

腰越の繁栄

来客の増加

① 歩行者をふやし
安心して歩ける街へ

歩道を創る

- ・ 比較的容易にできる部分を歩道化する
- ・ 新築、改築などの際に歩道部分を提供する
- ・ 腰越駅以東の歩道の仕上を整備する

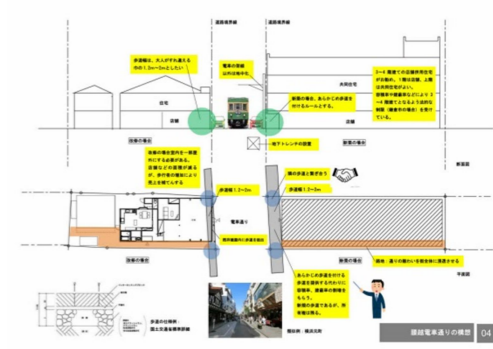
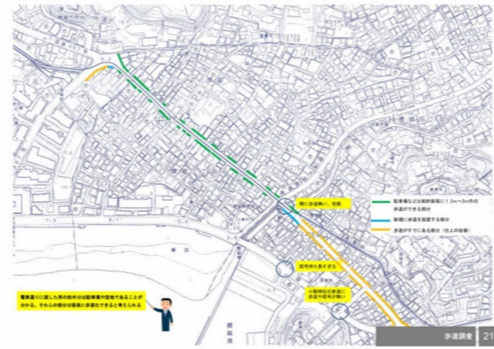
② 街並を整える

個々の建物を
デザインし、
街並のルール
を創る

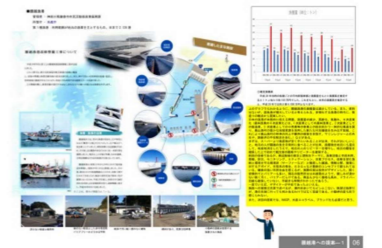
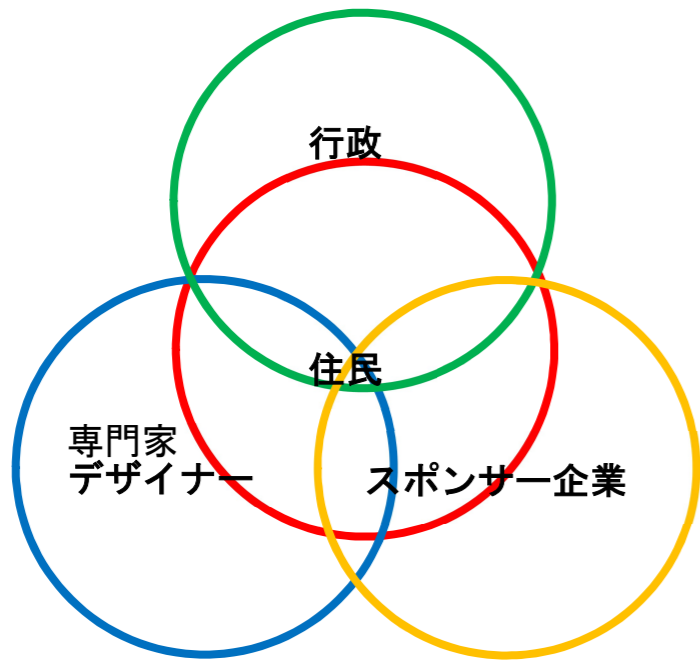
- ・ 他地域を参考にする
- ・ 行政、専門家、デザイナーと連携する
- ・ 法的手段を用いる
- ・ ランドマークと親水（腰越の中心創り）

③ 腰越漁港の活性化と三
浦半島と南房総とのつ
ながりを創る

デザイナーの
参加



電車通りに面する部分
は、その半分は駐車場や
空地なので、建物を壊す
ことなく比較的容易に歩
道が確保できる



■街並みの調査と分析



私たちは建物を見てあるいているのではなく、看板、サイン、電柱、電線などを見て歩いている。日本の景観の特徴である。



昼間の風景



夜景

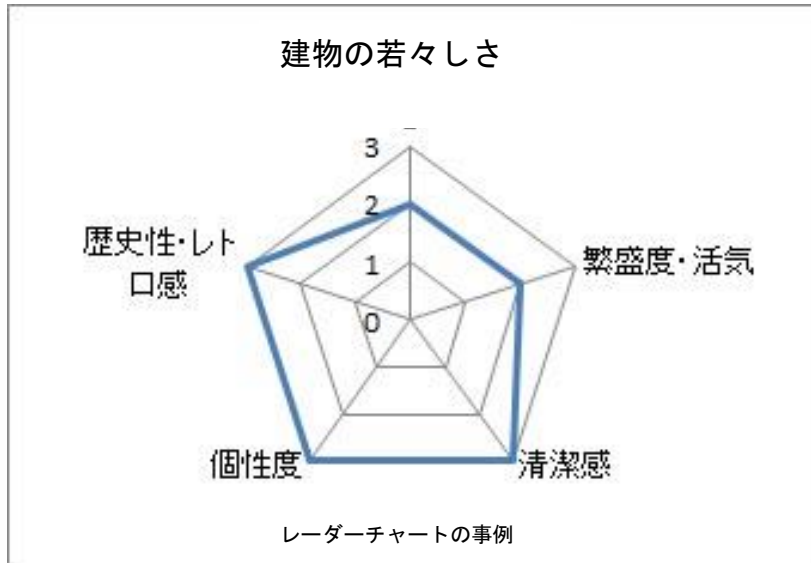


夜のランドマーク



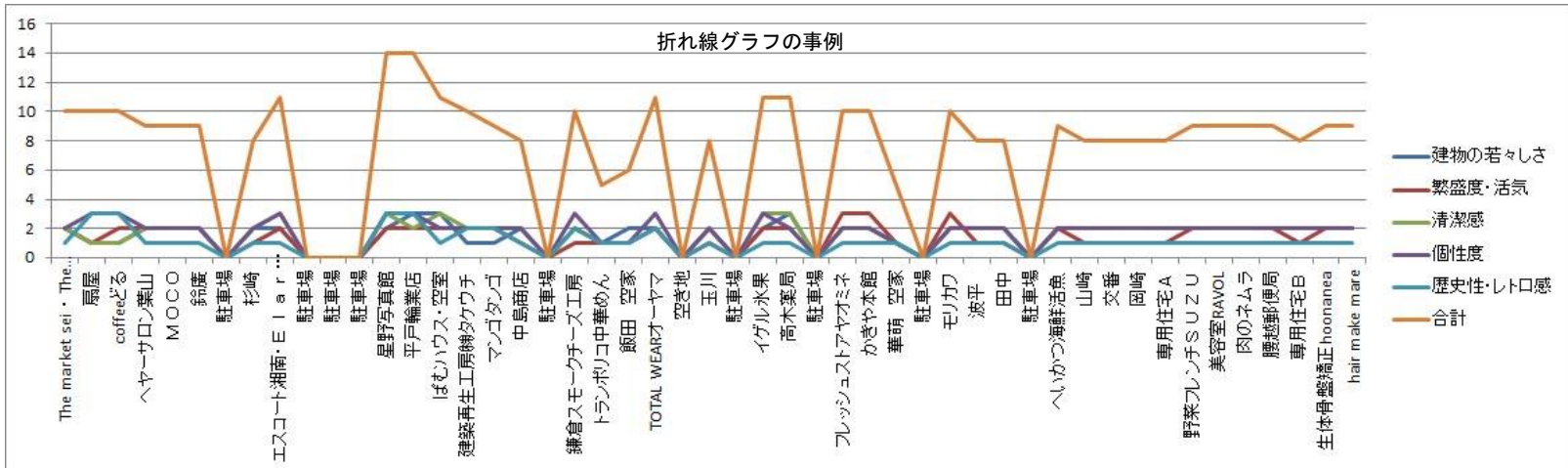
□街並みに対する調査・分析方法

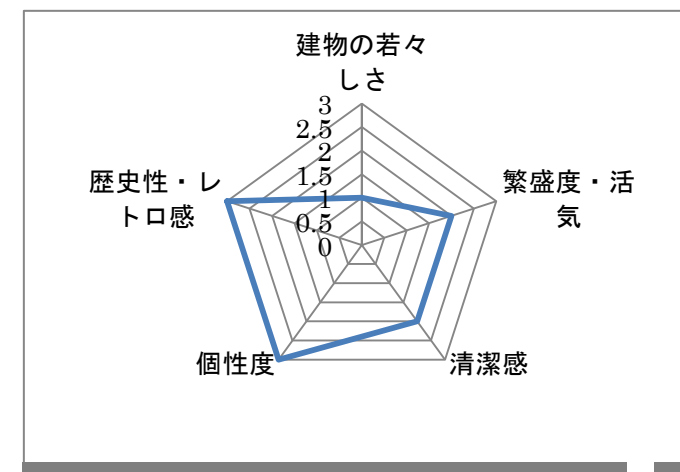
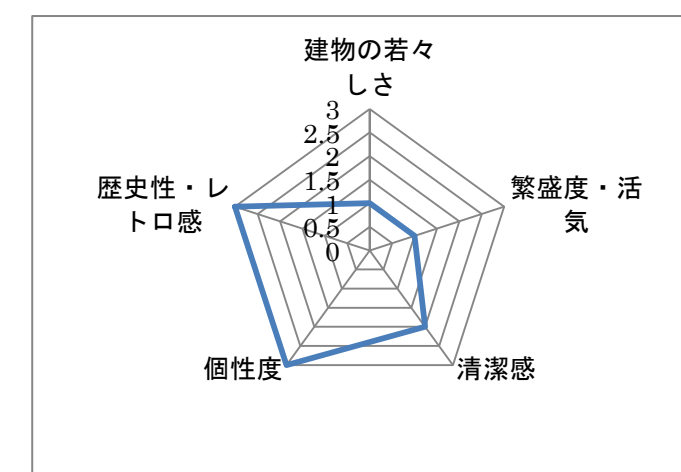
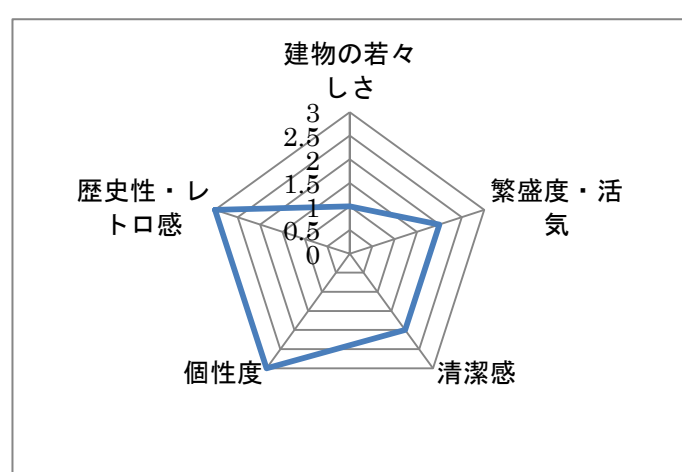
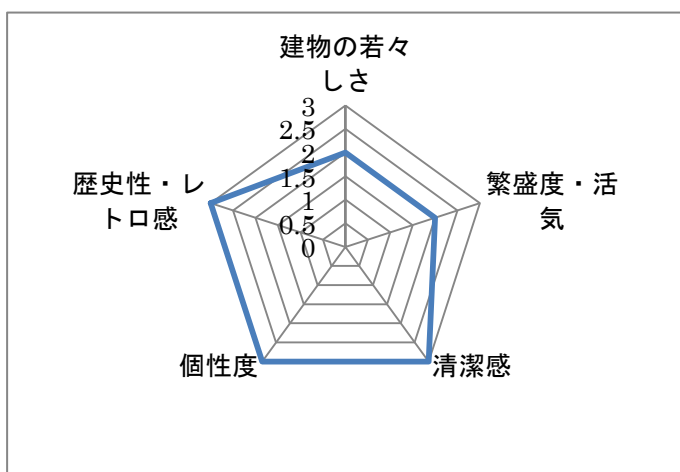
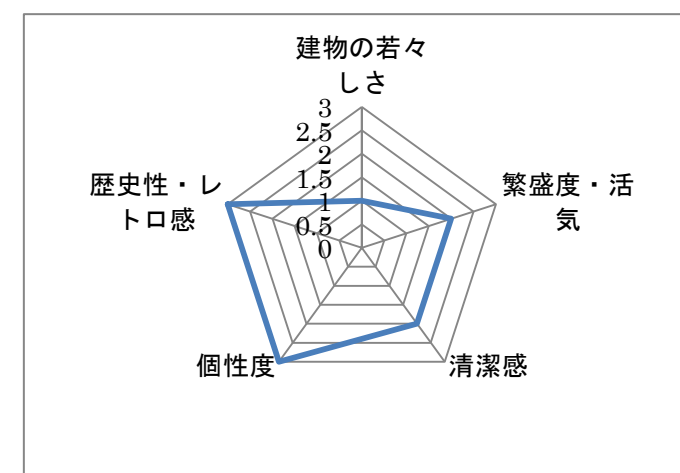
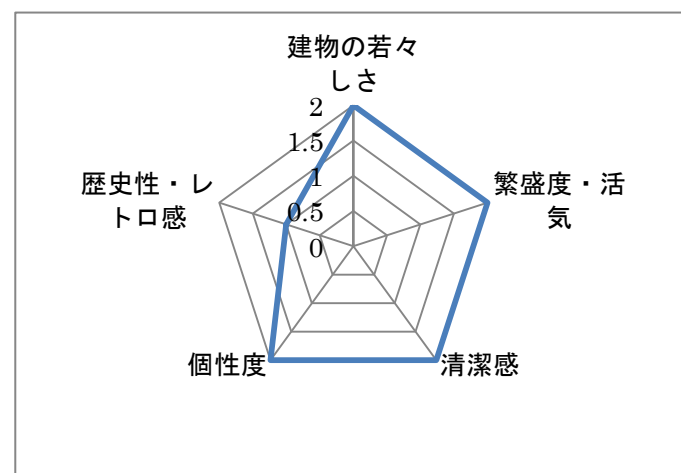
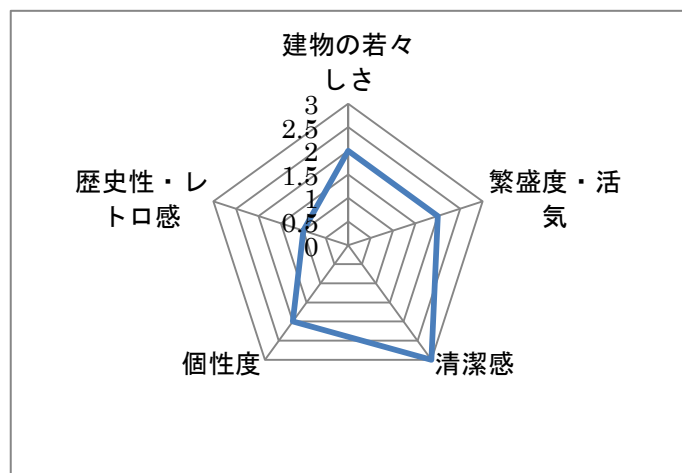
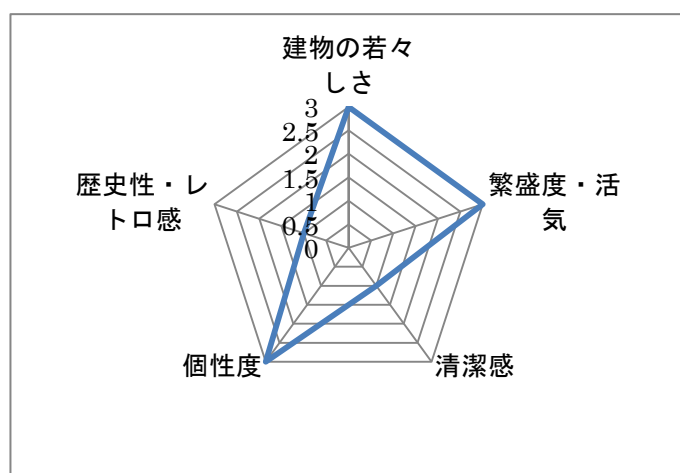
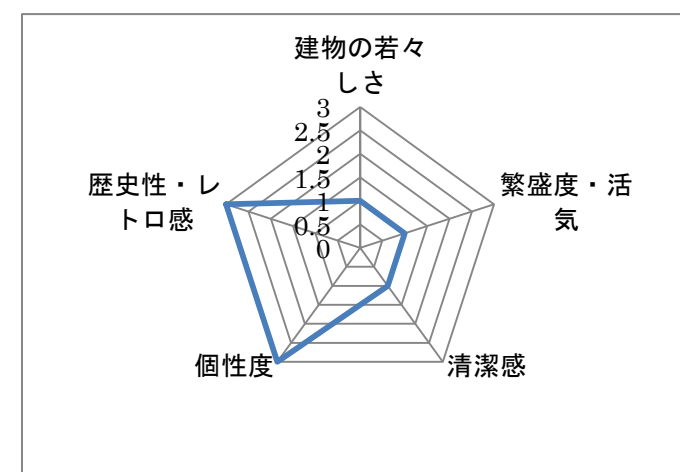
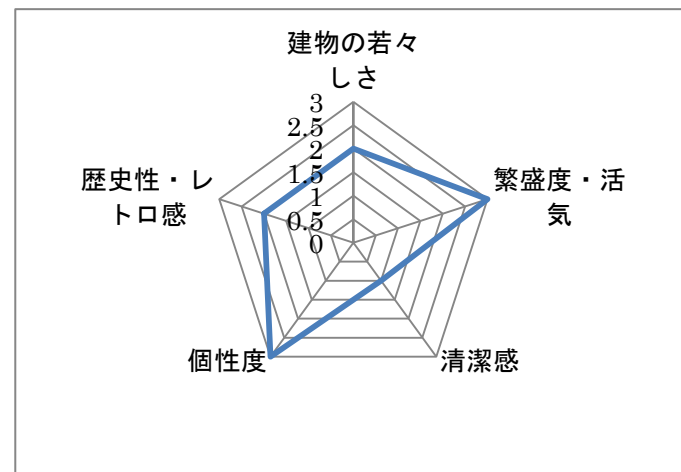
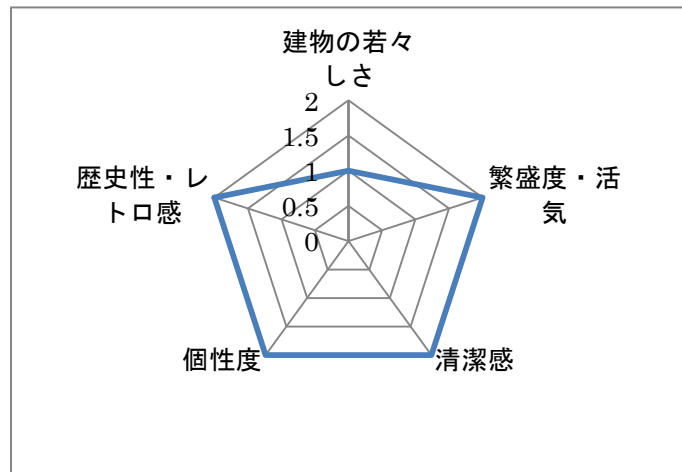
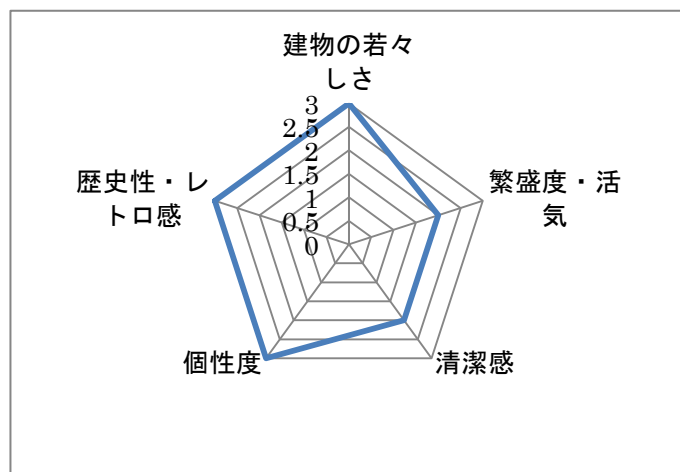
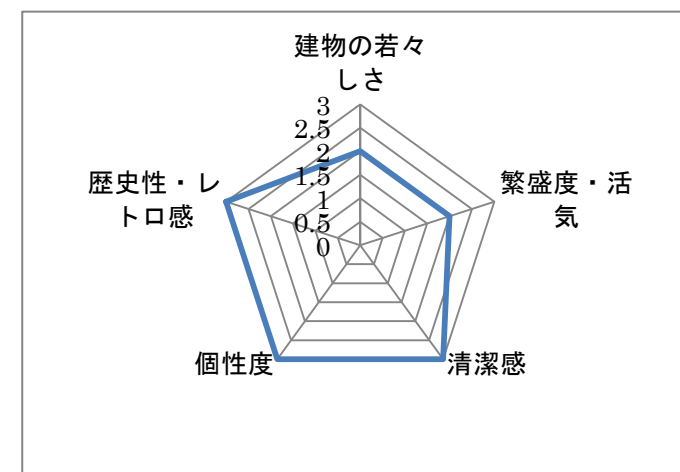
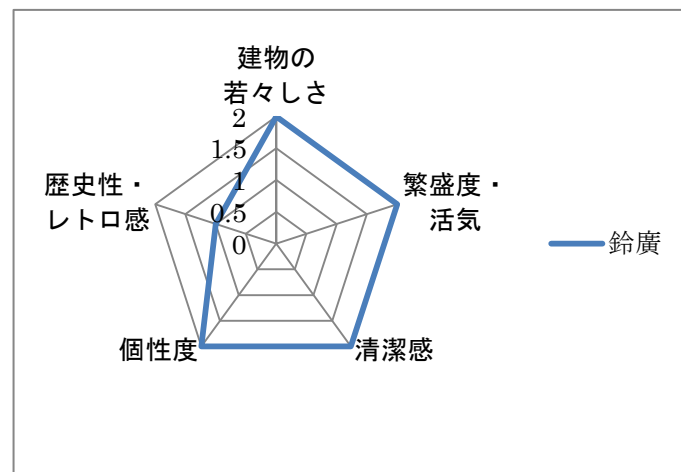
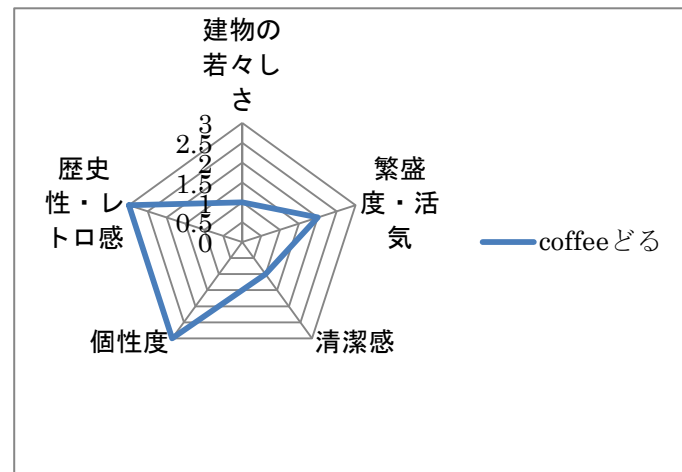
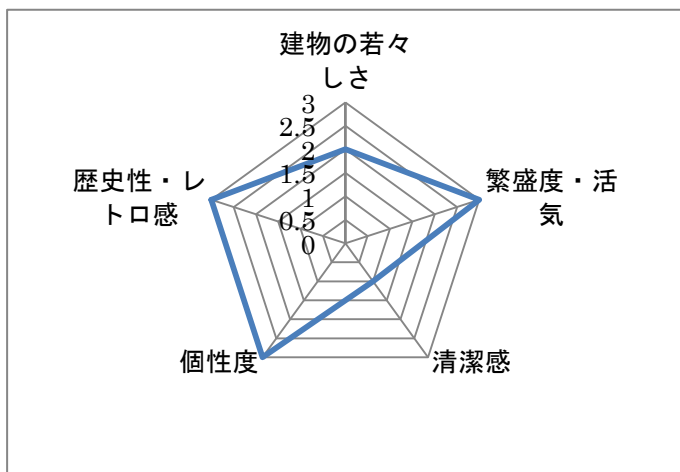
- ・電車通りに面する部分のみを調査した。
- ・街並み（エレベーション）を写真撮影し、それらを並べて街並みのシークエンスを明確にした。
- ・一つ一つの建物に対し、その歴史性やレトロ感、清潔感、繁盛度や活気、老朽度（建物の若々しさ）個性度の5つの指標に対し3点満点の評価を行い、それらをレーダーチャートを用いグラフ化し、視覚化した。（特徴ある建物には総合点として1点追加した）
- その各建物の点数を連続した折れ線グラフにして、街並みにどのような特徴があるかが分かるように視覚化した。



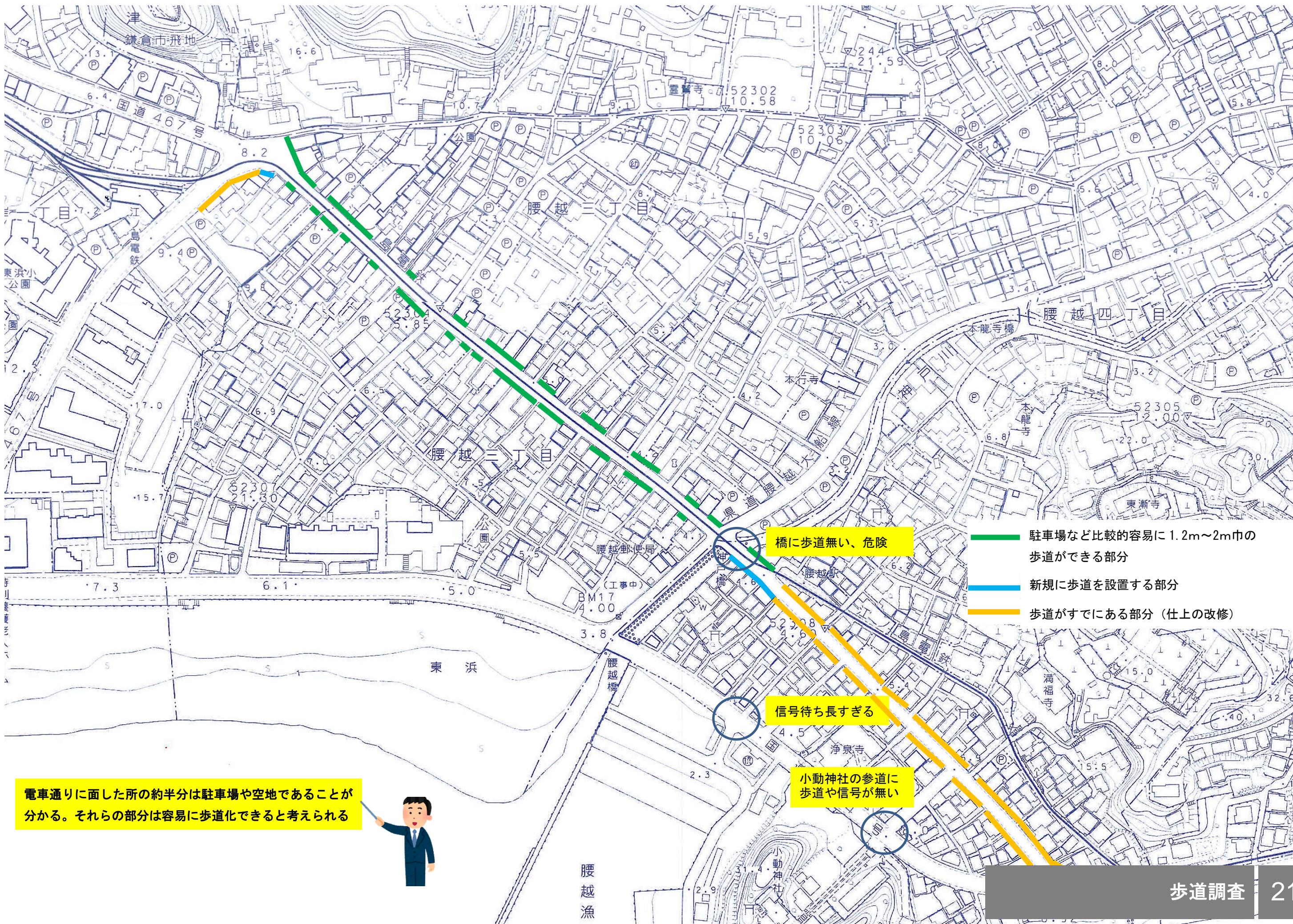
□分析結果

- ・藤沢市側の電車通りは駐車場や空家が多く、街並みの連続性が途切れている。
- ・江ノ電の通る個性的な街である。
- ・全体的に建物の老朽化が進んでいる。
- ・緑が少なく、ランドマークになる建物がない。→腰越中心に位置する腰越駅周辺にランドマークを設置したい。
- ・建物のデザイン、看板、サイン、色彩等のルール作りも考えられるが、まず歩道の整備をして、安心して歩ける街を目指し、通りの購買力をUPしてみても良いでしょう。





※特に特徴的な建物は、総合点に1点プラスしてある



橋に歩道無い、危険

信号待ち長すぎる

小動神社の参道に歩道や信号が無い

- 駐車場など比較的容易に1.2m~2m中の歩道ができる部分
- 新規に歩道を設置する部分
- 歩道がすでにある部分 (仕上の改修)

電車通りに面した所の約半分は駐車場や空地であることが分かる。それらの部分は容易に歩道化できると考えられる





電車通り北側



腰越駅～小動神社方面への通り北側



腰越駅～小動神社方面への通り南側

駐車場・道路



駐車場



駐車場



駐車場



駐車場

駐車場



駐車場・道路



駐車場



駐車場・道路



駐車場



駐車場



道



道路



道路



電車通り南側

■街並みへの提案

- ・ 電車通りと海へ延長している道に面する建物に対し提案したい。
- ・ 江ノ電に乗り、腰越を通るときに、素敵な街並みだと感じ、江ノ島駅と腰越駅の間を降りて歩きたくなる街としたい。
- ・ リピーターの観光客を増やす街としたい。
- ・ 街に人が住んでいなければその街は衰退する。簡易宿泊所、民泊なども誘致して、人が住む、人が滞在する街としたい。
- ・ 歩道が設置可能な駐車場などから歩道設置をして、歩行者の安全と来街者の誘導を行い、
順次、新築、改築、増築、改修の際に歩道を整備し、建物のデザインを定めていきたい。
最後にランドマークの設置や神戸川の親水エリア、腰越港のデザイン化を行い、世紀を超えた街づくりとしていきたい。



壁面緑化



ベネチア ムラノ島



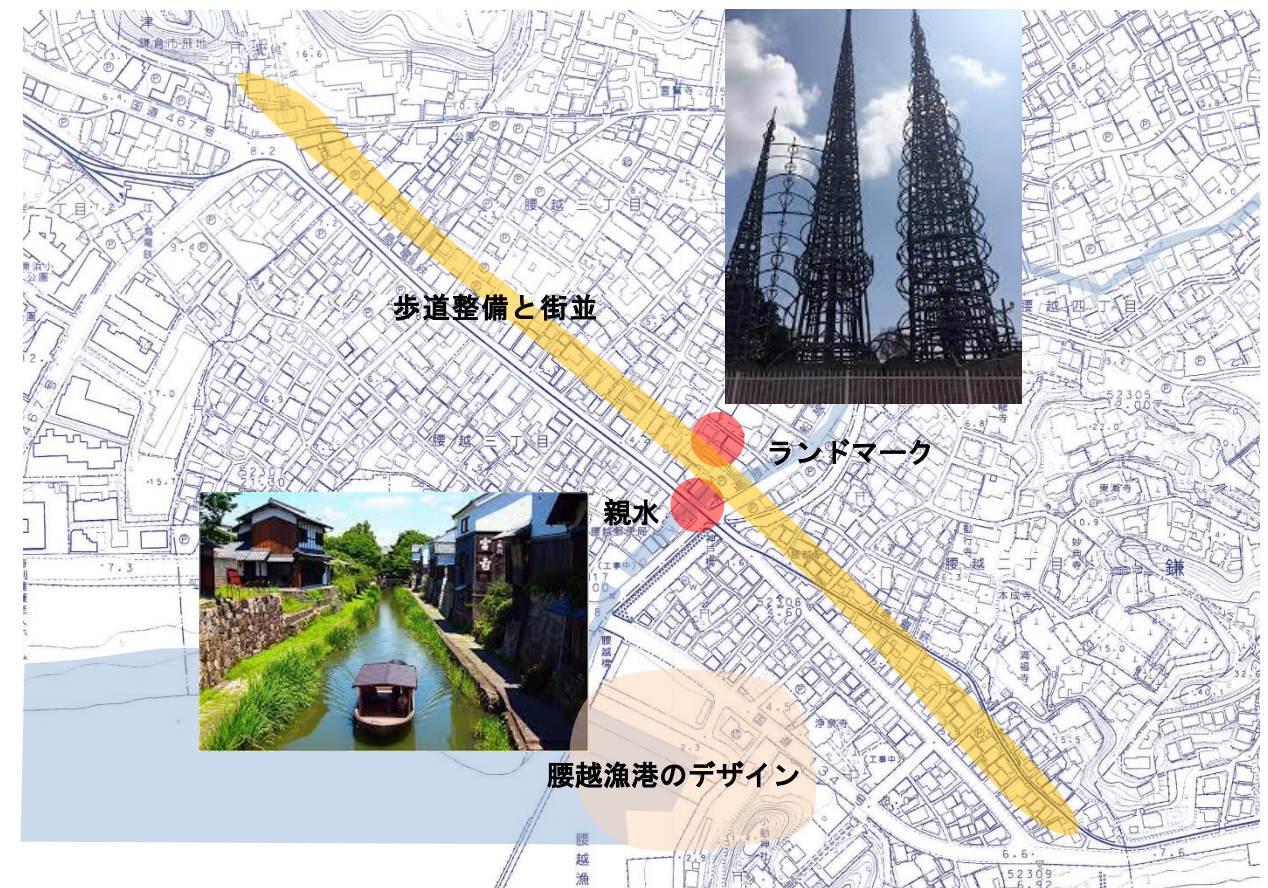
昭和レトロ

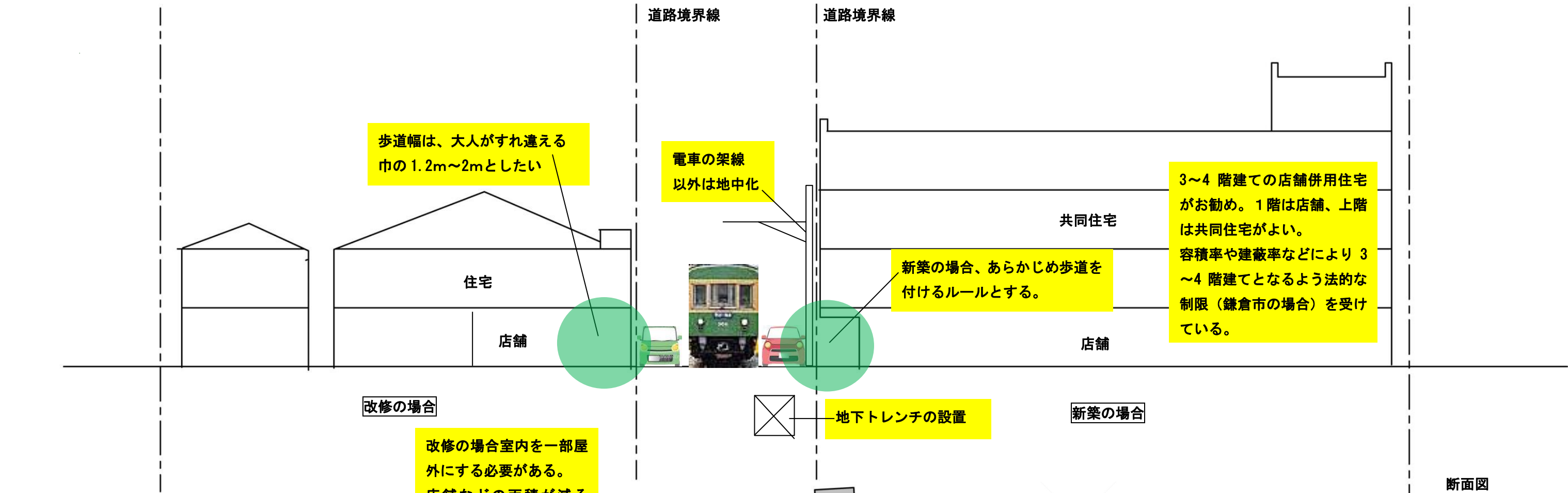


古民家

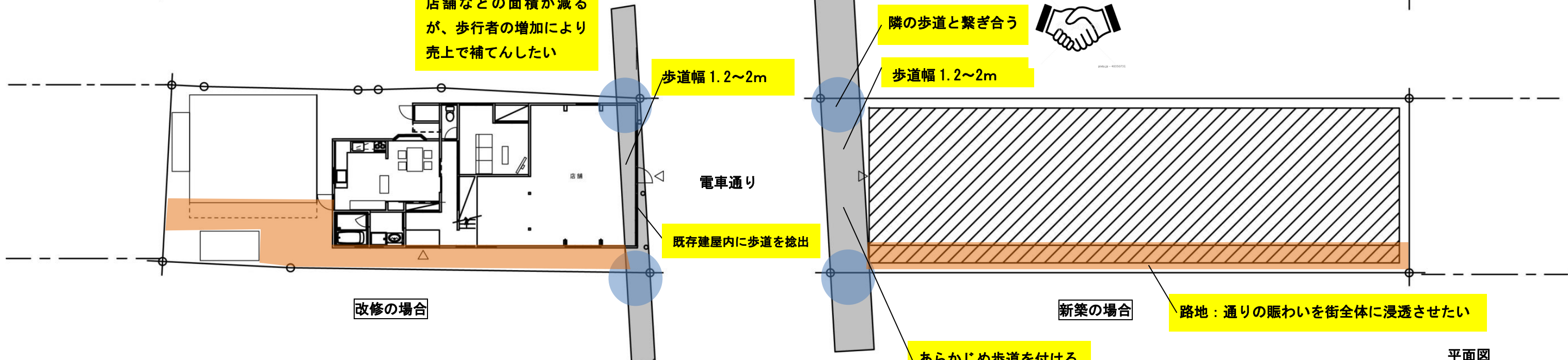


過去の街への提案事例（実現せず）

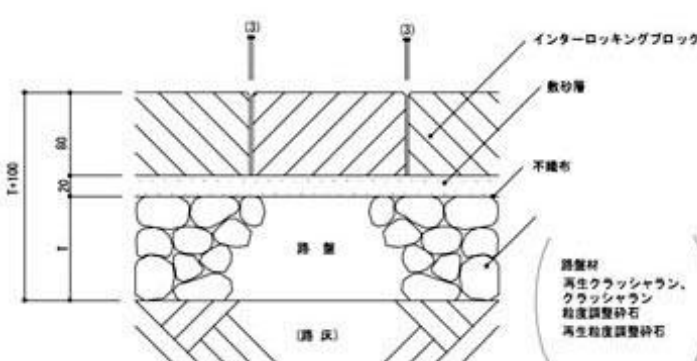




断面図



平面図



歩道の仕様例：
国土交通省標準詳細



類似例：横浜元町

あらかじめ歩道を付ける歩道を提供する代わりに容積率、建蔽率の割増をもらう。新規の歩道であるが、所有権は残る。





駐車スペースの例

■歩道の調査

電車通りに接している敷地のおよそ 50%は、駐車場や空き地となっており、比較的容易に人が並んで通れる 1.2m~2m幅の歩道が取れそうである。

写真のように、駐車スペースや設備、看板やフェンス、掲示板、ブロック塀、植込、ゴミ箱、凹凸の大きい歩道などが混在している。

これらをまず整理して、1.2m~2m幅部分を統一したデザインで、堅牢な、安心できる歩道を仕上げ整備していく。隣同士の歩道を繋げていきたい。

駐車場に、駐車台数の余裕があれば余剰分のスペースを歩道に提供したらどうでしょう。

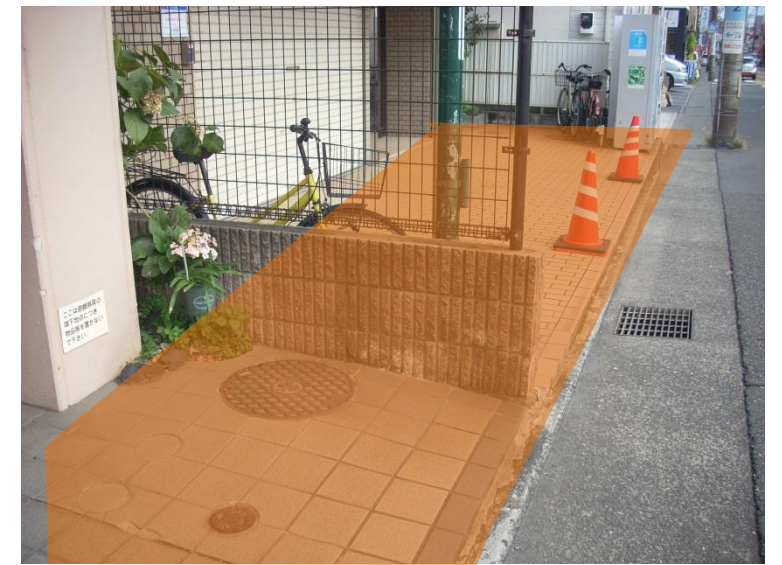
また、店や住宅の前面に駐車している例については店などへの客のアクセスを考えると、余剰スペースのある近隣の駐車場に代替として駐車してもらう方法もとれることも提案したい。

これらの歩道を整備した上で、第2段階として、個々の建物を新築、増改築、改修する際に新たな歩道を提供し、これらの個々の歩道を住民と協議しながら、年月をかけ繋ぎ合わせて、歩道全体を完成させたい。

電車通りの先の海へと繋がる歩道整備部分については、歩道の仕上を共通にし、統一感を持たせたい。



歩道に提供する例、所有権はそのまま



フェンスや掲示板

■腰越漁港

管理者 - 神奈川県鎌倉市市民活動部産業振興課

所管庁 - 水産庁

第1種漁港：利用範囲が地元の漁業を主とするもの。日本で2,128港



フィッシャーマンズワーフ：サンフランシスコ



マリナ デル レイ：ロスゼルス



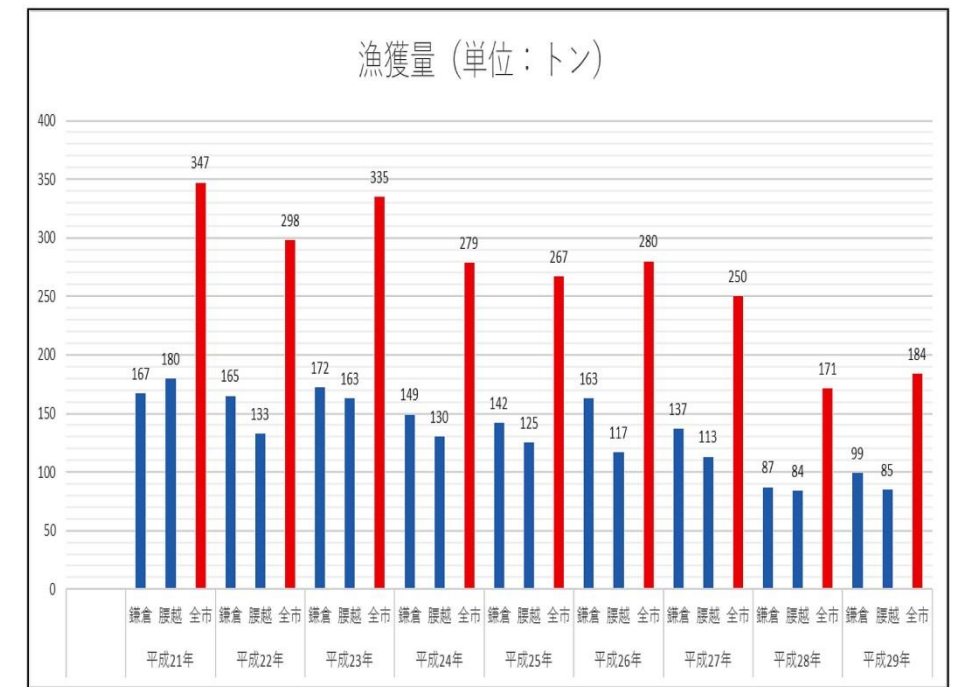
鞆の浦：広島福山



日本の漁村風景



シーランチ：アメリカ カルフォルニア州（チャールスムーア設計）



○推定漁獲高

平成28年当時の魚種ごとの平均卸値単価と漁獲量をもとに漁獲高を推定すると1トン当たり約150万円でした。これをもとに、本市の漁獲高を推定すると、平成28年では約2億6,000万円となります。

腰越漁港の漁獲量は減少している。また、資料はないが、遊漁漁が増大していると考えられる。多様化する漁港の時代に、街造りの観点から提案したい。日本の漁港が本質的に抱える問題、漁獲量の減少、高齢化、魚離れ、6次産業化（農林漁業の6次産業化とは、1次産業としての農林漁業と、2次産業としての製造業、3次産業としての小売業等の事業との総合的かつ一体的な推進を図り、農山漁村の豊かな地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組）これにより所得の向上や雇用の確保し、マリンレジャーとの共生や、跡継ぎの不在解消を考えたい。

まずは、スーパーより海産物が安く手に入れることが出来、それがおいしいこと。地元の人が腰越の魚を日常的に食べることが出来、漁獲物を地元にも還元して、地元の人のリピーターを増やし、地元の顧客を確保した上で観光客を確保し、リピーターも確保してはどうでしょう。

前回の改修であるが、周辺海域の保全と調和をテーマに、漁業活動と市民利用、景観、防災、モニタリング、ミティゲーション、合意プロセス、改修を望む漁師と環境を守る環境派（サーファーなど）と徹底した議論、情報公開、藻場に対するアボイド、生態系の保全、SDGsなど最新のコンセプトで創られてはいるが、デザイナーが不在であったと言えそうである。

また、HACCP、水産エコラベル、ブランド化も必要だと思うがどうでしょう。



月に2回、朝市が開催されている。



サインによる
車誘導の強化



小屋、便所、
漁船、付属物
等の建物を整
理し、色彩計
画を施す



アルゼンチンのポカの事例

