

# 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

### 目次

#### 意匠・形態について

- ・ 歩行者デッキ計画イメージ図 P1
- ・ 歩行者デッキ平面図 P2
- 1 歩行者デッキ計画の基本方針 P3
- 2 周辺環境の特徴 P3
- 3 基本デザインの検討 P3
- 4 歩行者デッキに用いる橋りょう形式の比較 P4
  - JR側 構造形式比較表 P4
  - 柏尾川横断部 構造形式比較表 P5
- 5 JR側イメージ図 P6
- 6 柏尾川横断部イメージ図 P7

#### 色相の検討について

- ・ 歩行者デッキ色相の検討 P8
- ・ 色相イメージ図 P9・10

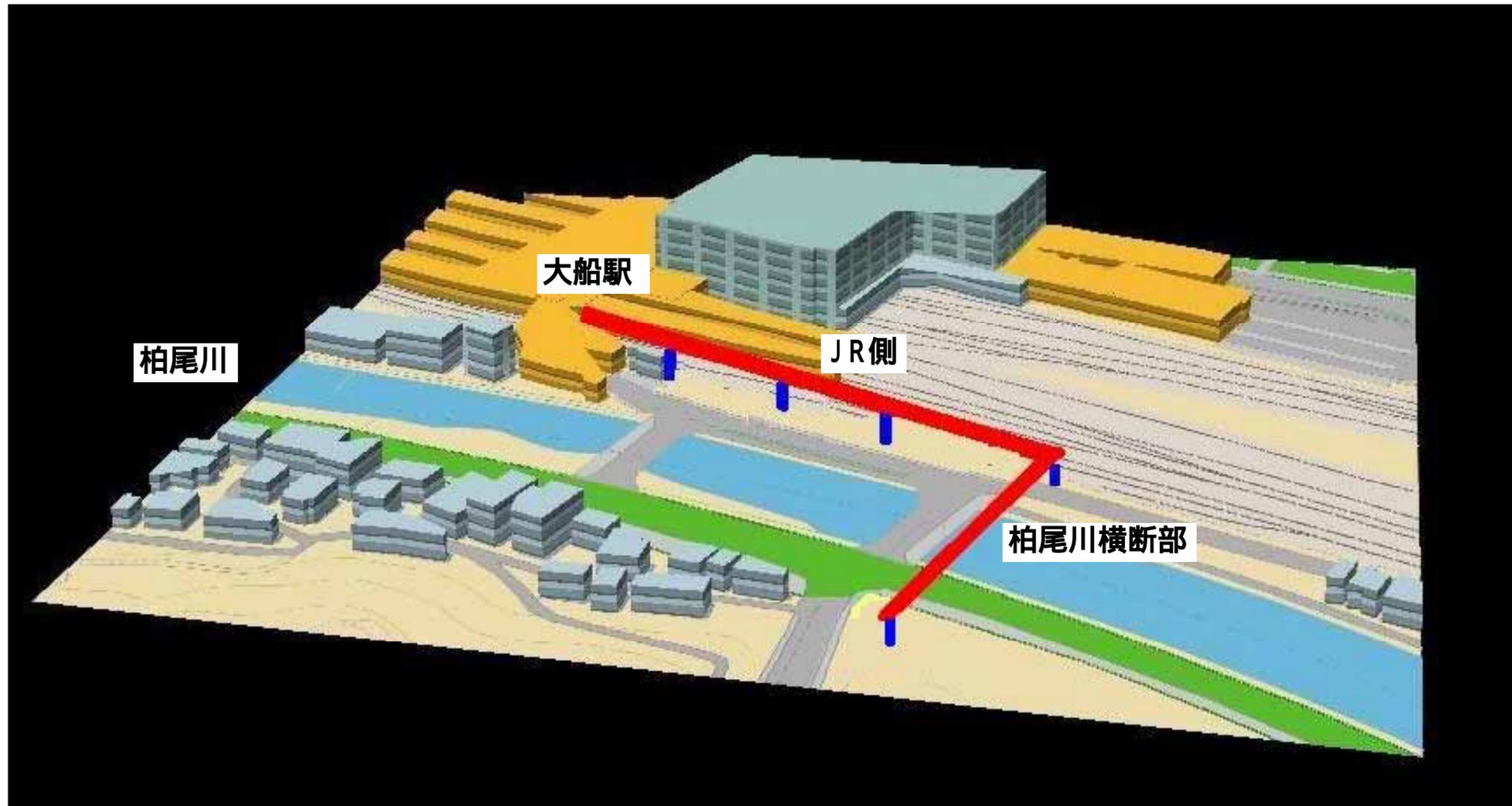
#### 参考資料

- 鎌倉市景観計画(抜粋) P11・12

平成19年10月1日

鎌倉市拠点整備部大船駅周辺整備課

歩行者デッキ計画イメージ図

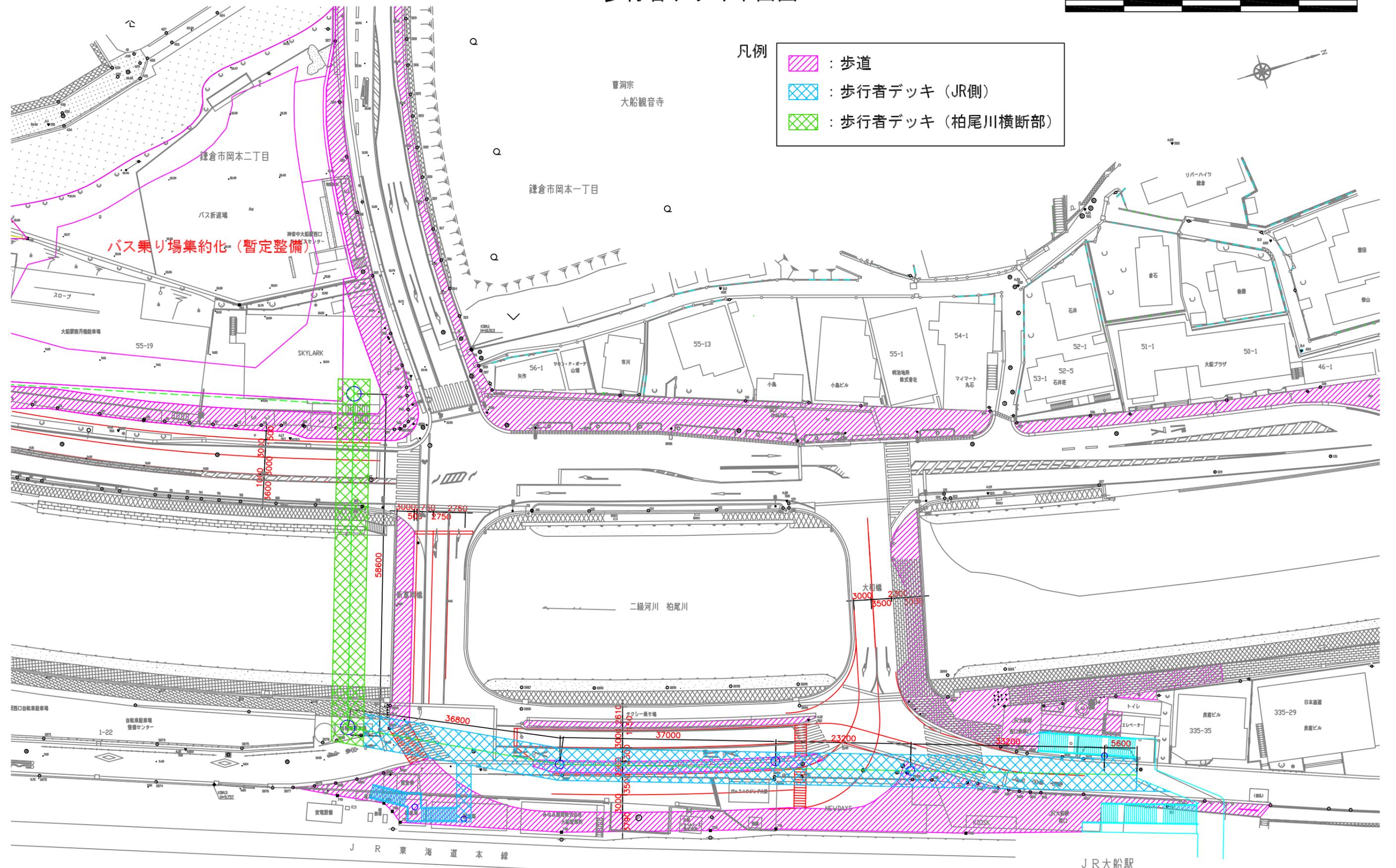


# 歩行者デッキ平面図



凡例

- : 歩道
- : 歩行者デッキ (JR側)
- : 歩行者デッキ (柏尾川横断部)



注1) バス乗り場(集約化)の歩行者デッキへのアクセスについては、関係機関と協議中です。  
 注2) 歩行者デッキの自由通路への接続については、歩行者の動線から最短距離での接続を関係機関と協議中です。

## 1・歩行者デッキ計画の基本方針

『鎌倉市景観計画』に沿った計画を行う。

- ・周辺の山並みに配慮したデザインとする。
- ・周辺の寺社・施設等と調和したデザインとする。
- ・開放感や親しみやすさに配慮したデザインとする。

## 2・周辺環境の特徴

JR側

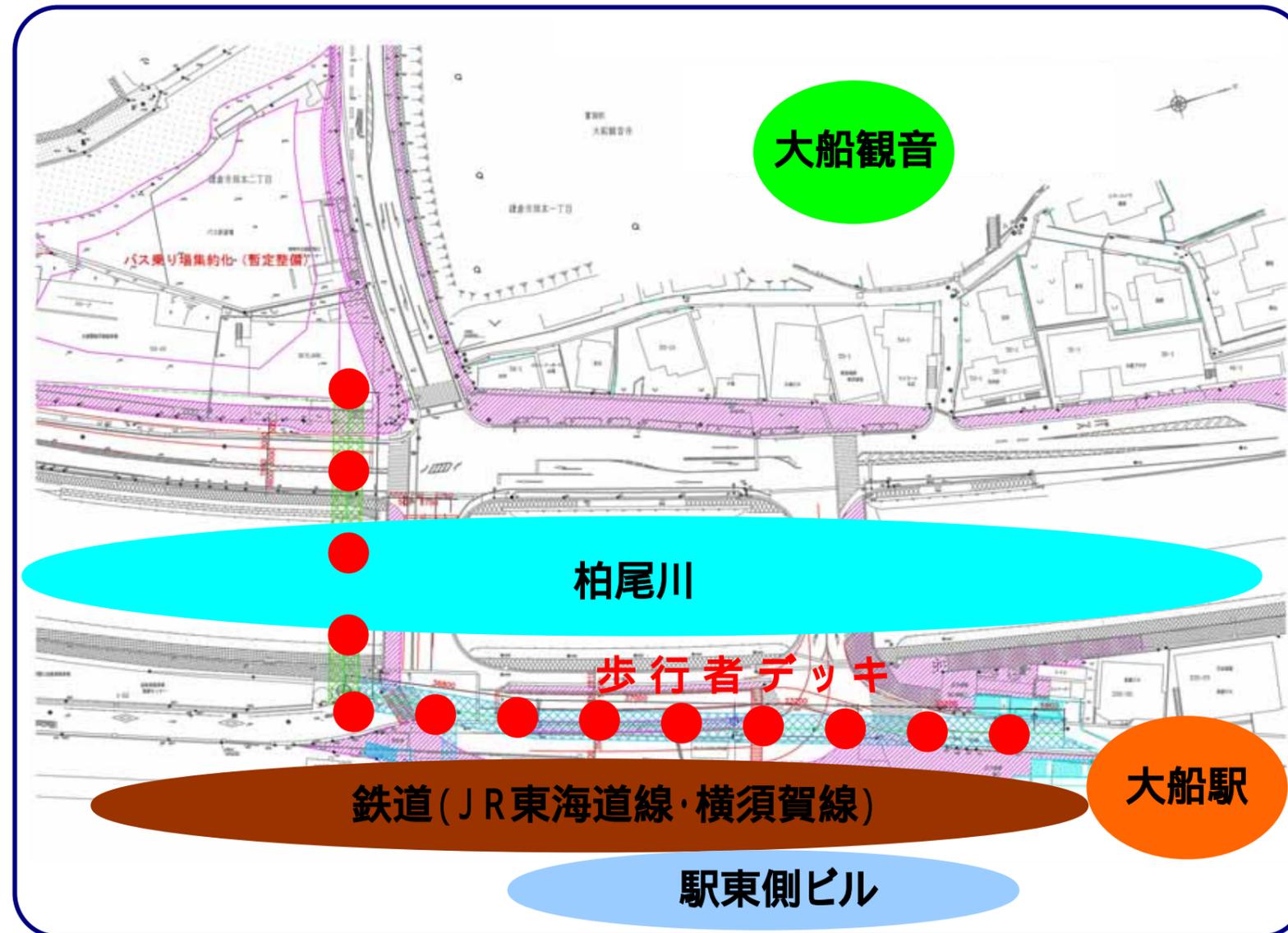
- ・正面に大船観音が位置する。
- ・駅東側のビル、大船駅の駅舎などやや煩雑である。

柏尾川横断部

- ・正面に大船観音が位置する。
- ・鎌倉市景観計画柏尾川ベルトに架かるデッキである。

### 景観要素

- ・計画する歩行者デッキに対して、周辺の景観要素は下図に示すものとなる。
- ・歩行者デッキからの眺望は、主に「大船観音」、「柏尾川」を望む方向となる。



## 3・基本デザインの検討

歩行者デッキのデザイン計画については、主に次の点に着目し検討を行う。

JR側

- ・大船観音を眺望できる柏尾川側を開放的な構造とする。
- ・背景となる駅東側ビル、JR架空線などを考慮し、すっきりとしたデザインとする。

柏尾川横断部

- ・大船観音を眺望できる柏尾川の上流側を開放的な構造とする。
- ・大船観音に極力対峙することのないデザインとする。

## 4 歩行者デッキに用いる橋りょう形式の比較

### JR側 構造形式比較表

	第1案 斜張橋形式	第2案 トラス形式	第3案 箱桁形式
景観イメージ	 <p>ケーブルを利用して主柱から斜めに張ったケーブルを橋桁に直接つなぎ支える構造</p>	 <p>桁部分にトラス構造を使った橋である。トラスは細長い部材を両端で三角形につないだ構造でそれを繰り返して桁を構成する構造</p>	 <p>比較的薄肉の板で断面を箱形に構成した立体構造</p>
概要	主柱による3径間連続の斜張橋形式であるため、直線的なイメージのシンボリックな構造形式である。	トラス桁を用いた4径間連続形式の橋りょうであるため、シンプルな構造形式である。	箱桁を用いた4径間連続形式の橋りょうであるため、シンプルな構造形式である。
路面形状	主柱を、歩行者デッキの中央に設置する方法と、デッキの左右に設置する方法が考えられるが、中央に設置した場合、主柱により一部歩行者空間に障害が生じる。	路面上に障害となる構造物がないためフラットな路面形状となり開放的な歩行者空間が得られる。	路面上に障害となる構造物がないためフラットな路面形状となり開放的な歩行者空間が得られる。
経済性	比較構造形式の中で最も割高である。 (第3案を100%とした経済性比率 160%~180%)	箱桁形式より若干割高である。 (第3案を100%とした経済性比率 110%)	比較構造形式の中で最も安価である。 (第3案を100%とした経済性比率 100%)
維持管理	高所作業になり、作業足場をデッキ上部に設けなければならず、利用者への影響が生じる可能性があると考ええる。	作業足場をデッキ下部に設けることから、利用者への影響は少ないと考ええる。	作業足場をデッキ下部に設けることから、利用者への影響は少ないと考ええる。
景観性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキ背面の景観要素(鉄道の架線・駅東側ビル)に対して、主構造(柱・吊ケーブル)が高い位置となる形式であることから煩雑なイメージとなり景観上好ましい形式とならないと考えられる。</li> <li>・鎌倉市景観計画に対して、景観上煩雑さが強調される形式であると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキ背面の景観要素(鉄道の架線・駅東側ビル)に対して、煩雑になり景観上好ましい形式とならないと考えられる。</li> <li>・鎌倉市景観計画に対して、景観上やや煩雑な形式であると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキ背面の景観要素(鉄道の架線・駅東側ビル)に対して、構造がシンプルであることから煩雑なイメージとなることが避けられ、景観上好ましい形式であると考えられる。</li> <li>・鎌倉市景観計画に沿った景観を得られる形式であると考えられる。</li> </ul>

柏尾川横断部 構造形式比較表

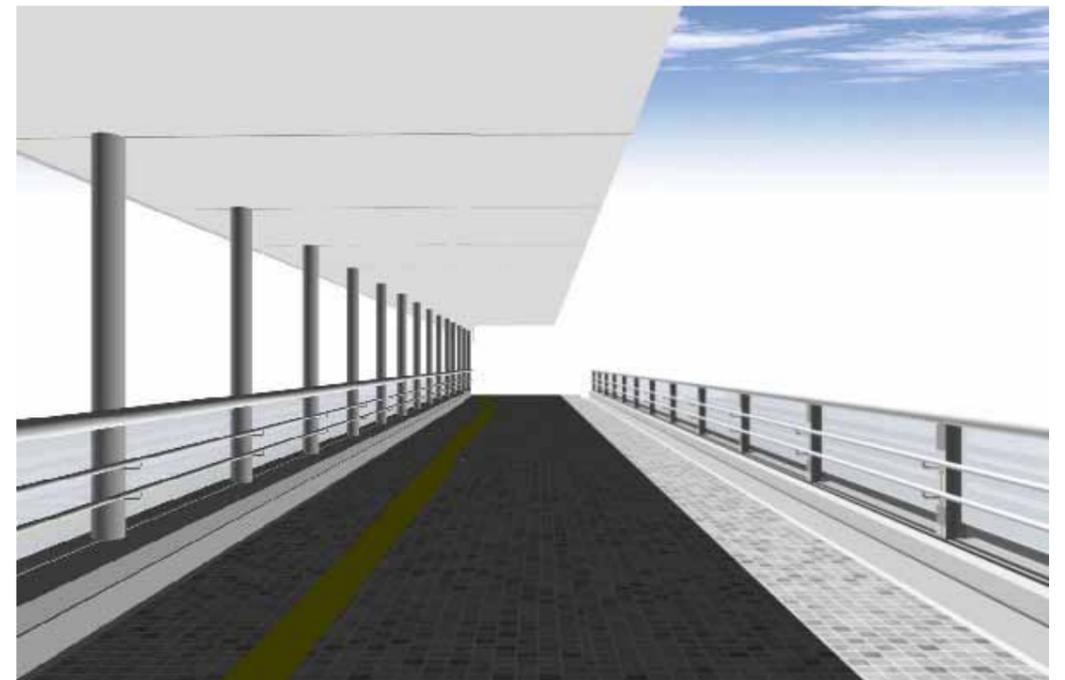
	第1案 斜張橋形式	第2案 トラス形式	第3案 箱桁形式
景観イメージ	 <p>ケーブルを利用して主柱から斜めに張ったケーブルを橋桁に直接つなぎ支える構造</p>	 <p>桁部分にトラス構造を使った橋である。トラスは細長い部材を両端で三角形につないだ構造でそれを繰り返して桁を構成する構造</p>	 <p>比較的薄肉の板で断面を箱形に構成した立体構造</p>
概要	主柱を設けた斜張橋形式であるため、シンボリックな構造形式である。	トラス桁を用いた形式の橋梁であり、シンプルな構造形式である。	箱桁を用いた形式の橋りょうであるため、シンプルな構造形式である。
路面形状	主柱を、歩行者デッキの中央に設置する方法と、デッキの左右に設置する方法が考えられるが、中央に設置した場合、主柱により一部歩行者空間に障害が生じる。	路面上に障害となる構造物がないためフラットな路面形状となり開放的な歩行者空間が得られる。	路面上に障害となる構造物がないためフラットな路面形状となり開放的な歩行者空間が得られる。
経済性	比較構造形式の中で最も割高である。 (第3案を100%とした経済性比 160%~180%)	箱桁形式より若干割高である。 (第3案を100%とした経済性比率 110%)	比較構造形式の中で最も安価である。 (第3案を100%とした経済性比率 100%)
維持管理	高所作業になり、作業足場をデッキ上部に設けなければならず、利用者への影響が生じる可能性があると考ええる。	作業足場をデッキ下部に設けることから、利用者への影響は少ないと考ええる。	作業足場をデッキ下部に設けることから、利用者への影響は少ないと考ええる。
景観性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 景観要素となる柏尾川、山並み、大船観音等に対して、主構造(柱・吊ケーブル)が高い位置となる形式であることから景観を損ねるため景観上好ましい形式とならないと考えられる。</li> <li>・ 鎌倉市景観計画柏尾川ベルトに対して、景観上煩雑さが強調される形式であると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 景観要素となる柏尾川、山並み、大船観音等に対して、トラス形式であるため、構造物が強調されず調和の取れたイメージとなる。</li> <li>・ 鎌倉市景観計画柏尾川ベルトに沿った景観を得られる形式であると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 景観要素となる柏尾川、山並み、大船観音等に対して、箱桁形式としているが、桁が大きくなり柏尾川の景観を阻害してしまう。</li> <li>・ 鎌倉市景観計画柏尾川ベルトに対して景観を損ねる形式であると考えられる。</li> </ul>

## 5 JR側 イメージ図

(「歩行者デッキに用いる橋りょう形式の比較」から箱桁形式を選定)



(内観イメージ)

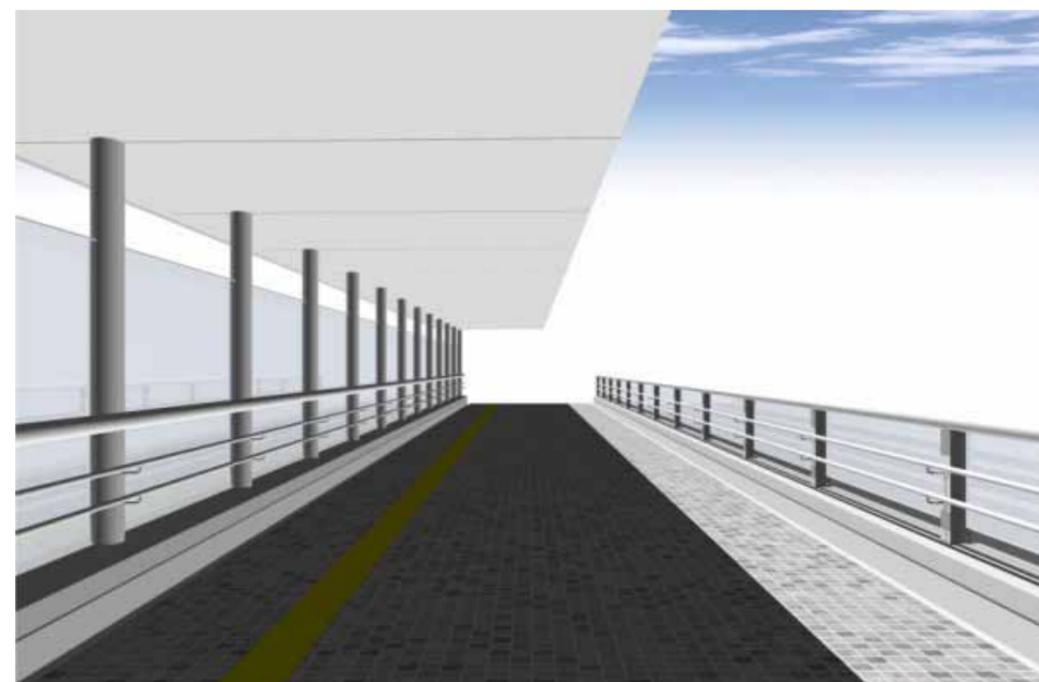


## 6 柏尾川横断部 イメージ図

(「歩行者デッキに用いる橋りょう形式の比較」からトラス桁形式を選定)



(内観イメージ)



# 歩行者デッキの色相の検討

歩行者デッキ本体構造の色相については、「鎌倉市景観計画」の基準に適合する必要があります。

## 【景観形式基準】

基調色は、色相が赤・オレンジ・黄色の暖色の場合は、彩度6以下、その他の色相は彩度3以下とする。

歩行者デッキの色相については上記の条件を満足するよう、検討を行う。

## 【色相検討】

淡いダークブルー系

淡いグリーン系

淡い茶系

グレー系

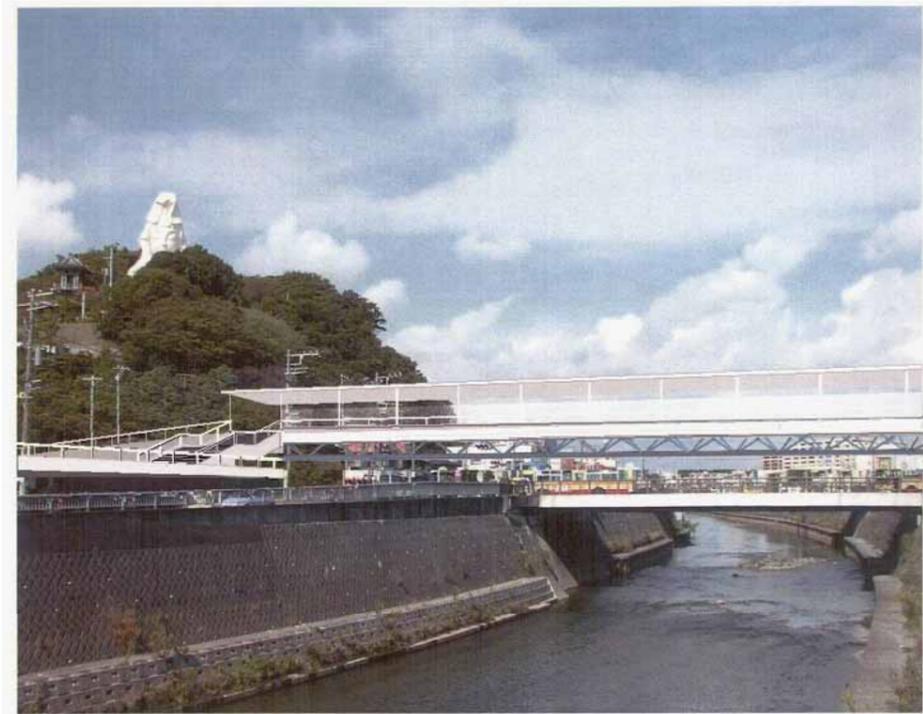
# 色相イメージ図

## 淡いダークブルー系

JR側



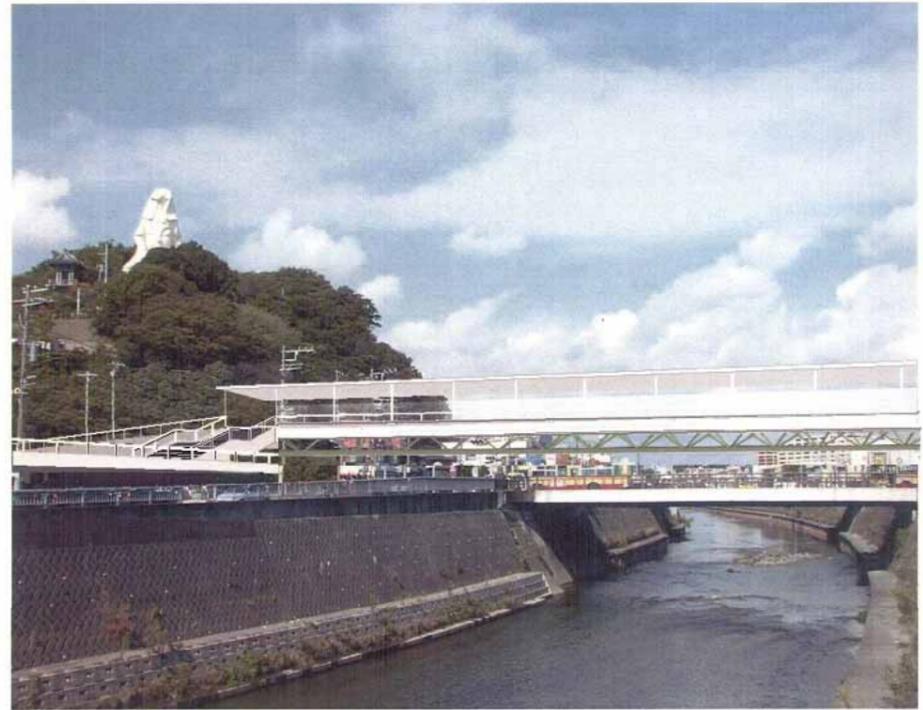
柏尾川横断部



JR側



柏尾川横断部



淡い茶系

JR側



柏尾川横断部



グレー系

JR側



柏尾川横断部



鎌倉市景観計画（抜粋）

(14) 住商複合地区域

3) 景観形成基準

②景観形成基準

アンダーライン：重点テーマに沿った、特に重要な基準

基本基準	個別基準
<p>周辺の景観の特徴をつかむ。</p>	<p><input type="checkbox"/> 行為を行う地域、立地する場所の景観的特性、景観資源をよく調べ、これらを十分に活かした計画とする。特に次の各点に留意する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●それぞれの商店街が持つ固有の歴史・地域性などの文脈を継承した店構え、意匠、軒線等</li> <li>●建築物の背景に見え隠れする山並みとの調和</li> <li>●低層部・敷き際のデザインとまち並みの連続性の確保</li> <li>●道路の幅員とバランスの取れた建築物の高さ・配置（建築物高さ＝H・道路幅員＝Dとした場合、<math>D/H=1</math>程度）</li> <li>●柏尾川や滑川、神戸川、小袋谷川の水辺の落ち着いた表情づくりを意識した建築デザイン等</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 通りや周辺からの望見性や景観資源との隣接等を意識し、特に次の各点に留意した計画とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●眺望点からの見え方に配慮したボリューム、配置、色彩等</li> <li>●通り景観を損なう恐れのある意匠や要素（設備類、誘目性の高い意匠等）の修景等</li> <li>●建築物や工作物の人工的な印象を和らげ、うるおいを創出する施設と一体的に計画された敷地内緑化、壁面緑化、屋上緑化等</li> <li>●景観資源を引き立たせるための隣接する部分の緑化やセットバック、同時に視認される場合の意匠の調和や設備類の修景等</li> </ul>
<p>周辺景観になじむ形態意匠とする。</p>	<p><input type="checkbox"/> 敷地利用及び敷き際のしつらえは、まち並みの連続性を確保するため、以下に適合するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●通りに面する敷き際には、極力柵や塀は設置しない。また、駐車場の出入り口は設けないものとする。やむを得ず設ける場合は、出入り口を1箇所に集約化し、まち並みの連続性を確保する。</li> <li>●駐車場・駐輪場は可能な限り通りから見えない位置に配置する。やむを得ず通りから望見できる位置に配置する場合、平面駐車場・駐輪場は、緑化等（周囲や舗装面）により修景する。立体駐車場（機械式を含む）は、周辺の建築物と調和した意匠とするか、周囲の緑化等により修景する。</li> <li>●擁壁の仕上げは、自然石若しくはこれに類するものとし、高さは極力抑える。</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 建築物は、周辺のまち並みと調和し、以下に適合するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●規模・形態は、中層以下とする。</li> <li>●周辺から見て際だって大規模な壁面や無表情な壁面の連続とならないよう、壁面意匠に変化をつけて分節化する。</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> 建築物・工作物の素材・色彩は、通りやまち並み景観と調和したものとし、かつ以下に適合したものとする。但し、素材色などで、まち並みと不調和にならないと認められるものはこの限りではない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●素材は美しい経年変化やメンテナンスを考慮し、また、光沢のある素材、反射性のある素材の使用など周囲から突出するような素材の使用を避ける。</li> <li>●基調色は、色相がR、YR、Yの場合は彩度6以下、その他の色相は彩度3以下とする。</li> <li>●建築物の屋根の基調色は明度6以下とする。</li> <li>●工作物は、設置する位置に応じて、建築物と調和した色彩とする。</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> ペントハウスや屋外階段、設備、工作物等は、周辺景観との調和を図るため、以下に適合したものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●建築物の屋上部にはペントハウスや設備類を設置しないこととするが、やむを得ない場合は、目立たない位置に配置し、周囲に遮蔽・修景を施す。</li> <li>●屋外階段、設備、工作物等は、通りから目立たない配置、建築物と一体的な意匠、又は緑化等による修景を行う。</li> </ul>
<p>周辺景観の向上に役立つよう要素のデザインを工夫する。</p>	<p><input type="checkbox"/> 建築物や工作物の素材は、地域の伝統や歴史性を意識し、自然素材や伝統素材、これらに類するものの使用に努める。</p> <p><input type="checkbox"/> 低層部の後退に努め、全面道路との一体的な舗装等により、ゆとりとうるおいが感じられる魅力的な空間を創出する。</p> <p><input type="checkbox"/> 低層部はショーウィンドーの設置等により賑わいを演出する。</p> <p><input type="checkbox"/> 良好なビスタを確保するため、中層部には誘目性の高い意匠を設けない。</p> <p><input type="checkbox"/> 軒やスカイライン、誘目性のある意匠の設置位置、大きさ、デザインなどのゆるやかな強調により、商店街毎のまとまりとともに通りのビスタの魅力を高める。</p>

歩行者デッキ設置(柏尾川横断部)における景観重要河川の許可の基準等について

◎ 柏尾川を横断する歩行者デッキの柏尾川の占用許可については、柏尾川が鎌倉市景観計画の景観重要公共施設(柏尾川ベルト)の指定となっていることから、占用許可等の基準に適合することが必要です。

鎌倉市景観計画 景観重要公共施設別の整備方針及び占用許可基準等 抜粋

**(4) 柏尾川ベルト**

①景観重要公共施設の名称

柏尾川

②景観重要公共施設の整備に関する方針

(i) 良好な都市景観の形成のための施設整備に関する方針 (法第8条第2項第5号ロ)

【水を活かした魅力的な市街地景観の形成】

鎌倉を代表する河川であるとともに、大船と深沢の2つの拠点を結ぶベルトとして、魅力的な都市景観の形成が求められる柏尾川沿岸では、「水を活かした魅力的な市街地景観の形成」を景観形成のテーマとし、公共施設の整備にあたっては次に掲げる事項に積極的に取り組むとともに土地利用類型別景観形成の方針・基準(特定地区内では、特定地区における景観形成の方針・基準も含む)への適合に配慮します。

**方針1：水を活かした魅力的な空間創出**

施設整備にあたっては、沿岸の緑化やスポット的な親水空間の創出を図るなど景観軸として河川を活かした魅力ある空間創出をすすめます。

- フェンス等の工作物設置にあたっては彩度6を超える色彩を使用しない。
- 素材は美しい経年変化やメンテナンスを考慮し、また光沢のある素材、反射性のある素材の使用など、周囲から突出するような素材の使用を避ける。  
※ 標識の表示面等、法令で定めのあるもの、安全上止むを得ない場合を除く。
- 河川沿いのビスタや斜面緑地への眺望の保全

**方針2：公共施設等と一体的な都市景観の形成**

施設整備にあたっては、隣接する公共施設等と一体的な都市景観の形成に取り組み、周辺市街地の環境向上をめざします。

**方針3：車窓景観に配慮した都市景観の形成**

施設整備にあたっては、丘陵の緑を背景に、魅力的な河川景観が連続するようJR東海道本線や湘南モノレールからの車窓景観を大切にします。

- 沿岸緑化の推進
- 沿岸住民等との協働による適正な維持管理

(ii) 良好な都市景観の形成のための施設別占用許可基準等

【景観重要公共施設の占用の考え方】

景観重要公共施設の占用許可にあたり、工作物等を設置する場合は、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(特定地区内では、特定地区における景観形成の方針・基準も含む)への適合に配慮します。

【景観重要公共施設の占用許可等の基準】

占用許可等の基準を以下に定めます。なお、景観計画が策定された際、既に存する工作物等、又は地中に埋設するもの等で周辺の景観形成に影響のない工作物等はこの限りではありません。

- 景観重要河川における河川法第24条又は第26条第1項の許可の基準
  - ・ 工作物の形態意匠は、周辺の自然環境との調和や眺望点からの眺望に配慮し、彩度6を超える色彩を使用しないものとする。