





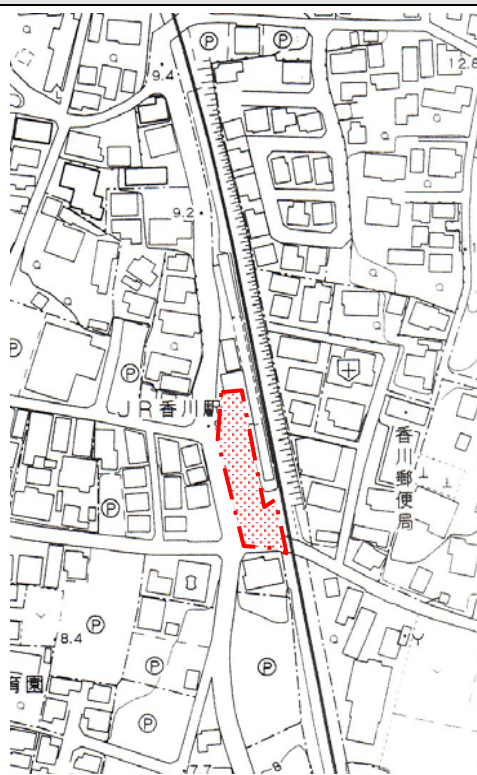
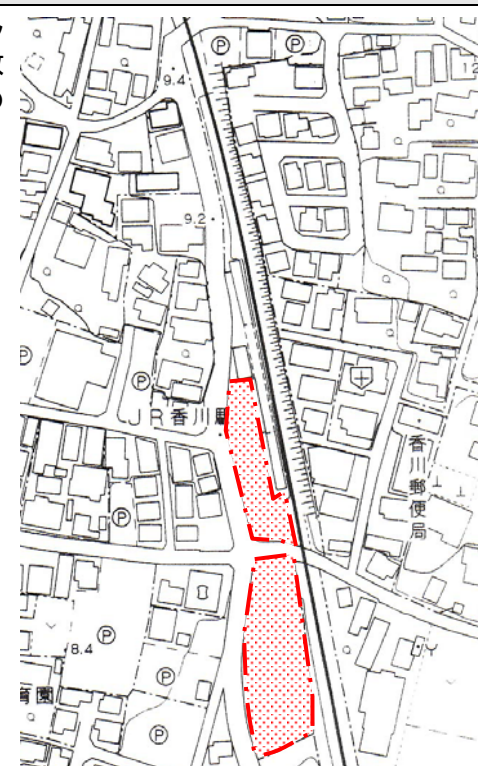
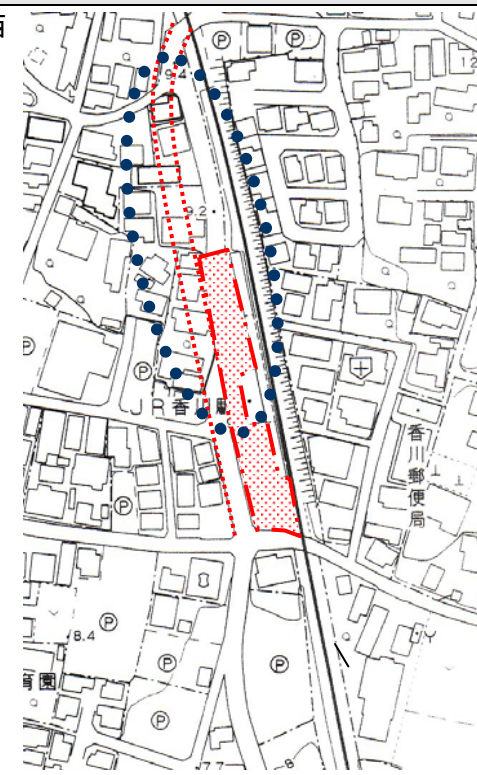
# 6. 整備の方向性の検討

「まちづくり方針」で示した項目のうち、具体的な整備の方向性の検討を行っておくべき事項について、複数の代替案を比較検討しました。また、それらをもとに望ましい姿を整備イメージとして示しました

## 1 JR香川駅前広場とアクセス

検討会では、相模線の高架化（連続立体化）についても検討を行いました。事業成立性などの視点から長期的な課題として残し、ここでは将来的な連続立体化の可能性も含んだ平面配置の検討結果を示します。

	駅舎とホーム	駅前広場	駅へのアクセス
<b>■現況の特性と課題</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>市道 0111 線に面して、駅前に「たまり」を確保する空間的余裕がない。</li> <li>建物に特徴がなく、「まちの顔」としての表情に乏しい。</li> <li>線路をはさんで東側には、新たに建物が建ち始めている。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな桜の木がシンボルとなっている。</li> <li>乗降のための駐停車スペースがない。</li> <li>回りをガードレールで囲まれており、オープン感がない。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の南北に踏切があるが、朝の通勤時間帯を中心に人と自転車、車が錯綜し、危険である。</li> <li>改札口が西側のみであり、地区東側からの利用者は、西側に回りこむ必要がある。</li> <li>駅から北側は歩道がなく危険である。</li> </ul> 

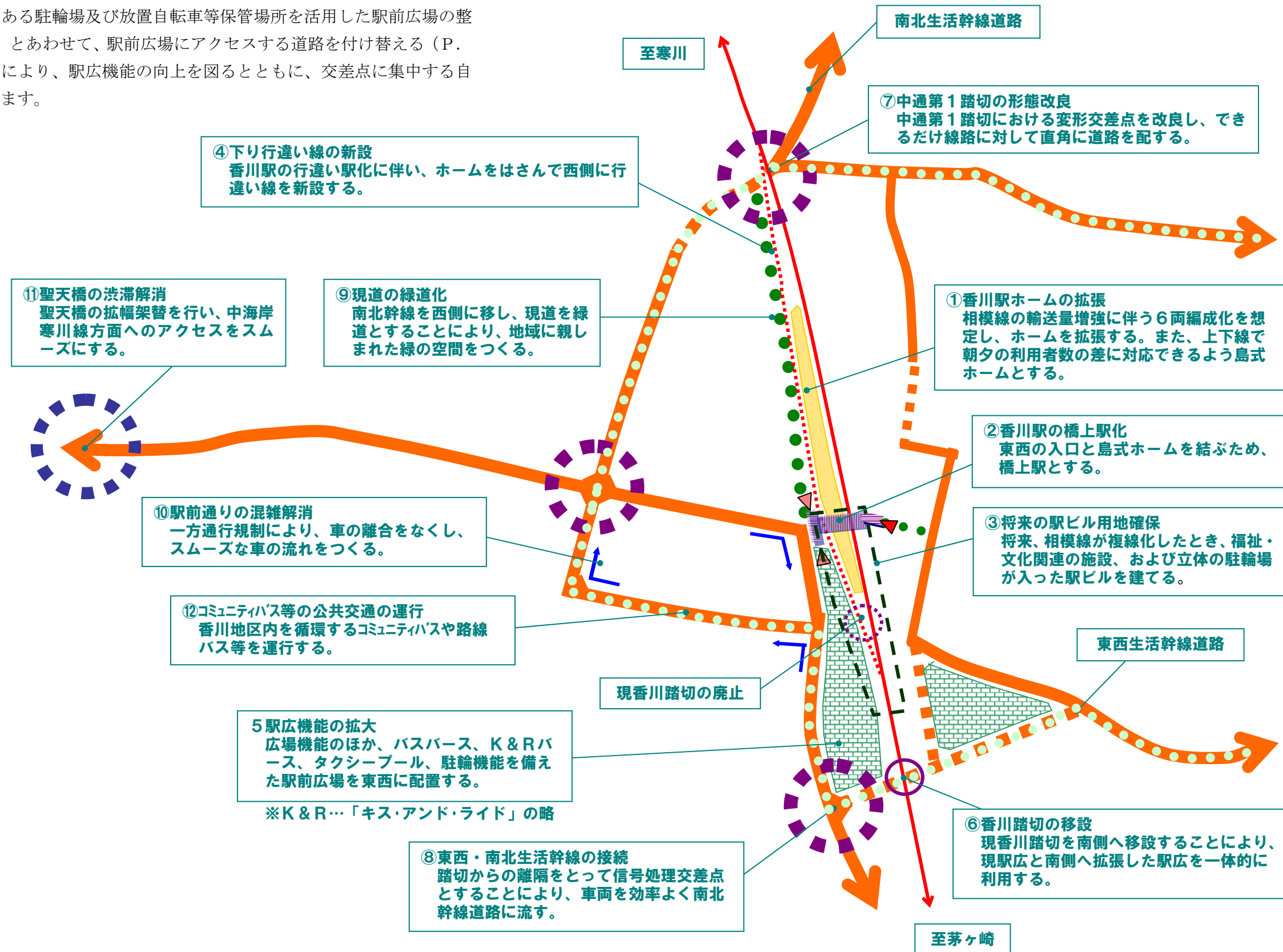
■駅前広場整備の方向性		パターン1	パターン2	パターン3
<b>【参考】</b> 駅広の面積算定基準標準式 $A = 0.119X$ (X: 駅利用者) X = 10,000 人のとき $A = 1,200 \text{ m}^2$ X = 15,000 人のとき $A = 1,800 \text{ m}^2$		<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の駅広に一時停車機能をもたせ、修景整備する。</li> <li>広場の面積は概ね現状のままとする。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西生活幹線をはさんで南側の駐輪場及び放置自転車一時保管所の敷地を活用する。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北生活幹線道路を西側に振ることにより、既存の駅広の北側に拡張する。</li> </ul> 
特徴	長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>最小限の整備費で、既存駅広の再整備が可能である。(バリアフリー、停車スペースなど)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約 1,200 m<sup>2</sup> の駅広拡張が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北生活幹線道路を上図点線のように付け替えることにより、約 500 m<sup>2</sup> の駅広拡張が可能である。</li> <li>既存駅舎の南北に隣接して駅広を整備することができる。</li> </ul>
	短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積が約 550 m<sup>2</sup> しかなく、待ち合わせ機能や交通機能(駐停車機能、バスターミナル機能)は十分でない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通量の多い生活幹線道路によって南北に駅広が分断されるため、工夫が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅広に面した街区の大規模な改変が伴う。</li> </ul>

■ホームの配置と駅周辺の生活幹線道路整備の方向性		パターン1	パターン2	パターン3
		<p>寺尾橋、小出川、聖天橋、大通第1踏切、香川踏切、東西生活幹線、南北生活幹線、大山街道、中海岸寒川線、東海岸寒川線</p>	<p>寺尾橋、小出川、新聖天橋、大通第1踏切、香川踏切、東西生活幹線、南北生活幹線、大山街道、中海岸寒川線、東海岸寒川線</p>	<p>寺尾橋、小出川、聖天橋、大通第1踏切、新香川踏切、東西生活幹線、南北生活幹線、大山街道、中海岸寒川線、東海岸寒川線</p>
		<p>□東西生活幹線道路をはさんで、北側に下りホーム、南側に上りホームを配置する。 □各ホームへは、東西生活幹線道路に面した改札口からアプローチする。 □将来的な駅ビル化に対応するため、駐輪場用地を取得し、交通広場機能と駐輪機能を再編する。</p>	<p>□現ホームから西・北側にホームを拡張し、上下線6両の電車に対応する。 □将来的な駅ビル化に対応するため、駐輪場用地を取得し、交通広場機能と駐輪機能を再編する。</p>	<p>□東西・南北の生活幹線道路が相模線と交差する付近の道路を付け替える。 □現ホームから西・南北側にホームを拡張し、上下線6両の電車に対応する。 □将来的な駅ビル化に対応するため、駐輪場用地を取得し、交通広場機能と駐輪機能を再編する。</p>
特徴	長所	<p>□約15m幅（片側ホーム＋複線）内で「行違い駅化」が可能であり、道路形態はほとんど現状のままに対応できる。</p> <p>約15m</p>	<p>□島式ホームで上下線に対応するため、朝夕の利用者の偏りにも対応しやすい。</p>	<p>□南北・東西の生活幹線道路の軸線をずらすことにより、通過車両を抑制することができる。 □2つの踏切形状を改良することにより、現状の混雑感を緩和することができる。 □駅広空間を一体的に利用することができるため、利用しやすくなるとともに、空間利用の自由度が増す。 □島式ホームで上下線に対応するため、朝夕の利用者の偏りにも対応しやすい。</p>
	短所	<p>□駅広利用者は、東西生活幹線道路を横断あるいは香川踏切を渡らなければならない。 □中通第1踏切と香川踏切は現状のままである。 □行き先によって改札口を使い分けなければならない。</p>	<p>□ホームへのアプローチのため、橋上駅を設置する必要がある。 □駅広機能が東西生活幹線軸により分断される。 □南北生活幹線道路（駅～中通第1踏切）を現行よりやや西に振る必要がある。</p>	<p>□道路付け替えのための用地取得が必要である。 □ホームの基点がやや南側に移動するため、駅間距離が若干異なってくる。 □バス路線の切り替えが必要となる。</p>



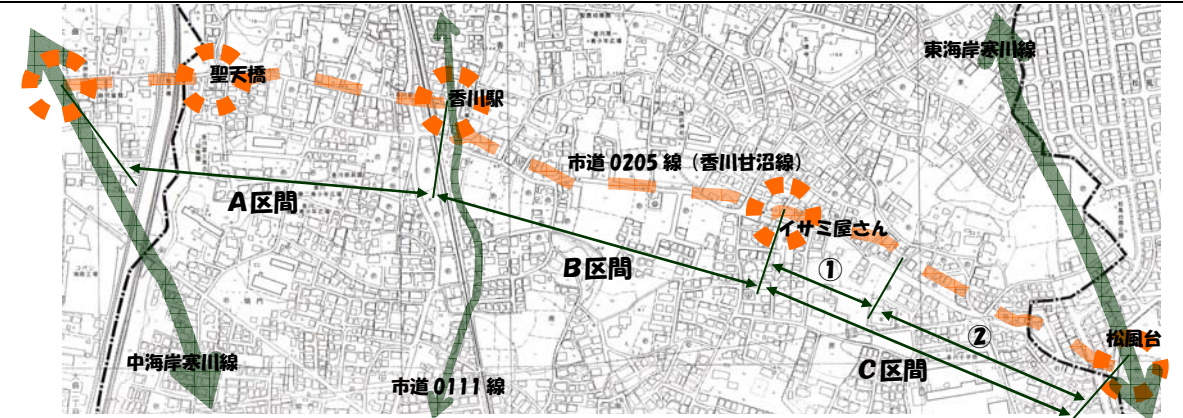
■ JR香川駅前広場とアクセス道路の整備イメージ

長期的には駅周辺の面的開発を伴う整備（P. 9パターン3）を目標としますが、当面は既存駅の南側にある駐輪場及び放置自転車等保管場所を活用した駅前広場の整備（P. 9パターン2）とあわせて、駅前広場にアクセスする道路を付け替える（P. 10パターン3）ことにより、駅広機能の向上を図るとともに、交差点に集中する自動車の分散化をめざします。



2 東西生活幹線道路

■現況の特性と課題



A区間	B区間	C区間
<p>県道44号(中海岸寒川線) ～市道0111線(南北生活幹線道路)</p>	<p>市道0111線(南北生活幹線道路)～伊サミ屋さん</p>	<p>伊サミ屋さん～松風台(東海岸寒川線)</p>
<p>□市道0111線をはさんで、東西の軸線が通っていない。 □幅員4m以下で大型車の離合は難しい。特に小出川にかかる聖天橋が交通ネックになっている。</p>	<p>□概ね幅員4.5mが通り、何とか離合は可能だが、歩行者や自転車の通行には危険を感じる。 □南北の細街路と交差する箇所で見通しのきかない場所が数箇所見られる。 □特に道路北側に面した部分で宅地化の進行が見られ、道路境界ぎりぎりまで建物が迫っているところもある。逆に道路南側は農地や駐車場としての土地利用が多く、拡幅は行いやすい。 □相模線・香川踏切の幅員が狭いため、歩行者が線路上を横断している姿が見受けられる。 □同踏切と市道0111線交差点間が20m程度しかなく、踏切遮断時は特に危険である。</p>	<p>□概ね①区間が4m以下、②区間が9m幅員と差があり、A地点が交通ネックになっている。 □①区間では大型車の離合は難しく、待避可能な場所までバックしている状況も頻繁に見られる。 □①区間では、現道の両側に建物が点在しており、拡幅の場合は移転が必要となる。</p>

■整備の方向性

パターン1	パターン2
<p>□南北生活幹線道路への負担を軽減するため、幅員9mの東西軸線を通し、広域的な幹線道路の補助的役割をもつ。</p>	<p>□現道を最大限活用し、一部、変形交差点や待機スペースの整備を行いながら、歩行者や自転車が安全に通行できる生活幹線をめざす。</p>

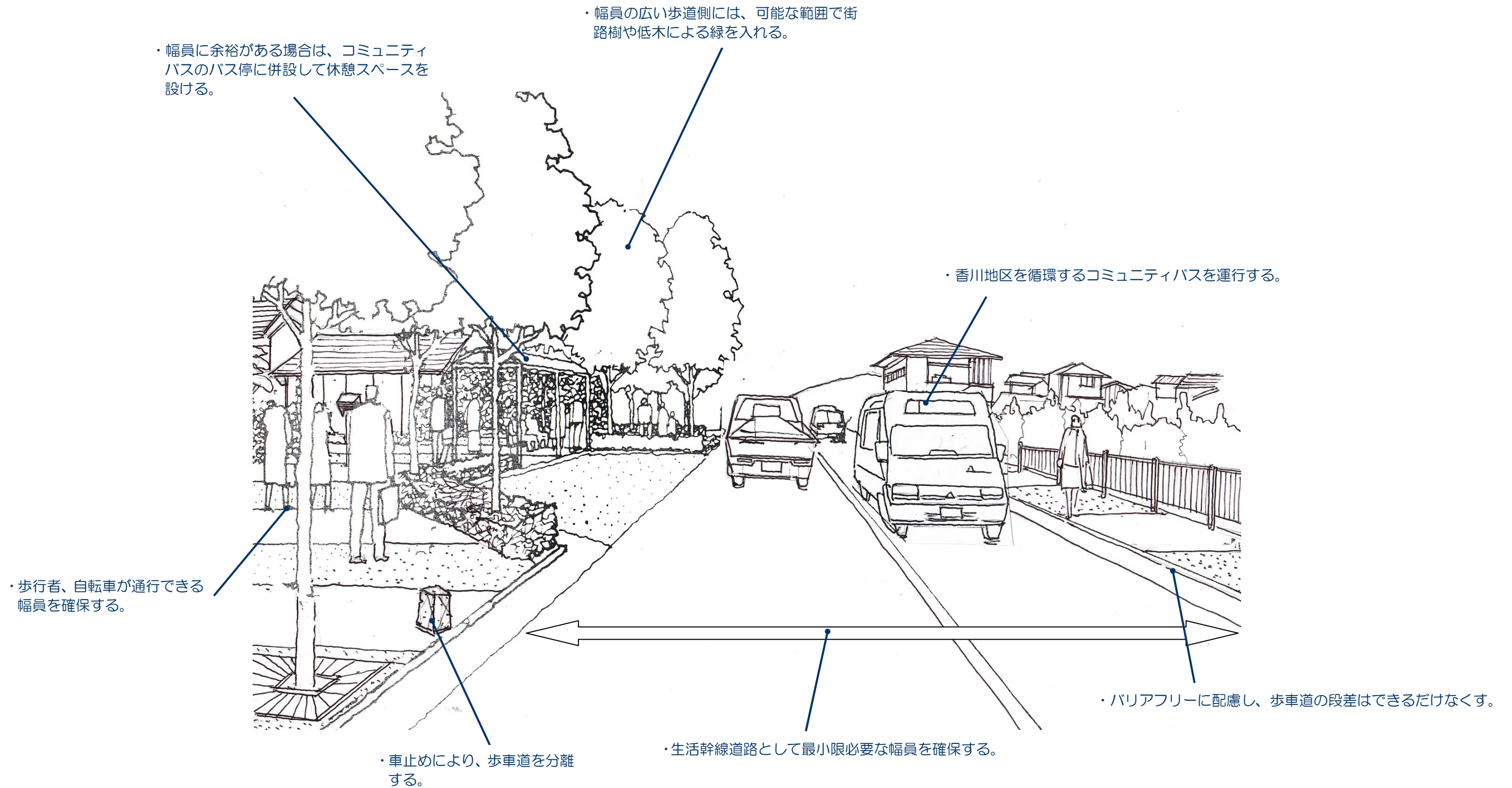
特徴	長所	短所
	<p>□交通ネック点が解消され、東西生活幹線軸のスムーズな通行が期待できるため、区内居住者は南北生活幹線を経由せず、直接、中海岸寒川線・東海岸寒川線に出ることができる。 □南北生活幹線への交通集中が減少するため、香川駅広場整備の自由度が増す。</p>	<p>□離合待機スペースや交通安全施設(カーブミラー等)など最低限の投資で、危険箇所を解消することができる。</p>
	<p>□A区間については現道拡幅ではなく、新設となる。あわせて、聖天橋の架け替えが必要となる。 □中海岸寒川線・東海岸寒川線からの通過交通車両が地区内に入ってくるのが想定される。</p>	<p>□区内居住者は、従来どおり南北生活幹線道路を経由するため、大山街道との交差点での混雑解消は期待できない。</p>



■断面構成		パターン1-1	パターン1-2	パターン2
特徴	長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>□車両の離合も行え、道の両側に均等に歩道を確保することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□南側は北側と比べて建物が少なく、どちらかと言えば拡幅用地の確保が容易である。</li> <li>□片側歩道を2.0m確保することにより、歩道上を自転車が通行できる。</li> <li>□広い歩道幅員側には、高木の街路樹植栽もなんとか可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□連続した用地確保は不要なため、農地や未利用地などを部分的に取得することで整備が可能である。</li> <li>□角のスペースを使って、運転者からの視界を遮らない程度の植栽は可能である。</li> </ul>
	短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>□最低でも約5,200㎡(B・C区間750m×4.5m+A区間200m×9.0m)の用地買収が必要となる。特に北側の拡幅においては、既存建物への影響が多く、移転補償額が大きくなる。</li> <li>□幅員1.5mの歩道では、人がすれ違うのが精一杯であり、自転車は車道を通ることになる。</li> <li>□高木の街路樹植栽は難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□最低でも約5,200㎡(B・C区間750m×4.5m+A区間200m×9.0m)の用地買収が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□歩道は確保できないため、自転車や歩行者は従来どおり車道を通ることになる。</li> </ul>

### ■東西生活幹線道路の整備イメージ

東西生活幹線道路は、地区内の生活幹線としてできるだけ通過交通を抑制するとともに、自転車・歩行者が安全に通行ができるよう待避所などを適宜設ける（P. 13パターン1）ことで交通ネックの解消に努めます。また、将来的には最小限必要な車道幅員を確保しながら、歩行者と自転車が通行できる歩道空間整備（P. 13パターン2）をめざします。





### 3 散歩道

#### ■散歩道整備の意味

##### ○全市的には…

- ・茅ヶ崎市『ちがさきさわやかプラン』『景観まちづくり基本計画』等に唱われている、「緑の保全」「歴史・観光資源の有効活用」「ゆとりある住環境の整備」などを具現化する事業となる。

##### ○香川地区的には…

- ・日常的な散歩道として、安全な歩行空間の確保が可能。
  - ・点在する史跡・みどり眺望点を見直すきっかけとなる。
  - ・辻文化\*の再生により、親密なコミュニティ形成のきっかけとなる。
- ※辻文化…道で遊ぶ子供、買い物帰りの立ち話、縁台での夕涼み、朝夕の挨拶など、道を舞台としたご近所交流のこと。

#### ■散歩道ルート設定の考え方

既存の道路をベースとし、以下のような地区内の回遊ルートを設定し、散歩道としての整備を少しでも進めていきたい。

- ・安全に歩行できる空間をつなぐ（水道道→勤重郎堀跡→駒寄川→小出川、等）
- ・史跡、緑地、眺望点など魅力的スポットを結ぶ。（閑居山→道祖神→香川小学校の桜、等）
- ・学校、公共施設、公園・広場などを結ぶ。

#### ■散歩道整備の考え方

散歩道整備といっても、物理的に道を整備するだけでは、地域に根ざした辻文化への発展は考えにくい。整備された緑道や、史跡等の資源を有効利用した、地域主体のソフト面での整備も重要。

##### ハード整備

- ・歩行空間の整備（歩道整備、緑道整備）
- ・休憩空間の整備（ポケットパーク整備、既存公園改修、公共施設の協力要請）
- ・サイン整備（見所表示、休憩ポイント・WCポイント表示、イベント告知板）
- ・隣接住宅等への協力要請

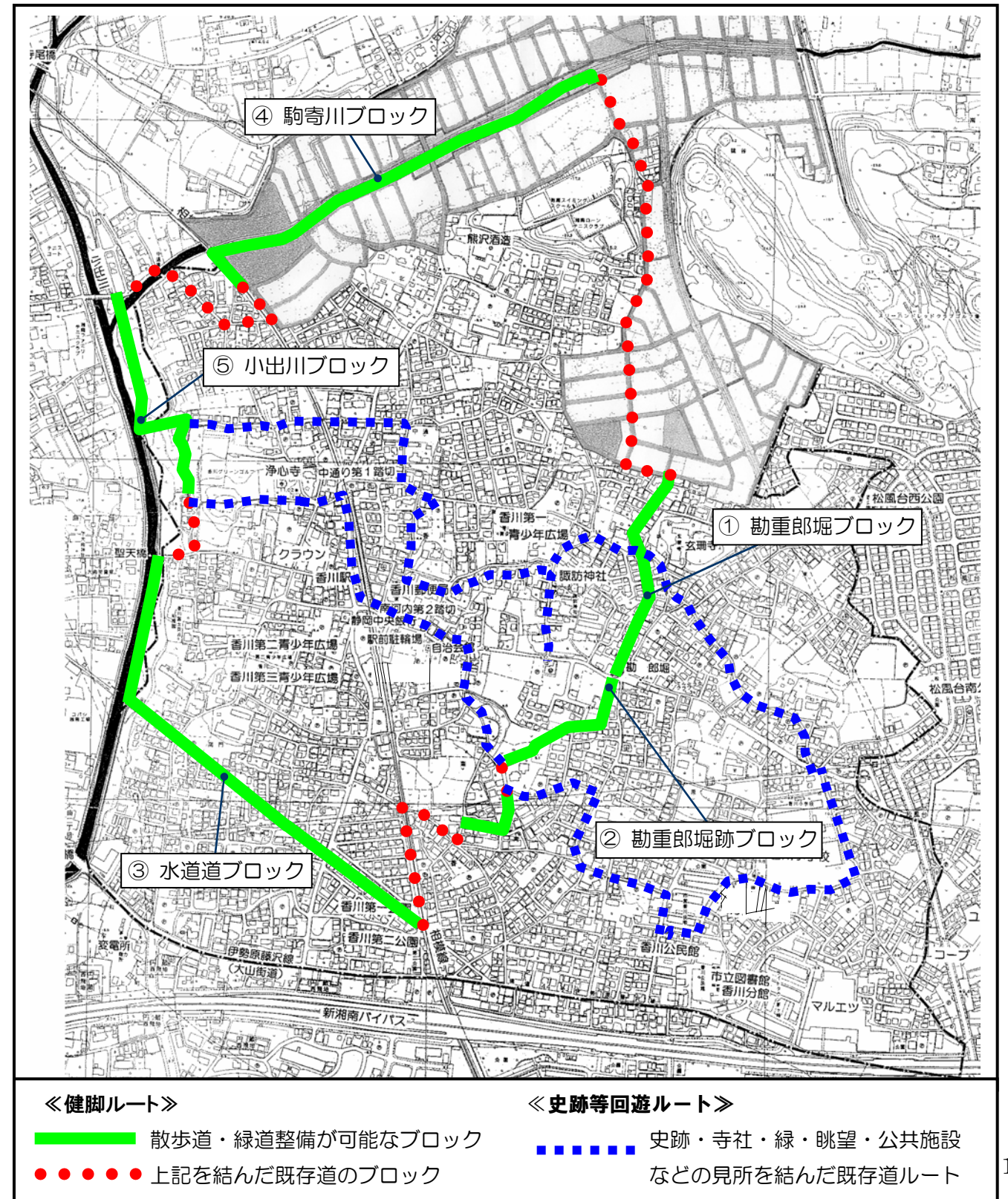
##### ソフト整備

- ・隣接住宅等への協力要請
  - ・ルートの認知（パンフレット作成、イベント開催）
- イベント例→植栽植樹祭、植栽通年管理、ゴミ拾い等

#### ■散歩道整備〈案〉

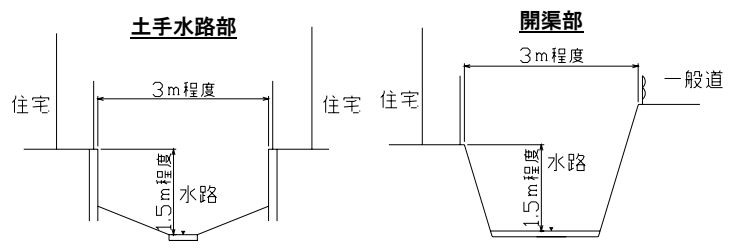
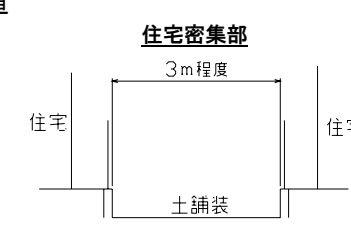
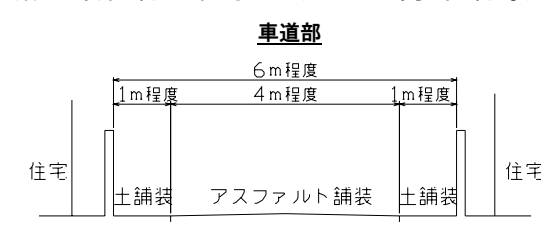
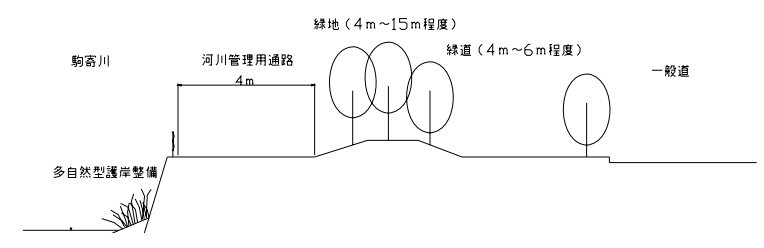
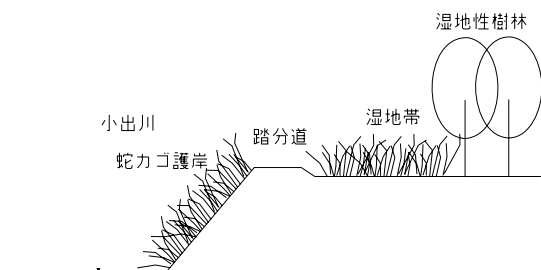
「散歩道ルート設定の考え方」と「散歩道整備の考え方」より、当地区では大きく以下の2つのルートが考えられる

- 緑道・水路・河川敷等を利用して快適な歩行空間を整備するルート。（健脚ルート）
- 史跡・寺社・緑・眺望・公共施設などの地区の見所を結び散歩道として設定したルート。（史跡等回遊ルート）





■健脚ルートの具体的整備イメージ

	現況構造	魅力スポット	整備イメージと配慮事項
① 勘重郎堀ブロック	水路（開渠、暗渠、土手水路） 	〈近隣スポット〉 勘重郎堀→水路は有るが面影は薄い 玄珊寺→富士山、丹沢への眺望点 諏訪神社→富士山、丹沢の眺望点 第一青少年広場→休憩可能	□当地区を考える上で重要な史跡である勘重郎堀を散策路に取り入れるということで、水路の復元や水路に蓋をかけ、上部に模擬水路を設けるなど様々な方法が考えられる。 □しかし、「幅員が十分でない」「水源の確保が困難であり、流れを維持するのは難しい」「悪臭などの問題がある」などから、水を利用した整備ではなく、緑道的な整備が望ましい。 □一方で、歴史的な重要性を伝え残す工夫も必要である。 □幅員が概ね3m程度なので、歩行空間として整備すると、まさに路地的なものになる。住居とも近接しているため、目隠し（生垣、板塀、等）の整備が必要な部分もある。
② 勘重郎堀跡ブロック	歩行者専用道 	〈近隣スポット〉 閑居山→ポケットパーク整備により憩いの場となる。（富士山、丹沢への眺望点）	□安全な歩行空間としての整備が可能である。 □住宅に近接するところが多く、居住者のプライバシー確保が必要となる。 □接道不良となっている残地などは、住民憩いの場として「辻広場」の整備なども考えられる。
③ 水道道ブロック	車道（概ね居住者の車両のみ） 一部歩行者専用道  ※歩行者専用道部は幅員6m全体にコンクリートガラ砕石散布。部分的に植栽帯あり。	〈近隣スポット〉 第二・第三青少年広場→休憩可能	□車道部分→現況でも舗装4m、両端に1mの土部分があり、植栽による整備が可能。 □歩行者専用道部→現況のコンクリートガラ砕石では歩行困難。緑道再整備により良好な歩行空間となりうる。
④ 駒寄川ブロック	河川管理道 带状緑地 	〈近隣スポット〉 駒寄川→多自然型整備中 三橋勘重郎の墓 茅ヶ崎北陵高校→高座群衛遺跡の発掘	□駒寄川の水は比較的きれいな印象があり、多自然型河川整備もすすめられており、開放的な散歩道となる。 □夏場の快適な散策のためにも、平行する带状緑地には緑陰をつくる高木（落葉樹）の植栽が望まれる。サクラ等の花木植栽により季節感を演出することも有効だが、害虫駆除薬の散布による河川環境への影響には細心の配慮が必要。 □維持管理には、地域住民の積極的な参加が望まれる。
⑤ 小出川ブロック	河川緑地 	〈近隣スポット〉 小出川 浄心寺 香川グリーンゴルフ横手樹林	□小出川には貴重な自然（動物、植物）が見られ、保全活動も盛んである。 □子供たちの作文にも、これらの自然を守りたいという声が多い。 □ただし、河川敷の多くは寒川町内にあり、小出川の扱い方については今後、管理者である神奈川県や寒川町などと一緒を考えていく必要がある。



### □散歩道（勘重郎堀）の整備イメージ

地区内には多くの史跡や富士山、丹沢への良好な眺望点など、魅力的なスポットを結ぶ、緑豊かな散歩道の整備を行います。  
これらは住宅に近接したところも多く、各戸のプライバシーを維持しながら、多くの人が気軽に利用できるような工夫を行います。

