

# 大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画（案）

- 概要版 -

平成30年3月

大 磯 町

## 1. はじめに

### 1-1. 計画策定の目的、計画対象エリア

#### 1-1-1. 目的

JR 東海道本線大磯駅は町内唯一の鉄道駅であり、その周辺は、平成 28 年に改定した「大磯町まちづくり基本計画」において、まちの拠点に位置付けられている。その他に「大磯町景観計画（平成 21 年）」では景観形成重点地区に、「大磯町バリアフリー基本構想（平成 23 年）」では重点整備地区に位置付けられ、「安全安心のまちづくり」を求める町民からの「要望」や議会からの「決議」が提出されるなど、これまでに多くの議論がされてきた。

これら既存の計画等を踏まえたうえで、さらに、平成 26 年の大磯駅前東西 2 つの自転車駐車場統合による自転車交通動線の変化、平成 29 年の旧吉田茂邸再建による観光客来訪、大磯港みなとオアシスや明治記念大磯邸園（仮称）の計画進行を鑑み、大磯駅周辺の安全安心の確保及びにぎわいの創出を図るため、本計画を策定する。

### 1-2. コンセプト

#### 1-2-1. 事業の基本的考え方

##### (1) エリアの設定

「大磯町まちづくり基本計画」に「まちの拠点」として位置づけている「大磯駅～下町～大磯港（オアシス）～役場」の一体的圏域（徒歩圏）とする。また、「みなとオアシスエリア」と重複し、大磯港みなとオアシス構想と連携、役割分担する。

##### (2) コンセプト・イメージ

総合計画の目標「交流人口の増加」と「定住人口の安定化」を目指し、「計画等」を基に、次の 3 つのコンセプトを定め、各事業イメージを挙げる。

##### ①安全安心、防災のまちづくり

- ・歩行者、自転車、公共交通機関、自動車の位置付け、空間、動線の見直し
- ・快適な公共交通環境の整備
- ・まちの防災、防犯性の向上 等

##### ②大磯らしい魅力的で個性的なまちづくり

- ・大磯らしさの象徴である駅前周辺の緑等の保全や景観の創出。大磯の玄関口、町民や来訪者の交流拠点として、人が集まり憩う空間の創出
- ・観光や賑わい資源との連携
- ・空き家の利活用推進
- ・駅を起点とした人の回遊の誘導 等

##### ③交流と子育て世代の定住を促すまちづくり

- ・教育や子育てに配慮した環境整備
- ・通学路の安全確保 等



## 1-2-2. 駅前広場整備のコンセプト

大磯駅前広場整備コンセプトを導き出すために先行計画等を整理した。

「平成 21 年 3 月策定：大磯町景観計画地区別景観形成方針」

【景観形成重点地区】大磯駅周辺南

町の玄関口として、風格ある街並み景観を保全し、「穏やかな自然」と「都市の賑わい」が調和した緑豊かな景観の創出を行う

「平成 23 年 3 月策定：大磯町バリアフリー基本構想」

【重点整備地区】大磯駅周辺地区

主要な公共・公益施設が集積しており、重点的に整備を図る

「平成 26 年 7 月策定：大磯駅前用地の利活用方策に関する答申書（旧駐輪場跡地）/ 大磯駅前用地利活用検討委員会」

大磯駅前用地は、町の玄関口の顔となる重要な場所であることを重視し、以下の点を踏まえた土地利用を図る

・憩いや交流の場となるための利活用 / 景観や自然などの特性や魅力の尊重 / 歩行者や自転車等利用者への安全安心な対応

「平成 29 年 2 月：大磯港みなとオアシス（賑わい交流施設）基本構想」

【対象区域】JR 大磯駅から大磯港まで

ここからマチナカも潇洒な雰囲気を感じられるマチ歩きが始まる 人や情報の交流と賑わい創出の拠点

「平成 29 年 3 月：大磯町ブランドメッセージ&ロゴデザイン決定 / 新たな観光の核づくり推進協議会（町・観光協会・商工会他関係機関 22 団体）」

・町で「新たな観光の核づくり事業」の大磯ブランド戦略の一環として実施

恵まれた自然や邸園文化などの「大磯独特の地域資源」を活かし、ここに住む「豊かさ」を通じて「大磯町を楽しむ」ことを町内外の人と分かち合いながら観光・交流促進を進め、大磯町のファンを増やしていくことを目指す。

「平成 29 年度：（仮称）大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出事業のコンセプトイメージ」

【対象区域】JR 大磯駅から大磯港まで

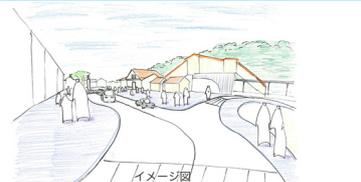
- ① 安全・安心、防災のまちづくり
- ② 大磯らしい魅力的で個性的なまちづくり
- ③ 交流と子育て世代の定住を促すまちづくり

## 歩き楽しみ、憩い・にぎわいあふれる大磯の玄関口

### 安全・安心

#### ① 歩行者に優しい安全安心な駅前広場

- ・安心に歩いてまわれる歩道空間の確保。
- ・安全で快適に通行できる車両空間（自転車、バス、タクシー、一般車）の整理。



### 大磯らしさ

#### ② 大磯らしい風格ある町の玄関口

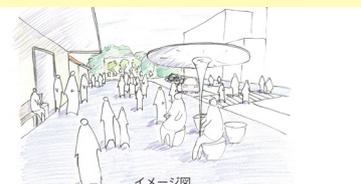
- ・大磯らしい自然、文化歴史の継承
- ・駅前広場の施設（柵、照明灯、シェルター等）は、景観に配慮し、大磯をイメージするデザインをもたせる。



### にぎわい

#### ③ 憩いと交流と賑わいあふれる駅前広場

- ・駅前広場に歩行者の滞留空間を確保し、待ち合わせや休憩の場を提供する。
- ・東側旧駐輪場跡地を利活用し交流の場を整備する。



## 2. 現況の実態調査

### 2-1. 大磯駅周辺の現況

#### 2-1-1. 大磯駅周辺の特性

##### ①大磯駅周辺は生活利便施設の集まるまちの拠点

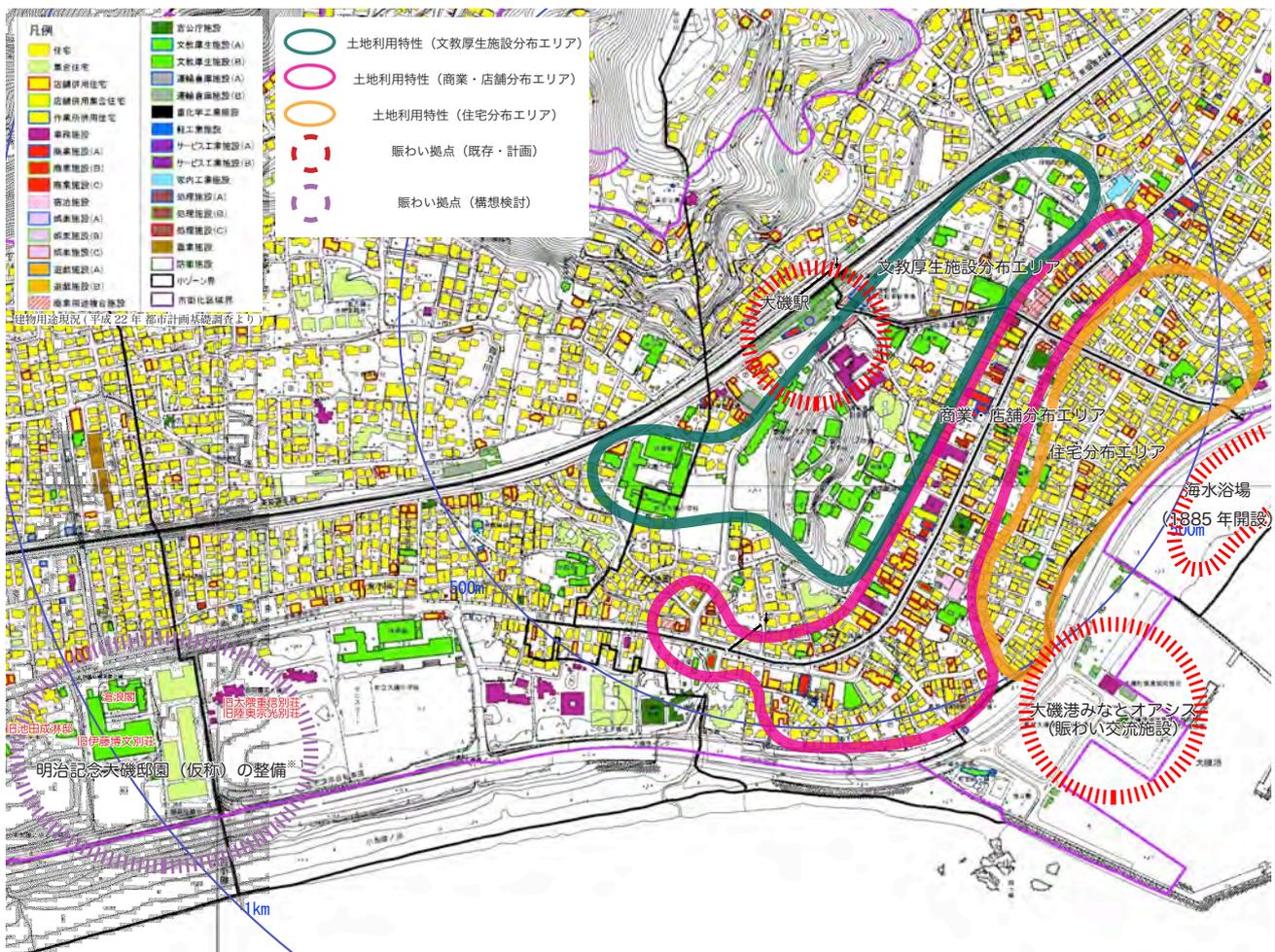
- ・駅前1帯は、教育施設や社寺仏閣等（文教厚生施設）が多く、豊かな自然、歴史や文化が継承された落ち着いたきのあるたたずまいである。
- ・国道1号沿いに店舗併用住宅と商業施設、官公庁の施設が分布し、生活利便性の高い施設が多く分布する。
- ・海側はかつて旧東海道の宿場で、細街路が多く住宅が分布している。

##### ②丘陵地に囲まれた駅前広場

- ・丘陵地に囲まれた駅前広場のため、店舗の立地、広場や道路などの空間利用が制約されている。一方で丘陵地の緑、駅舎や大磯駅前洋館（旧木下家別邸）などが残り、大正期より変わらぬ趣がある。

##### ③駅から1km圏内徒歩圏に形成される新たなにぎわい拠点

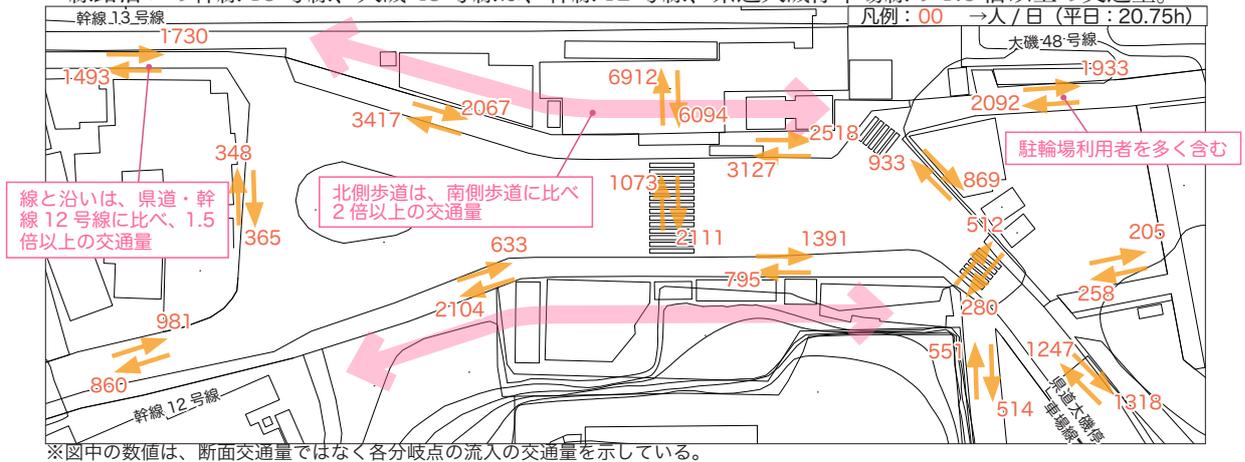
- ・駅から約500mの海岸沿いに、海水浴場（1885年開設）が設置されている他、大磯港みなどオアシスの整備計画がある。
- ・さらに駅から約1kmに位置する旧伊藤博文邸（滄浪閣）などが、明治記念大磯邸園（仮称）として一体的に整備活用する構想が検討されている。



## 2-2. 駅前広場の交通量調査結果

### ■歩行者交通量

・線路沿いの幹線 13 号線、大磯 48 号線は、幹線 12 号線、県道大磯停車場線の 1.5 倍以上の交通量。

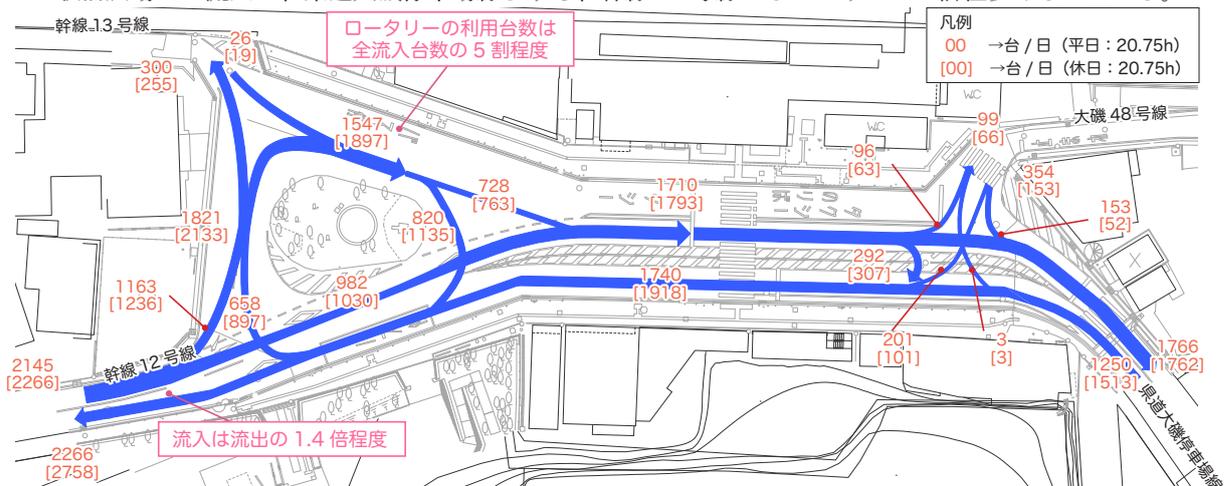


### ■自転車交通量

- ・自転車は、平日で約 1,400 台 / 日、休日で約 920 / 日が広場を通行しており、その内 8 割程度が車道を通行。
- ・線路沿いの幹線 13 号線、大磯 48 号線は、幹線 12 号線、県道大磯停車場線の 5 倍以上の交通量。
- ・広場を斜めに横断したり、道路を逆走して走る自転車も見られる。

### ■自動車交通量（駅前広場）

・駅前広場への流入は、県道大磯停車場線よりも、幹線 12 号線からのほうが 1.7 倍程多くなっている。



### ■車両滞留状況・自動車乗降調査（最も交通量の多かった 10/25 平日について）

#### 【一般車】

- ・平日は 6～8 時の出勤通学時間帯（200～300 台 / 時）、夕方の帰宅・終電の時間帯（130～150 台 / 時）に駐停車台数が集中している。また、その 9 割以上が送迎目的である。
- ・最大滞留台数は、平日で、15 時台と 19 時台に最大 8 台の滞留が見られる。

#### 【タクシー】

- ・タクシーの発着台数は、平日では出勤時間帯の 10 時台、帰宅時の 18 時台、終電の 24 時台で多く、1 時間毎に平均 15 台が発着している。
- ・最大滞留台数は、平日で 22-23 時台に最大 9 台の滞留が見られる。

#### 【バス】

- ・平日は各バス乗り場で、帰宅時の 18 時～19 時台の平均乗車人数が最大 22.5 人となっている。

#### 【通過交通量】

駅前広場の通過交通の総台数は 1015 台である。  
駅前広場に流入する台数の約 3 割を占める。

自動車駅前広場全流入台数	3,775 台 / 日 <sup>※3</sup>
自動車駐停車（滞留）台数	2,377 台 / 日 <sup>※3</sup>
自動車通過利用台数	1,015 台 / 日 <sup>※3</sup>

※3 各調査毎の調査値のため、誤差あり

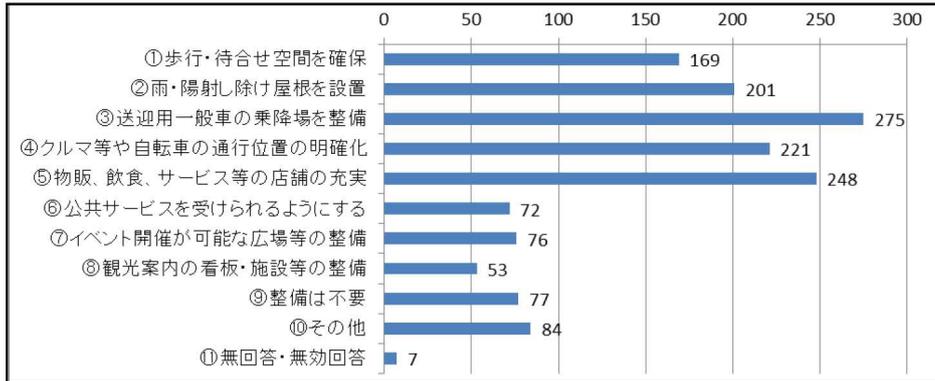
## 2-3. 駅前広場に関する利用者・町民意向調査結果

### 2-3-1. 調査方法概要

- 調査方法：①町民無作為抽出調査（H29.4.1時点 15歳以上） アンケート用紙郵送配布・郵送回収  
②駅前広場利用者調査 アンケート用紙街頭配布・郵送回収
- 実施時期：①平成29年10月10日郵便発送、②平成29年10月10日駅前街頭配布
- 配布数：①999通（1,000名送付、1名不達）、②500通
- 回収票数：①402票、②230票 <合計>632票（平成29年11月1日時点）

### 2-3-2. 調査結果概要（①町民無作為抽出調査、②駅前広場利用者調査の合算値）

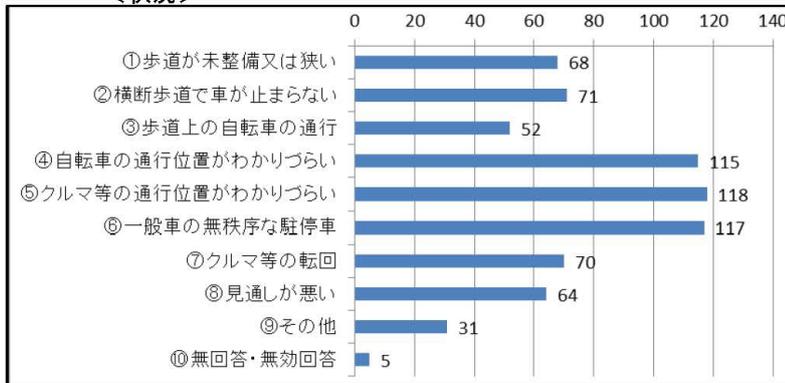
問9 全員に伺います。大磯駅周辺の利便性向上のため、どのような整備、まちづくりを望みますか？（3つまで○）



問13 問12で、「4.どちらかと言うと安全でない」、「5.安全でない」と答えた方に伺います。

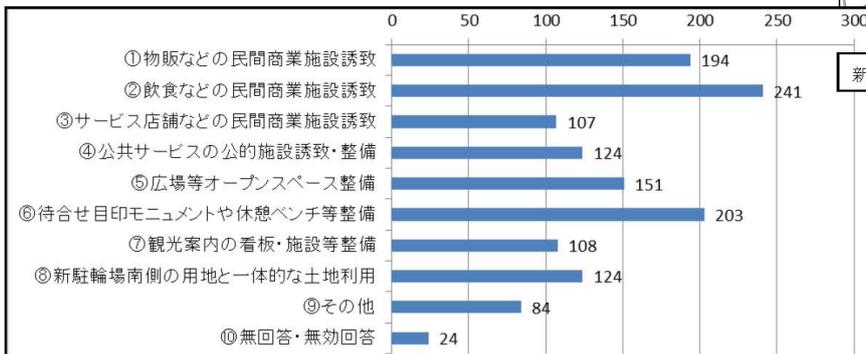
どのような状況が安全ではないと思いますか？また、その場所はどこですか？<状況>の選択肢の番号を<地図>の図面上に記載願います。（3つまで回答）

<状況>



自転車の通行位置がわかりづらい、クルマ等の通行位置がわかりづらい、一般車の無秩序な駐停車が危険であるという意見が、ほぼ同数で他の意見に比べ圧倒的に多かったです。自転車やクルマの動線と、バス停、タクシー停車場等施設の配置が錯綜しているという現状を、危険と感じている人が多いと思われます。

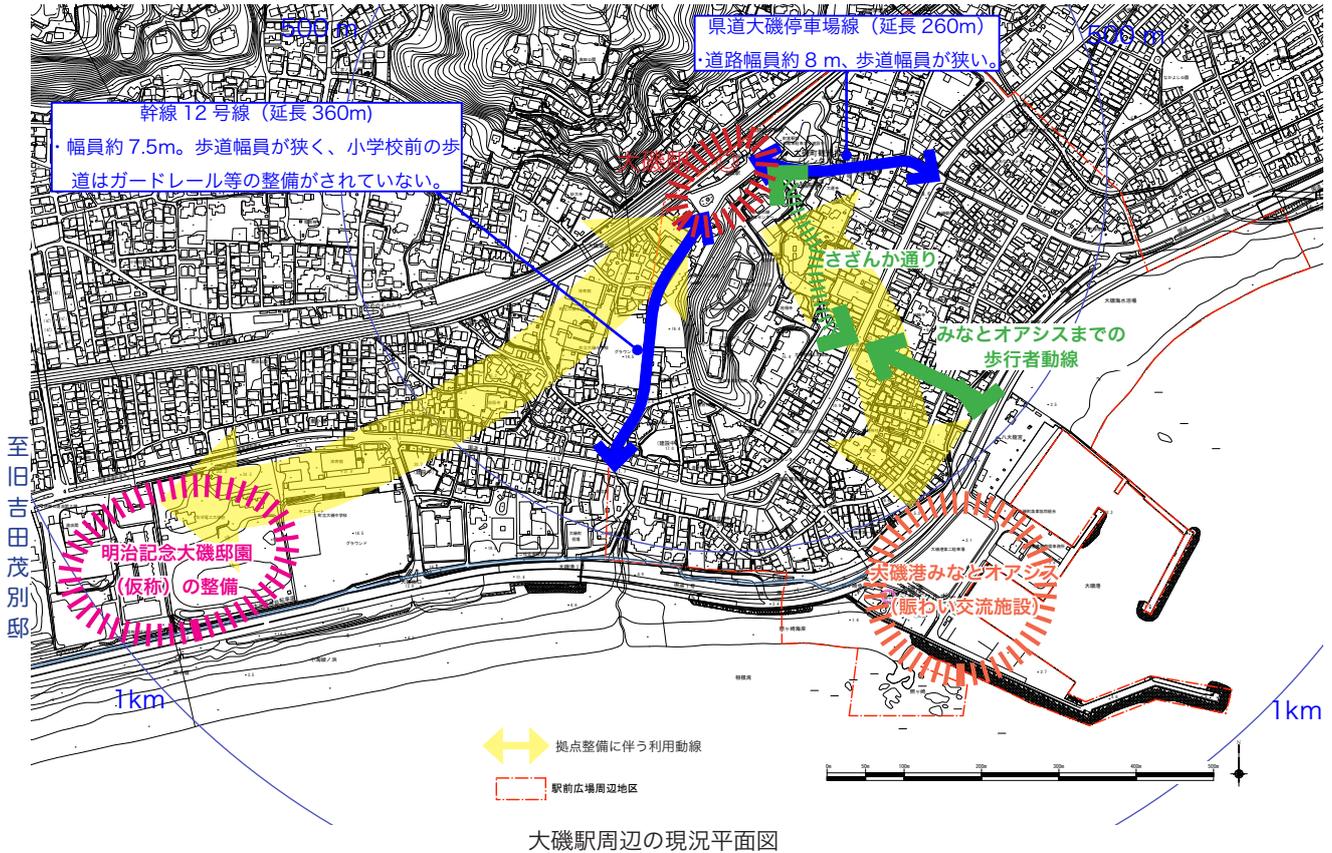
問15 全員に伺います。旧大磯駅前東駐輪場跡地付近（右図参照）は歩道整備等の安全対策とともに、どのような整備を望みますか？（3つまで○）



### 3. 課題と整備の考え方

#### 3-1. 大磯駅周辺の課題と整備の考え方

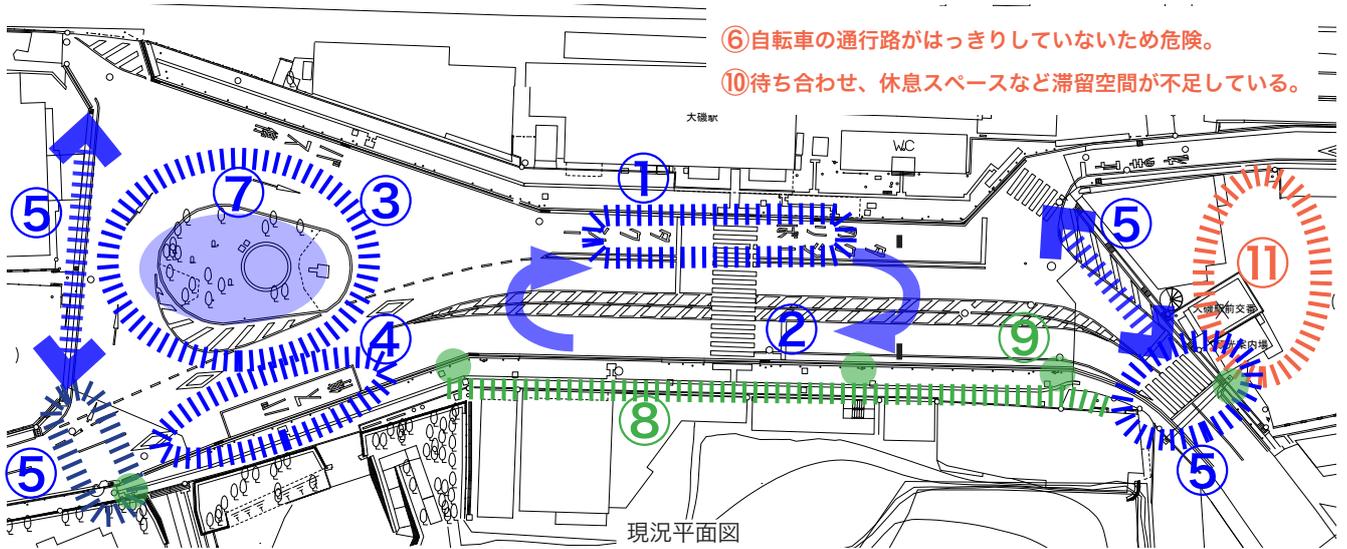
大磯駅周辺の交通及び大磯町にて今後展開される計画を考慮し、課題と整備方針を整理した。



現況の課題	現況写真	整備方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>大磯港みなとオアシス、明治記念大磯邸園（仮称）の整備計画があり、将来、大磯にはさらに多くの観光客が訪れることが想定され、拠点をつなぐネットワーク網の構築、回遊性の向上が課題である。</li> </ul>	<p>大磯港みなとオアシス（賑わい交流施設）整備計画基本構想より</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大磯駅から観光拠点への誘導を強化するため、サイン設置だけでなく通りの雰囲気作り、魅力作りを進める。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>大磯駅からみなとオアシスへ向かう動線の連続性が薄く、わかりにくい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>案内サインや路面表示等で連続性を図る。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道1号から駅前広場へ接続する幹線12号線、県道大磯停車場線の歩道幅員が狭く、歩行者の歩行者同士、自転車の押し歩きとのすれ違いが困難な状況。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の安全性向上を目指す。</li> </ul>

### 3-2. 駅前広場の課題と整備の考え方

駅前広場の基本コンセプト「安全・安心」「大磯らしさ」「にぎわい」に沿って現況の課題と整備方針を整理した。



	No	現況の課題	整備方針
安全・安心	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道の前後のタクシープール車両により横断歩道歩行者が死角になる。</li> <li>タクシーの2列駐車レーン幅が約3.8mと狭く走行車との接触の危険がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道延長を短くし、歩行者の安全性を向上。</li> <li>タクシープールの見直す。</li> </ul>
	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道付近で車両の転回（Uターン）が頻繁に見られる。時間帯によっては約30台/時の車両の転回が確認できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各交通が安全に必要な転回及び停車をできる施設配置とする。</li> </ul>
	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>西側ロータリーは、バスの回転には狭く余裕がない。</li> <li>ロータリー周りの停車車両により、通り抜けを妨げている状況が見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロータリー南側も一方通行とし、車両接触を防止すると共に、西側から進入する車両の減速を促す。</li> </ul>
	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロータリー南側の道路は、バスバースを除くと約5.2mと狭く、バスを避ける西行きの車両と、直線で速度の出ている西側からの車両が接触する危険がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道及び横断歩道を設け、歩行者が安全に移動できる広場とする。</li> </ul>
	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>広場の東側及び西側の歩道が未整備であり、歩行者は車道を通行している。（西側 約710人/日、東側 約1,800人/日）</li> <li>広場東側の観光案内所前の横断歩道の前後の歩道幅は約1.0mであり横断待ちの滞留空間と歩行空間が確保できない。（当該横断歩道歩行者約790人/日）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道内に矢羽根の自転車通行表示を設け、走行ルートを誘導する。</li> </ul>
	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、平日で約1,400台/日、休日で約920/日が広場を通行しており、その内8割程度が車道を通行。また、広場の斜め横断が見られたり、西側ロータリーの逆走が約240台/日見られるなど、通行路が明確でなく危険。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>島の縮小を検討し、モニュメント「大樹」は存置する。</li> </ul>
	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロータリーの植栽が繁茂し見通しがきかず、部分的に運転者の視界を遮る。</li> <li>島内には、モニュメント「大樹」と石碑（湘南発祥の碑、避暑地記念碑、鶴立沢）が建っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の玄関口としてふさわしい景観形成を議論する。</li> </ul>
大磯らしさ	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場周辺の建築に統一性がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電柱地中化協議を進める。</li> </ul>
	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>電柱（駅前広場内に5本）が目立ち、駅前広場の景観に合わない。</li> </ul>	
にぎわい	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>待ち合わせ、休息スペースなど滞留空間が不足している。駅出入口前に団体が待ち合わせをしていると、駅利用者の通行を妨げてしまう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎正面歩道幅員を広くし、滞留空間を確保する。</li> </ul>
	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧駐輪場跡地の活用を検討する。</li> <li>現状の駅前広場に滞留空間が少ない。</li> <li>観光案内所が狭く今後の観光客の増加の見直しに対応できない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>憩い、交流、にぎわい創出のため、滞留、待合せ空間。</li> <li>交番・観光案内所の移設。</li> </ul>

## 駅前広場の課題と整備の考え方 まとめ

## 安全・安心

- ①歩行者の安全性向上のため、駅前広場内の動線の整理及び施設配置の検討により、歩道空間の確保を図る。
- ②自転車の通行ルートを誘導し、自動車及び歩行者との交錯の軽減を図る。
- ③誰もが使いやすい駅とするため、駅舎正面に身障者用駐車場を設ける。

交通の安全安心向上のための整備の考え方の優先順位は、下記の通りとする。

- 【1】一番の弱者となる歩行者の安全性向上を優先する。
- 【2】バスやタクシーなど公共交通の空間確保を優先すると共に、車両の通行動線と分離する。
- 【3】一般車及び身障者用の乗降場を新設すると共に、車両の通行動線と分離する。

町民アンケート調査では、「大磯駅周辺の利便性向上のため、どのような整備、まちづくりを望みますか？」の問いに「送迎用一般車の乗降場を整備」の意見が最も多かった。

しかし、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難しい。一般車乗降場は、歩行者の安全確保のための空間・バスやタクシーなどの公共交通の空間を優先した上、法規を遵守した中で可能な限りの台数確保を検討する。なお、一般車の利用が優先される場合、一般車が増え公共交通の利用者が減少し、公共交通の運行本数・運行路線の維持が難しくなることも懸念される。

## 大磯らしさ

- ①大磯らしい自然・文化・歴史を継承するようデザイン等に配慮する。
- ②駅前広場の景観に配慮し、既存の景観資源を害さない施設配置、施設デザインとする。

## にぎわい

- ①公共交通のアクセスを優先した施設配置としつつ、歩行者空間創出のため施設配置の工夫や車両空間の削減を検討する。
- ②歩行者の滞留空間を確保し、待合せや休憩の場を設ける。

## 4. 整備計画

### 4-1. 大磯駅周辺の整備計画

#### 4-1-1. 大磯駅周辺の動線計画

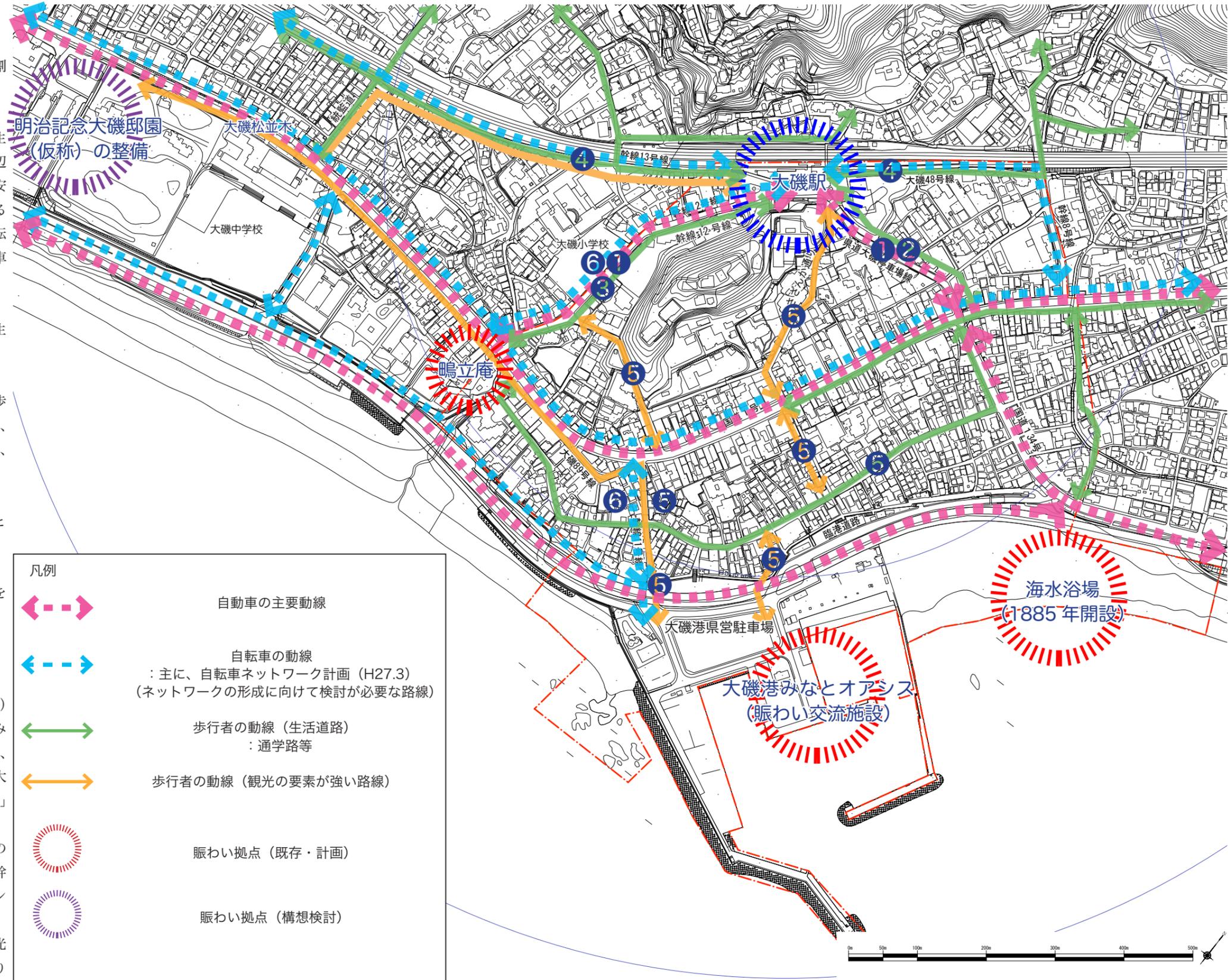
先行計画、交通量調査結果や現地状況から動線設定した。

- ①：幹線 12 号線、県道大磯停車場線  
交通量調査より、駅前広場への流入の自動車交通量の 9 割以上の通行があるため、自動車の主要動線とする。
- ②：県道大磯停車場線  
小中学校通学路に指定されていることから、歩行者の動線（生活）とする。ただし、歩行者の安全確保策を探る。「大磯駅周辺の安全・安心のまちづくりを求める決議（H20.3）」、「安全・安心のまちづくりのための大磯駅周辺の道路・歩道整備を求める要望書（H20.6）」にて「急坂で道路幅が狭く、歩道は人や自転車のすれ違いにおいて危険な状態」と指摘があるため、自転車の主要動線から除外し、歩行者の安全確保策を探る。
- ③：幹線 12 号線  
小中学校通学路に指定されていることから、歩行者の動線（生活）とする。
- ④：幹線 13 号線、大磯 48 号線  
交通量調査より幹線 12 号線及び県道大磯停車場線に比べ、歩行者で 1.5 倍以上、自転車で 5 倍以上の交通量がある。また、一方通行規制により自動車の通行量を抑えている状況も踏まえ、自転車、歩行者の動線とする。
- ⑤：さざんか通り他  
「大磯港みなとオアシス基本構想（H29.2）」により回遊路として設定されているため、歩行者動線（観光）とする。
- ⑥：幹線 12 号線、幹線 11 号線  
「自転車ネットワーク計画（H27.3）」にて「計画の具体化を検討する区間」として検討優先度の高い路線とされている。

#### 4-1-2. 大磯駅周辺の案内誘導の考え方

##### 考え方

- 1) 案内サインの配置は既存観光案内サイン（歴史と味の散歩路）の更新を図る。更新は観光部局と連携していく。大磯港みなとオアシスや明治記念大磯邸園（仮称）との連携を考慮し、サインの表示内容は、駅周辺の拠点施設である、「大磯駅」「大磯港」を追加する。また、将来的には「明治記念大磯邸園」を追加する。
- 2) 大磯港みなとオアシスへ向かうさざんか通り及び国道 1 号の南側に続く道路や、明治記念大磯邸園（仮称）へ向かう幹線 13 号及び統監道の動線の連続性が弱いいため、案内サインや路面標示などの追加により連続性の強化を図る。
- 3) 大磯港みなとオアシス、明治記念大磯邸園（仮称）等の観光拠点への誘導を強化するため、サイン設置だけでなく通りの雰囲気作り、魅力作りを検討していく。



4-2. 駅前広場の整備計画

4-2-1. 駅前広場計画案の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で、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。

		A案 西ロータリー 案	B案 東西ロータリー 案	C案 東西分離ロータリー 案
イメージ			<b>不採用</b>	
考え方		・既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、一般車が東西に通抜けられる案。 ・既存の施設配置や運用が一番近い案。	・既存の西側ロータリーを時計回りの一方通行に整理し、さらに東側にも転回場所を設け一般車が東西に通抜けられる案。 ・東西で転回できるよう利便性の向上を図ろうとする案。	・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な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。
安全・安心	自動車	・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、ロータリー周り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。	・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。
	自転車	・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。	-
	歩行者	・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。	-	-
大磯らしさ		-	-	・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出せる。
憩いとにぎわい		・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拠点等、非日常時の多目的利用が考えられる。	-	・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拠点等、非日常時の多目的利用が考えられる。
利便性		・現状の施設配置に近いため混乱が生じにくい。	・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。	・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		・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乱が少ない。	・利便性が改善されるが、安全面の理由から実現性が低い。	・安全面の確保、大磯らしさ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ため、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。  
 現状の施設配置に近い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、大磯らしさ、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。

## 4-2-2. 現況からの主な改善点まとめ

## 考え方

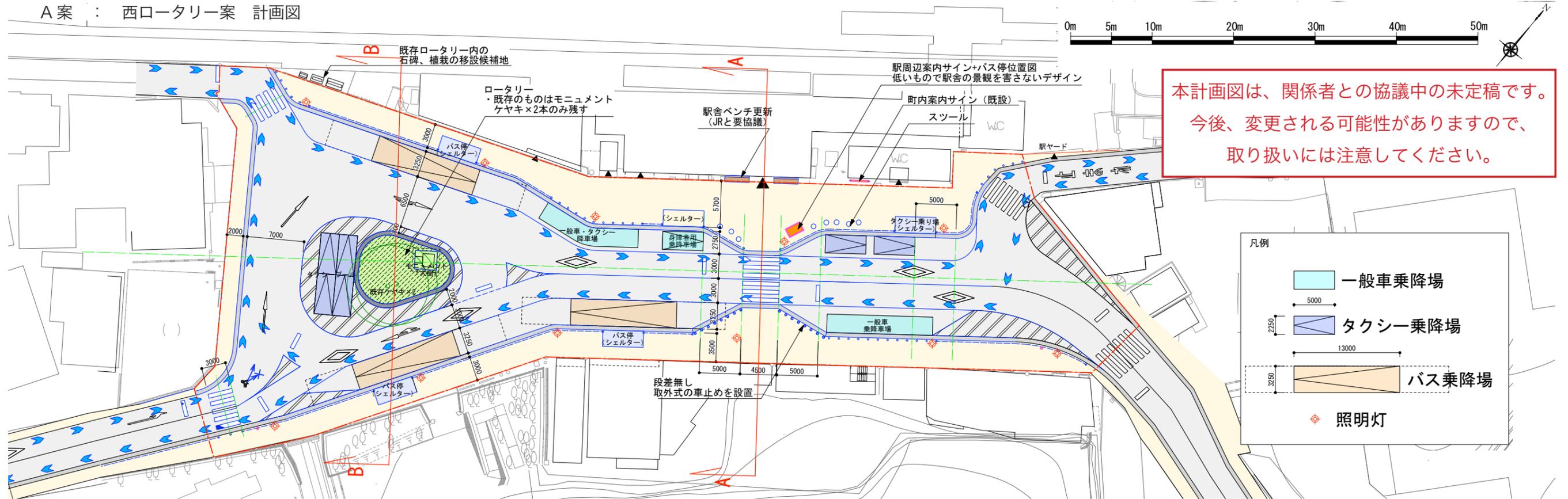
- 1) 駅前広場の整備にあたり、用地が狭く形状が不整形であることから、望まれる機能全てを十分に満たすことはできない。狭い用地の中で工夫しながら、配置を検討した。
- 2) 現況の駅前広場には、一般車（身体障害者用含む）の送迎のための乗降場所が設けられていない。タクシー待機所を移動し、ゼブラゾーンをなくすことで、一般車の乗降場所や歩行者の滞留空間を新たに設ける。  
ただし、一般車乗降場は、歩行者の安全確保のための空間・バスやタクシーなどの公共交通の空間を優先した上、法規を遵守した中で可能な限りの台数を設ける。
- 3) 現況の駅前広場の中は、駐車禁止（停車は可）規制がある。また、面積が十分でないため、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。

表 主な改善点对応表

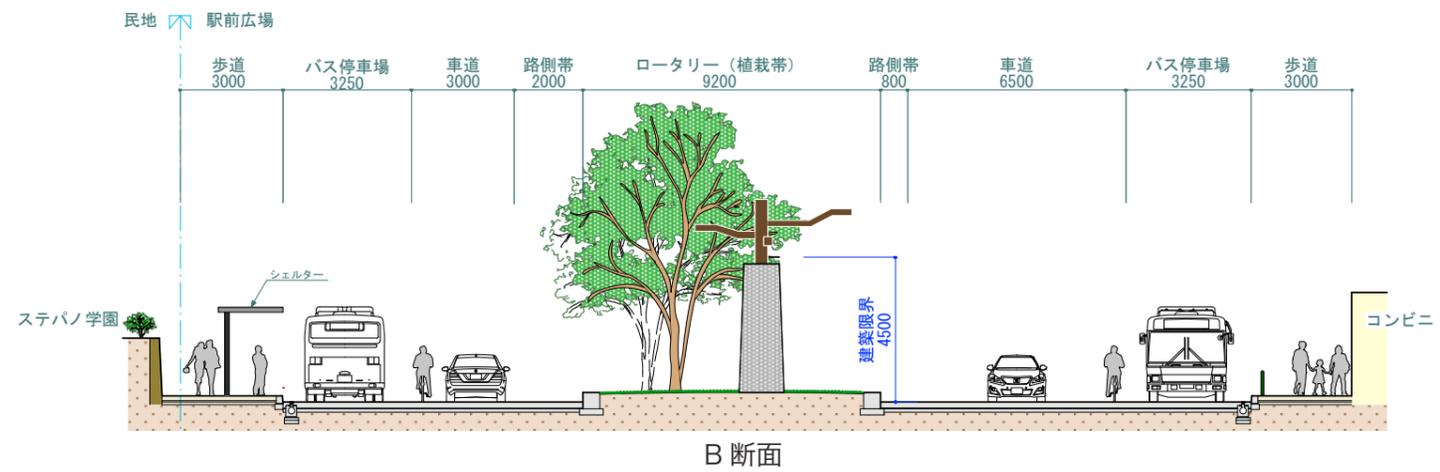
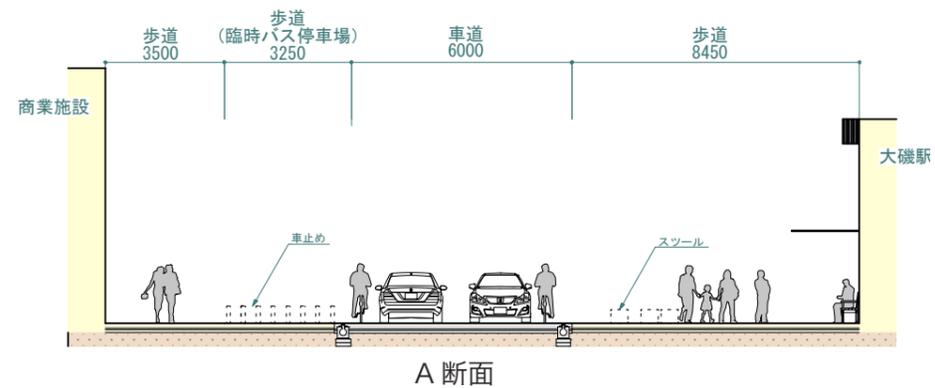
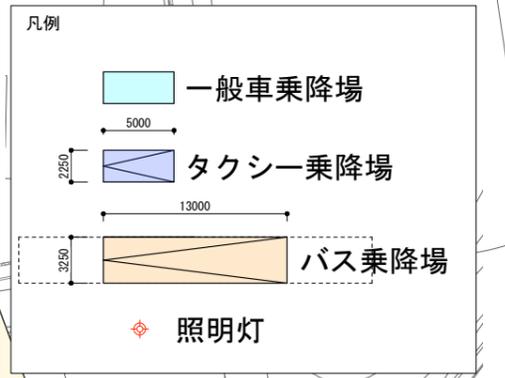
項目	現況	計画案
駅舎正面の空間利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎正面歩道に來訪者が多く滞留し、駅への出入りや歩道の通行に支障がみられる。</li> <li>・駅利用者からアクセスのよい駅舎正面をタクシー待機所（2列）が広く面積を占めている。</li> <li>・車道中央に幅約2.5mのゼブラゾーンがあり、空間を有効に活用できていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎正面の歩道を広げ滞留空間を設けることで、歩行者の円滑な通行空間を確保する。</li> <li>・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。</li> </ul>
歩行者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、歩行者の横断を待つ車両の停車時間が長く自動車が円滑に流動できていない。</li> <li>・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。</li> <li>・横断歩行者が車両に隠れ、通過車両からの認識が悪い。</li> <li>・駅前広場西側は、歩道が未整備である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・両案：駅前広場西側に歩道を設置する。</li> </ul>
ロータリー南側の車両動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・東向きの車は、必ずロータリーを周回するため、広場内での車両の速度を抑制できる。</li> </ul>
ロータリーのバス転回バス停配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・バスが停車し、ロータリー島周り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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平塚駅→大磯駅→平塚駅、二宮方面→大磯駅→二宮方面のバス運行は、必ず駅前広場内で転回する必要がある。バス停配置は、現況とおりにする。</li> <li>・ロータリーの緑地部分を縮小し、ロータリー島周りの幅員を確保する。</li> </ul>
自転車の動線誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
一般車の乗降場の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車の乗降場がなく（0台）、無秩序に駐停車している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車の乗降場を可能な限り確保した（A案：5台程度、B案：4台程度）。</li> </ul>
身障者用の乗降場の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身障者用の乗降場がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

4-2-3. 駅前広場の施設計画

A案 : 西ロータリー案 計画図

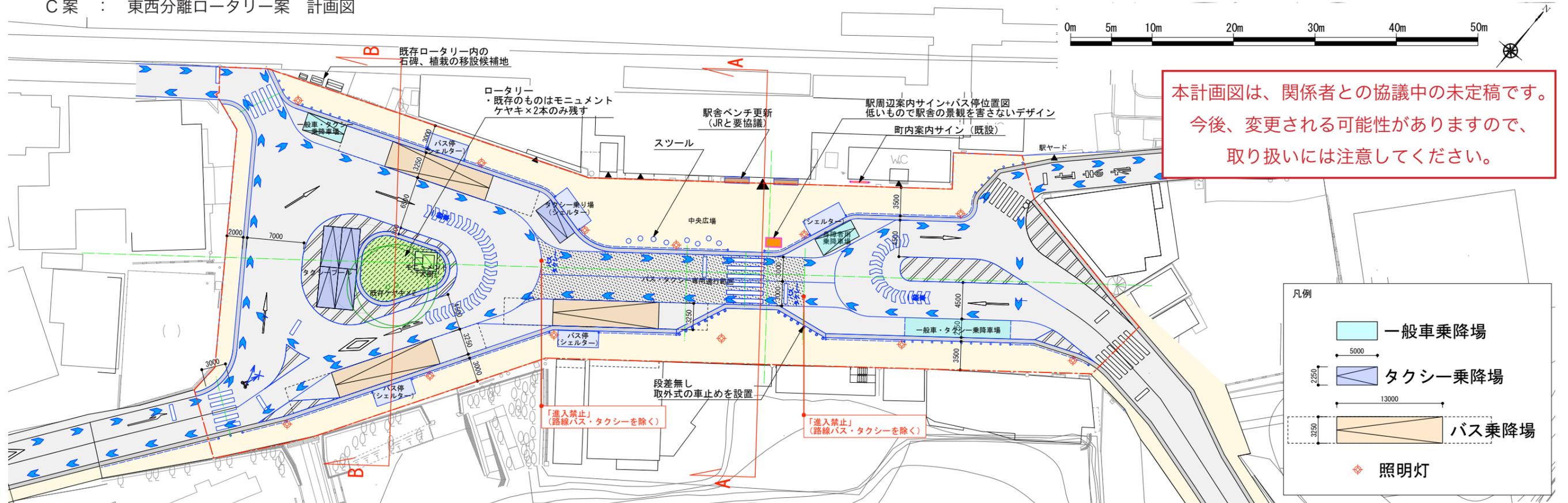


本計画図は、関係者との協議中の未定稿です。  
今後、変更される可能性がありますので、  
取り扱いには注意してください。

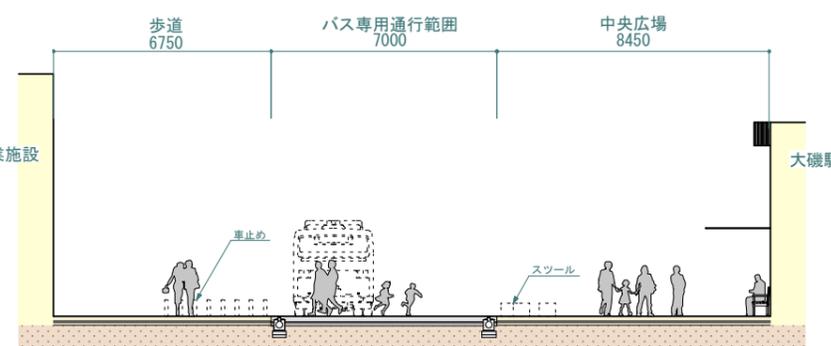
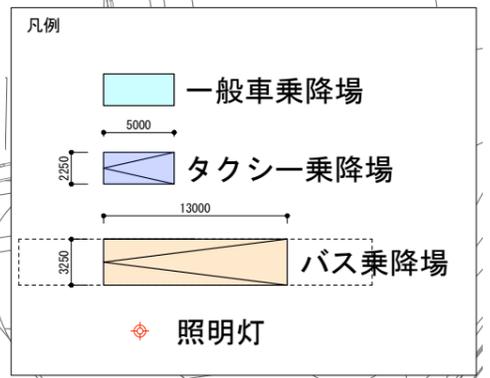


イメージパース A案

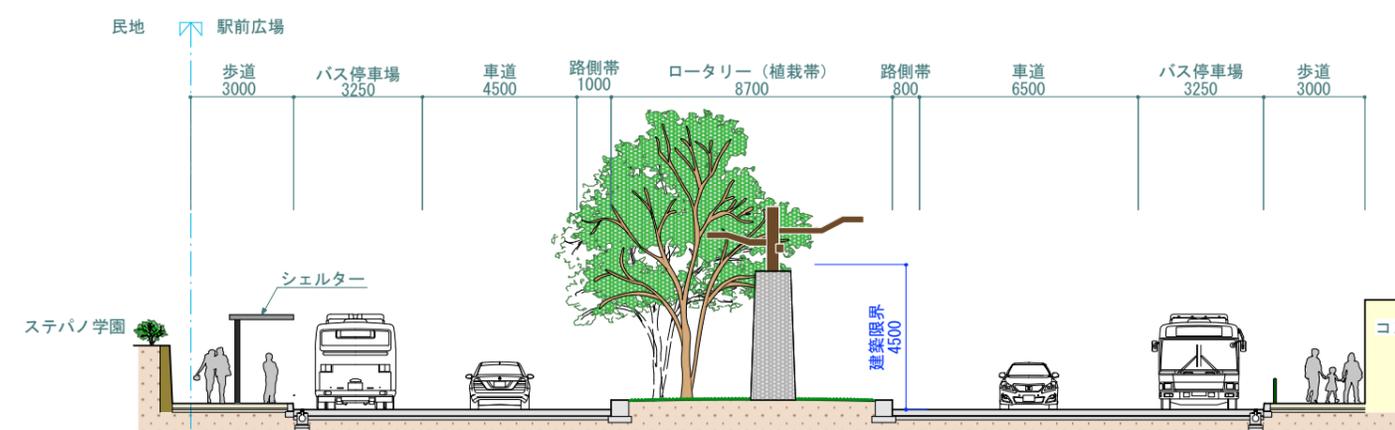
C案：東西分離ロータリー案 計画図



本計画図は、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。



A断面



B断面



イメージパース B案

### 4-3. 駅前広場の景観計画の考え方

#### 4-3-1. 景観ルール方針

現況の景観整理と先行計画を踏まえ、大磯駅前広場の景観整備におけるルールをまとめる。

**丘陵の緑に包まれた立地を生かし、  
駅舎や大磯駅前洋館など歴史の趣が引き立つ、  
風格のある駅前広場の景観づくりを目指す。**

1. 駅舎を中心とした落ち着いた雰囲気を継承する。
2. 遠景、近景の緑を生かした景観づくり
3. 新規で追加する施設（シェルター、サイン等）は、周辺景観に十分配慮する。

#### 緑

- ・丘陵の緑の遠景、ロータリー等の緑の近景を効果的に活かす。
- ・南北から覆う緑は、大磯の閑静なイメージを伝えるものであるため、保全を検討し、周辺景観の良好な維持を図る。
- ・ロータリーの島のケヤキは、大磯駅前広場のシンボルツリーとして残し保全する。
- ・各商店や各建物でおもてなしを表現するプランター等を設置し、緑化及び維持管理に協力いただく。  
（※民間事業者、民間所有者に協力いただけるか、協議が必要。）

#### 施設

- ・照明灯、柵等の施設は、広場形状が変わるため、移設が必要となる。施設は、現況の雰囲気を踏襲したデザインとして更新する整備方針とする。具体的なデザインは、実施設計等で検討する。
- ・ロータリー内にあるモニュメント「大樹」は、大磯の顔として存置する。
- ・駅舎、聖ステパノ学園入口の石積み等の歴史を感じる景観を阻害しないよう施設配置及びデザインに配慮する。

#### 建物

- ・駅舎と対面をなす民間の商店舗についても、駅舎や駅前広場と連携した建物群として協力いただき、町の玄関口としてふさわしい景観形成が望まれる。
- ・これら民間の商店舗の修景は、駅前広場の施設計画検討後、大磯町の景観を議論する「大磯町景観応援団」において、修景ガイドラインなどについて議論し提案を行う。  
（※民間事業者、民間所有者に協力いただけるか、協議が必要。）

## 4-4. 旧駐輪場跡地の活用

### 4-4-1. 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られている。

- 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。

### ②町民アンケート調査結果

問14「旧駐輪場跡地付近は歩道整備等安全対策とともにどのような整備を望むか」の問に対して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・駐車場の整備

### ③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行く。

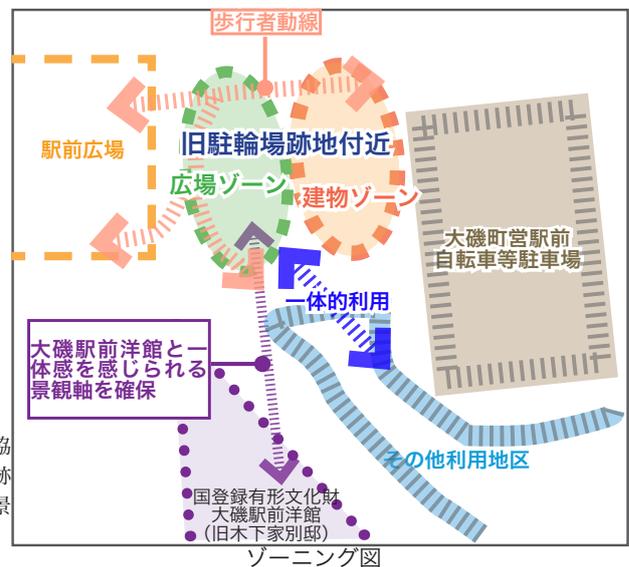
#### イ) 待ち合わせやまち歩きの拠点

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。

### 4-4-2. 面積等

用途地域	近隣商業地域
敷地面積	約400㎡ (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15m
防火地域	準防火地域
土地所有者	大磯町

※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体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。



### 4-4-3. 公民連携による旧駐輪場跡地有効活用

#### 公民連携事業の流れ

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、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。

#### 4-5. 駅前広場概算工事費

駅前広場概算工事費は、駅前広場計画案 A,C 案共に約 4 億 4 千万円となる（仮設工事費は除く）。駅前広場を供用しながらの工事になるため、詳細な仮設計画（施工範囲と利用範囲の切り回し等）が必要であり、本検討では考慮しない。

### 5. 事業の進め方

#### 5-1. 事業スケジュール

次年度以降の事業スケジュールを示す。本検討会議を踏まえ、関係機関協議を進める。

