

リレー連載 街づくりを考える [28]

大船・もつひとつの鎌倉

外から鎌倉の街を診る その三

伊達美德

「大船って、大船市でしょ」と、何度か言われたことがある。東京の川向つの向島みたいに、山向つの「新鎌倉」と言いつつ、その中心が大船だから無理もない。もつひとつの鎌倉である。

このあたりも後北条氏のれっきとした歴史の地であるのに、「旧鎌倉」の源氏の古都ほどに名が立たない。あの騒がしい駅前やビル群風景は、古都イメージとギャップがありすぎるからか。

あるいはまた、玉縄の緑の山から唐突にヌツと頭を突き出すあの巨大真つ白観音が、どこが新開地の名所風景を思わせるからか。昔は東海道線の夜行列車によく乗ったが、西から来るとちよつと朝方の寝ぼけ眼にあの巨体が映り、毎度どうも異な想いをしたものだ。なごらく汚れたコンクリートの大顔をさらしていて、今のよつにきれいになったのはそう昔ではないような気がする。もしも今頃あれを建立するとなつたら、鎌倉の人たちはどういうだろうか、ちよつと興味が湧く。私はあのヌツと風景に違和感を未だにぬぐえない。

最近、観音の向いの山に高層共同住宅が建つ建たないの騒ぎがあり、もし建てばヌツとツインである。その共同住宅では朝な夕なあの巨顔にご対面とて、信心心ないわたしはごめんこうむりたい。でも、観音像に高層建築は似合わない。景観だから反対、という人もいるらしいから、京都タワーみたいに地元の人には観音は親しい風景となつたのだろうか。とにもかくにも、いやおつなしに大船の象徴ではある。

大船の概念を駅周辺一帯とすれば、横浜と鎌倉両市にまたがる地域である。つまり鎌倉にも横浜にも町はずれの地である。実際、藤沢や戸塚に負けないようにと商業と居住の街づくり計画が、駅を中心に砂押川をはさんで横浜側にも

鎌倉側にも長いあいだ検討されているのに、もつひとつ目鼻が開かないのは、町外れのうらびれ感を保つ努力をしているのでもあるまいが、JR北口改札が開いてもなんの変化もない。

考えてみると、実はそのどこか鈍重なところが大船の魅力をつくっているかもしれない。その第一は、大船仲通りあたりの賑わいである。狭い路地に出店が競いあつ戦後やミ市的雰囲気わわたしは大好きだ。戸塚西口もそうだったが再開発できれいさっぱりだ。

近頃は、二丁目の夕日「現象なのか、下北沢谷中、神楽坂など、路地の街を守る」という声があつた。建物は不燃で道幅は四メートル以上と都市づくりをやつてきたけれど、現実の街では狭い路地だらけなのは、それで別に困らないし、むしろそれでよいのかもしれない。

仲通りあたりも駅東口再開発事業の計画があるのだが、再開発後も今の魅力が続けてほしいが、そのためには道幅や建物の形を保ちつつ、小さな権利者も再入居して商売することだろう。きれいさっぱりにしてほしくないものだ。市が示している再開発の絵を見ると、仲通りあたりは低層ビルとしており、その方向をいくぶんか読み取ることができる。ついでに駅傍の高層共同住宅の計画にひとこと、ぜひともアフオーダブル型（適正負担家賃）で一棟賃貸型にしてほしい。分譲して区分所有ビルにしてしまうと、土地建物の細分化を今よりも進めることになり将来に禍根を広げるからだ。

再開発第一期の今のルミネウイングができたのが十五年も前だが、第二期はいまだに着工していない。多くの関係者が自分の財産を出して、考えを一致させてひとつの船に乗る究極の市民参加だから容易ではないだろう。それで



上は大船倉口再開発計画のイメージ図、右は都心エリアの風景（高層ビルが立ち並ぶ様子）

も昨年末には、実質的に事業をする民間デベロッパーを公募で決め、これでやっとGOサインと思つたら、なんとそのデベロッパーが他の入札談合事件で摘発されて鎌倉市お出入り禁止となり、また振り出しに戻つたとか。いやはや。

大船の第二の魅力は、かつては大船のイメージを一身に背負っていた松竹撮影所の、ちょっと格好いい生れ変わり方である。思い切りの悪いサミタレ撤退だつたのが幸して、教育と文化の拠点となり大船イメージは数段上昇した。もしも一挙撤退なら焼畑商業で悪評高いあの大ショッピングセンターになつたかもしれない。

大船の魅力の第三は、まわりに働く場の大工場があることだ。柏尾川沿いに戦時中から多くの重工業が立地して今に続いている。鎌倉は工業都市だということ意外に思う人も多い。ために神奈川県内各市の市民一人当たりの年間製造品出荷額（一〇五年）を調べてみると、鎌倉市は約二百七十万円である。この値は、鎌倉より上には川崎、平塚、小田原などの各市があり、藤沢市の約三百万円にわずかに及ばない程度で県民全体、横浜、横須賀、相模原の各市、隣の戸塚や金沢区のそれよりも大きいのだ。実は鎌倉市はかなりの工業都市であるところだ。

鎌倉の主な市場のほとんどは大船辺りにあるし、商業の繁華街も大船だし、玉縄には農地もある。旧鎌倉が生活の地とすれば、新鎌倉は生産の地である。都市住民の生活を支えるのは良い住環境とともに良い仕事の場があつてこそだから、新旧鎌倉はまさに補完の関係にある。

現代都市には必要不可欠だが、旧鎌倉では土地の難しい機能を新鎌倉が引き受けているから

こそ古都鎌倉が成り立っているのだ。その結果としてうらびれ町外れの大船も、古都ブランドにうまく乗っているといえよう。

これから超高齢化と人口減少が進むと、コミュニティ再編のために人口移動が各地で必ず起きる。二〇世紀には無計画に郊外に散らばつたが、今は都心に戻ってくる人々を計画的に再配置する政策が

最も重要な時である。現に東京が典型的だが、既に都心集中が各地で起きている。

鎌倉ではどうか。わたしのよつに不便な谷戸を仕舞つところも出てくる。その一方で便利な大船や鎌倉駅周辺には集中するだろう。現に起きているマンション騒動はその現われだ。建築自由の日本では、需要があれば勝手に建ち上がり、結果として居住環境を悪くしてしまい、人々は他に移つてまた街は衰える。

だから大船まちづくりは再開案にかぎらず二十一世紀超高齢人口減少時代まちづくりの試金石となり、日本の人口移動を受け止めるモデルとなることを期待している。そういえば大船は大正末期に「田園都市」づくりをめざした先進地であつたことを、いま思い出したのである。

ここに示した写真は、イタリアの大都市ボローニアである。手前が城壁の中の中世古都背景に見えるのが二〇世紀新都市である。超望遠レンズで対比が強調されているが、実際はこれほど近くは見えない。ポロニーヤは一九七〇年代から、城壁内の古都景観を保全しつつ修復して機能更新し、城壁外に超現代的な新都市を計画的に造り、都市全体としての魅力と機能を向上させる政策をとつてきた。城壁内の街は大学と一体となり若者たちで溢れる。形態はともかく、考え方は参考になるかもしれない。

だて・よじのり、地域マシナリ。四半世紀たった鎌倉官庁を2002年11月で横浜都心に移住し、日々に近所徘徊。週一大学講義。月一甲越補田通。趣味の熊鷹鑑賞で師事する観世流シテ方の野村四郎師の応援ホームベースも始めた。

<http://homepage2.nifty.com/datev/nrura-stg/>

注・小論は月刊『かまぐら書林』（2007年4月号）かまぐら書林社）に掲載した。