

大船駅南部地区のまちづくり

～『声をかけあうまちづくり』をめざして～

平成 10 年 3 月

大船駅南部地区

まちづくり協議会

はじめに

第1 基本事項	1
1 「大船駅南部地区のまちづくり」の背景	1
2 まちの現況	1
3 まちづくりの検討範囲	3
4 取り組みの経緯	3
第2 まちづくりの目標	4
1 まちづくりの基本目標	4
2 まちづくりの6つの目標	4
第3 まちづくりの方針	5
1 市街地整備の方針	5
(1) 道路交通施設の整備方針	5
(2) 住環境整備の方針	7
2 土地利用の方針	7
(1) 土地利用の基本方向	7
(2) 土地利用のグループ分け（ゾーニング）	7
3 防災まちづくりの方針	8
(1) 防災施設、防災拠点の整備	8
(2) 安全な避難路の確保	8
(3) 消火・救急活動困難地区の解消	8
(4) 木造住宅密集地区の不燃化	8
(5) 自主防災組織の育成	8
4 都市環境整備の方針	9
(1) 緑のまちづくりの方針	9
(2) 河川・水路を生かしたまちづくりの方針	9
(2) 景観まちづくりの方針	9
第4 まちづくりのすすめ方	11
1 基本的な考え方	11
(1) 市民と行政が手を携えて	11
(2) まちづくり条例の活用	11
(3) まちづくり情報の開示	11
2 まちづくりの推進内容とその方策	12
(1) 既に実施されているか、近日中に実施される予定のまちづくり	12
(2) まちづくり事業として、早期に実施することが必要なもの	12
(3) まちづくりルールが必要なもの	12
3 今後のすすめ方	12
(1) まちづくり協議会の継続・発展	12
(2) テーマ別まちづくりの具体的検討	13
(3) 課題を乗り越えて	13
(4) よりよいまちづくりに向けて	13
資料	14
資料1 大船駅南部地区まちづくり協議会運営要領	14
資料2 大船駅南部地区まちづくり協議会委員等名簿	15
資料3 大船駅南部地区まちづくり協議会における取り組み経過	16

おわりに

はじめに

まちには、さまざまな表情があります。

豊かな暮らしが醸し出す市民の笑顔、語らい、小さな気配り……

多様ななりわい（生業）が創るまちの活気、賑わい、そして、新しい活力への鼓動……

これらを包み込む自然の豊かさ、四季のうつろい、時を刻む光と影……

私たちのまち、富士見町を中心とする大船駅南部地区は、

豊かな人情に支えられた、あたたかな風情をもっています。

しかし、慢性的な交通渋滞や、危険と隣りあわせの歩行環境など、

解決を要する課題があるのも、また、事実です。

このまちを、より良いものとするために、

私たちは、地元住民を中心とした「まちづくり協議会」を結成し、

平成9年のはじめより、地元の皆さんのご意見なども伺いながら、

鎌倉市との共同作業により、望ましいまちの設計図を描いてきました。

本書は、まちづくり協議会のこうした検討結果をまとめたものであり、

私たちは、これを市に提出します。

そして、市がそれを受け止め、

まちづくり条例に基づく「まちづくり推進地区」としての指定や、

「まちづくりの基本方針」の策定という手順をふまえることにより、

私たちの希望と提案が実現する確かな一歩が築かれるものと信じます。

今後とも、地元と行政がしっかりと手を携えることにより、

私たちのこのまちが、

暮らしやすく、大きく発展することを願ってやみません。

平成10年3月

大船駅南部地区まちづくり協議会

会長 星野 芳久

第1 基本事項

1 「大船駅南部地区のまちづくり」の背景

大船の田園踏切から鎌倉武道館に至る、私たちのまち「大船駅南部地区」は、平成7年度の「市長を囲む地域会議」や「第3次総合計画まちづくり懇談会」等において、地元住民等から田園踏切道の抜本的整備や、それに続くクランク型変則交差点の改善などの道路交通整備に係る強い要望が出されました。また、災害に強いまちづくりに向けた住環境の改善、大船・深沢のまちづくりを結ぶ地区としての計画的整備の必要性など、多岐にわたる地区整備課題が指摘されてきました。

このような背景をもとに、鎌倉市では、「第3次鎌倉市総合計画」及び「大船駅周辺地区都市(まち)づくり基本計画(案)(平成8年2月)」において、本地区を市街地整備の必要性が高い地区と位置付け、「まちづくりは市民が主役」という理念のもと、市民参画によりまちづくりをすすめることにしました。

私たちは、こうした鎌倉市からの働きかけに積極的に対応、平成9年1月に、地元住民、商業者、地元企業やまちづくり専門家などから構成する「大船駅南部地区まちづくり協議会」(以下「まちづくり協議会」といいます)を設置し、神奈川県や鎌倉市との連携・協力のもと、まちづくりに取り組むことになったものです。

2. まちの現況

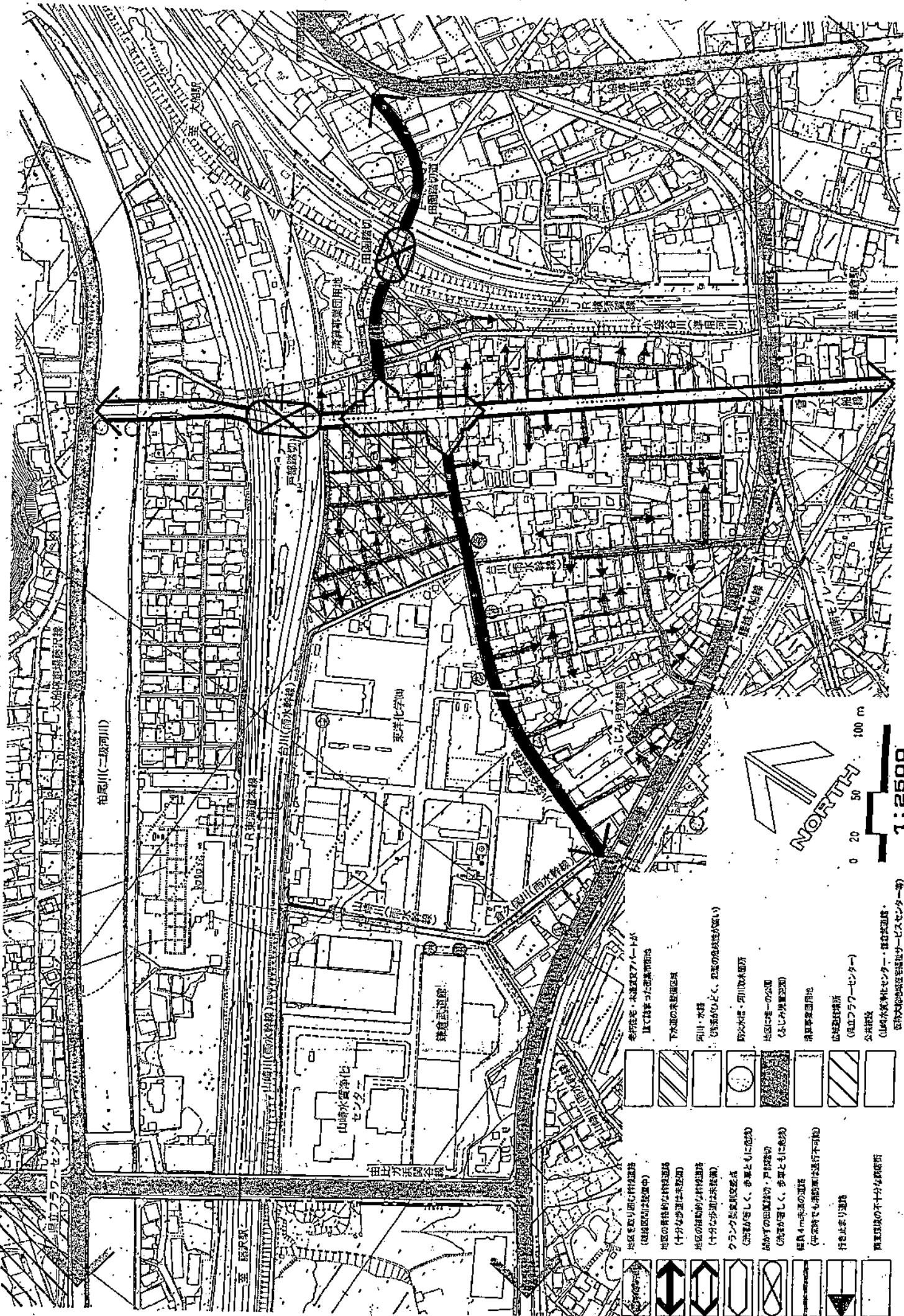
大船駅周辺地域は、多くの交通機関の結節点として繁栄してきました。明治21年に東海道線の重要拠点として開設された大船駅には、明治22年に横須賀線、昭和48年に根岸線が乗り入れたほか、昭和41年にはドリームランド・モノレール(現在は休止されているが復活が予定されている)、昭和16年には湘南モノレールが開設・接続し、さらに多くのバス路線やタクシー会社もここを拠点としています。また、市道大船西鎌倉線は、元来大船駅と江ノ島とを結ぶバス専用道路として建設されたものであり、これは日本で最初の自動車専用道路であったとして有名です。

このような恵まれた交通条件のもとに、着実な発展を遂げてきた大船駅周辺地域ですが、昭和30年代からの高度成長期には大規模な工場の立地とともにその発展は加速し、大船駅から至便な位置にあるこの大船駅南部地区には、生活の場と働く場とが共存した活気ある市街地が形成されました。

しかし、時を同じくして自動車時代の到来を迎え、そのような事態を予想しないままにつくられ出来上がってしまった道路や市街地には、数多くの問題が発生しています。すなわち、そのいくつかを指摘するならば、踏切や形状の悪いクランク型変則交差点による慢性的な交通渋滞、不十分な道路幅員と歩車道未区分による危険な歩行環境、消防車や救急車が進入できない狭い道路、火災・延焼の危険性が高い木造住宅の密集、公園の不足や下水道整備の遅れ、河川の汚濁や溢水などを挙げることができます。また、大船駅周辺地域発展の原動力であった鉄道も、今となっては、多数の路線や頻繁な運行がかえってスムーズな交通とまちの発展をさまたげる大きな要因ともなっているのです。

このため、安心して生活できる環境の回復と、快適で活力あるまちをつくりだすことが求められています。(2頁 まちの現況図参照)

まちの現況図（平成10年3月現在）



3 まちづくりの検討範囲

まちづくり協議会では、JR 東海道本線、JR 横須賀線、腰越大船線、由比ガ浜関谷線に囲まれた約17haの平坦な地域を「大船駅南部地区」と位置付け、まちづくりの検討範囲としました。ただし、この範囲外でも、本地区のまちづくりと関連する場合は、必要に応じて検討しました。

(下図 大船駅南部地区区域図参照)

4 取り組みの経過

まちづくり協議会での検討経過は、資料3のとおりです。ワークショップ*（*印のついた単語については、資料8で用語の解説を付けています）方式を採用して、住民相互や住民と行政が膝を交えて議論を重ねてきました。

また、まちづくりニュースの発行、まちづくりアンケート調査の実施、まちづくりの集いの開催や会議・資料の公開などにより、地元住民が積極的に参画できるような工夫も行ってきました。

大船駅南部地区区域図



※本書で使う「道路名称」は次のとおりとします。

- ・都市計画道路腰越大船線 ⇒ 「腰越大船線」
- ・都市計画道路由比ガ浜関谷線 ⇒ 「由比ガ浜関谷線」
- ・都市計画道路大船停車場小袋谷線 ⇒ 「大船停車場小袋谷線」
- ・都市計画道路雪ノ下大船線 ⇒ 「雪ノ下大船線」
- ・県道小袋谷藤沢線 ⇒ 「小袋谷藤沢線」
- ・市道田園踏切道 ⇒ 「田園踏切道」

第2 まちづくりの目標

1 まちづくりの基本目標

まちづくり協議会では、大船駅南部地区の現況特性、解決したい問題点などを踏まえるとともに、まちの将来像について話し合ってきました。

その結果、実現すべき究極のコミュニティ像は、住民全体が連帯感をもって助け合うあたたかな社会であり、それを実現させる第一のステップは、まず「声をかけあう」ことであることが認識されました。そして、声をかけあい、連帯感をもつことは、望ましい私たちのまちを計画する「まちづくり」においても、最も基本的な姿勢ではないかと考えました。

このようなことから、私たちは、「声をかけあうまちづくり」をまちづくりの基本理念とし、地区の望ましい将来像として、次の6つの目標を定めました。

2 まちづくりの6つの目標

目標1 安全・快適に歩けるまちをめざします。

お年寄りから子供たちまで、すべての人たちが、安全・快適に歩けるように、小袋谷藤沢線や田園踏切道などの道路、田園踏切や戸部踏切、雪ノ下大船線沿いの商店街などを中心として、地区内全体の歩行環境を整備します。さらに、長期的にはJR施設全体の高架化による、本地区を含む大船圏域全体の統一的な地域形成とさらなる発展、ならびに歩行者・自転車・自動車の調和ある交通体系の実現をめざします。

目標2 災害に強く安心して暮らせるまちをめざします。

安全な避難場所や避難路を確保し、消火・救急活動が困難な地区の解消を図るとともに、身近な防災拠点の整備や木造密集市街地*の計画的な改善などにより、災害に強く、安心して暮らせるまちをめざします。

目標3 大船駅直近地区と連携して発展するまちをめざします。

小袋谷藤沢線や田園踏切道の道路整備などにより、大船駅方面への交通網を拡充し、生活・産業の両面で大船駅直近地区と連携した、生き生きとしたまちづくりをすすめます。

目標4 暮らしと商工業が調和したまちをめざします。

良好な住環境の確保と立地特性を生かした商工業の健全な発展が、高度に調和できるような活力ある地域づくりをすすめます。

目標5 スポーツ・健康・文化の拠点にふさわしいまちをめざします。

鎌倉武道館、県立フラワーセンター、(仮称)大船地域在宅福祉サービスセンターなどを生かして、スポーツ・健康・文化などの清新な地域イメージを醸し出すまちづくりをすすめます。

目標6 緑と風の薫るまちをめざします。

公園・広場の整備や緑地の確保、大規模施設の緑化などによる緑のまちづくりと、小袋谷川などの水辺資源を生かした水に親しむまちづくりにより、潤いある地域環境の形成を図ります。

第3 まちづくりの方針

第2のまちづくりの目標を達成するためには、何が必要か、何をしなければならないかを、「まちづくりの方針」としてまとめました。そして、これらの中から、まちづくりの骨格になる土地利用や道路などの公共施設の整備の考え方を「まちづくりの方針図」として描きました。

1. 市街地整備の方針

(1) 道路交通施設の整備方針

○腰越大船線の整備を促進する

腰越大船線は、大船停車場小袋谷線までの区間が事業中であり、大船駅周辺地域の交通混雑の緩和、深沢・腰越地域などとの連携強化に資する道路となります。また、大船駅南部地区に流入している通過交通を腰越大船線が受け止めることにより、本地区内外の交通混雑の緩和が図られるものと期待されます。

○小袋谷藤沢線・田園踏切道をまちの骨格にふさわしい道路として整備する

小袋谷藤沢線・田園踏切道は、危険な交通環境の早期改善が急がれますが、地区の防災性やまちの発展性の向上にも大きな影響をもつ道路であるため、中長期的視点から望ましい道路整備の方法を考える必要があります。

このまちづくり協議会の発足以降、クランク型変則交差点の隅切りや田園踏切道の改善、ならびに（仮称）大船地域在宅福祉サービスセンターの前面空地の確保など、一定の前進があったのは喜ばしいことですが、抜本的な問題解決はなお遠いものです。

まちづくり協議会としては、短期的・局所的な道路改良にとどまらず、まちの骨格にふさわしく、将来に禍根を残すことのない十分な幅員とスムーズな線形を有する道路として整備したいと考えます。今後、地元での検討をさらに重ねて最適な案を選定し、その実現を図っていきます。（6頁 道路整備パターン図参照）

また、JR横須賀線の田園踏切については、短期的にはこ道橋*の整備により歩行環境の是正を図りますが、それだけでは本地区の発展と道路交通環境の抜本的改善のためには十分ではありません。したがって、中長期的には、踏切の完全立体化を目標とすべきです。

さらになお、踏切だけの立体化にとどまらず、JR施設全体の高架化が実現できれば、本地区を含む大船駅周辺地域全体の発展と交通体系の総合的な整備に、計り知れない効果を生じるであろうことは疑う余地のないところです。これの実現は、多大な困難を伴うでしょうが、各方面と連携しつつ、粘り強く努力を継続していきます。

○雪ノ下大船線の整備をすすめる

地区を南北に結ぶ雪ノ下大船線は、地区内の幹線道路として、また、商店街の利便性を確保する道路として、円滑な自動車交通と安全な歩行環境の確保の両立が求められています。そこで、店舗の建て替えや共同化に合わせて、買物空間や歩道・ポケットパークなどの創出を図り、安全で市民に親しまれる商業環境の充実に努めます。

また、JR東海道本線の戸部踏切については、自動車の立体交差は現状では殆ど不可能ですが、歩行者や自転車については、早く・安全・確実に横断できるような方策の検討をすすめます。ここにおいても前項と同様、JR施設全体の高架化が最良の解決策であり、その実現に向けて粘り強く取り組んでいくべきです。

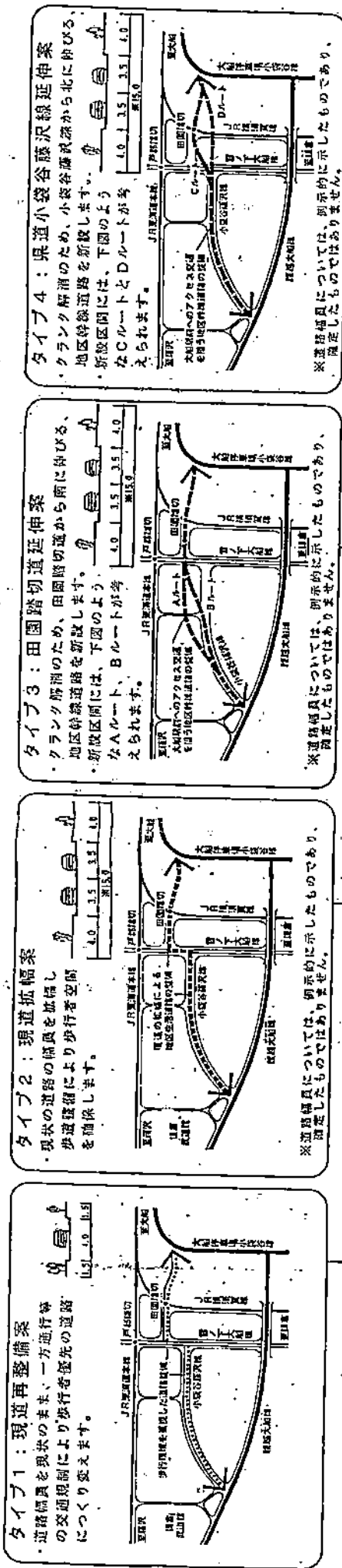
○防災上重要な区画道路*を整備する

地区の道路網は迷路状で狭隘なため、消防車や日常のサービス車両が通行し難い状況にあります。そこで、住民の生命・財産を守る上で特に重要な区画道路*については、沿道住民の理解と協力を求めながら、道路整備（壁面後退*による拡張など）をすすめます。

○安心して歩ける歩行者ネットワーク*を形成する

小袋谷藤沢線や田園踏切道の歩道整備、雪ノ下大船線沿いの商業環境の充実、さらには安全な区画道路*や水路・河川敷の活用、公園・広場の整備などにより、高齢者にもやさしい安全で快適な歩行者ネットワーク*の形成を図ります。

○道路整備パターン図



○道路整備パターンの比較評価表

[評価の視点]					
自動車交通機能	- クラック型の通行が解消されません。 - 一方通行等の規制のため、不便になります。(皆さんの日常生活や沿道の企業活動に支障を及ぼします。また、バスも通れなくなります。)	クラック型の通行が解消されず、交通問題の根本的な解決にはなりません。	- クラックのないスムーズな道路となります。 - Bルートは急なS字カーブが問題です。	- クラックのないスムーズな道路となります。 - Cルートは急なS字カーブが問題です。	
歩行者交通機能	歩行環境は改善されますが、現道幅員での歩道確保であり十分とはいえません。	幅が広く、歩きやすい歩道が整備されます。(片側4m以上の道路となります。)	幅が広く、歩きやすい歩道が整備されます。(片側4m以上の道路となります。)	幅が広く、歩きやすい歩道が整備されます。(片側4m以上の道路となります。)	
防災環境等の改善	防災面での改善効果は期待できないでしょう。	拡幅された道路が防火帯の役割を果たします。沿道では、建物の不燃化が進みます。	拡幅された道路が防火帯の役割を果たします。特に、道路の新設区間では建物の不燃化が進み、延焼防止効果が高まります。	拡幅された道路が防火帯の役割を果たします。特に、道路の新設区間では建物の不燃化が進み、延焼防止効果が高まります。	
街の発展性	街に発展をもたらす道路にはなりません。	街並みには変化が生じますが、大きな発展をもたらす道路にはなりません。	地区全体が大船駅と直結し、活力あるまちづくりが期待できます。	地区全体が大船駅と直結し、活力あるまちづくりが期待できます。	
短期的な整備効果	短期的に整備できますが、上記でみたように、歩行環境の改善以外の効果は期待できません。	暫定的には限切の整備や公共用地の活用等により、歩行環境は改善されます。	暫定的には限切の整備や公共用地の活用等により、歩行環境は改善されます。	暫定的には限切の整備や公共用地の活用等により、歩行環境は改善されます。	
事業の実現性	用地取得の必要がないため、総事業費が少なく、実現性は高いでしょう。	- 道路拡幅用地の取得や建物移転等を伴うため、地元の皆さんの理解と協力が必要です。 - クラック型道路のままでは、総事業費が多い割には整備効果が小さく、事業の推進は固りにくいです。	- 道路拡幅用地の取得や建物移転等を伴うため、地元の皆さんの理解と協力が必要です。 - 総事業費は多ですが、長期的な効果が期待できるため、公共的に事業の推進が固りやすいでしょう。 - 事業推進の力となる、神奈川県やその他の公的機関の参画を検討する必要があります。	- 道路拡幅用地の取得や建物移転等を伴うため、地元の皆さんの理解と協力が必要です。 - 総事業費は多ですが、長期的な効果が期待できるため、公共的に事業の推進が固りやすいでしょう。 - 事業推進の力となる、神奈川県やその他の公的機関の参画を検討する必要があります。	- 道路拡幅用地の取得や建物移転等を伴うため、地元の皆さんの理解と協力が必要です。 - 総事業費は多ですが、長期的な効果が期待できるため、公共的に事業の推進が固りやすいでしょう。 - 事業推進の力となる、神奈川県やその他の公的機関の参画を検討する必要があります。

まちづくり協議会では、まちの骨格にふさわしい十分な幅員とスムーズな線形の道路（タイプ3のAルートやBルート、タイプ4のCルート等）として整備したいと考えます。今後、地元でのさらなる話し合いを踏まえて、どのような道路整備を実施するか検討していきたいと考えます。

(2) 住環境整備の方針

○不足している公園・広場の充実を図る

高齢者や子どもたちのためにも、地区内に点在する空地などの取得や活用により、不足している公園・広場の積極的整備をすすめます。また、公共施設や大規模用地の一部を広場的に利用することにより、ポケットパークなどの創出を図ります。

○下水道の未整備区域を解消する

東洋化学㈱の北側や小袋谷川沿いの市街地には、下水道の未整備区域が見られるため、下水道の整備を早期にすすめます。

○良好な住宅市街地を創出する

老朽住宅や木質アパートが建て詰まった密集市街地*では、土地所有者などの権利者を中心として、共同建て替えや協調建て替えを検討するなど、住宅地環境の改善を市と協力してすすめます。あわせて、良好な住環境の創出に向けて、住民相互で住まいのルールづくりをすすめます。

2 土地利用の方針

(1) 土地利用の基本方向

○立地特性を生かして、道路整備に合わせた土地の合理的利用を促進する

本地区は、大船駅から約500mという利便性の高い地区であることから、道路・公園などの都市基盤施設の整備に合わせた土地の合理的利用を促進するものとします。

○住宅地の性格を大切に活力ある土地利用を誘導する

安心・安全に暮らせる住宅地への期待に応えるとともに、まちに活力をもたらす商工業施設や鎌倉武道館などの公共施設との調和に配慮した土地利用を図ります。

(2) 土地利用のグループ分け（ゾーニング）

○沿道活用ゾーン（腰越大船線沿道）

道路整備のすすむ腰越大船線沿道では、土地を有効に利用するとともに、現在の住環境との調和に配慮し、一定の秩序のもとで住居・店舗・事務所などの複合的な土地利用をすすめます。

○骨格整備ゾーン（田園踏切道、小袋谷藤沢線沿道）

今後の道路整備によって、住宅や工場などの建て替えや新たな土地利用の可能性も生まれてきます。そこで、こうした機会を捉えて、周辺の住環境上の問題がある地区やまちづくりへの貢献が期待される清算事業算用地を巻き込みながら、一体的に土地の有効利用をすすめます。

また、大船駅前の商業業務地区と直結する地区幹線道路沿いであるため、店舗・事務所などの立地についても検討し、市民の生活や産業活動に密着した土地利用をすすめます。

○生活・商業環境再生ゾーン（雪ノ下大船線沿道）

地元住民に親しまれる近隣商店街としての環境整備に努め、商業と住宅の機能を合わせ持つ市街地の形成を図ります。

○生活環境再生ゾーン（一般住宅地）

現在の住環境の問題点に一つ一つ対応すると同時に、住環境を阻害する高層建築や無秩序な用途混在などを未然に防止し、住宅を中心とする生活環境の向上を図ります。

○活力創出ゾーン（鎌倉武道館、山崎水質浄化センター等）

鎌倉武道館や山崎水質浄化センター、東洋化学㈱などの大規模用地では、経済・社会状況の変化など、多様なニーズを受け止めた機能への展開も視野に入れて、地区に活力をもたらす拠点ゾーンとして土地利用や環境整備を図ります。

3 防災まちづくりの方針

(1) 防災施設、防災拠点の整備

○大規模施設や公共施設を避難場所として整備する

大震災に備えて、鎌倉武道館や山崎水質浄化センターを中心とする大規模用地を避難場所として位置付け、周辺の不燃化、緑化、進入路の整備などをすすめます。

○一時避難場所を増設する

新設及び既存の公園や広場、他の公共施設用地を活用して一時避難機能の整備をすすめます。

○防火貯水槽などの防災施設を整備する

公園・広場には防火貯水槽や備蓄倉庫などを設置し、災害時の防災活動と日常生活のコミュニティ活動の拠点を整備します。また、民間のマンション開発などに際して、その協力で防火貯水槽を整備することや、災害時の生活用水を確保するため、既存の井戸の活用などをすすめます。

(2) 安全な避難路の確保

○小袋谷・藤沢線・田園踏切道は避難路として機能するように整備する

避難時の安全性、焼け止まり効果を高めるため、道路を15m程度に拡幅整備するとともに、沿道市街地の不燃化の促進を図ります。

注：避難路の安全性、大火災の焼け止まり効果を持たせるには、道路幅員を15m以上必要とされている。

(3) 消火・救急活動困難地区の解消

○密集市街地*での消防活動を可能にする防災用道路を整備する

まちの隅々まで消防ホースが届き、消火活動ができるように、消防車がスムーズに進入できる道路が必要です。また、救急車が通れない狭隘な道路も問題です。

このため、住民のみなさんの協力によって道路拡幅、隅切り整備、路上駐車排除などをすすめます。

(4) 木造住宅密集地区の不燃化

○木造住宅密集地区では燃えにくいまちづくりに取り組む

老朽住宅や木賃アパートが建て詰まった住宅密集地区では、関係住民で話し合い、計画的な建て替えと建物の不燃化を促進します。これに合わせて、狭隘道路*の整備、公園や空地の確保などを図り、災害に強く住みよいまちづくりをすすめます。

(5) 自主防災組織の育成

○自分たちのまちを守る自主防災組織*を育成し、活動を強化する

地震などの大規模災害が発生した場合、富士見町町内会に組織化されている防災部を中心とする市民の活動が、避難時の安全確保、被害の拡大防止、被災後の生活などに大きな役割を果たすことになります。したがって、自主防災活動への鎌倉市の各種支援対策を活用して、一層、地域活動を強化します。

4 都市環境整備の方針

(1) 緑のまちづくりの方針

○公共施設の緑化をすすめる

小袋谷藤沢線・田園踏切道の拡幅にあたっては、十分な植栽を施し、緑豊かな地区のシンボル道路とします。

また、鎌倉武道館、山崎水質浄化センター、(仮称)大船地域在宅福祉サービスセンターなどの公共施設の積極的緑化をすすめます。

○住宅地や工場用地などの緑化をすすめる

地元住民や地区内企業の協力を得て、住宅地や工場用地の緑化をすすめます。特に、道路沿いは、生態化をすすめ、適正な管理のもと、安全で潤いのある住宅地の創出を図ります。

また、腰越大船線に沿ったJR引き込み線線路敷の緑化などを要請します。

(2) 河川・水路を生かしたまちづくりの方針

○小袋谷川の環境整備をすすめる

地区内を流れる小袋谷川の親水空間づくりや、河川沿いの緑化、細街路の整備などの環境整備をすすめます。

○水路を活用する

台川などの水路については、フタがけにより、歩行者用の緑道の整備や道路拡幅用地としての活用に努めます。

(3) 景観まちづくりの方針

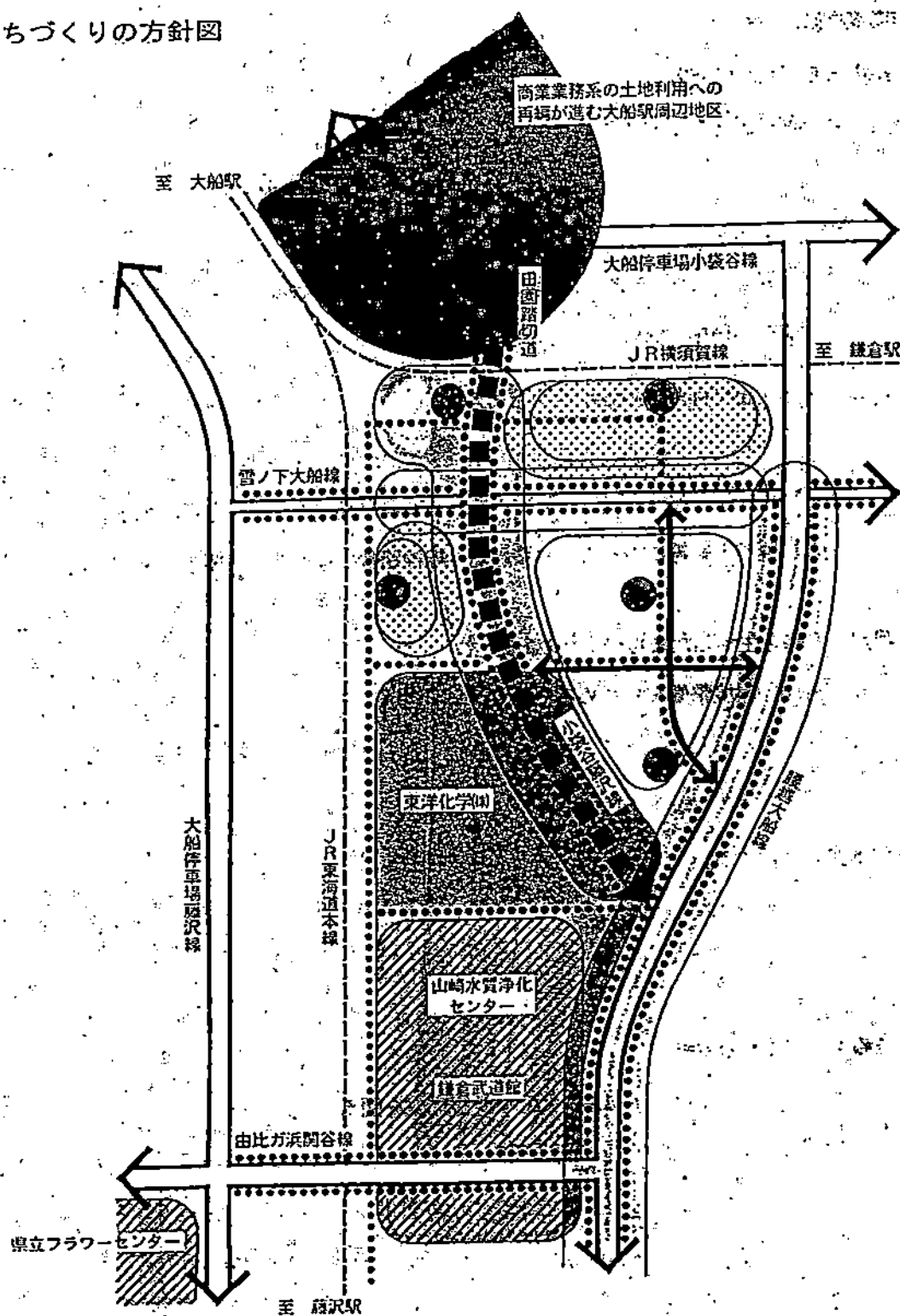
○まちなメインストリートにふさわしい景観形成を図る

大船駅と鎌倉武道館を結ぶ地区幹線道路は、たくさんの人々が利用するとともに、沿道には(仮称)大船地域在宅福祉サービスセンターが整備されるなど、健康・スポーツ、文化・集会などの大事なコミュニティ空間となります。今後、道路の拡幅整備によって沿道の街並みは大きく変化する可能性があり、これを機に地区コミュニティの中心的な空間にふさわしく、道路植栽や建築物が調和した美しい街並みを形成するように努めます。

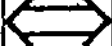
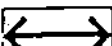
○路地空間の充実を図る

地区の狭隘な道路は、車が入りにくいというマイナス面はありますが、一方で安全な路地状の生活空間となっています。これらの道路沿いでは、住民自身が自分たちの手で豊かな空間を創出し、維持管理していきます。

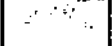
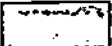
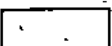
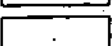
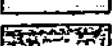
まちづくりの方針図



市街地整備

-  幹線道路の整備の促進
-  まちの骨格となる地区幹線道路の整備
安全な道路の整備
-  主要区画道路の整備
-  安全な歩行者ネットワークの形成
-  身近に利用できる公園、広場の整備
防災活動の拠点となるミニ防災広場の整備
-  遊憩場所の整備
-  住環境整備の重点的な取り組み

ゾーニング

-  沿道活用ゾーン
(横越大船線沿道)
-  骨格整備ゾーン
(小袋谷沢線・田園路切道沿道)
-  生活・商業環境再生ゾーン
(雪ノ下大船線沿道)
-  生活環境再生ゾーン
(一般住宅地)
-  活力創出ゾーン
(鎌倉美術館・山崎水質浄化センター等)

第4 まちづくりのすすめ方

1 基本的考え方

(1) 市民と行政が手を携えて

まちづくりとは、『自分たちが生活している場を再認識し、それを地域の特性に応じて、より安全・快適にしていく行為である。それは、土木や建築などの「モノ」を整備するだけでなく、まちを動かす仕組みや市民意識などのソフトを含んだものである。』とも言われています。

このように考えると、まちづくりは、行政だけでも市民だけでもできるものではありません。市民や企業、行政、あるいは多様な関係者が、一つの目標に向かって互いに支え合いながら、相互の理解のもと、適切な役割と責任を果たすことが求められます。

私たちは、この「大船駅南部地区のまちづくり～『声をかけあうまちづくり』をめざして～」を、今後の取り組みの羅針盤として、市民と行政が手を携えて、よりよいものに高めながら、着実なまちづくりの推進を図ります。

(2) まちづくり条例の活用

鎌倉市では、「まちづくりは市民が主役」との理念のもと、まちづくり条例を制定し、市民と行政の協働（パートナーシップ*）によるまちづくりを実現するため、まちづくり条例の「まちづくり推進地区*」の制度を設けています。

大船駅南部地区は、市の総合計画においても、まちづくり条例の「まちづくり推進地区*」を活用して、市民参画により地区のまちづくりを検討していくことになっています。

そこで、私たちは、まちづくり推進地区*の制度を活用して、市との協働のもと、まちづくりをすすめることが、その具体化へのスタートと考えます。よって、地元の多くの皆さんと、まちづくりの輪をいっそう広げながら、まちづくり条例の活用をめざします。

(3) まちづくり情報の開示

市民と行政が相互に信頼しあうことが、まちづくりをすすめる基本です。

そのためには、市民と行政が、まちづくりに関する正確な情報をできるだけ多く共有することが大切です。

そこで、まちづくりニュースの発行などを引き続き行うとともに、まちづくりの集いの継続的な開催などにより、まちづくりに関するさまざまな情報を交換・共有しつつ、建設的な意見交換がすすむよう努力します。

2 まちづくりの推進内容との方策

まちづくりは、「第3 まちづくりの方針」のように、市などの行政機関が主体になり、地元住民と協力して行う道路、公園、下水道などの「まちづくり事業（公共事業）」と、建物の建て方や塀のつくり方、敷地の緑化のすすめ方などのルールをつくり、これをもとに、市民が、行政や専門家の支援などを得ながら、地区のまちづくりに取り組む「まちづくりルール」に分けられます。これらが、両輪になって、バランスよくすすむことが大切ですが、次の内容については、早期に取り組む必要があります。

(1) 既に実施されているか、近日中に実施される予定のまちづくり

- 田園踏切のご道橋（歩道）整備
- 在宅福祉センターの建設と歩道状空地の整備
- 在宅福祉センターへの町内会館の併設と防火貯水槽の設置
- クランク型変則交差点の隅切り整備（2カ所）

(2) まちづくり事業として、早期に実施することが必要なもの

- 腰越大船線の整備
- クランク型変則交差点の改善と歩道の設置
- 市街地整備の事業用地や代替用地となる清算事業団用地の取得と活用
- 防災機能を有する公園・広場の整備
- 地区内の主要区画道路*の整備

(3) まちづくりルールが必要なもの

- 狭隘道路*の拡幅について
- 生垣や敷地の緑化について
- 密集市街地*の不燃化の促進方法について
- 地区環境の悪化を招く建物用途の制限について

3 今後のすすめかた

(1) まちづくり協議会の継続・発展

私たちのまちづくり協議会は、地区のまちづくりを考える第1歩として発足しましたが、この歩みをもっと大きく確実なものにするため、より多くの人たちの参画と協力を求めていくことが必要です。

そこで、土地所有者や高齢者、女性、若者、子供たちの参画、公団や公社などの公的セクターの参加を求め、地元住民と土地所有者などが協力・協調しながら、まちづくりについて笑顔で話し合えるまちづくり協議会の継続的な発展を図ります。

(2) テーマ別まちづくりの具体的検討

大船駅南部地区のまちづくりでは、「第3 まちづくりの方針」で表わしたように、道路や防災・住環境などに対して、多様な整備が求められています。

また、その取り組み方も、まちづくり事業で行うものと、まちづくりルールで対応するものに分けられ、さらには、討議の中心となるべき人が土地所有者などの権利者か、あるいは地元住民かという違いもあります。

そこで、継続・発展させるまちづくり協議会では、それぞれのテーマ別に討議の場を設け、まちづくりの具体的な検討をすすめます。

(3) 課題を乗り越えて

まちづくりは、地域住民と市などとの共同作業ですが、早期に行わなければならないもの、また、あまり時間をかけずにできるものなどは、それを確実に実施して、その成果を地域住民が共有していくことが大切です。また、中長期的なものは、目標と推進体制を確立して、総合的で組織的な取り組みが求められます。

そこで、まちづくりの計画的で着実な実施を図るため、次のような課題があることを認識し、その適切な対応を市などとともに協働してすすめます。

- ①方針や計画が「絵に書いた餅」にならないための、実現に向けたプログラムの作成と実施体制・実行システムの確立
- ②市における財源の積極的確保と、それを支える地元のまちづくり機運のいっそうの高揚
- ③道路整備などについては、神奈川県との全面的な協力が必要なことから、地元、市、県相互のいっそうの連携・協力・推進体制の構築

(4) よりよいまちづくりに向けて

まちづくりが円滑にすすむためには、2つの要件が重要とされています。一つは、市民と行政が、しっかりとした共通の目標を持つこと。もう一つは、その目標に向かってまちぐるみで取り組むことです。

私たちも限られた時間ではありましたが、精一杯、地区のまちづくりについて、多くの地元住民の皆さんや市・専門家の皆さんなどとともに考えてきました。

しかし、社会経済状況の変化にも対応して、よりよいまちづくりの提案があれば、適切に修正・発展を行う柔軟さも失うことなく、取り組んでいきたいと考えます。

この「大船駅南部地区のまちづくり～『声をかけあうまちづくり』をめざして～」が、広く地元住民に支持され、市民と行政の共通の目標になり、さまざまな困難を乗り越えながら、多くの市民にとって、実りのあるものとして形づくられることを強く期待します。

資料

資料 1 大船駅南部地区まちづくり協議会運営要領

1 趣旨及び設置

この要領は、市民、商業者、企業及び行政が協働して、大船駅南部地区のまちづくりについて検討するため、大船駅南部地区まちづくり協議会（以下「協議会」という。）を設置し、その組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

2 所掌事務

協議会は、大船駅南部地区に係る、次に掲げる事項について検討する。

- (ア) 都市基盤整備に関する事項
- (イ) 市街地整備に関する事項
- (ウ) その他、土地利用の観点からのまちづくりについて必要な事項

3 組織

協議会は、市民、商業者、企業及び県等関係機関に属する者及び学識経験者のうちから、委員20人以内をもって組織する。

4 期間

協議会の設置期間は、所掌事務の処理が終わるまでの期間とする。

5 会長及び副会長

- (1) 協議会に会長1人及び副会長1人を置く。
- (2) 会長及び副会長は、委員の互選によって定める。
- (3) 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- (4) 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

6 会議等

- (1) 協議会の会議は、会長が招集する。
- (2) 協議会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- (3) 会議は原則として公開とする。

7 幹事

- (1) 協議会に、幹事を置く。
- (2) 幹事は、大船駅南部地区のまちづくりに関連する市関係部局の職員とする。
- (3) 幹事は、まちづくり協議会の所掌事務について、委員を補佐する。

8 庶務

協議会の庶務は、この協議会を所管する課において行う。

9 その他

この要領に定めるもののほか、協議会の運営等について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

付 則

この要領は、平成8年12月11日から施行する。

資料2 大船駅南部地区まちづくり協議会委員等名簿

<委員>

○会長

まちづくり専門家 関東学院大学工学部教授

星野 芳久

○副会長

町内会関係 富士見町町内会長 (平成8年度)

石井 章

○委員

町内会関係 大船自治町内会連合会会長

齊木 昭嘉

富士見町町内会長 (平成9年度)

磯部 知也 (平成9年4月から)

富士見町町内会監事

上木 淳

富士見町町内会副会長

井上 肇

富士見町町内会副会長

杉山 實

富士見町町内会副会長

澤田 正夫

商店会関係

戸部商興会会長

岩崎 義一

地元企業

東洋化学株総務部長

中西 宏

一般公募

㈱第一バック代表取締役社長

松崎 秀文

梅澤 洋光 (平成9年10月まで)

梅田 豊太郎

小川 典之

田中 忠

田畑 富士夫

永岡 弘美

西尾 國男 (平成9年3月まで)

上田 隆司

青戸 宏文 (平成9年3月まで)

内藤 有二 (平成9年4月から)

まちづくり専門家 (有)U計画事務所代表取締役

神奈川県

藤沢土木事務所道路維持課長 (平成8年度)

藤沢土木事務所道路維持課長 (平成9年度)

<幹事>

鎌倉市

企画部都市政策担当担当技監 (平成8年度)

宮田 公一 (平成9年3月まで)

企画部都市政策担当担当技監 (平成9年度)

北川 文雄 (平成9年4月から)

企画部企画政策課長

佐野 信一

企画部交通政策課長

高橋 保信

市長室大船支所長

力石 信吾

都市部都市計画課長

三浦 義男

建設部国県道対策担当担当課長 (平成8年度)

天野 佳一 (平成9年3月まで)

建設部国県道対策担当担当課長 (平成9年度)

赤嶺 光春 (平成9年4月から)

建設部路政課長 (平成8年度)

矢込 重治 (平成9年3月まで)

建設部路政課長 (平成9年度)

久保田 宏 (平成9年4月から)

企画部次長拠点整備課長事務取扱

金澤 政弘

※平成9年3月までは企画政策課長が、平成9年4月からは企画部次長
拠点整備課長事務取扱が、事務局を兼ねた。

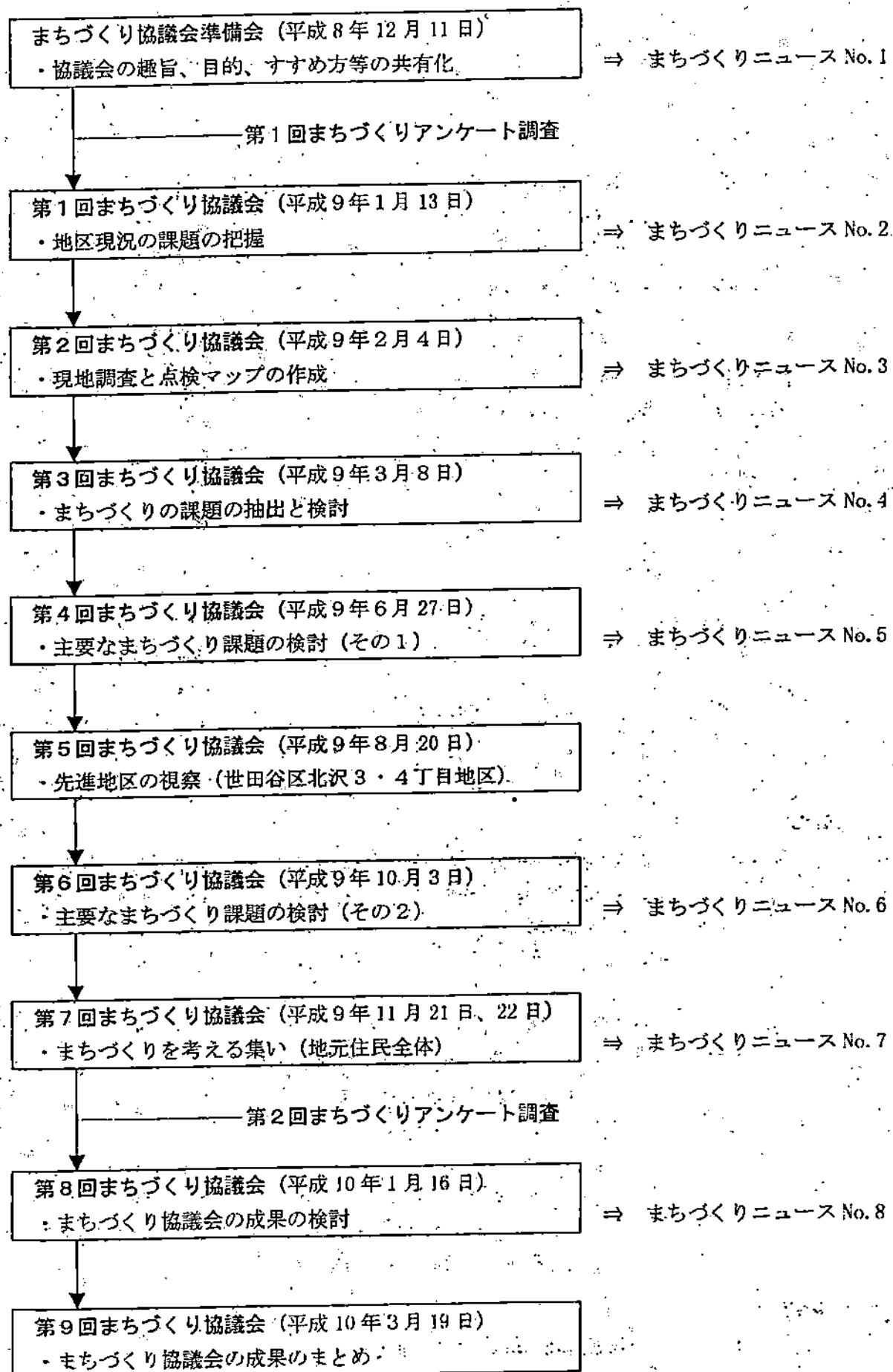
<事務局>

鎌倉市

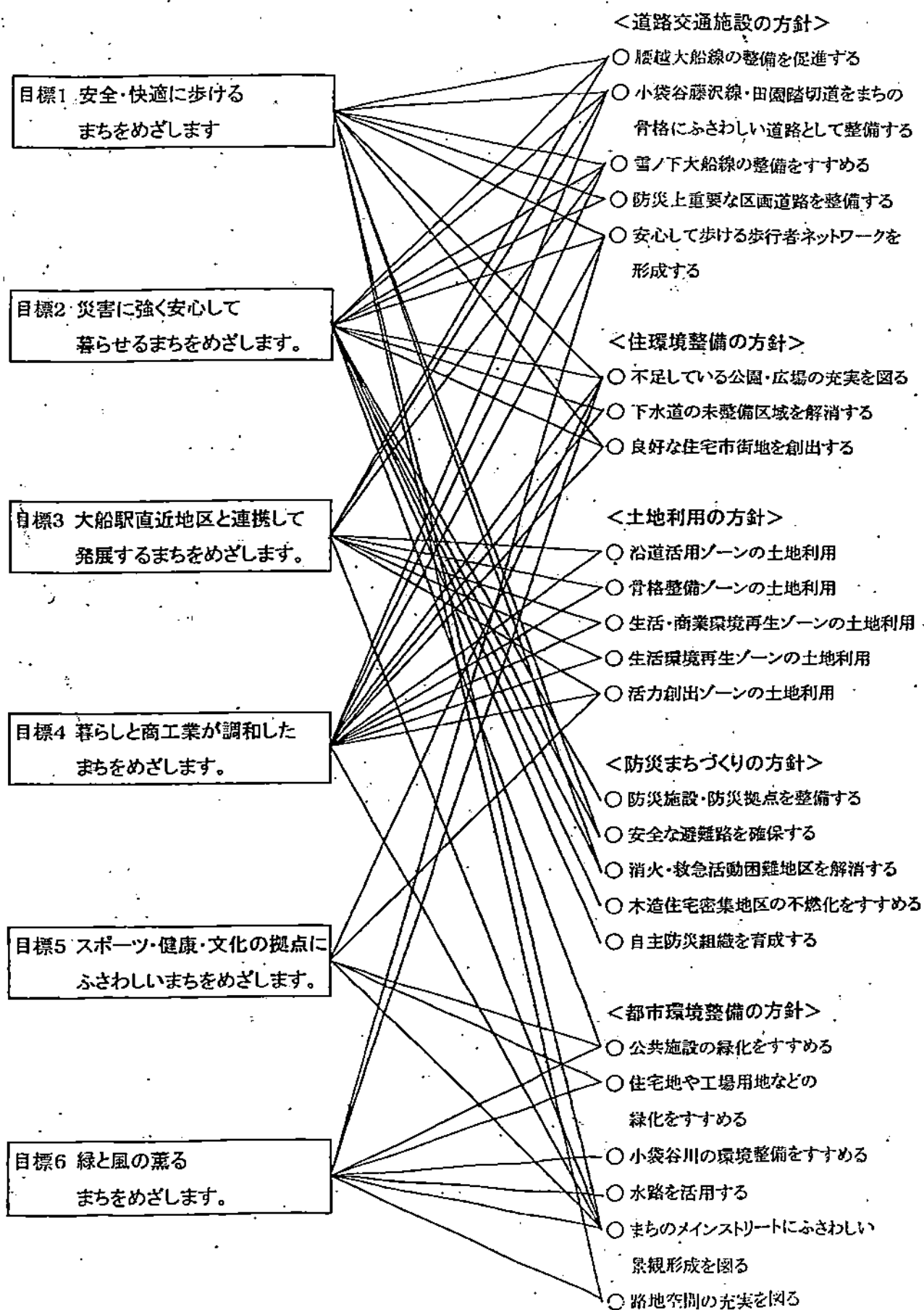
企画部企画政策課 (平成8年度)

企画部拠点整備課 (平成9年度)

資料3 大船駅南部地区まちづくり協議会における取り組み経過



資料4 「まちづくりの目標」と「まちづくりの方針」関係図



おわりに

大船駅南部地区まちづくり協議会では、
発足から1年2カ月をかけて、
まちづくりの基本方針についての検討を行い、
その成果として本書をまとめることができました。

今後は、この内容が、
広く市民や地区の人々のご理解を受け、
市民・企業・行政が協力して、
まちづくりがすすめられることを願っています。

大船駅南部地区まちづくり協議会委員一同

大 船 駅 南 部 地 区 の ま ち づ く り
～『声をかけあうまちづくり』をめざして～

平成10年3月

大船駅南部地区まちづくり協議会

鎌倉市企画部拠点整備課（事務局）