

- ・シンボル道路の断面を再検討する前提として、交通処理上の観点から新たに3つの案を作成し、ウォークアブル対応の視点に基づき現状の計画（平成28年度）と比較検討する。
- ・現状計画に対して、北側外周道路を県道腰越大船線に接続するようにし、更にシンボル道路と市道大船西鎌倉線との接続に関して、一般道路にするか（案1）、トランジットモール（案2、案3）にするか、で案を作成した。
- ・現状計画と上記3案について、ウォークアブルなまち実現に対する効果の大きさを比較検討する。

■案1～案3の前提条件

- ・北側外周道路を腰越大船線にタッチさせることにより、自動車については外周道路から各街区にアクセスさせて、シンボル道路の自動車交通量を低減する。

■シンボル道路の基本案（現状計画+3案）

案	現状計画 一般車も通過	案1（現状計画+北側道路貫通） 一般車も通過	案2（東側トランジットモール（標準型） 公共性の高い車両のみ通過・一般車も通行可		案3（東側トランジットモール（最小幅員型） バスのみ通行可	
			A区間	B区間	A区間	B区間
幅員・車線数	・幅員20m・2車線	・幅員20m・2車線	・幅員20m・2車線		・幅員20m・2車線	・幅員16m・単線車道幅員6m
通行車両	・バス、タクシー、一般車通行可	・バス、タクシー、一般車通行可	・バス、タクシー、一般車通行可	・バス、タクシー通行可 ・一般車両通行不可	・バス、タクシー、一般車通行可	・バスのみ通行可（片方向） ・一般車両、タクシー通行不可
車両スピード抑制対策	・なし	・スラローム、ハンプ等でスピード抑制	・スラローム、ハンプ等でスピード抑制	・直線道路	・スラローム、ハンプ等でスピード抑制	・直線道路
市道大船西鎌倉線との関係	・計画地東側道路に抜けられる	・計画地東側道路に抜けられる	・計画地東側道路に抜けられない（クルドサック）		・計画地東側道路に抜けられない（クルドサック）	
ウォークアブルへの対応	・あまり対応できない。道路により地区が分断されている。	・断面や道路空間の設えにより対応。	・地区東側はシンボル道路による分断は解消できる。		・地区東側はシンボル道路による分断は大きく解消できる。	
概念図						

シンボル道路の空間形成の考え方（1案ベース）

【検討の前提条件】

- ・本事業地を東西に貫通するシンボル道路は、鎌倉モノレール湘南深沢駅前エリアと近傍で計画されている JR 東海道線新駅エリアとをつなぐ地域交通ネットワーク上の重要な動線に位置付けており、現在、8,600 台/日の自動車交通を想定している。
- ・これを、北側外周道路整備により通過交通を分散し、各街区に対しては、外周道路から車がアクセスすることとし、シンボル道路の自動車交通量を 3,000 台/日に低減することを想定して検討を行う。
（車利用、自転車利用への対応）
- ・JR 藤沢駅や大船駅などがきっかけとなる広域交通のルート上にはなく、上記エリアに限定された交通量と判断され、基本的には歩行者が主役の空間として、縦横断にわたる回遊性や歩車段差の小さい、

人にやさしい空間づくりが求められる。（歩行者に優しい空間）

- ・多くの人が利用する地区のカオとなる空間として、人々が滞留し、賑わう様子にあふれた活気のあるエリア形成が望まれる。（賑わい、活気の創出、滲み出し）
- ・また、まとまった延長距離をもち、柏尾川とつながる（クロス）都市構造上の特性から、生態系ネットワーク空間としても期待される。（環境配慮）
- ・来街者の窓口となる駅同士をつなぐ都市軸であり、沿道には商業機能や公共施設等の集客性の高い用途が配置されることから、空間構造面と景観面の両面において高い性能が要求される。（シンボル性の付加）

【具体的な整備メニュー】

1) 車利用への対応

- ・3,000 台/日の交通量を処理する道路としては、道路構造令に定める 4 種 3 級道路と判断され、片側 3.5m 幅員の 2 車線（7m 幅員）を確保。
- ・また専用の自転車通行帯として片側 1.0m 幅員の 2 レーン分（2m 幅員）を確保。

2) 歩行者に優しい空間形成への対応

- ・緑地帯により、車や自転車などの高速動線と歩行者空間を分離。
- ・車の速度抑制対策。（スラローム線形化やハンプ設置、路面の凹凸化など）
- ・セミフラットまたはフルフラットの断面構造導入により、横断部の切下げ段差発生を解消する。

3) 賑わい、活気の創出、滲みだしへの対応

- ・多くの人が利用できる带状ベンチ（ex. 日本大通り）を商業エリア沿いや公園沿いに設置する。
- ・車道横断ポイントを多く確保する。（車の速度抑制対策とセット）
- ・歩道空間上に休憩機能を持った滞留空間を配置。
- ・ストリートファニチュアやサイン等のデザインアップ。
- ・夜間照明演出によるナイトシーンの魅力アップ。
- ・沿道用途として屋内と屋外を一体的に利用する機能（飲食機能）を誘導するほか、透過性の高く上質な建物デザインを誘導する。

4) 環境配慮への対応

- ・大径木による歩行空間への緑陰の創出。
- ・地域種を基調とした樹種による緑化。
- ・植栽帯と保水排水性の高い歩道面整備の連携整備による雨水循環機能の付加。
- ・沿道のセットバック空間を活用した雨水浸透機能の確保。（グリーンインフラの民地側への拡張）

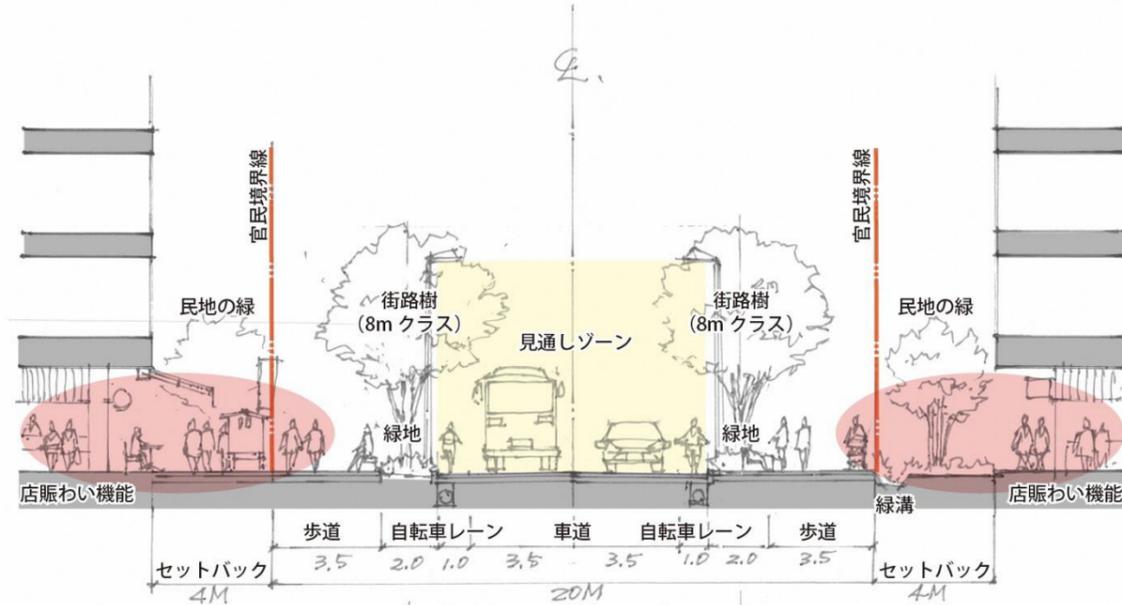
5) シンボル空間形成への対応

- ・大径木による並木と足元部の緑地帯により、連続的な緑環境を創出。
- ・歩道および車道部を高質舗装化することでイメージアップする。
- ・ウォークブルやウェルネスなど、まちのコンセプトが目に見える空間づくり。
（健康促進機能つきファニチュアの設置、ICT を駆使した健康インターフェイス機能の設置、ウォーキングコースの設定、シェアバイクステーションの設置など）

6) ソフトな交通規制による対応

- ・土日や限定した時間帯において、自動車交通を規制し歩行者専用空間化することやゾーン 30 規制を導入し、車の速度を抑制し、横断する歩行者の安全性快適性を向上することを検討する。
- ・地区全体のイベント開催時には、自動車交通を規制することを検討する。

■シンボルロード試案 01 (幅員 20M 道路)



【4種3級道路の標準的な道路構造】

- 車路: 3.0m
- 路肩: 0.5m
- 自転車レーン: 1.0m/Lane
- 歩道: 2.5m 以上 (ベンチを含むと +1.0m)
- 植栽帯: 0.75m~1.5m

●前提条件

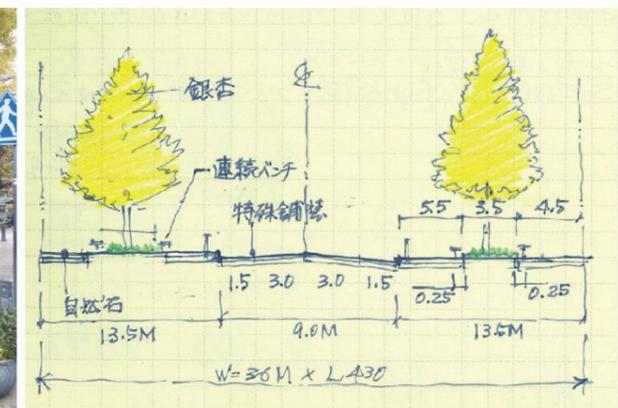
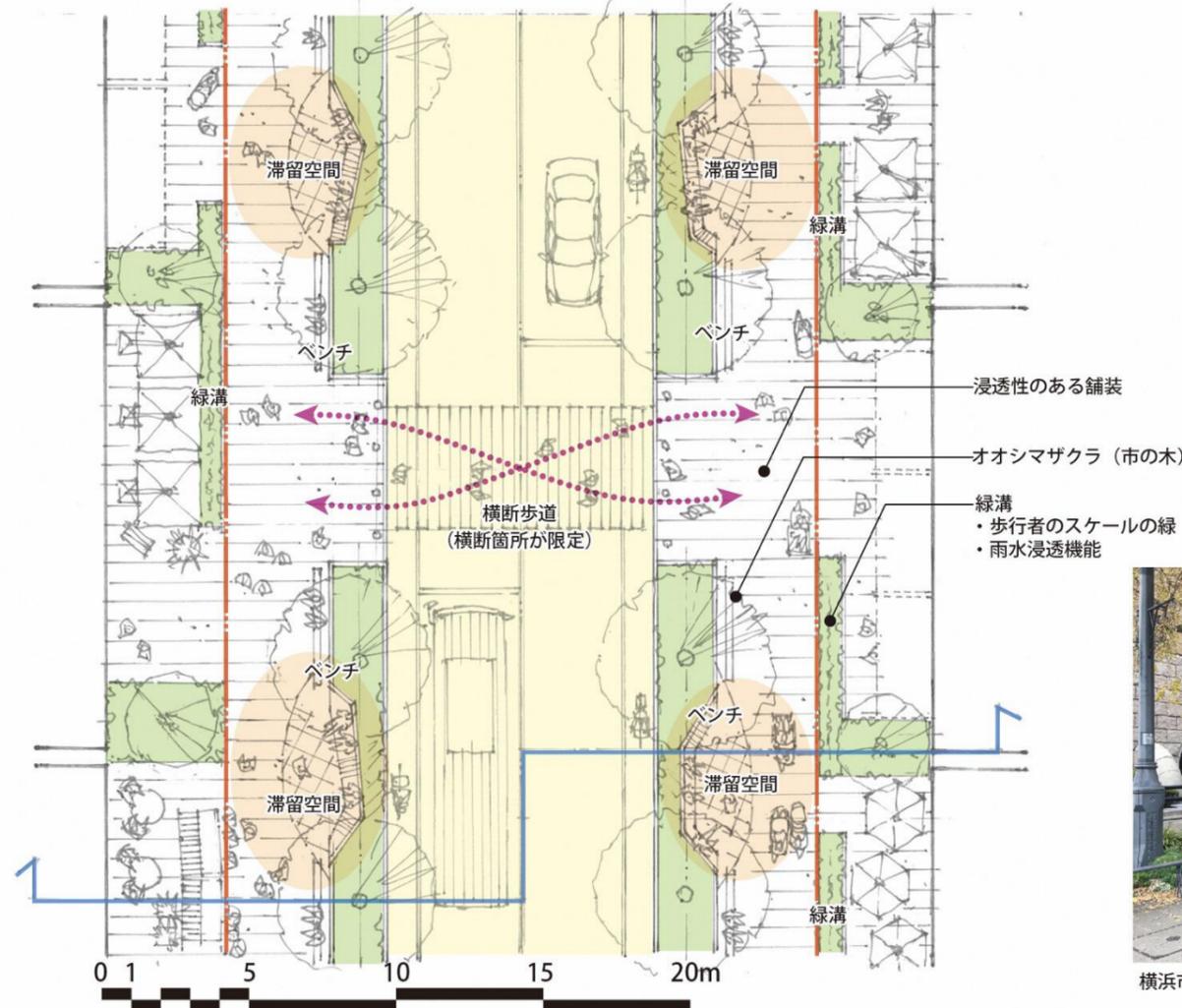
- 現計画の幅員 20m のまま
- 片側 1 車線ずつの車道を確保
- 地区内を通過する自転車レーン (高速交通) を歩行者空間と分離して確保
- 樹高 8m 程度の高木を植栽するために必要な幅の緑地を確保 (幅 2.0m)
- 官民境界側に 3.5m の歩行者スペースを確保し、ベンチおよび滞留空間を確保

●プランの評価点

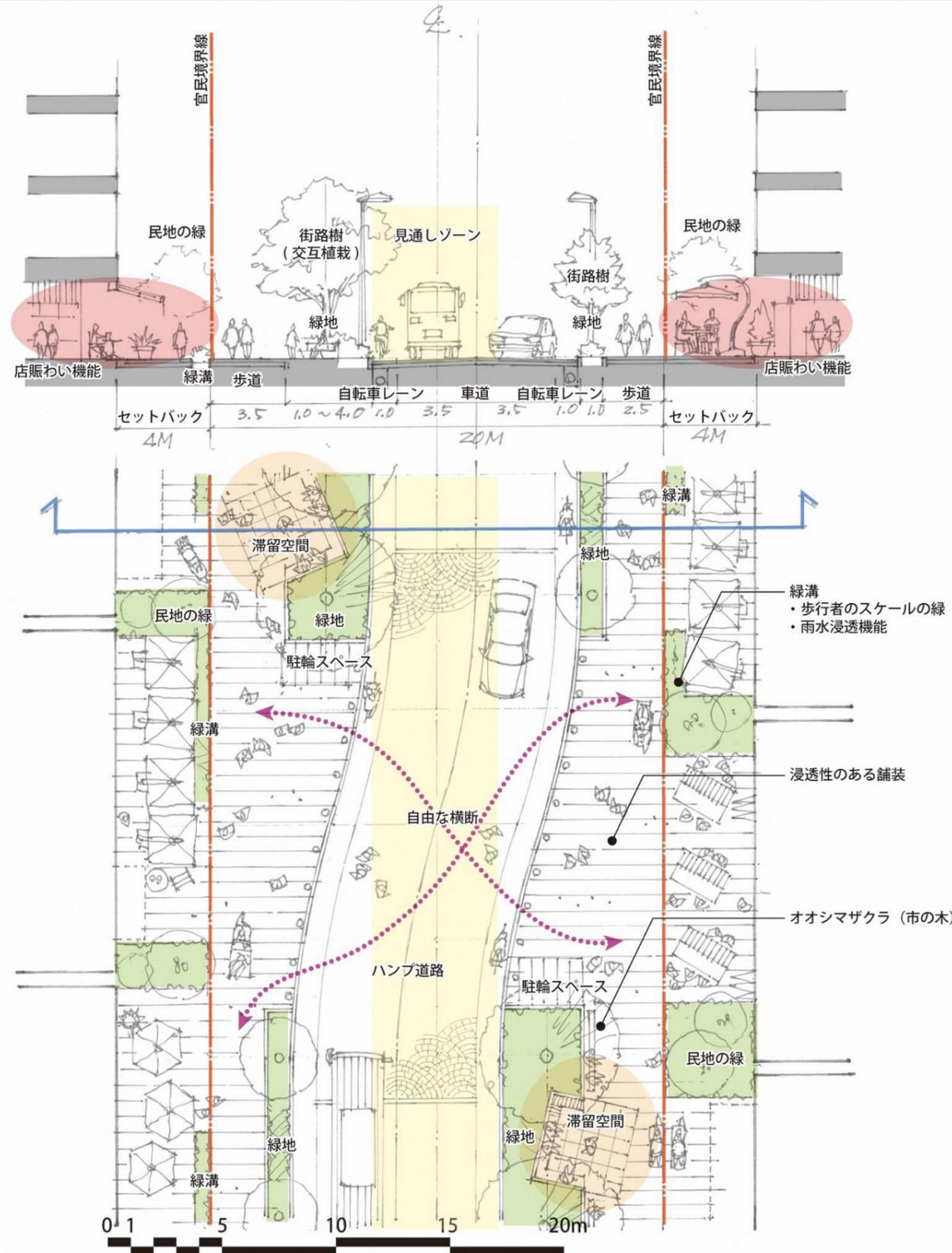
- 歩道や緑地帯の幅員にゆとりがあるため、憩い・滞留機能空間を確保しても通行スペースの邪魔になりにくい (憩い・滞留機能の配置の自由度/賑わいのしみ出しへの対応/通行快適性)
- 幅広い緑地帯をとることで、大径木の緑化が可能 (街路樹によるシンボル性/緑環境の強化)

●プランの課題点

- 直線的で見通しの良い道路線形は車や自転車に対しての速度抑制機能がなく、歩行者優先の環境にならない (歩行者安全性の低さ)
- 車道の横断については、横断歩道部の限定されたポイント (位置や箇所数) でしか横断できない (道路両側の移動の自由度が低い)



■シンボルロード試案 02 (幅員 20M / スラローム + ハンプ道路)



【4種3級道路の標準的な道路構造】

- 車路：3.0m
- 路肩：0.5m
- 自転車レーン：1.0m/Lane
- 歩道：2.5m 以上 (ベンチを含むと +1.0m)
- 植栽帯：0.75m~1.5m

●前提条件

- 現計画の幅員 20m のまま
- 片側 1 車線ずつの車道を確保 (線形をスラローム化することで速度抑制を図る)
- 歩行者の横断区間にはハンプを設けることで、さらなる注意喚起と速度抑制を図る
- 地区内を通過する自転車レーン (高速交通) を歩行者空間と分離して確保
- 官民境界側には 2.5~3.5m の歩行者スペースを確保
- 幅広い緑地帯を活用した滞留空間を確保

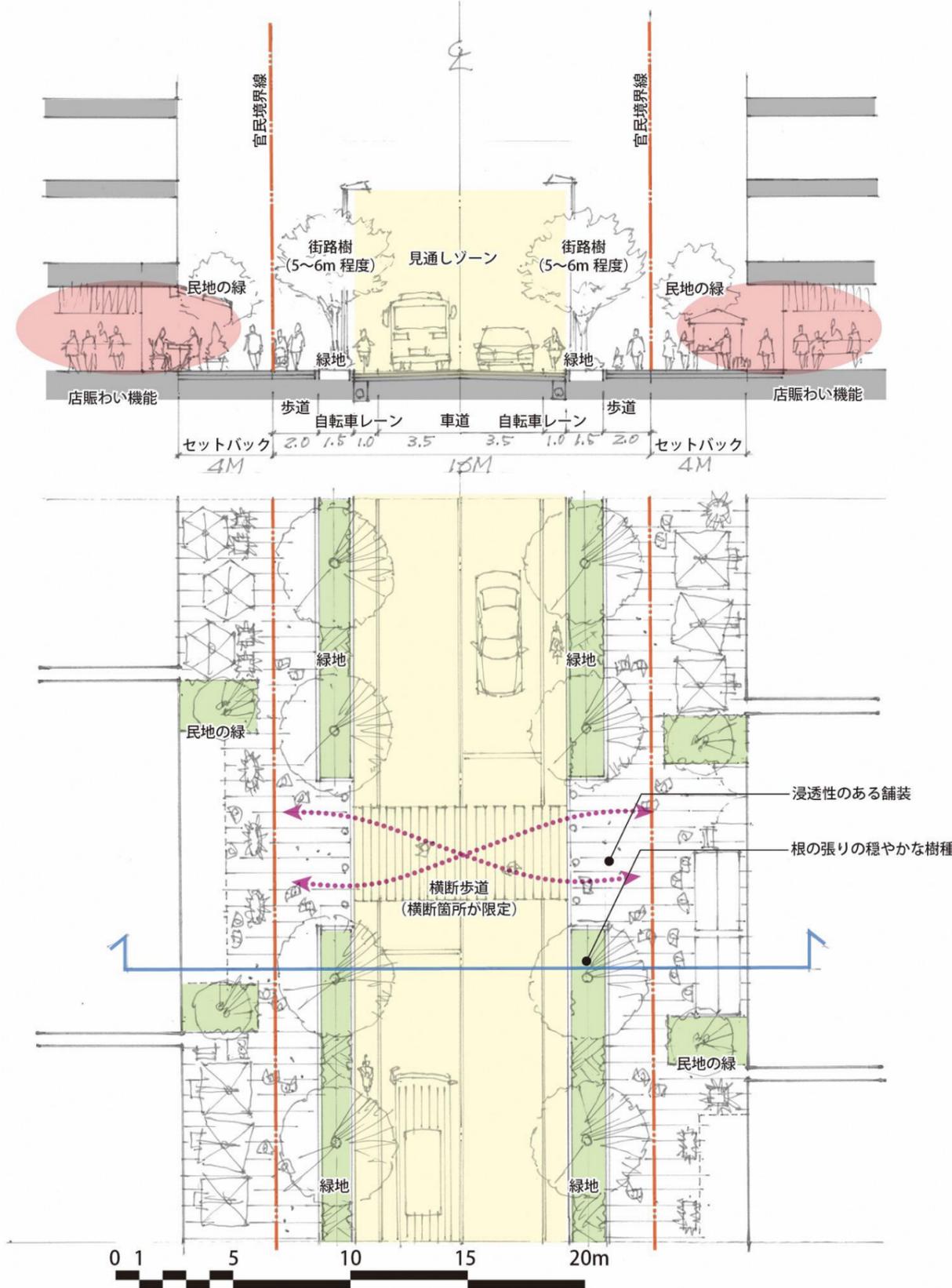
●プランの評価点

- 沿道の賑わい空間側に十分な歩行空間を確保できる (賑わいのしみ出しへの対応)
- 車や自転車の速度抑制により安全な歩行者空間を創出できる (歩行者優先空間化)
- 横断歩道ではなくハンプ化による注意喚起方式とすることで、横断箇所にも自由度が持てる (道路両側の緊密性や回遊自由度が高まる)

●プランの課題点

- スラローム化が可能な道路交通体系を、まち全体で構築する必要がある (交通量の分散化など)
- 運転者にとって見通し範囲が狭まるため、十分な安全対策が必要 (安全対策の強化が必要)
- スラローム化により場所によって緑地帯の幅が変化 (規則的、連続的な並木形成が困難)
- 緑地幅がばらつくことで憩い・滞留空間の形成が可能な場所に偏りが生まれる (憩い・滞留機能の不均等)
- ハンプ等の速度抑制部 (マウンドや舗装表面の凹凸) が歩きにくさと評価される可能性 (歩行快適性の低下)

■シンボルロード試案 03 (幅員 16M 道路)



【4種3級道路の標準的な道路構造】

- 車路：3.0m
- 路肩：0.5m
- 自転車レーン：1.0m/Lane
- 歩道：2.5m 以上 (ベンチを含むと +1.0m)
- 植栽帯：0.75m~1.5m

●前提条件

- 道路幅員を 16m に縮小
- 片側 1 車線ずつの車道を確保
- 地区内を通過する自転車レーン (高速交通) を歩行者空間と分離して確保
- 官民境界側には 2.0m の歩行者スペースを確保 (ベンチを確保できない)
- 1.5m 程度の緑地を確保 (街路樹の植栽が可能な幅員)

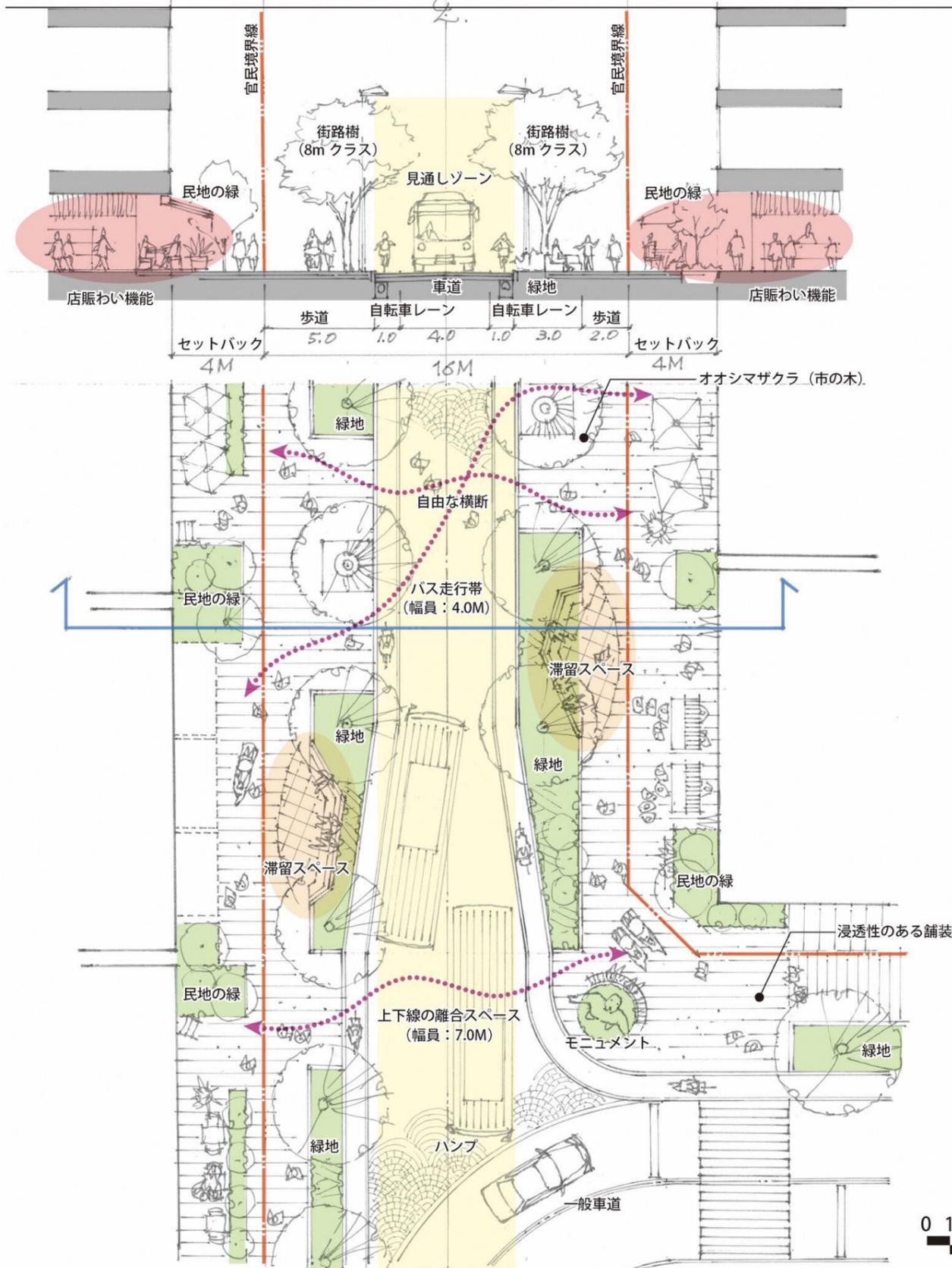
●プランの評価点

- 対面との距離が狭まり、コンパクトな街路空間になる (道路両側の緊密性が高まる)

●プランの課題点

- 直線的で見通しの良い道路線形は車や自転車に対しての速度抑制機能がなく、歩行者優先の環境になっていない (歩行者安全性の低さ)
- 車道の横断については、横断歩道部の限定されたポイント (位置や箇所数) でしか横断できない (道路両側の移動の自由度が低い)
- 歩道空間が狭く、滞留空間をつくりにくい (憩い・滞留機能の弱さ)
- 緑地帯が狭くなり (1.5m 程度)、植栽できる樹種や大きさが制約される (シンボル性の低下)

■シンボルロード試案 04 (幅員 16M トランジットモール)



【4種3級道路の標準的な道路構造】

- 車路：3.0m
- 路肩：0.5m
- 自転車レーン：1.0m/Lane
- 歩道：2.5m 以上 (ベンチを含むと +1.0m)
- 植栽帯：0.75m~1.5m

●前提条件

- トランジットモール区間の幅員を 16m に縮小
- バス走行帯として幅員 4.0M の単線レーンを確保。(モールの両端部に離合スペースを確保)
- 地区内を通過する自転車レーン (高速交通) を歩行者空間と分離して確保
- 歩車道境界部をゼロ段差もしくは最小段差化 (20 mm) し、バリアフリーな横断環境をつくる
- 樹高 8m 程度の高木を植栽するために必要な幅の緑地を確保 (幅 2.0m 以上)
- 官民境界側には 2.0m 以上の歩行者スペースを確保

●プランの評価点

- 定時運行のコミュニティバスおよび緊急車両以外の車が侵入しないため安全な歩行者空間を作れ、かつ自由に横断できる環境になる (歩行者専用化に近い、回遊自由度の高い空間)
- 対面との距離が狭まり、コンパクトな街路空間になる (道路両側の緊密性が高まる)
- 沿道の賑わい空間側に十分な歩行空間を確保できる (賑わいのしみ出しへの対応)

●プランの課題点

- 一般車両の進入防止が可能になるような道路交通体系を、まち全体で構築する必要がある (迂回ルートの確保や土地利用計画等との調整)
- 一般車両の誤進入をなくすための工夫が重要 (注意喚起サイン、ハンプなど)
- ハンプ等の速度抑制部 (マウンドや舗装表面の凹凸) が歩きにくさと評価される可能性 (歩行快適性の低下)