

大船駅東口第2地区基本計画（案）

～大船駅周辺地域の豊かなまらづくりをめざして～

目次

はじめに	1
1. 大船駅周辺地域の街づくり	2
2. 大船駅東口第2地区市街地再開発事業の考え方	4
(1) 大船駅東口第2地区の役割	4
(2) 大船駅東口第2地区事業の計画の考え方	4
(3) 事業の考え方	8

平成23年11月

鎌倉市

はじめに

大船駅周辺は、昭和11年（1936年）に松竹大船撮影所が東京・蒲田から移転した後、京浜東北線・根岸線の延伸を機に駅周辺における街づくりの機運の高まりや、度重なる浸水被害への対応から、大船駅東口第一種市街地再開発事業として昭和47年（1972年）の都市計画決定後、20年を経て、平成4年（1992年）にその一部（第1地区）が完成しました。

このことにより東口側の駅前広場の整備に伴う交通環境の改善や、東口の南側商店街整備を含む商業環境の整備などがなされ、大船駅周辺街づくりに貢献してきました。

その後、わが国の経済社会は従来の成長社会から少子高齢化、人口減少をはじめとする急速な社会構造の変化などを背景に、大船駅周辺の市街地整備事業を取り巻く環境は最初の都市計画決定の時代から大きく変化してきています。

鎌倉市では、このような社会環境の変化などに合わせて、平成15年に策定した「新基本構想」を見直すこととしました。

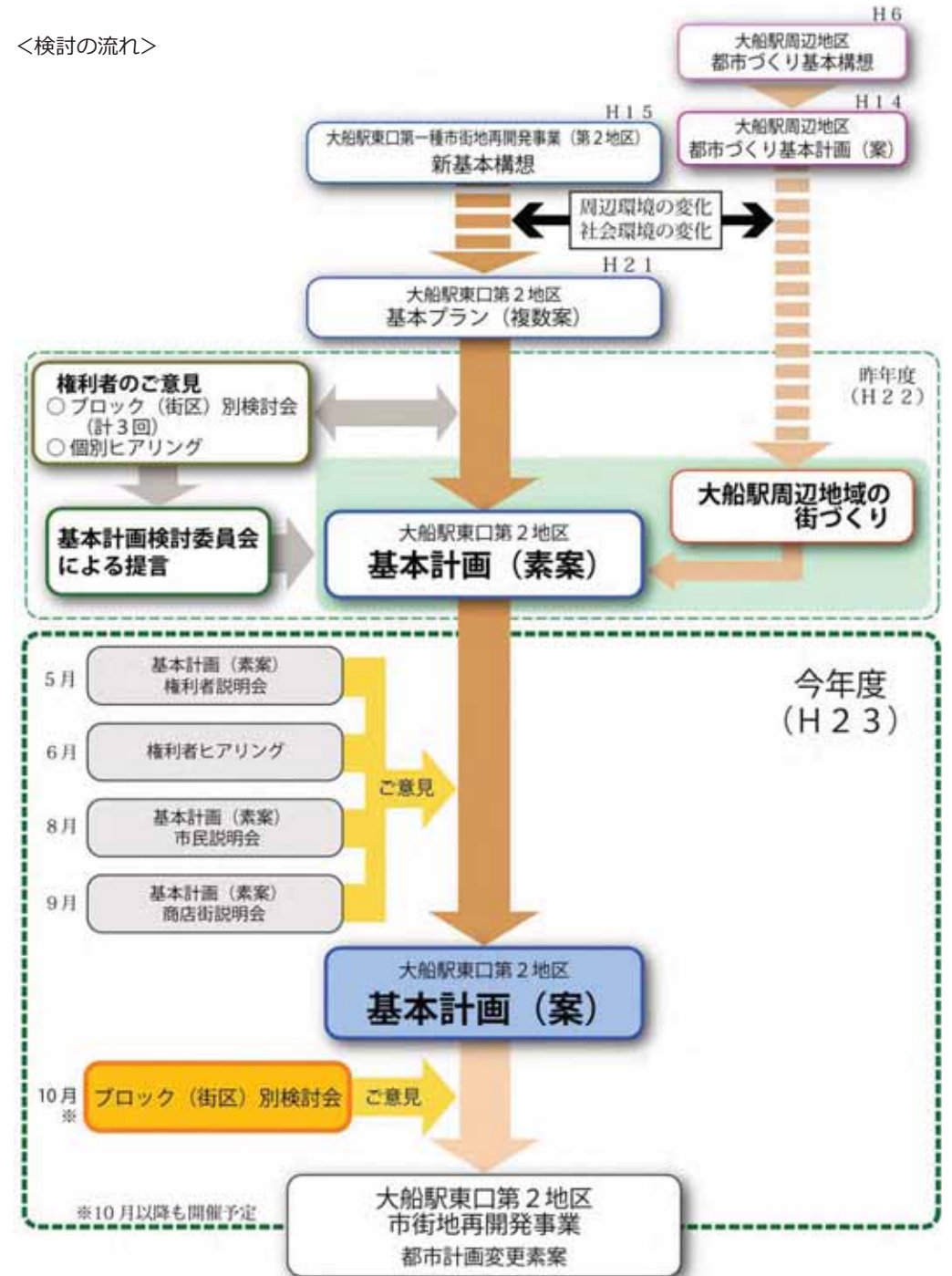
平成21年度には、権利者の皆さんに基本プランを複数提示し、平成22年度はブロック（街区）別検討会やヒアリングなどで権利者の皆さんの意向を把握した上で1案にまとめ、大船駅東口第2地区の基本計画（素案）を策定しました。これはこれからの大船駅周辺地域及び大船駅東口第2地区における計画の考え方をとりまとめたものです。

また策定にあたっては、大船駅東口第2地区基本計画検討委員会（1）を構成し、専門家のアドバイスを得ながらまとめました。

その後、権利者を始め、市民向けや商店街向けに説明会を開催し、頂いたご意見をふまえて、今回この基本計画（案）をとりまとめました。

今後もこの基本計画（案）に対し、皆さんから意見などを頂きながら、都市計画変更に向け取り組んでいくとともに、街づくりの実現をめざして推進していきます。

<検討の流れ>



※1 大船駅東口第2地区基本計画検討委員会

この検討委員会では、平成22年7月～平成23年3月にかけて、大船駅周辺の市街地整備及び大船駅東口第2地区基本計画に関する検討を行いました。

- 委員会構成 委員長 日端 康雄（慶應義塾大学名誉教授）
- 委員 落合 庸人（落合まちづくりコーディネイト代表）
- 委員 岸井 隆幸（日本大学教授）

1. 大船駅周辺地域の街づくり

大船駅周辺地域の街づくりについて、これまで検討されてきた街づくりを、周辺環境や社会環境の変化をふまえて次のように見直しを行いました。

(1) 街づくりの基本的な考え方

① 今の街の魅力を、将来に向けて持続的に発展させる都市づくり

～ 交通結節点である地理的好条件を活かした街づくり ～

② 鎌倉の3つの都市拠点のひとつ大船に、独自の“大船ブランド”の確立をめざす

～ 古都鎌倉の玄関口と横浜・藤沢を結ぶ生活文化都市としての大船ブランドを確立 ～

多様なライフスタイルに対応しながら、親しみやすさを有する街づくりをめざします。

仲通を含む大船駅周辺と鎌倉芸術館周辺の二つの核、そしてそれをつなぐシンボルロードを軸にコンパクトタウン「大船生活街」の醸成を図っていきます。

③ “大船ブランド”のあり方

“大船ブランド”とは、大船の街にある下町のような賑わいや親しみやすさと、古都鎌倉の玄関口としての役割や鎌倉芸術館を中心とする文化・教育環境を活かして創出する、新たな大船の魅力を指します。この大船ブランドを確立するために、次のことに取り組んでいきます。

市民に魅力ある都市の顔づくりを進めます。

スマートな都市機能更新（2）・交流空間（交流の場、憩いの場、公益サービス）を適正に配置することにより、街の機能を強化します。

大船駅周辺と鎌倉芸術館周辺との連携によって、街固有の文化を発現していきます。表情豊かな景観形成と歩きやすい街をめざします。

コンパクトタウン「大船生活街」の醸成を図ります。

今ある下町的市場の賑わいと親しみやすさを持続的に発展させていきます。

最寄品から準買回り品（3）まで、幅広い品揃えとクオリティを維持していきます。

高齢者をはじめ多様な世代が暮らせる、街なか居住の快適さを確保していきます。

※2 スマートな都市機能更新 ここでは、都市機能のコンパクト化により、整備コストの効率化と環境負荷の低減をめざすことを指します。

※3 準買回り品 付加価値が高く安価で求めやすい商品や商品。専門大店（特定の分野に特化した商品をそろえて販売する大型店）等で販売される商品が多く、例えば医薬化粧品、書籍文房具、家電などが含まれます。

(2) 地域の構成

大船駅周辺地域は、仲通を軸とする南北の商業軸と、大船駅から鎌倉芸術館につながるシンボルロードによる東西の景観軸によって地域の骨格を形成します。

① 大船駅周辺

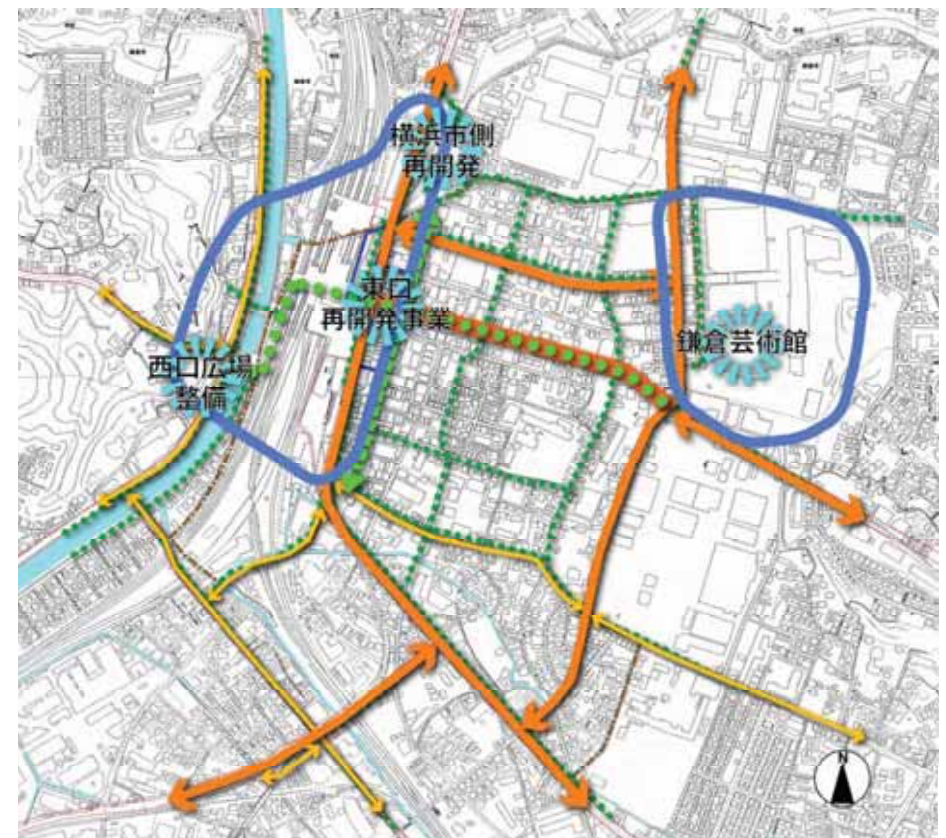
東口再開発事業地区を中心として、交通結節点である駅と仲通、横浜市側、そして駅西口とを結ぶ快適な歩行者ネットワークの整備などにより、利便性を高めていきます。

② 鎌倉芸術館周辺

文化・教育・商業・居住など質の高い生活交流環境を育成していきます。

③ 二つの核をつなぐシンボルロードなど

シンボルロード等の環境を育成し、街の魅力を増進させます。



(3) ネットワークの考え方

安心して歩け、地域の回遊がしやすい歩行者ネットワークと、駅前にアクセスしやすい自動車交通ネットワークを整備します。

<歩行者ネットワーク>

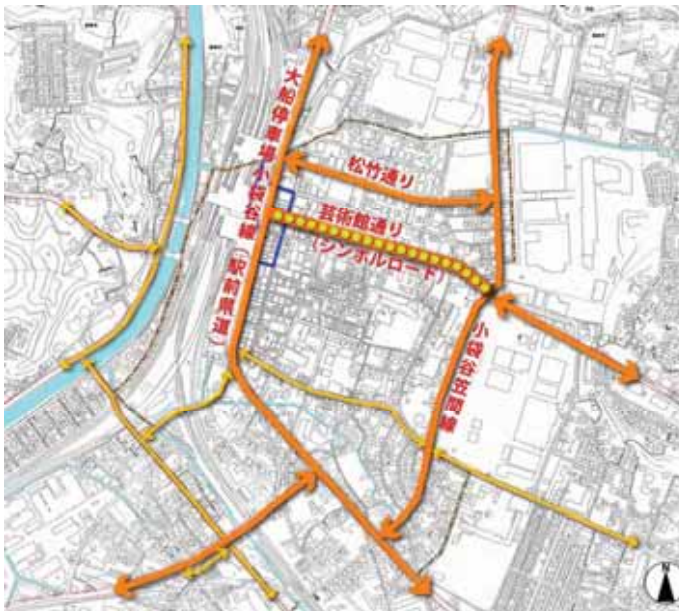
東口に整備するペDESTリアンデッキと西口歩行者デッキにより、駅東西が一体となるネットワークづくりを進めるとともに、仲通と芸術館通り、小袋谷笠間線を中心とした歩行者空間を再構築します。

また、既存の道路を活かした歩行者が安心して歩ける空間の整備を進めます。



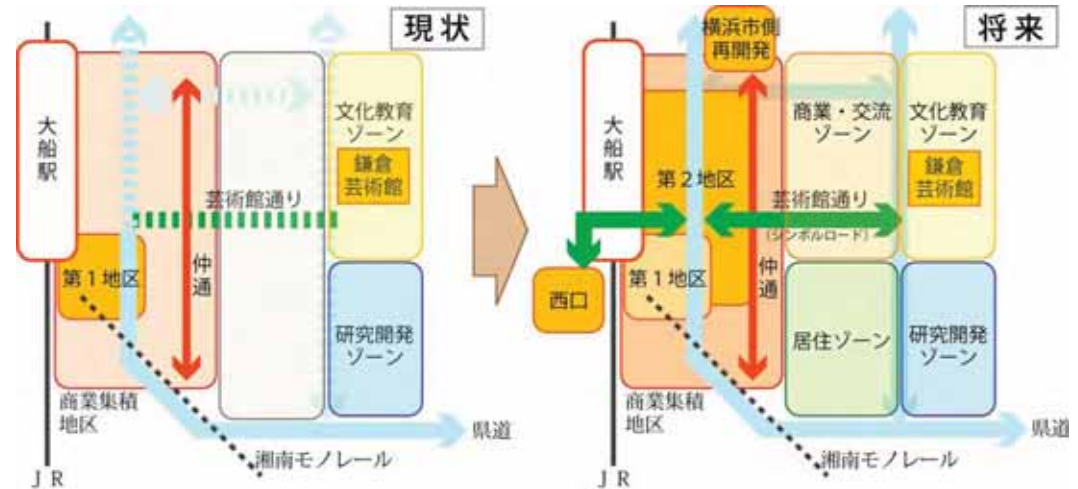
<自動車交通ネットワーク>

地区の骨格である大船停車場小袋谷線（駅前県道）を軸とし、小袋谷笠間線や松竹通りが補完することで、自動車交通ネットワークを構築し、駅前にアクセスしやすい街づくりをめざします。



(4) 地区整備の考え方

大船駅東口第2地区の市街地再開発事業は大船駅周辺の核となる事業に位置付けられ、また芸術館通りのシンボルロード化を含めた面的な市街地整備を持続的に展開することで、コンパクトタウン「大船生活街」の醸成をめざします。



今後も道路や再開発事業など街づくりによる環境の改善を図るとともに、地域に根付いたイベントなどを通じて来街者との絆を深め、一体感のある「大船生活街」をめざします。



「大船まつり」の様子



「Ohfuna to Ohfunato」の様子

2. 大船駅東口第2地区市街地再開発事業の考え方

(1) 大船駅東口第2地区の役割

大船駅東口第2地区の市街地再開発事業は、大船駅周辺地域のコンパクトタウン形成にむけた核となる役割を担います。

□ コンパクトタウン「大船生活街」を牽引する事業

“大船ブランド”の確立を強化することにより、格調ある都市の顔づくりを進めます。

親しみやすさと格調を有する、大船にふさわしい都市の顔づくり

～表情豊かな景観形成と歩きやすい街の実現～

快適な歩行者のネットワークづくり ～使いやすい駅周辺環境～

賑わいと魅力ある商業空間の提供

～最寄品から準買回り品まで、広いレンジの品揃えとクオリティの創出～

多様な世代に対応した、質の高い居住空間・ライフスタイルの提供

都市生活を支援する交流の場、憩いの場、各種公益サービスの整備

低炭素都市づくりを先導する再開発事業の実施

共同化建物の整備や滞留スペースの確保による地域の防災性向上に寄与

(歩いて暮らせる街づくり)

大船駅東口第2地区事業による駅前県道の整備や駅との連絡強化によって、都市の基盤整備を実現するとともに、大船駅と仲通そして既成市街地を結びつけてゆくことで街の回遊性を生み、市街地活性化に寄与することをめざします。



(2) 大船駅東口第2地区事業の計画の考え方

大船駅東口第2地区市街地再開発事業の実現にあたっては、今ある街の活力を維持しながら進めることをめざし、これまでの一体的な事業としての考え方から、弾力的な街区整備が行えるような枠組みで進めます。

この街づくりの実現に向けて次のようにまとめました。

① 基本的な考え方

1) 都市計画道路（大船停車場小袋谷線）

駅前県道の線形を現道拡幅に変更し、段階的な街づくりが行えるようにすることで、意向がまとまった各街区から事業を進め、駅周辺における環境改善の早期実現をめざします。

2) 駅前広場

駅前県道（大船停車場小袋谷線）の線形変更に合わせて、これまで未整備となっている広場の規模を、位置や配置を調整しつつ整備します。

3) 施設建築物

街区ごとで事業が行えるようにし、各街区とも大船駅前にふさわしい規模の建築物を整備します。

4) 施設建築物の用途構成

低層部分の1～3階を主として商業施設とし、仲通と調和した賑わいある商業集積の維持を図ります。

上層部分の用途構成は、住宅・業務・公益施設等を想定した施設づくりを検討します。

5) ペDESTリアンデッキ

JRの改札口と同じレベル(施設建築物の3階相当)に設置することを基本として、今後検討を進めます。

車と人の通るレベル(高さ)を変えることで、安心安全な空間の提供をめざすとともに、ユニバーサルデザイン(4)に配慮して、案内標示を充実しエレベーターやエスカレーターを配置することで、誰もが利用しやすいデッキを整備します。

6) 防災機能

共同化建物の整備による耐震性や耐火性の向上によって、地区の防災性を高めることに寄与します。

震災など災害時において、市民や来街者が一次的に滞留できるスペースとして活用できるように検討します。

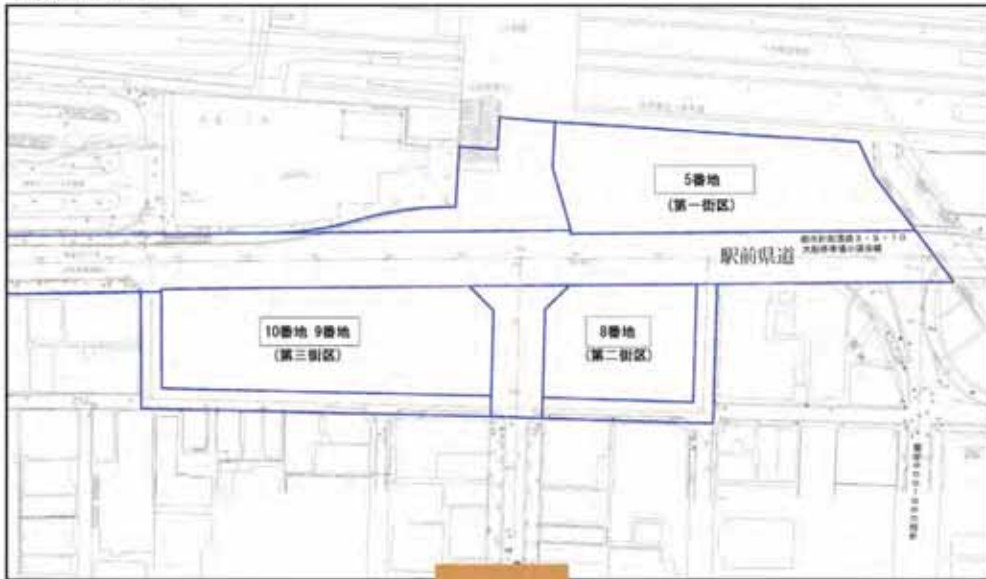
浸水対策として、水害などに対応する施設整備を検討します。

※4 ユニバーサルデザイン バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア(障壁)に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方です。

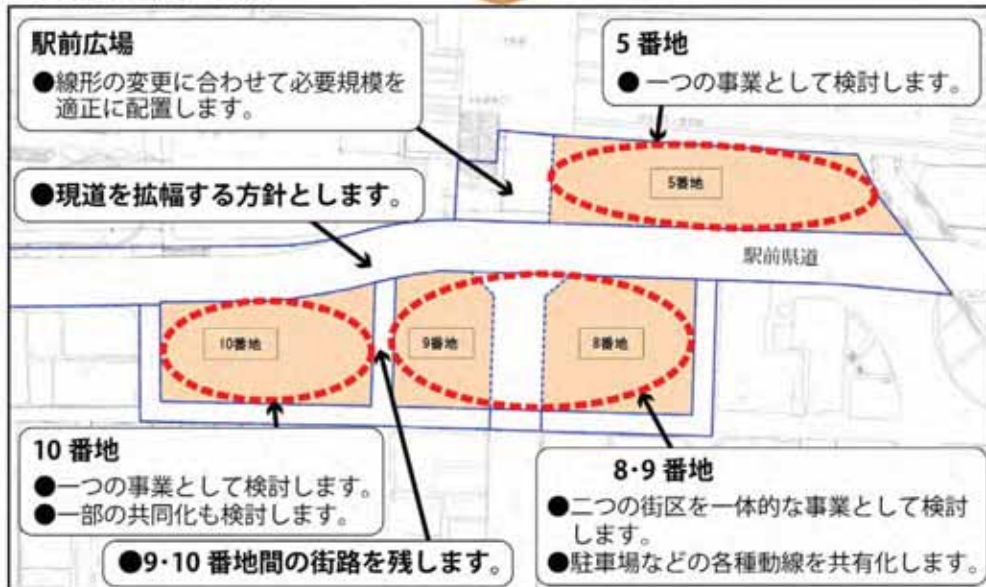
② 街区構成

これまで、大船駅東口第2地区を一体的に事業を行うことを前提とした都市計画が定められていましたが、街の活力を維持しつつ、権利者の皆様の意向に応じて、弾力的な街区整備ができる構成に変更します。これにより、各街区単位の規模でも事業化が可能となります。

□ 現行の計画



□ 基本計画（案）の概要



③ 地区に求められる機能

市民生活を支えるため現状で不足している機能を積極的に配置誘導することで、様々な都市機能の強化を図り、潤いに満ちた快適環境の創出をめざします。

□ 街なか居住を支援する交流・公益機能

都市生活を支援する交流の場や各種公益サービスの導入をめざします。

医療・福祉、子育て支援
交流空間、学びの場 など

□ 商業

最寄品～準買回り品まで、広いレンジの品揃えとクオリティを維持し、「仲通との融合」、「駅との連携」の双方を満たし、賑わいと魅力ある楽しい場の提供をめざします。

□ 住宅

若い世代から高齢者まで多様な世代が交流できる新たなコミュニティを形成するとともに、多世代に対応した質の高いライフスタイルの提供をめざします。

□ 駐車場・駐輪場など

・ 駐車場

利用する車両が周辺街路に入りこんだり沿道に並んだりしないように、周辺環境に配慮した配置を検討していきます。

地下への整備を想定するとともに、民間活力の誘導による地区外への設置も検討していきます。

・ 駐輪場

駅周辺の公共駐輪場や暫定駐輪場の一部を、事業に合わせて移転集約することを検討していきます。

・ 荷捌き場

地区内及び周辺のための荷捌き場を提供することで、違法駐車や商店街への荷捌き車両の流入などの課題解消と利便性の確保に寄与することをめざします。

④ 商業の考え方

導入機能の中でも、特に大船駅周辺における賑わいを支える商業については、以下のよう
な考え方で進めていきます。

1) 賑わいある大船商業の将来を強く支える「三つの戦略」

地域の成熟化した生活に応える多様な業種構成の再構築
(業種の多様さを、時代に合わせて構成・編集する街づくり)

大船の商業らしさの特徴を、今日的なスタイルへ転換する
(地域の生活のこだわりをこたえる、おしゃれなマイ・タウン)

街の滞留時間を伸ばす時間消費や生活支援機能の再編集
(街は地域のライフ・スタイルの交流と創造の編集センター)

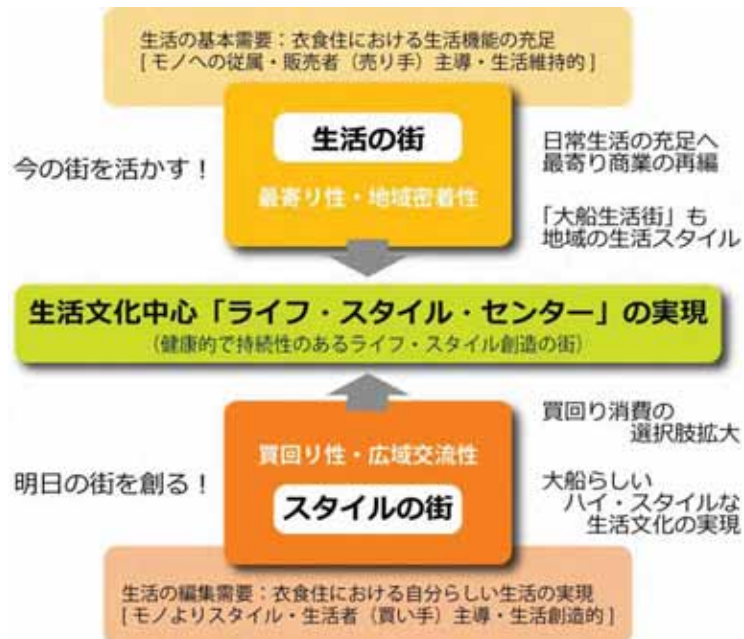
2) 周辺と協業する一体の街づくり

駅ナカ商業との関係
(駅自由通路と駅前デッキの連携による買回り空間の形成)

ルミネ・ルミネウイングとの関係
(駅前デッキを介した買回り空間の形成)

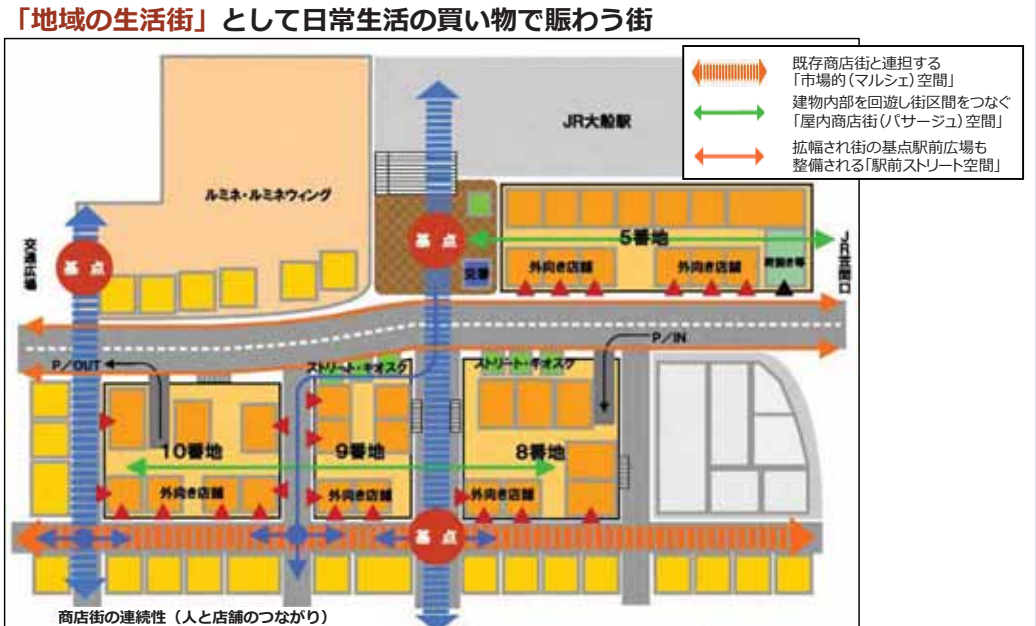
再開発4街区の関係
(一つのショッピングセンターとして各街区の機能構成を役割分担)

近隣商店街との関係
(既存の街並み・人の流れの継承と最寄り特性の維持)

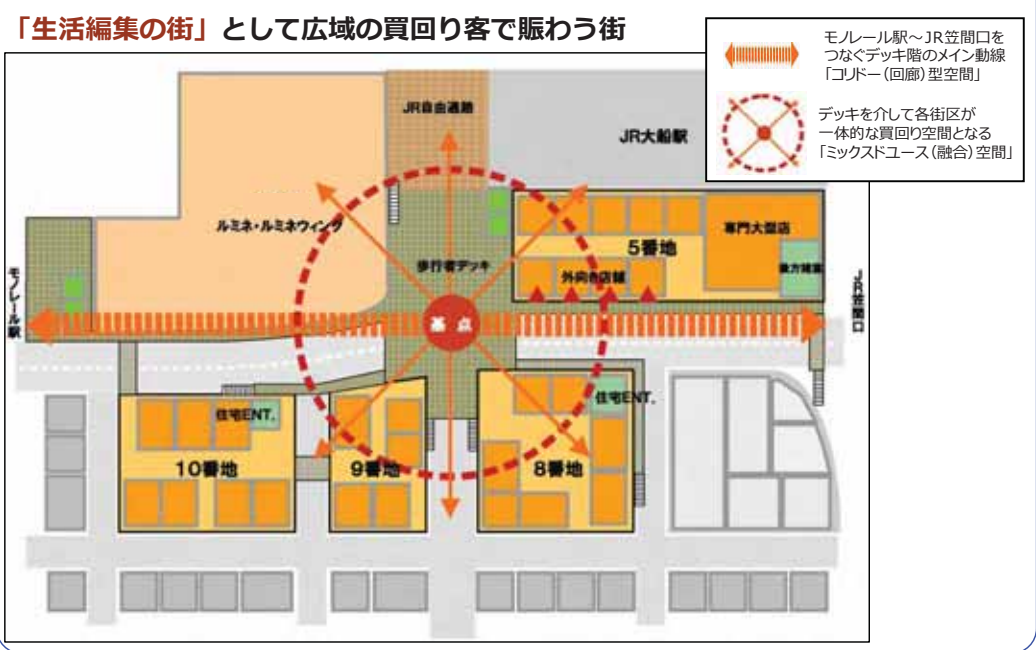


商業ゾーニングの一例

□ 1階レベルの商業ゾーニングイメージ



□ 3階(ペデストリアンデッキ)レベルの商業ゾーニングイメージ



⑤ 配置計画の考え方

以下のように配置計画を進めます。

低層部分の1～3階を商業施設として、今の賑わいある商業集積の維持をめざします。

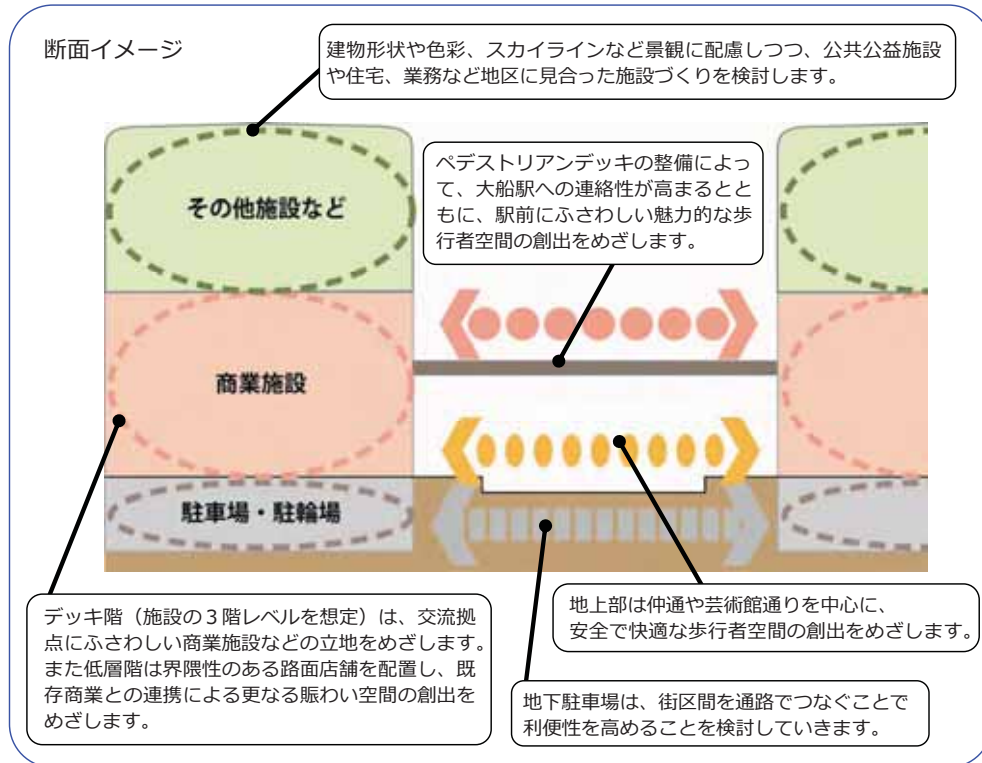
上層部は住宅・業務・公益施設などを想定して検討を進めます。

駅と結ぶペDESTリアンデッキについては、西口へつながる通路やJR改札口の高さと一緒に、連続的につながる快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。

仲通沿道については、今の商店街の賑わいをより高められるように、外向きの路面店舗を配置します。

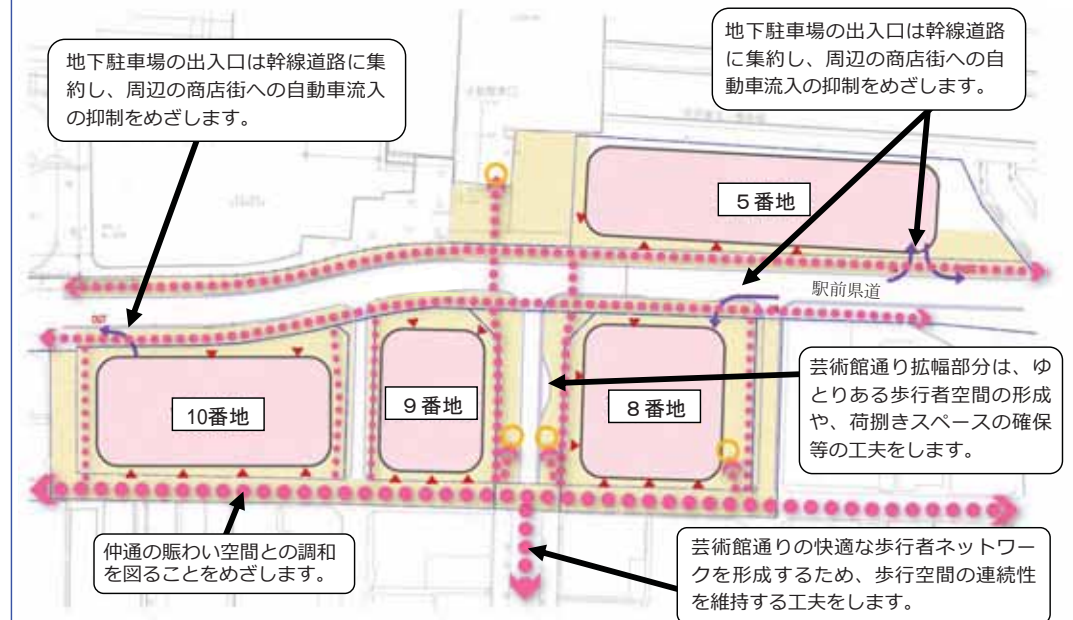
地下駐車場については、街区間を通路でつなぐことで利便性を確保するとともに、車両の出入口をできるだけ少なくすることで、空間の活用と歩行者の安全性の向上をめざします。

配置イメージの例

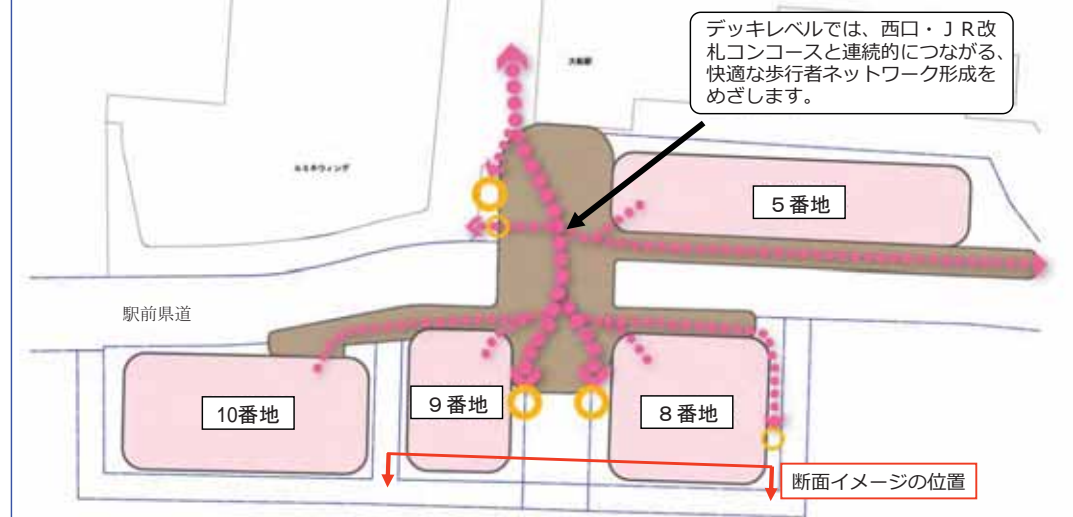


配置イメージの例

1階平面イメージ



ペDESTリアンデッキ階（3階）平面イメージ



ユニバーサルデザインに配慮した地上とペDESTリアンデッキなどを結ぶエスカレーター、エレベーターの設置をめざします。（階段も含まれます。位置は現段階での計画であり、今後変更になる場合があります。）

（3）事業の考え方

① 事業の枠組みの変更

市街地再開発事業の実施にあたっては、街の活性を維持しつつ、権利者の意向に応じてリニューアルしていく考え方が、当地区にふさわしいと判断しました。

これまで第2地区（5～10番地）をひとつの事業として整備する前提で検討されていた方針から、まとまった街区から段階的に整備していく事業の枠組みとします。

1) 都市計画道路の線形変更 ～現道を拡幅する考え方～

現道拡幅に変更することによって、都市計画の目的を達成しつつ、事業の段階的な整備が可能な枠組みとします。

街区ごとでみた場合に、従後の宅地面積の減少割合が一部の街区に偏らないように平準化する方向で変更します。

2) 権利者意向をふまえた事業着手

権利者の意向をふまえつつ、整備効果などと併せて事業着手の手順を検討していきます。

3) 民間事業者の効果的な導入の検討

事業の機動的な施行を図るため、民間事業者の効果的な導入を図っていきます。

② 事業構築の方針

基本的には市街地再開発事業のしくみをそれぞれの事業単位で適用させることを検討の柱として、以下の方針で事業を構築していきます。

施行区域は従来通りとし、市街地再開発事業により整備を目指します。また一体ではなく、複数の事業地区を定め施行します。

大きく市街地構造を改変するような大規模商業施設を整備するのではなく、これまでの商業施設のリニューアルを基本的な考えとし、権利者が末永く維持できる施設計画とします。

いずれの事業地区も容積率は600%程度を確保する最有効利用を図り、事業性の向上を図るとともに、権利者の生活再建に配慮した事業とします。

段階的な整備によって、持続的な街づくりを進めてきます。

民間事業者の活力を効果的に導入し、事業の早期実現を図るとともに、民間事業者のノウハウを活かした施設運営を行えるようにします。

お問い合わせ先

鎌倉市拠点整備部再開発課

所在地：鎌倉市大船2-7-8（大船駅周辺整備事務所）

電話番号：0467-45-3970

FAX：0467-47-3029

E-Mail：ur-ofuna@city.kamakura.kanagawa.jp