

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。

●：幹線 12 号線、県道大磯停車場線

交通量調査より、駅前広場への流出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。

●：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。

●：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。

●：幹線 13 号線、大磯 48 号線

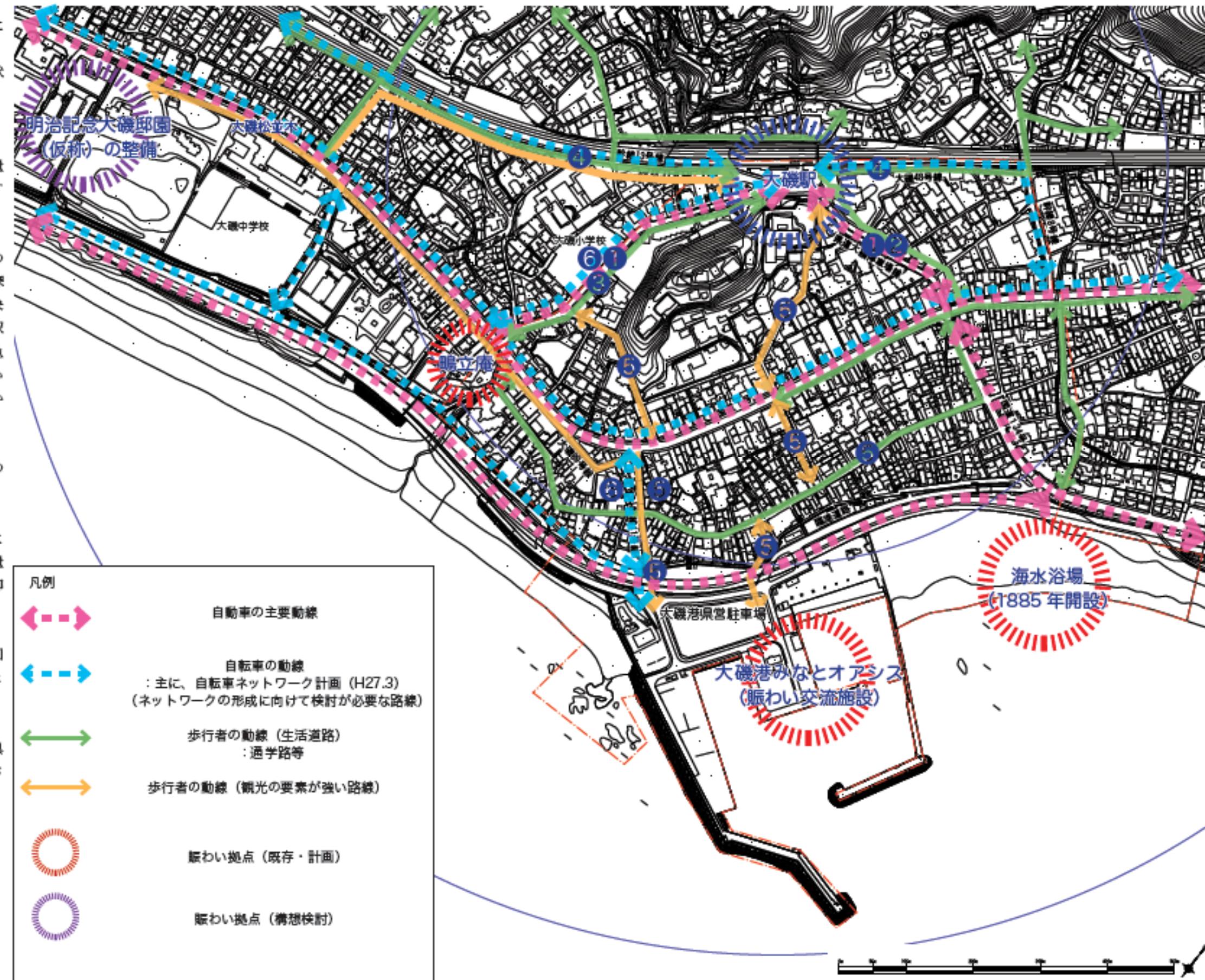
交通量調査より幹線 12 号線及び県道大磯停車場線に比べ、歩行者で 1.5 倍以上、自転車で 5 倍以上の交通量がある。また、一方通行規制により自動車の通行量を抑えている状況も踏まえ、自転車、歩行者の動線とする。

●：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。

●：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. 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。

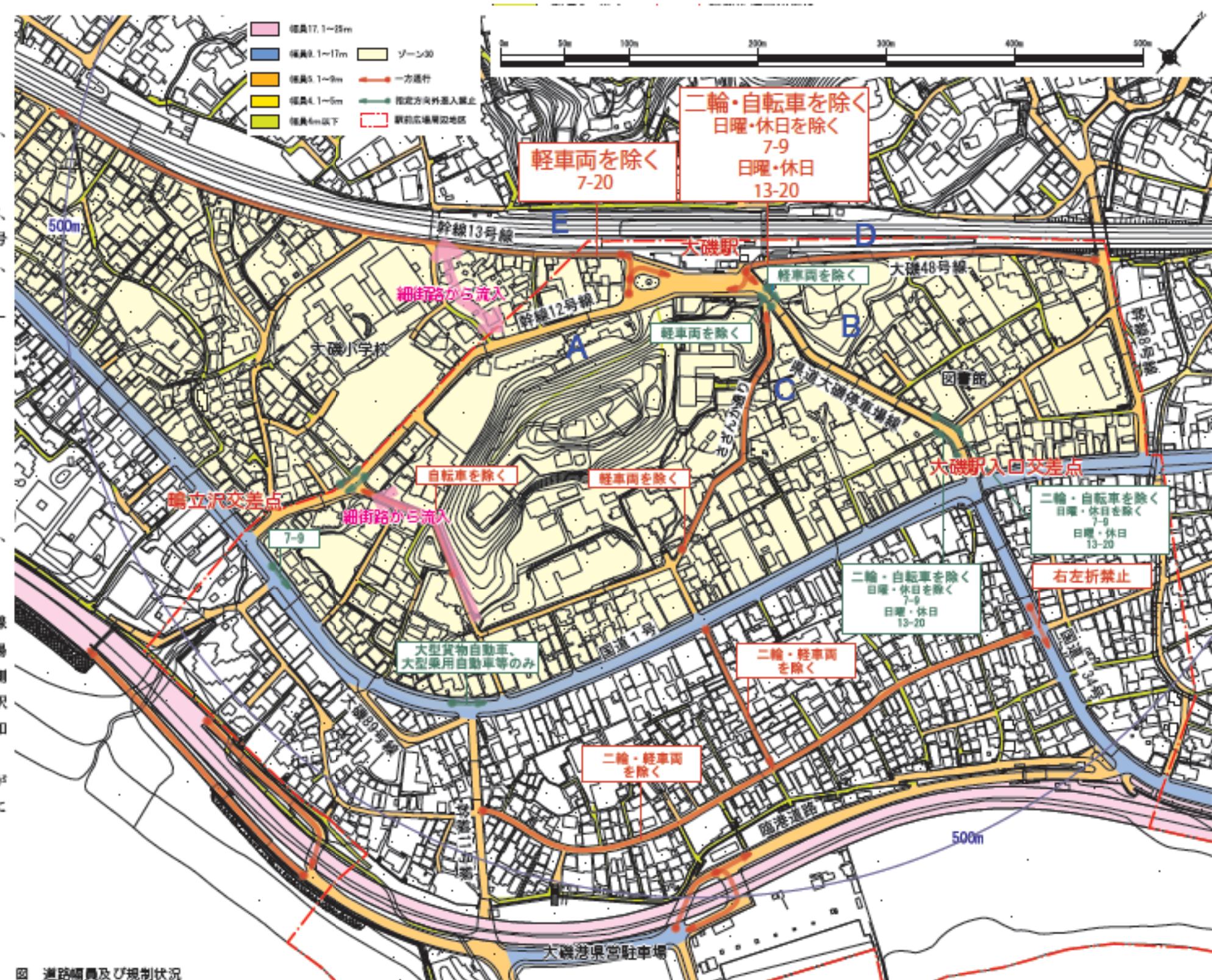
(2) 大磯 48 号線：一方通行（駅から流入する方向）

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。

「一方通行を駅から演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に、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。



四、道路標識及**VI**規制狀況



A. 幹線 12 号線



B. 駐道大體停車場統



C. さざんか通り



D. 大理 48 号编



E. 韩媒 13 号线

4-1-3. 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

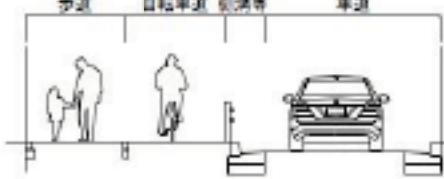
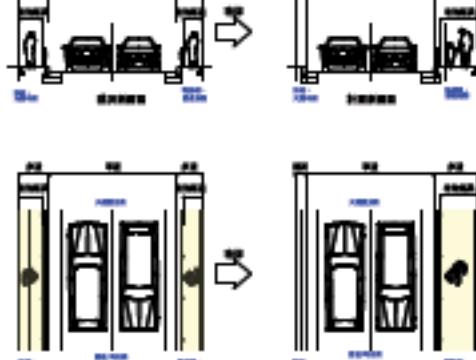
国道1号から大磯駅へ接続する「幹線12号線」「県道大磯停車場線」について検討する。

(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

	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※					
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1.0m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。
考え方・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か、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懼れがある。 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體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、細南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。
実現期間まで	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）

規入題	%	%	%		
車の種類	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折
乗用車	1	1	1	1	1
和交通率の基本値	S-B	2000	1800	2000	1800
車種別による補正率	qvw	1.000	0.950	1.000	0.950
(車種別)	m	C1.00	(2.60)	(1.30)	(2.70)
側断勾配による補正率	qG	1.000	1.000	1.000	1.000
(側断勾配)	%	0.000	0.000	0.000	0.000
大型車両による補正率	qT	0.875	0.945	0.888	0.926
(大型車両比率)	%	23.47	18.32	(18.00)	(11.37)
左折車両による補正率 qLT		0.998		0.792	0.935
(左折率)	L%	(1.7)		(94.0)	(25.7)
(歩行者による危険率)	f_p	0.15		0.15	0.15
(有効待時間)	s	103		25	103
(歩行者発音時間)	s	0		23	95
側断車両による補正率 qL					
右折車両による補正率 qRT				0.007	
(右折率)	R%			(2.6)	
(右折車の過度率)	r		0.604	1.000	0.619
(有効待時間)	s		103	25	103
(現況度日目のさばけ右折増分)					
KEB: 右サインタル					
(交差点内標識合算)					
K: 右サインタル					
和交通率	S-A	1747	1713	1402	1522
設計交通量	q	484	48	256	451
		0.8+150		(235+8+7)	(167+18+0)
右折補正交通量	q-R-N				
交差点変更前の需要率	p	0.200	-	0.178	0.376
必要表示率	1-p	0.200	-		
	2-p			0.178	0.376
有効青時間(秒)	1-p	103	103	103	103
	2-p			25	140
信号青時間比	G/C	103/140	103/140	25/140	303/340
可能交換容量	C/I	1285	713	256	1274
空交渉率比	q/C	0.361	0.067	1.000	0.511
交通拘束要件のチェック	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K
調査長	L (km)	195.0	201.7	194.9	250.7
					301.3

$$\text{mN} = \text{KClH} + \frac{3600}{C}$$

図：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）

圖 4-1-2 交通容量 (次/時間)

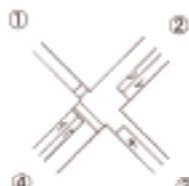
表示方式の図示

①車線で 1.0 を上回ることから設計交通量の割り不可となる。

交差点の需要率が0.9を下回ることから設計交通量の処理は問題無い。



李智白詩選



实验四

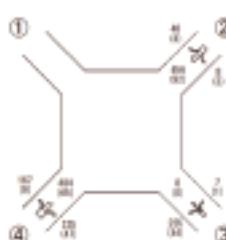


表 一方通行化した場合の鳴立沢交差点の交差点需要率

鳴立沢（将来一方通行化：平日 6 時）

流入量	左	右	合	
車両の種類	左折・右折	直進	直進	
車両数	1	3	1	
船舶交通比率の基本値	S.B	1800	2000	2000
車線幅員による補正率	W.W.	1.000	1.000	1.000
(船舶航行)	m	0.200	0.600	0.600
船舶航行による補正率	n.G.	1.000	1.000	1.000
(船舶航行率)	%	40.000	60.000	60.000
大型車流入による補正率	n.T	0.988	0.889	0.900
(大型車混入率)	%	44.780	15.740	15.050
左折車流入による補正率	n.L.T			
(左折率)	R%	1%		
(歩行者による抵触率)	L.p.	0.15		
(有効青時間)	s	22		
(歩行者用青時間)	s	29		
歩行者による補正率	n.L.	0.964		
右折車流入による補正率	n.R.T	1.000		
(右折率)	R%	47.0		
(右折車の通過確率)	f	1.000		
(有効青時間)	s	22		
(歩行者用青時間)	s	22		
歩行者走り日のときは(青時間分)				
KER : 合成イクル (交差点内総合合算)				
K : 合成イクル				
船舶交通比率	S.A	1900	1778	1800
設計交通量	q	372	687	711
右折補正交通量	q R - N			
空港丸込み部の需水量	p	0.181	0.386	0.563
必要視認率	1p		0.386	0.574
	2p	0.181		
有効青時間(t)	1p		106	106
	2p	22		140
歩行者時間比	G/C	22/1.00	100/1.00	100/1.00
可能交通容量	C 1	237	1346	1370
交通容量比	q/C 1	1.148	0.510	0.519
交通容量率のチェック	NG	OK	OK	
歩留率	L.s (ml)	39.8	283.2	286.3

$$n = \text{船舶率} = \frac{2000}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する時間
n*: 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

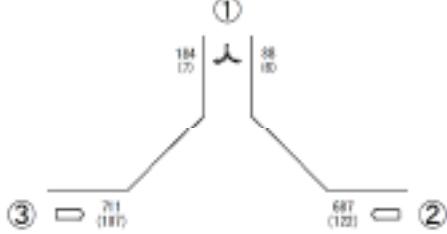
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
表示時間	6:108 Y:3 AR:3	6:22 Y:3 AR:3	0:148
有効青時間	108	22	0:128
総青時間	6	6	1:12

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。
- 快速でにぎわいある駅前広場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

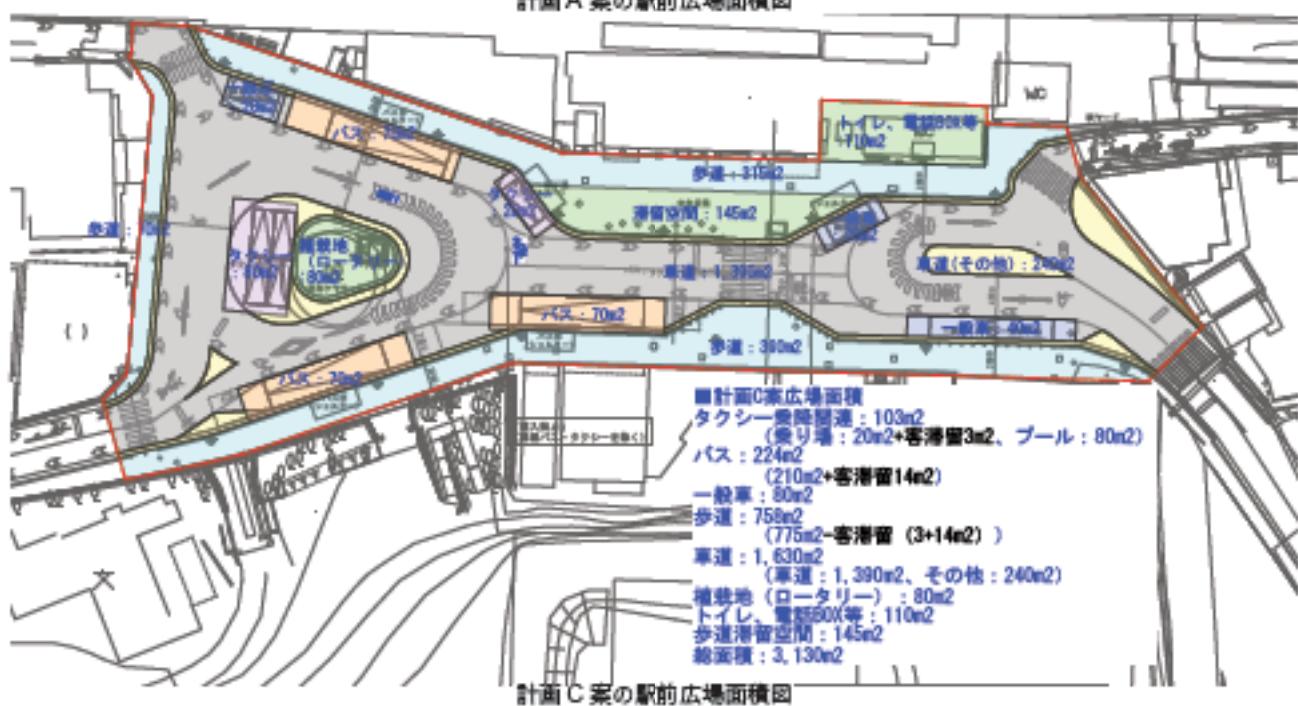
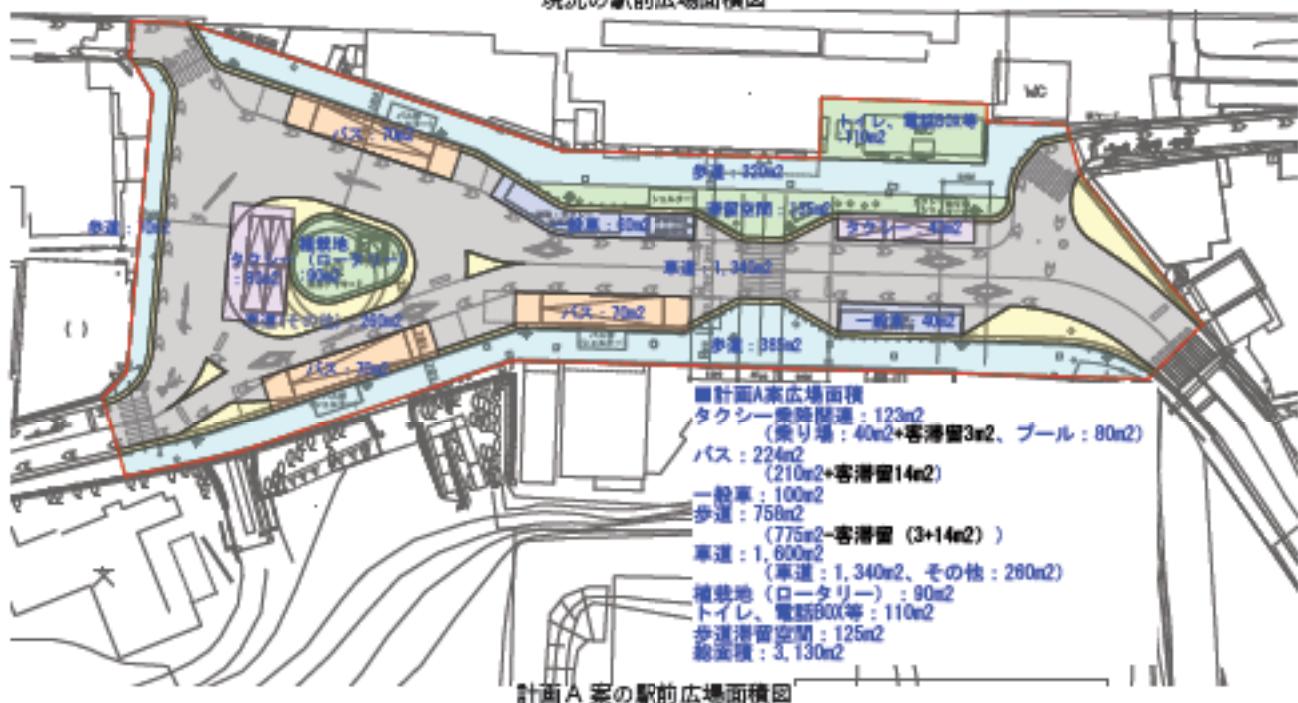
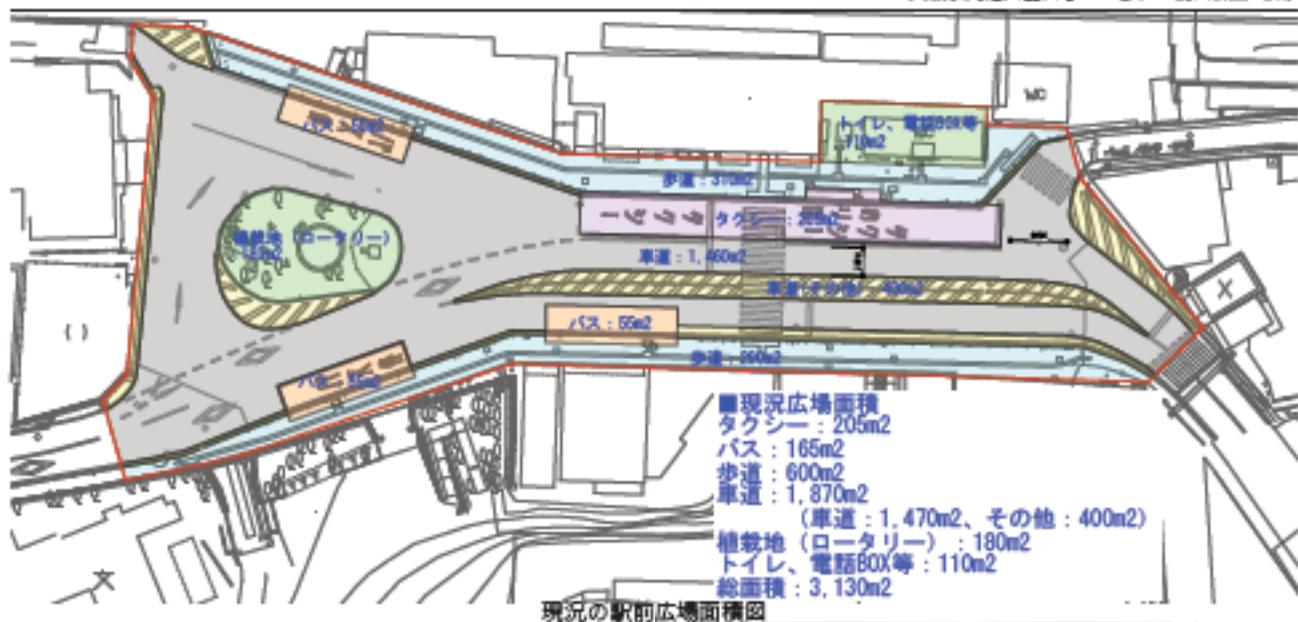
	現況	基準算定	計画上の想定面積 ^{*3}	
			A案	C案
バス乗降場関連面積	165m ²	224m ²	224m ² ^{*4}	224m ² ^{*4}
タクシー乗降場関連面積	205m ²	43m ²	43m ² ^{*4}	23m ² ^{*4}
駐車場関連面積 (タクシープール)		60m ²	80m ² ^{*4}	80m ² ^{*4}
一般車乗降場関連面積 (タクシー降車場、 身障者用乗降車場合む)	0m ²	120m ²	100m ² ^{*4}	80m ² ^{*4}
交通処理の車道面積	車道：1,470m ² その他：400m ² ^{*1}	1,076m ² -	1,340m ² 260m ² ^{*1}	1,390m ² 240m ² ^{*1}
歩道面積	600m ² ^{*2}	179m ²	758m ²	758m ²
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)	290m ²	1,506m ²	325m ²	335m ²
合計面積	3,130m ²	3,208m ²	3,130m ²	3,130m ²

*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（4-2-3）の計画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	バース	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	
	ブルー (バースを含む)		8台	3台	4台	4台		
バス	バース	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 バース間 : 6m ^{*1} (原単位)	14.0×2.75m (ステパンノ学園前)	w3.25×13.0m バース間 : 6m
タクシー乗降場	w2.25×5.0m バース間 : 3m ^{*1} (原単位)	w3.80m に 2 台並列	w2.25×5.0m バース間 : 3m
一般車乗降場	w2.25×5.0m バース間 : 3m ^{*1} (原単位)	-	w2.25×5.0m バース間 : 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			
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。 		
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・自転車のみの通過となるため、歩行者は安全に横断できる。
大穏らしさ	<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	<ul style="list-style-type: none"> 現状の施設配置に近いため混亂が生じにくい。 	<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、大穏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、大穏らしさ、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。

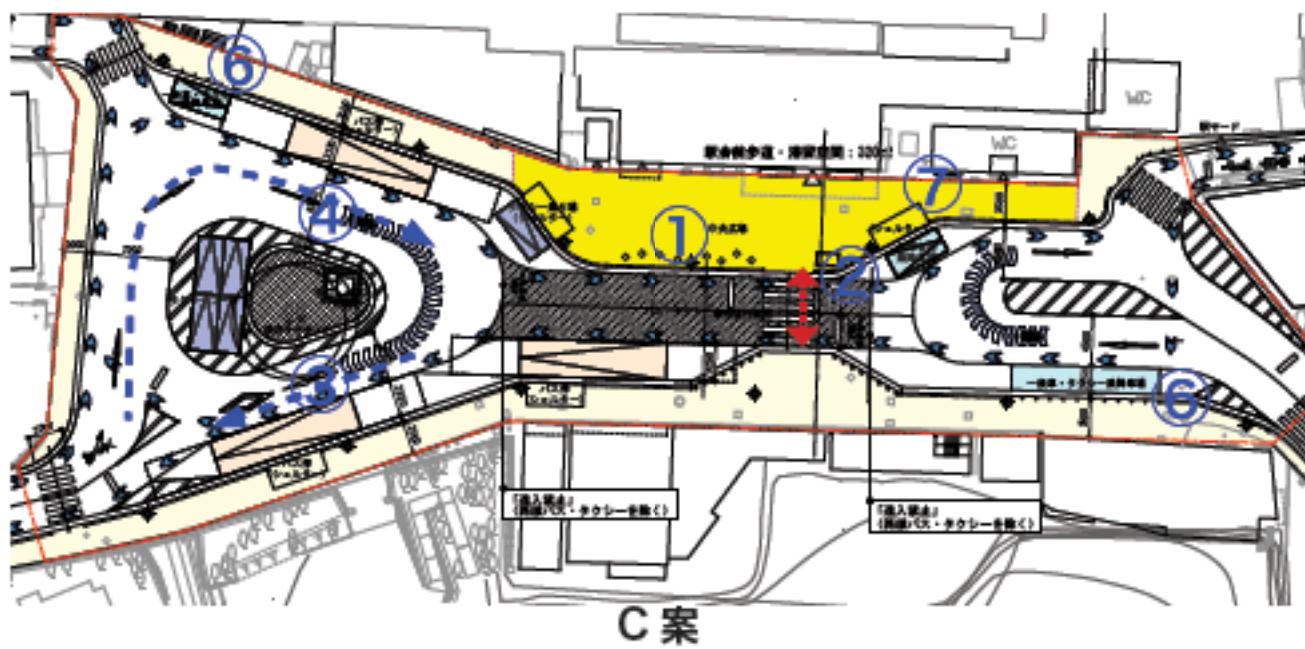
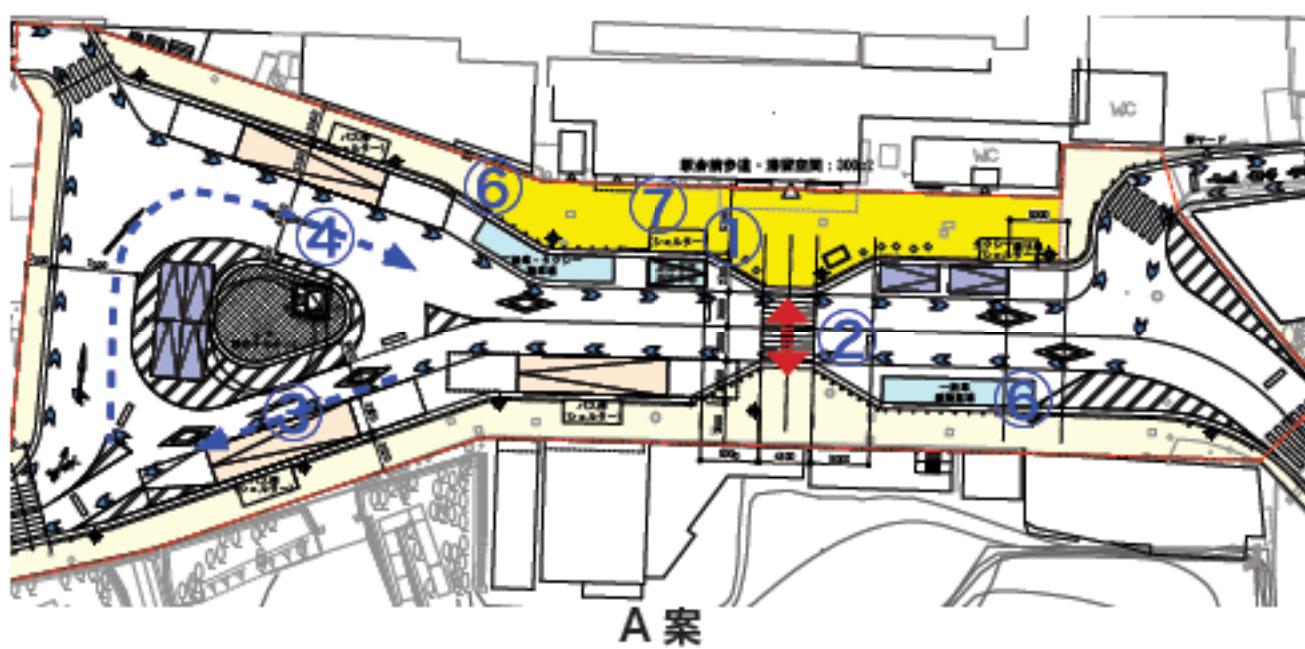
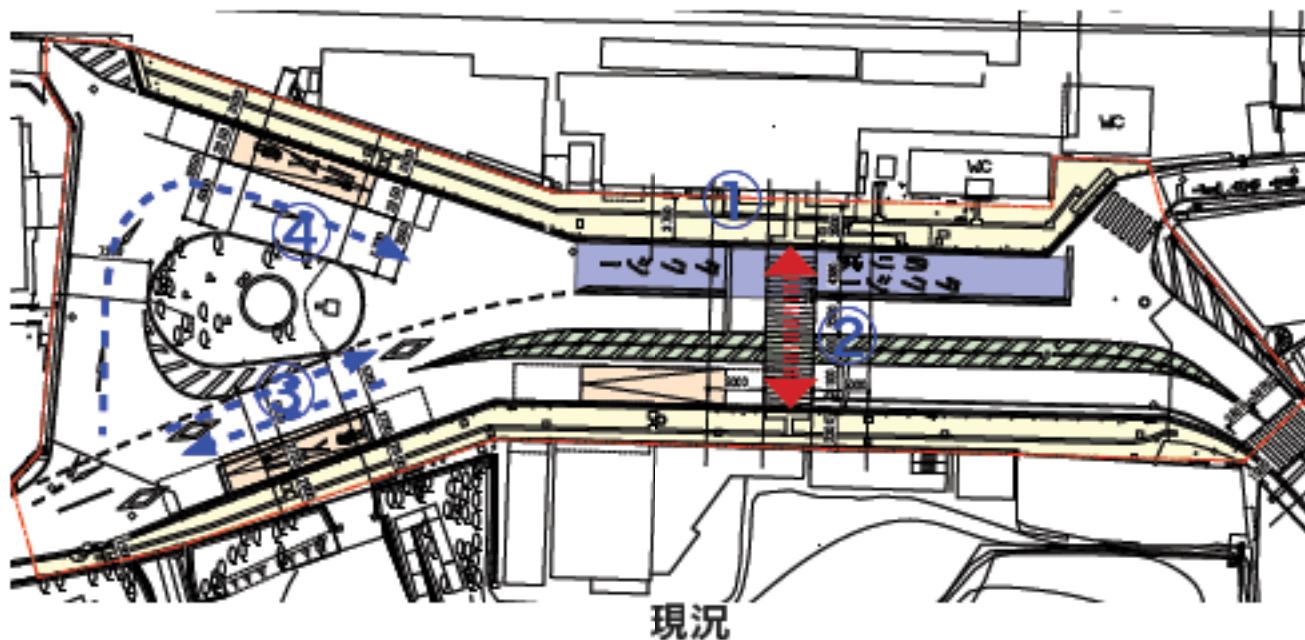
4-2-3. 現況からの主な改善点まとめ

考え方

- 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。
- 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ることで、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。

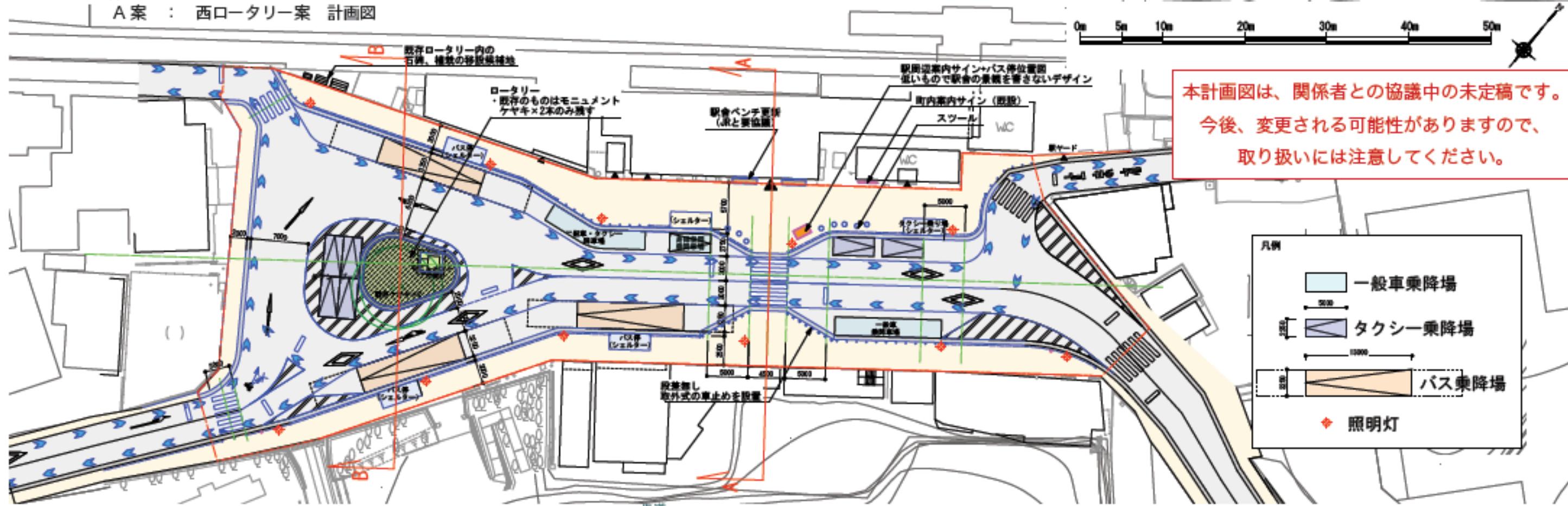
表 主な改善点対応表

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。
横断歩行者の安全確保	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、歩行者の横断を持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。 	<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。
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。 	<ul style="list-style-type: none"> 平塙駅→大穂駅→平塙駅、二宮方面→大穂駅→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	<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、C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。

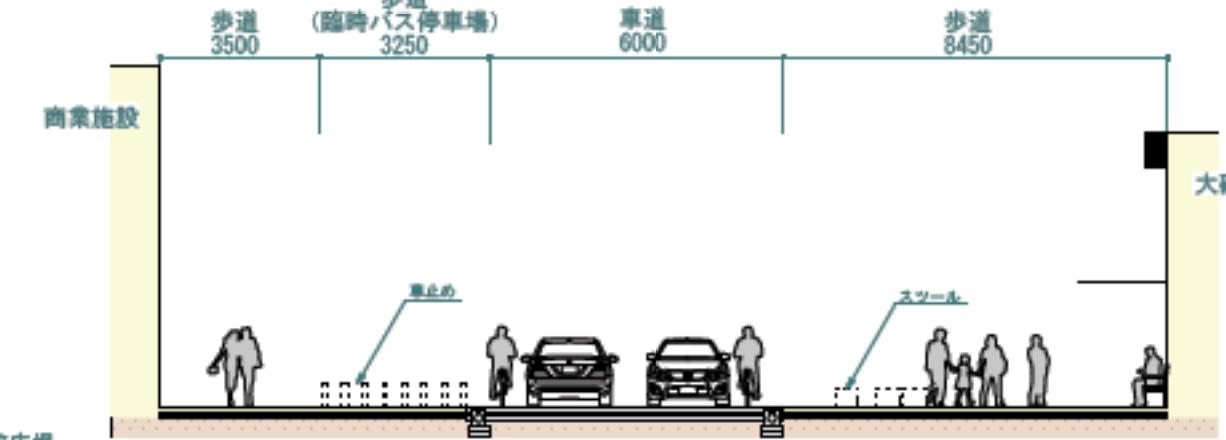


4-2-4. 駅前広場の施設計画

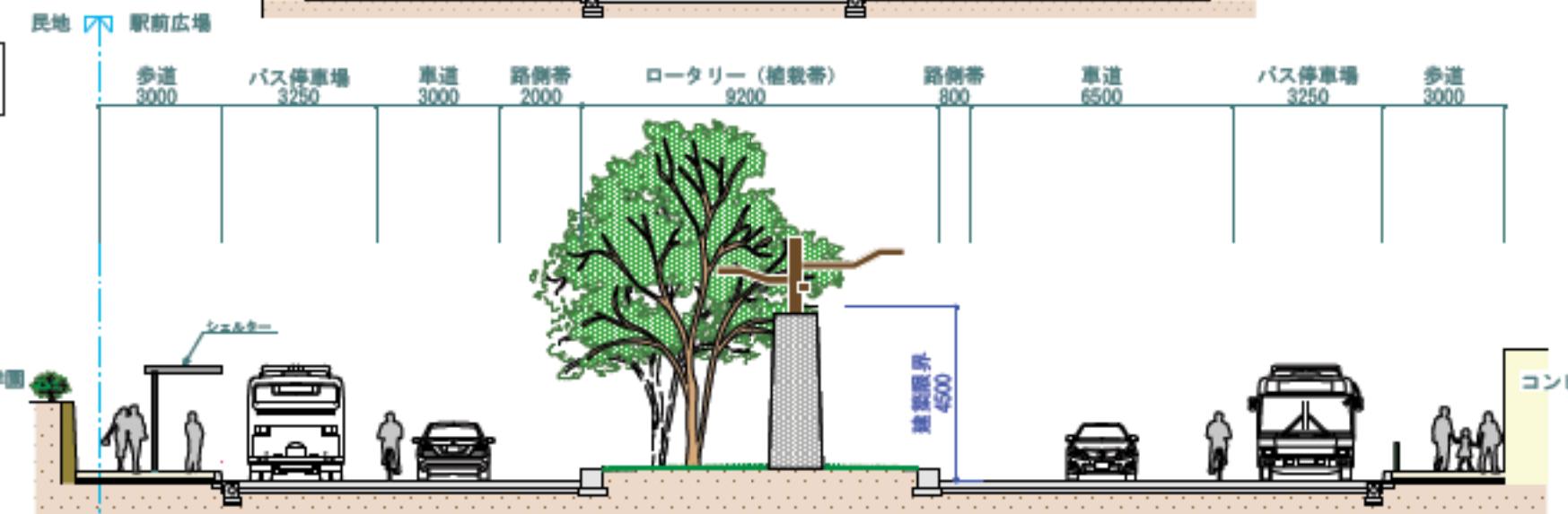
A案：西ロータリー案 計画図



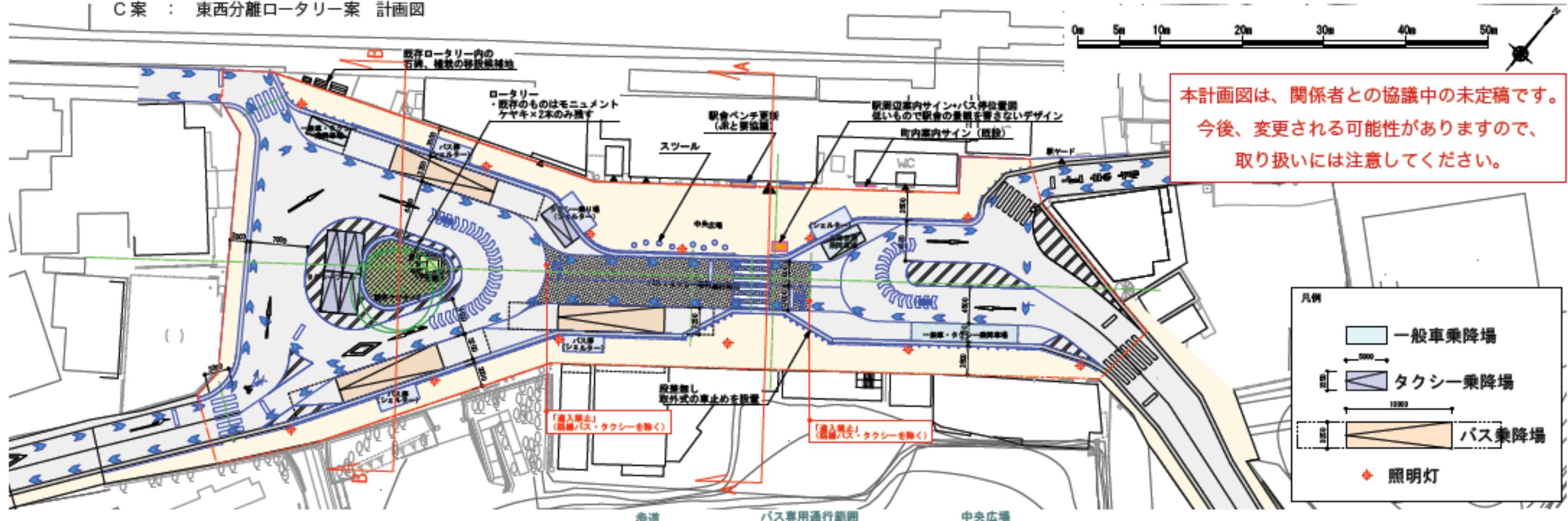
A 断面



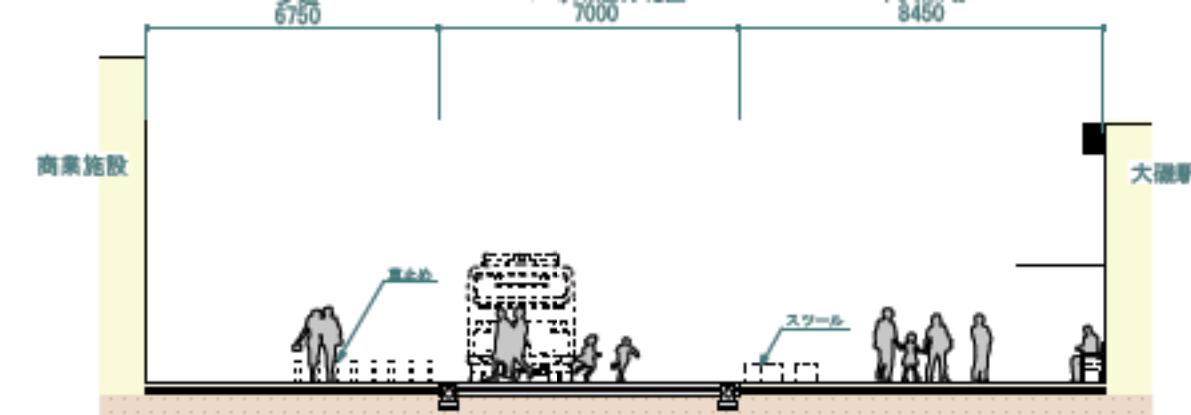
B 断面



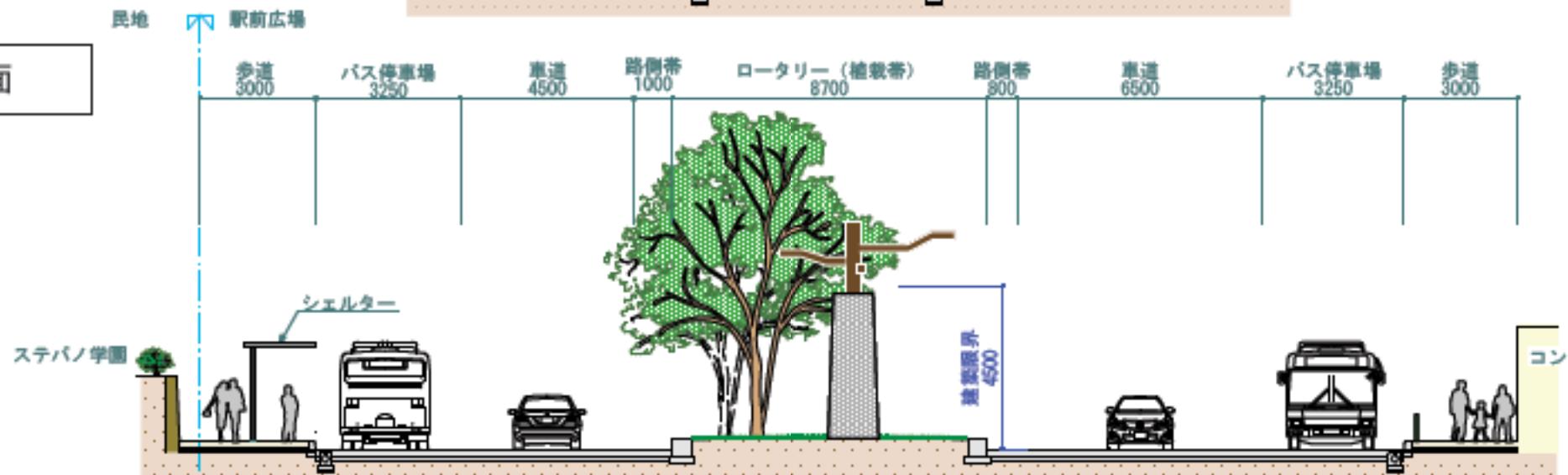
C案：東西分離ロータリー案 計画図



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

整備の考え方

- 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。

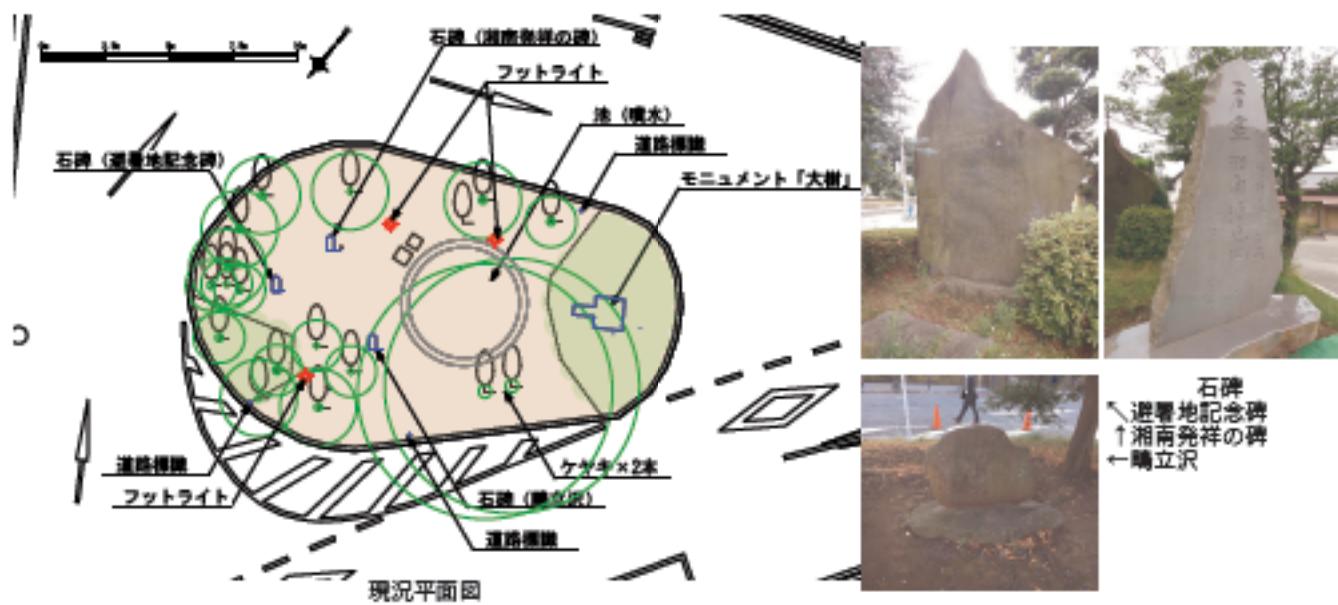
→空間の有効利用のため、ロータリーを縮小してタクシープールを設ける。

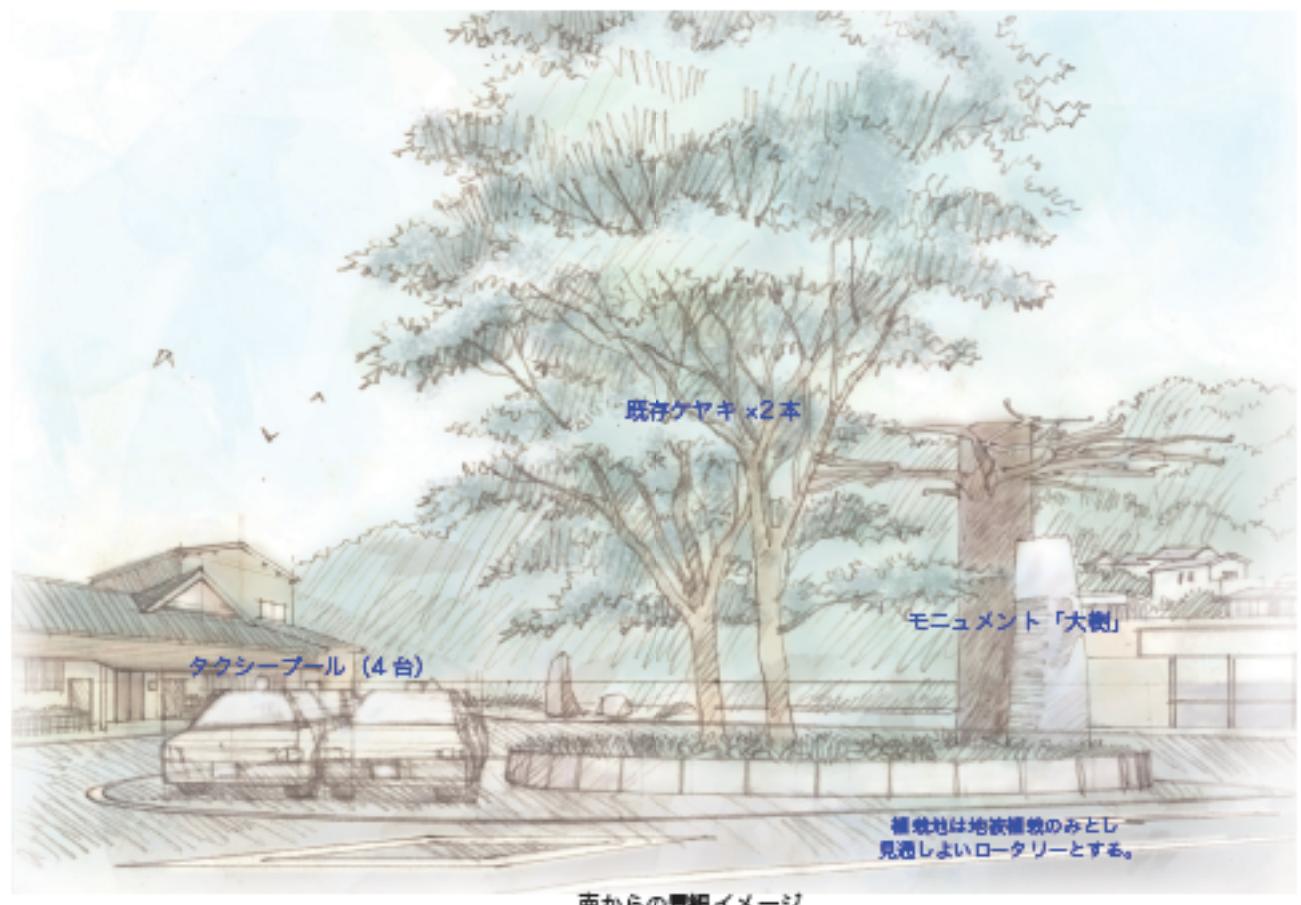
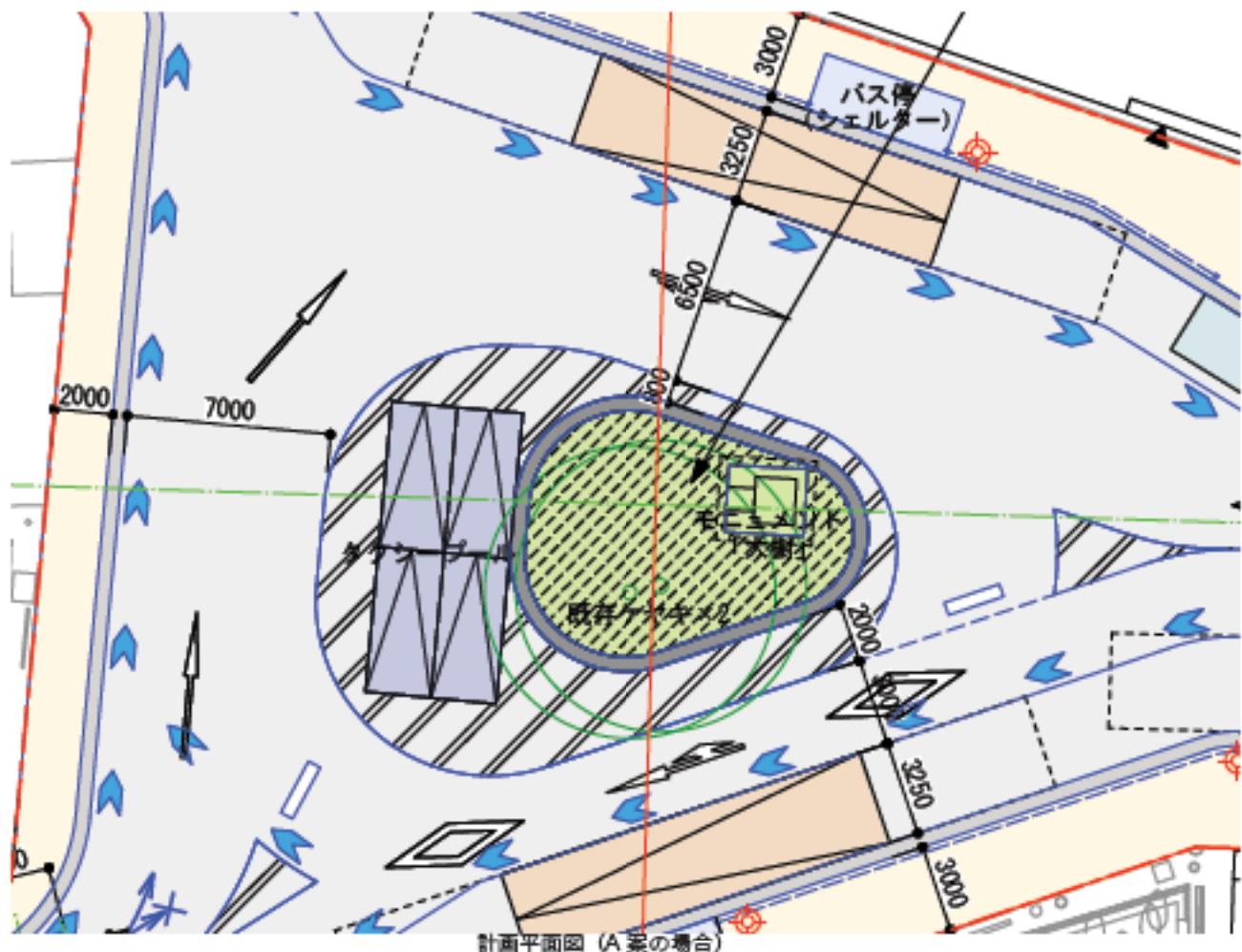
景観整備

- 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。





南からの景観イメージ