

大船駅西口整備計画（鎌倉市域での整備計画）

歩行者デッキの意匠・形態について

鎌倉市拠点整備部

歩行者デッキの意匠・形態に関する意見の結果について

大船駅西口整備計画（鎌倉市域での整備計画）の歩行者デッキの意匠・形態については、地域住民を主とした「大船駅西口駅前整備計画会議」でご意見をいただくとともに、地元説明会を開催したほか、ホームページなどで公表し、意見の募集を行いました。

多数のご意見をいただき、ありがとうございました。集計結果は以下のとおりです。

1 意見の募集期間

平成19年10月1日（月）から10月31日（水）まで

2 募集の周知

広報かまくら、市ホームページ、ケーブルテレビ、地元町内会回覧、大船駅連絡通路への掲示

3 素案の配布場所

市役所口ビー、各支所、大船駅周辺整備事務所

4 意見件数

58件

内訳

項目	件数
意匠・形態について	8件
構造形式について	10件
屋根について	5件
色相について	7件
その他	16件
整備計画について	12件
合計	58件

5 意見の要旨と市の考え方

P1～P7をご覧ください。

6 意見を参考に策定したイメージ図

P8～9をご覧ください。

問い合わせ先

鎌倉市拠点整備部大船駅周辺整備課

電話 0467(45)3970

Fax 0467(47)3029

項 目	意見の要旨	市の考え方
意匠・形態	いずれの案も、いかにも近未来SF的な人工物のように見え、古都鎌倉には似つかわしくない。せめて木材で、表面を化粧するなどの意匠変更を求める。	柏尾川は、鎌倉市景観計画の中で「柏尾川ベルト」として景観重要公共施設に位置付けられており、歩行者デッキにつきましても、周辺のまち並みと調和するよう土地利用類型別景観形成の方針・基準や景観重要公共施設の占用許可等の基準に適合するよう配慮しています。
	「大船色」だけでなく「鎌倉色」もアピールできるデザインをお願いしたい。鉄の塊のような無機質ではなく、木を取り入れ温かみのあるアール・ヌーヴォー様式を取り入れたデザインを要望します。	工作物の素材等につきましても、周辺の街並みと調和したものであることから、ご意見の木材を部材として利用することは、隣接する周辺施設（大船駅の駅舎、駅東側のビル等）と、調和しないものと考えます。
	歩行者デッキに広場的なスペースを造り、憩いの場としての機能を持たせベンチ等を設置して欲しい。	歩行者デッキは、市道認定に向け道路管理者と協議を行っていますが、安全面やスペースの確保等から、ベンチ等の設置は困難と考えております。
	河川上という特殊事情を考慮し作成されたい。費用面だけではなく利用しやすいようお願いします。	柏尾川横断部については、川風などの影響を考慮し、誰もが利用しやすい歩行者デッキとなるように配慮します。
	建設の初期投資が多くなってもメンテナンス費用がかからないよう要望します。	屋根や手すり等には、腐食しにくいアルミ材等を使用します。また、適正な維持管理を行うことによりメンテナンス費用の削減について検討してまいります。
	転落事故防止のため、側壁やガード部分を設置してください。	照明等を設置するとともに、転落事故防止のための側壁には、強化ガラス等の部材を使用し、歩行者デッキ上での見通し等安全対策には十分配慮いたします。
	歩行者デッキ上に照明を設置してください。	
歩行者デッキが曲がる場所にカーブミラーを設置してください。防犯カメラを設置してください。		

項 目	意見の要旨	市の考え方
構造形式	第1案は、景観上煩雑すぎるのでは、第2案は、パイプ使用部がゴチャゴチャしており、景観を損ねる。第3案は、スッキリしており好ましく感じる。総体的に、第3案（箱桁形式）が景観と実用性からして、一番適していると考えます。	<p>柏尾川は、鎌倉市景観計画の中で「柏尾川ベルト」として景観重要公共施設に位置付けられており、歩行者デッキにつきましても、周辺のまち並みと調和するよう土地利用類型別景観形成の方針・基準や景観重要公共施設の占用許可等の基準に適合するよう配慮しています。</p> <p>工作物の構造形式につきましても、周辺の自然環境との調和や眺望点からの眺望への配慮、維持管理面、経済面等を勘案し柏尾川横断部、JR側共に箱桁形式といたします。</p>
	第3案の箱桁形式が望ましい。	
	第3案（箱桁形式）がよいと思います。	
	景観面で問題があるようですが、第1案から第3案の図面を見た限りでは、第3案（箱桁形式）がよいと思います。	
	古都鎌倉の表玄関に位置し、大船観音に象徴される西口においては、「周辺環境との調和」を何よりも優先すべき基準と考える。案2のトラス形式が最善案。斜張橋形式は、支柱が観音様を突き刺すような景観で最悪案。箱桁形式は下層部の箱が視界をさえぎるのでトラスに劣る。	
	第2案のトラス形式が望ましい。	
	トラス形式。	
	斜張橋の経済性がなぜ箱桁形式に比べて160～180%になるのでしょうか？箱桁橋は鉄骨量が最も多くなり、基礎・杭も大きくなって最も高価なはずで、鉄骨重量が大きくなれば大型クレーンが必要になり、工事中の交通障害も大きくなります。基礎や杭の工事も同様です。工事期間も長くなることとなります。	箱桁形式は、構造的に最も重量がありますが、最もシンプルな構造のため、西口のような狭隘な場所では、施工性に優れ工期の短縮にもなるため経済的となります。なお、斜張橋の橋桁は、軽量でシンプルになりますが、主柱の高さが地上約30mとなり、基礎等が大きくなるため、小規模な歩行者デッキでは、割高な工法となります。
	安全面からの比較がない。天災（地震・台風・洪水等）、歩行者の安全（落下危険等）、橋上からの落下物等。歩行中止とする条件の例示。	地震・台風対策及び歩行者の転落防止対策等につきましても、必要な安全基準を満たすように設計をすることとなります。なお、現時点では歩行中止とする条件につきましてもは定めておりませんが、今後、道路管理者、交通管理者が判断することとなります。
	橋上は予想以上に風が強く、橋りょう強度は十分に考慮すること。	

項 目	意見の要旨	市の考え方
屋 根	理想は、瓦屋根のペDESTリアンデッキで鎌倉の表玄関、大船を内外にアピールしてもらいたいところ。材質は金属を想定しているようだが、テント材の生地を使い、西日に対して有効な日除けへの形態の変更を求める。	歩行者デッキ上を屋根や壁で覆うと、風や雨を防ぐことにはなりますが、開放感がなくなり歩行者デッキ内での温度の上昇等が考えられます。また、風の影響を強く受けるため、構造上不利となります。歩行者デッキ上の屋根を6割程度覆うことで開放感を得ることができるとともに、景観を損ねることなく、雨や日差しの影響を半減できると考えます。なお、柏尾川横断部については、風を防ぐために高さ約2mの強化ガラス等での防風壁の設置を検討しております。
	コスト縮減から屋根を取りやめて歩行者デッキの追加部分に回す工夫を要望する。	
	予算の軽減、工期短縮のため、予定されている屋根は見送りにしてはいかがでしょうか。	
	歩行者デッキは室内（全面、壁と屋根で覆われる）になるようにして欲しい。屋根は6割程度とありますが、10割つけて欲しいです。	
	悪天候でも風や雨が吹き込まないように、全屋根・周囲には全側壁を設けてください。	

項 目	意見の要旨	市の考え方
色 相	全体を淡いグリーンが望ましい。	<p>柏尾川は、鎌倉市景観計画の中で「柏尾川ベルト」として景観重要公共施設に位置付けられており、歩行者デッキにつきましても、周辺のまち並みと調和するよう土地利用類型別景観形成の方針・基準や景観重要公共施設の占用許可等の基準に適合するよう配慮しています。</p> <p>色相につきましては、様々なご意見がありますが、景観面から周辺の自然環境との調和や眺望、隣接する周辺施設（大船駅の駅舎、駅東側のビル等）に配慮し、彩度6以下のグレー系を基本といたします。</p>
	大船駅周辺は鎌倉への玄関口にて、自然との調和は不可欠。景観を壊さない色調を十分サンプルを基に検討いただきたい。（薄緑など）	
	古都鎌倉の表玄関に位置し、大船観音に象徴される西口においては、「周辺環境との調和」を何よりも優先すべき基準と考える。色調は「周辺環境に溶け込む色相から」グレー系が最善案。大船観音は白亜の美しさが特徴。ブルー系、グリーン系、茶系は明るい色調が白亜を台無しにする。	
	ブルー、グリーン、イエローなどあり得ないのではないのでしょうか？白っぽい薄いグレー系が常識だと思うが、その「白に近い薄いグレー系」というのが実は大変多彩で現地で、実物大で、色々な気象条件で、しかも季節や太陽の状況も考慮しながら検討を重ねることになり、選択が大変難しいものです。	
	グレー系。	
	色は白がいいと思います。飽きのこない色だし、万人受けするし、何より清潔感があってさわやかです。また、観音様の白と同じなので、色がケンカしない、統一感がある。全体の景観を見回したときに、あちこちにいろいろな色があると統一感がなく騒がしい感じになる。これからどんな建造物が建っても、相性は悪くないと思います。	
大船観音を意識して白基調としたのであろうが、「鎌倉」という街の持つ武家屋敷や寺といったイメージとはかけ離れた物で、違和感を禁じえない。		

項 目	意見の要旨	市の考え方
その他	説明書は、意図的、誘導的に写真を並べているのが一目で見えました。金額の見積りは正しいのでしょうか。（歩行者デッキを反対します。）	経済性の比較は、構造形式ごとの一般的な施工単価を基本に、施工条件、今回の現場条件を考慮し比較したものです。
	エレベータ、エスカレータの設置をして欲しい。	エレベーターの設置を予定しております。
	新富岡橋の歩道幅を半分にして左折用の車線を作ってください。	ご要望のような整備を予定しております。
	歩行者の動線に学生が考えられていない。通学者がデッキを通れば大混乱になる。	利用予定歩行者数を算出したうえ、安全で円滑な人の流れが確保できるように幅員を決定します。
	歩行者デッキの幅員の説明が十分でない。	
	できればデザイン案を何候補か出していただき投票形式にするというのでもいいかと思えます。	3案を提示し、皆様から様々な意見をいただきながら、詳細計画に反映させるため意見公募を行ったものです。
	大船は鎌倉ではないという意識が感じられる。	第3次鎌倉市総合計画（第2期基本計画）においては、『鎌倉らしさを継承する地域や、都市基盤を強化する地域、鎌倉の新たな魅力を創造していく地域などそれぞれの地域の個性を引き出す土地利用を図る、としており、大船駅周辺における土地利用は新たな都市基盤の強化等、都市拠点として整備していくこと』となっております。
	大船駅笠間口は、一度道路面に降りて横断歩道を渡りますが、県道を渡った場所で道路に降りれるようにしてもらいたかった。	ご要望の件につきましては、横浜市の所管となるため、横浜市にお伝えいたします。
大船駅東口のバスの乗降場所は、一番はじにあり、乗車に非常に不便で大変。健常な方が設計したように思います。優しい文化都市鎌倉の玄関としては、中央にバスの乗降場所を用意して欲しいです。今泉方面へ行くには、大船駅笠間口はとても便利なのにバスの発着がありません。	現在、基本的には横浜市方面へのバスは横浜市側のバスターミナルから、鎌倉市方面へのバスは大船駅東口のバスターミナルから発着しています。横浜市方面へ行かれる方は大船駅笠間口、鎌倉市方面へ行かれる方は大船駅東口の、それぞれのバスターミナルをご利用いただくようご理解をお願いいたします。なお、大船駅東口のバリアフリー化につきましては、引き続き検討してまいります。	
コンサルタント会社には、どのような委託をしたのですか。	大船駅西口地区の歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保、バス停の集約化及び駅前の渋滞解消を目的とした、歩行者デッキ、駅前のバス・タクシー等の乗降施設、歩道・車道部等の詳細設計について委託をしております。	

項 目	意見の要旨	市の考え方
その他	歩行者デッキの案について何社の設計会社から応募があったのか。	意匠・形態、経済性等を勘案し、鎌倉市から3案をご提示いたしました。
	この形を誰が決めたのか。	
	他にも案があるのか。	
	歩行者デッキの維持管理はどのように考えているのか。	歩行者デッキの完成後の維持管理につきましては、定期的な点検、清掃と10年に1回程度の塗装を考えております。
	戸塚区からのバス利用者に、今回の計画の説明やアンケート調査を行ったのでしょうか。	戸塚区からのバス利用者に対する説明会やアンケート調査は行っていませんが、大船駅連絡通路にも、説明会及び意見募集のお知らせを掲示し、周知を図ったところです。
地域（駅近隣）の方たちの利害が強すぎて、その周辺の人のことを考えていない。	今回の計画は、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」「バス停の集約化」「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指したものです。その内容は、歩行者デッキの設置、バス停の集約化、駅前の乗降場の整備などとなっています。駅近隣の方々だけでなく、周辺から利用される方々にも利用しやすい整備を行おうとするものです。	

項 目	意見の要旨	市の考え方
整備計画	歩行者の安全と、車の渋滞の緩和になることから実施して欲しい。	<p>大船駅西口は、駅前や県道の整備が遅れており、バス停も分散しているため朝夕の通勤通学者の歩道からはみ出しや、バス降車場の歩道混雑、一般車両の駐停車による交通阻害などが原因で駅前の交通渋滞を招いています。このようなことから、大船駅西口の現状を改善し、大船駅西口駅前の快適で安全かつ機能的な市街地形成を図るため、平成10年1月に「横浜・鎌倉両市一体整備計画（案）」を策定いたしました。その後、ドリームランド線の廃止など社会情勢が変化したことから早期の実現が困難になりました。そこで、鎌倉市域での短期的方策を策定し、県道阿久和鎌倉線の歩道部分の植栽帯の移設、大船駅西口新昇降口脇のエレベーター等の設置を実施いたしました。</p> <p>その後、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」「バス停の集約化」「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指し、歩行者デッキの設置・バス停の集約化・駅前乗降場施設の整備を行うこととし、その素案について、本年2月に広く意見公募を行い、4月には「鎌倉市域での整備計画」を策定いたしました。</p> <p>なお、今回の意見公募につきましては、整備計画の具体化に向け、歩行者デッキの意匠・形態に対するご意見をお聞きしたものです。整備計画につきましては、様々なご意見がありますが、本年4月に策定しております計画を基本に進めていることをご理解ください。</p>
	歩行者デッキは、将来的に継続的に利用する人は少ないと思われま	
	す。栄光学園側から駅に向かう者にとって、どんなメリットがあるのだろうか。車の渋滞が少なくなるようにも思えない。	
	現況の車の混雑が改善されるとは思えません。（計画不十分で反対します。）	
	バス停の集約化により車の渋滞は若干は減少すると思うが、バス利用者には、駅から遠くなるためデメリットである。	
	大船駅西口の北口側にバスロータリーを作り、戸塚方面からのバスをそこに集約すれば、鎌倉市の負担は少なくなります。横浜市、JR、神奈中バスと交渉してください。（都市計画は、広域的に将来を見据えてやってください。）	
	バスターミナルが整備されるとバスの出入りが増えるはずで、大船観音側の歩道の通行者は今までより増えます。栄光生だけでなく、その通行者は歩行者デッキを利用できないのですから、駅との往復のためにはどうしても幅5～6mの歩道橋が必要ということになります。	
	大和橋のタクシー降車場の歩道幅員を狭くして、3車線にすればバスが大和橋に入りやすくなり、大和橋入り口の改善になります。	
	線路側のJRの土地の活用により、バスを使わない歩行者が今より増える可能性があります。その場合の対処案として、歩行者デッキ以外に川下側にもう一本歩道橋が必要になります。	
	JR大船駅は現状で固定。駅の玄関としての位置付けをさせるよう指導されたい。	
全ての横断歩道を廃止し、歩行者デッキが口の字になるように追加して欲しい。		
将来的に住民側への歩行者デッキの増設は絶対に反対します。		