駐車場は市内に沢山作ってやるべきというのが自分の考え。場所については市が持っている公共用地をうまく活用する以外には、他所から来た人に利用できる場が無い。

私はこの会が一体となって市のほうへ陳情すれば公共用地の利用の達成ができるだろうと考えている。中心市街地を活性化させるためには、他所から来た人に分かりやすい駐車場を作るべき。

- = 分かりやすい駐車場は課題だと思う。中心市街地自体がダイナシティオープン以降銀座通り自体の通行量が本当に減少していて、駐車場の心配をするような状態では無いのではないかと、駐車場を必要とする街ではないのかという感覚を持っている。駐車所については「分かりやすい」「止めやすい」ことを積極的にやっていくことで来てくれるのかどうか。それよりも来街の理由作りが必要と危機感を持っている。しかし、ある意味で駐車場のことを積極的にやっていくことで逆にソフトの部分ももっとやりやすくなるような、その両輪を動かすような形で早く具体的にできればならないといけない。

佐 谷 = 次回に向けて、具体的に考えていくチームを作っていきたいと思う。コア(核)になる形で分科会をスタートさせて、その進捗状況によって、月に2回を全体会に充てるのかどうするのかについては、こちらの方で任せてやっていきたい。逆に分科会は今の2回では時間が足りないと考えるので、まずは分科会を作りスタートさせる中で決めていければ。

- A = 街づくり会社の検討と、ランドデザインの研究についてはどうするのか。

佐 谷 = 街づくり会社の検討については手段の問題で、本来はどういう事業、どういう街にするのということを皆で考える分科会。これをやっていくには最終的にはまちづくり会社が必要だね・・・ということになるのではないかと考えている。しかし、始めから形を作っても仕方ない話なので、どういう事業をやっていくのか、範囲をどこまでにするのか、その役割分担(エリア等)をどうするのかということをお話し合う分科会を作ったらどうかと思う。

- I = ずっとやっていく中で、具体的な作業をやっていく時に、ランドデザインをどこで誰がどうするのか？

佐 谷＝その話はずっとあった。ランドデザインについてこの勉強会で取り組むのはどうしようかと。本当は平行してやっていく話ではある。

これまでの皆さんとのコンセンサスで、具体的なことをやりつつ、平行してランドデザインについてもやる。ランドデザインができれば何もできないという話はやめましょうというということになっている。

具体的なものというのは今、駅を中心の所の具体的な事業というものではなくて、もう一歩先のランドデザインのようなものを・・・やはり検討した方が良いのか。

F ＝夢を語る・創るグループとしてランドデザイン研究会のようなチームがあれば参加させてほしい。

佐 谷＝それは両方で投げ合いができる。具体的なほうに。

A ＝下から考えを挙げていって、一緒に行政の方とトップと意見交換をすることは必要な時代になってきたのではないのか。大上段からいったランドデザインは輪郭が見えてくるのではないのか。

佐 谷＝あまり力んでしまうと大変になってしまうか。だがやりましょう。よって2つ分科会を設置しよう。

B ＝分科会には新しく参加される方は入れるのか。議論が戻ってしまうのではないかと懸念している。一つの提案として、次回、全体会は実施し、過去の出席者から分科会の振り分けをしたものをそこで発表というのはいかがか。(強い希望が後で出れば検討するとして)個別に希望を募るのは大変。

佐 谷＝ではそのようにしましょう。次回までに編成をするので次回も出席をしてください。

<今後について>

- ・ 次回の第5回勉強会は7月24日(金)に19時より同じ場所で開催する。
- ・ 内容は①各分科会(駐車場等まちづくり・ランドデザイン)を編成して具体的な話を展開する、②ランドデザインの話とする。
- ・ これまでの勉強会の記録をホームページに掲載する。発表者の氏名については匿名とする。
- ・ 次回以降は意見交換の時間を更にとるために開催時間は19時からとする。
- ・ 7月11日(土)の女性会7月例会「小田原城址実地見学会」の再度紹介
- ・ 7月28日に事務局で元町の商店街へ行き、「車を乗り入れる街」ということで商店街の事務局長さんへお話を伺う。報告については次々回に書面にて報告する。
- ・ 8月の勉強会はお盆時期と重なるため、特例として第1・3金曜日として8/7(金)、8/21(金)の開催とすることとなった。

以上

<当日出席者> *順不同・敬称略

朝倉正行、石田一夫、岩瀬照子、小野意雄、金井俊典、酒匂守、櫻井泰行、佐藤慎一、
新藤常美、鈴木悌介、豊住武志、中戸川洋、府川武男、古川達高、松本大地、永峰康次