

# 大船駅周辺地域の豊かなまちづくりをめざして

～ 大船駅東口第2地区基本計画（素案）の概要～

## 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地区事業の考え方	.....	5

平成23年8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、昨年度はブロック別検討会やヒアリングなどで権利者のみな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。

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。

この基本計画（素案）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。今後はこの基本計画（素案）に対して皆さんから頂いた意見などを反映しながら基本計画（案）を取りまとめるとともに、街づくりの実現をめざして推進していきます。

※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）



〈これまでの経緯〉

年	大船駅周辺の状況	大船駅東口地区市街地再開発事業	主な出来事
昭和47年 (1972)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○根岸線の延長計画発表 ＜昭和38年（1963年）＞</li> <li>○湘南モノレール開通 ＜昭和45年（1970年）＞</li> <li>○市の人口は年3～4%の伸び</li> <li>○都市化の進行による急激な人口増加</li> </ul>	<p><b>大船駅東口地区市街地再開発事業都市計画決定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○駅の改築（橋上駅化）にあわせた顔づくり</li> <li>○駅前空間の高度利用</li> <li>○公共交通機能の集約と連携</li> </ul>	<p>東京オリンピック ＜昭和39年（1964年）＞</p> <p>高度経済成長期 札幌オリンピック あさま山荘事件 沖縄返還 ミュンヘンオリンピック</p>
昭和61年 (1986)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○根岸線大船開通 ＜昭和48年（1973年）＞</li> <li>○イトーヨーカドー・三越の出店 ＜昭和56年（1981年）＞</li> <li>○度重なる浸水被害</li> </ul>	<p><b>大船駅東口地区市街地再開発事業都市計画変更</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○2地区に分けて事業化を目指す</li> <li>○広域商業拠点としての位置づけ</li> <li>○駅前空間の高度利用</li> <li>○公共交通機能の集約と連携</li> <li>○都市計画道路の整備</li> </ul>	<p>バブル期 ハレー彗星接近 伊豆大島三原山噴火</p>
平成4年 (1992)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○松竹撮影所の全面撤退 ＜平成12年（2000年）＞</li> </ul>	<p><b>大船駅東口地区市街地再開発事業第1地区完成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○東口交通広場の整備</li> <li>○ルミネウィングの整備</li> </ul>	<p>バブル崩壊 バブル景気の公式終結 アルベールビルオリンピック パルセロナオリンピック</p>
平成15年 (2003)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鎌倉女子大学 大船キャンパス開学</li> <li>○コーナンモールの出店 ＜平成16年（2004年）＞</li> <li>○笠間口の開設 ＜平成18年（2006年）＞</li> </ul>	<p><b>大船再開発新基本構想策定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○鎌倉市3つの拠点の1つとして位置づけ</li> <li>○地域密着型商業拠点として位置づけ</li> </ul>	<p>デフレ 少子高齢化時代 情報化社会</p> <p>日経平均株価最安値 (バブル崩壊後)</p>
平成23年 (2011)		<p><b>大船駅東口第2地区基本計画（素案）</b></p>	

## 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・藤沢の隣接地を結ぶ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

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。

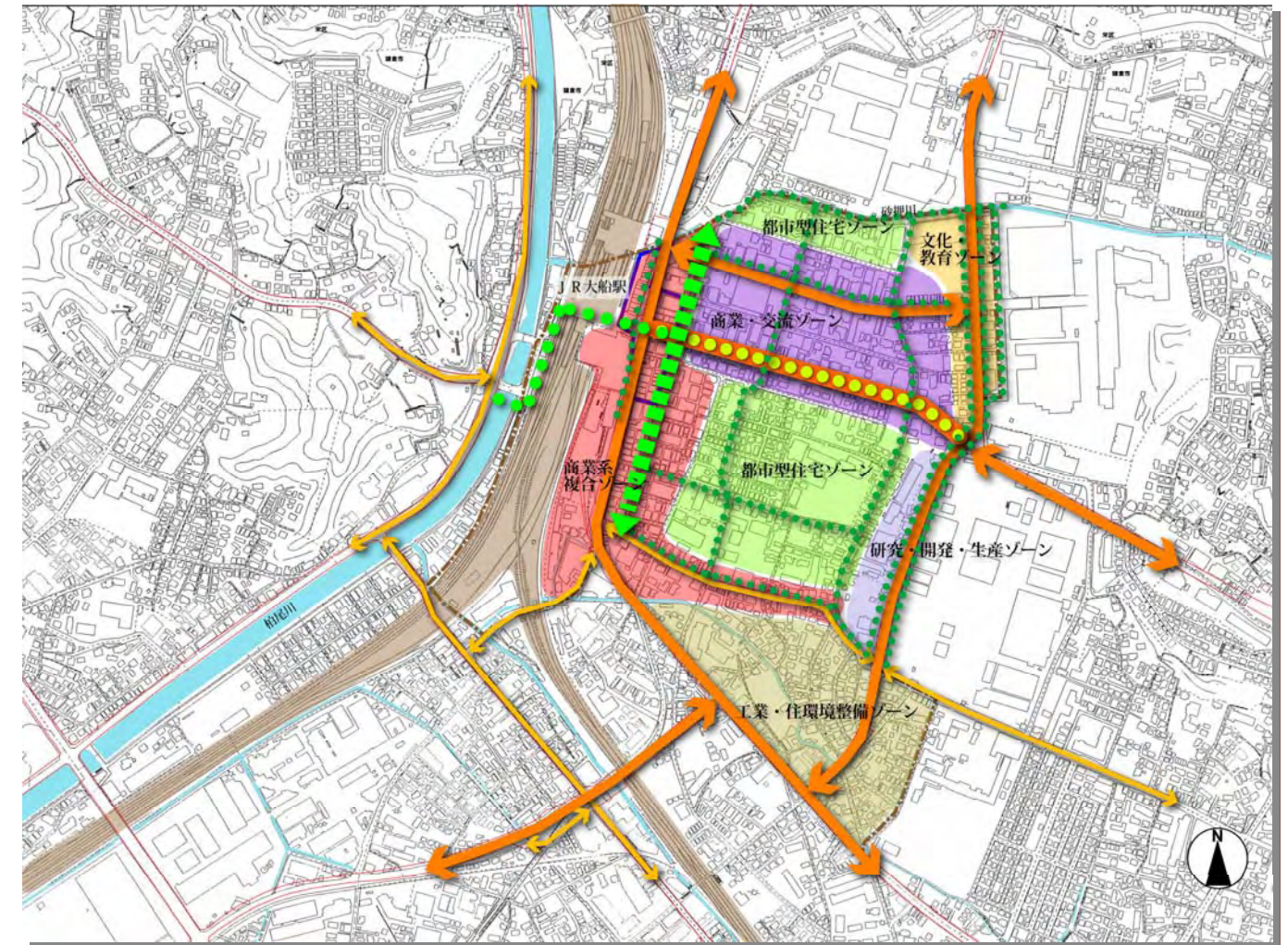
最寄品から準買回り品（※3）まで、幅広い品揃えとクオリティを維持していきます。

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指します。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。

### □ 大船駅周辺地域の街づくり



文化・教育ゾーンの店舗



文化・教育ゾーンの店舗



商業系複合ゾーンの店舗



文化・教育ゾーン（鎌倉芸術館）

(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

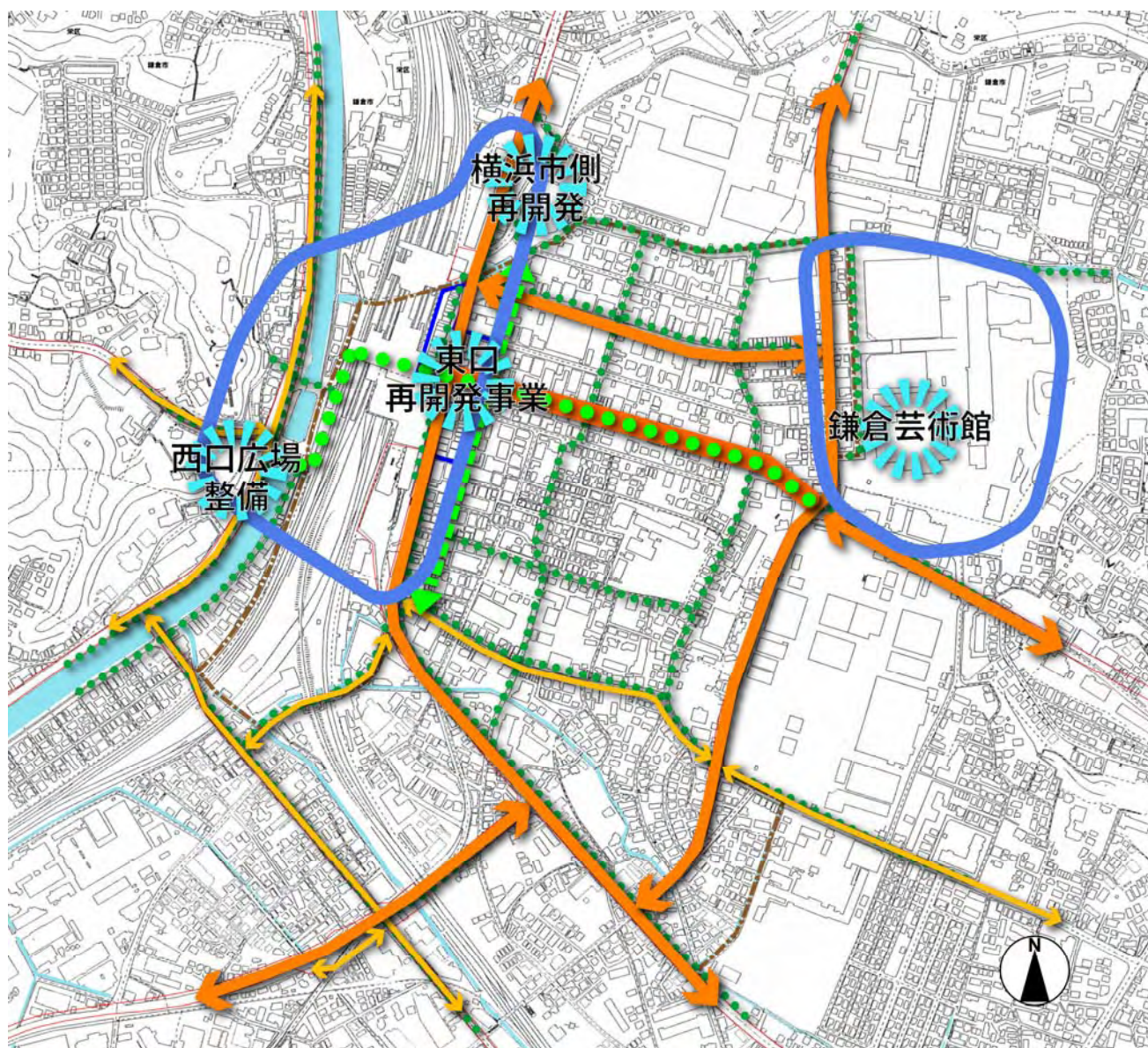
東口再開発事業地区を中心として、交通結節点である駅と仲通、横浜市側、そして駅西口が、快適で駅東西が一体となった歩行者ネットワークの整備などにより、利用者の利便性を高めていきます。

2 鎌倉芸術館周辺

文化・教育・商業・居住など質の高い拠点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、大船ブランドの魅力を増進させます。



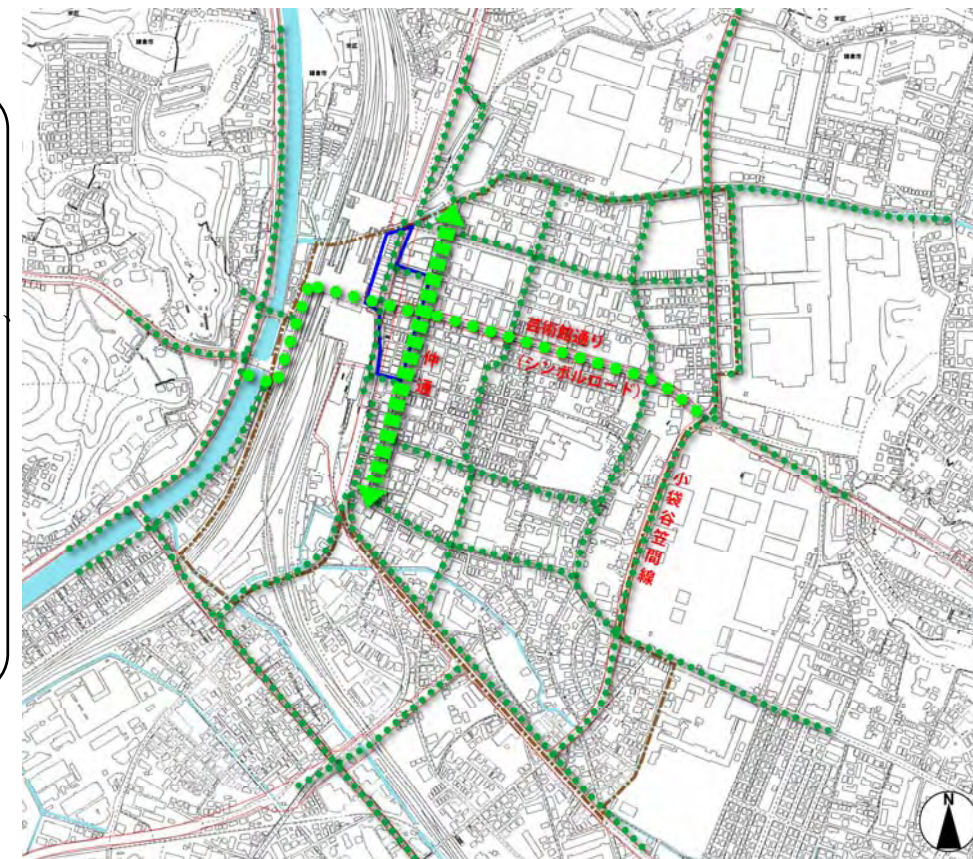
(3) ネットワークの考え方

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>

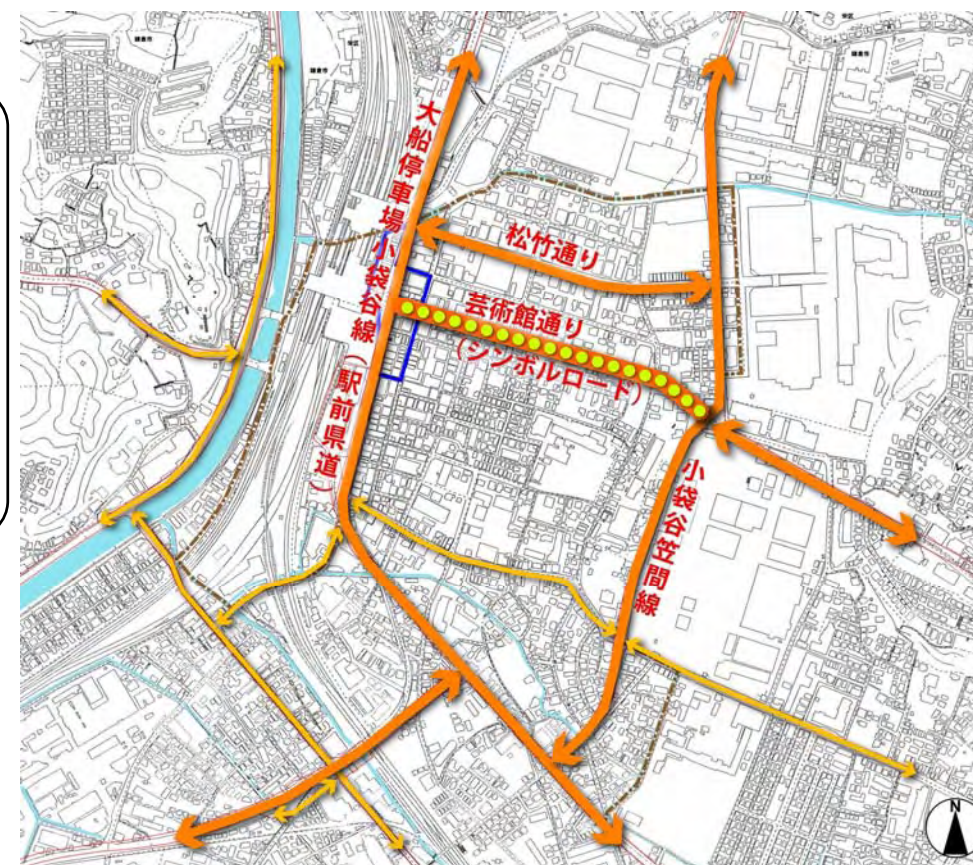
東口に整備するペDESTリアンデッキと西口歩行者デッキにより、駅東西が一体となるネットワークづくりを進めるとともに仲通と芸術館通り、小袋谷笠間線を中心とした歩行者空間を再構築します。

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>

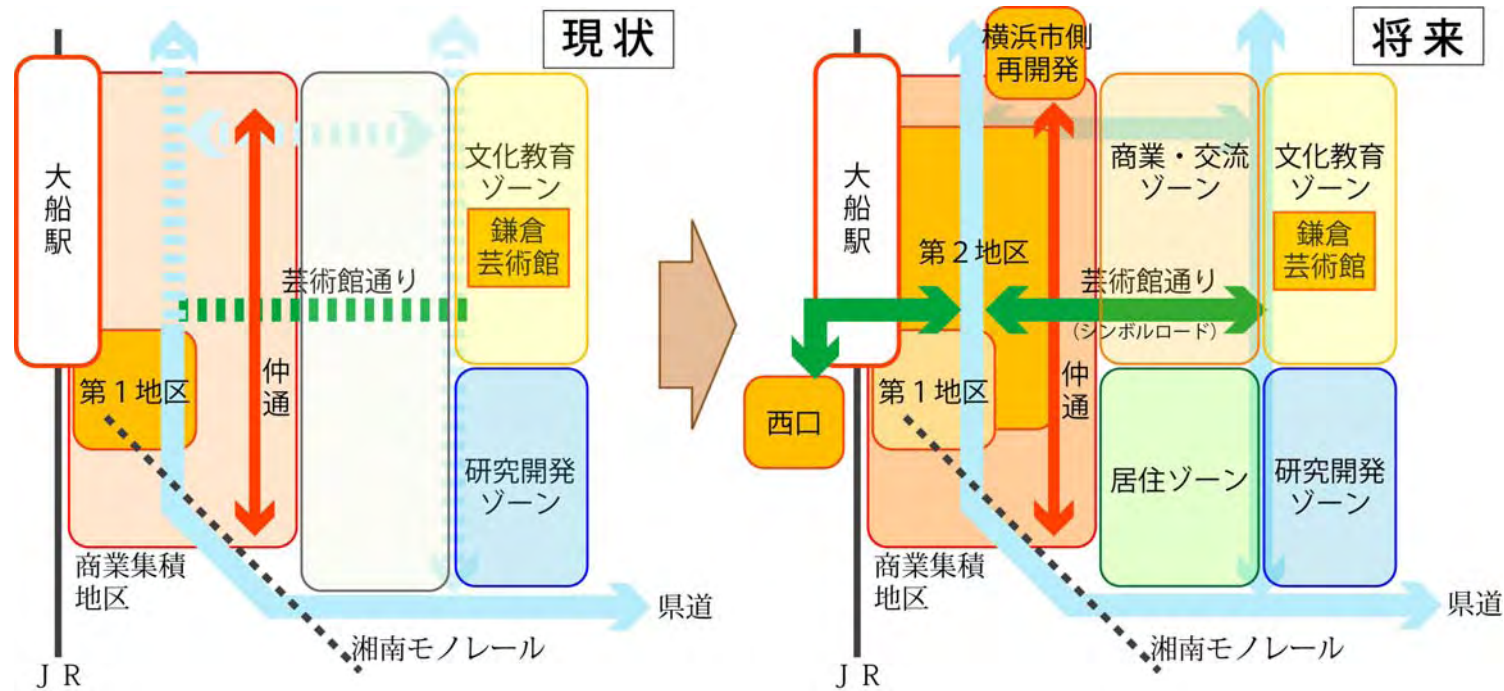
地区の骨格である大船停車場小袋谷線（駅前県道）を軸とし、小袋谷笠間線や松竹通りが補完することで、自動車交通ネットワークを構築し、駅前にアクセスしやすい街づくりをめざします。



(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。



西口バス乗降場及び歩行者デッキの整備イメージ



「大船まつり」の様子



「Ohfuna to Ohfunato」の様子

大船駅周辺の状況

## 2. 大船駅東口第2地区事業の考え方

## (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～

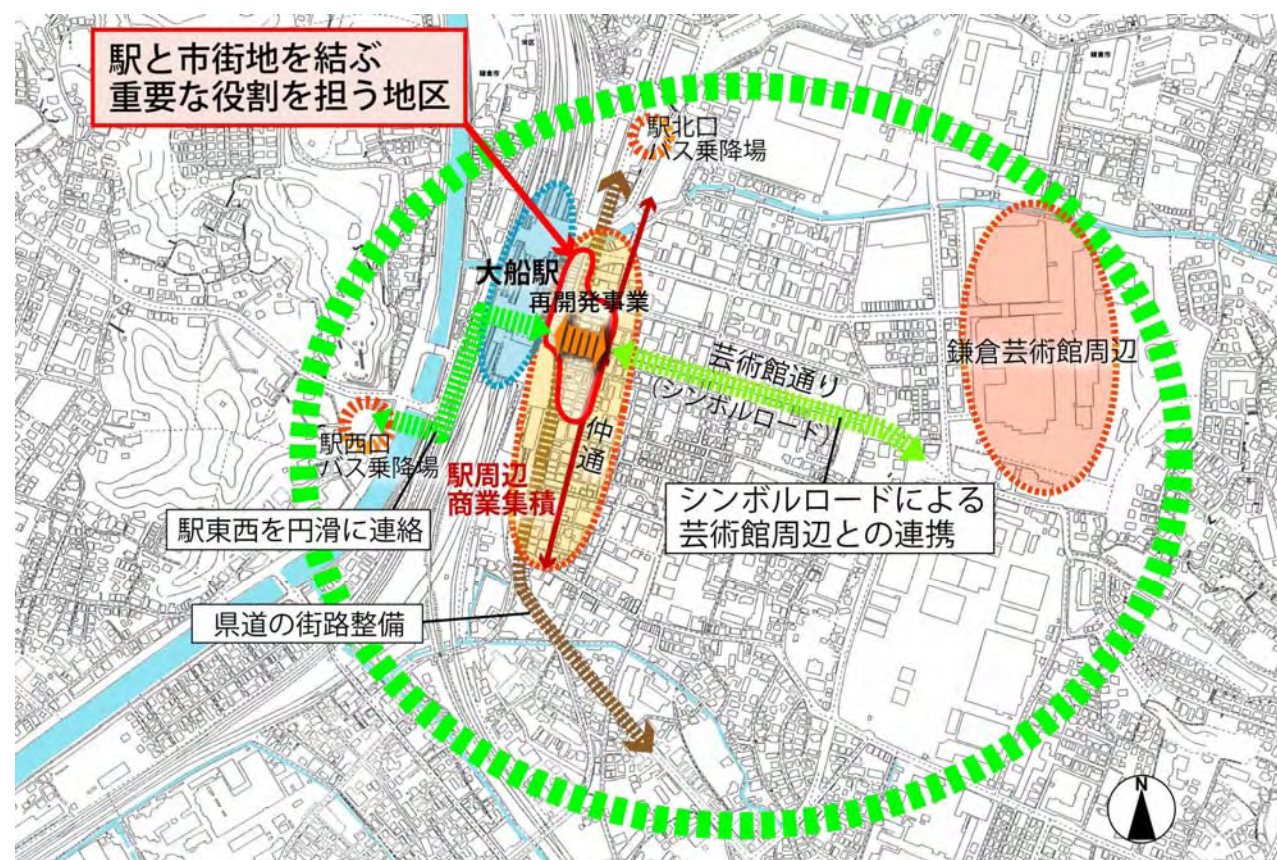
多様な世代に対応した、質の高い居住空間・ライフスタイルの提供

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

## (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を進めます。

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。

② 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。

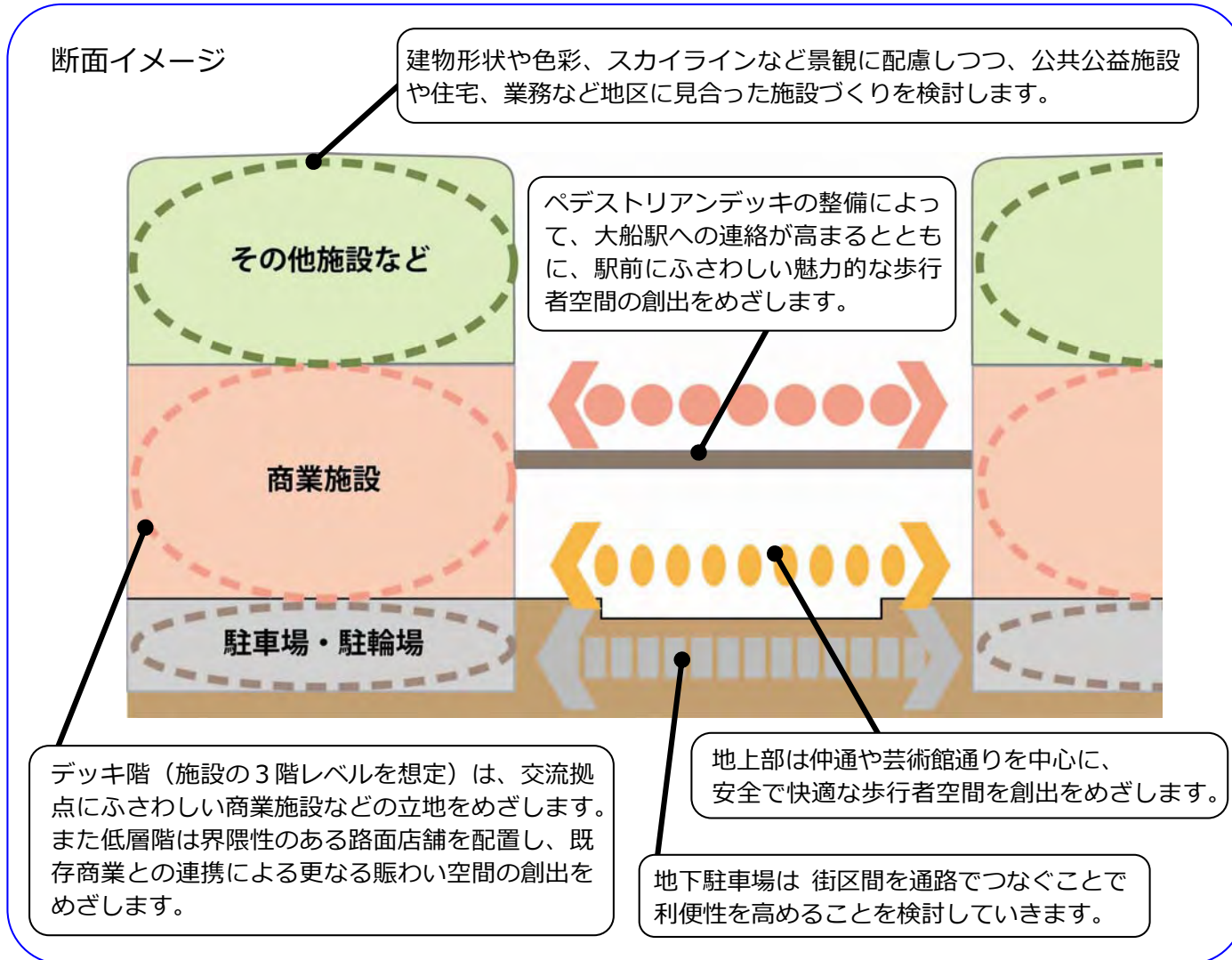
上層部は住宅・業務・公益施設などを想定して検討を進めます。

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改札口の高さと合わせて、連続的につながる快適な歩行者ネットワークを形成できるようにします。

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。

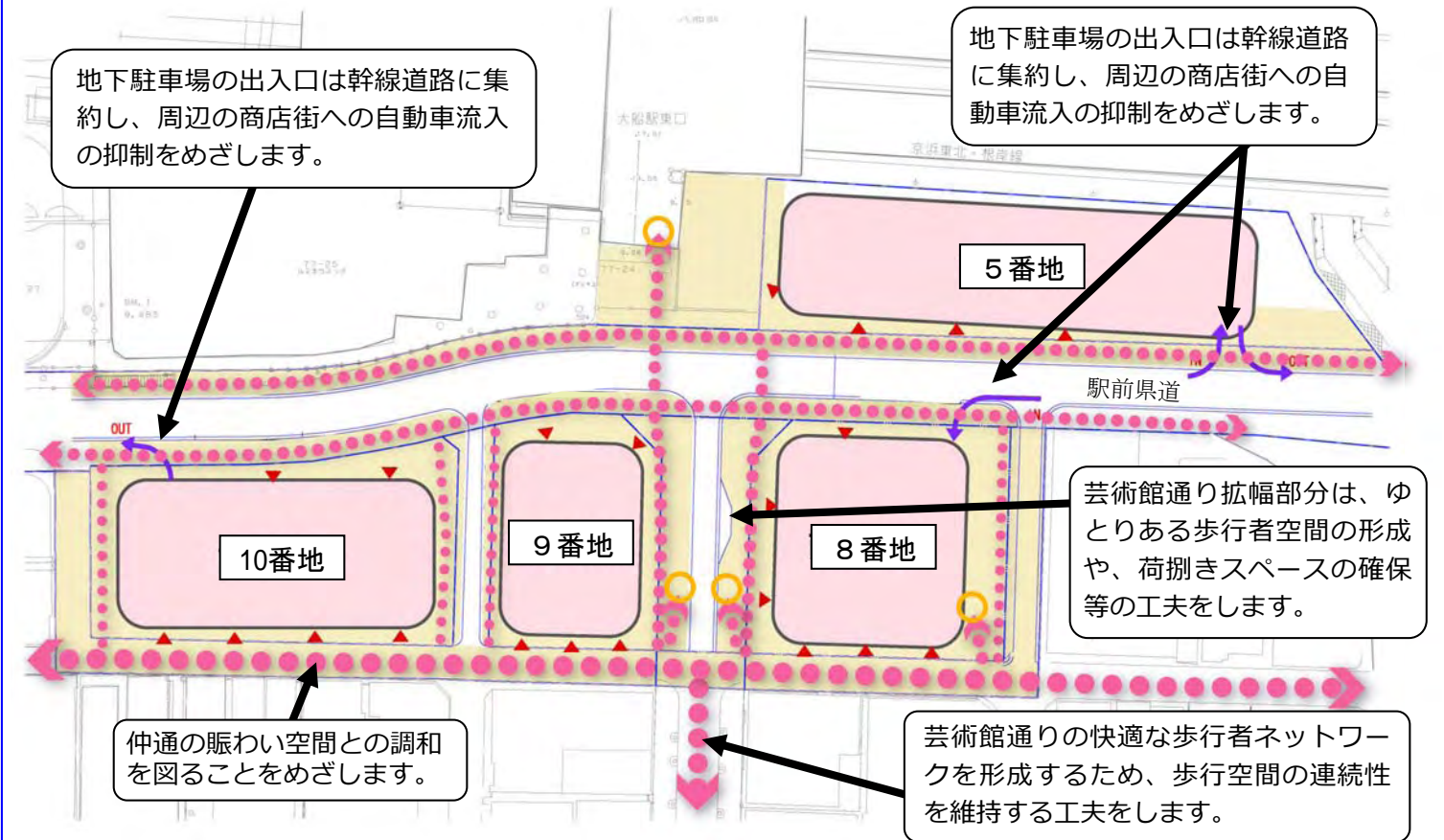
地下駐車場については、街区間を通路でつなぐことで利便性を確保するとともに、車両の出入口をできるだけ少なくすることで、空間の活用と歩行者の安全性の向上をめざします。

配置イメージの例

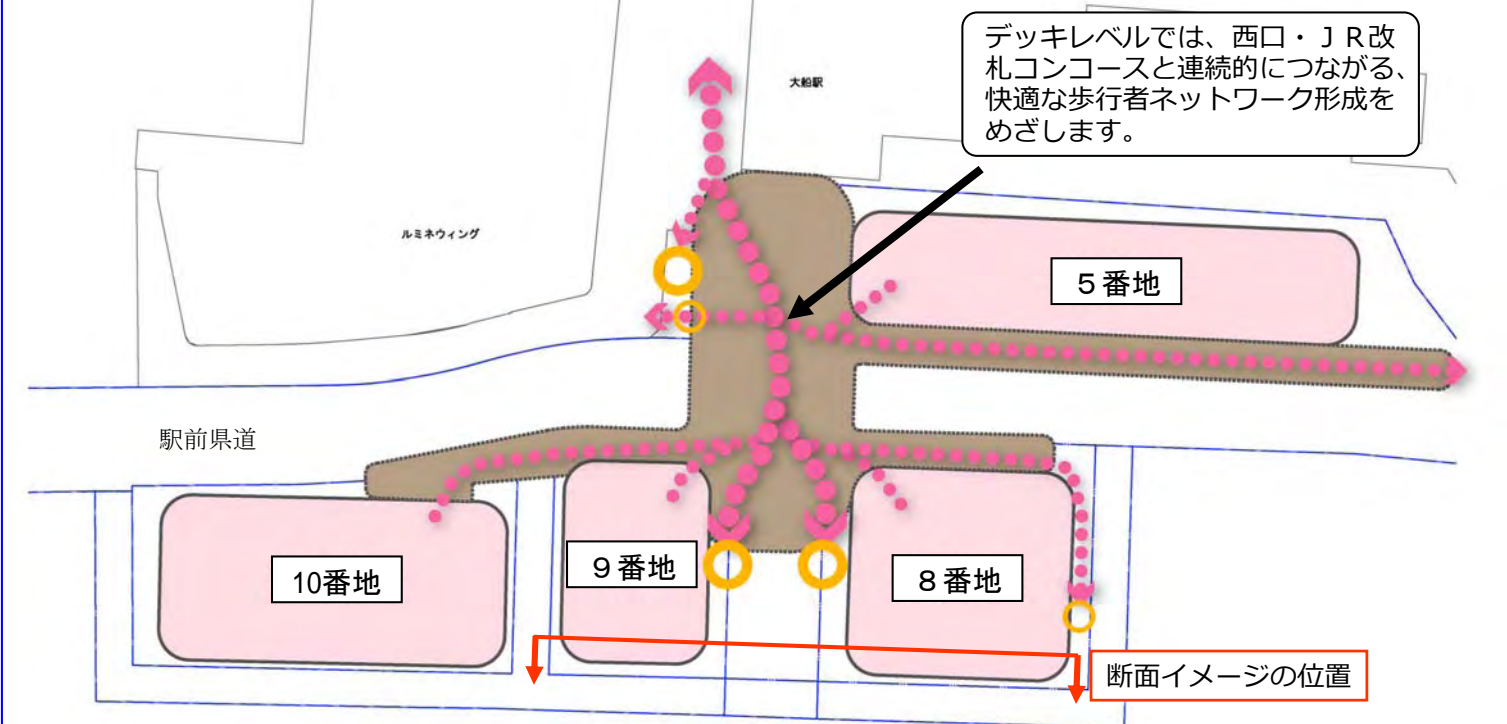


配置イメージの例

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



※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。

ユニバーサルデザイン（※4）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 まとめ

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ていきます。

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、今後検討を進めていきます。

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。

今後の進め方

基本計画(案)を策定後、大船駅東口第2地区では、以下のように進めることを想定しています。

平成23年度

- ブロック別検討会の開催や個別面談
- 都市計画変更に関する合意形成

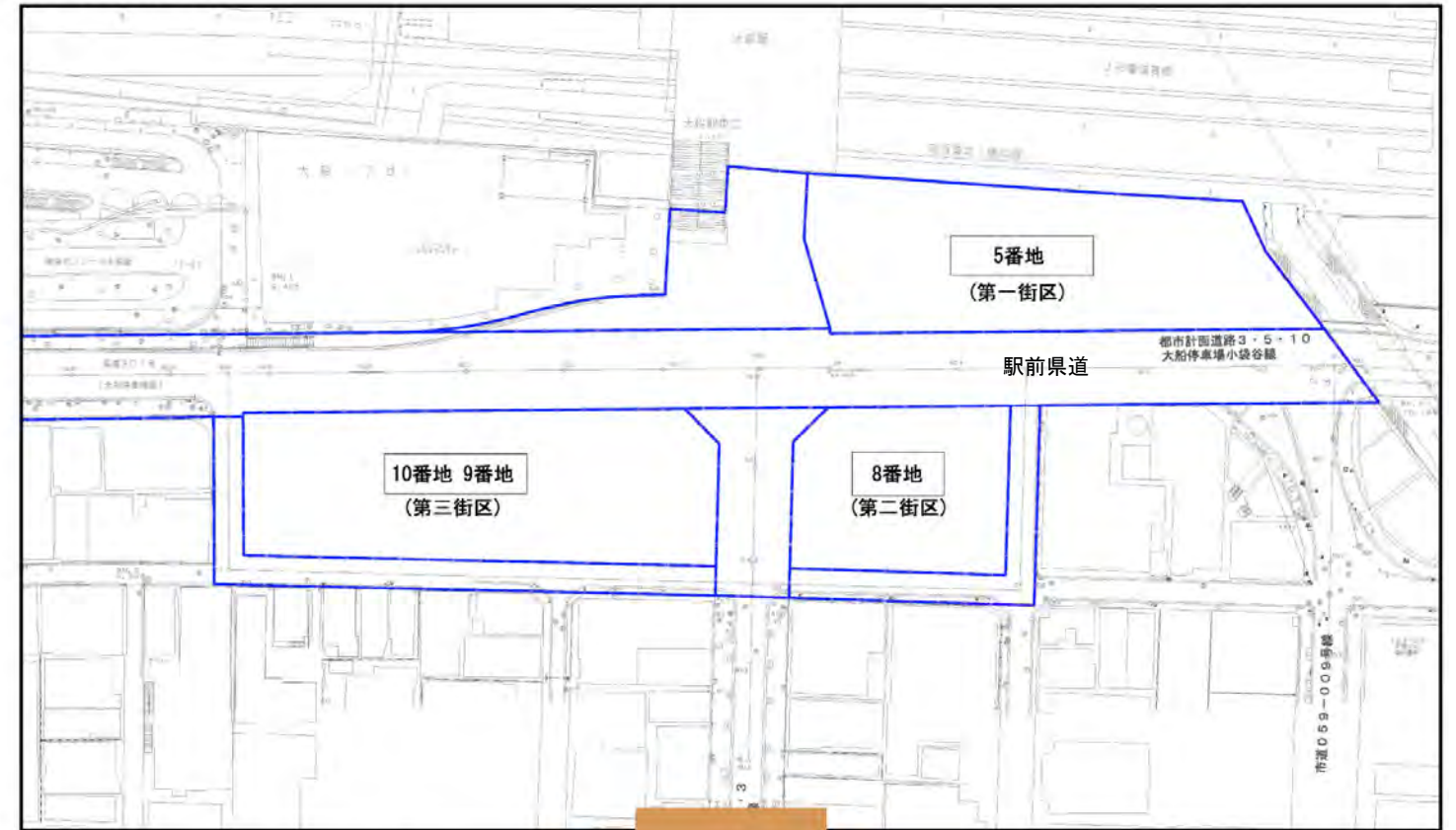
平成24年度

- 都市計画変更に向けた手続
- 事業手順の検討

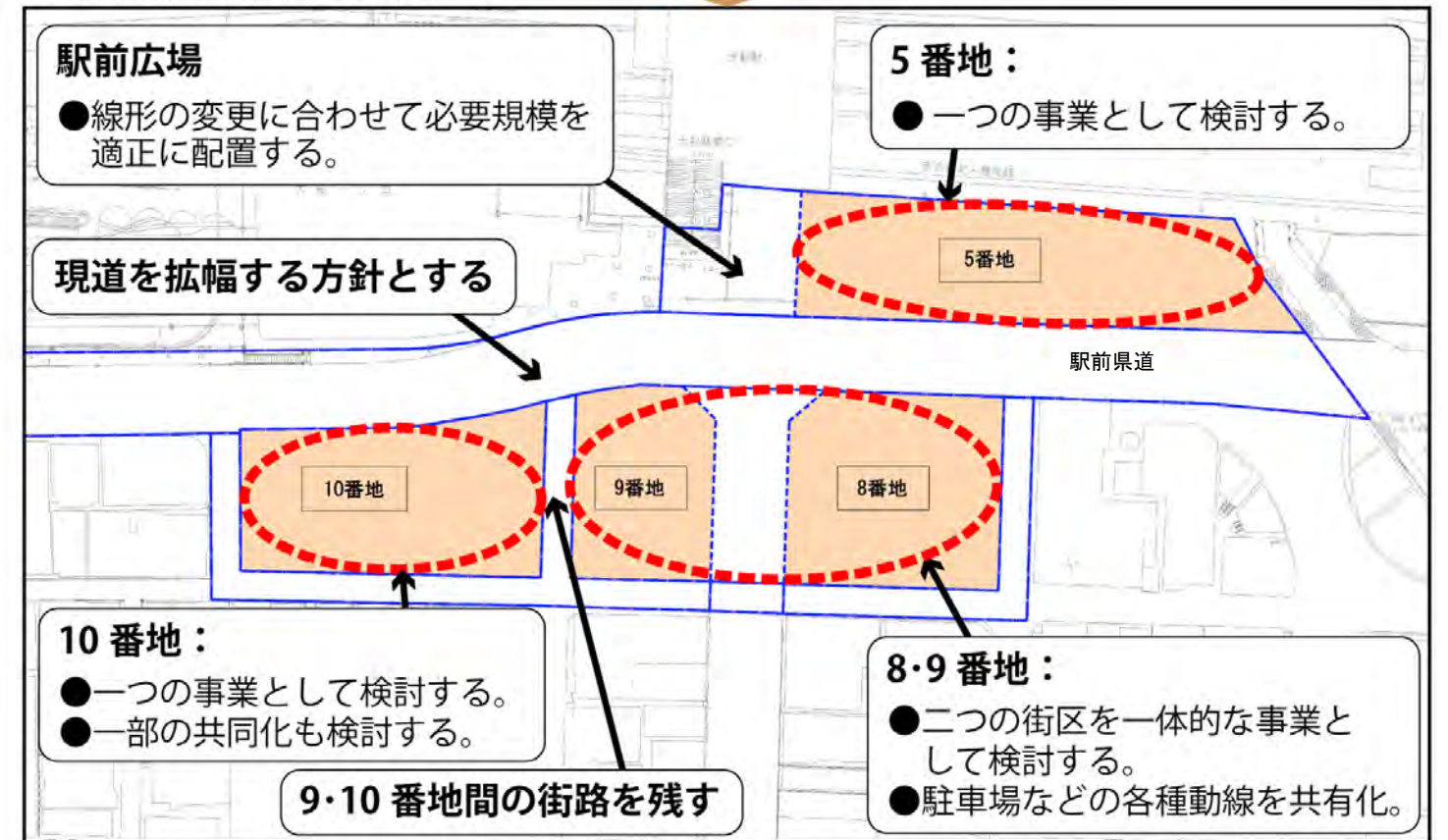
平成25年度～

- 具体的な事業計画の策定

□ 現行の計画



□ 基本計画(素案)の概要





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

F A X：0467-47-3029

E-Mail：[ur-ofuna@city.kamakura.kanagawa.jp](mailto:ur-ofuna@city.kamakura.kanagawa.jp)