

## 大船駅東口第2地区基本計画（素案）に対する市民意見等及び市の考え方

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p><b>大船駅周辺地域のまちづくりについて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「豊かな」という言葉を入れているが、何をもって豊かとしているのか。鎌倉にも癒しが必要で、心の豊かさを育む癒しの空間造りを計画に盛り込んでいただきたい。</li> <li>・芸術館通りは、再開発として整備されるのか。整備していくことには賛成だが、昔の松竹撮影所のように全国的に有名で大船の売りになるようなシンボルが欲しい。</li> </ul> <p>そして、建物はコンクリートではなく品のある建物にして欲しい。建物に緑を上手く取り入れられるならば、再開発ビルの高さに関しては気にする問題ではないと考える。</p>	9	<p>現在、大船は活気のある街であり、今後、高齢化していく社会の中でも、今ある賑わいを維持することが大事なことから、市民ニーズの高い施設へ歩いて行ける街づくりに取り組んでまいります。</p> <p>癒しを育む場所として、誰でもが安心して利用できる憩いの場についても、シンボリックな待ち合わせ空間や一息つけるベンチの設置など、再開発事業計画の中で対応してまいります。</p> <p>東西を結ぶ芸術館通りや松竹通りと南北を結ぶ仲通は大船駅周辺の大事な役割を持つ通りであり、シンボルロードとしてルール作りを市民の皆様方と協議をしながらまちづくりを推進してまいります。</p>
<p>村岡新駅との色分けが具体的でないため、どのようなものかが分からない。まず、大船が準買回り品の街という位置付けが低い。大船は古都鎌倉の玄関口とされるが、大船は旧鎌倉地域の考え方及び規制とは切り離して考えるべきであり、経済特区・商業特区的な扱いが必要である。大船に高層マンション群などの建設を許可しなければ、マンション業者が手を出しづらい地区となる。</p> <p>大船を古都鎌倉の玄関口でなく湘南地区の玄関口であると捉え計画をもっと大きな構想にしていくべきである。そうすれば自然と他の都市との色分けも出来るので、大船に多くの人が集まるようになる。</p>		<p>大船駅東口第2地区は、昭和61年度に都市計画決定をした計画においては、全てのビルを商業ビルとする広域商業拠点の位置づけでしたが、昨今の社会経済状況を踏まえ、地域密着型商業拠点と位置づけし、商業施設の他に、公共公益施設及び住宅などを配置する計画としております。</p> <p>また、大船の商業につきましては、仲通などの大船の特徴を活かすため、準買回り品中心の店舗構成とし、買回り品を中心とした横浜等の大型商業施設との棲み分けを行い、持続可能な街づくりを行います。</p> <p>なお、商業に関しては今後さらに検討してまいります。</p>
<p>現在の芸術館通りの街並みは、とても雰囲気良く大船が鎌倉の一部だと感じる事が出来るので、芸術館通りを綺麗に整備することで、再開発された駅前と芸術館周辺やイトーヨーカドー周辺を強く結びつけて欲しい。</p>		<p>賑やかで活気のある仲通の下町的なイメージと、芸術館の文化的なイメージとを融合させながら大船独自の街づくりを確立するための再開発事業に取り組んでまいります。</p>
<p>新しい集客及び需要増加の手段として、マンションを建設し住民を増やす方法が挙げられる。これにより、既存の商店街は潤い、再開発ビルにも客が集まる。</p>		<p>今後、少子高齢化、人口減少が進む中、まちなか居住を推進することは、商店街の活性化や大船駅周辺の賑わいを維持する上でも有効な計画と考えております。</p>
<p>メイン通りを芸術館通りとした理由を聞かせていただきたい。</p>		<p>コンパクトタウンとしての街づくりの視点で大船駅東口の自由通路から連続して東西の地域を結ぶ大船の重心を谷戸前線に置き街づくりを進めていく考えからメイン通りを芸術館通りと考えました。</p> <p>また、芸術館通り沿道は、大船駅周辺都市づくり基本計画（案）の中において都市軸（シンボルゾーン）としても位置付けられております。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p>大船の商業は他の地域と比較してみると大変遅れをとっており、本来ならば、もっと前に高層マンションや商業施設を駅前に建設しなければならなかった。今となつてはこの案が最善のように感じられる。</p> <p>最も主張したいことは、これ以上大船が不便にならないようにしていただきたいということであり、コーナンやヤマダ電機にわざわざ行かなくても生活できるよう、イトーヨーカドー並みの施設を駅前に建設していただきたい。</p>		<p>今ある大船の賑わいや活力を維持し豊かな街づくりを行うため、「仲通との融合」、「駅との連携」の双方を満たした商業施設の提供をめざしてまいります。</p>
<p>年間1,800万人の観光客に大船に寄ってもらうために、観光バスを鎌倉発車大船終着にすれば、相乗効果も生まれるのではないかと。</p>		<p>観光客対策や旧鎌倉地域との連携については、交通観光部局とも連携し対応してまいります。</p>
<p><b>街づくりのコンセプトについて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「大船ブランド」がどのようなものか判然としない。「大船ブランド」に記述されている実現項目を適切に実現するには、コンセプトの明確化が重要であるため、「大船ブランド」の概念を明確とした計画を策定していただきたい。</li> <li>大船ブランドに鎌倉女子大が含まれていない。他にも栄光学園など有名な学校も多数あるので、学園都市という側面を強く引き出すことは大船にとってプラスになるだろう。高齢化が進む鎌倉にとって、学校を取り込むということは一定の若い世代を得る良い手段である。</li> </ul>	11	<p>大船ブランドについては、基本計画(案)において、「“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。」と加筆させていただきました。</p> <p>また、加筆したとおり、下町的市場の賑わいと文化・教育的な顔を併せ持つ大船の魅力を発現させた都市の顔づくりを進めることで、多様な世代が快適に暮らせ、多くの市民に親しんでいただける街をめざしてまいります。</p>
<p>1つ2つの文化施設と、それを結ぶ道路があるだけでは文化都市とは言えない。また、駅前以外の各地域の連携や発展形の考え及び計画を示していただきたい。</p>		<p>芸術館周辺や大東橋周辺の整備を検討する地域住民等で組織する連絡協議会等との連携を図りながら、今後具体的な計画検討を行ってまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>豊かな街の実現という抽象概念を具現化し、例えば、道路の拡幅や歩車道の分離、開放感のある駅前広場や駅前ロータリーの整備及び並木の造成、鎌倉野菜の大船市場開設などと具体的に示し、実現していただきたい。</li> <li>「豊かなまちづくり」を目指す基本的な考え方が抽象的で、ごくごく一般的なテーマとなっている。大船駅東口ではもっと具体的なテーマを掲げるべきである。</li> <li>大船駅の印象は、現代の環境文化イメージであるべきと考えるが、この計画案では、何が都市の顔であるのか、何の印象を作り出そうとしているのか全く分からない。</li> </ul>		<p>基本計画(案)においては、街づくりの目標として、「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」、「独自の“大船ブランド”の確立をめざす」などを掲げております。</p> <p>また、大船ブランドを確立するために、市民に魅力ある都市の顔づくりを進めるなど8つの取り組みを掲げています。</p> <p>なお、今後、基本計画(案)を基に、事業実施に向けて検討を行う中で、具体化を図ってまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p>スマートな都市機能更新・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するという計画は評価したい。笠間口の開発は、白を基調としたたいへん気持ちの良いデザインとなっている。この計画が市民から納得を得るためにはこの視点が大変重要である。</p>		<p>施設建築物やペDESTリアンデッキなどは、周辺の景観に配慮した一体感のある施設として検討を進めてまいります。</p>
<p>この計画は、現代人に共通する欲求、街路面から一步後退した奥ゆかしい建物、建物と外気との接触、あるいは建物同士が連帯する景観、緑地の持つ癒し効果、市民同士がふれあうスペースの創出といった観点を看過している。再開発は建築物を建設することそれ自体が目的ではなく、新しい建築物を取り巻く環境が歩行者に快適な空間（amenity）を与えるかどうかということを最大の課題にすべきである。</p>		<p>仲通や芸術館通りを中心に、安全で快適な歩行者空間の創出をめざして行くとともに、再開発ビルの計画にあたっては、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をめざし取り組んでまいります。</p>
<p>市による用地取得、駅前広場の確保を基本コンセプトに進めていただきたい。</p>		<p>都市計画で定められた駅前広場や都市計画道路などの公共施設の整備を行ってまいります。</p>
<p>現在の東口の市場街的な雰囲気を残し、芸術館の玄関口としての芸術的街並みづくりを基本構想にしていきたい。</p>		<p>基本計画（案）においては、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を中心に大船駅周辺地域のまちづくりを進めていくこととしております。</p>
<p>大船を鎌倉観光の起点として整備すべきであり、大船はその必要条件を一番満たしている。</p>		<p>J R 3 線（東海道線、京浜東北線、横須賀線）と湘南モノレールが乗り入れているターミナル駅である大船駅は、北鎌倉駅とも近い地理的好条件を活かし、鎌倉観光の玄関口としての役割について検討してまいります。</p>
<p><b>仲通の特色を活かした街づくりについて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大船駅前の最大の魅力は、仲通の賑わいと景観であるはずだが、この魅力を保存・強化する具体的な仕掛けが見えてこない。</li> <li>・仲通の魅力は低層で雑然としたところにあるが、再開発後も雑然さを維持するためには、商店主（各々の事業主）がそれぞれ自由に作れるような仕組みが必要であり、部分的にも低層を実現させる必要がある。通りに面しては、高さを抑える建築コードを設けるなど基本計画の段階で盛り込む必要がある。</li> <li>・大船駅前と隣接する仲通商店街と調和した街並みを創造することが大船を再生させる基本であるのに、「仲通との融合……をめざします」とあるだけでは仲通商店街を再開発によって衰退させる懸念を抱かざるを得ない。仲通商店街を今回の計画（案）はどのように位置づけようとしているのかが明確に語られていないからである。</li> </ul>	6	<p>基本計画（案）の中では、まちづくりの基本的な考え方として、今の街の魅力である賑わいと活力を、将来に向けて持続的に発展させる都市づくりをめざしています。また、多くの皆さんから、今の仲通のイメージを残してほしいとの意見もいただいております。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店舗を配置するなど、仲通の街並みを継承してまいりたいと考えております。</p> <p>都市景観面においては、再開発ビルの4階より上層について、建物の壁面を後退させるなど景観形成にも配慮してまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・仲通の3階にもショッピングロードを設け、仲通商店街を立体的に展開し、ショッピングモールを形成する。</li> <li>・ショッピングモールは、透明素材と透過性太陽光発電パネルにより、雨の日も快適な天蓋にするとともに、自然エネルギーシェルターとして有効利用する。</li> <li>・第二、第三街区は、電線の地下埋化を全面的に徹底的に行うだけに止める。その暁に、何がこの町の美観とAmenityを損なっているか、或いは何が不足しているのか、その全貌がはじめてはっきりする。</li> </ul>		<p>ご提案につきましては、仲通の街並みを継承していくという観点からは、現時点では難しい面があると考えております。 今後検討を進める上で、検討材料の一つとさせていただきます。</p>
<p><b>再開発事業の必要性</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西鎌倉や七里ガ浜一帯が高齢化が進んでいる現状で再開発を行う必要性があるのか。 また、現在のような社会情勢下で再開発を行うことにメリットはあるのか。</li> <li>・事業費は誰が出すのか。もし、国から補助が出るとしても、その予算があれば東北の復興にまわすべきであるし、そのような予算要求は人道的に行えないのではないか。</li> <li>・単なるビルの建て替えとしか思えない。本計画のコンセプトとは関係のない開発であり、ここに公的資金を投入することに反対する。権利者の自己責任で対処すべき。</li> <li>・今回提示された基本計画（素案）は、大船駅東口の諸問題を解決し地域の活性化につながる計画とはなっておらず、この素案を基にした事業に公的な資金を投入することに反対する。</li> <li>・1階から3階までの低層階は商業施設、それより上の上層階を共同住宅に保留するというのは、共同住宅部分を売却して再開発事業費を回収するというねらいなのだろうが、それでは主客転倒している。このような営利性をはらんだ共同住宅を建設することは税金の無駄遣いであろう。</li> </ul>	6	<p>3月11日に発生した震災の復旧と復興は早期に実施しなければいけないと認識しておりますが、当該事業についても、国や県と協議を行いながら確りと計画立案し進めていかなければいけないと考えております。 西鎌倉や七里ヶ浜の団地など鎌倉市の多くの住宅団地は、昭和30年代後半から昭和40年代にかけて造成され、一定の年齢層の方が住み着いた経緯があり、年齢層の交流がされないまま現在に至ったため高齢化が進んでいる中、利便性を求めて駅直近に居住を望む意向も強くなっています。 また、タミナル機能を持つ大船駅周辺については、駅利用者の利便性のもとより医療、福祉、子育て等の公共公益施設の整備が求められていることから再開発による街の更新が必要であると考えております。</p>
<p>西口と東口は一体であり、大船駅の西口側に住む住民にとって東口の発展は欠かせない。</p>		<p>基本計画（案）において、大船駅西口との関係は、大船駅東口に整備するペデストリアンデッキと大船駅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ことにより駅周辺の回遊性の増進を図る計画としております。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p><b>事業の進め方について</b></p> <p>各ブロックごとに事業を検討成立させる方針では地区再生は不可能である。人や物や車の流れを検討し、防災面、商業施設の立地などを様々な視点で総合的に検討し、ゾーンごとに何を実現させていくかを定める必要がある。そのことにより地区全体に、これからの時代に合った街としての活力を与えることができる。</p>	2	<p>事業の実施は街区ごとに行う方針ですが、計画検討においては、街区ごとの検討と区域全体での検討、両面からの検討を行い、地区全体の計画の整合性に留意しながら進めてまいります。</p>
<p>再開発計画には時間をかけ慎重に議論することも大変重要であるが、地元を応援する事業を迅速に展開してほしい。日本では、さまざまな現場で、総体的に時間と費用がかかりすぎ、結果として相当な無駄が生まれている。世界中がスピード化、グローバル化している時代の中で、行政事業にもやはりスピード化とグローバル化が必要である。</p>		<p>当該再開発事業は、駅前の公共施設整備や建物の防災性の観点から喫緊の課題と捉えています。今後も権利者との合意形成を図り、スピード感を持ち事業の早期実現をめざしてまいります。</p>
<p><b>計画のエリアについて</b></p> <p>・大船駅前に交通広場がなく、駅に顔がないため景観的にゴチャゴチャしているという構造的な問題を解決するには、南北は笠間口あたりまで、東西では仲通を挟んだ既存商店街を含んだあたりまでの広域的な計画を持つ必要がある。</p> <p>・今回素案が示されたエリアは大船駅東口のごく限られた地区である。何故このような狭いエリアを全体から切り取るような形で再開発エリアとして検討するのか理解ができない。仲通の反対側や横浜市側はどうなるのか。もっと広い範囲で今回の素案エリアの位置づけをし直し、素案を根本的に組み立て直すべきと考える。</p>	2	<p>基本計画(案)においては、大船駅周辺地域(約45ha)の街づくりの考え方と大船駅東口第2地区(約1.2ha)市街地再開発事業の考え方を取りまとめております。</p> <p>大船駅周辺地域の整備は、まちづくりのコンセプトをコンパクトタウン「大船生活街」と、大船独自の「大船ブランド」の確立とし、今あるまちの魅力を将来に向けて持続的に発展させる都市づくりと、歩いて暮らせるまちづくりをめざすこととしております。</p> <p>また、大船駅第2地区市街地再開発事業は、今まで、大船駅周辺地域のまちづくりをけん引する核として、第2地区全体を一事業として整備する方針だったものを、街区ごとに段階的に整備していく方針に変更し、併せて駅前の都市計画道路を、現道の線形に合わせて拡張する形に変更する考え方をお示ししております。</p> <p>大船駅東口第2地区におきましては、既に都市計画決定後、39年の長きに渡り整備の検討がなされてきた経緯があり、これだけの長期に渡り再開発区域としての都市計画制限を受けてきた区域と、その他の区域の権利者の方々が、一体となって整備計画を検討することは、現実的には困難であると考えておりますが、周辺地域との調和などについては、十分留意し計画を検討してまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p data-bbox="80 132 324 167"><b>市民参加について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="80 167 1077 279">・まちづくりは権利者の価値観だけに傾斜することなく、不特定多数の、次世代への贈り物を創造するというような考えで取り組んで欲しいと思う。</li> <li data-bbox="80 327 1077 406">・権利者のことばかり考え、利用する市民のことを考えた計画には全くなっていない。</li> </ul>	3	<p data-bbox="1155 167 2157 311">大船駅東口第2地区で取り組んでいる第一種市街地再開発事業は、土地や建物を所有されている方々（権利者）と道路などの公共施設を整備する役割を担っている鎌倉市が協力して進める事業です。このため、権利者の方々の意向を踏まえて計画を作成することになります。</p> <p data-bbox="1155 311 2157 438">今回の基本計画（素案）は、平成21年度から権利者の皆さんの意見等を積み上げてきた計画となっておりますが、今後も、事業の節目節目で市民の皆様方に計画を公表し、ご意見をいただきながら検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
<p data-bbox="80 507 369 542"><b>都市防災機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="80 542 1077 622">・再開発等の大規模都市整備では、都市防災機能の強化が必須であると考えるが、この計画案には具体的に何も考えられていない。</li> <li data-bbox="80 654 1077 734">・駅前広場全体を防災公園とし、災害時の緊急避難場所やヘリポート、仮設用地等市民のみならず、観光帰宅難民の対応拠点とする。</li> <li data-bbox="80 766 1077 933">・震災の対応はどうなっているのか。様々なシミュレーションを行い起こりうる被害を把握しなくてはならない。公共施設を増やすというだけでなく、設計を含めたより一層の検討が必要だと考える。地震や津波の際に避難できる10階建て位の施設が必要である。高すぎると火災時の消火活動に支障をきたすので高さには検討が必要である。</li> <li data-bbox="80 965 1077 1045">・都市防災センターや緊急時に必要な公共施設を設け、地下には大型の雨水貯留槽、井戸などを設け給水対応を行う。</li> </ul>	4	<p data-bbox="1155 542 2157 614">ご指摘のように当該地区においても火災・震災・水害等の防災機能の強化は必須の課題と考えております。</p> <p data-bbox="1155 614 2157 718">今回基本計画（案）の中において、防災機能の強化として、共同化建物の整備による耐震性や耐火性の向上による地区の防災性の向上への寄与や市民や来街者の一時滞留スペースとしての活用などを加筆いたしました。</p> <p data-bbox="1155 718 2157 782">具体的な検討につきましては、今後行う基本設計などの中で対応してまいります。</p>
<p data-bbox="80 1086 369 1121"><b>水害対策等について</b></p> <p data-bbox="80 1121 1077 1228">最近は起こっていないが水害が起こりやすい土地なので、地下駐車場を造る際には、その対策が大変だろう。そうなると、費用ばかりがかさみ権利者や市だけでは再開発を行えないだろう。</p>	2	<p data-bbox="1155 1121 2157 1228">基本計画(案)の中に、浸水対策として、水害などに対応する施設整備を検討する旨の加筆を行いました。具体的な検討につきましては、今後行う基本設計などの中で対応してまいります。</p> <p data-bbox="1155 1228 2157 1292">また、地下に駐車場を設置する上では、今後も細心の注意を払い検討を進めてまいります。</p> <p data-bbox="1155 1292 2157 1428">なお、水害の件につきましては、柏尾川の改修も進み、ルミネウイングビル竣工の際にも交通広場に貯水池機能も持たせるとともに、柏尾川へ排水させる台調整池も完成しているため、改善されていると捉えております。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p><b>建物規模について</b></p> <p>市民の意見は高層化計画に対して反対となったのに、何故高層化計画を再度行う必要があるのか。変更した割には変化が感じられない。 また、建物を何階建てにするというような計画はあるのか。</p>	10	<p>平成15年に策定した新基本構想では、高層の建物は24階建て、高さ約85mであり、仲通側の建物は3階～4階建ての建物になる計画でしたが、現在の計画では、全街区の建物がルミネィングビルと同程度の高さで約50mとなっております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の高さもたらす圧迫感を道路の幅員等を用いて計算しているのか。また、何か対策を考えているのか。</li> <li>・8・9・10番地の開発は、ルミネィングビルと同程度の高さのビルが並び、圧迫感があるので反対である。</li> </ul>		<p>仲通の現況は、幅員約6m、再開発ビルと向かい合うビルの高さが約8m～10mとなっております。整備後の仲通の幅員は、現況幅員と同幅員の6mを計画しておりますが、再開発ビルでは商業施設より上層の4階以上において、壁面をセットバックすることにより圧迫感の問題に対応していきたいと考えています。</p>
<p>複合ビルにすると、避難経路や荷捌きスペース・ごみ置き場等が必要となり、1階の有効床面積が3割程度しか確保出来ないことがあるが、図面上3割の有効面積を5割近く使えるようなのびしろを、設計段階から盛り込んでほしい。</p>		<p>今後実施する基本設計などの中で、極力、商業施設として有効な床面積を取れるよう検討してまいります。特に9番地は、建物敷地が小さいこともあり、有効床面積が小さくなりますが、8番地と一体的な計画を行うことにより、対応してまいります。 また、敷地内の空地に関しては、街の賑わいに有効となるよう検討してまいります。</p>
<p>大船近辺は地盤が悪く、高層の建物は建築出来ないのではないかと。</p>		<p>地盤に関しては、地上から25mくらい下に支持層という硬い岩盤があるため、そこまで杭を施工することで高層の建物も建設が可能と考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前再開発の課題がとらえられておらず、施設規模を格段に大きくする計画のみが語られている。</li> <li>・再開発ビルは第一街区のみに1棟だけ建設する。しかも3階建ての低層・低容積ビルとする。ルミネィングは西側がJR駅舎、線路敷に接しているから容認されるのであって、これと同じ容積率の建物を各街区ごとに建てることは、許容できる建築空間を無視することとなる。</li> <li>・建物の高さは道路幅員と調和した高度に抑えることを第一に守らなければならない。利便性のみを追求する性格のものではなく、建物同士が連帯する景観、緑地の持つ癒し効果、市民同士がふれあう公共空間の創出といったあらたなコンセプトのもとで実施されなくてはならない。計画（素案）はいったん全部破棄してほしい。</li> </ul>		<p>今後、少子高齢化、人口減少が進む中、駅周辺の賑わいの継続のために、上層階に住宅を配置することは有効であると考えております。また、景観面においては、4階より上層階の住宅部分については、壁面の後退を行うなど景観面での配慮を行ってまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p>既存権利を権利者の意向で高く評価すると、建設費を捻出するために保留床を多く確保しなくてはならず、建築物は高容積で高層化したものとなる。権利床の評価をほどほどに抑え、建設費・事業規模が膨らまない計画が今回必要とされるので、事業の在り方を根本的に見直すべきと考える。</p>		<p>再開発事業では、権利者が所有する地区内の土地・建物を正確に把握し、確定するために調査を行い、公平なルールのもとに評価を行いますので、権利者の意向で土地や建物の評価を高くすることはありません。事業費をむやみに膨らませると、権利変換や保留床の処分価格にも影響し、事業の採算性に支障をきたすため、事業計画は慎重に行う必要があります。保留床につきましては、その処分性を考慮し、公募選定するディベロッパーなどの民間事業者の意見を聞きながら住宅やオフィスの需要について、全体の事業規模について検討する中で適正に確保してまいります。</p>
<p><b>道路整備、交通広場整備について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・芸術館通りを駅前から拡幅する工事はぜひ完成してほしい。そのためには、既存建物を除去し、さらに県道の線形を東方寄りに修正すれば、駅前に広大なスペースが誕生し、そこに東口玄関にふさわしい公共広場を作ることができる。</li> <li>・最大の問題は、駅前交通空間の欠如である。この計画案では、肝心のバス・タクシー・一般車の駅前駐車・動線が無視されていることが問題である。</li> <li>・東口再開発の大きな課題の1つは交通問題の解決である。駅前を通る県道「大船停車場小袋谷線」が大船駅の駅前幹線道路として機能していない。ユニバーサルデザインをコンセプトの柱と掲げるまでもなく、駅の改札口に近接した所での直接的な乗り降りが不可欠である。この問題に対し今回の素案は明確な答えを示していない。</li> <li>・5番地は、街区としては不完全であり、駅に接しているという立地上の大きな利点を最大限に生かし交通施設地にすべきである。幅が不足するならば「大船停車場小袋谷線」の線形を変えることも検討すべきである。それによって「大船停車場小袋谷線」を、大船駅の駅前幹線道路として機能を回復させるべきである。5番地を商業地化してしまえば、東口の交通問題を解決する手立てを失ってしまう。</li> <li>・商業ビルがズラリと並ぶ計画案に反対である。道路拡張と広場設備がなければ、再開発の意味がない。</li> <li>・現在東口の南北に分散しているバスターミナルを駅前に統合し、総合的な交通広場をつくる。既存のターミナルは再開発用地とし、高度利用を検討する。</li> </ul>	6	<p>芸術館通りは、再開発事業区域内において、幅員15mの道路として拡幅整備を行うととなっております。しかし、県道につきましては、線形を東側ではなく現県道に合わせて拡幅する計画に変更し、権利者の意向を踏まえ、街区ごとに順次整備が可能となる計画をお示ししております。</p> <p>交通広場については、第1地区(ルミネウイング)竣工時に整備が完了していることから、駅前広場につきましては、グランドレベルとペデストリアンデッキレベル(3階)を利用し、ユニバーサルデザインに配慮しながら、安全、安心な空間の提供をめざしてまいります。</p> <p>なお、障害者対応の乗降場については、再開発ビルの計画とともに今後検討してまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p>交通問題について</p> <p>道路や街区をそのまま温存するということが、今でさえ錯綜している人、物、車の動線や交通はどうなるのか。デッキを差し渡すだけで問題は解決されない。このように基本的な課題に何の検討も加えていない素案は認めない。</p>	4	<p>ペDESTリアンデッキを整備し、車と人の通る高さを変えることにより、動線を区分し、安全安心な空間の提供をめざしてまいります。また、再開発事業区域内で、事業区域周辺のための荷捌き場を整備することを検討し、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てまいります。</p>
<p>9・10番地間の道路は送迎用の車の通行が多いが、幅員は今と同程度か、もしくは歩行者専用道路になるのか。</p> <p>車の動線も街づくりの中で解消出来ないか。</p>		<p>9・10番地間の道路は、仲通への車の流入を防ぐためにも残す計画で検討しており、現行どおり一方通行道路を計画しております。また、車の動線に関しましては、芸術館通りを整備する中で、大船駅東口駅前の自動車動線を検討してまいります。</p>
<p>仲通や仲通に続く道路は、現在歩行者天国に近いかたちになっているが、整備後もそのような形式をとるのか。また、再開発区域に接する部分は、歩道を造ることで拡幅するのか。</p>		<p>仲通の現況幅員は、およそ6mとなっており、再開発事業における整備幅員も6mを予定しております。また、道路内及び再開発ビル敷地内の歩道（歩道状の空地）の整備については、現況の幅員が、仲通の賑わいを生み出しているとの声もいただいておりますので、この点も踏まえまして今後検討してまいります。</p> <p>なお、交通規制についても今後検討してまいります。基本的には現状の交通規制を踏襲する方向で検討していくことになると考えております。</p>
<p>駐車場計画について</p> <p>省スペースでの機械式地下駐車場・駐輪場を設置すべきである。</p>	1	<p>基本計画(案)においても、駐車場については、地下階での整備を検討しておりますが、今後行う基本設計の中でより具体的な検討を行ってまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p data-bbox="80 132 1075 167"><b>公共空地、緑地、緑化空間の確保について</b></p> <ul data-bbox="80 167 1075 877" style="list-style-type: none"> <li>・再開発案をめぐる議論で、肝心なのは、再開発によっていかに公共空地を広げ、緑地空間を確保できるかどうかである。</li> <li>・再開発ビルの屋上に緑の庭園を段々状に展開し、広場の森と一体となつて、都市の森景観を形成する。</li> <li>・今回の素案エリアは都市計画で容積率は600%が上限とされているが、高容積を実現するときには周辺に十分な空地を確保することが防災上不可欠である。 素案は今の道路・街区を温存しつつ広場（空地）も確保しないで高容積を実現する計画となっており、防災上の配慮を欠いたものといえる。このような計画に公的資金を投入することは問題である。</li> <li>・8番地9番地は素案の要の地区であり、要の地区にこそ空地を確保し防災上の安全を図るべきである。空地には樹木を植え街の雰囲気を形成すべきと考える。</li> <li>・再開発ビルの3階を屋上庭園とし、2階のバルコニーに花と緑を配し、中央部にはポケット広場を設け、人溜り空間をつくる。</li> </ul>	5	<p data-bbox="1155 132 2154 167">市の考え方</p> <p data-bbox="1155 167 2154 877">基本計画(案)においても、2本の都市計画道路の拡幅整備と駅前広場の整備を行うことになっております。また、緑地空間等の確保につきましては、再開発ビルの屋上緑化や壁面緑化などの検討とともに、ベンチなどを配置した交流の場、憩いの場の整備も検討してまいります。 防災面につきましては、滞留スペースの確保による地域防災性の向上を図ることを加筆させていただきましたが、建物側でも、壁面後退することで、公開空地を確保し、防災上の配慮を行っております。 なお、今後検討を進める上でも、防災面については十分留意して取り組んでまいります。</p>
<p data-bbox="80 877 1075 912"><b>環境創造型・自然エネルギーの有効利用</b></p> <ul data-bbox="80 912 1075 1161" style="list-style-type: none"> <li>・再開発ビルは、壁面太陽光発電ウォール、屋上ソーラーパネル、風力発電機などによる全面自然エネルギーの導入や雨水循環利用を導入した環境創造型ビルとする。</li> <li>・地下に雨水貯留槽を設け、屋上庭園を循環させると同時に、緊急時にも対応する。</li> </ul>	2	<p data-bbox="1155 877 2154 1161">具体的な検討はこれからになりますが、基本計画(案)の中でもお示しさせていただいているとおり、低炭素都市づくりを先導する再開発事業をめざしてまいります。</p>
<p data-bbox="80 1161 1075 1197"><b>公共公益施設について</b></p> <ul data-bbox="80 1197 1075 1399" style="list-style-type: none"> <li>・5番地の有効利用として、交番及び託児所の設置が望まれる。</li> <li>・公共公益施設を導入するというが、「医療・福祉、子育て支援」のような施設を導入しなければならない切実な理由や再開発ビル内に設ける「公益施設床」をどのビル内に設けるのか、その数、種別等が不明である。</li> </ul>	2	<p data-bbox="1155 1161 2154 1399">少子高齢化や女性の社会進出を受けて、多くの権利者の方々からこれらの施設を導入してほしいとの要望を受けています。今後は、公共公益施設の導入検討の進捗状況に合わせ適宜計画の周知を図ってまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p><b>ペDESTロリアンデッキについて</b></p>	5	
<p>J R 駅改札階と施設建築物を同じレベルで結ぶペDESTロリアンデッキを設置する案はよく検討された案である。</p>		<p>今後基本設計を進める中で、ペDESTロリアンデッキの形状など具体的な検討を行ってまいります。</p>
<p>3階レベルを広いペDESTロリアンデッキで東口と笠間口を結び、多目的土地利用空間として整備する。また、ペDESTロリアンデッキに高木を列植し、森の広場を形成する。</p>		<p>ペDESTロリアンデッキについては、ユニバーサルデザインに配慮しつつ、安心安全な空間の提供をめざすとともに、駅前にふさわしい魅力的な歩行者空間の創出に取り組んでまいります。なお、ペDESTロリアンデッキの具体的な形状や広さ、デッキ上に緑地空間の確保につきましては、今後検討を進めてまいります。</p>
<p>ペDESTロリアンデッキには、公共の広場や緑地空間の創出といった意匠が必要である。またJR乗降客を再開発ビル内に直接吸い寄せる意図があるだろうが、そうなれば既存の商店街は死滅するだろう。市は、駅前商店街を死滅させ、その客達を駆逐してはならない。</p>		<p>基本計画(案)にも記載のとおり、ペDESTロリアンデッキを活用し、商業施設としては、「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となるよう取り組んでまいります。</p>
<p>ペDESTロリアンデッキは、下の街路を日陰にしまうので反対である。</p>		<p>ペDESTロリアンデッキの形態は今後とも検討を進めてまいります。ペDESTロリアンデッキ下の明るさを考慮し、3階レベルに設置するほか、デッキ下部を斜めにするなど採光の面での工夫をしてまいります。</p>
<p>ペDESTロリアンデッキを架けた場合、ミスタードーナツ前の横断歩道が無くなる可能性が高いが、人の流れが激減することが予想されるため、残してほしい。</p>		<p>大船駅東口駅前の回遊性や商店街のことを考慮すれば、横断歩道は残すべきと考えておりますので、今後関係機関と調整を行ってまいります。</p>
<p><b>荷捌き施設について</b></p>	1	
<p>荷捌きによって大船駅周辺地域に発生している駐車を、再開発ビルに設ける荷捌きスペースで解消するとなっているが、十分に足りるのか。</p>		<p>再開発事業地区内及び周辺のための荷捌き施設を設けることで、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てまいります。具体的には、今後基本設計を行っていく中で、検討してまいります。</p>
<p><b>商業計画について</b></p>	2	
<p>大船駅はルミネビルと横浜側笠間口の開発が先行し、駅ナカと言われる商業施設DILAには、魅力的なものが多いことから、地元を応援する事業を迅速に展開してほしい。</p>		<p>再開発ビルの商業計画においては、駅ナカやルミネビルと上手く棲み分けができるような商業展開を図り、街全体として買い物客を駅前に呼び込む方策を検討してまいります。</p>
<p>基本計画(素案)には、現時点での現況調査、必要とする商業業務施設の業種・規模・数に関する需要予測をもとに再開発ビルの経営管理運営計画の具体像がなんら示されていない。</p>		<p>現況調査や商業施設の需要予測は今後進めてまいりたいと考えておりますが、現時点では、仲通に代表される大船らしい賑わいのある商業施設と、新たに設置を予定しているペDESTロリアンデッキにより生み出される空間を活用した新しい魅力ある商業施設の配置を検討しております。今後は、商業施設の検討の進捗状況に合わせ適宜計画の周知を図ってまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p><b>近隣商店街関連の意見</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事期間中は、周辺商店の売上げが下がる等迷惑が掛かるが、そういったことも含めて商店会と話をしなければ、反対運動等の原因になりかねない。</li> <li>・再開発では、権利者ばかりに目がいきがちで、商店会等に情報が伝わる時には全て決定していることが多いが、再開発区域と周辺商店街は利害を共有し合っているのだから、早い段階から情報を提供してほしい。</li> </ul> <p>質疑や意見について、周知や公表を積極的に行わなければ関心が向かないのではないかと。無関心層を取り込む必要がある。</p>	3	<p>大船駅東口の商店街、特に仲通に関しては、再開発区域の内外に渡り構成されておりますので、再開発区域だけで計画を進めても整備は出来ないと考えています。今後も、検討を進めていくうえで、適宜計画案を近隣の商店街や市民の方々へ「大船駅東口まちづくりニュース」などのツールを活用し、周知を図ってまいります。</p> <p>なお、工事期間中の対応等につきましては、適切な時期に近隣商店街の皆様のご意見をいただける場を設けてまいりたいと考えております。</p> <p>市が商店会の集まり等に出向いて、説明をさせていただくなどの対応を検討してまいります。</p>
<p><b>大船地域と鎌倉地域の関係について</b></p> <p>鎌倉といえば北鎌倉から鎌倉を指すので、現状としては、観光客が大船を素通りしているが、鎌倉への観光客が大船で買い物をしていくようになれば経済効果は大きい。</p> <p>今後いかに観光客を取り込むか考えるべきである。また、大企業との連携は考えているのか。</p> <p>古都鎌倉の歴史を伝える仕掛けを屋外につくり、ペDESTリアンデッキを起点として、鎌倉芸術館に向かうロードデッキ上にストーリー展開する。</p>	2	<p>今後事業の進捗に合わせ検討してまいりたいと考えております。</p> <p>芸術館周辺や大東橋周辺地区の整備を検討する連絡協議会等との連携を図り、検討を進めてまいります。</p>
<p><b>その他意見</b></p> <p>駅前の5番地に下水道が通っていない。昭和47年に再開発で直すといながら今に至っているが、先に整備することは考えられないか。</p> <p>予算の問題や合意形成で時間が掛かってしまう可能性があるため、もっと簡単な方法で駅前整備が出来るのではないかと。また、市には、もっと広い目で権利者や商売をしている人の視点に立って考えてほしい。</p> <p>西口の交通整備がされておらず、西口の病院のバスが東口に来ている状況があるので、西口の再開発を先に行わなければならない。</p>	6	<p>再開発事業区域内の下水道整備については、県道整備と関連してくるため再開発事業の中での対応を考えております。</p> <p>権利者の方々には、ここに残って商いを続けたいという要望が多いため、道路だけを整備するのは難しい状況にあり、権利者の方々が、区域内のとどまり事業を継続していける、市街地再開発事業が、現時点では一番適している整備手法であると判断しております。</p> <p>大船駅西口のバスターミナルは今年の10月から利用を開始しており、病院へのバスも西口を利用することの検討を行っているところです。</p> <p>今後も、交通整備やバリアフリー等の整備は継続して行ってまいります。</p>

市民意見の要旨	延べ数	市の考え方
<p>市がこの事業の施行者になる予定であれば、地元地権者の数、権利床の数・金額、開発事業費・資金計画の概略がすでに見積もられている筈であり、市税の投入先、投入額の算出根拠が基本計画（素案）に記載されていないのは不可解である。市は肝心、要めの部分を公表していないのではなかろうか。</p>		<p>今回基本計画（案）ということで、大船駅周辺地域の街づくりの考え方と大船駅東口第2地区市街地再開発事業の考え方をお示しさせていただきました。</p> <p>大船駅東口第2地区市街地再開発事業区域内の権利者数は、86名（平成23年9月現在）です。</p> <p>また、あくまでも現段階での概算事業費になりますが、約250億円となります。概算資金計画における収入は、国県の補助金が約50億円、保留床処分金（再開発ビルの床の売却費）が約140億円、市の負担金が約60億円となります。なお、市の負担金60億円のうち、約10億円は、第1地区のルミネウィングビル事業時に、第2地区内の用地を取得した費用であるため、今後の市の負担金は、約50億円となります。また、市費は、都市計画道路やデッキ、駅前広場の整備費用、再開発ビルの補助金などに充てられます。</p>
<p>市税によって再開発事業を施行する以上は、デベロッパーやゼネコンに盲従することなく、事業費を最少限にすること、大船の文化・歴史を尊重し、かつ住民の意向を十二分に汲みとること。</p>		<p>再開発事業を実現するには、デベロッパーやゼネコンなどの持つノウハウや資金面での協力が不可欠と考えておりますが、市は、施行者としての主体性を持ちながら進めてまいります。</p>