

資料 -1

(仮称) 大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画 (案)

第4回 検討会議

平成30年3月14日

1. 大磯駅前広場計画

- 1-1. 計画案の3案比較
- 1-2. 新旧対照図（変更経緯）
- 1-3. 計画平面図

2. 旧駐輪場跡地計画の検討

- 2-1. 条件整理
- 2-2. 施設計画（案）
- 2-3. 公民連携による跡地有効活用

3. 幹線12号線、県道大磯停車場線の安全性向上のための整備手法整理

- 3-1. 現況の課題
- 3-2. 歩行者安全対策の検討

4. 計画（案）の確認 ※別冊資料参照

5. 次年度以降のスケジュール報告

1. 大磯駅前広場計画

1-1. 計画案の3案比較

整備方針の確認

- ①駅舎前の滞留空間の確保 駅舎前の滞留空間が不足し、団体の待ち合わせ等で駅利用者の通行を妨げるため、歩道幅員を拡幅する。
- ②駅前広場の東西の歩道整備 駅前広場の東西は歩道が未整備のため、歩行者が安全に移動できるよう整備する。
- ③交通動線の整理 自転車・自動車の通行位置が不明瞭、一般車の無秩序な駐停車等の課題があるため、施設配置、車両動線を見直す。
- ④ロータリーの縮小 駅舎正面の歩道確保及びタクシープール設置場所としての限られた空間の有効利用のため、ロータリー縮小を検討する。

本比較案は、関係者との協議中の未定稿です。
今後、変更される可能性がありますので、
取り扱いには注意してください。

第2,3回検討会議を踏まえ、3案比較から計画案の方向性を決定した。

	A案 西側ロータリー案	B案 駅前ロータリー案	C案 駅前分離ロータリー案
イメージ			
考え方	<ul style="list-style-type: none"> 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、一般車が東西に通り抜けられる案。 既存の施設配置や運用に一番近い案。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、さらに東側にも転回場所を設ける案。 一般車が東西に通り抜けられる案。 東西で転回できるよう利便性の向上を図ろうとする案。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、さらに東側にもロータリーを設ける案。 一般車の東西の通り抜けをさせない案。 通り抜けする一般車が無くなり自動車交通量が減るため、安全性と駅へのスムーズなアクセスの向上を図ろうとする案。
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 町道幹線12号から駅前広場に流入する自動車は西側ロータリーの周回により、速度抑制になる。また、ロータリー南側の東向き車両がなくなるため、ロータリー周回は時計回りの一方通行となり、安全性が向上する。 - 町道大磯48号や県道から流入する自動車・自転車と広場東側で転回する自動車の接触の危険性が高い。 		<ul style="list-style-type: none"> 通過交通が流入しないため、広場内の自動車量が約1,000台/日減少する。
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 車道内に自転車通行帯を表示し、自転車の走行ルートを誘導するとともに、自動車からも自転車の走行ルートを認識しやすくなる。 - 町道大磯48号や県道から流入する自動車・自転車と広場東側で転回する自動車の接触の危険性が高い。 		<ul style="list-style-type: none"> -
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 中央横断歩道部の歩道を広げることで、横断歩道部の自動車の無秩序な転回及び横断歩道前後の駐停車を防止するとともに、横断歩道の延長が短くなり歩行者通行の安全性が向上する。 - 	<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> 中央の横断歩道は、路線バス・タクシー・自転車のみの通過となるため、歩行者は安全に横断できる。
大雰囲気	<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> 約1,000台/日の通過交通が流入せず自動車交通量が減るため、落ち着いた雰囲気を創出できる。
憩いと にぎわい	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎前の歩道をやや広くし、来訪者の待ち合わせ等に配慮。 広場は、祭りのイベントや観光案内掲示等、非日常時の多目的利用が考えられる。 		<ul style="list-style-type: none"> 駅舎前に3案中最も広い滞留スペースを確保し、憩いとにぎわいの場を創出。 広場の車両通り抜けが路線バス・タクシー・自転車のみとなるので、歩行者の回遊性が向上する。 広場は、祭りのイベントや観光案内掲示等、非日常時の多目的利用が考えられる。
利便性	<ul style="list-style-type: none"> 現状の施設配置に近いため混乱が生じにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 広場の東側にタクシー・一般車の転回場を設けるため、タクシー・一般車の利便性が向上。 広場の駅舎反対側のバス停を駅舎側に移設するため、バス利用者の利便性が向上。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般車は、歩行者量が多い駅前広場中央の横断歩道を通過しないため、流れがスムーズになる。 一般車が広場を通過できない。
総括	<ul style="list-style-type: none"> 安全面の確保、憩いとにぎわいの創出がやや改善される。 現状の施設配置に近い案であるため、整備による影響や混亂が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 利便性が改善されるが、安全面の理由から実現性が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全面の確保、大雰囲気や憩いとにぎわい創出が改善される。 広場内の一般車の通り抜けができなくなることから、利便性が低下する可能性があるので、その影響を十分検証する必要がある。

検討結果

B案は安全面で劣るため採用することができない。

現況の施設配置に近いA案は、規制や運用に大きな変更を伴わないが、ある程度の改善が見込める。

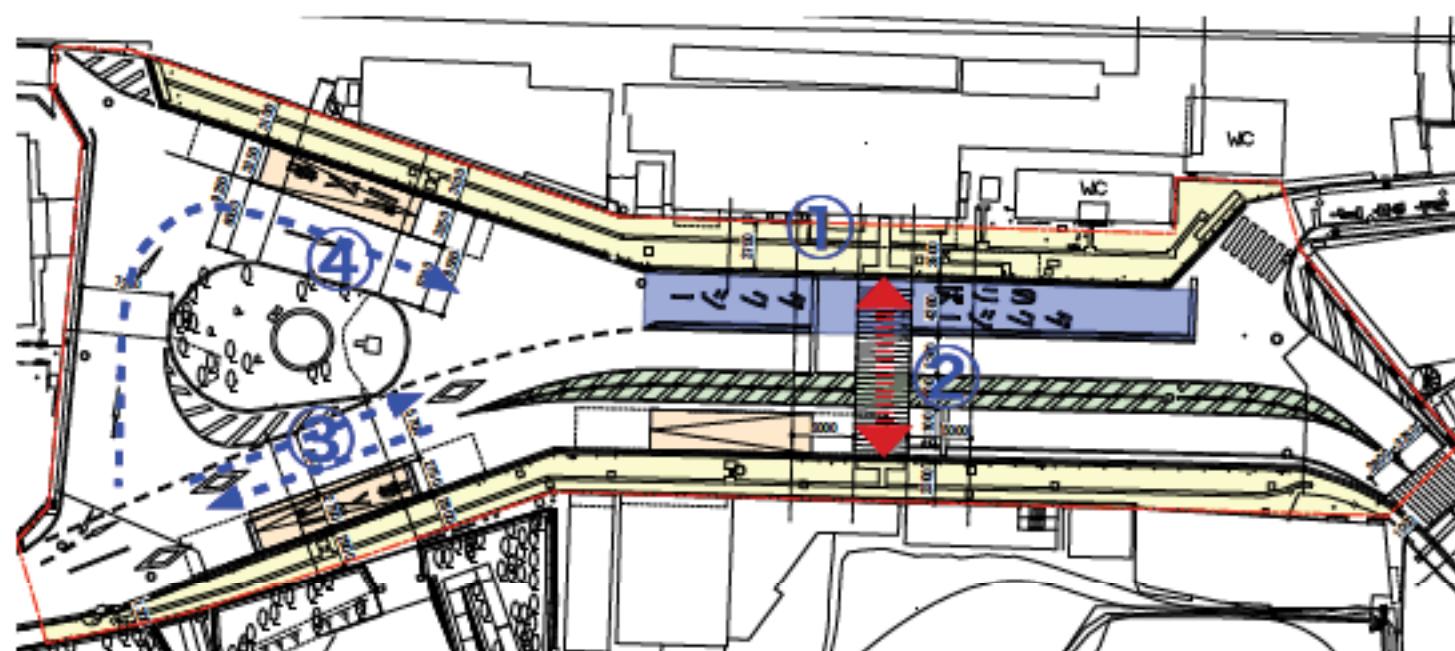
C案は安全面の確保、大雰囲気、憩いとにぎわいの創出に優れており、長期的視点でより良い駅前広場となる大きな可能性がある。しかし、迂回交通の発生等の十分な検証が必要となる。

よって、本計画ではA案、C案を並行して検討を進めて行く。

現況からの主な改善点まとめ

考え方

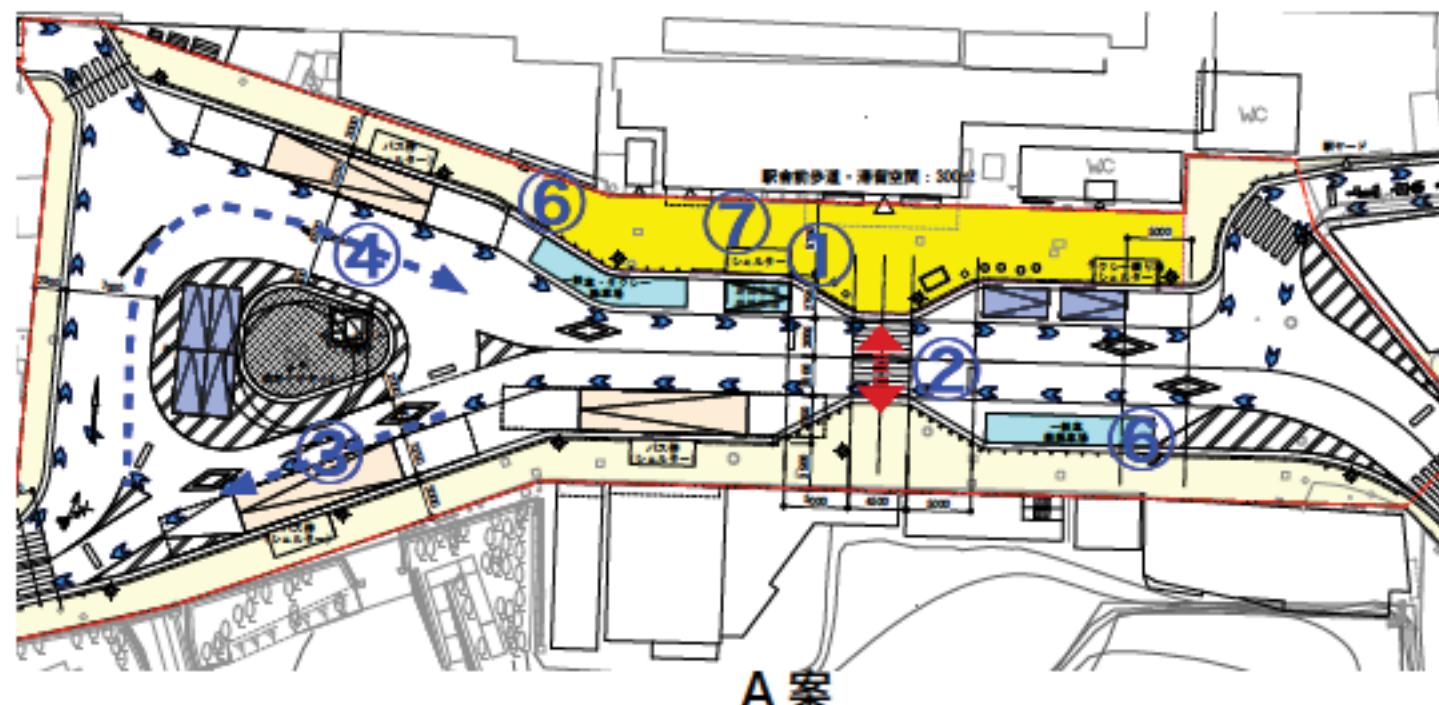
- 駅前広場の整備に当たり用地が狭く、形状が不整形であることから望まれる機能全てを十分に満たすことはできない。狭い用地の中で工夫しながら、配置を検討した。
- 現況の駅前広場には、一般車の送迎のための乗降場所が設けられていない。タクシー待機所を移動し、ゼブラゾーンをなくすことで、一般車の乗降場所や歩行者の滞留空間を新たに設ける。
- 現状、駅前広場の中は駐車禁止（停車は可）規制がかかっている。また、面積が十分でないため、駅前広場の中に駐車スペース（路外駐車場）を設けることは難しい。



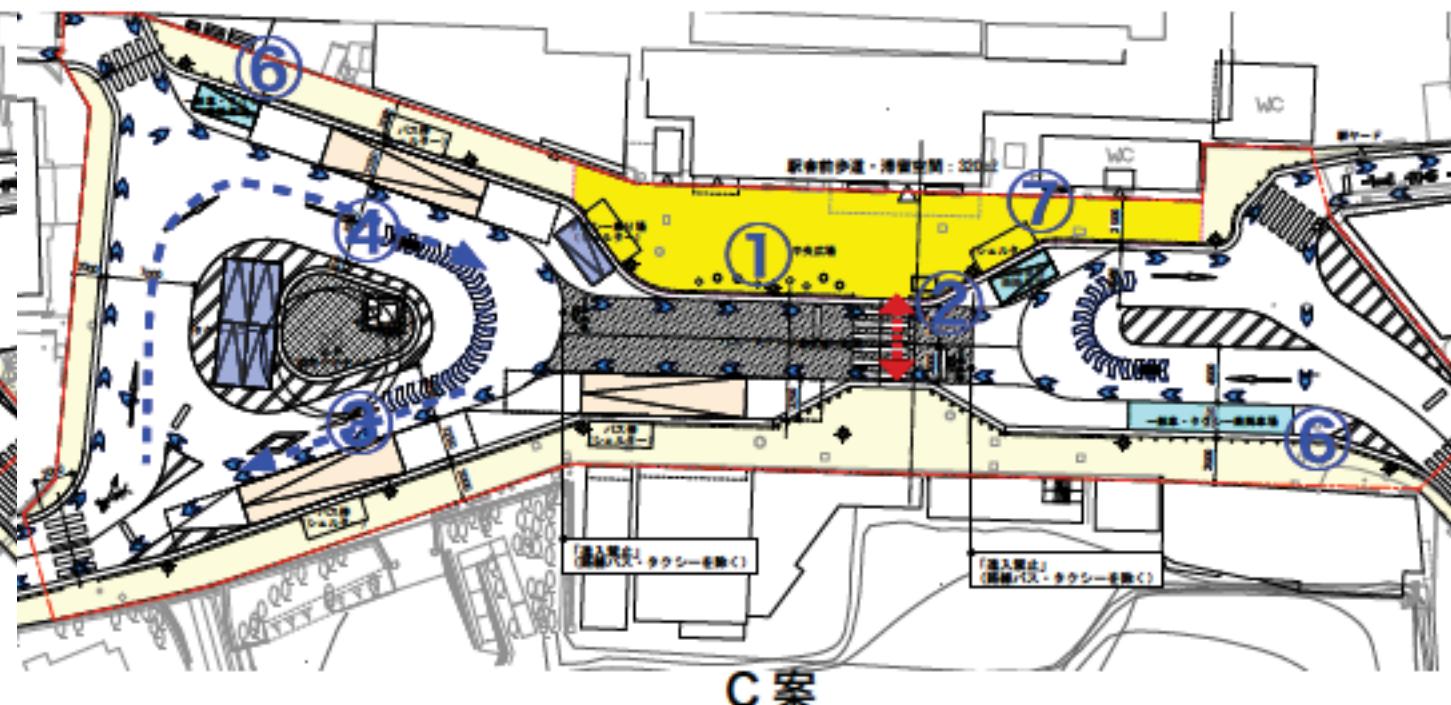
現況

主な改善点対応表

項目	記号	現況	計画案
駅舎正面の空間利用	①	・駅舎正面歩道に来訪者が多く滞留し、駅への出入りや歩道の通行に支障がみられる。 ・駅利用者からアクセスのよい駅舎正面をタクシー待機所（2列）が広く面積を占めている。 ・車道中央に幅約2.5mのゼブラゾーンがあり、空間を有効に活用できていない。	・駅舎正面の歩道を広げ滞留空間を設けることで、歩行者の円滑な通行空間を確保する。 ・タクシー待機所を移動し、ゼブラゾーンをなくすことで一般車の乗降場所と歩道空間を創出する。
横断歩行者の安全確保	②	・横断歩道が長く、歩行者が長い時間危険にさらされている。また、歩行者の横断を持つ車両の停車時間が長く自動車が円滑に流れできていない。 ・横断歩道の前後5mは駐停車禁止だが、実際は駐停車車両が多くみられる。 ・横断歩行者が車両に隠れ、通過車両からの認識が悪い。	・A案：横断部分の車道を絞ることで横断歩道前後の駐停車を防止する。また、横断歩道の距離を短くする。 ・C案：中央広場は、一般車の通行がなくなり交通量が減少するため、歩行者は現況よりも安全に通行ができる。
ロータリー南側の車両動線	③	・バス停と車両動線が重なっており、バスを避けた西向きの車両と東向きの車両のすれ違いが危険である。	・バス停と車両動線の重なりを解消するため、東向きの車両はロータリーの北側を通行する。 ・東向きの車は、必ずロータリーを周回するため、広場内の車両の速度を抑制できる。
ロータリーのバス転回バス停配置	④	・バスの転回には狭く余裕がない。バスが転回できるのはロータリーのみである。 ・バスが停車し、ロータリー島周囲に一般車が停車しているとロータリーの通行を妨げている状況がみられる。	・平塚駅→大磯駅→平塚駅、二宮方面→大磯駅→二宮方面的バス運行は、必ず駅前広場内で転回する必要がある。バス停配置は、現況どおりとする。 ・ロータリーの緑地部分を縮小し、ロータリー島周囲の幅員を確保する。
自転車の動線誘導	⑤	・一般車の走行位置が不明瞭であり、無秩序に走行している。	・路面に矢羽根を表示することで、自転車の走行位置を明確に示し、誘導する。
一般車の乗降場の確保	⑥	・一般車の乗降場がなく（0台）、無秩序に駐停車している。	・一般車の乗降場を可能な限り確保した。 (A案:5台程度、C案:4台程度)
身障者用の乗降場の確保	⑦	・身障者用の乗降場がない。	・身障者用乗降場（シェルター付）を設け、バリアフリー対応とする。



A案

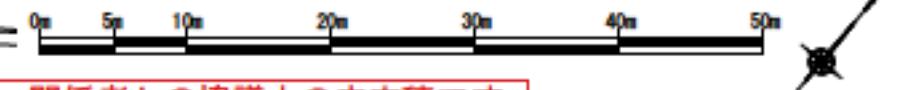


C案

1-2. 新旧対照図（変更経緯）

施設設計画 A案：西口一タリー案

- 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、一般車が東西に通り抜けられる案。
- = 既存の施設配置や運用に一番近い案。



平成29年12月の第3回検討会議後に各関係者との協議を行い、計画案を修正しました。

主な、第3回検討会議からの変更箇所を図に示す。

②一般車・タクシー乗降場設置のため花壇は取り止め

①身障者用乗降車場を駅舎出入口近くに配置

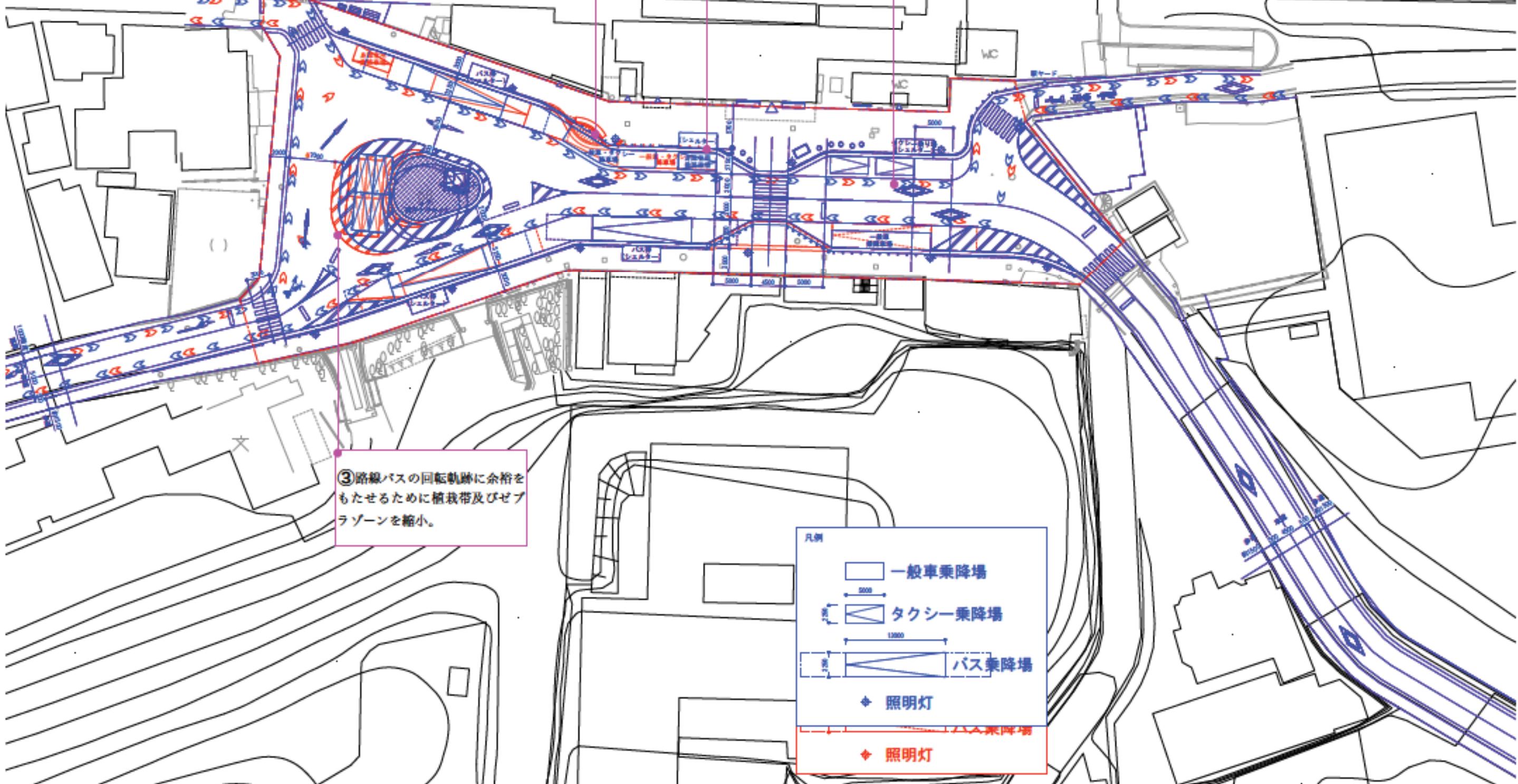
④自転車誘導の矢羽根ピッチを10m→5mに変更

本比較案は、関係者との協議中の未定稿です。

今後、変更される可能性がありますので、取り扱いには注意してください。

180220LANS

旧 赤線：171201
新 青線：180220



施設計画 C案：東西分離ロータリー案

- 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、さらに東側にもロータリーを設け一般車の東西の通り抜けをさせない案。
- 通り抜けする一般車が無くなり自動車交通量が減るため、安全性と駅へのスムーズなアクセスの向上を図ろうとする案。

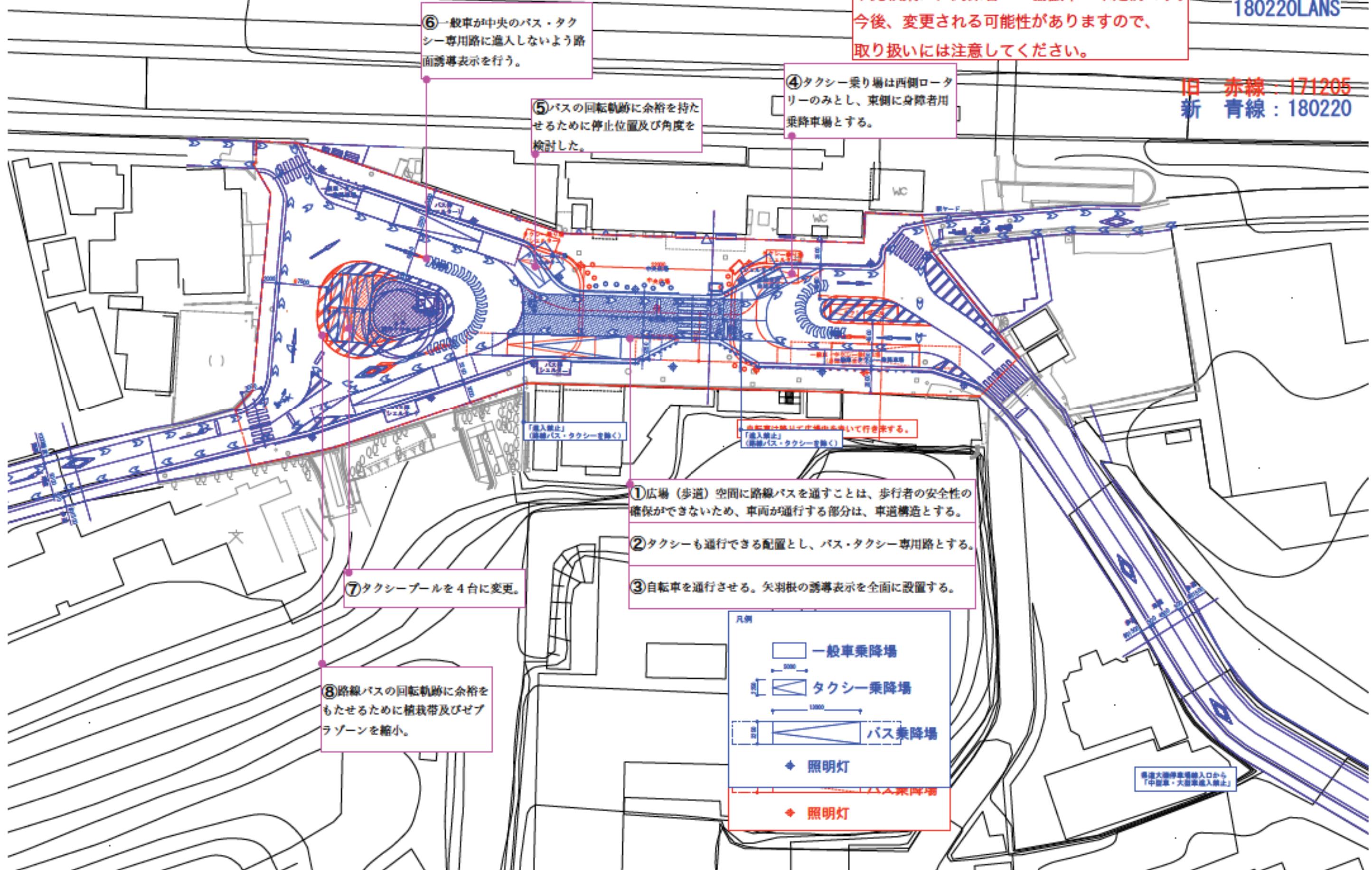


本比較案は、関係者との協議中の未定稿です。

今後、変更される可能性がありますので、
取り扱いには注意してください。

180220LANS

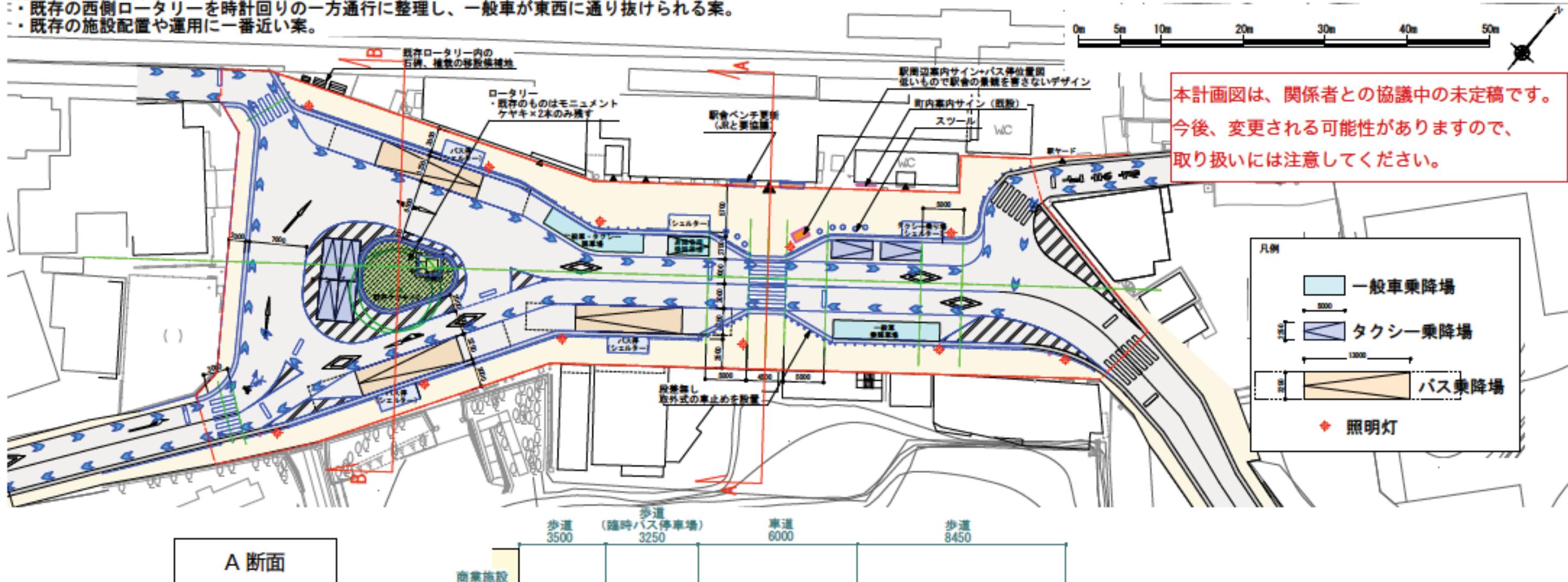
旧 赤線：171205
新 青線：180220



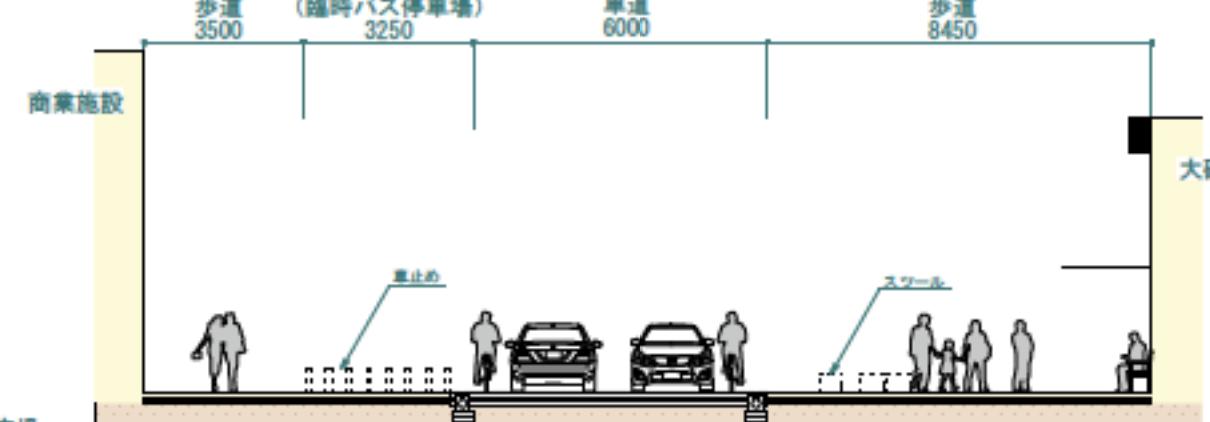
1-3. 計画平面図

施設計画 A案：西ロータリー案

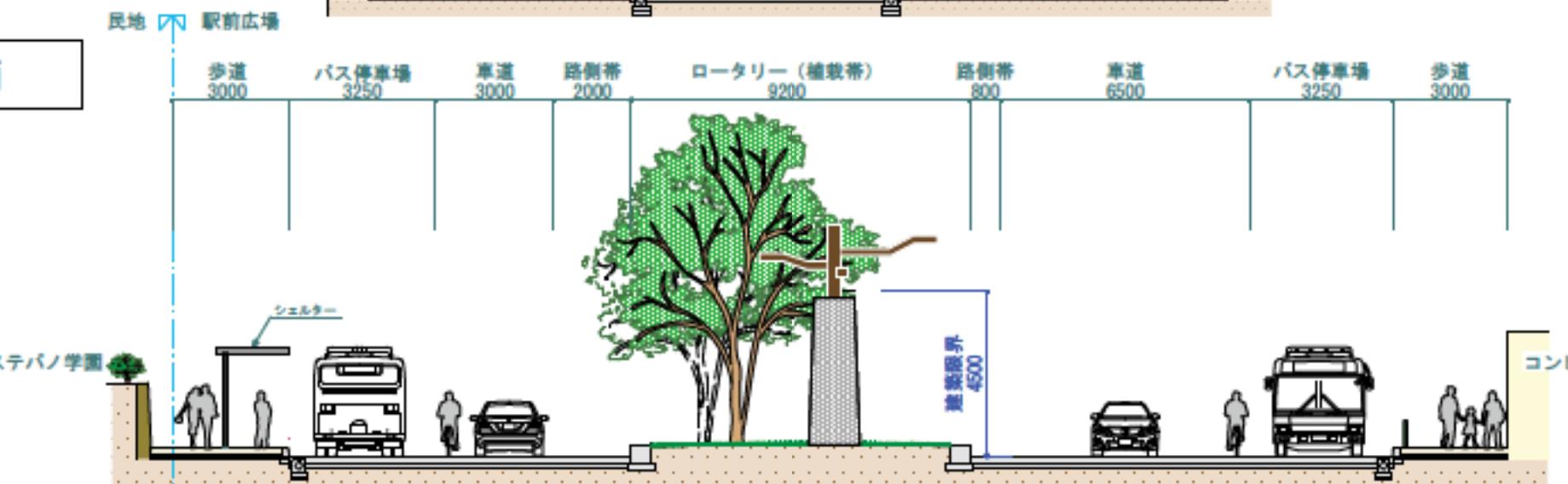
- 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、一般車が東西に通り抜けられる案。
- 既存の施設配置や運用に一番近い案。



A 断面

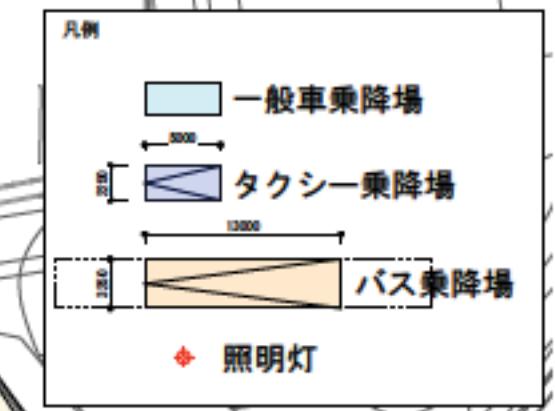
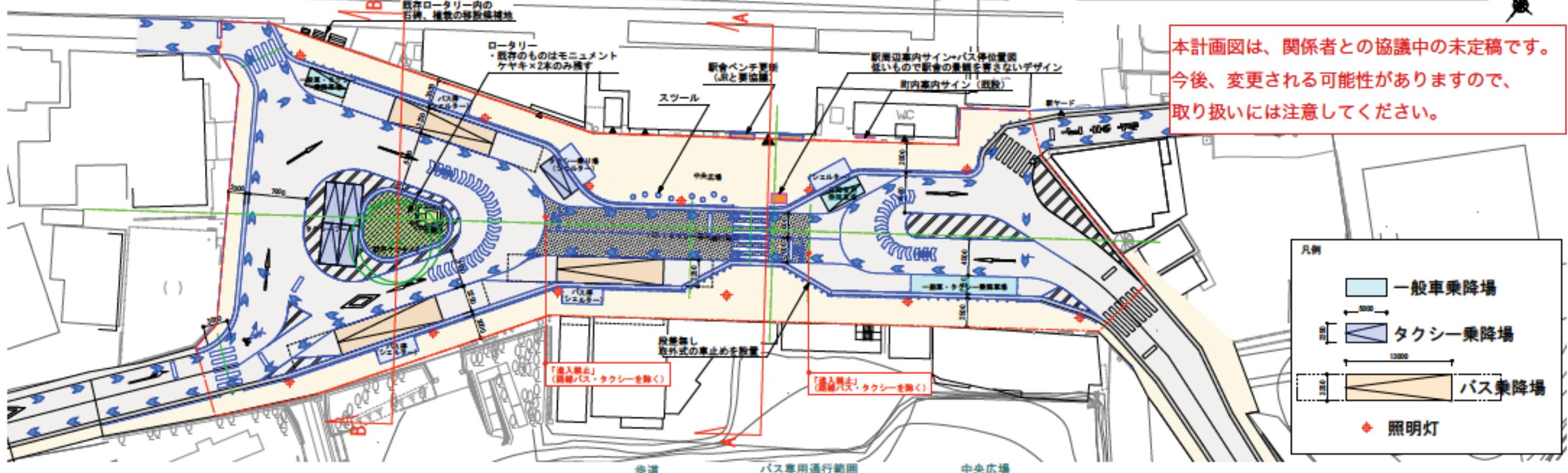


B 断面

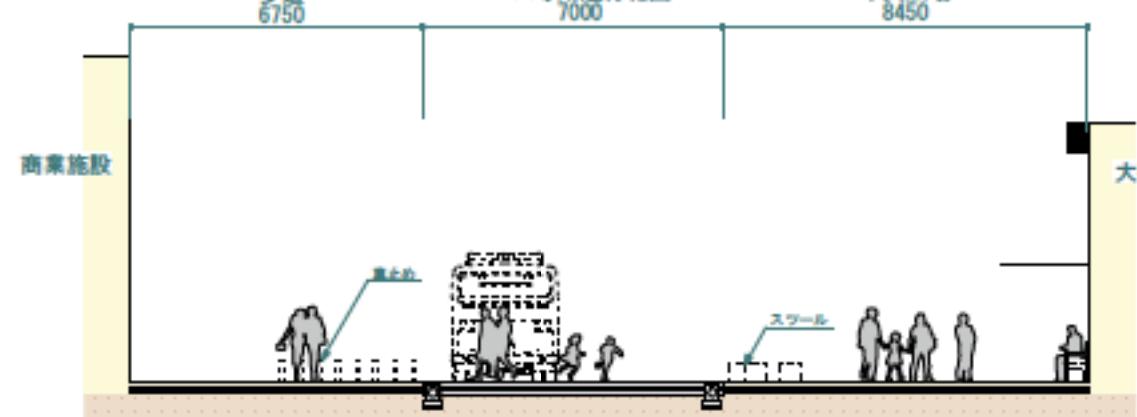


施設計画 C案：東西分離ロータリー案

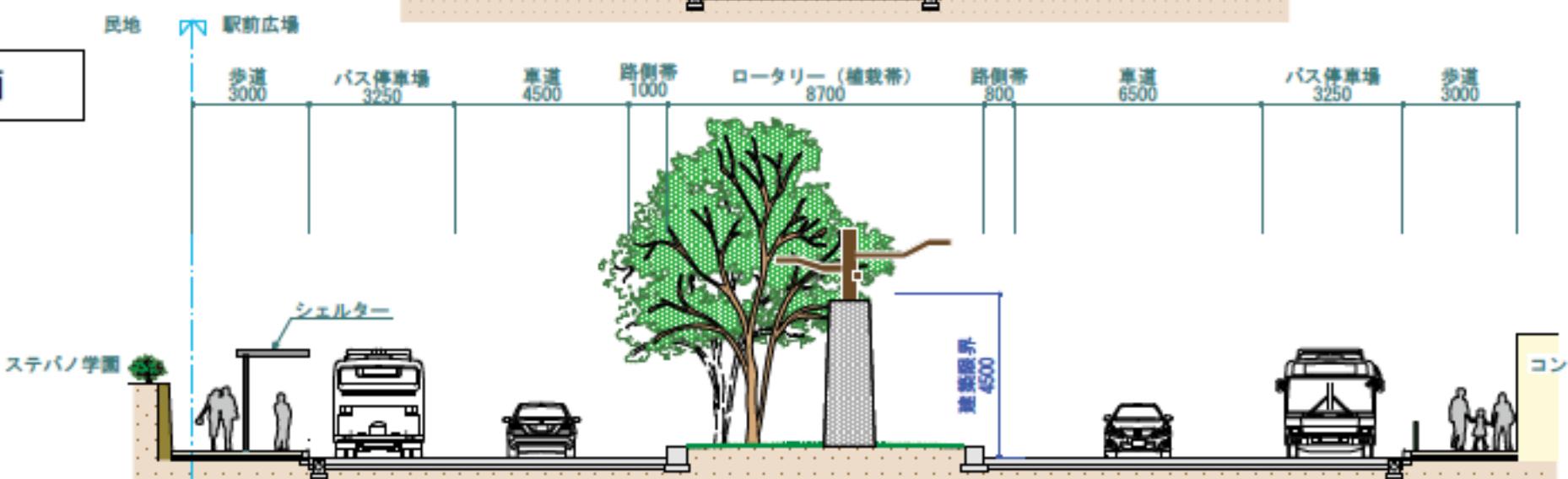
- 既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、さらに東側にもロータリーを設け一般車の東西の通り抜けをさせない案。
- 通り抜けする一般車が無くなり自動車交通量が減るため、安全性と駅へのスムーズなアクセスの向上を図ろうとする案。



A 断面



B 断面



イメージパース A案

本イメージ図は、関係者との協議中の未定稿です。
今後、変更される可能性がありますので、
取り扱いには注意してください。
あくまでイメージです。

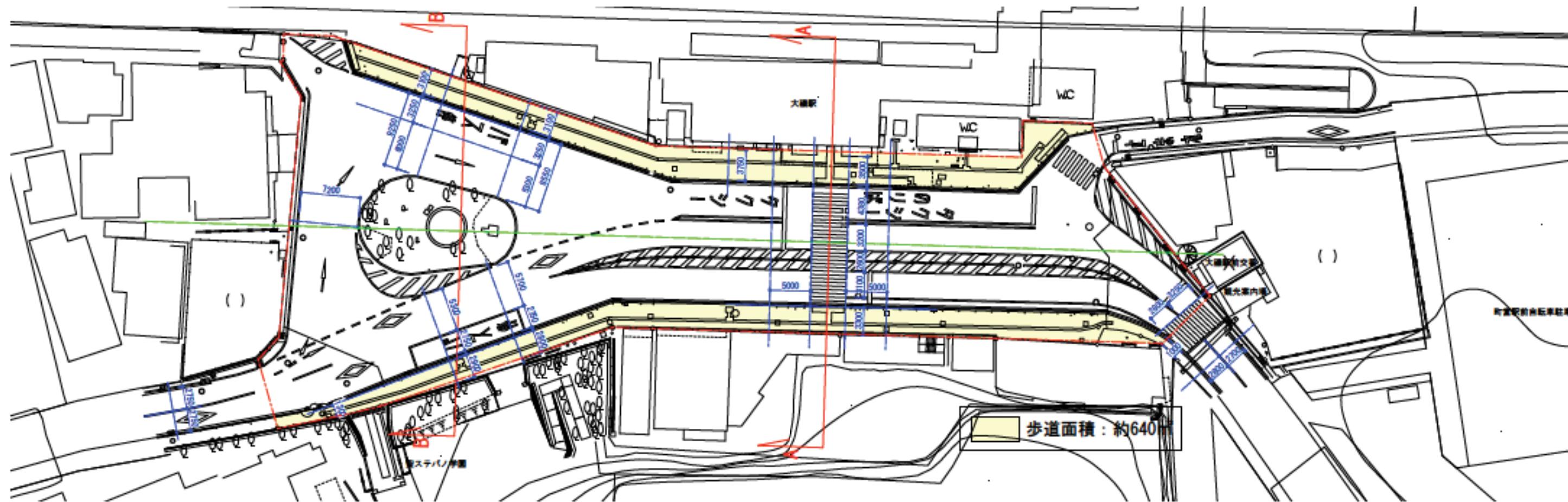


イメージパース C案

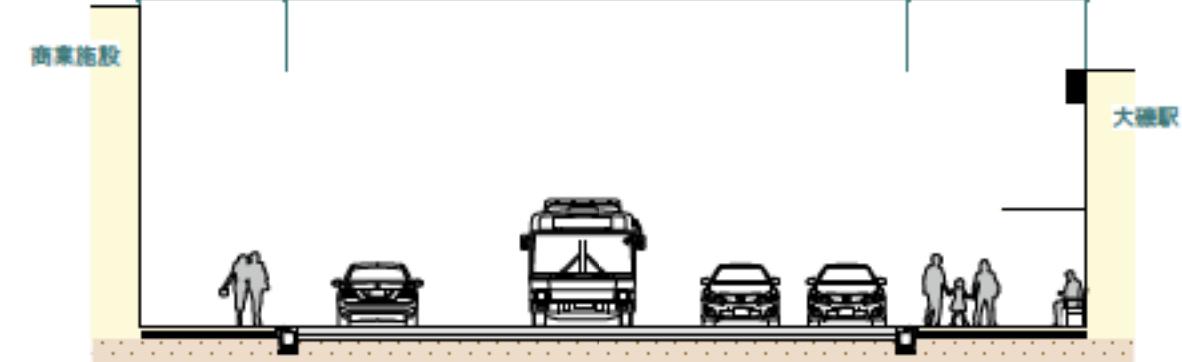
本イメージ図は、関係者との協議中の未定稿です。
今後、変更される可能性がありますので、
取り扱いには注意してください。
あくまでイメージです。



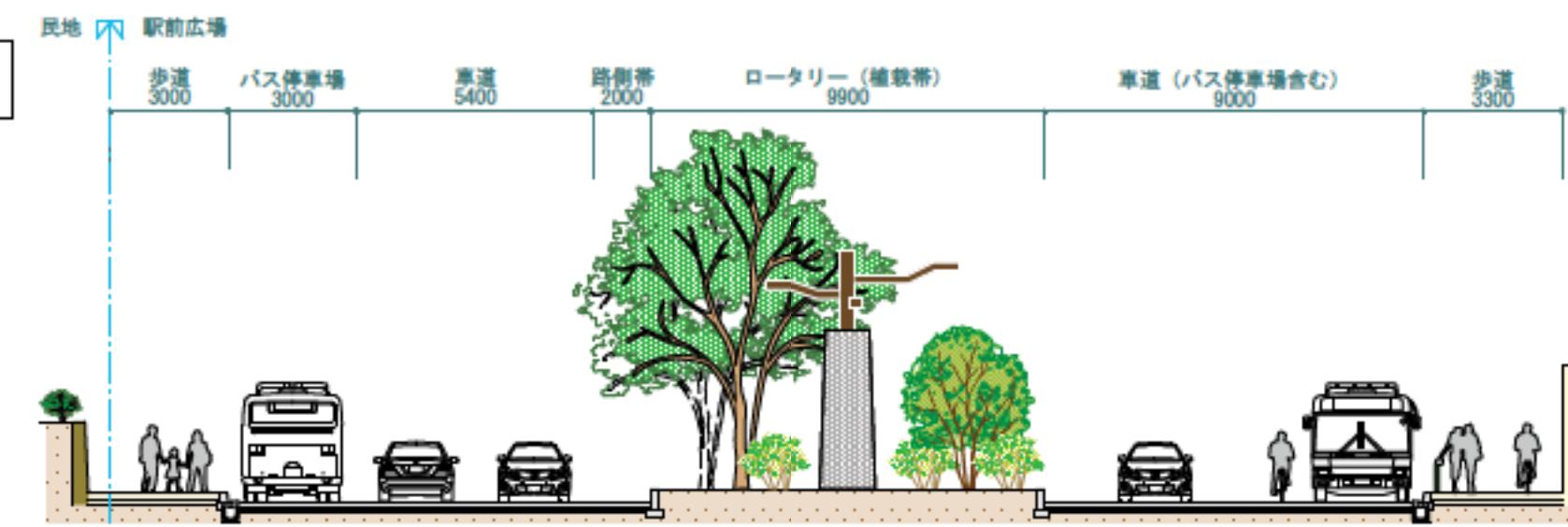
現況図



A 断面



B 断面



2. 旧駐輪場跡地計画の検討

2-1. 条件整理

活用方法について

1) 条件整理

①「平成 26 年度 大磯駅前用地利活用検討委員会」において、整備・改良・再配置地区に位置付け

- ア) 歩行者等が安全に通行できるよう環境改善。
- イ) 駅前広場との連動性に配慮し、滞留、待ち合わせ空間を設ける。
- ウ) 観光案内所及び交番の移転先とする。

観光案内所と交番は現況床面積以上とする。

現況概略面積 観光案内所: 約 15m²×2 建 -30m²
交番 : 約 20m²×2 建 -40m²

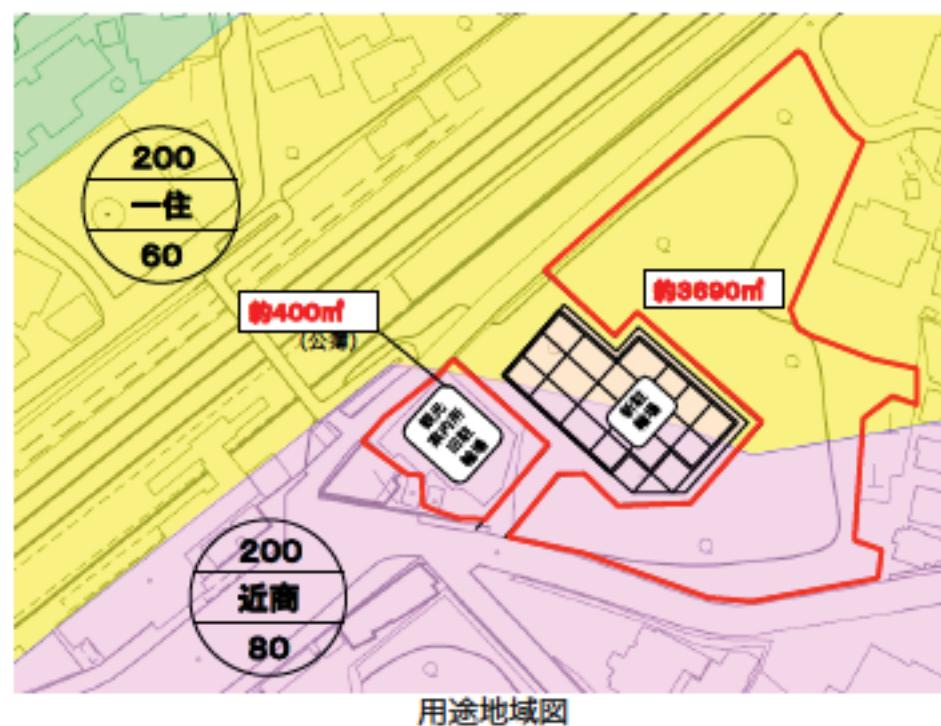
②町民アンケート調査結果

アンケートで多数見られた意見

- ・ カフェや地場産の物販などを行う商業施設
- ・ 町民や観光客のための待ち合わせ場所としてベンチ等の整備
- ・ 一般車の駐車・停車場の整備

2) 面積等

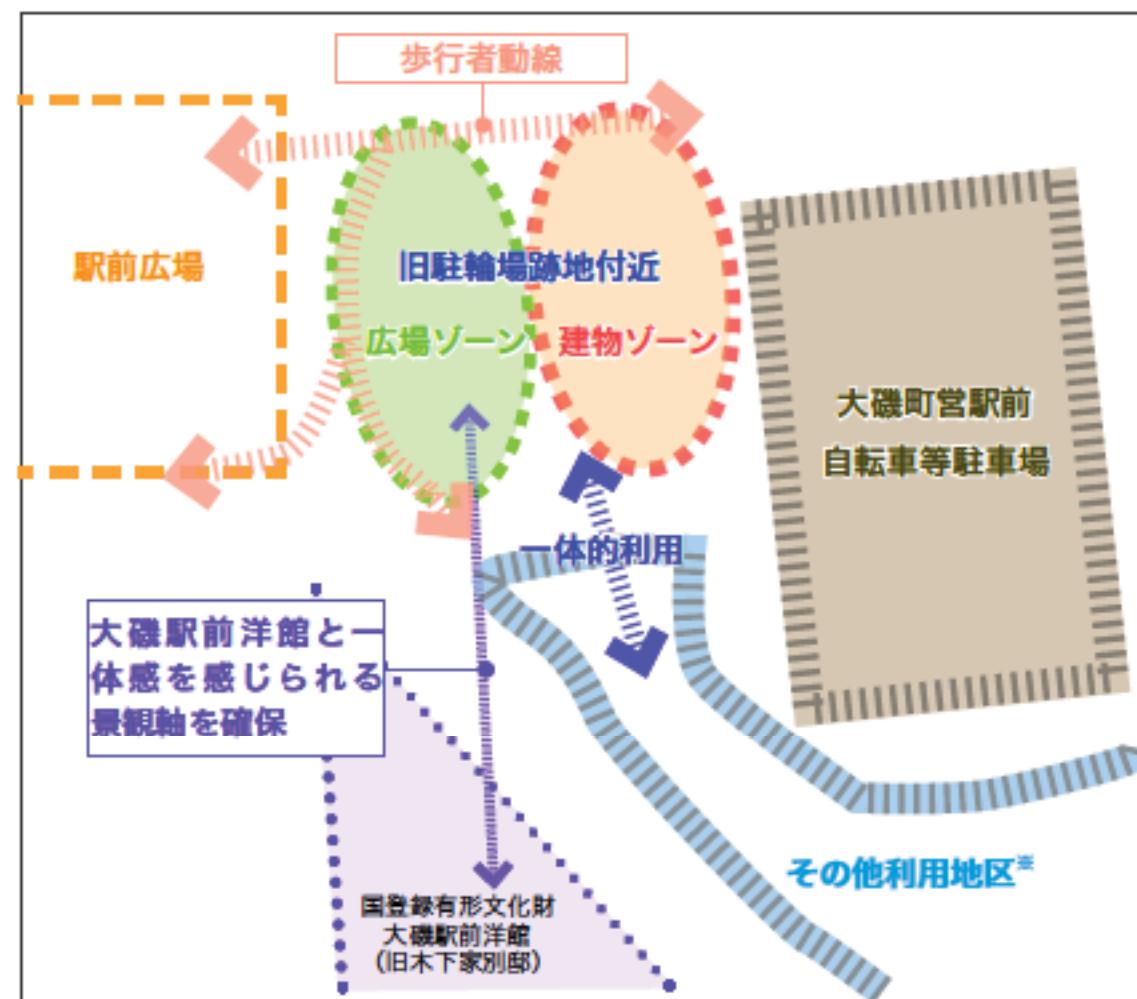
用途地域	近隣商業地域
敷地面積	約 400m ² (観光案内所用地を含む公簿面積)
建ぺい率	80%
容積率	200%
高度地区	最高限第 2 種 建築物の高さ制限度 15 m
防火地域	準防火地域
土地所有者	大磯町



3) ゾーニング計画

①ゾーニング

旧駐輪場跡地周辺のゾーニング計画について以下に示す。



※その他利用地区は、今後、更なる協議及び調整が必要ですが、旧駐輪場跡地との一的な利用や既存の自然や景観に配慮した利用を行う方針とします。

②旧駐輪場跡地周辺での官民連携

ア) シェアサイクルの拠点

大磯町は、自転車を活用した観光振興や地域活性化を目的に、世界最大の自転車シェアリング事業者であるモバイク・ジャパン株式会社と自転車シェアリング事業の推進について合意した。自転車ネットワークの構築に向けて駅前のシェアサイクルの拠点候補地として検討していく。

イ) 待ち合わせやまち歩きの拠点

NPO 法人大磯ガイド協会が行うまち歩きガイドの集合・解散場所等としての活用や各種イベントの際の活用が考えられる。

2-2. 施設計画(案)

観光案内所及び交番を移転する施設の計画の方向性について、アンケート結果等を踏まえ3案を例示する。

本例示は、観光案内所及び交番の建て替えとアンケート結果で多数見られた意見の「飲食、物販、ベンチ等の施設整備」をPPP/PFI手法で実現すると仮定した施設計画の例示です。

どのような施設ならPPP/PFI整備手法で実現できるか今後さらに検討が必要です。

	跡地A案 飲食、物販複合施設(平屋(一部2階建))	跡地B案 飲食、物販複合施設+サービス業を営む店舗(2階建)	跡地C案 オープンスペース確保(3階建)
平面図	 	 	
イメージ	<p>店舗 店舗は観光案内所と飲食、物販を同じ空間に配置した計画を想定。イメージは各案共通で、様々な形態が想定できる。</p>	<p>サービス業を営む店舗</p>	<p>オープンカフェ</p>
概要	<ul style="list-style-type: none"> 観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設ける。買い物や休憩をしつつ、大磯の観光について情報を得られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 1階には観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設ける。 2階には、サービス業を営む店舗が入り、主に駅利用者や町民が気軽に利用できるような施設。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物は小規模として観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設け、オープンスペースを多く残すことで待合せ、イベント等で利用できる。 店舗前はオープンカフェとなっており、開けた明るい雰囲気で、町民や観光客が利用しやすい。
面積	<ul style="list-style-type: none"> 建築面積: 231m² 交番: 84m² (2階層、階段室含む) 観光案内所: 203m² 店舗 158m² (飲食、物販と併せて) +バックヤード 45m² (事務所含む) 駐車場 ×3台 バトカ一駐車場 ×1台 駅前広場一般車乗降場 ×2台 バイク駐車場 ×3台 (交番に併設) 	<ul style="list-style-type: none"> 建築面積: 231m² (床面積: 492m²) 交番: 84m² (2階層、階段室含む) 観光案内所: 175m² 店舗 130m² (飲食、物販と併せて) +バックヤード 45m² (事務所含む) サービス業を営む店舗: 212m² (授乳・オムツ替えスペース含む) 駐車場 ×3台 バトカ一駐車場 ×1台 駅前広場一般車乗降場 ×2台 バイク駐車場 ×3台 (交番に併設) 	<ul style="list-style-type: none"> 建築面積: 166m² (テラス含む) 床面積: 440m² (1,2階テラス含む) 交番: 72m² (2階層、階段室含む) 観光案内所: 81m² 店舗 46m² (飲食、物販と併せて) +バックヤード 35m² (事務所含む) 店舗 (飲食、物販): 198m² (81+117) (オープンスペース側にテラスを設置) 駐車場 ×3台 バトカ一駐車場 ×1台 駅前広場一般車乗降場 ×2台 バイク駐車場 ×3台 (交番に併設)

(参考) 旧駐輪場跡地の建築について

大磯駅付近には三井守之助別邸があったが、2003年に大磯遺産保存会により解体され、一部部材は、再利用可能な状態で保存・保管されている。

三井守之助別邸は、別荘として昭和2年(1927)に建設され、「日本近代建築総覧」にも収録されており、戦前期大磯の別荘建築を代表する貴重な遺構とされていた。

別荘地として発展してきた大磯の特徴ある景観の1つとして、また大磯の遺産の活用という観点からも、旧駐輪場跡地に計画する建築物の部材として再利用することを検討する。



位置図



当時の三井守之助別邸の内装



当時の三井守之助別邸の外観

2-3. 公民連携による旧駐輪場跡地有効活用

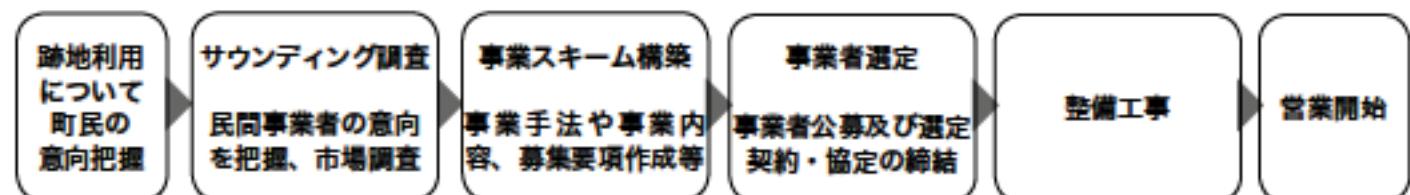
1) 公民連携事業の流れ

大磯駅前広場に隣接する旧駐輪場跡地を有効活用した憩いや交流、にぎわいの空間創出を目指し、当該町有地における施設の整備・運営について広く民間事業者から質の高い事業提案を募集し、公民連携の手法により民間のノウハウと技術、資金を最大限に活用することで、効果的かつ効率的に事業を実施して、町民や駅利用者にサービスを持続的に提供することを目指す。

事業手法としては、PPP/PFIを用いて整備をする方針で検討を進めていくが、サウンディング調査等により実現性を検証の上、事業手法を決定する。

公民連携事業の流れは、以下のようである。

公民連携事業の流れ



2) 事業手法の比較

民間活力導入の事業手法について、業務分担やメリット・デメリットの比較検討を行った。(P2-4 参照)

3) 事業の概要(案)

借地等については条件を設定し、事業者が下記①～③の施設を設計、建設、維持管理、運営を行う方針とする。事業敷地内に整備する施設は以下の「公共施設」、「民間施設」、「その他の共有施設」とする。

①公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場と連続する歩道機能の確保 ・交番（駐車場スペース含む）及び観光案内所 (※交番及び観光案内所をそれぞれ単独で新設する可能性も有) ・駅前の待合せの目印となるモニュメント等や休憩ベンチ等を含めた広場整備
②民間施設	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食や物販等条件を絞るが、具体的な用途等は事業者の提案とする。 ・駅前としての立地を活かした「落ち着きのあるまちの魅力向上」、「にぎわい創出」、「地域の特色を活かしたまちづくり」などを図る施設とする。
③その他の共有施設及び配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ・公共と民間施設で供用となる施設（エレベーター、階段等）、駐車場、駅前広場に配慮した外構（照明、植栽等）を整備する。 ・旧駐輪場跡地南側の「その他利用地区」とのつながりを考慮すると共に、大磯駅前洋館への景観軸を活かすこと。（※「その他利用地区」は別途検討）

事業手法の比較

○民設民営 (PFI事業) …公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術力を活用し、民間主導で効率的・効果的な社会資本整備を行う方式。

民間収益施設の整備を認めるなど、民間に対するインセンティブが必要。

○公設民営…公共が施設整備を行い、管理運営を民間に委託する方式。

手法	民設民営 (PFI事業)			公設民営		公設公営 (従来方式)
	BTO 方式	BOT 方式	BOO 方式	DB 方式	DBO 方式	
概要	民間事業者が自ら資金調達を行い、施設の設計・建設・運営を行う。所有権について、施設完成後に公共に移転する。	民間事業者が自ら資金調達を行い、施設の設計・建設・運営を行う。所有権について、委託期間終了後に公共に移転する。	民間事業者が自ら資金調達を行い、施設の設計・建設・運営を行う。所有権については、委託期間終了後も公共に移転を行わず、対象施設を解体・撤去する。	公共が施設の設計・建設を行い、運営に関しては民間事業者に複数年にわたり委託する方式。	公共が起債や交付金等により資金調達し、施設の設計・建設、運営等を民間事業者に包括的に委託する方式。	公共が財源確保から施設の設計・建設、運営等の全てを行う方式。
事業の資金調達を行う機関	民	民	民	公	公	公
対象施設の設計・建設を行う機関	民	民	民	民	民	公
施設を所有する機関	運営期間中 公	民	民	公	公	公
	事業期間満了後 公	公	民	公	公	公
施設の運営を行う機関	民	民	民	公	民	公
コスト縮減 (従来方式との比較)	建設 施工者のノウハウを設計に反映させられるため、コスト縮減効果の期待が高い。				施工者のノウハウを設計に反映させられるため、コスト縮減効果の期待が高い。	—
	維持管理 維持管理を見越した設計が可能となり、コスト縮減効果の期待が高い。				従来方式と同等 (施工者のノウハウを設計に反映させられればコスト縮減に期待できる)	維持管理を見越した設計が可能となり、コスト縮減効果の期待が高い。
	運営 長期包括発注によるコスト縮減効果が期待できる。				従来方式と同等	—
メリット	・施設の所有権が公共にあるため、柔軟な機能・用途等の変更が可能。 ・施設の所有に係る課税負担が発生しない。 ・補助制度の適用対象となりやすい。	・施設の所有権が民間にあるため、運営に関して民間が創意工夫を図りやすい。 ・建物所有に伴うリスクの大部分を民間に移転できる。	・民間事業者のノウハウを最も反映しやすく、独立採算型の事業に向いている。	・設計・建設を一括委託することで、コスト縮減が可能。	・設計から維持管理まで一括委託することにより、コストを縮減できる。 ・長期契約となるため、契約手続きの負担軽減や支払い額の平準化が可能。	・業務の継続性が担保される。 ・職員が設計・監督を行うため、行政内部にノウハウが蓄積される。
デメリット	・建物所有に伴うリスクは公共が負担する。	・施設の所有に係る課税負担が発生する。	・事業の永続性がない。 ・施設の所有に係る課税負担が発生する。	・PFIと比較して、民間の創意工夫を活かす余地は減る。	・PFIと比較して、民間の創意工夫を活かす余地は減る。 ・長期の維持管理に係る民間のリスクがある。	・経営改善の努力が必ずしも高いとは言えない。 ・工事・委託とも発注に時間を要し、迅速な対応に欠ける。

本事業は、民設民営 (PFI事業) で進めていく方針として検討していく。

具体的な方式については、サウンディング調査等を踏まえ協議していく。

3. 幹線 12 号線、県道大磯停車場線の安全性向上のための整備手法整理

3-1. 現況の課題

小学校通学路であるため歩行者動線とした幹線 12 号線と、県道大磯停車場線について、以下の課題があげられる。

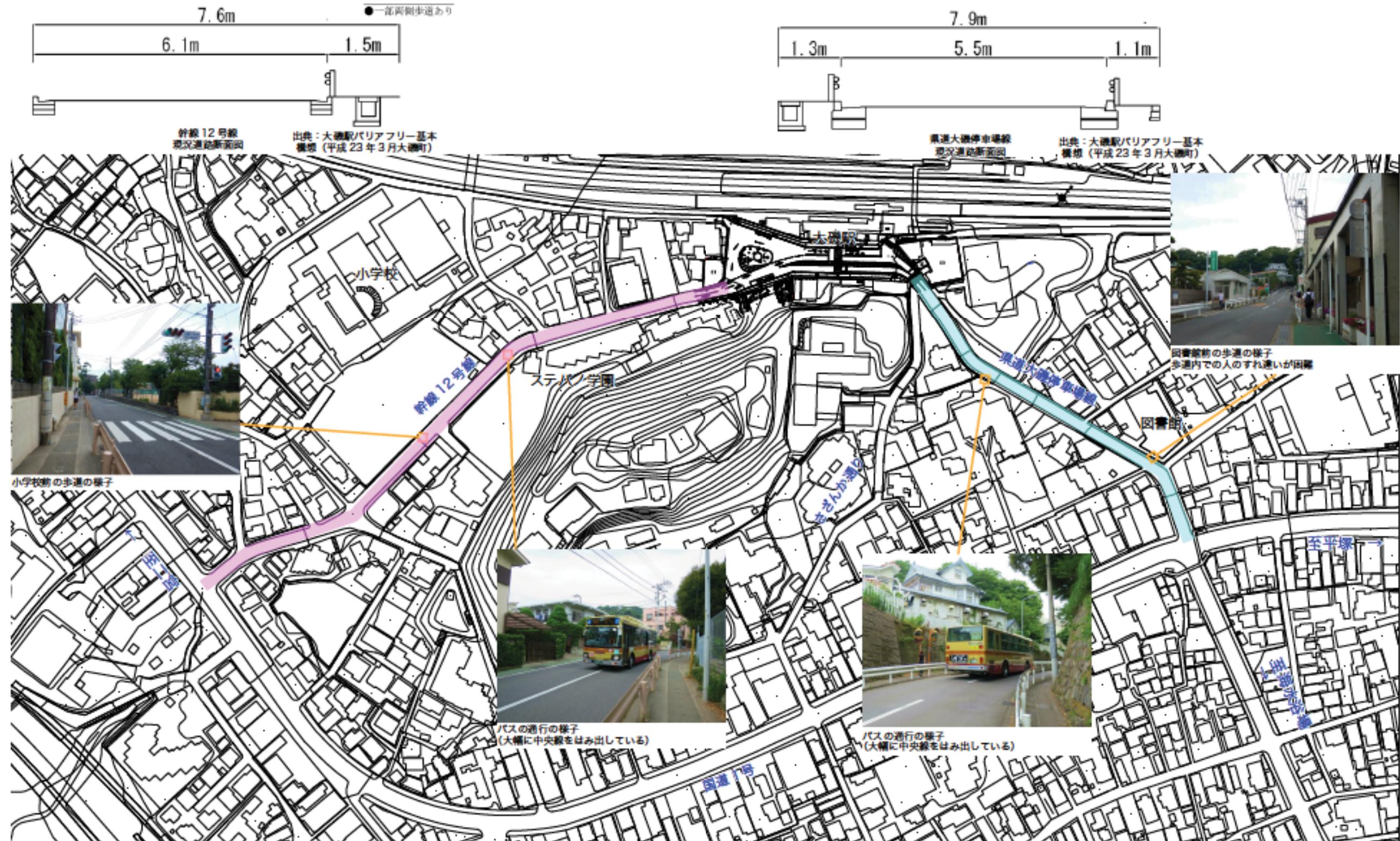
【幹線 12 号線】

- ・ 道路幅員約 7.5 mあり、うち歩道幅員は約 1.5 mと狭く^{#1}、一部片側歩道である。
- ・ 小学校前はガードレール等の整備がされていない。
- ・ 大型車とのすれ違いが困難。

^{#1}: 道路構造令 第 11 条で、歩道幅員は 2.0m 以上という基準がある

【県道大磯停車場線】

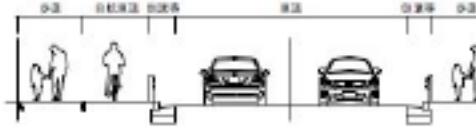
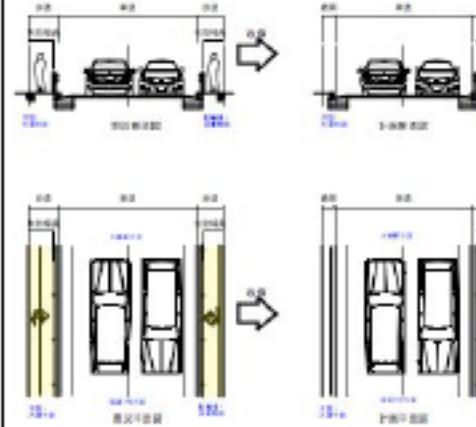
- ・ 道路幅員約 8.0 mあり、うち歩道幅員は約 1.2 mと狭い。
- ・ 大型車とのすれ違いが困難。



3-2. 歩行者安全対策の検討

幹線12号線及び県道大磯停車場線は、歩道幅員が十分に確保されていない。

駅前広場と周辺地区をつなぐ歩行者動線とするため、歩行者の安全性の向上の整備方法を検討する。

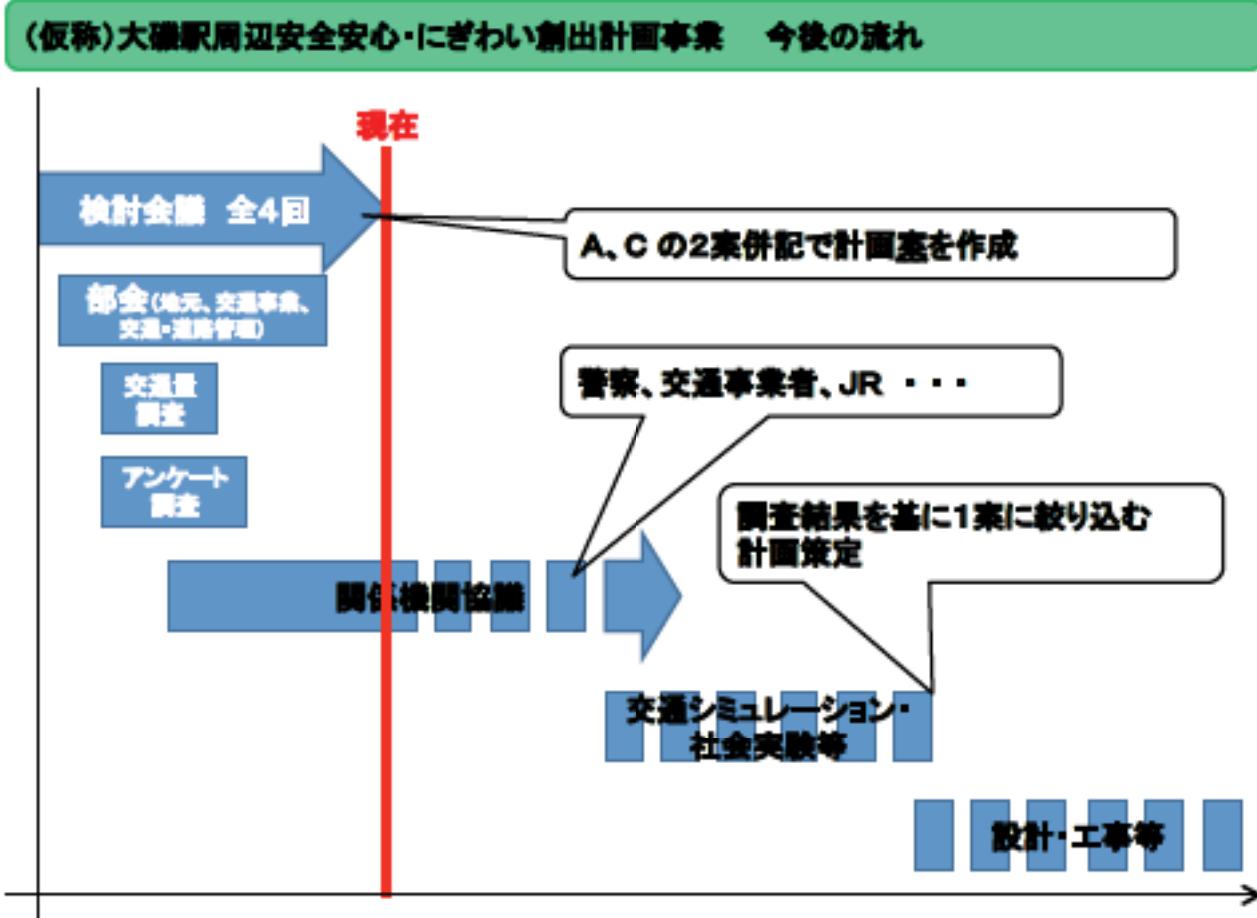
	道路拡幅による整備		既存道路敷地内で整備		
	①-1. 全線拡幅 (県道大磯停車場線に適用)	①-2. 部分拡幅 (県道大磯停車場線に適用)	②道路の一方通行化 (西側方面一方通行化を想定)	③歩道片側改修 (県道大磯停車場線に適用)	④路面の工夫による交通静穏化
イメージ※ ※議本では、現状ではありません。決定した関係者との協議を経て検討する。 ※議本では、現状ではありません。決定した関係者との協議を経て検討する。	 				
概要	<ul style="list-style-type: none"> 安全な道路幅員を確保するため用地を買取り、拡幅整備を行う。 幅員が狭く見通しが悪い県道大磯停車場線のカーブ部大磯町土地開発公社所有の土地を利用して道路を部分拡幅する。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅員が狭く見通しが悪い県道大磯停車場線のカーブ部大磯町土地開発公社所有の土地を利用して道路を部分拡幅する。 車両を一方通行とすることで歩道や自転車通行空間が確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両交通規制の大胆な変更を行い、大磯駅入口交差点から駅前広場を経由して鳴立沢交差点への一方通行化とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 現況で両側に有効1.0m以下の歩道があるが、片側によせることで最低限すれ違いなどが可能な有効幅員の歩道を整備する。車道の幅員は変わらない。(全線・部分) 部分的に横断歩道の新設が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路形状は大きく変更せずに、路面標示や凹凸のある舗装に替えるなど路面の工夫により、車両の速度を抑制する。
安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> 十分な幅員を確保し、安全性を向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> 県道大磯停車場線を部分的に幅員を確保し、安全性を向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> 車道(自転車道)及び歩道の十分な幅員を確保し、安全性を向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> 並列歩行が可能な程度の歩道幅員を確保できるが、道路構造令の基準を満たすことは不可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の通行速度を落とすことで自動車及び歩行者等の安全性を向上する。
周辺地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> 十分な歩道幅員が確保できるため、商業施設等にアクセスしやすい。 用地買取の対象となる商業施設等の再建がされない懸念がある。 現存の石積みを撤去し擁壁整備を行うことで、道路の風貌が変わる。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の石積みを撤去し擁壁整備を行うことで、道路の風貌が変わる。 大磯町土地開発公社所有の土地利用計画を一的に議論する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 鳴立沢交差点の交通量の処理が不可能となる。(交差点需要率より算出) 鳴立沢交差点で渋滞が発生した場合、細街路への通り抜け増加が考えられる。(近隣住民への影響) 二宮方面からのアクセスが不便となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道をなくした側の沿道にアクセスするには、横断歩道を渡る必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 適用する整備手法によっては、周辺住民に振動や騒音の影響が生じる。
実現まで	長期	中長期	長期	中期	短期
事業費	特大	大	中	中	小
検討結果(課題)	<ul style="list-style-type: none"> 道路拡幅をした場合、膨大な費用や時間を要するなど課題が多い。 用地地権者の合意を得る必要があるため、短期的な実現は難しい。 沿道の商業施設等の再建を含め、まちづくりと一的に検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 県道大磯停車場線全線の将来像(計画)を決定する必要がある。その際、用地地権者の合意を得る必要があるため、短期的な実現は難しい。 道路拡幅の際に、擁壁整備を行う必要があり、費用や時間を要する。 一部分の拡幅により新たなボトルネックを生じる可能性があるため、安全性について検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺への影響が大きいため、地元合意を得るのが難しく、短期的に実現することが難しい。 県道・町道幹線12号線の一方通行と反対方向の動線(迂回路)が確保できないため、実現は難しい。 一方通行化をした場合、鳴立沢交差点で交通量の処理が不可能となるため採用できない。(詳細はP3-3を参照) 	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の追加の有無・可否、位置等について交通管理者、道路管理者、との十分な協議が必要となる。 沿道住民の合意を得る必要があるため、短期的な実現は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 手法や効果、影響については、交通管理者・道路管理者・交通事業者・地元住民との十分な協議が必要となる。

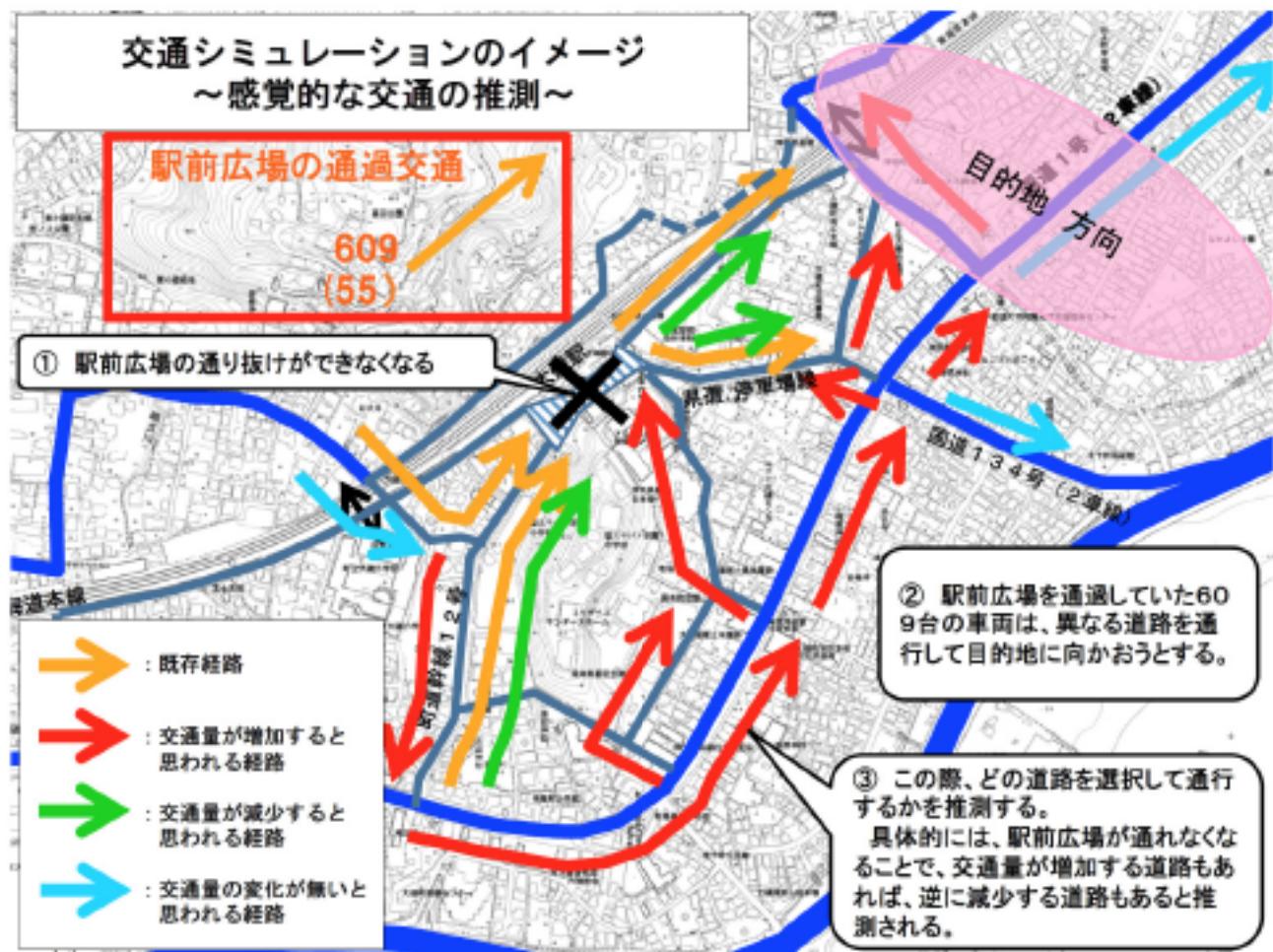
検討結果より、幹線12号及び県道大磯停車場線の一方通行化は不可能である。

歩道幅員の物理的確保は短期的な実現が困難であるため、現在の道路空間の中で自動車の減速や通行量を減らすなど、安全向上する整備手法を各関係者を交え検討する必要がある。

5. 次年度以降のスケジュール報告

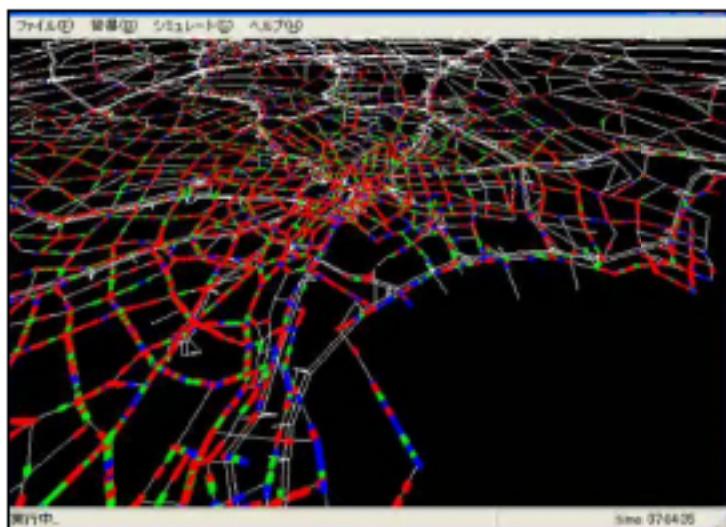
(仮称)大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画事業の次年度以降のスケジュールを示す。





**交通シミュレーションのイメージ
～定量的な交通の推測～**

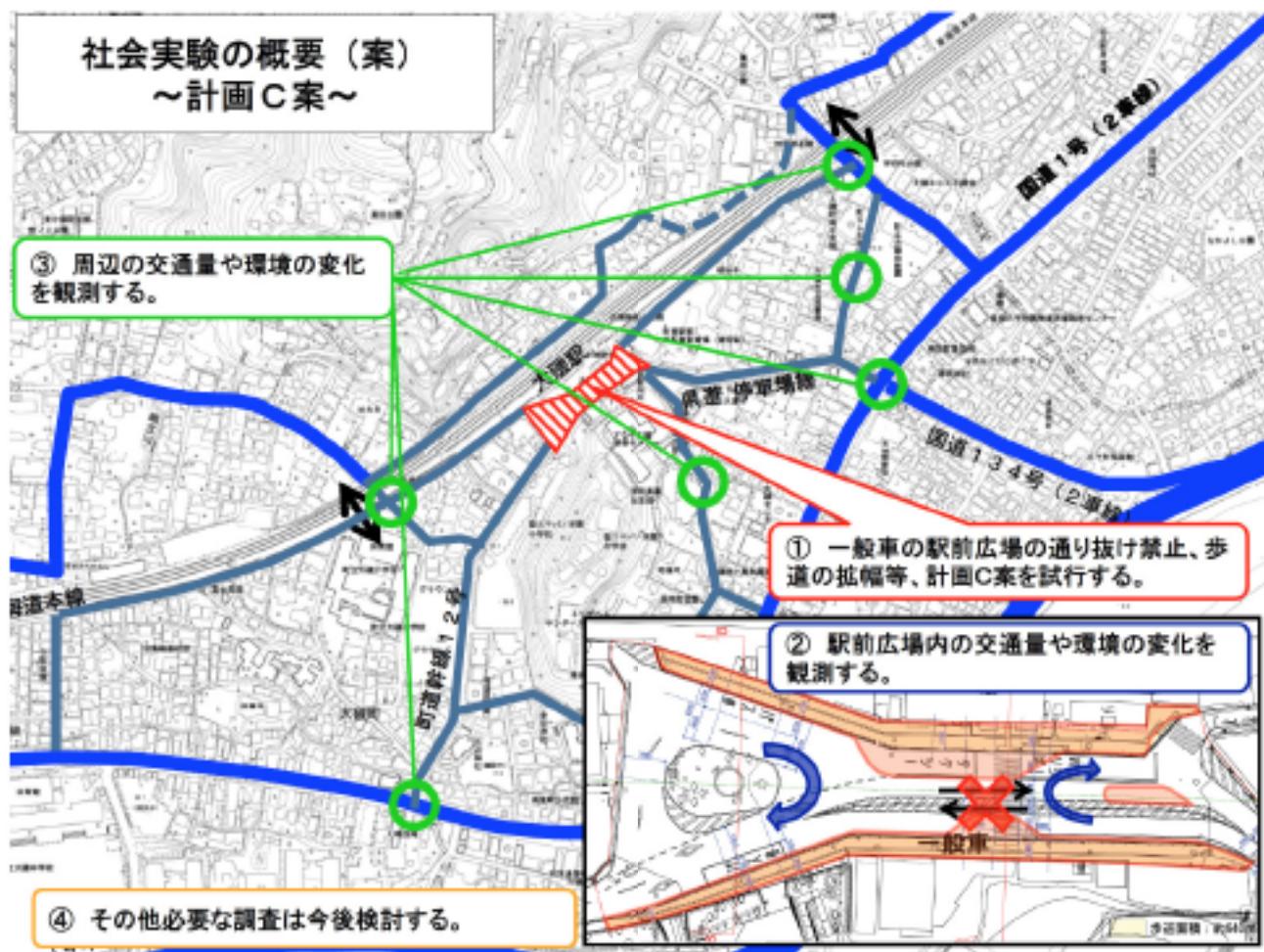
交通シミュレーションとは、コンピューター上に現実や仮想の道路網を構築し、その交通を模擬的に表示するシステムである。実用面では、様々なソフトが用いられており、通行車両1台1台の挙動を再現できる交通推計システムもある。推計に当たっては、実際の交通量等のデータをインプットして定量的な推測を行う。



東北大学 HPから引用



東京大学 HPから引用



社会実験のイメージ

社会実験とは、社会的に影響を与える可能性のある新たな制度や施策などを導入する際、場所と期間を限定して試行することで、有効性を検証したり問題を把握することを目的とするものである。



交互通行 → 一方通行
(川越市一番街 国土交通省HPより)



全面通行止めによる道路空間魅力向上
(周南市銀座通り 周南市市HPより)