

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

自動車、歩行者、自転車の計画動線について、右図に示す。

先行計画の内容を整理し、交通量調査結果や現地の状況から動線を設定した。

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 割以上が通行しているため、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

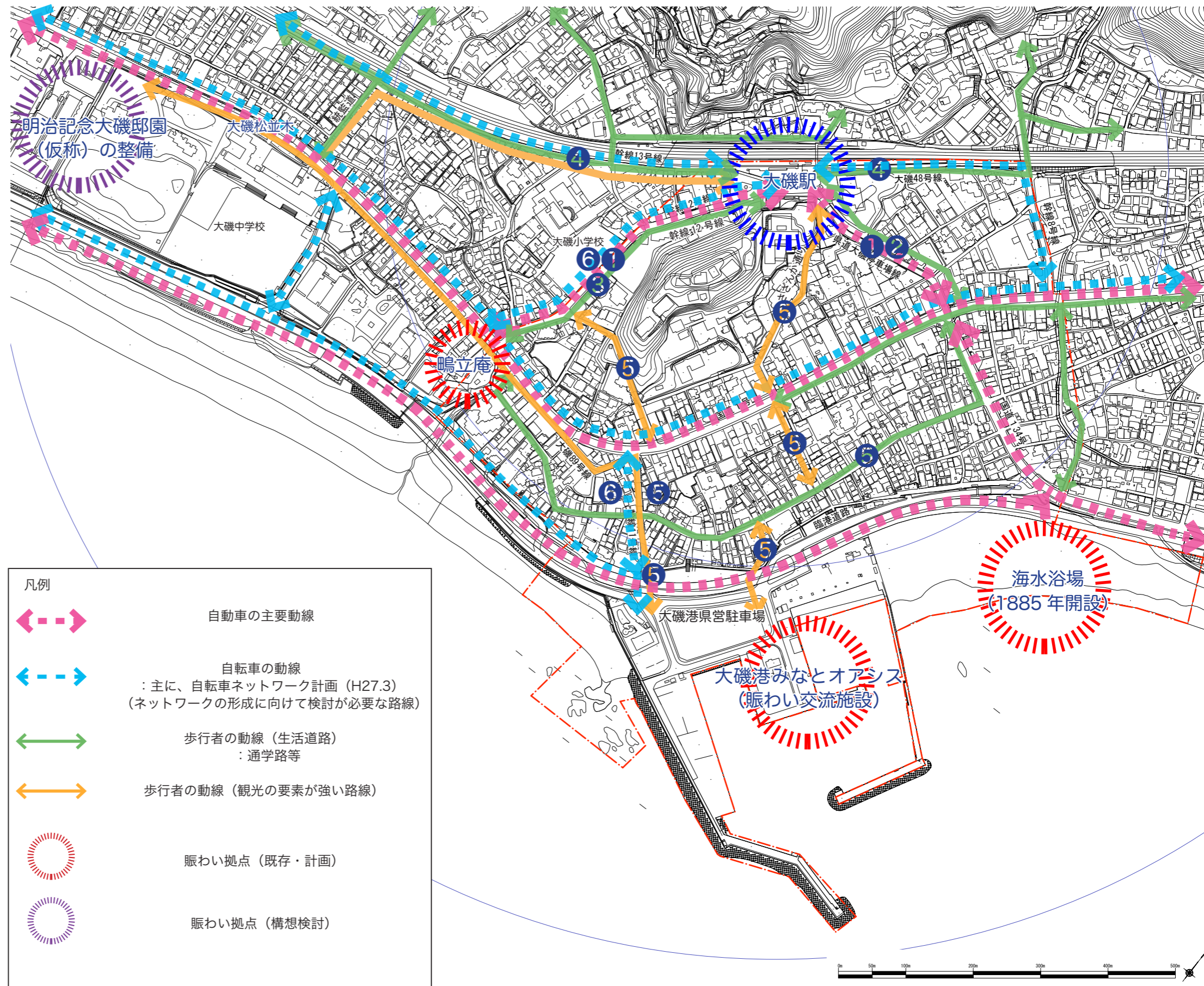
交通量調査より幹線 12 号線及び県道大磯停車場線に比べ、歩行者で 1.5 倍以上、自転車で 5 倍以上の交通量がある。また、一方通行規制により自動車の通行量を抑えている状況も踏まえ、自転車、歩行者の動線とする。

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

- 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（人と動線）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。
- 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、明治記念大磯庭園（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。
- 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。



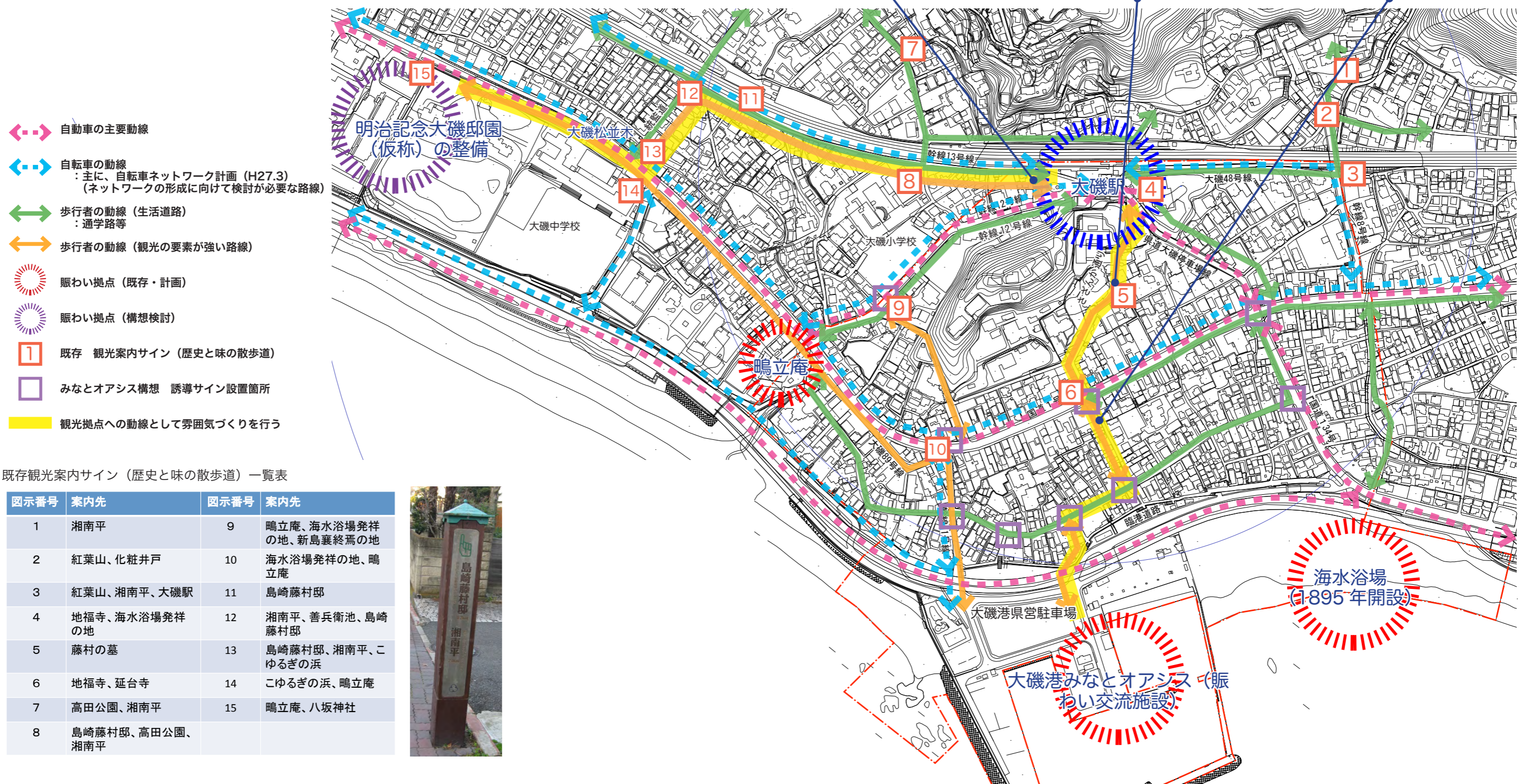
町道13号線を駅前広場から見通す。13号線は一部インターロッキング舗装で、歩行しやすい雰囲気となっている。



大磯港みなとオアシスへ続くさざんか通り。13号線は一部インターロッキング舗装で、歩行しやすい雰囲気となっている。また、お寺などもあり、大磯らしい閑静な印象となっている。



さざんか通りの国道1号南側、大磯港みなとオアシスへのルートであるが、さざんか通りとは雰囲気が異なり、ルートの連続性が途切れしまっている。



4-1-3. 幹線 13 号線、大磯 48 号線の交通規制条件整理

(1) 幹線 13 号線：一方通行（駅に流出する方向）

【軽車両を除く 7-20】

- ・昼間の駅前広場ロータリーへの流入を防ぎ、交通量を抑えている。
- ・歩行者が約 3,200 人 / 日、自転車の通行が約 1,300 台 / 日と多いため、自動車に規制をかけ安全性に配慮している。

【一方通行を駅に流入する方向に変えた場合】

- ・現況で大磯小学校横から幹線 12 号線に流入しているであろう車両が、幹線 13 号線からロータリーへ流入することが考えられる。幹線 12 号線及び幹線 13 号線の 2 方向からロータリーに流入することになり、ロータリー内がより混雑することが考えられる。
- ・よって、現況の、駅から流出する方向への一方通行化は、ロータリー内の渋滞緩和のため妥当と考えられる。

(2) 大磯 48 号線：一方通行（駅から流入する方向）

二輪・自転車を除く
日曜・休日を除く 7-9
日曜・休日 13-20

- ・平日通勤時間の通行量を抑えるため、自動車の規制をしている。
- ・歩行者が約 4,100 人 / 日、自転車の通行が約 1,000 台 / 日と多いため、自動車に規制をかけ安全性に配慮している。

【一方通行を駅から流出する方向に変えた場合】

- ・広場からの車両流出経路が増え、県道大磯停車場線及び幹線 12 号線の負荷を軽減できることが考えられる。一方、大磯 48 号線から広場へ流入していた車両の往路が変わるため、大磯駅入口交差点の平塚側からの右折進入の負荷増が想定される。また、幹線 8 号線から大磯駅前への最短距離として、図書館横から県道大磯停車場線への流入増加も考えられる。
- ・方向を変える場合、周辺、細街路への影響があるため、現況の方向が妥当と考えられる。周辺交通のシミュレーション分析、社会実験等により、安全性が確認できるならば方向を変えることも検討できる。

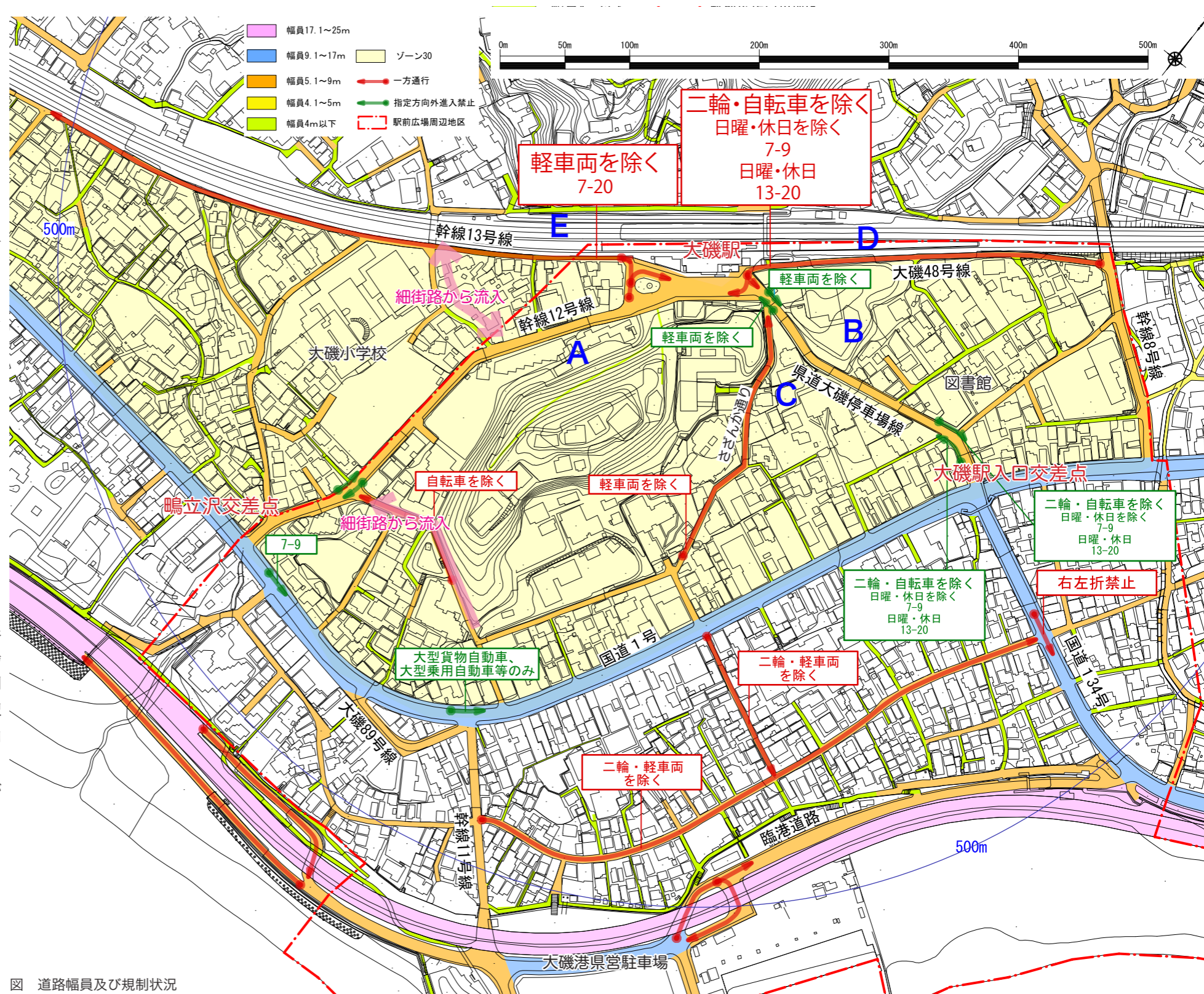


図 道路幅員及び規制状況



A. 幹線 12 号線



B. 県道大磯停車場線



C. さざんか通り



D. 大磯 48 号線



E. 幹線 13 号線

4-1-4. 幹線 12 号線、県道大磯停車場線両線の安全性向上のための整備手法検討

国道 1 号から大磯駅へ接続する「幹線 12 号線」「県道大磯停車場線」について検討する。

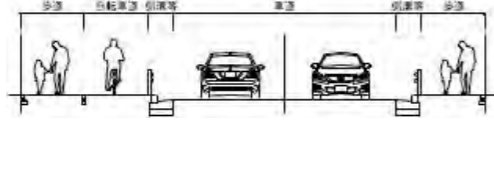


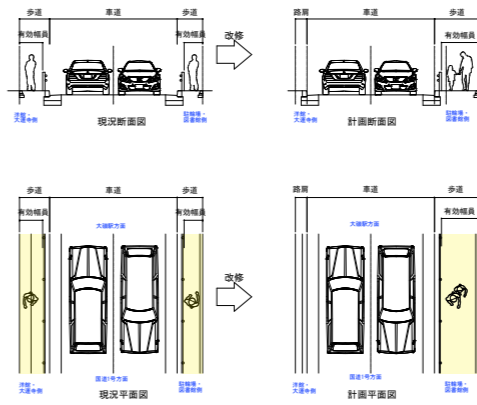

(1) 歩行者安全対策の検討

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。

動線計画上、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。

表大磯駅周辺の動線整備手法比較検討表

※本イメージは、関係者との協議を経て決定した整備計画図ではありません。

	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	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※		 (Google ストリートビューより)			
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収し、拡幅整備を行う。 	<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の土地（大磯町土地開発公社所有）を利用して道路を部分拡幅する。 	<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。 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"> 現況で両側に有効 1.0 m 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等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。
向上の安全性	<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。 用地買収の対象となる商業施設等の再建がされない恐れがある。 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。 	<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体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。
実現までの期間	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、まちづくりと一体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 P37 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、まずは、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、安全を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。

「②道路の一方通行化（西側方向の一方通行化を想定）」の交通量調査からの検証

一方通行になった場合の鳴立沢交差点の交通量の処理が可能か検討するため、大磯駅から大磯駅入口交差点へ流入するピーク時の台数を大磯駅から鳴立沢交差点に流入するピーク時の台数に加算して、交差点需要率及び交通容量比を計算した。交通量の最も多かった平日 10/25 の調査日の数値にて検討した。

表 一方通行化した場合の大磯駅入口交差点の交差点需要率

大磯駅入口（将来一方通行化：平日 6 時）

流入部	②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	2000	1800	
車線幅員による補正率 a w (車線幅員)	1.000 (3.90)	0.950 (2.60)	1.000 (4.30)	1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	
縦断勾配による補正率 a G (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 a T (大型車混入率)	0.875 (20.47)	0.945 (8.33)	0.888 (18.00)	0.926 (11.37)	0.877 (20.00)	
左折車混入による補正率 a L T (左折率)	0.998 (1.7)		0.792 (94.0)	0.935 (25.7)		
(歩行者による低減率) f p	0.15		0.15	0.15		
(有効青時間) 秒	103		25	103		
(歩行者用青時間) 秒	0		23	93		
横断歩行者による補正率 a L						
右折車混入による補正率 a R T (右折率)			0.997 (2.8)			
(右折車の通過確率) f		0.604	1.000		0.619	
(有効青時間) 秒		103	25		103	
(現示変り目のさげ台数増分) K E R : 台/サイクル (交差点内滞留台数)		3(77)			3(77)	
K : 台/サイクル						
飽和交通流率 S A	1747	*713	1402	1732	*688	
設計交通量 q	464 (8+456)	48	250 (235+8+7)	651 (167+484)	235	
右折補正交通量 q R - N						
交差点流入部の需要率 ρ	0.266	-	0.178	0.376	-	現示の需要率 0.376 交差点の需要率 0.554
必要現示率	1 φ 0.266	-	0.178	0.376	-	0.376
2 φ						0.178
有効青時間(秒)	1 φ 103	103	25	103	103	サイクル長(秒) 140
2 φ						
信号青時間比 G / C	103/140	103/140	25/140	103/140	103/140	
可能交通容量 C i	1285	713	250	1274	688	
交通容量比 q / C i	0.361	0.067	1.000	0.511	0.342	
交通処理案のチェック	O K	O K	O K	O K	O K	
滞留長 L s (m)	195.6	26.7	103.9	253.7	101.3	

* N = KER × $\frac{3600}{C}$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

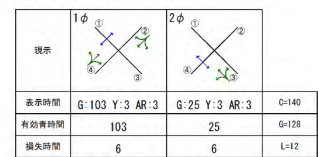
* : 交通容量 (実 1 時間)

現示方式の図示

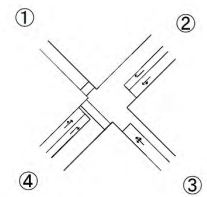
①車線で 1.0 を下回ることから設計交通量の処理は問題ない。

交差点の需要率が 0.9 を下回ることから設計交通量の処理は問題無い。

現示方式の図示



交差点概略図



交通量図

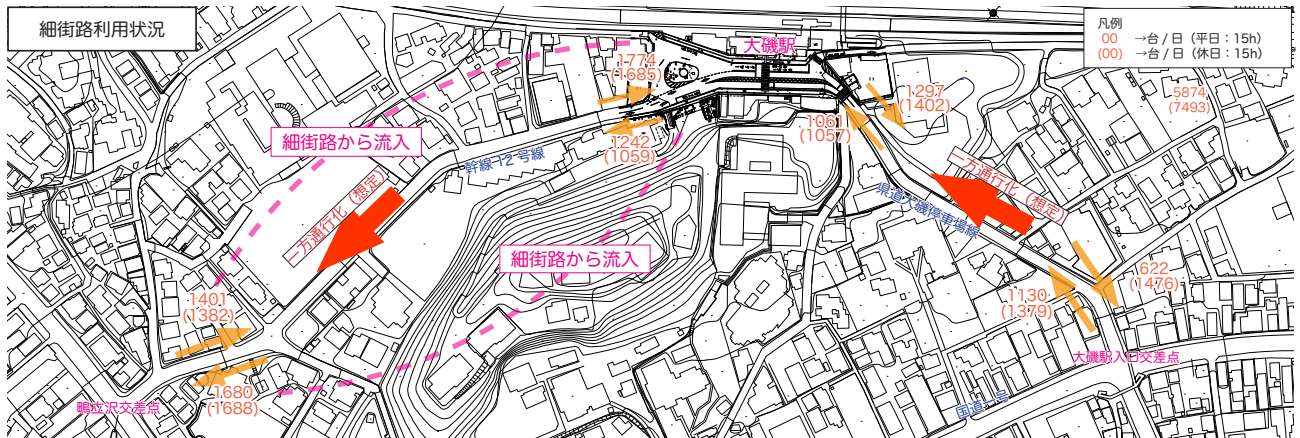
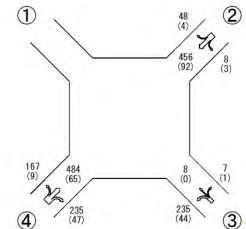


表 一方通行化した場合の鴨立沢交差点の交差点需要率

鴨立沢（将来一方通行化：平日 6 時）

流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・右折	直進	直進	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S B	1800	2000	2000	
車線幅員による補正率 α w (車線幅員) m	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	
縦断勾配による補正率 α G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 α T (大型車混入率) %	0.968 (4.78)	0.889 (17.76)	0.905 (15.05)	
左折車混入による補正率 α L T (左折率) L % (歩行者による低減率) f p (有効青時間) 秒 (歩行者用青時間) 秒	0.15 22 20			
横断歩行者による補正率 α L	0.864			
右折車混入による補正率 α R T (右折率) R % (右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒 (現示変り日のさげ台数増分) K E R : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	1.000 (67.6) 1.000 22			
飽和交通流率 S A	1505	1778	1810	
設計交通量 q	272 (88+184)	687	711	
右折補正交通量 q R - N				
交差点流入部の需要率 ρ	0.181	0.386	0.393	現示の需要率 0.393 交差点の需要率 0.574
必要現示率	1 φ 0.181 2 φ	0.386	0.393	0.181
有効青時間(秒)	1 φ 22 2 φ	106	106	サイクル長(秒) 140
信号青時間比 G / C	22/140	106/140	106/140	
可能交通容量 C i	237	1346	1370	
交通容量比 q / C i	1.148	0.510	0.519	
交通処理案のチェック	N G	O K	O K	
滞留長 L s (m)	99.8	283.2	286.3	

$$* N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N : 1 時間で右折車が交差点内に滞留する台数

* * : 交通容量 (実 1 時間)

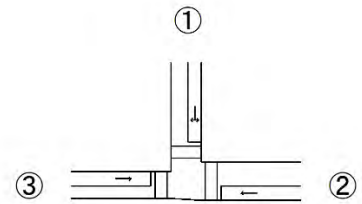
①車線で 1.0 を上回ることから設計交通量の処理不可となる。

交差点の需要率が 0.9 を下回ることから設計交通量を捌くことが可能

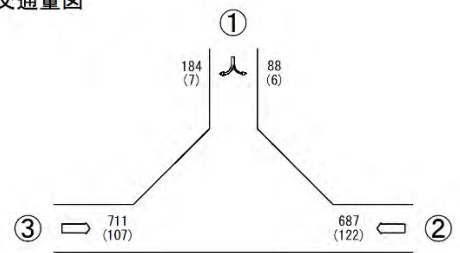
現示方式の図示

現示	1 φ	2 φ	
表示時間	G:106 Y:3 AR:3	G:22 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	106	22	6=128
損失時間	6	6	L=12

交差点概略図



交通量図



4-2. 駅前広場の整備計画

4-2-1. 施設規模の検討

算定は、「駅前広場計画指針 - 新しい駅前広場計画の考え方（建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編 1998年7月）」の最新の98年式を用いる。交通量調査の結果（2-5参照）から交通空間機能の確保等に必要な広場基準面積を算定する。

交通量調査の数値は、自動車、バス、タクシーは、最も交通量の多い10月25日（平日）の結果を採用し、歩行者、自転車は9月5日（平日）の結果を採用した。

【面積算定結果】

- ・現況の敷地形状は、横長で通過交通としての利用がみられる広場のため、歩道、車道の面積が過剰となっていると考えられる。また、道路内車道以外のゼブラ等使われていない部分が多いため、車道面積の減少を検討する。
- ・タクシー関連面積が過剰なため、減少させる検討が必要となる。
- ・現況の歩道面積は、歩道滞留空間等の環境空間を面積に含んでいるものとする。敷地形状から歩道延長が長くなるため、歩道面積が大きくなる。
- ・快適でにぎわいある駅前広場とするために環境空間面積（滞留空間）の確保が必要である。・面積が不足する施設は、旧駐輪場跡地や大磯駅前用地（その他利用地区）の利用を検討する必要がある。

（1）駅前広場面積の比較

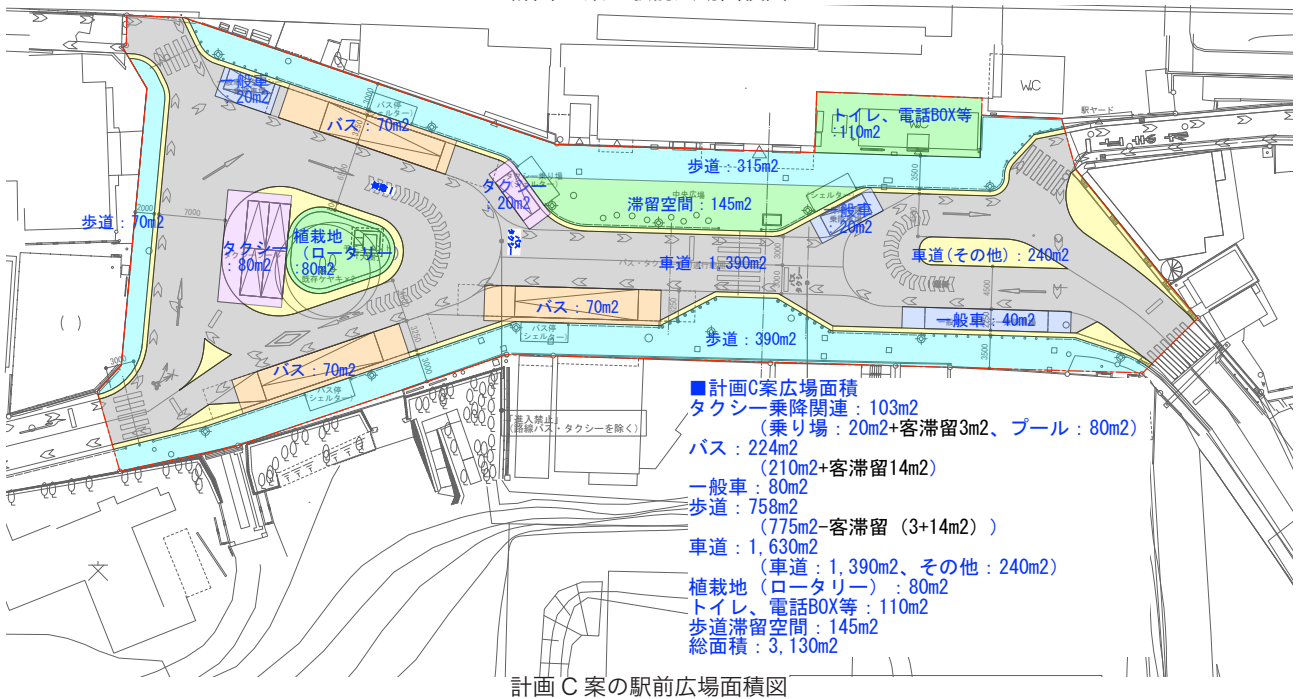
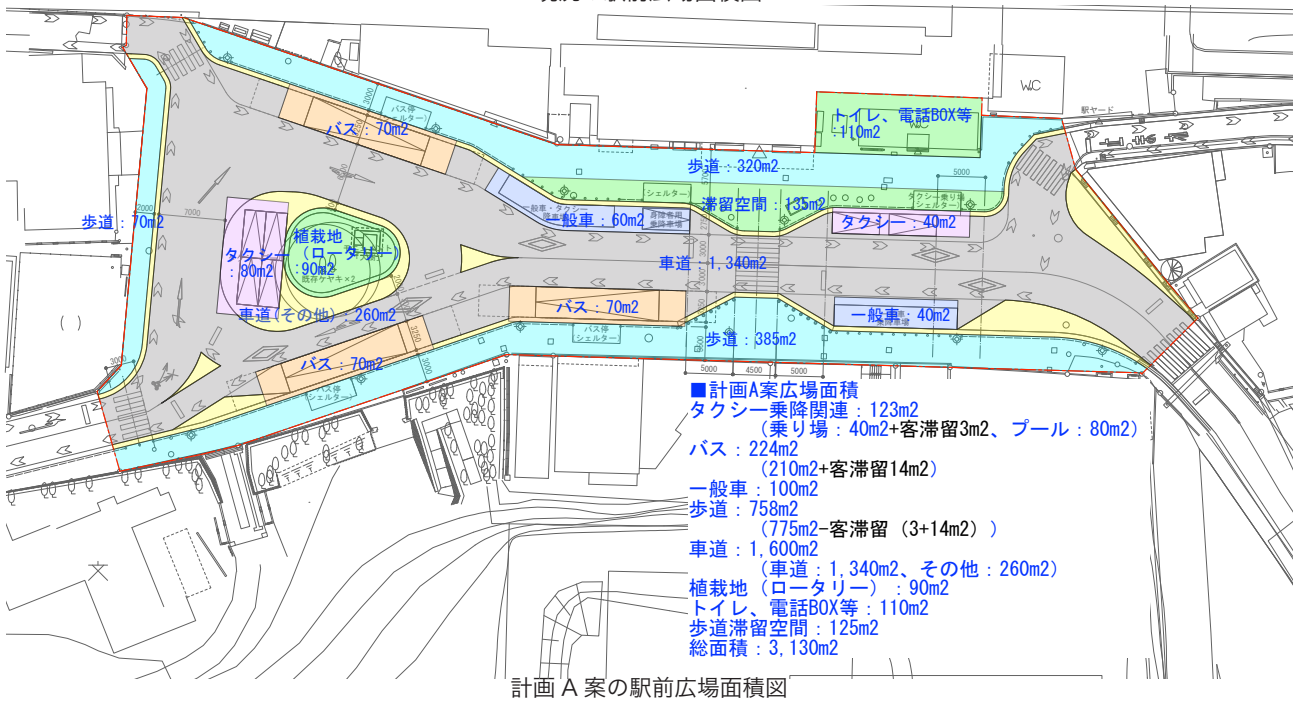
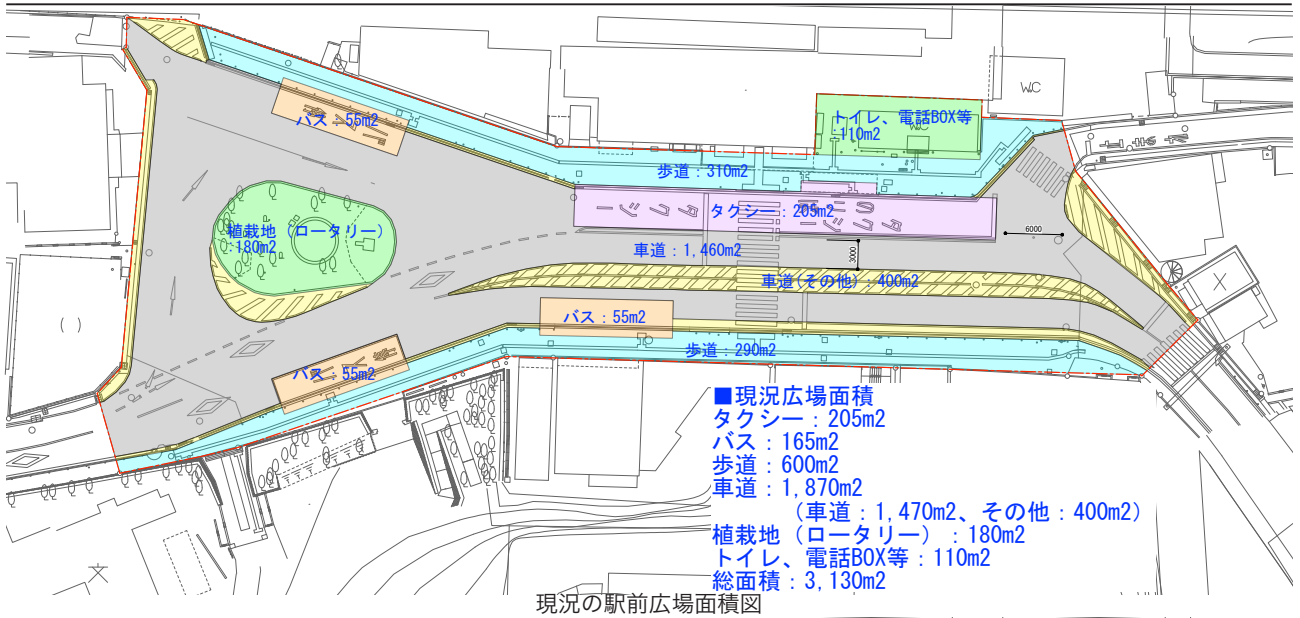
	現況	基準算定	計画上の想定面積 ^{※3}	
			A案	C案
バス乗降場関連面積	165㎡	224㎡	224㎡ ^{※4}	224㎡ ^{※4}
タクシー乗降場関連面積	205㎡	43㎡	43㎡ ^{※4}	23㎡ ^{※4}
駐車場関連面積 (タクシープール)		60㎡	80㎡ ^{※4}	80㎡ ^{※4}
一般車乗降場関連面積 (タクシー降車場、 身障者用乗降車場含む)	0㎡	120㎡	100㎡ ^{※4}	80㎡ ^{※4}
交通処理の車道面積	車道：1,470㎡	1,076㎡	1,340㎡	1,390㎡
	その他：400㎡ ^{※1}	-	260㎡ ^{※1}	240㎡ ^{※1}
歩道面積	600㎡ ^{※2}	179㎡	758㎡	758㎡
環境空間面積 (ロータリー植栽地、 歩道滞留空間、 トイレ電話BOX等)	290㎡	1,506㎡	325㎡	335㎡
合計面積	3,130㎡	3,208㎡	3,130㎡	3,130㎡

※1：その他とは、ロータリーや駅前広場の形状が不整形であるため、有効に活用できない車道面積。

※2：歩道滞留空間等の環境空間面積を含んでいる。

※3：計画上の想定面積は、後述、駅前広場計画案の面積を示している。

※4：基準算定に、「用いた原単位×計画台数+滞留客の滞留空間」にて算出。



(2) 施設規模

			現況	基準算定	計画		備考
					A案	C案	
タクシー	バス	乗車場	2台	1台	2台	1台	
		降車場	—	1台	-	-	一般車乗降場と兼用
	プール (バスを含む)	8台	3台	4台	4台		
バス	バス	乗車場	4台 (内1台 夏季限定)	2台	3台	3台	
		降車場	—	1台			
一般車乗降場 (送迎バスを含む)			—	6台	4台 ^{*1}	3台 ^{*1}	限られた広場面積、形状から基準台数の設置は難しい。旧駐輪場跡地や駅前用地(その他利用地区)への配置を検討する。
一般車乗降場 (身障者優先)			—		1台	1台	誰もが利用できる広場とするため新たに設ける。

※1 乗降場所（駐車禁止）

(3) 大磯駅前広場整備事業の計画諸元

駅前広場整備の施設計画検討に係る計画諸元（駅前広場における交通処理施設の規格等）を以下に示す。

	一般値	現況諸元	計画諸元
構内車路	w3.0m ※1（原単位）	w：3.3～3.8m	w3.0m以上
構内車路 (ロータリー)	w3.0m ※1（原単位）	w：7.2～9.2m	w4.5～6.5m
バス乗降場	w3.25×13.0m バス間：6m ※1（原単位）	14.0×2.75m (ステパノ学園前)	w3.25×13.0m バス間：6m
タクシー乗降場	w2.25×5.0m バス間：3m ※1（原単位）	w3.80mに2台並列	w2.25×5.0m バス間：3m
一般車乗降場	w2.25×5.0m バス間：3m ※1（原単位）	-	w2.25×5.0m バス間：3m
歩道	・歩行者の交通量が多い道路 3.5m以上 ・その他道路 2.0m以上 ※2	w0.98 観光案内所前横断 歩道南側 w3.2 南側商店前 w3.3 北側コンビニ前 w4.0 北側駅舎前	w2.0～6.5m
自転車道通行帯	・通行帯路面標示 歩道及び白線から 1.0m以上 ・矢羽根の設置間隔は 10m を標準 ※3	-	・通行帯路面標示 歩道及び白線から 1.0m以上 ・矢羽根の設置間隔は 5mを標準※4

※1：「駅前広場設計指針」（建設省都市局都市交通調査室監修（社）日本交通計画協会編）より

※2：「道路構造令の解説と運用」（社）日本道路協会）より

※3：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局 警察庁交通局）より

※4：複雑な自転車動線を適切に誘導するため

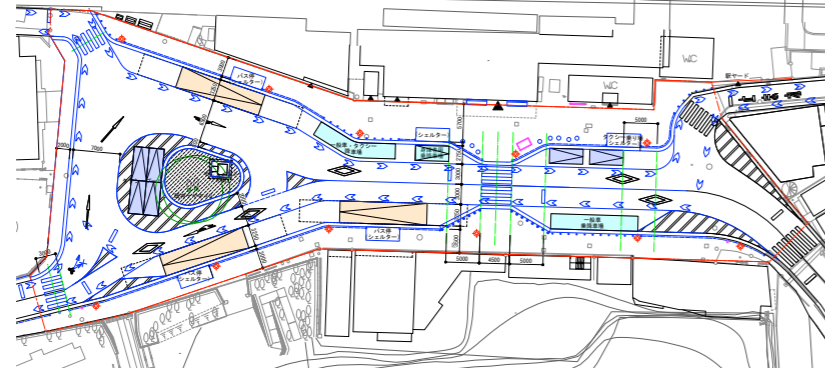
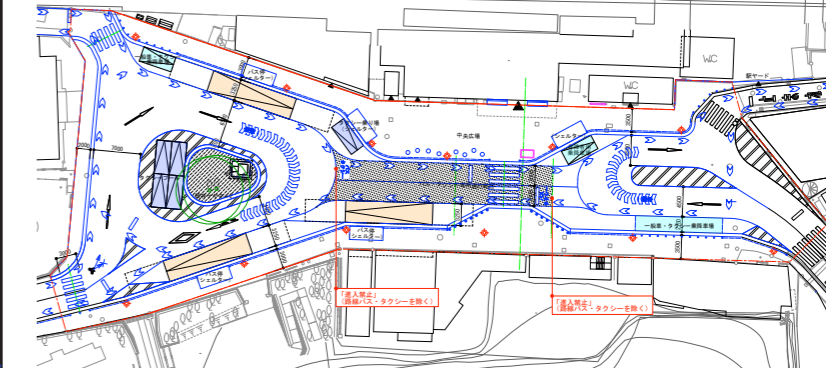
4-2-2. 駅前広場計画案の3案比較

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。

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。

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			不採用	
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返られる案。 ・既存の施設配置や運用が一番近い案。 	<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一般車が東西に通り返られる案。 ・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一般車の東西の通り返をさせない案。 ・通り返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	<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、ロータリー周りは時計回りの一方通行となり、安全性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	自転車	<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する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<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"> ・中央の横断歩道は、路線バス・タクシー・自転車などのみの通過となるため、歩行者は安全に横断できる。
大磯らしさ		-	-	<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出せる。
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拠点等、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。 ・広場の車両通り返が路線バス・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		<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らないため、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乱が少ない。 	<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返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。

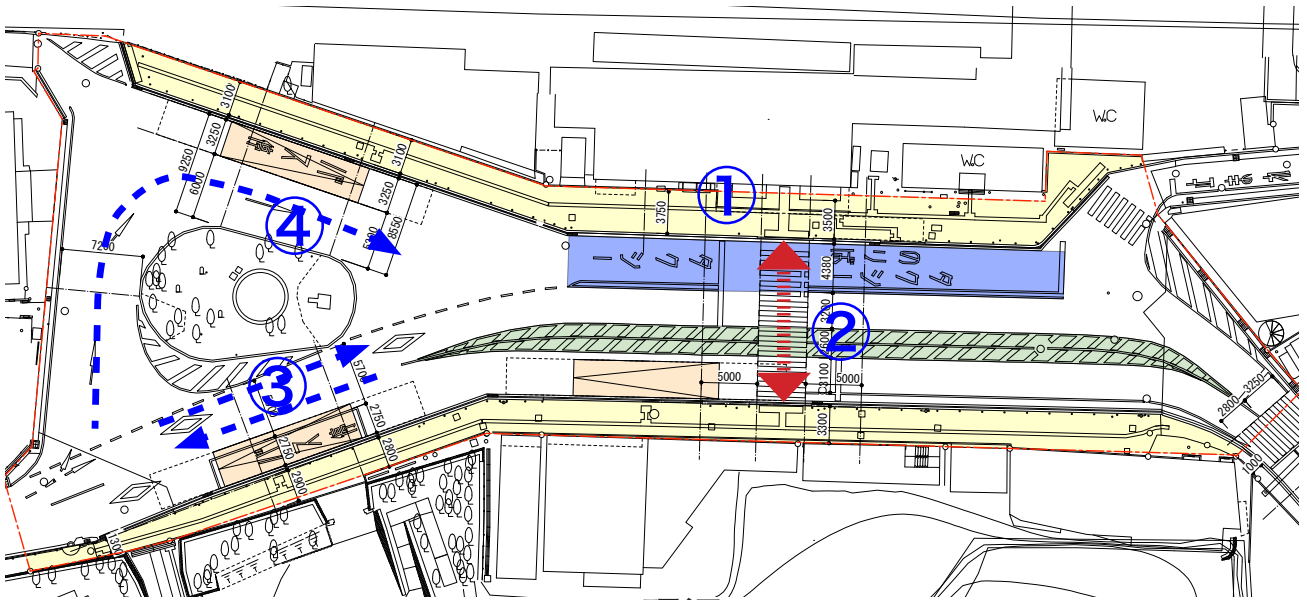
4-2-3. 現況からの主な改善点まとめ

考え方

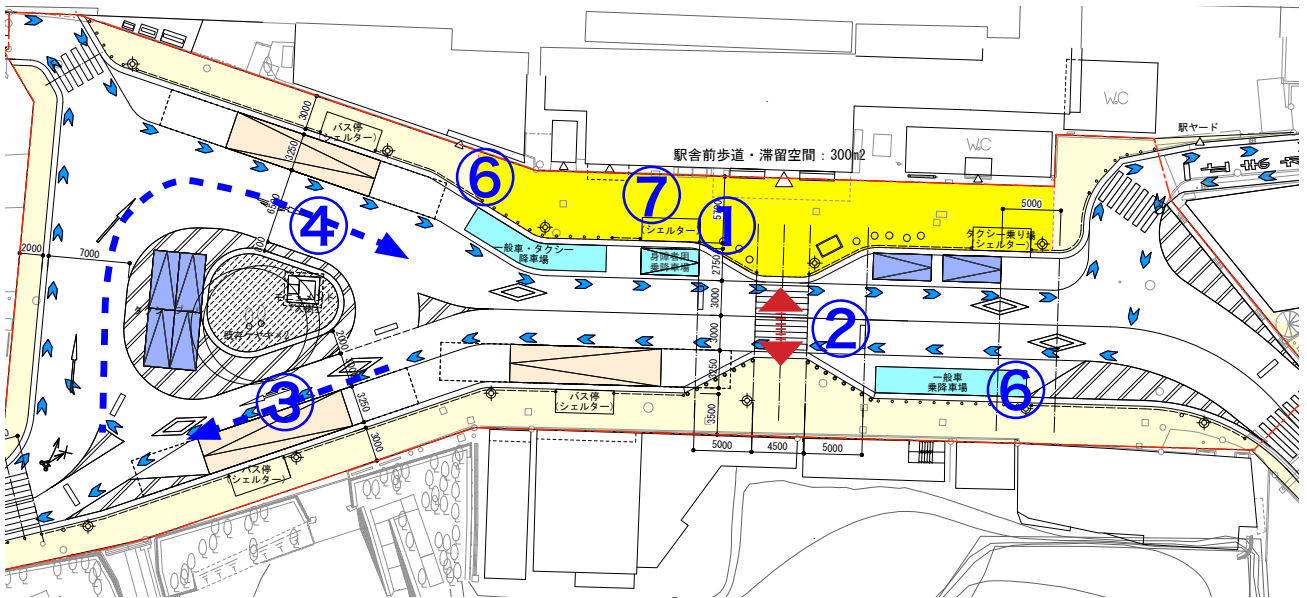
- 1) 駅前広場の整備にあたり、用地が狭く形状が不整形であることから、望まれる機能全てを十分に満たすことはできない。狭い用地の中で工夫しながら、配置を検討した。
- 2) 現況の駅前広場には、一般車（身体障害者用含む）の送迎のための乗降場所が設けられていない。タクシー待機所を移動し、ゼブラゾーンをなくすことで、一般車の乗降場所や歩行者の滞留空間を新たに設ける。
ただし、一般車乗降場は、歩行者の安全確保のための空間・バスやタクシーなどの公共交通の空間を優先した上、法規を遵守した中で可能な限りの台数を設ける。
- 3) 現況の駅前広場の中は、駐車禁止（停車は可）規制がある。また、面積が十分でない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

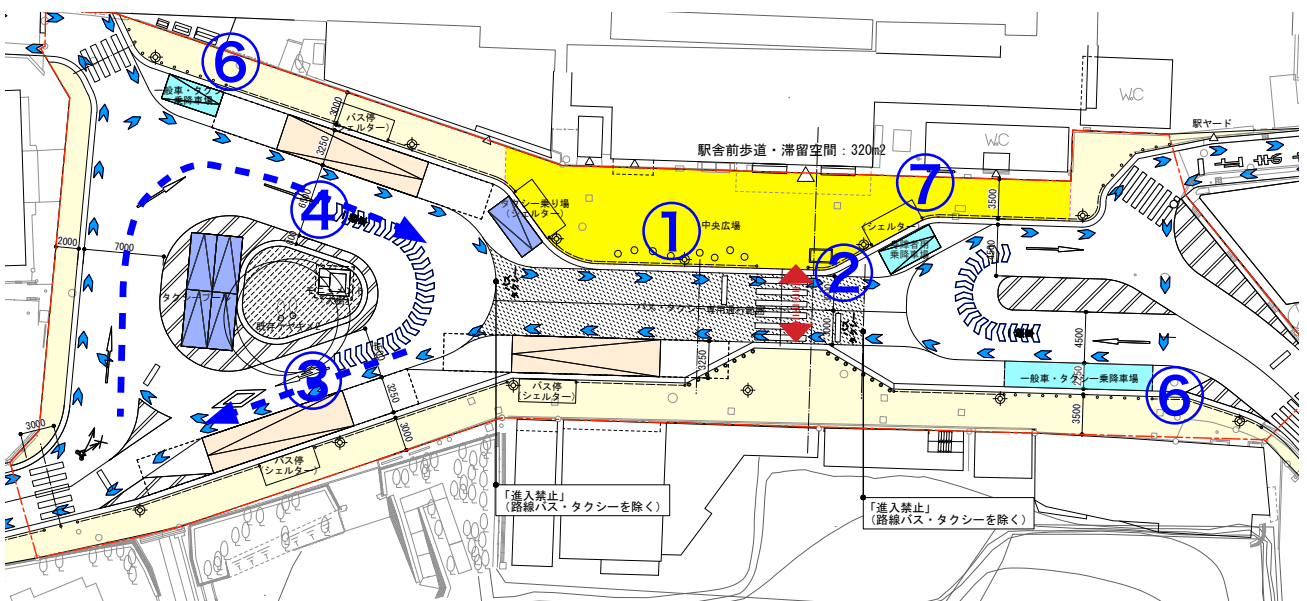
項目	記号	現況	計画案
駅舎正面の空間利用	①	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎正面歩道に来訪者が多く滞留し、駅への出入りや歩道の通行に支障がみられる。 ・駅利用者からアクセスのよい駅舎正面をタクシー待機所（2列）が広く面積を占めている。 ・車道中央に幅約2.5mのゼブラゾーンがあり、空間を有効に活用できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎正面の歩道を広げ滞留空間を設けることで、歩行者の円滑な通行空間を確保する。 ・タクシー待機所を移動し、ゼブラゾーンをなくすことで一般車の乗降場所と歩道空間を創出する。
歩行者の安全確保	②	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・駅前広場西側は、歩道が未整備である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・両案：駅前広場西側に歩道を設置する。
ロータリー南側の車両動線	③	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、広場内で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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、現況とおりとする。 ・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。
自転車の動線誘導	⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・一般車の乗降場がなく(0台)、無秩序に駐停車している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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)。
身障者用の乗降場の確保	⑦	<ul style="list-style-type: none"> ・身障者用の乗降場がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。



現況



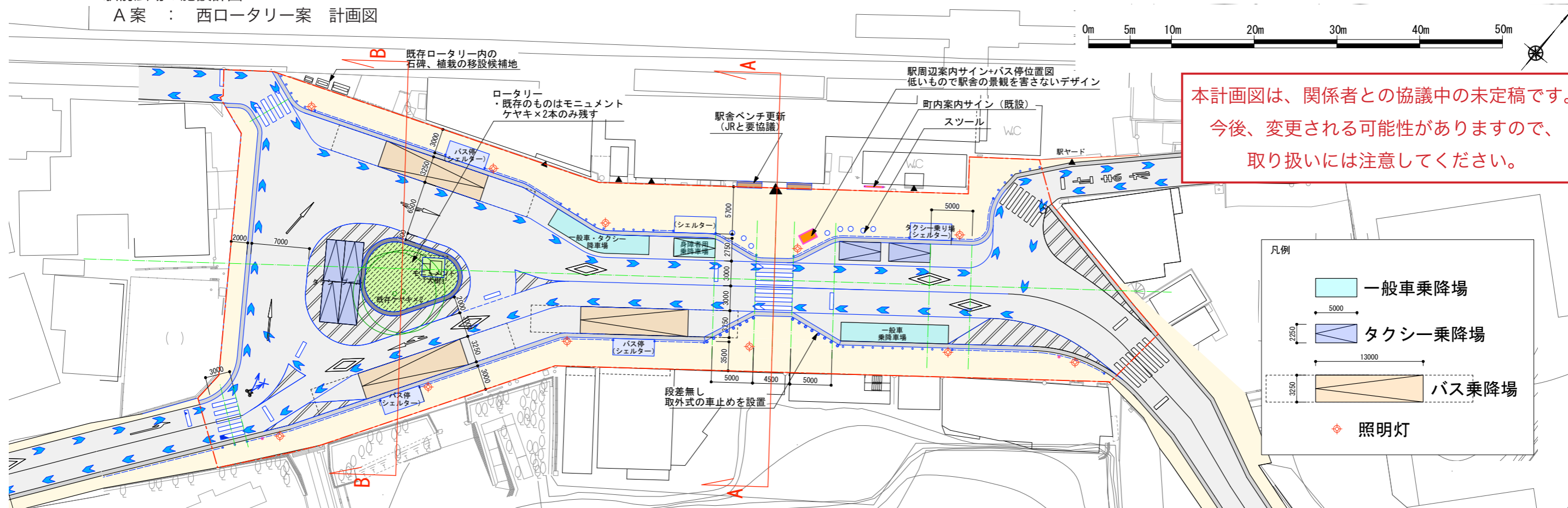
A案



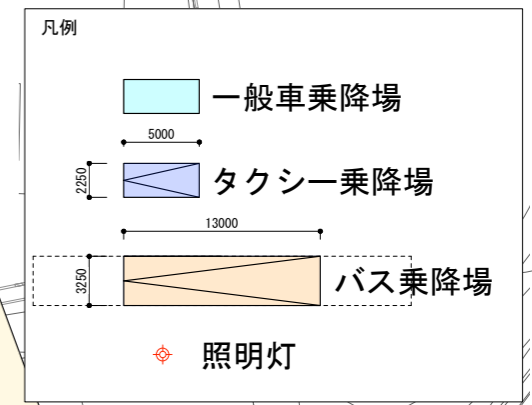
C案

4-2-4. 駅前広場の施設計画

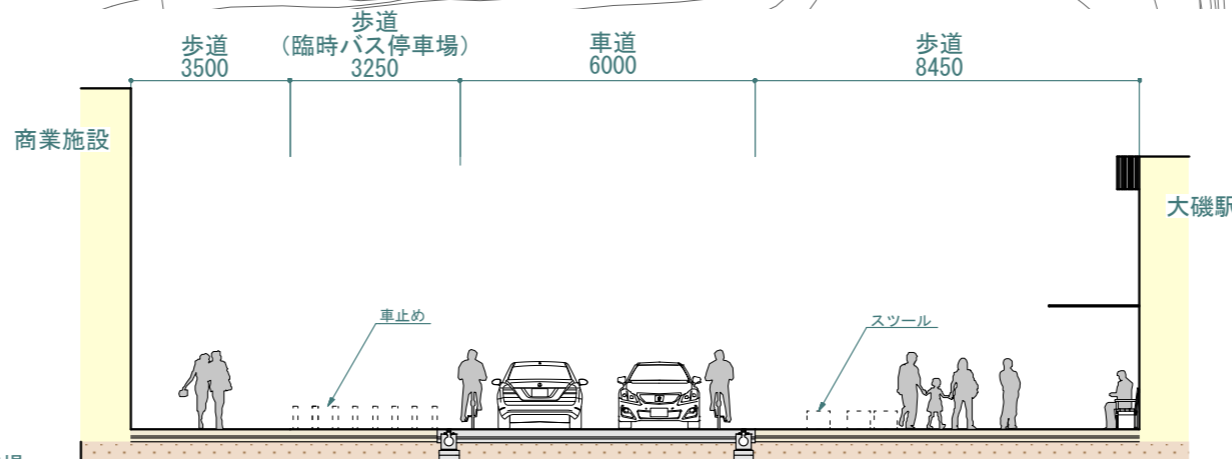
A案：西ロータリー案 計画図



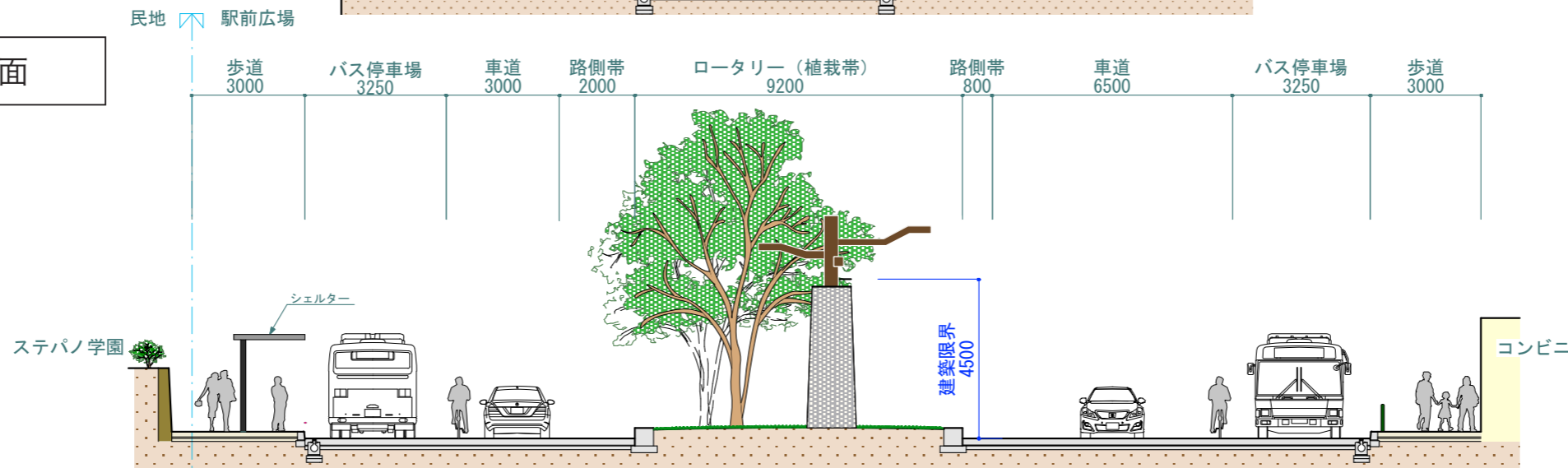
本計画図は、関係者との協議中の未定稿です。
今後、変更される可能性がありますので、
取り扱いには注意してください。



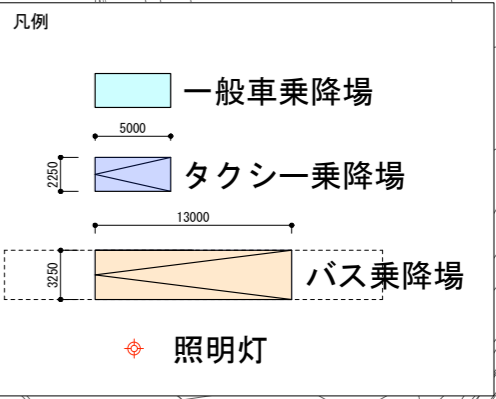
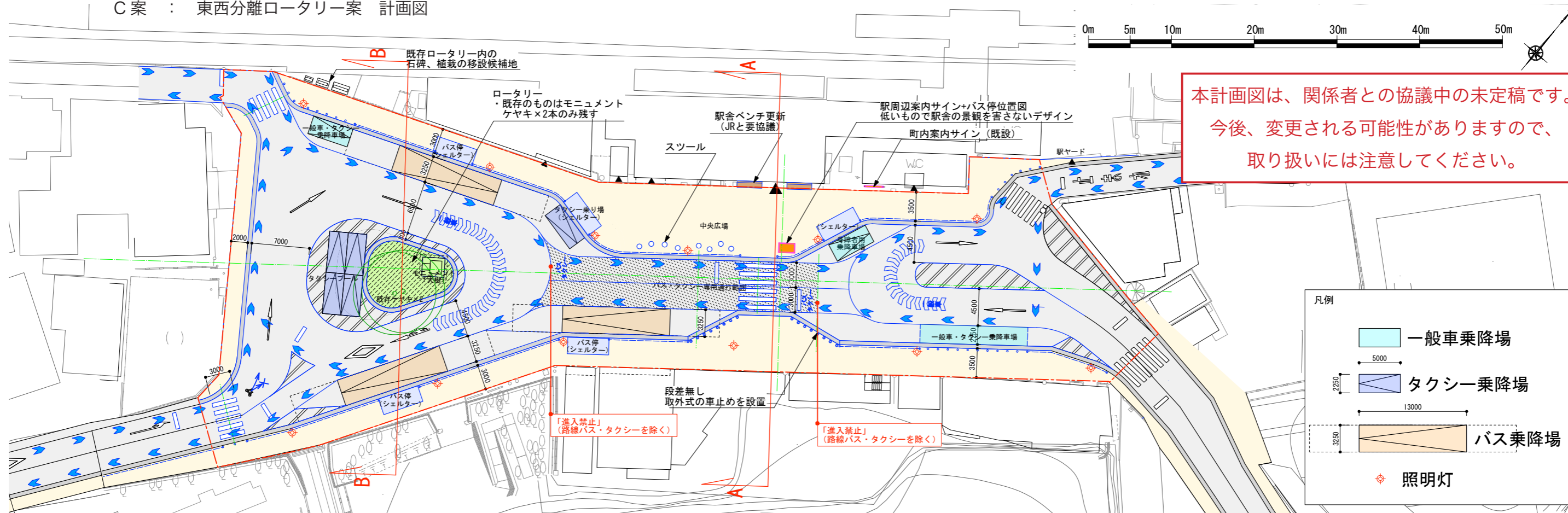
A断面



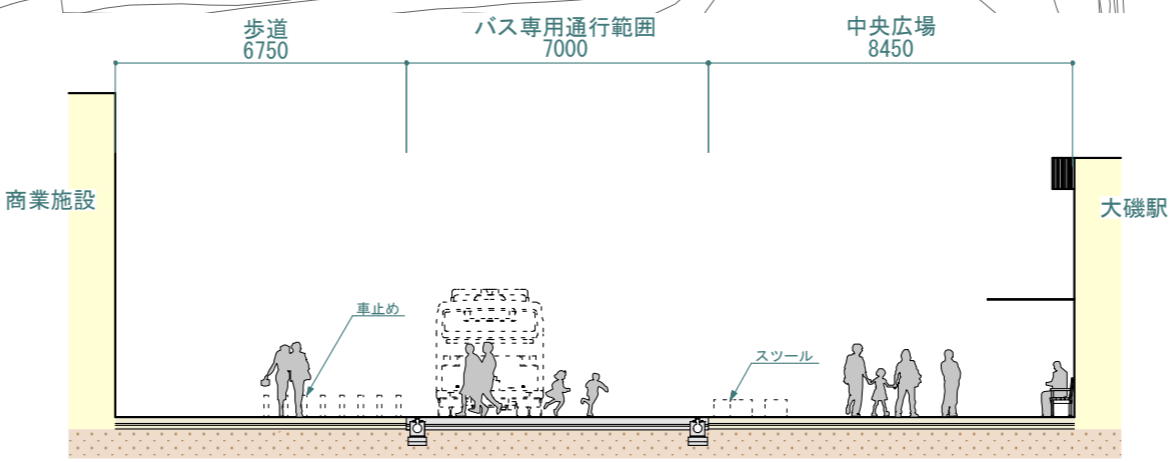
B断面



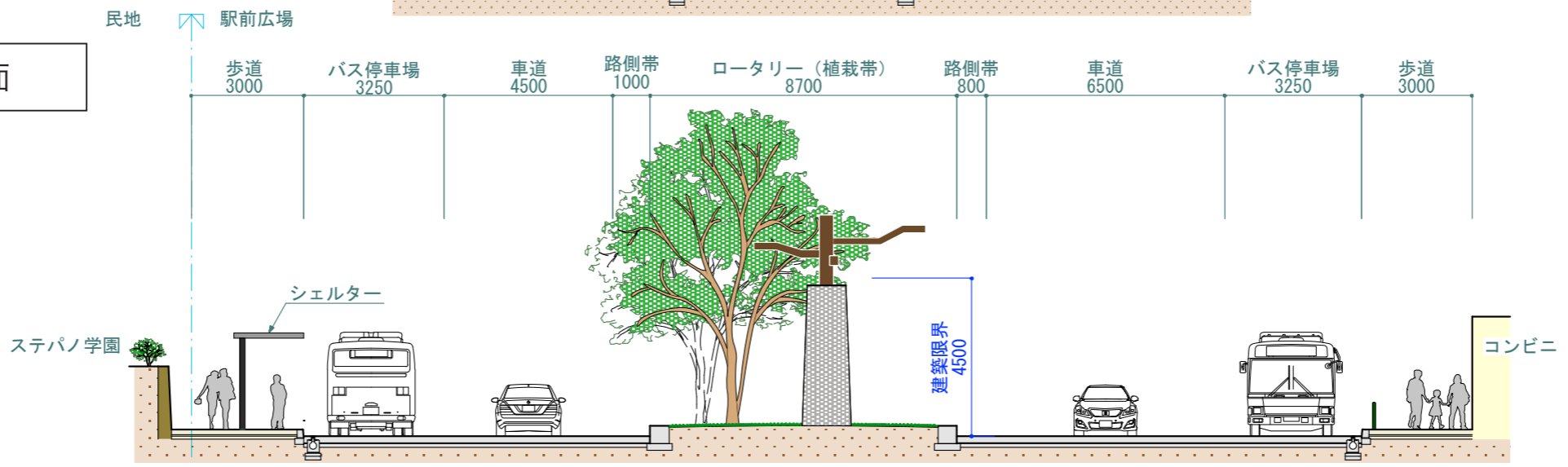
C案：東西分離ロータリー案 計画図



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。



4-2-5. ロータリーの整備計画

整備の考え

- ・駅舎正面は、人の滞留により歩行空間を阻害している。現在、広く確保されているタクシープールは別の場所に移動し、一般車やタクシーの乗降場および歩行空間を整備する。
- ・歩道沿いは、バスや一般車、タクシーの乗降場を優先して整備するため、タクシープールは、ロータリーの中へ移動を検討する。なお、バスや一般車の乗降場を、ロータリーの中に設置することは、利用者が道路を横断し通行の障害となる。また、バスの乗降場をロータリーに設置することはバスの転回が不可能であり、設置できない。

→空間の有効利用のため、ロータリーを縮小してタクシープールを設ける。

景観整備

- ・広場中心（東側）からの景観を重視し、西側にタクシープールを設ける。
- ・モニュメント「大樹」とケヤキ×2本は広場の景観に大きな役割を果たしているため存置とする。
- ・ケヤキ×2本以外の植栽は、基本撤去とする。一部、記念植樹等についてはロータリー以外に移植する。
- ・3つの石碑（湘南発祥の碑、避暑地記念碑、鳴立沢碑）は目に付く場所に移設する。

（植栽、石碑の移設候補地は、コンビニ西側三角用地や旧駐輪場跡地等）

安全対策

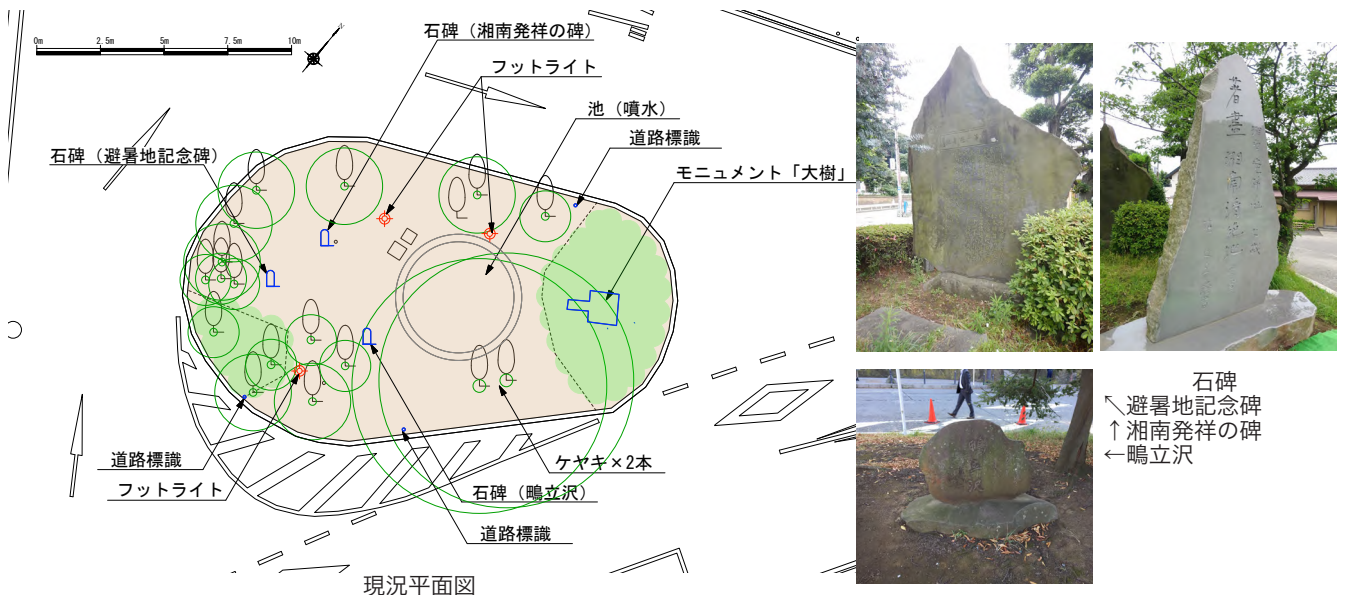
- ・新規植栽は、背丈の低い地被植栽のみとしてすっきりさせ、視距を確保し見通しの良い安全なロータリーとする。また、オープンスペースにはイベント等で花壇等による装飾が可能となる。

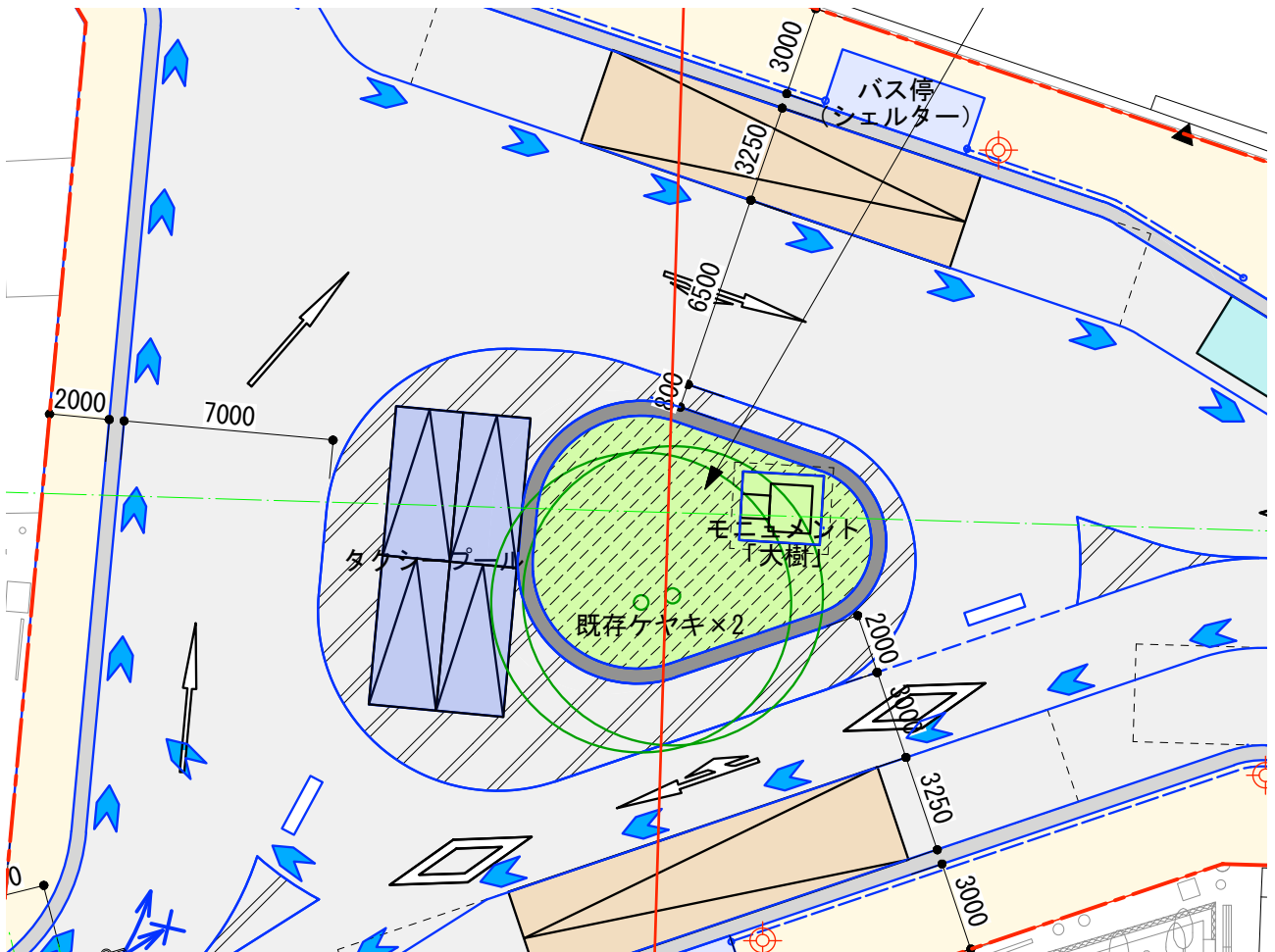


現況（南面）

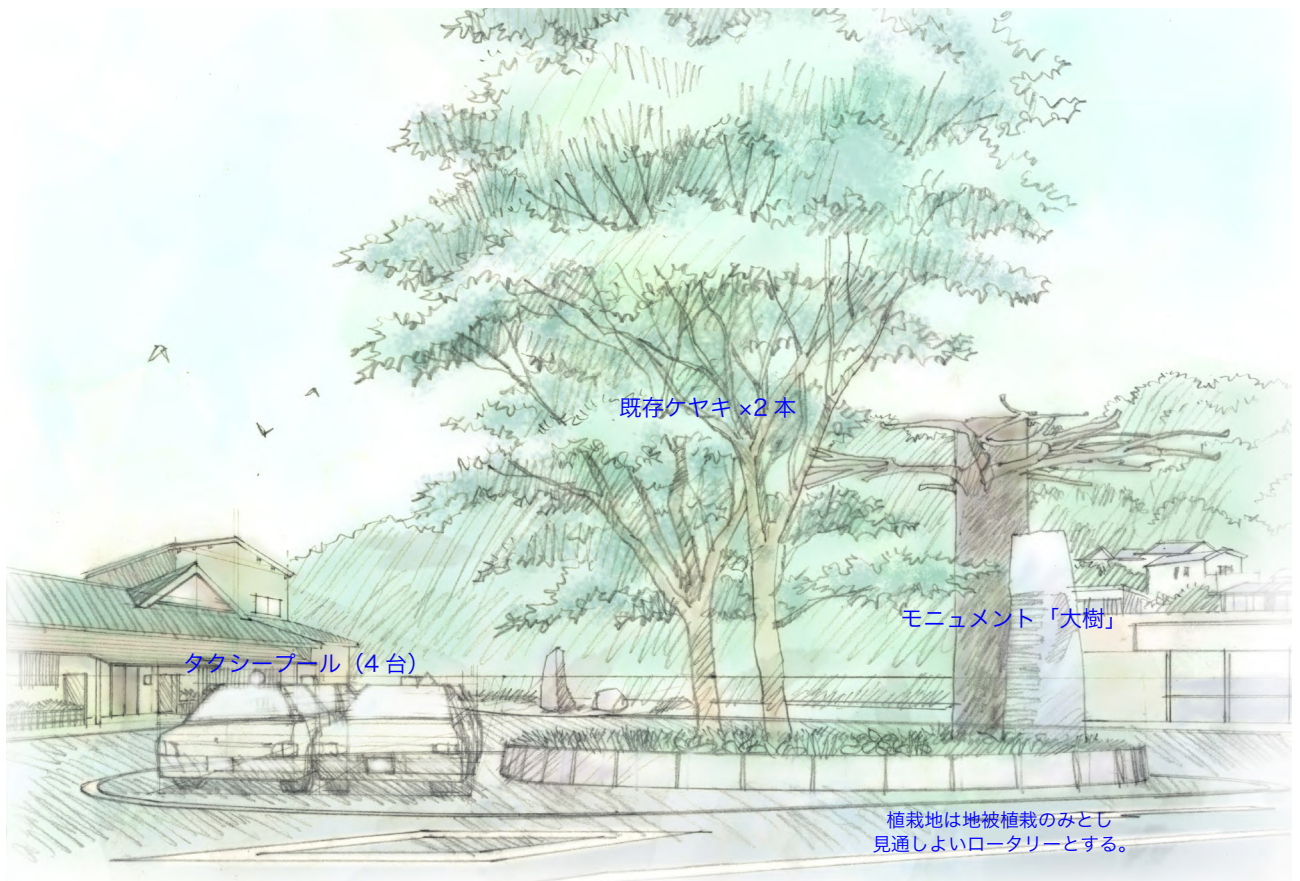


現況（北面）





計画平面図（A案の場合）



南からの景観イメージ

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。）

4-3-2. 施設イメージ方針検討

(1) 施設イメージ方針

景観を形成する広場施設のイメージ方針を検討する。
 検討結果：既存の雰囲気の踏襲として落ち着いた質感のクラシック鋳物案の方針とする。

表 施設イメージ方針検討

	A案 落ち着いた質感のクラシック鋳物 案 (既存踏襲)	B案 温かみのある木質 案	C案 大磯(海、波、アオバト、松等)をモチーフ形状 案
イメージ			
景観性	<ul style="list-style-type: none"> クラシックな鋳物デザインは落ち着いた印象となり、駅舎等の歴史ある趣の景観に調和する。 既存の雰囲気を踏襲するので既存の駅前広場に親しみを感じている利用者には受け入れられやすい。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 木の素材感を活かした施設を取り入れる。 温かみのある印象となる。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 海、波、アオバト、松等の大磯を連想させる形状を積極的に施設デザインに取り入れていく。 既存とは印象が変わる。 <p style="text-align: center;">○</p>
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> 鋼材であり、一般的に耐久性は高い。 既製品であれば、事故等による施設の破損等での交換に迅速に対応可能となる。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 木製は、鋼材等の素材に比べると耐久性が劣る。 環境配慮として県産材等の利用は可能であるが、定期的な交換を前提としたシステムづくりが必要となる。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> オリジナルデザインとなるため、事故による破損等で交換が必要な場合、製作に時間がかかり迅速な改修対応に難がある。 <p style="text-align: center;">△</p>
経済性	<ul style="list-style-type: none"> オリジナルデザインも考えられるが、既製品でもデザイン性を有するものがあるため予算に合わせた選択が可能。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 改修頻度が高くなるためランニングコストが高くなる傾向がある。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> オリジナルデザインとなるため、初期整備・補修時のコストが高くなる傾向がある。 <p style="text-align: center;">△</p>
総合評価	◎	○	△



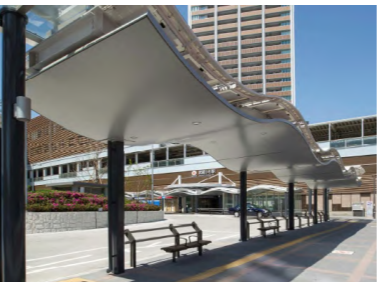


(2) シェルターデザイン方針

シェルターのデザイン方針を検討する。
 検討結果：新規設置となるシェルターは、景観を阻害しないシンプル（フラット）なデザイン方針とする。
 ※バス乗降用の2段シェルターは景観を大きく阻害するため採用しない。



2段シェルター事例

表 シェルターデザインイメージ方針検討

	A案 シンプル(フラット)	B案 木材等との合成	C案 波(曲面)	D案 和風(切妻)	E案 ガラス
イメージ					
景観性	<ul style="list-style-type: none"> フラット形状は存在感を主張しないため、歴史ある駅舎を中心とした落ち着いたある駅前景観とよく調和する。 梁上に乗せる構造だけでなく吊り構造も可能。吊り構造の場合は梁材が隠れるため、シンプルでスッキリとした見え方になる。 LED照明器具や柱をパネルと一体化することでシンプルで美しい仕上がりとなる。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 支柱部や屋根裏面に木材等を組み入れた特徴的なデザイン。 自然素材であるため優しい雰囲気を創出できる。 照明器具を配置する場合は、支柱部にブラケット照明を設置する等に対応する。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 波や潮風を感じさせる軽やかで優しい曲面のデザイン。 海辺の土地柄を強く感じさせるが、切妻屋根の駅舎との一体感を得られない。 梁上に乗せる構造だけでなく吊り構造も可能。吊り構造の場合は梁材が隠れるため、シンプルでスッキリとした見え方になる。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎に用いられた切妻屋根を表現して、一体感ある駅前空間を創出する。 梁上に屋根材を乗せる構造になるため、利用者から梁材が見えてしまう。やや煩雑な印象となる。 支柱部および梁材等に照明器具を配置する必要があるため、照明器具とともに配線等が見えてしまう。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自然採光が得られるため、明るく開放感に富む。採光性に優れた反面、夏季の日射を受ける。 ガラス枠が細かく入るため、やや煩雑な印象である。 汚れた雪が見えたり、悪戯で投げ捨てられたゴミ等が透けて見えるため景観を損ねやすい。 <p style="text-align: center;">○</p>
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> アルミ等の鋼材は耐候性に優れるため、メンテナンスフリーの材質といえる。 不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。頻繁な清掃は不要となる。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 木材は経年変化による変色や、表面にささくれ等が起こりやすいため、定期的なメンテナンスが必要となる。将来的に交換の可能性もある。 木材(柱)は子供のいたずらで落書き等のキズがつく心配がある。落書きを消す事は困難といえる。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> アルミ等の鋼材は耐候性に優れるため、メンテナンスフリーの材質といえる。 不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。頻繁な清掃は不要となる。 形状によっては、汚れ、ゴミ等がたまりやすい。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> アルミ等の鋼材は耐候性に優れるため、メンテナンスフリーの材質といえる。 不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。頻繁な清掃は不要となる。 形状によっては、汚れ、ゴミ等がたまりやすい。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 汚れが目立つため(特に上面)水洗い程度の定期的な清掃が必要。 サッシ枠にゴミがたまりやすく、歩行者からの見えが悪くなる恐れがある。 <p style="text-align: center;">△</p>
経済性 (概算価格)	約250,000円/㎡	約400,000円/㎡	約320,000円/㎡	約300,000円/㎡	約280,000円/㎡
評価	◎	△	○	○	△

※概算価格は材工の価格。平成29年10月時点にて算出。

4-3-3. 各種施設のイメージ提案

方針検討より、照明灯、横断防止柵等は既存の雰囲気や踏襲した落ち着いたデザイン方針とする。シェルターやスツール等新規設置となる施設は、シンプルなデザイン方針とする。

以下にこれら方針に合う事例を紹介する。

■照明灯

既存を踏襲し、駅舎と合わせたクラシックなデザインとする。



JR 東京駅丸の内駅前広場



JR 日光駅

■横断防止柵・車止め

既存を踏襲し、駅舎と合わせたクラシックなデザインとする。



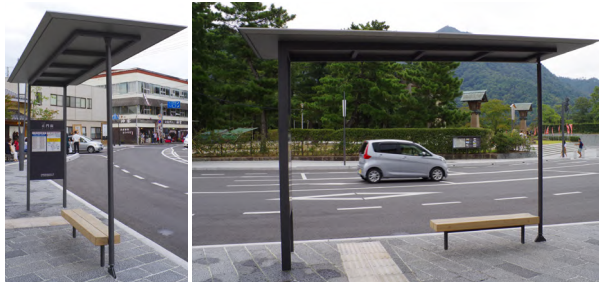
JR 東京駅丸の内駅前広場



道後温泉本館周辺

■シェルター（設置範囲はタクシー乗り場、バス停、身障者乗降場とする。）

新規設置となるため周辺景観に配慮し、シンプルなデザインとする。



出雲大社神門通り



錦糸町駅前（墨田区循環バス）

■スツール（駅舎正面滞留空間）

シンプルで親しみやすいデザインとする。



JR 熊本駅前広場



JR 金沢駅前広場

■駅舎ベンチ（要協議）

木の暖かみのあるデザイン。



近鉄宇治山田駅

■案内サイン（駅舎正面滞留空間）

駅舎景観を妨げない低くデザインしたサイン。



JR 湯河原駅前広場



栃木県 下野国分寺跡

■歩道舗装

風格を出すために、大きめの自然石又は自然石風のブロック舗装とする。



大阪市 中之島公園



JR 東京駅丸の内駅前広場

4-4. 旧駐輪場跡地活用の考え方

4-4-1. 敷地条件

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。

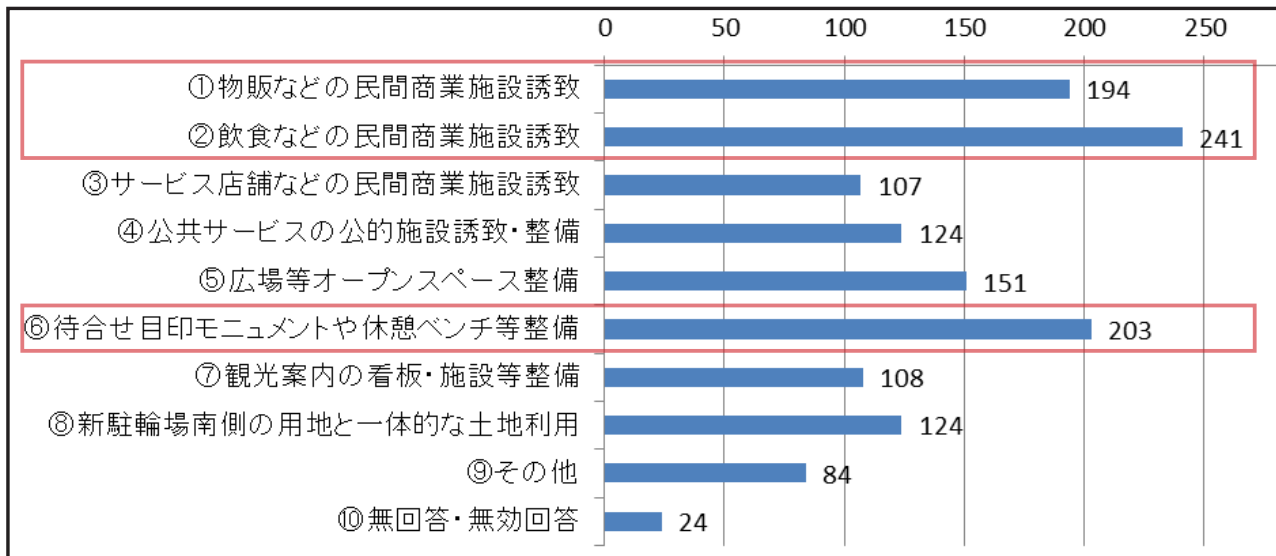
観光案内所と交番は現況床面積以上とする。

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

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

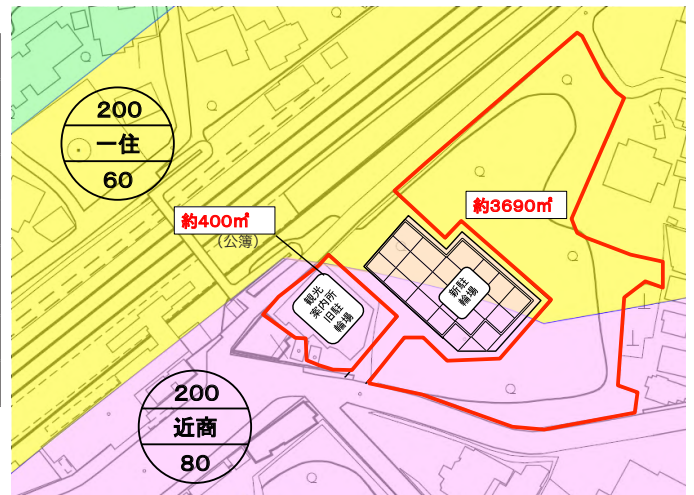


多数意見として、「飲食、物販などの民間商業施設誘致」全体の約 3 割を、「待合せ目印モニュメントや休憩ベンチ等整備」が約 1.5 割を占めていた。

サービス施設等よりも休息施設の要望が倍以上多い結果となった。

(2) 面積等

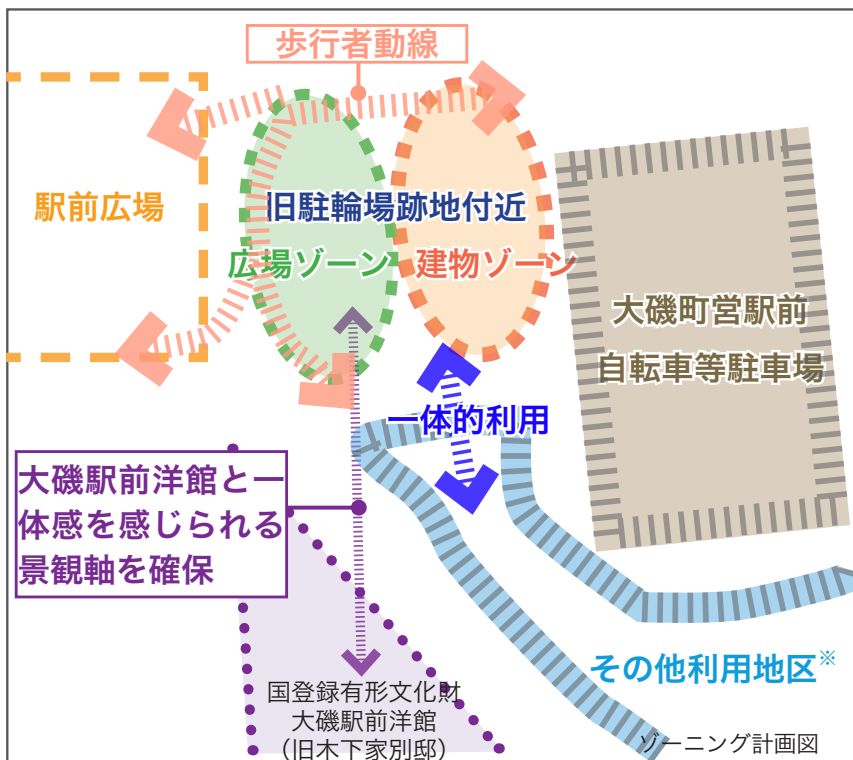
用途地域	近隣商業地域
敷地面積	約 400㎡ (観光案内所用地を含む公簿面積)
建ぺい率	80%
容積率	200%
高度地区	最高限第 2 種 建築物の高さ制限 15 m
防火地域	準防火地域
土地所有者	大磯町



用途地域図

(3) ゾーニング計画

①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。



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. 施設計画のイメージ

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である。

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。

どのような施設であれば、PPP/PFI整備手法で実現できるか今後さらに検討が必要である。

	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	<p>1階平面模式図</p> <p>2階平面模式図</p>	<p>1階平面模式図</p> <p>2階平面模式図</p>	<p>1階平面模式図</p> <p>2階平面模式図</p> <p>3階平面模式図</p>
イメージ	<p>店舗</p> <p>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>休息・物販の要素が強いイメージ 大磯らしい落ち着いた空間</p> <p>観光案内所に小規模な物販、飲食を併設 大磯らしい落ち着いた空間</p> <p>飲食スペースが多く休憩や待合で利用できる 誰もが利用しやすい空間</p> <p>飲食と物販の併設 誰もが利用しやすい空間</p>	<p>サービス業を営む店舗</p> <p>フィットネスクラブ</p> <p>子供の一時預かり</p>	<p>オープンカフェ</p> <p>休息、待ち合わせ等緑を感じながら ゆったり過ごせる空間</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、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 パトカー駐車場 ×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 パトカー駐車場 ×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 パトカー駐車場 ×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。



4-4-3. 公民連携による旧駐輪場跡地有効活用

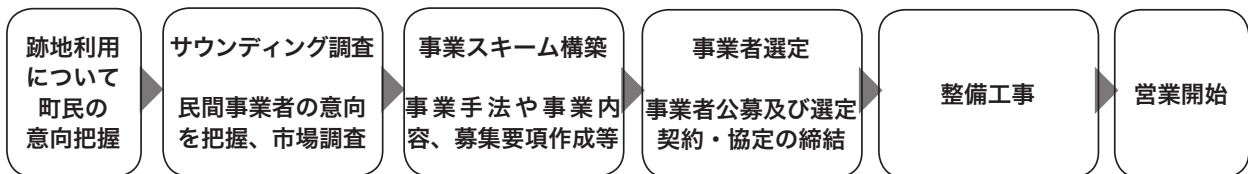
（1）公民連携事業の流れ

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。（P60 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「落ち着いたまちの魅力向上」、「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"> ・公共と民間施設で共用となる施設（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	民	民	公	公	公	
	事業期間満了後	公	公	民	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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・建設を一括委託することで、コスト縮減が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 建物所有に伴うリスクは公共が負担する。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設の所有に係る課税負担が発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> PFI と比較して、民間の創意工夫を活かす余地は減る。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

4-5. 駅前広場概算工事費

駅前広場計画案の A,C 案それぞれの概算工事費を算出した。

駅前広場概算工事費 大磯駅前広場 A案

工種	名称	摘要	数量	単位	金額 (万円以下切り捨て)
1. 基盤整備					
1-1.	構造物撤去工		1	式	25,200,000
2. 植栽工					
2-1.	植栽工		1	式	2,300,000
3. 施設整備					
3-1.	雨水排水設備工		1	式	14,700,000
3-2.	電気設備工		1	式	15,500,000
3-3.	園路広場整備工		1	式	85,000,000
3-4.	修景施設整備工		1	式	2,000,000
3-5.	サービス施設整備工		1	式	4,800,000
3-6.	管理施設整備工		1	式	14,900,000
3-7.	建築施設組立設置工		1	式	28,600,000
3-8.	電柱地中化工		1	式	41,600,000
	直接工事費				234,600,000
	経費等	経費率=	0.75		175,900,000
	消費税	8%	0.08		32,800,000
	工事費				443,300,000
	総工事費	443,300,000 +仮設工事費			

※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。

駅前広場概算工事費 大磯駅前広場 C案

工種	名称	摘要	数量	単位	金額 (万円以下切り捨て)
1. 基盤整備					
1-1.	構造物撤去工		1	式	24,600,000
2. 植栽工					
2-1.	植栽工		1	式	2,100,000
3. 施設整備					
3-1.	雨水排水設備工		1	式	14,500,000
3-2.	電気設備工		1	式	16,700,000
3-3.	園路広場整備工		1	式	85,100,000
3-4.	修景施設整備工		1	式	1,900,000
3-5.	サービス施設整備工		1	式	4,800,000
3-6.	管理施設整備工		1	式	14,800,000
3-7.	建築施設組立設置工		1	式	28,600,000
3-8.	電柱地中化工		1	式	41,600,000
	直接工事費				234,700,000
	経費等	経費率=	0.75		176,000,000
	消費税	8%	0.08		32,800,000
	工事費				443,500,000
	総工事費	443,500,000 +仮設工事費			

※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。

