

6. 参考資料

6-1. 上位、関連計画等の概要

(1) 大磯町にふさわしい駅前周辺の整備構想 - 大磯駅前まちづくり検討会提言書 - (平成 13 年 12 月 大磯駅前まちづくり検討会)

検討会として整備構想を提言し、これを踏まえ町に対して速やかな駅前周辺の整備構想の策定を要望。

整備構想として下記内容（抜粋）が示される。

第 1 条 総則

- ・自然や文化や歴史との調和の優先を重視。
- ・美しい景観を努めて保全し修復するべき。
- ・量より質を大切にすること。
- ・活気に満ちた街区であるべき。

第 2 条 利便性・機能性・安全性

- ・公共性の高いものを優先し、安全性に配慮すべき。
- ・文化的で風致性の高いものとするべき。
- ・明るさと活気を創り出すものとするべき。
- ・歩行者優先やバリアフリー等人に優しいものであるべき。

第 3 条 景観・雰囲気

- ・質的財産の保全修復を原則とし、緑化を図るべき。
- ・建物は 3～4 階を上限とし、隣接地から 1.5 m 程度を上限とすることが望ましい。
- ・建物の外観は質の高いものであるべき。
- ・広告や看板はガイドラインを設けるとともに電線は地中化することが望ましい。
- ・デザインや景観等の質的向上に町や町民も一緒になって努力するべき。
- ・緑や工作物等の保守管理に町や町民も協力するべき。

この基本構想を踏まえ、町にて駅前周辺の整備構想を策定するよう要望します。

整備構想策定までは、開発事業について住民と事業者が協議できる場を設けられるよう町が関することを要望します。

(2) 大磯駅周辺の安全安心のまちづくりを求める決議（平成 20 年 3 月 大磯町議会）

大磯町の玄関にふさわしい駅周辺の整備をどう進めるか、安全性の根拠に基づいたまちづくりを町が責任をもって進めることを要望。

県道大磯停車場は、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況である。また、町道 48 号線は、歩道の整備もなく、車のすれ違いが難しい。町所有の石垣は、道路側面に迫り、地震や台風による崩壊の危険が予測される。安全性の根拠を示し、更に、その結果に基づいたまちづくりを町が責任を持って進めることを強く要望します。

(3) 安全・安心のまちづくりのため大磯駅周辺の道路・歩道整備を求める要望書 (平成 20 年 6 月 住民)

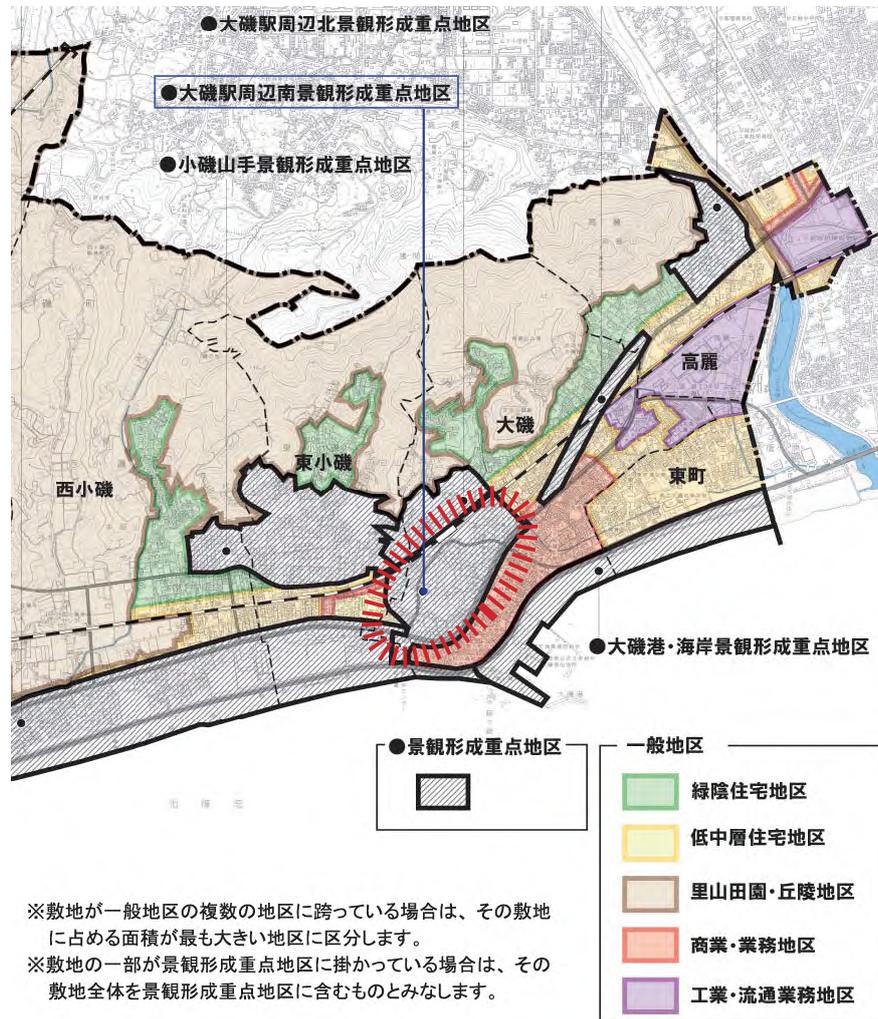
大磯町の玄関にふさわしい安全安心を感じる駅周辺の道路・歩道整備に取り組むことを要望。

県道 610 号大磯停車場線は、急坂で道幅が狭く、車のすれ違いが厳しい。また、歩道は、人や自転車のすれ違いも自由にできない危険な状況であり、特に雨天時は大変危険です。

町道 48 号線は、車のすれ違いが厳しいうえ、町所有の石垣は道路側面に迫り、地震や台風による崩壊の危険がつきまとっている。また、児童、生徒や通勤者などは、歩道がないため身の危険にさらされながら利用しています。安全安心を感じる駅周辺の道路・歩道整備の取り組みを強く要望します。

(4) 大磯町景観計画（平成21年3月 大磯町）

大磯駅周辺南景観形成重点地区は、町の玄関口として、風格のある町並み景観を保全し、「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います。



良好な景観の形成の基本目標（将来像）は、「町民が愛着と誇りを基に自ら創りだす、豊かな自然に歴史と文化が薫る美しいまち大磯」

地区別の景観形成方針は、特に自然的、歴史的な特徴をもち、積極的に良好な景観の形成を推進していく必要がある地区を「景観形成重点地区」として指定し、良好な景観の形成のモデルとしていきます。

大磯駅周辺南 景観形成重点地区

・地区の課題

丘陵の緑を背景に歴史的経過と風格の感じられる建築物や工作物が残るとともに、新しい建築物や工作物が存在し、また、住宅地と商業施設が集中して混在するため、丘陵の緑への眺望と低層の住宅環境に調和した景観誘導が求められます。

・景観形成方針

町並みと背景の斜面緑地の緑が一体となる景観をより際立たせるため、建築物の大きさに対してアンバランスな大きさを持つ2階以上の窓面広告等を整理します。工作物等についても配置や形態などに配慮をすることによって、すっきりとした統一感が生みだされます。

(5) 大磯駅バリアフリー基本構想（平成23年3月 大磯町）

大磯駅を中心とした半径1km圏内で、公共施設が多く立地している大磯駅南側の生活関連施設及び生活関連経路を含む区域を重点整備地区とします。

道路特定事業（生活関連経路）は、原則として「移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」で求められる道路構造となるよう努めます。



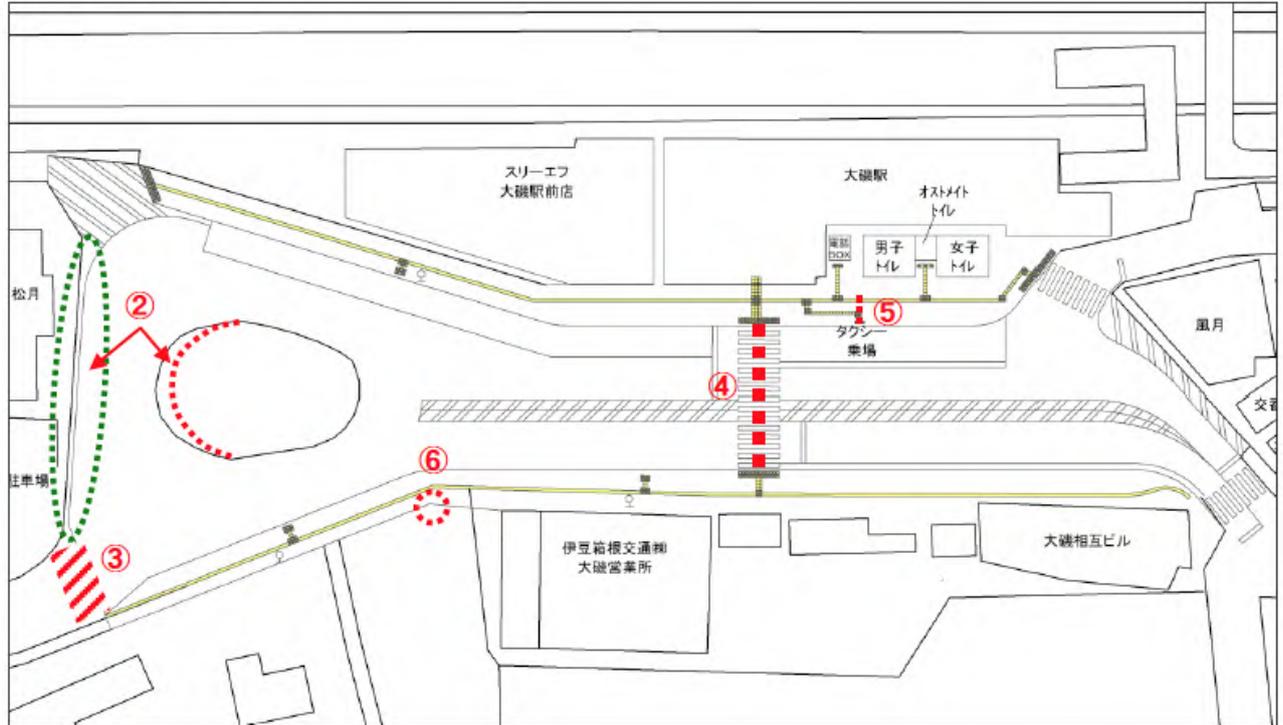
【神奈川県管理道路に関する事業計画と整備スケジュール】

番号	名称	整備区分	主な事業内容	整備スケジュール			備考
				前期 5か年	後期 5か年	将来	
③	県道大磯停車場線	A	「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に出来るかぎり準じた整備を行います。	●	●	●	歩道整備計画（片側歩道も含む）について地元調整が必要であり、また、用地買収を伴います。

【大磯町管理道路に関する事業計画と整備スケジュール】

⑥	幹線12号線	A	「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に出来るかぎり準じた整備を行います。		●	●	拡幅のための用地確保が困難な状況です。そのため、交通流の変更等を視野に入れて検討します。
			局所的にあるグレーチングのボルト部分に蓋掛けをし、杖等による“引っ掛かり”を解消します。	●			
			誘導ブロックを敷設します。		●	●	

（大磯駅前広場内の案内図）



【大磯駅前広場に関する事業計画と整備スケジュール】

項目	番号	主な事業内容	整備スケジュール			備考
			前期 5か年	後期 5か年	将来	
広場内の施設 配置	①	駅前広場に接続する県道大磯停車場線と幹線 12 号線における歩道確保のため、一方通行化を検討する場合には、広場内の施設計画のあり方を同時に検討します。	●			駅前広場は、JR 東日本の単独広場であるため、JR 東日本との協議が必要になります。
歩道設置	②	交通島を縮小し、駅広西側での歩道設置を検討します。	●			同上
横断歩道関連	③	幹線 12 号線と駅広との接続箇所における横断歩道の設置を検討します。	●			②の「歩道設置」が実施される場合に対応します。
	④	広場中央部の横断歩道にエスコートゾーン*を設置することを検討します。	●			駅前広場は、JR 東日本の単独広場であるため、JR 東日本との協議が必要になります。
誘導ブロック	⑤	タクシー乗場への誘導ブロックの設置を改良します。	●			J R 東日本及び事業者との協議が必要になります。
その他	⑥	広場南側の境界杭の飛び出しを埋め込み式に改善します。	●			J R 境界杭のため J R 東日本との協議が必要になります。

(6) 大磯町における景観・観光資源の再生・利活用検討調査業務委託

(平成 26 年 2 月 大磯町)

大磯駅前広場の景観形成（街並修景）の方針として、自然と歴史と文化豊かな大磯にふさわしい、落ち着いた閑静なイメージを伝える駅前広場空間をつくる。

・街並み修景の方針

- ①南側の街並修景を関係者で協議しながら進める。
- ②東側町有地整備に伴い、官民施設の一体的整備を行い民間建物、駐輪場、交番、観光案内所等を統一的に修景する。
- ③各建物のおもてなしの心を表現するプランター等による緑化を行う。

・街並修景の進め方

駅前広場に面する地権者、テナント等による「地区まちづくり協議会」を組織化する。

(7) 大磯駅前用地の利活用方策について（答申）

(平成 26 年 7 月 大磯町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にあることを重視し、以下の点を踏まえた土地利用を図ること。

- ・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

- ・駅前用地の事業等を進めていく際は、新駐輪場整備後や旧駐輪場解体後の状況を確認し、更なる検討体制により進めていくことを要望する。

○築山地区

安全性を確保した中で、くつろぎや憩いの場としての利活用を図るよう要望する。

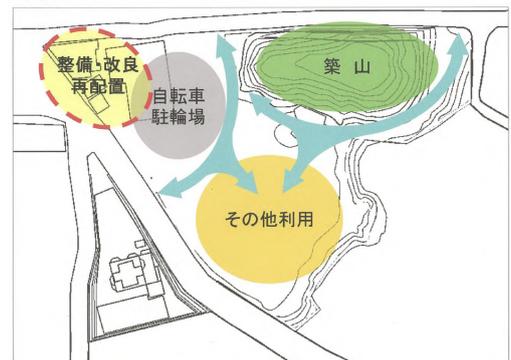
○駅前角地の整備・改良・再配置地区

- ・商店の再配置など交差点付近の整備・改良を進めていくことを要望する。
 - ・歩行者、自転車等が安全に通行できるような環境改善を、当該地区、町道、県道のみでなく駅前広場も含めて進めるよう要望する。
 - ・商店・交番・観光案内所の複合化、駅前広場との連動性、安全・景観への配慮を要望する。
- 町道の拡幅を進めていく際は、駅周辺の交通動線も考慮する。

○その他利用地区

- ・当面の間広場的な整備・維持をした上で短期的な活用を図りながら、時間をかけ皆で考えることにより具体的な整備方針などを定めた上で利活用していくことを要望する。「築山」地区との連動性や自然、景観などにも十分配慮するよう要望する。

土地利用のゾーニング



(8) 大磯町新たな観光の核づくり基本計画

(平成 26 年 8 月改訂 (平成 25 年 8 月制定) 大磯町新たな観光の核づくり推進本部)

事業コンセプトは、「日本一の保養地、それは日本一住みたい町・大磯の創造」である。大磯が本来所有している保養地としての素地に新たに「健康」「食文化」の要素を付け加える。

- ・旧別荘地の保全に活用

- ・ニューツーリズムの創出

グリーンツーリズム・ヘルスツーリズムなどの創出、大磯市とマチナカの連携、回遊性の創出、観光環境等の整備、まち歩きコースの充実。

- ・(仮) 大磯ブランド戦略の策定と大磯ブランドの認定

- ・大磯港賑わい交流施設の整備

神奈川県が策定した大磯港活性化整備計画に合わせ、大磯港の「みなとオアシス化」を図る。

- ・自転車によるネットワーク網の整備

国、県、関係町が一体となり、大磯港を中心に自転車ネットワーク網の整備検討を進める。

サイクルポート整備やレンタルサイクル事業の展開等、広域的な自転車ネットワーク整備に向け連携した取り組みを検討する。

(9) 自転車ネットワーク計画

(平成 27 年 3 月 大磯町・二宮町・中井町における自転車通行空間検討会)

自転車による観光拠点の回遊性向上を目指し、ネットワークの形成に向けた具体的な検討として、計画を具体化し整備を優先的に行うべき区間を定めています。

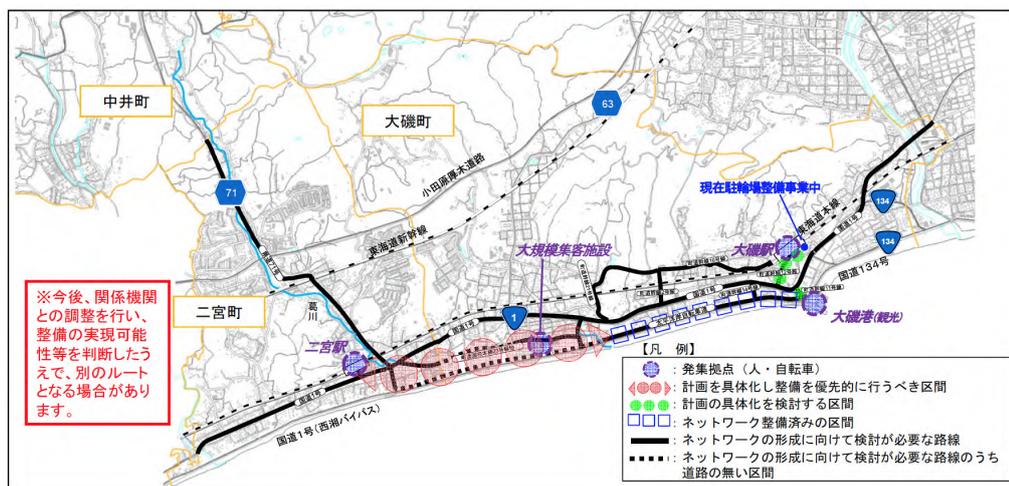
○自転車による観光拠点の回遊性向上:「はしる」と「とまる」、発集地と観光拠点、観光拠点間を結ぶ経路、自転車を止められる場所の確保に向けた取り組み

- ・発集拠点や観光拠点へ駐輪場所の確保

- ・観光客等における自転車の一時利用に対応したレンタサイクル機能の整備 等

○ネットワークの形成に向けた具体的な検討として計画を具体化し整備を優先的に行うべき区間を定めています。

- ・大磯駅から二宮駅の間で自転車利用のニーズが高いものの、自転車通行空間が未整備となっている区間を「計画を具体化し整備を優先的に行うべき区間」とします。また、大磯駅から大磯港までの大磯町道を「計画の具体化を検討する区間」とします。



計画を具体化し整備を優先的に行うべき区間

（10）大磯町第四次総合計画後期基本計画 - これからの大磯町 - （平成28年3月 大磯町）

目標：交流人口の増加と定住人口の安定化 重点プロジェクト

～観光による魅力づくり～

大磯町が持つ自然や歴史・文化的な資源を守り、その魅力に磨きをかけ、輝きを増すことで、さらに多くの観光客が訪れる観光のまちづくりを進めます。

○入込観光客数：

現状値（H26）85.8万人→目標値（H32）100万人

・地域資源を生かした観光の振興

「交流」「自然」「食」「文化」を楽しむ体験型プログラムの創出

・大磯港みなとオアシス事業による交流の促進

みなとを周年集い楽しむ仕組みづくりの推進

・自転車ネットワークの整備

広域的自転車ネットワークの環境整備、来訪者の回遊性向上を生み出す仕組みづくり

（11）大磯町まちづくり基本計画（平成18年3月（平成28年6月一部見直し） 大磯町）

将来の都市構造の拠点ゾーンとして、大磯駅周辺と国府支所周辺をまちの拠点として位置づけ、各地区の特性を踏まえながら、大磯駅周辺は町の中心として、国府支所周辺は西部地区の中心として生活利便施設等の集約化を図ることとしています。

拠点ゾーンでは、それぞれの地域にある大磯らしさを保全・活用した整備を進めていく方針となっています。

表 拠点とゾーンの整備方針

拠点とゾーン		整備方針
拠 点	大磯駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の山並みやエリザベスサンダースホーム一帯の緑と調和し落ち着いた景観の保全 ・駅周辺の「大磯町バリアフリー基本構想」に基づくバリアフリー化【修正】 ・駅前広場周辺エリアの再整備の検討【追加】 ・生活利便施設等の集約化【追加】 ・近代の歴史的建築物の町並み、旧東海道筋の商業地の町並み、大磯港周辺の旧漁村の町並みなどの整備と拠点活性化への活用 ・住民参加による四季の花植えなど景観形成の取り組み
	国府支所周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・谷戸川を活かした歩行者環境整備などによる水と緑と文化のネットワークの形成 ・県道63号（相模原大磯）沿道の町並み形成などによる賑わいの創出 ・生活利便施設等の集約化【追加】

大磯駅周辺は、大磯の玄関口として、駅周辺の緑や歴史的建築物等の保全とともに、町民や来訪者の交流拠点としての充実を図ります。

（12）大磯港みなとオアシス（賑わい交流施設）基本構想（平成29年2月 大磯町）

大磯町では、大磯港及びみなと下町一帯を国土交通省の「みなとオアシス」として登録し、広くPRするとともに、大磯町の回遊型観光の拠点として、大磯港に「賑わい交流施設」を整備し、人や情報の交流と賑わい創出を図るとともに、マチナカへの賑わいの拡大を図ります。

①「みなとオアシス事業」の概要

「みなとオアシス」とは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、港湾管理者からの申請に基づき、国土交通省港湾局長により認定・登録されたものをいいます。

■「みなとオアシス」認定制度の概要（出典：「みなとオアシス運営要領」国土交通省港湾局）

◆「みなとオアシス」とは…

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録する。

◆「みなとオアシス」の構成機能

主な機能

- 地域住民、観光客、クルーズ旅客その他の港湾利用者等の交流・休憩機能
- 地域の観光及び交通に関する情報の提供機能

その他機能

- 災害支援機能
- 物販、飲食等の商業機能
- 地域住民の交流や観光振興を通じた地域活性化に資する「みなと」を核としたまちづくり促進のために必要な機能

◆「みなとオアシス」のサービス

基本サービス

- 情報提供機能 →「みなとオアシス」の概要情報（全体施設、イベント情報等）
- 休憩機能 →休憩スペース、トイレ等

付加サービス

- 交流・レクリエーション機能 →イベントの開催等
- 飲食・物販機能 →地元の物産などの提供等
- インバウンド対策 →多言語サインの設置等

◆国の支援

- ・「みなとオアシス」シンボルマークの使用
- ・国土交通省・地方整備局等のホームページ等による広報
- ・道路地図への掲載・道路標識設置の調整
- ・みなとの振興に関する支援 など

②整備コンセプト

◆大磯町の目指す観光の姿

一度にモノやサービスを消費して満足を得る「都市型観光」ではなく、「楽しく、ゆっくりとした時間を過ごせる「大磯を気に入ったヒトがリピーターとなる」ような観光



◆みなとオアシス（賑わい交流施設）の整備コンセプト

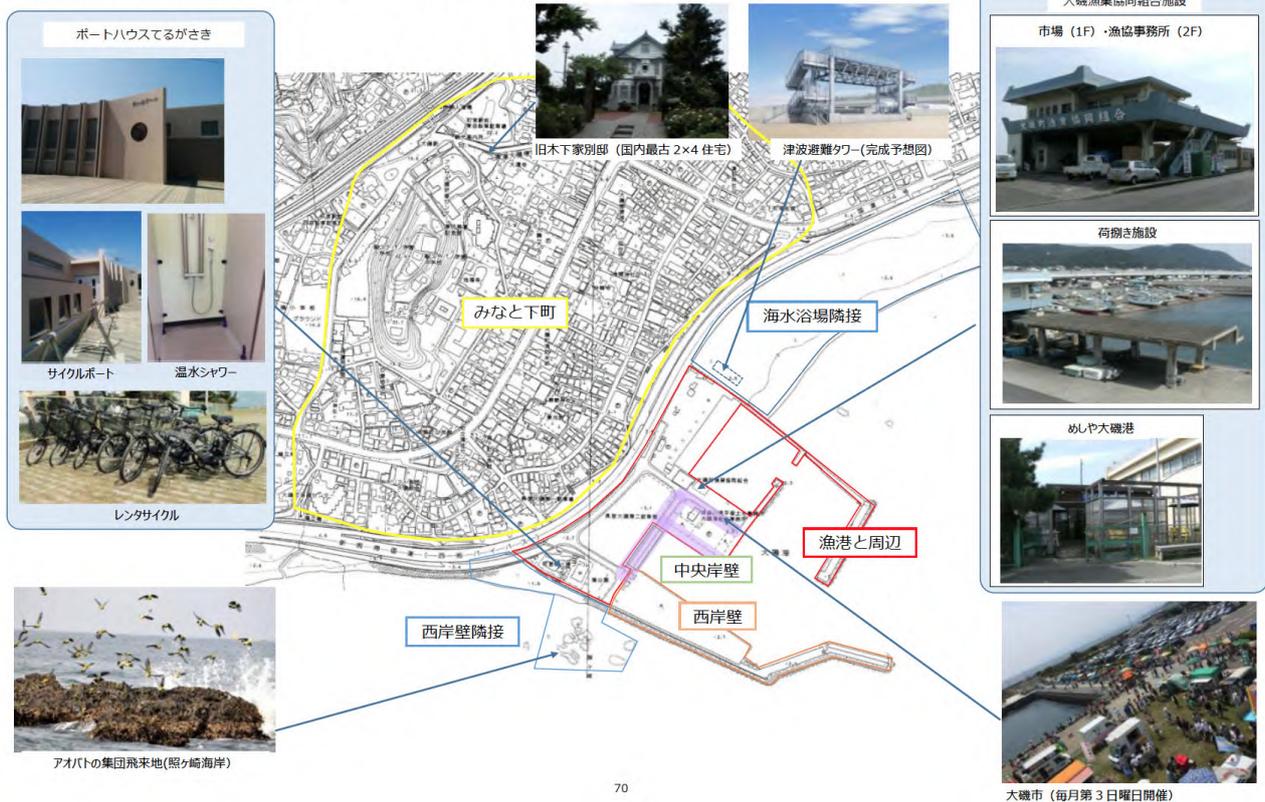
ここからマチナカの瀟洒な雰囲気を感じ始めるマチ歩きが始まる
人や情報の交流と賑わい創出の拠点

③みなとオアシスエリアの設定

「みなと下町エリア」

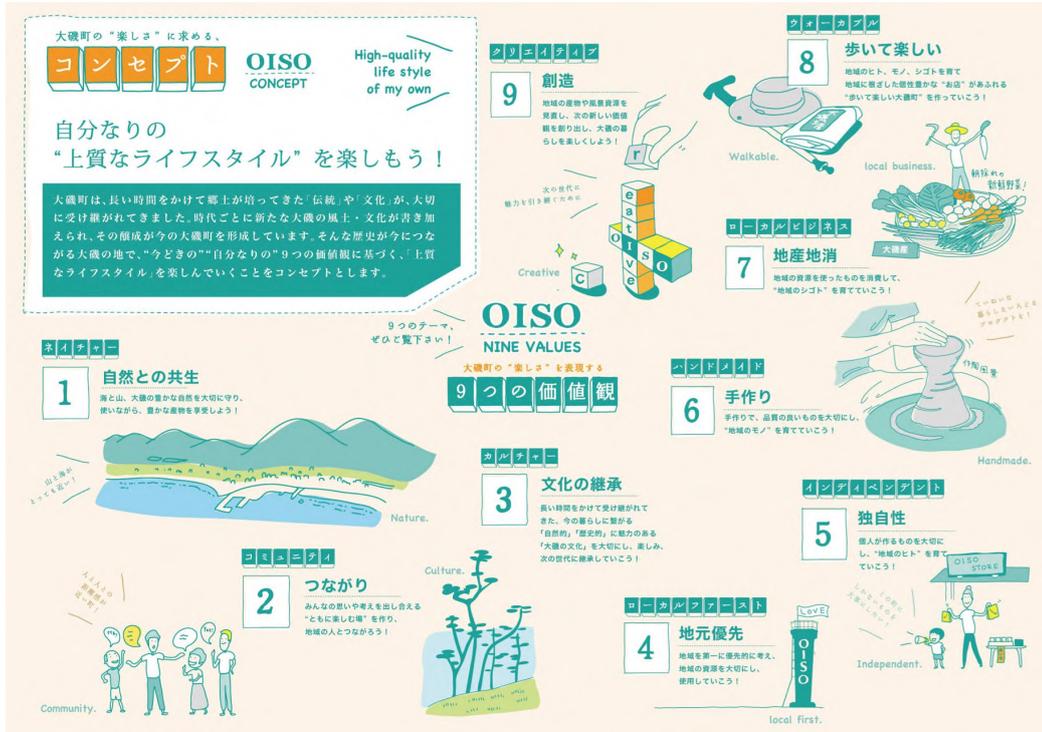
大磯港から下町（北下町・南下町）地区は、昭和 20～30 年代には多くの漁師が住み、飲食店や銭湯、魚屋が軒を連ねる、港と一体になった雰囲気を醸し出していた。今後、港からマチナカへ賑わいを誘導する「新たな賑わい創出」エリアとします。

JR大磯駅から大磯港までの「みなと下町エリア」を含む、下図のような範囲を「みなとオアシスエリア」に設定します。



④みなとオアシスにおける事業の展開イメージ

大磯の豊かで魅力的な暮らしぶりが、大磯に人を呼び込むことにつながると考えられ、「豊かな暮らしぶり」を示す「大磯の魅力」として、9つの価値観を設定しています。大磯港みなとオアシス（賑わい交流施設）事業においても、これらの9つの価値観（キーワード）を意識した事業展開を図っていきます。

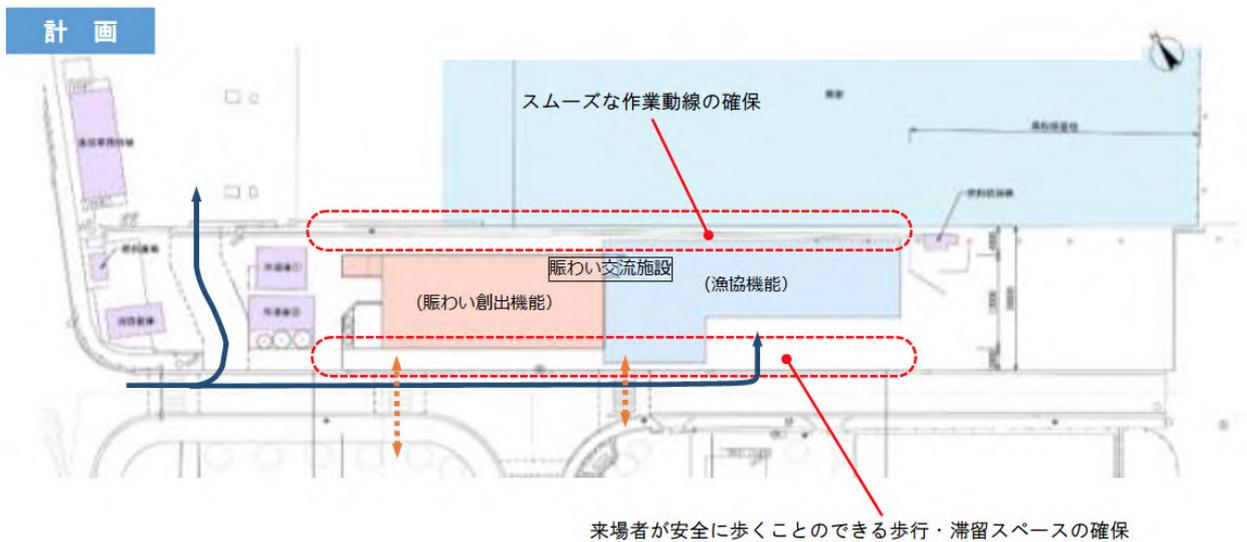


「大磯ブランドメッセージ&ロゴデザイン案募集パンフレット」より

⑤賑わい交流施設の整備方針

大磯町の6次産業化の拠点となる賑わい交流施設

- ・賑わい交流施設の整備
- ・港湾管理事務所の改修・修繕による賑わい機能の付加
- ・来訪者にとってわかりやすく、魅力ある空間づくり

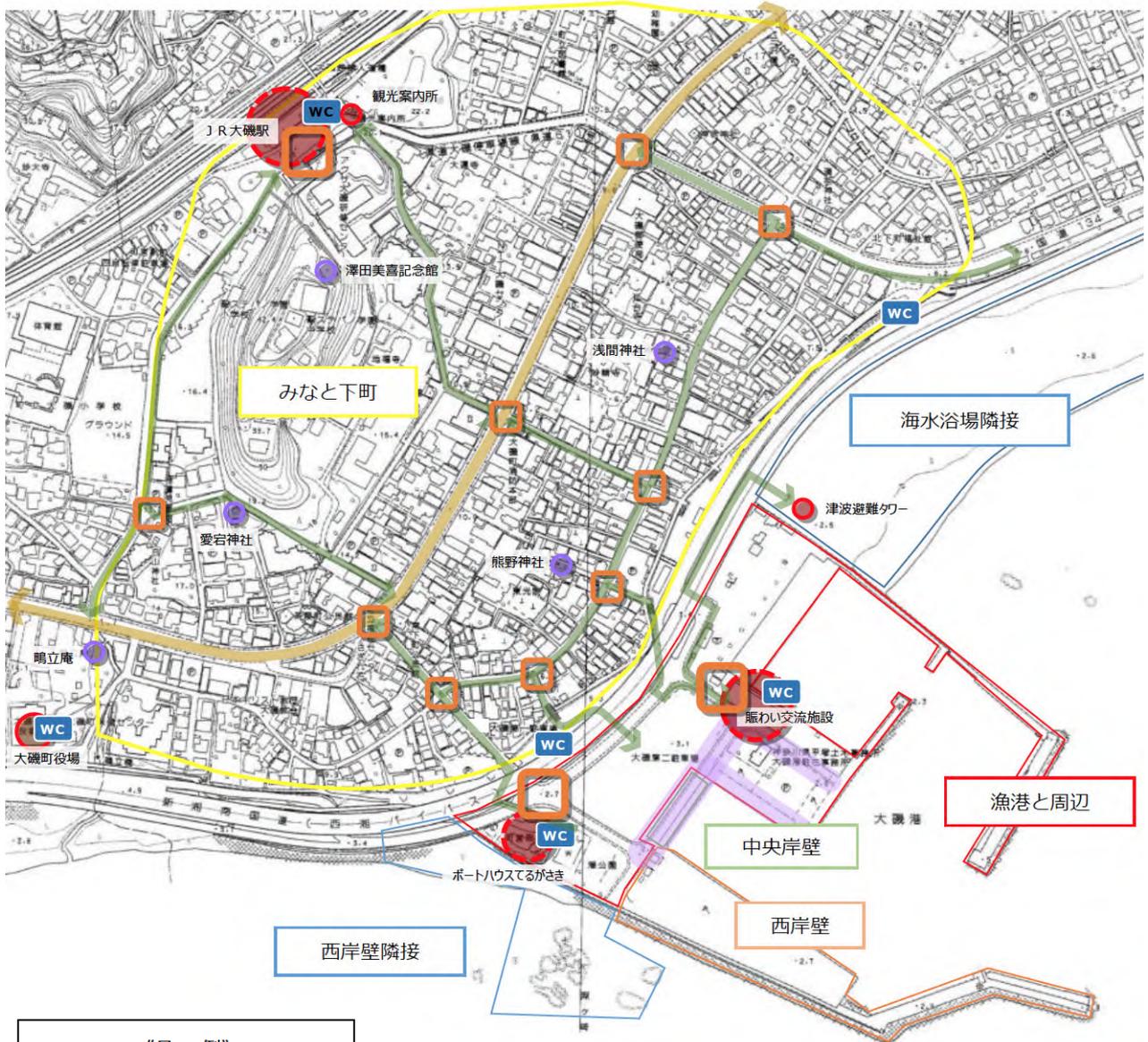


賑わい交流施設 配置イメージ（案）

⑥動線計画（広域回遊路イメージ（案））

津波避難や広域回遊を考慮し、みなとオアシスエリア全体における回遊路を設定しました。

これらの回遊路の中には、自由に利用できるトイレの設置や歩行者をスムーズに誘導するための案内サイン・誘導サインの設置を検討する必要があります。



広域回遊路イメージ（案）

- 《凡 例》
-  回遊拠点
 -  回遊ポイント（資源）
 -  公共トイレ
 -  回遊動線（国道1号）
 -  回遊動線（その他道路）
 -  案内サイン設置箇所
 -  誘導サイン設置箇所

6-2. 町民アンケート調査結果

平成 29 年 11 月

大磯駅前広場の利用等に関するアンケート調査の結果 ～駅前街頭配布～

アンケートにご協力いただきました皆様、誠にありがとうございました。

アンケートでいただきましたご意見は、今後の（仮称）大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画の検討において、参考にさせていただきます。

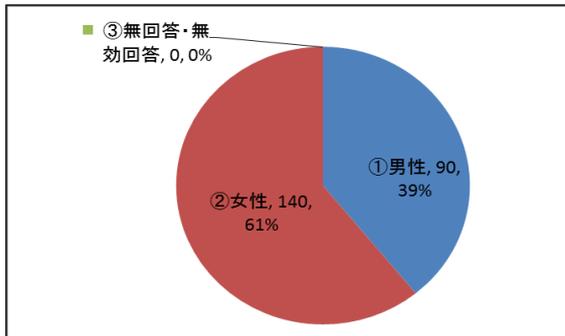
1. アンケートの概要

- 調査方法：大磯駅前広場内で街頭手渡し配布を行い、回答いただいた。
- 実施時期：平成 29 年 10 月 10 日配布
- 配布数：500 通
- 回収票数：230 票（平成 29 年 11 月 1 日時点）

2. アンケート結果

問 1 全員に伺います。あなたはの性別を教えてください（1つに○） → 次は問 2 へ

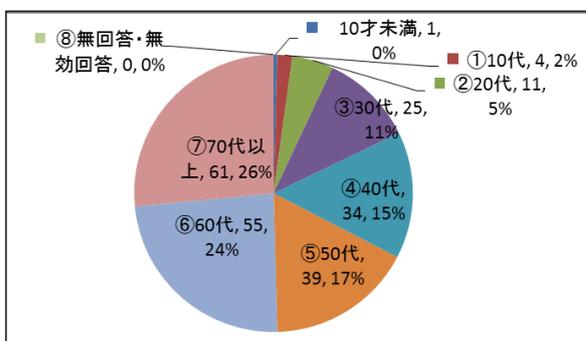
1. 男性 2. 女性



回答者の性別の割合は、
①男性 39%
②女性 61%
でした。

問 2 全員に伺います。あなたの年齢を教えてください（1つに○） → 次は問 3 へ

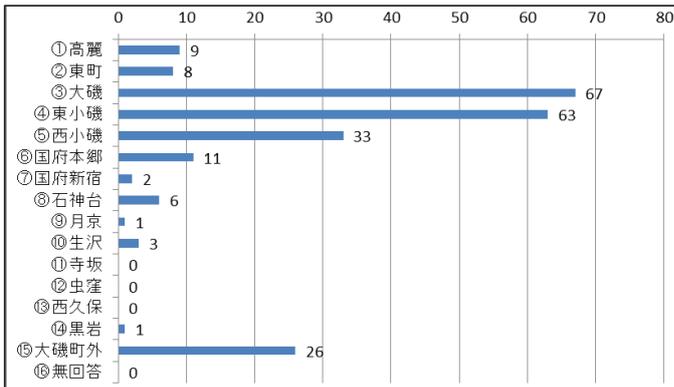
1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上



回答者の年齢層の割合は、⑦70代以上が一番多く、年齢層が低くなるにつれて割合が少なくなっています。

問3 全員に伺います。あなたのお住まいを教えてください（1つに○） → 次は問4へ

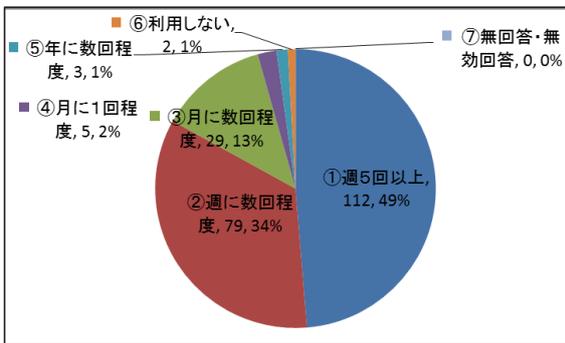
- | | | |
|------------|-----------|------------|
| 1. 大磯町高麗 | 2. 大磯町東町 | 3. 大磯町大磯 |
| 4. 大磯町東小磯 | 5. 大磯町西小磯 | 6. 大磯町国府本郷 |
| 7. 大磯町国府新宿 | 8. 大磯町石神台 | 9. 大磯町月京 |
| 10. 大磯町生沢 | 11. 大磯町寺坂 | 12. 大磯町虫窪 |
| 13. 大磯町西久保 | 14. 大磯町黒岩 | 15. 大磯町外 |



駅に近い③大磯、④東小磯、⑤西小磯にお住まいの方々からの回答多く、回収票 230 票のうち、163 票（約 70%）を占めています。また、町外にお住まいの方からも、26 票の回答がありました。

問4 全員に伺います。あなたは大磯駅前広場にどの程度の頻度で訪れるか教えてください（1つに○）

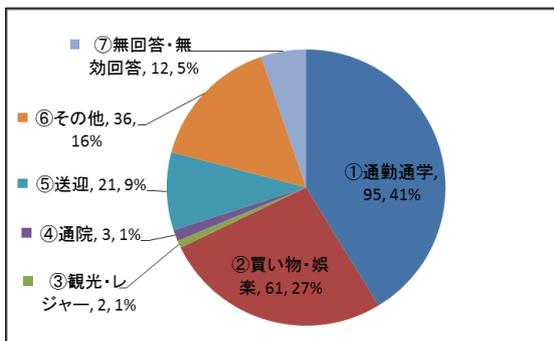
- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|---------|
| 1. 週5回以上 | 2. 週に数回程度 | 3. 月に数回程度 | → 次は問5へ |
| 4. 月に1回程度 | 5. 年に数回程度 | 6. 初めて訪れた | |



①週5回以上、②週数回程度、③月に数回の定期的にご利用している方を合わせると 96%と大部分を占めています。

問5 全員に伺います。大磯駅前広場を訪れる(訪れた)主な目的を教えてください（1つに○） → 次は問6へ

- | | | | | |
|--------------|-----------|------------|-------|-------|
| 1. 通勤通学 | 2. 買い物・娯楽 | 3. 観光・レジャー | 4. 通院 | 5. 送迎 |
| 6. その他（具体的に） | | | | |

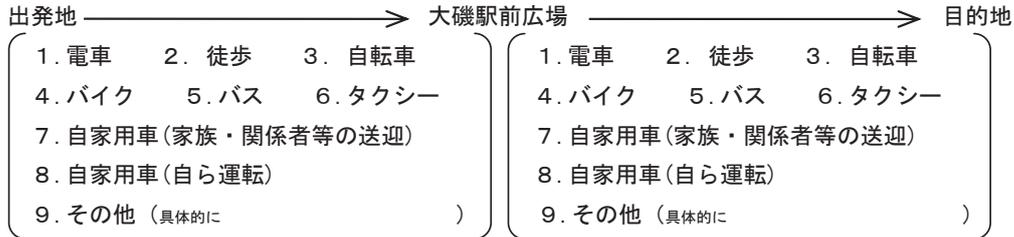


主な来訪目的は、①通勤通学 41%、②買い物 27%、⑤送迎 9%となっています。

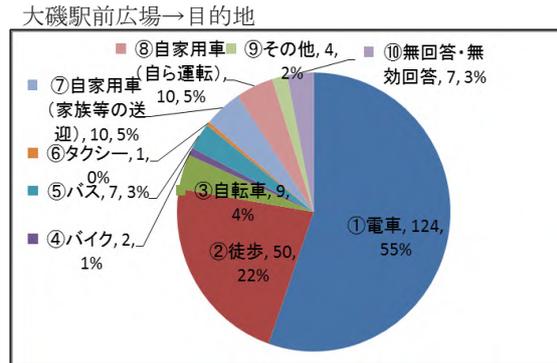
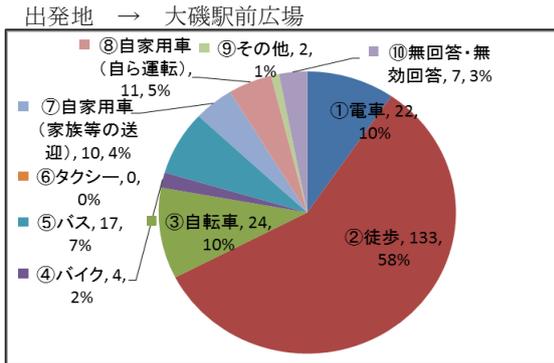
問5 その他意見欄 記載内容

1	骨太教室、ヨガ体操教室(ふれあい会館)
2	スポーツジムに通う、送迎もあり
3	JR利用
4	JR電車で移動する。車で買物や送迎。
5	業務
6	大磯の実家の手入れのため
7	家庭菜園に行きますので駅前は通るだけです
8	知人や友人宅訪問
9	大磯市など
10	娯楽・会合・通院他
12	買物・娯楽、通院
13	観光協会に荷物を運びに
14	建築設計関係の仕事
15	図書館へ行く
16	実家の介護のため
17	電車利用の為とほっこり利用の為
18	必要に応じて
19	都内での用事
20	電車で買い物、食事、仕事、娯楽に行くための通過点。
21	図書館や横浜銀行、ふれあい会館等へ行く時に運動の為に自転車に乗らず歩いています。健康の為に。
22	ウォーキング
23	3及びそのための事前の切符購入。
24	JRやバスの利用。
25	JR利用。他都市へ買物。
26	散歩
27	仕事で上京会社ではない。
28	図書館やふれあい会館の利用。
29	電車に乗るため、買物、家族の送迎などさまざまです。
30	鴨立庵で学習会のため通ります
31	送迎もあり
32	町外での買い物や友人との会合、打合せに電車に乗るため。
33	大磯町在住の方と車で山に行くため
34	右膝蓋骨折後歩行が不自由なので脚、腰を弱らせることのないよう毎日散歩を欠かさない。
35	実家が大磯町生沢にある
36	子どもの習い事付き添い
37	他地域への外出のため
38	電車、バスへの乗降のため
39	図書館に行くため
40	待つ場所がない。路線バスに邪魔扱いされる。
41	ウォーキングのルート
42	散歩の一部
43	大磯駅から電車で移動するため。
44	大磯港で仕事の為(大型船舶に乗船)

問6 全員に伺います。問5の目的のために大磯駅前広場を訪れる(訪れた)際の、出発地から大磯駅前広場まで、及び大磯駅前広場から目的地までの主な交通手段を教えてください。(それぞれ1つに○) → 次は問7へ



※大磯駅前広場周辺が目的地の場合は、「出発地→大磯駅前周辺」だけを回答してください。



アンケート回答者のうち、大磯町大磯、東小磯、西小磯にお住まいの方が約 70%を占めていることから、ご自宅から駅までは②徒歩、さらに駅からは①電車で町外へ出かけるという方が多い結果になりました。駅までの交通手段では、次いで、③自転車 10%、①電車 10%（町外の方が多数）、⑤バス 7%、⑧自家用車（自ら運転）5%、⑦自家用車（家族等の送迎）4%でした。

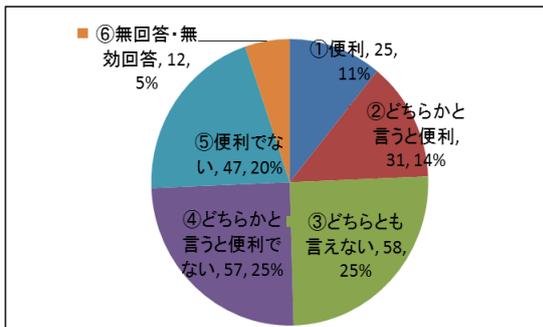
問 6 その他意見欄 記載内容

① 安全安心、防災のまちづくり	
1	徒歩かタクシー
2	徒歩、自転車、自家用車で送迎など複数。

② 大磯らしい魅力的で個性的なまちづくり	
1	徒歩かタクシー
2	徒歩、自転車、自家用車で送迎など複数。
3	同行者の車で山へ
4	駅前が勤務先

問 7 全員に伺います。現在の大磯駅周辺は便利だと思いますか？（1つに○） → 次は問 8 へ

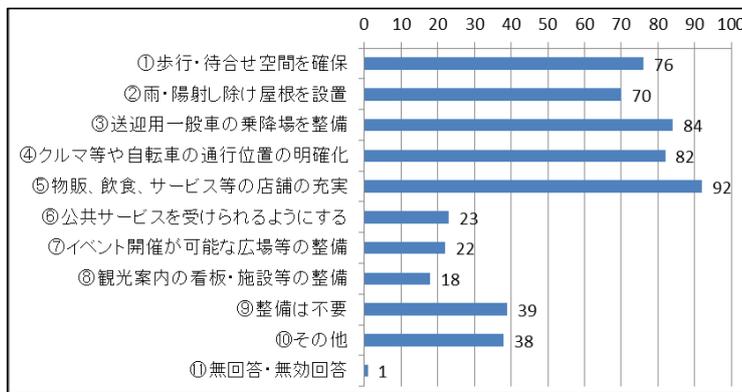
1. 便利 2. どちらかと言うと便利 3. どちらとも言えない
4. どちらかと言うと便利でない 5. 便利でない



⑤便利でない又は④どちらかと言うと便利でないが 45%で約半数を占めているのに対し、①便利又は②どちらかと言うと便利は 25%のみでした。また、③どちらとも言えないは 25%でした。

問8 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○）

1. 駅前広場の歩道等のスペースを広げ歩行空間、人の待合せ空間を確保する → 次は問9へ
2. 駅前広場の歩道やバス停に雨・陽射し除けの屋根を設置する
3. 駅前広場に一般車（送迎用）の乗降場を整備する
4. 駅前広場のクルマ等や自転車の通行位置を明確にする（※クルマ等…バス、タクシー、一般車、バイクを含む）
5. 大磯駅周辺で物販、飲食、サービス等の店舗を充実させる
6. 大磯駅周辺で公共サービスを受けられるようにする
7. 大磯駅周辺でイベント開催などが可能な広場・緑地等オープンスペースを整備する
8. 観光案内の情報発信する看板・施設等を整備する
9. 現状が便利だと思う、又は利便性の向上を望まないため、整備は不要である
10. その他（具体的に）



⑤物販・飲食・サービス等の店舗の充実という生活利便性の向上を望む意見が一番多く、次いで③送迎用一般車の乗降場の整備や②雨・陽射し除けの屋根設置といった駅前広場の利便性の向上を望む意見や、④クルマ等や自転車の通行位置の明確化や①歩行空間、待合せ空間の確保といった交通安全対策を望む意見が多く見られました。

問8 その他意見欄 記載内容

1	ロータリーを作るとともに、カフェテラスを作り表で飲食が出来るようにする。
2	車社会になりスペースがあればモニュメントなどもあればと思いますが、雨など降れば交通が混雑。必要ないのでは。
3	旧西側自転車置場のスペースに大磯町内外の人々が集う情報発信交流拠点、文化や緑地の杜などを作ってはいかがでしょうか。
4	町の風景を残す。
5	飲食店、販売店が多ければ良い、便利とはいえない。静かな落ち着いた環境を保って欲しい。
6	「大磯駅の駅舎と改札は現行のまま」でホームの東寄りに東改札を設ける。山側と海側の両方からアクセス可能な橋上が便利。
7	夏のロングビーチのバス停を今と別の場所に
8	違法駐車が気になります。駐輪場跡地に駐車スペースを考えたらどうでしょう。大きな整備は望まない。
9	7項に類似するが、明るい広場、きれいな広場希望。タクシー乗場の検討、中央から少しずらす。
10	利便向上のため西側のロータリーであっても縮小程度で残して欲しい。
12	夕方から夜の送迎時、車や人でごった返っていて、バスも停車位置に停められず道をふさいでしまうはめに。やはりバス乗場が不便で車での送迎が増えてしまうのでは。
13	駅を降りた時に、大磯らしさ、時がゆっくり流れるような未開発ゆえのブランド化があると感じる。効率的とか都市化のパーツを持ち込まない価値を大切にしたい。
14	バスは住民のためにも観光客のためにも必要であるので、分かり易く使い易いデザインを加えては。（私は必要ないのほとんど利用していないが）
15	送迎の一般車の待機場所を別に指定（設置）できないか。旧島津邸など。

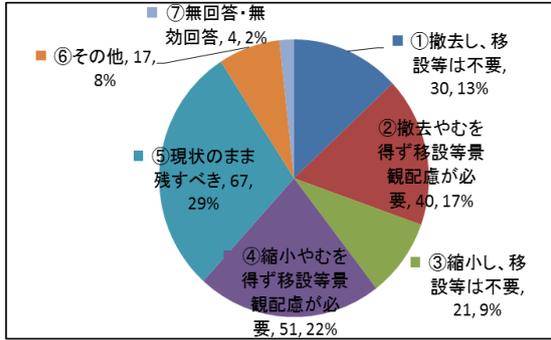
16	それほど利便性の向上は望んでいない。最低限でよいと思う。特に駅舎のこじんまりと歴史ある風情は絶対に残してください。大磯の魅力だと思います。
17	今の駐輪場になってからは、1回だけ利用。老人にとっては平地にも使用できる場所がよかった。
18	駅周辺の樹木の緑を大切に。大磯を訪れる人の第1印象が優しくなる。
19	人口が減少するので利便性より、町内に美術館を望む。
20	地場屋の屋根を低くして背面の緑が駅から出てくる人々の目に入るようにすると良い。
21	池の辺りをキレイにしてほしい。
22	禁煙。電話ボックスの横やトイレの横で吸っている人がいて迷惑。
23	花園
24	公園緑地を望む。
25	大磯の特徴である駅周辺の緑地をより豊かにして憩いの場となるよう簡素な四阿と植物を備える。
26	駅舎の周りの管理(雑草)がない(要はきたくない)。これが大磯のイメージを害している。
27	他の駅と異なる大磯らしいのどかさが好ましい。閉まっている飲食店があります。開いていて利用しやすい価格メニュー、時間。私たちは15時頃から軽くお酒が飲めたらうれしい。
28	4を望むが土地面積から現状では無理。
29	現状のこじんまりとした雰囲気は変えず、スーパー・ゆうちなど大きな大規模開発ではなく個人商店を増やす。又はほっこりを充実(肉屋魚屋など)させる。
30	駅の逆側にも駐輪場を設けて欲しい。
31	静かな駅前が好きなのであまり変化は望まない。
32	公共サービスとは現在ある観光案内所、交番のほか、納税、その他役場窓口での簡単な手続きができるよう「大磯駅前支所」のようなものがほしい。人件費の問題で無理ですか。支所は、駅前コンビニやほっこりなどの店内を借用してもよいではありませんか。
33	現在日中は一時間に1本のバスを利用しているが、便数を増やして欲しい。
34	駅前狭いのに、送迎用クルマ、タクシーなどたくさん。歩くのも子どもの自転車も安心できません。
35	大磯は風土・地形の自然が素晴らしいので、余計なことはしないで自然の良さが見える様にすべきだ。
36	乗降及び待機スペース+買い物のための短時間駐車スペース
37	VIEW ATM の設置
38	駅前広場(バス停の前)で、歩道に片足駐車する一般車が多い。店の前のところも、車道・歩道の区別をはっきりさせて欲しい。
39	大磯観光後のお茶やアルコール一杯の場所の設置。
40	むずかしい点もありますが、住民と観光人のことを考えて下さい。鎌倉は現在、良い参考にならないと思います。
41	長く大磯に住んでいるので別に不便は感じない。他から来た人達は駅に降りるとホッとすると声がある。安らぎを感じるのではないかと思う。
42	広場内でなく、広場近くに送迎用一般車両の乗降場を整備し、広場自体は今のまま変えず、一般車両の進入を制限する。
43	1)に関連して東側道路(県道)車両の交互通行がバスや大型車両が来ると困難と危険。駐輪場の土地を削って、歩道と車道幅の確保した方がよいと思います。

問9 全員に伺います。大磯駅前広場は狭いので、広場の利便性向上を目的として一般車(送迎用)乗降場等を整備するため、駅前広場西側のロータリー(緑地)部分を縮小又は撤去するとしたら、どのように考えますか？(1つに○) → 次は問10へ

1. 利便性向上のため撤去し、移設等は不要
2. 利便性向上のため撤去はやむを得ないが、駅前広場内や周辺に移設する等景観への配慮が必要
3. 利便性向上のため縮小し、移設等は不要
4. 利便性向上のため縮小はやむを得ないが、駅前広場内や周辺に移設する等景観への配慮が必要
5. 利便性向上は不要のため、現状のまま残すべき
6. その他(具体的に)

(駅前広場西側のロータリー(緑地)部分)





利便性のためのロータリーの撤去又は縮小はやむを得ないという意見を合わせると61%となり、現状のまま残すという意見29%の約2倍となりました。しかしながら、撤去も縮小も、移設するなど景観への配慮が必要と答えた人が移設不要と答えた人の約1.5～2.4倍いることから、移設等による景観配慮への希望が高いことがうかがえます。

問9 その他意見欄 記載内容

1	駅前だけに留めるのではなく、周辺に有効活用できる町有地があれば広げて導線を考えられるのではないのでしょうか。
2	島のヘタなモニュメントを撤去する。
3	利便性よりも現状のままであると。一般車乗降のため歩道等に駐車する車両が多く危険。規制は不可欠。
4	大磯駅前らしさのある景観は大切。少しの利便性(一部の利用者の)のために失うべきではない。
5	緑地の木々は駅のシンボルツリーだと思います。どこにでもある駅に変える必要はない。私たちの人生より樹齢は長い。簡単に元には戻らないですよ。
6	あれは絶対に残してください。
7	何か考えるとすればバリアフリー化、障害者に暮らしやすい表示等をセンス良く充実させる。
8	小さいがロータリー機能があることで混乱が少ないのでは。
9	撤去後のプランを見ないと判断できない。この設問に疑問を思う。
10	金をかけないでの工夫要。
12	モニュメント緑は残す
13	現在の駅前の景観は正に”大磯”のイメージだと思っている。近代化、商業化は不要。
14	待たずに乗れるタクシーが駅前にありますし、町歩きのとくもロータリーは目印になっています。
15	ロータリーがあるからこそ、ほっこりやスリーエフにちよっと買い物とか数分停車させておける。なくなったら乗降のみですぐ離れないといけなくなる(本来違反なのだろうが皆やってる)。Uターンもできなくなる。撤去・縮小は全く構わないが利便性が良くなり上記の事が今まで通り出来るなら嬉しいです。せっかく石碑を作ったのだからそれだけは移設してあげたい。
16	駐車場南側の用地などに移設
17	緑地以外の撤去を検討すべき。観光客にとってはやはり象徴的なシンボルツリーなのでは。
18	区画整理を行い駅前広場を広く(拡張)しロータリーは真ん中へ持ってくる。
19	このアンケートでは利便性と整備の関係を適正に評価できません。何の利便性なのでしょう。また、あれは広場なのですか？
20	緑地を縮小したり撤去する事は良いが、現在緑地にある記念碑など建立物は適当な所へ移設すること。植樹してある桜？などは、歴史を伝えるものとして適当な場所へ移植し伐採しないこと。
21	ロータリー部分を現状のまま残しこの場を整備する。計画じやまな様でいてかえってここを活かすとスピードの抑制になる。
22	碑だけのこすとか、タクシーの数量減らすとか、正直言うと大磯は若い人たちの生活にとっても不便です。
23	利便性向上は大いに結構ですが、”大磯”らしさを失わず緑と空間を大切にしながらが良いので、撤去は望まない。
24	送迎者用のスペースを旧駐輪場に作れば緑地はそのまま残せる。残したい。
25	緑地は心のオアシスになっていると思う。できる限り残して欲しい。
26	現状のまま残しつつ、乗降場所も設ける方法はないのでしょうか？撤去は×せめて移動
27	緑地は残す。もう少しきれいにし憩いの場とできるように。一般車両はロータリー周辺を駐停車禁止とする。送迎は他の場所で行う。
28	緑地を撤去することは大磯らしさに反すると思います。現状のまま一般車が入ることができるように考えた方が良いと思います。撤去は簡単ですが、元に戻すことはできないと思います。
29	ロータリー(緑地部分)は必要だと思います。

問10 全員に伺います。大磯駅前広場内の利便性向上を目的として雨や陽射し除けの屋根を設置することについて、どのように考えますか？（1つに○） → 次は問11へ

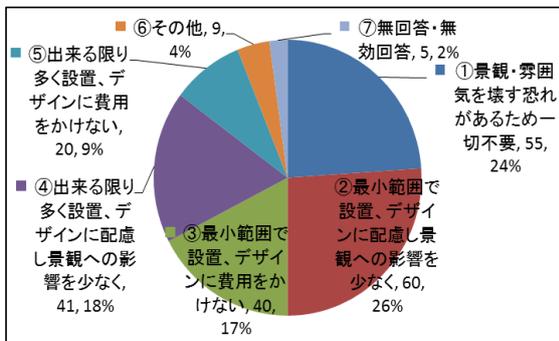
1. 大磯らしい景観・雰囲気を壊してしまう恐れがあるため屋根は一切不要
2. バス・タクシー乗降場といった最小限の範囲で設置し、高価であってもデザインに配慮し景観への影響を少なくして欲しい
3. バス・タクシー乗降場といった最小限の範囲で設置し、デザインに費用をかけなくてよい
4. バス・タクシー乗降場、人の待合せ空間等できる限り多く設置し、高価であってもデザインに配慮し景観への影響を少なくして欲しい
5. バス・タクシー乗降場、人の待合せ空間等できる限り多く設置し、デザインに費用をかけなくてよい
6. その他（具体的に）



（二宮駅北口
バス停屋根）



（湯河原駅前
バス停歩道屋根）



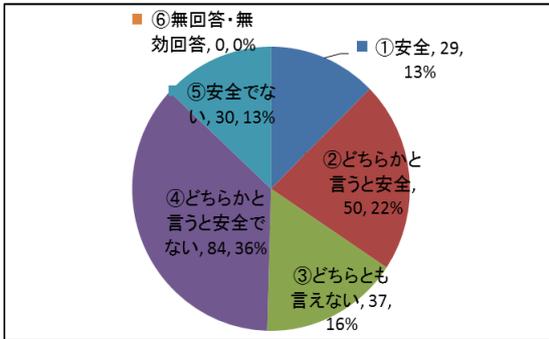
雨や陽射し除けの屋根の設置について、最小限の範囲で設置という意見を合わせると43%と多く、できる限り多く設置は合わせると27%、一切不要は24%でした。また、設置を望む意見のうち、景観配慮のためデザインに費用をかけることを望む意見が、費用をかけないことを望む意見の1.5~2.0倍ありました。

問 10 その他意見欄 記載内容

1	駅前広場は多いそのイメージを連想させる景観なのでできる限り最小限、下記の写真のようなものは避けて欲しい。
2	バス・タクシーを少しずらして設置が条件。
3	デザインすることが高価であるとする問いかけに偏見を感じ印をつけることができません。大磯らしさを見失うことのないデザインで行われることを望みます。
4	JRと協定を結び待合せ場所として利用させてもらう。木造駅舎の活用として評判を呼ぶようにする位に。交番が目立ちにくい。
5	一般乗降場に屋根は必要。
6	現状で充分です。
7	現状どおりでよい。
8	言っても大磯規模の待ち人数、よっぽど大荒れで待たなければならないなら、駅に立派な屋根が付けているので中で待てば良い。景観も悪くなるし費用もかかるので不要。スリーエフやサンダーズホームが隣接し狭いのでやめた方がよい。
9	他と同じ考えはしなくてよい。
10	JR廿日市駅の屋根。個性的な駅舎にあった屋根。お金をかけないように工夫する。
12	選択肢がおかしい。最小限の範囲で設置し、高価とは思われない妥当な価格でデザインに配慮して欲しい。
13	必要があるかもしれないが、優先順位低いと思います。他の整備は先にやって頂きたいです。何より駅前狭いので安全ではないです。
14	大磯らしい景観・雰囲気を残しつつ、最小限の範囲で設置し、デザイン等に配慮し、なおかつ費用が抑えられれば良いのですが。
15	デザインは(地元)募集すればよいと思います。
16	バス・タクシー乗降場といった最小限の範囲で設置し、リーズナブルかつデザインに配慮し景観への影響を少なくしてほしい。
17	大磯らしいアーケードみたいな形はどうでしょうか。

問 11 全員に伺います。現在の大磯駅前広場は安全だと思いますか？（1つに○）

1. 安全 2. どちらかと言うと安全 3. どちらとも言えない →1, 2, 3の回答者は 問 13へ
 4. どちらかと言うと安全でない 5. 安全でない →4, 5の回答者は 問 12へ



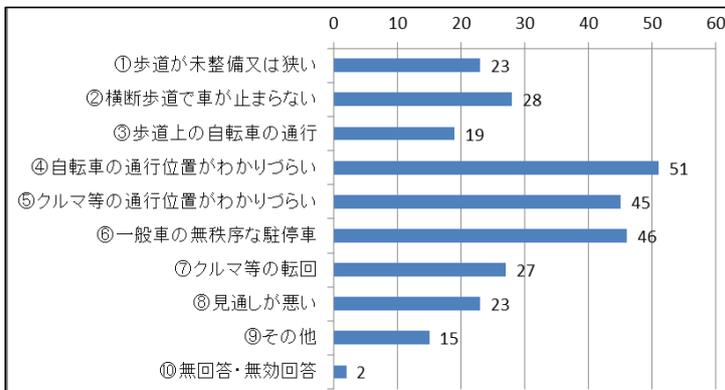
大磯駅前広場は⑤安全でない又は④どちらかと言うと安全でないが49%で、①安全である又は②どちらかと言うと安全であるの35%を上回りました。また、③どちらとも言えないは16%でした。

問 12 問 11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。

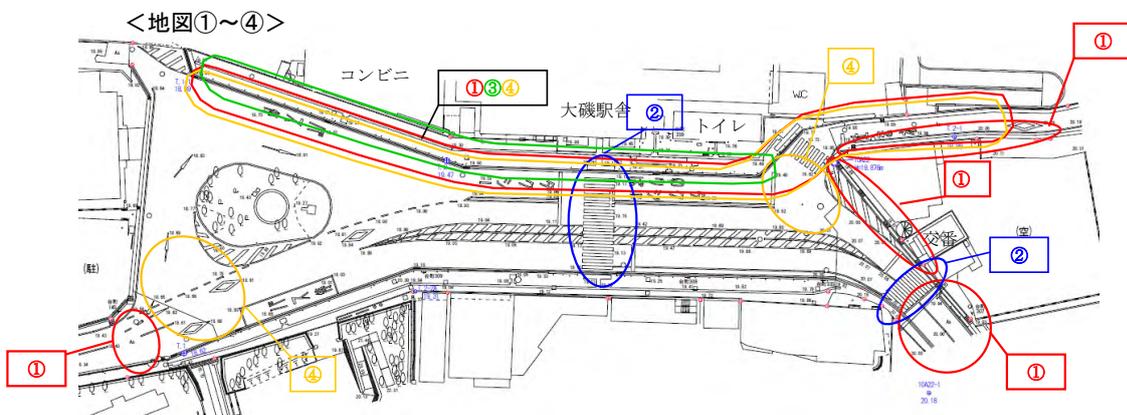
どのような状況が安全ではないと思いますか？また、その場所はどこですか？<状況>の選択肢の番号を<地図>の図面上に記載願います。（3つまで回答） → 次は問 13へ

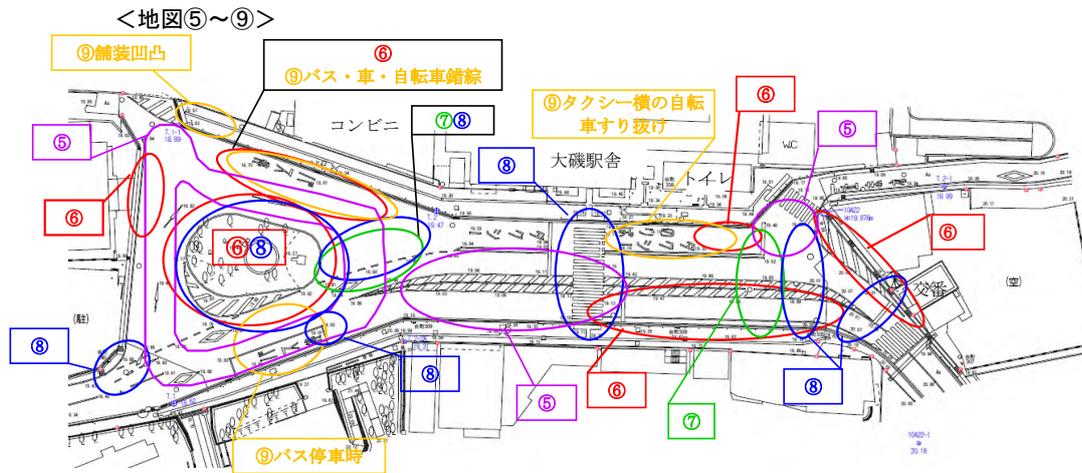
<状況>

1. 歩道が未整備又は狭い 2. 横断歩道で車が止まらない 3. 歩道上の自転車の通行
 4. 自転車の通行位置がわかりづらい 5. クルマ等の通行位置がわかりづらい
 6. 一般車の無秩序な駐停車 7. クルマ等の転回 8. 見通しが悪い
 9. その他（具体的に）



④自転車の通行位置がわかりづらい、⑤クルマ等の通行位置がわかりづらい、⑥一般車の無秩序な駐停車が危険であるという意見が、他の意見に比べ多い回答でした。自転車やクルマの動線と、バス停、タクシー停車場所等の施設の配置が錯綜しているという現状の問題を、危険と感じている人が多いと思われます。





問 12 その他意見欄 記載内容

1	松月前の歩道の確保
2	駐輪場への通行帯を明確にする。
3	タクシーが駐車して横断していると他からの自転車・車のみずらい。
4	駅前にある料理屋さんの脇の車の通行をやめてもらいたい。歩く人が多い中、車が通るのは危ないと思います。
5	タクシーの運転マナーが悪い。
6	歩道がタイルで凹凸ではがれているところがあり、つまずいて転んでしまった。タイルはだめ。アスファルトの方が良い。笹谷商店から森田医院の前の歩道があぶない。
7	ロータリーから小学校方面へ行こうとする時バスが止まっている場合、一時的に右側通行をする事になり、小学校から駅へ向かっている時にヒヤッとした事が何回もある。
8	進入禁止を無視する自転車が多い。
9	バスと車と自転車がぶつかりそう
10	公共交通エリアを1つにまとめバス停を1箇所にし車の駐車スペース確保して欲しい。立地上、送迎車は必要だと思います。
12	狭い
13	駅から続く歩道、森田病院の前の道がタイルが反りあがっていて転んで顔を打って大怪我をしました。状況を確認してください。あそこを通る人は皆さん危ないと言ってますよ。
14	タクシーの駐車場を整理、2列駐車を1列にする。乗場を平塚方面に移動。
15	バスの停車位置が良くない。往來する車の視界をさえぎっているしバス優先で危ない。
16	高麗の海岸の近くに住んでいるが足が悪く歩行に不便。バスの本数を増やして欲しい。
17	駅前通路を自転車に乗ったままで走る人がいる。先日、自転車にぶつかりそうになった。自転車はおて歩くなどマナーを守ってほしい。
18	車が停車している間を自転車が通行している(車道を自転車が走っている)
19	休日など駅舎前に人が多くて駅の中へ入りづらい。駅の外へ出づらい。
20	①部分の横断ができるようになるとうれしい。
21	図書館位まで急な坂で歩道がとても狭くて危ないです。
22	タクシーのかけから自転車が反対側通行して出てくる。

問 13 全員に伺います。安全性向上のために歩道の設置や拡幅、道路の形状を変更する場合、観光案内所前のゲートの撤去を検討する必要がありますが、どのように考えますか？（1つに○） → 次は問 14 へ

1. ゲートは不要なので撤去する
2. ゲートの撤去はやむを得ないが、大磯の魅力を発信するモニュメントや案内板等が必要
3. ゲートの撤去はやむを得ないが、代わりとなる新たなゲートを設置するべき

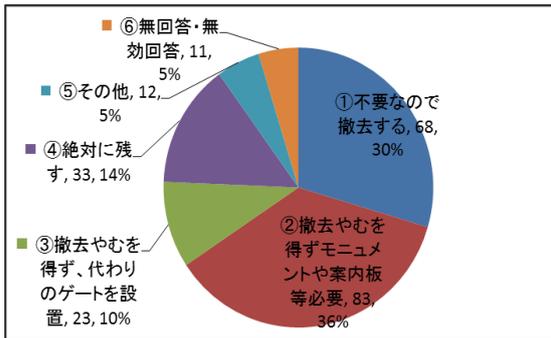
4. ゲートは絶対に残すべき

5. その他（具体的に

）



（観光案内所前のゲート）



②撤去はやむを得ないが、大磯の魅力を発信する代替施設が必要という意見が 36%と一番多くありました。次いで、①不要なので撤去が 30%、④絶対に残すが 14%、③撤去し代わりにのゲートを設置が 10%でした。

問 13 その他意見欄 記載内容

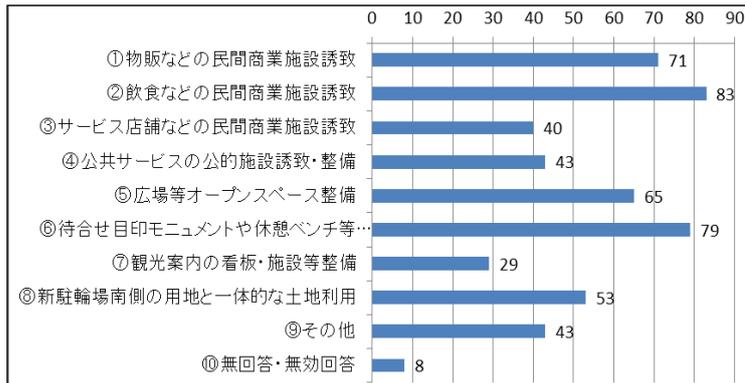
1	そのまま良いと思う。
2	ゲートが「大磯らしさ」を印象付けるものなら「安全性」とは別の問題として残す方法を考えるべき。ゲート等と道のあるべき姿、問題を区別すべき。
3	ホームの階段を昇り、ゲートとその向こうの海を眺めるのが好きです。海水浴場のある街、見事な位置に駅があると思います。
4	ゲートが安全性に悪影響を及ぼしていると思ったことはない。
5	ゲートの目的がわかりません。居住されている方以外は目的を持ってくるのであまり必要とは思いません。町の方々に愛着を持たれているのであれば、その目的を失わない様に残しても良いのでは。
6	観光客の立場から見ると観光案内所が駅を下りてバツと目に入り、自然とそちらに誘導されるのが望ましいが、今の形ではアピールがない。観光客にあまり役立っていないのでは。観光客の動線から再検討してはどうか。
7	個人的には駅の中の渡り橋から見ると帰ってきたなという気になるので、あった方がうれしい。
8	大磯に 40 年以上住んでいますが、歩道に不便を感じた事はない。譲り合いの精神があれば対向者も問題は無い。無駄に税金を使わないで欲しい。
9	初めて大磯に来た時、このゲートを見ていいかんじだなと思った。
10	私は町民ではないので、このゲートには関心がありません。
12	ゲートを見た友人が、あっちが海なんだと理解していましたので、撤去するなら何か他に目印を。なるべくコストをかけないで。
13	これこそ美観を損ねているのでは。
14	案内所は分かりにくい。駅の正面に移動。ゲートは撤去する。
15	あってもよいが、華美なものは不可
16	ゲートが邪魔だと感じた事がない。なくなると寂しい。
17	現在のゲートも景観を損ねていると思います。安っぽいので…

問 14 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○） → 次は問 15 へ

1. 物販などの民間商業施設の誘致（食料、衣類、日用雑貨等）
2. 飲食などの民間商業施設の誘致（レストラン等）



3. サービス店舗などの民間商業施設の誘致（医療、理美容、子育て支援（一時預かり）等）
4. 公共サービスが受けられる公的施設の誘致・整備
5. イベント開催などが可能な広場・緑地等オープンスペースの整備
6. 人の待合せの目印となるようなモニュメントや休憩が出来るベンチ等の整備
7. 観光案内情報を発信する看板・施設等の整備
8. 新駐輪場南側の用地（右図参照）と一体的な土地利用
9. その他（具体的に



旧駐輪場跡地に望まれる施設は、②飲食などの商業施設、⑥待合せ目印やベンチ等の整備が上位であり、駅前であつと休める場が欲しいという意見であると思われます。また、現状の大磯駅周辺が不便であるとの意見が多いため①物販などの商業施設を望む回答も多い結果となりました。

問 14 その他意見欄 記載内容

1	神戸や京都のような町になじんでいるスタバのような入りやすいカフェがほしい。
2	オープンスペースを充実させ、ベンチを設置しのんびりと駅前で過ごせる様にする。
3	大磯はよそと違い商業施設は不要。
4	問 8 とリンクしますが、サードプレイスのような情報発信交流拠点施設が欲しい。カフェやブック（図書館及販売）緑地や木々、マーケットなどのイベントができる多世代対応型。
5	駅周辺に本屋さんと薬局が必要。
6	送迎車及び一時的買い物のための駐車場、駅前には計画しない
7	緑化
8	駅前広場を少し拡張して、一般車の送迎に安全なスペースを確保するため、現在の「風月、交番、観光案内所」の場所をあてる。その際、歩道も十分に確保してほしい。
9	道の駅のような施設
10	前面に風月さんの建物があるので人の目に入りにくいと思います。ベンチと一般車の停止場所が最適では。
12	一般車の乗り降りスペースを1階又は地下に造り駅前広場での一時駐車を禁止する。広場はタクシー、バス利用のみとする。
13	駐輪場として立派すぎる。駅前を少し離れた場所で簡素に。今の駐輪場の建物の活用を別途考えるべし。
14	観光案内所の移設。観光客にわかりやすい位置に。
15	観光案内は今もあるし、特に不便は感じない。商業系はすすめられない。
16	駐車、待合せ、情報サービス等総合的のベースとして活用したい。できれば現在の店舗と一体化して。
17	バス停の移設。
18	問8に書いたように使いやすい”思いやり”のある工夫をしていただきたい。
19	銀行、郵便等の ATM や窓口が欲しい。
20	ここに建てるなら海に見える美術館を建てて、次の世代の子ども達に本物の芸術作品を観せて欲しい。目先の開発だけでなく長期的な視野こそ民間ではない自治体の役目なのだから。
21	絶対的に児童館が必要だと感じています！！

22	風月、交番、観光案内所を含めた再開発が望ましい。
23	駅の周りを広々として欲しい
24	駅舎の入口で観光客、ハイカーが集合して改札への通行がとても不便。
25	駐車場
26	公園緑地
27	災害時の避難場所としての広場。
28	緑地
29	現在の空き地の前の広場に接するビルとの一体化整備が望ましい。それまでは手をつけない。広場として活用する(箱物は建てない)。
30	公園にして欲しい。
31	「ほっこり」を充実させた食料品店。地場産野菜を中心に肉、魚、地元のお店のお菓子、パンなどを扱う店。駐車場も完備(地下?)。外観には特に気を使う。観光客も地元民も買いに行ける店。
32	町としてどう考えているのか、プランを示して再度アンケートを取る。ありきたりのことしか案が無いのか。
33	大磯らしさを失わない(リベンせいばかりを優先しない)整備を。
34	現状維持
35	公共サービスとして図書館を増設し本館に行かなくても済むようになると有難い。この中に集会所、小ホールなど併設すると良い。新旧駐輪場跡地の一体的土地利用は、本当に出来ますか。土地をつなぐと現駐輪場入口の位置を変えなくてはならなくなる。郷土資料館と吉田邸のように離れた形での一体化になりそうです。これはあまり使いやすい利用しやすいものにならないのでは。むしろ新旧別々に旧地区は公共建物を、新地区には広場と独立の公共機関を作ってはいかが。
36	公園など
37	新駐輪場南側は緑を残して住民も観光客も憩うことができるスペースに。旧駐輪場付近に車の駐車駐車場を作ってはどうか。「風月」さんのご意向も重要だが。
38	カフェ&BARなどの飲食スペース
39	大磯市の駅前版みたいなイベントがあるとよい。
40	駅前のイベントは無理だと思います。住民が大切です。ネットで人が集まりすぎだと思います。大磯港へ。
41	新しい駐輪場が大きすぎて他の土地利用が少なくなった。もっと有効利用を考えた方がよかった。駅前だから保育所などを造って働く親を助けたらどうか。
42	3の中の子育て支援施設のみ必要。他はいらない。
43	スタバのようなお茶ができる所があるといいと思います。
44	ペット連れも休める屋根付屋外カフェ等。町外の人も町民も使いやすい施設。
45	整備は不要
46	待合せを兼ねた自動車駐車場

問 15 全員に伺います。大磯駅周辺のまちづくりや駅前広場等の整備に関するご意見・ご要望があれば、記入してください。

問 15 自由意見欄 記載内容

① 安全安心、防災のまちづくり	
1	歩道、車道をはっきりと分けて欲しいです。
2	国道から駅前に通ずる県道の歩道、車道の拡幅する。観光協会、交番移設。その対策は県道東側の石垣を拡幅後復旧出来るように城の石垣と同じように番号を打ち再利用する。全長拡幅は難しいが町有地だけでも実施すれば大変交通安全が守られる。場合によっては民家も交渉。
3	駅に向かう県道 610 号の歩道幅を一部でも良いから広げる策を考えて欲しい。
4	車両に関する規制を早急をお願いしたい。
5	広場から少しずれるが、東海道線小田原に向かって左側の道の件。カラータイルをしいてあるが、ところどころ破損、又は浮き上がり大変歩きにくい。2、3年前にきれいに修復したばかりでこのようでは根本から考え直したほうがいいと思う。老人、小さな子供などにとっては危険です。
6	一般車は絶対駐車禁止にしてください。タクシーは良い。
7	バスの本数が少ないのにバス停が多すぎる。駅で待機しているタクシーが多すぎる。駅前広場の白線を常にきちんと書いて欲しい。路面がすりへっていてコンビニの前はパッチワークの様になっている。吸いがらや雑草の管理をきちんとして美しくなれば良い。路面の平らなこと、段差をなくすことは必要。コンビニ側の歩道が広がると良い、1mくらい。

8	幼稚園通園時に主に通りますが、子どもたちだけでは歩かせるのが安全上まだまだ難しく感じます。観光で注目を浴びているのは良いですが、改札付近が待ち合わせで混雑していたり、歩道が狭かったり、車や自転車がすごいスピードで駆け抜けたら…広場の改善と共にルールの徹底も必要だと思います。
9	県道の歩道は広くした方が良い。現在まで事故がなかったのは大磯町の人々の人柄と協力があつたからだと思います。これからは老人も増えると思いますのでゆったりと過ごせる町になって欲しい。
10	駅周辺は狭いので安全に整備してほしいです。
12	緑が多い町づくりにしてほしい。子ども達が安心して通学できる歩道作りをできるだけ心がけてほしい。
13	子供と一緒に歩くのに歩道が狭いので車が止まっているところを歩いたりしないといけないので危ないと感じます。日によって、歩こう会の人たちが駅前にもものすごく居て広がって集まっているので駅の改札の所になかなか行けない時があるのでそういう方達が集まれる広場があったりすると良いと思う。
14	今の景観を残しつつ、安全な歩道、自転車道などの整備が最重要。その上で最小限食べるところやおみやげ屋さん、イベント開催などのお店があるといいと思います。
15	現状の一見無秩序が最も安全であり、また大磯らしい景観・雰囲気となっている。
16	県道大磯停車場線の歩道が狭いため石垣を撤去し、植木を後ろへ下げて道幅を広げれば、バスのすれ違いが楽になると思えます。歩道も広げられます。
17	駅から図書館、国道方面に下る道、線路沿いの石垣のある道を一方通行にすればどうですか。すると道の拡幅など大規模な工事が必要でなくなります。特に線路沿いの道はせまいので対向車が来る前に走り抜けてしまおうという気になりスピードを上げてしまします。歩行者のゾーンもゆったり取って、人も車も穏やかに通行できるようにしてください。工事などのハード面に対応するのではなく、知恵を出すというソフト面の対応を。例えば道が狭いとスピードを出さない。人と人、人と車がゆずりあう気持ちがおこると「利点」もあるのですよ。それも「大磯らしさ」になるのでは。アンケートがどう使われるのか、出した意見は参考にされるのか、フィードバックを希望します。そうでないと書いてもむなしいです。
18	駅〜線路沿いの道が狭くて危険だが、通行時間制限や道路を緑色に塗ったりの工夫はされているし、線路も動かせないだろうから仕方ないなど感じながら生きています。新しい駐輪場はデザインも良いし前のベンチやスペースも良い。ペーパークーヤや通行人の一旦停止場所になり安全性が増した。旧駐輪場も今は砂利でペーパークーヤや子連れで行かれないが整備されて素敵な場所になる事を期待しています。自慢できる町へ。海のタワーはあの高さで本当に安全確保できるのか。登るのも大変そうだし、そこにかけるより給食にかけてほしかった。
19	料亭の前に歩道を作ってステパノ園入口の方へ横断歩道を設置してほしい。
20	自家用車の送迎用スペースがあれば安全を守れると考えます。
21	無断駐車がバスロータリーへ進入するバスの邪魔になっている。それによりバスの安全な運行の妨げになっているのが気になる。
22	安全性が第1。駅前の木々は残してほしい(大磯らしさ)。整備は最小限。
23	人の動き、車、自転車の動きなど、交通の専門家の意見なども含めて合理的、安全なものにすべき。特定の人たちのみによって決定せず、議論のゆくえを随時公開してほしい。
24	小さな子供(低学年)が駅前の横断歩道を渡るのを見ていると、車のドライバーの配慮の足りなさで怖い思いをしているを感じる事があります。その点を考えて欲しいです。使いやすい駅前にして欲しいと思います。
25	歩道がせまいです。
26	駅の線路上通路から直接にバス乗車側へ行ける渡り通路があれば広場中央の横断歩道を歩く人が減り安全になると思えます。少ない土地を立体的に使い風雨に対して耐える屋根を設置し歩き易くしては。モニュメント等の維持管理の必要な物は不用品時代です。
27	駅前の横断歩道での車の転回、注意してほしい。高校生が広がって朝夕通学、自家用車もへいきでとばしてくる。特に赤いアルファロメオ(朝)

② 大磯らしい魅力的で個性的なまちづくり

1	景観を大切にしているところがとても魅力ある町だと思うので応援しています。
2	平塚側にできた駐輪場のスペース迄飲食店、交番、観光案内所をセットバックし、駅前のスペースを大きく取る。田園調布西口のロータリースペースやバラ園等を参考に緑あふれる文教都市(街)を作って欲しい。特に街路樹が少なすぎるのではないかとと思う。
3	まわりに公告がなく、駅を降りると緑が目に入る景観は大切にしたい。
4	昔の避暑地のイメージを残した方が良いのでは。駅なども建替えても古いイメージの方が良い。東京から来る方々にもその方が良いと思う。ただ車が増えてきて交通がスムーズの方が良い。
5	民間商業施設の誘致をして欲しいが、駅前の景観をそこなわないようにして欲しい。道路や歩道の凹凸をなくして欲しい。
6	新しく、旧東駐輪場跡地に「交番、案内所、風月などの店を含む施設」を建てる。この新しい建物とこれから新設される南駐輪場がつかっていると嬉しい。今以上に商業施設の必要は感じないが、スターバックス等のカフェは利用率が高いと考えられる。大磯に住み始めて半年しか経っていませんが、他の駅とは違う落ち着いた駅前近の景色はこわさず、より美しく安全なものにしていただけると嬉しいです。

7	大磯を訪れて駅舎を気に入って写真を撮っていかれる方を見かけることがあります。ほっとする雰囲気の方が大事だと思っています。バス停に常時人が待っていることはありません。ラッシュ時に利用できる程の大きな屋根は無駄です。他所から来た人の間に温かい会話ができるのんびりとした空気が良いのです。狭い駅前広場です。屋根は邪魔です。既にあるモニュメント、ゲート、歩道のメンテナンスとトイレの清掃に費用をかけて欲しいと思います。その土地の民度が良くわかる所ですから。
8	駅西側の残念な商店街を全面的に見直して欲しいです。やる気のないお店ばかりです。
9	町全域で店舗が減少し、買い物は隣町に頼っています。日用品が買えないのは不便であり、又町の経営にも不利だと思います。電車昇降客は増えているのですから、この人数の財布をおろそかに出来ないと思います。
10	住人ではないですが、大磯市をはじめ月に数回来る者としての意見になります。駅前や駅まわりに休憩できるスペースや飲食できる店舗等が少ないので大磯での滞在時間が少なくなるのが残念です。レンタサイクル等、気軽にかりれる場所があると嬉しいです。よろしく願います。
11	今の駅前をもっとゆとりのある整理された安全な所とすべき。タクシー乗場、バス乗場、駐輪場を少し離れたところに移設し商業施設や観光案内所を検討し発展をすべし。大磯の「宝」は海と山と歴史にあると思う。海・港の再開発をして(例えばマリンスポーツ)若者を呼び込むべきと思う。役場の知恵の出どころ多々あり「宝の山」。
12	大磯駅前は近代建築ではなくレトロな建物の景観でそろえたい。東京横浜に近いが、あたかも遠くの地方にきたようなイメージを持ってもらいたい。今まで取り壊されてしまった三井守之助邸の建物が駅から見える位置に建てられると大変良い。旧木下別邸は駅から見えないので残念です。観光客の動線を東に向けたい。
13	駅周辺の独特の雰囲気。避暑地のような時空間。価値のあるものだと思います。安易に新しいもののお金儲け的建築物を取り込むと、その価値が失われてしまいます。人口減を考え長い目でゆつくりとしたまちづくり視野で取り組んで欲しいです。
14	どこの駅や町にでもある形にする必要がない。ただし大金をかけなくても有機的な活用、及び大磯町の顔となるように自然と安心を感じさせる、他の駅前にはない空間とする。ステパノ学園は背景として活用させてもらう。
15	駅を出て緑が目に入る。空気のおいしさを失わずに残しつつ…。20年、30年先を考えて、若い方々の力を出し合って整備頑張ってください。
16	旧大磯の良い処を残しつつ、オシャレな大磯を望んでおります。
17	現代風への整備は一度やったら巻き戻せません。他の駅にはない大磯らしさを最大限に残すべきだと思います。
18	”大磯らしさ”を残す整備をお願いします。他 JR 駅のようなにぎやかさは望みません。静かで品格のある大磯が好きでこちらに東京(文京区)から移住しました。
19	大磯に移住して来たきっかけのひとつが大磯駅前の景観です。機能性や利便性ばかりを追及することでその大切な景観を失う事は絶対に避けて欲しいと願っています。
20	他所の人間を集めて何かすることを意識的に目的とするのかしないのか。自然に任せていいのではないのか。利便性というけれど静かな町づくりでも良い。
21	街路地の樹木を簡単に切ることなく1本の木の育つ樹齢や木陰や落葉樹のすばらしさも考えて欲しい。今だけでなくこれから先のことも思いやっていたきたい。
22	”大磯らしい景観・雰囲気”に重きを置いてほしいです。
23	東京から大磯に移住して40年近く経ち、古い屋敷林や自然が失われていくのを残念に思います。日本中いたるところ商業施設優先で土地本来の風土が感じられない街並みになっています。花水川を渡って山や緑が急に増えてのどかになるのが大磯の魅力。派手な駅前より緑や古い建物のあるほっとした風景の残る大磯を大切にしてください。便利さよりのどかさ。
24	樹木を残しやすされる空間作りを。
25	大磯の自然に溶け込む、昔なつかしい雰囲気を、駅周辺にも維持し続けてほしいと思っています。他にないホッとできる空間です。
26	旧駐輪場があったところにドラッグストアが建てられるとの事だが、それが何よりも大磯駅前の空間、落ち着いた雰囲気を壊すものだと周囲では一致した意見です。駅前広場以上にそちらを何とかして欲しいです。
27	大磯らしい姿を残しての開発ばかりにこだわるよりも、住民の安全、利便性を念頭に置いた方が良い。すでにコンビニや商店が出来た時点で大磯らしさはなくなった気がします。
28	大磯ブランドのよさをアピールできるまちづくりをして欲しい。駐輪場に多額のお金をかけるようなバカはやめてほしい。スターバックス等洒落たお店を入れて欲しい。
29	平塚から大磯までの電車の車窓の景色は、都会から緑豊かな自然の地に切り替わり、大磯駅に降り立った時は、ほっと一息つくことができます。車で送迎など時間帯によっては駅前ロータリーが込み合っている時もありますが、土地の持つ雰囲気や精神性の高さは、便利とは引き換えにならない値打ちだと思います。どこにでもあるような個性のない街並みに変わっていくのは、とても貴重な財産を失わせることになってしまうと思います。どうぞ大磯らしさを大切にしたい町づくりをお願いします。
30	駅前には大手の商業施設は必要ないと思います。港おあしすの施設をまちあるきの拠点とするのであれば、レストランや商店はそこまでの動線上に分散させ、地元の人が気軽に駐車できる場所が個人商店のにぎわいを生むためにも必要ではないでしょうか。
31	景観への影響は最小限にしつつも、安全性、利便性の為に是非整備して頂きたいと思っています。
32	40年ほど前から時々訪れていますが、ゆつたりしたなつかしい雰囲気が好ましいです。それが変わらず残っていて良いです。歴史・文化のゆかりのものが多く町ですから、あまり変化させない方が長い目で見れば良いと思います。小さな自治体の良さですね。このように直接意見を尋ねるのは民主主義の基本とも思います。

33	大磯町駅は利便性に欠けるが派手な開発がされずに大磯町の良さが保たれていると思う。多少利便性に欠けても居酒屋やFC等の店が無く落ち着いた現状の様子を大事に考えてもらいたい。品の良いスーパーが出店することは良いと思う。田園調布駅のように大磯町も無駄な開発はせずに落ち着いた今の文化を残しつつ上手に開発してください。今の大磯町はこれで大好きな街ですよ。がんばってください。
34	偉大な政治家、文豪、芸術家等の愛した大磯町。近隣市、町にとっても名を挙げ誇りにできる大磯町。何よりも町民が安全で暮らしやすい町づくりをお願いします。
35	街歩きのしやすい道づくり。観光客はもちろん、町民も歩きたくなる道、ルートづくり。大磯の特徴である古い建物を残し、それを中心とした街づくり。
36	例えば大磯駅前ホーム山側に見えるピンク色の豪邸のような家の建築を景観の点で防止するようなこの町の魅力を壊さない施策とともに手を入れてもらいたいです。大磯町に来て 20 年、更にこの町への愛着が増す今日この頃です。
37	大磯町の景観を失わないように、かつ利便性の高い整備を望みます。今の大磯町は、小さくオシャレな感じがとても気に入っています。駅との調和を考慮しながらも、歩行者、クルマが共生できる工夫をしてください。
38	駅周辺が便利になることはとてもよいことだと思います。ただ、大磯の景観を大切にしたいと考えていただけたらと思います。
39	今の駅の雰囲気あまり変えないで欲しい。お年寄りが多いのでバス停の椅子や段差の解消などをして欲しいです。
40	利便性（買い物等）については、ある程度不便であることを前提として大磯に住んでいるので、今のどかな雰囲気をなくしてまで民間施設を誘致する必要はない。歩行者、自転車、車等の動線については、安全上の問題から早急に整備する必要がありますと思う。現状で事故が起きないことの方が不思議です。駅に降りたとき、のどかでゆるっとしているのが大磯の良い所ですので、なくさぬよう上手に整備してほしいです。
41	今までの大磯らしい所は残してほしい。これからクリエイティブが来て車の流れの渋滞が心配。
42	景観を大事にする独特さは貴重であり誇りに思います。もちろんコストとの兼ね合いですが、その路線は守って欲しいです。
43	現状を大きく変えないようにしてほしい。定番の駅前ロータリーではなく大磯の良さを失う。1年半前に東京から大磯へ移住した理由は、大磯駅前のレトロな感じが大変良かったためです。大きく手を加えない事も大切だと思います。
44	駅前が開発されないまちはあまりありません。それが外部から来た人に他のまちとは異なる魅力と感じられているのは確かだと思います。ドラッグストアの建設も予定されているようですが、おっとり落ち着いた今の駅前の雰囲気は決して壊して欲しいではありません。魅力がなくなります。
45	大磯駅の貴重なレトロ感が好きで引越してきました。駅舎を基本としてその雰囲気に合う素朴で緑の豊かな（駅裏の山の緑、駅前のステパノ学園の山の緑、駐輪場を囲む緑）現在の駅前のイメージを保ちたい。「整備は安全のために！」を第1として最小限にできるよう頭を使って考えてほしい。大磯の町内の道は他の町と比べて狭いけれど事故は多くないと思います。狭いとゆっくり車は走ります。大磯の人はそういう感覚をもっているのハードにお金をかけるのではなくソフトに期待することも重要だと思います。
46	駅舎は今のままがよい。広告・看板がない駅は素敵だと思います。
47	今の大磯には昔ながらのよさがある。電車を降りた若い女の子は「ああ気持ちいい」といって一息ついたのを見た時、住んでいる人より来客の方が好きを感じるんだと思った。大磯の住人が住みよい町なら、きっと外から来る人もよい町と思ってもらえる。あまり変化を求めない方が大磯らしいよさが残るのではないかな。吉田茂郎を見学した人（他の町の人）城山公園の茶室の方がよかったとの感想でした。
48	中途半端な利便性（商業施設）を求めると、大磯らしい景観の整備や観光やイベント開催時にも安全な人の流れを作る配慮ある整備を考えて欲しい（日常的にも駅入口に観光客がたまらないように）。
49	現在の駅前には店も少なく大磯らしくて良いですが、もうすこし日用雑貨など生活用品を購入できる店が欲しい。安全対策に歩道の整備は賛成ですが、景観を重視して大磯らしさを保ってほしいです。
50	現在の駅前周辺の景観は、大磯町のイメージにふさわしい貴重な財産だと思う。先人が大事に残してきたものをこわしては二度と手に入れることは出来ない。
51	現在の駅前も近隣自治体とは異なる独特の雰囲気で、「ほっこり」のような地元物や地方の変った商品を扱う店、名物にもなっている「パンの蔵」、昔ながらの喫茶店などがあり、とても気に入っています。一方で生活することを考えると、どうしても足りないものがあり、結局平塚に出る形になってしまいます。今のよさ、店舗を活かし、より発展させたいと思います。
52	今の駅舎は風格があり、伝統を感じます。末永く活用されるよう調和のある周辺づくりをお願いします。
53	今の大磯らしい雰囲気をたもったまま、まちづくりをして欲しいと思います。

③ 交流と子育て世代の定住を促すまちづくり

1	私が思うのは藤沢や海老名にあるような T-site や市立図書館（複合型）の大磯版が象徴である駅を中心としたエリアにできればいいなあと思っています。規模は小さくても機能は幼児から高齢者までがシビックプライドとして考えられるところ。ヨーロッパの中世都市の広場や教会、市庁舎が誇りであったように、大磯の場合は駅がその役割なのではないでしょうか。とても大事な議案かと存じます。国立駅（中央線）も高架後は多くの店や人が離れ、交流人口も減少、分散してしまいましたから。
2	アンケートの一番最初に出てくる大磯らしい町づくりとコンセプトとあるが行政側はどの様な「らしさ」を今まで大磯に対して持っておられたのか。「住みよい町」とは住んでいる人達の互いの思いやり、住民一人一人が良い町にしようと心掛ける事が第一で行政が慣例にとらわれないで素早く対応する事が肝要と思う。このアンケートを作成された勇気を持ち続けて頂きたい。
3	観光地をモットーにしている割には駅前の施設が充実していないと思う。観光客を呼ぶにはもう少し駅周辺を開拓していくべきだと思います。若者には魅力がない。

4	住人ではないですが、大磯市をはじめ月に数回来る者としての意見になります。駅前や駅まわりに休憩できるスペースや飲食できる店舗等が少ないので大磯での滞在時間が少なくなるのが残念です。レンタサイクル等、気軽にかりれる場所があると嬉しいですね。よろしくをお願いします。
5	観光客に対してみやげ物屋などの充実必要。
6	観光で訪れた方に「大磯まで来ると(下り電車の乗って)、やっとビルがなくなるからほっとする。」とか「リゾートの香りがする。」と言われます。そんな良さを残しつつ、安全でなおかつ利便があればと思います。
7	駅前の整備もですが、せっかく海水浴場がすぐ近くにあるので駅～海(海水浴場)までを整備するとつと人が集まると思う。
8	大磯駅改札口に、大磯散策に来ているグループが人数確認や待ち合わせで道路(通路)幅いっぱい広がっている様子をよく見かけます。大磯に来てくれる事はありがたい事ですが、そういったマナーも一度見直して駅前の整備に反映させて下さい。
9	中学校の問題もそうだが、子ども達こそ大磯の未来の全てである。今の大人達が大磯町で何をやるかの背中を子ども達は見ていくし見せなければならない。まちづくりはお金の使い道ではない。まちづくりは人づくりである。大磯の町内に亡くなった方を含め多くの芸術家が住んでいる。それこそが宝。この宝を活かすため税金を使ってまちづくりをするなら美術館を建て将来世代まで役に立つものを建てて欲しいと願います。その心意気こそ観光客に伝わるはずである。
10	若い世代の定着を望むならば、駅の近くに子どもを預けられる施設は必須と思われる。共働き世帯が安心して働けるよう町を挙げて将来の納税者を育てましょう。子は社会の宝です。安心して子を産み育てられる環境が必要です。
11	小学生などが雨の日に遊ぶ場所として、児童館を求める声が私の周りにもたくさん聞きます！！(真夏の暑い日なども。支援センターは小学生は入れないため)。お年寄りも多いので、四阿などのベンチのある公園が駅前にあるととても助かります。これからクリエイティブ SD もできると聞いたので、お店等は必要ないかと思えます。
12	今夏出産。授乳スペースが無い。これは観光地としてもっと人を集めるにあたって大きな痛手かと思えます。新しくキレイな授乳室とおむつ交換スペースがあれば若い子育て世代がもっと遊びに来ると思えます。
13	問 14 の 1、2、3 全てが入る様な建物を建て、若者にも高齢者にも大磯で買物その他ができるようにしてほしい。生活し易くしてほしい。現在は不便です。乗合タクシーを東小磯の方にも作ってほしい。買物をして帰るのが大変の為。
14	町として人口増を考えていないようですが(町長の意向のようですが)、大磯町の全体プランはどうなっているのですか。大磯町は観光施設が多くあるのに集客の PR をしないのはもったいない。私は横浜市在住です。
15	無駄な支出は極力避け、子供、若者、支援に力を注いで欲しい。町独自の奨学金や就学(修学)支援金などを充実すべきだと考えます。
16	大磯にある観光案内等をしっかりとした案内図等にはっきりしてほしい。
17	大磯らしさを失わずというのが、新たにより良い大磯ブランドを発信し、住民はもちろん観光客の方がより快適に過ごせる場所になってほしい。
18	50 年後大磯町は？未来は？小学生中学生にもアンケートをお願いします。「大磯駅周辺まちづくりデザイン」を希望します
19	駅前に喫茶店が欲しいです。以前、葬儀帰りの人に「この辺に喫茶店とかファミレスありませんか？」と聞かれ、あるにはあるが、閉まるのが早く案内できなかった残念な思い出があります。観光に力を入れるのであれば、バス停の表示も工夫する必要があると思います。喫煙スペースも作ってほしい(今、コンビニ横やトイレの横で吸っている人がいます。そこは禁煙ですよ)。

④ その他

1	アンケートの選択肢が極めて意図的で公平公正ではない。
2	後にもさがれない、前にも出れない、どうやって整備するんですかね
3	スピードをもって整備を進めるべきだ。問 14 の整備は立体的に。
4	駅で団体が待ち合わせをしていることが多々あります。雨天の時等通行に困ります。
5	大磯駅周辺の整備につきましては大賛成です。早い実現を望みます。皆さん頑張ってください。
6	駅前周辺はどちらにしても狭すぎるので、あれもこれも無理だと思う。例えばタクシー乗り場を少し離れた所に移す(屋根はつける)とか思い切った発想をしないと無理。
7	大磯駅ホームの屋根を東京駅方面に向けて延長して欲しい。雨天時困っている。
8	駅前広場のことは以前より気になっておりましたが、中学校給食へ財政をまわしていただけたらという思いも強いので、駅前広場にデザイン費をかけている場合ではありません。よろしくをお願いします。
9	雨の日、電車から降車して駅の改札をくぐると、いつも大勢の人でごった返しています。利便性向上のために屋根を拡大することを強く望みます。
10	待合せ、相談、休憩などできる、公共的な「たまり場」がほしい。現在の観光案内所ではフリーに利用できないし、訪問者がお金を使うこともしにくい。道の駅的なものを。
11	歳入が少ない時代すべてに効率を求め使いやすく整備後に維持費のかからない整備が求められる。
12	新駐輪場は、①病弱な老人に不親切。②同一対価同一サービスとなっていない。私は電動自転車を使っているが、平日は屋上しかあいていない。77 才の老人には過酷である。又、雨天や雨天が予想されるときは、バッテリーがショートするおそれがあるので、大磯だが駅まで 30 分歩いている。屋上は工事中と同様無料にすべきではないか。
13	風月の建物と交番を駐輪場に寄せて駅前の広場を一体的にすると良い。木を入れて周りをベンチにする。休憩できる。
14	バス停の位置を改善して欲しい。出来れば本数を増やして欲しい。わかりづらい。
15	既存店舗の立ち退き等も含めて検討願いたい。
16	なにしろ狭いのでどうにもならない様。今のままでしかたないのでは。

17	雨の日以外(雨除けが少ない、一般車両が増える)は駅前に不満は感じていない。中途半端な規模の施設を作るより、駅周辺の店舗と相乗効果のあるような施設が欲しい。ドールのような小規模・長時間営業している、短時間利用できる店が欲しい。
18	旧大磯駅前駐輪場跡地は、その西側(駅側)の「風月堂」「観光案内所」「交番」の三つの建物を撤去し、一体化して再開発していただきたい。
19	新駐輪場南側のスペースは有料駐車場(コインパーキング等)にして欲しい。長時間駐車する所がないので。
20	駅前で現在出ている「みやげ屋」「コーヒー店」「パン屋」等の態度、品揃えが独占的で改善の余地あり。品高い。コンビニは態度良い。
21	このアンケートがどのように反映されるのか、HP に結果を載せるだけでなく、結果により町としての考えを広報でしっかり伝えて更に町民の意見に耳を傾けてください。給食のような見切り発車はこりこりです。
22	大磯らしいシンプルな駅の回りにして欲しい
23	通勤に行く時、「さあ行くぞ」又帰りは”ホッとする”空間になる様な駅前にしてほしい。ネオンはいらない。緑を多くする。
24	早く実施。
25	大磯駅前広場は何をするにも狭すぎます。多くの人の意見要望を聞いていないに聞こえていくお金をかけすぎずに皆が良しと思える広場にぜひしていただきたいです。子育て支援も大切ではありますが、老人にもやさしい町づくりを求めてやみません。高すぎるレストランはいりません。皆がランチなどで普通の金額(1,000 円位)で食べられる食堂を望みます。
26	旧駐輪場跡地と駐在所、観光案内所と風月のビルを町で買い上げ一体として開発すべし。複合ビルを建設し1F をピロティ客溜り、2F を飲食店(1 回に 100 名使用可)、3~5F をレンタル事務所・商店等とする。高層ビルにして上階ホテル、最上階を展望レストランとしても良い。校外学習で大磯に来た児童が駅舎、電話 BOX、トイレとのわずかな空間に座り、先生の話を聞いていた。少しでも日影をとのこすと思うが、広場利用を望みたい。あの駐輪場の建物の位置は非常に腹立たしい。旧駐輪場を先にこわし、北側にすっきりと新しく建てれば南側が最大活かされ、公園に出来たでしょう。大磯の玄関を忘れないで頂きたい。早くやるべし。
27	駅前に大磯らしい飲食する場所があっても良いのでは。会社帰りにチョット立寄れる場所があっても良いと思う。
28	大磯町はすでに決めてしまっているはず。こういうアンケートは全く考慮されない。むなしだけです。財政難なので充分に町民の意見を聞いてください。無作為抽出 1,000+駅前配布 500 をするのなら広報で全戸配布をして欲しい。お金がいくらかかるのか全く伝わってこない。お金があるなら車は地下を通せば良い。アンケート集計結果は広報に載せていただきたい。
29	大磯町の良さは何か。必要な機能は何かなど事前立案の前提についても広く町民の意見を求めて欲しい。また策定・実施の各段階でも町民の声が広く反映されるよう努めてほしい。(「広く」とは「町役場が選出した委員だけでなく一般町民も応募できるような形で」という意味である。先般検討した自治基本条例の精神が生かされるようにしてください。
30	駅舎のフェンス、タクシー乗り場の歩道の雑草を除去という駅員の意識を期待します。宜しく願っています。
31	飲食店や交番を移動して土地を広く一体的な広場にして欲しい
32	しまむらみたいな店がほしいです。
33	セブンイレブンがあると助かります。
34	駅の周囲にたむろする町歩きの人々が多く迷惑しています。
35	給食センターを建設してください！無駄なお金を使うな！駐輪場はタダでよい
36	やはり民間商業施設は必要に思われます。待ち合わせ場所の整備をお願いしたい(観光地としても)。ご苦労様でした。
37	夜は人が少ないので防犯強化してほしい。
38	新しい駐輪場は高齢者には3階まで自転車を持って行くのが大変です。跡地を利用できたらと思います。
39	平塚駅南口に行くバスの本数少なくとも1時間に2本程度(30分に1本)に増やす事を望む。勿論バス会社との話し合いもあると思いますが、いかがでしょうか。
40	ずいぶんアンケートだと思います。これで町民の意見を民主的に聞いたことになるのでしょうか？何を望んでいるかは何を望んでいないかははっきりします。大磯らしいとは誰がどう考えるのでしょうか。せつかく先人の残したホームに看板のない駅の大切さを壊して欲しくない。駅を降りたところが利便性だけで屋根や看板だらけにするな(これを望んでいる意図丸見え)。
41	タクシー6~7台常に必要でしょうか？駅前すごく狭く感じます。タクシー乗場少しずらしてほしいです。駅前店も少なく町全体活気欠いています。
42	広場とは言え狭小なので、盛りだくさんにはできない。本当に必要な物を作る。ロータリーはなくすことはできないので、その緑地も残す(大磯らしさ)。唯一駐輪場横部分だけ活用できるところ、本当に必要なものだけ。水曜日の駅前にはさびしい。待ち合わせをしても、お茶も飲めない。駅前の自覚を持って営業してほしい。
43	あまり費用をかけずに人々が安心して大磯駅前広場にかえて欲しい。
44	面積があまり広くないので、へんに平塚駅前のようにすると安っぽくなる。変えないほうがいい。たぶん、改悪の方になると思います。
45	町として駅前広場よりも更に駅そのものの利便性向上に関心を向けてほしい。駅ホーム全体に屋根を設置するよう町からJR側への要請を望む。大磯町の玄関そのものなのだから。
46	民間商業施設の誘致は不要。地方へ行くと必ず失敗している。金をドブへ捨てるだけ。
47	歩道、横断歩道は年寄りが多いので高架橋は不要。車・バスが最徐行するようスピード制限を明確に。路線バスが「此処はオレの場所だ」と云うような乗務員の態度を各バス会社に警告通達すること。
48	駅舎や駅前は大磯町らしい温かくこじんまりした感じが良い。その素敵な景観を残しつつ、生活必需品が買える店、フラッと立ち寄れる飲食店があると良い。

49	日用品を買うお店がない。歩道が狭すぎる。仕事帰りは暗い道で危険。図書館位まで急な坂で歩道がとても狭くて危ないです。駅周辺は人が多く集まるので、とても重要な場所なのに、ほっこり市場さんくらいしか買物をすることができず、とても不便に感じています。なので、このようなアンケートは改善されそうでとても嬉しいです。法律上の規制もあり、色々難しいとは思いますが、是非、小規模でもドラッグストア、書店、100円均一、スーパー、ユニクロのような衣類の商業施設を誘致して頂きたいです。よろしくお願ひします。
50	問 14 の場所の風月を含めた一体的な開発を望む。
51	今のままで良い。余計な税金をかけたらいでほしい。
52	大磯に移住してきた人の多くは、今の駅、駅前が気に入って引っ越してきています。私もそのひとりです。30年前、この駅前の雰囲気気に入って、妻と新居を構え、この町で2人の子供を育ててきました。今後も大きな変化は望みません。観光・賑わいより教育・福祉に重点を置いて下さい。
53	観光団体などの人が多くなってきている。マナーが悪くはつきり言ってじゃまです。観光案内を推進しすぎのもどうかと思います！！
54	外トイレの数が少ない。また清いとはいえない。有料トイレの設置もありかと思う。私は非喫煙だが、駅舎横と公衆電話、トイレのすきまで喫煙者を見かけるが、とっとも見苦しくポイ捨ては残念。屋根つき、喫煙スペースを確保した方がよい。
55	より良くなる様期待しています。動かなければ何も変わりません。
56	駅周辺にスーパーや薬局が欲しい。小さな子供がいると急に足りなくなり買いに行かないといけなくなる物もあるので、駅周辺で皆が利用しやすかったり、仕事帰りに寄れるような店舗があると助かる。大磯の景観や雰囲気は十分守られていると思うので、利便性をも少し考えないと子育て世代の定住も厳しい。
57	①バス乗り場の整備を早急にお願ひしたい。行き先案内が分かりづらい。バス会社と検討する必要がある。②利便性を追求するあまり、景観を損なわないようにしていただきたい。簡素な駅前広場を希望する。
58	いまあるものを活かしながら整備するのがいいと思います。
59	他の駅前と比較すると、商業施設が少なすぎる。転居した身としては、生活するのに不便を感じる。大磯という歴史ある町だとは言え、今の時代に合った町作りを進めてほしい。（高齢者の方にも便利な町作りをお願ひしたい。）
60	駅前だからといって、車で施設(新旧)を利用する方もいると思います。一時置きできる駐車スペースも必要だと思います。今以上に駅前ロータリーが混乱することがない様に都市計画することが必要だと思います。
61	ほとんどの町民が知らないうちに駅前整備計画が進められていることに驚いています。今、大磯町が最優先すべきは給食を自校式でできるようにすることのはずです。大磯駅周辺は緑があって静かな雰囲気が変わらないからこそ価値があると思います。大磯らしい落ち着いた印象にするためにコンビニのカンバン等はすべて景勝地仕様にするなど色彩計画をしっかり制定するだけで充分です。給食問題で大磯の印象は大きく損なわれました。子どもたちのためにも町の汚名をそそぐためにも優先すべきことに町のお金を使ってください。くれぐれもよろしくお願ひします。
62	橋上駅を設置。
63	現在、駅前にある地場産の野菜や特産品の販売のお店はとても良いと思います。電車の待ち時間に夕食の材料を買ったり、おみやげを買ったり、とてもよいのでよく利用します。あのまま残してください。お願ひします。
64	旧駐輪場跡地の隣にある茶色タイルの建物(喫茶店が入っている)ですが、一部タイルがはがれたりして危険だと思います。こちらの建物も町が買取り、旧駐輪場跡地と併せ、商業ビル(新しい駐輪場のようにデザインの好ましいもの)に建て替え、スーパーに入ってもらいたいです。とにかく生鮮食品を買う所がなく、とても不便です。ご検討の程お願ひします。
65	風月の土地、観光案内所を買取り、その分と旧駐輪場スペースとあわせてロータリーを広げる。交番も少し位置をずらして新しくする。風月は続けるようなら南側の用地へ。南側の林部分を多少伐採し見晴らしのよいカフェなど商業施設を作る。夜は駅前と思えないほど暗くて物騒なので明るくなって良いのでは…。通りすがりの人に「お酒を飲める所はないか？」と聞かれ困りました。同様に茶するスペースも足りないと思います。せっかくハイキングなどで訪れてくれるのにすぐ帰るようになるのでは？
66	信号の設置。石碑、池がありますが、もっと目立つようなことを考えて欲しい。クリスマスイルミネーションなど。

平成 29 年 11 月

大磯駅前広場の利用等に関するアンケート調査の結果 ～郵送配布～

アンケートにご協力いただきました皆様、誠にありがとうございました。

アンケートでいただきましたご意見は、今後の（仮称）大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画の検討において、参考にさせていただきます。

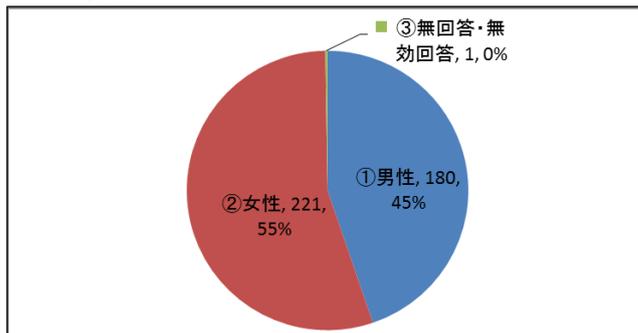
1. アンケートの概要

- 調査方法：平成 29 年 4 月 1 日時点で大磯町内にお住いの 15 歳以上の方を 1,000 人無作為抽出。アンケート用紙を郵送で配布し、回答記入後、郵送で返信いただいた。
- 実施時期：平成 29 年 10 月 10 日発送
- 配布数：999 通（1,000 名送付、1 名不通）
- 回収票数：402 票（平成 29 年 11 月 1 日時点）

2. アンケート結果

問 1 全員に伺います。あなたはの性別を教えてください（1つに○） →次は問 2 へ

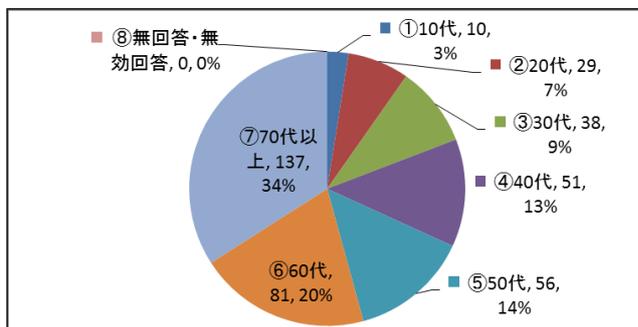
1. 男性 2. 女性



回答者の性別の割合は、
男性 45%
女性 55%
でした。

問 2 全員に伺います。あなたの年齢を教えてください（1つに○） →次は問 3 へ

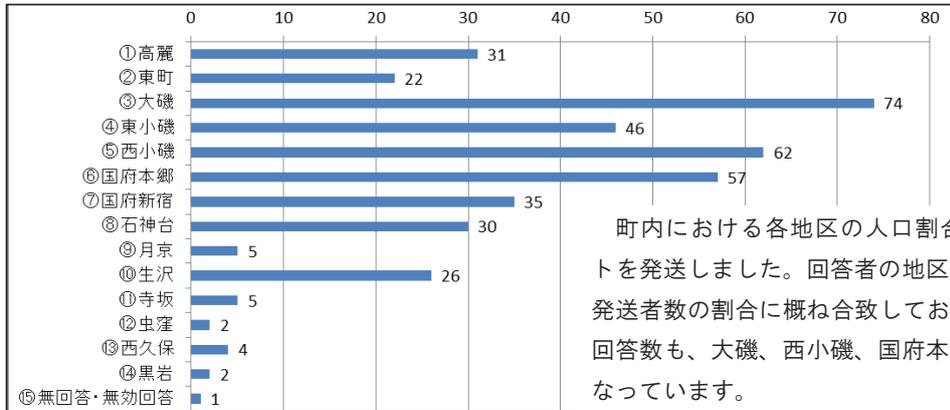
1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上



回答者の年齢層の割合は、70 代以上が一番多く、年齢層が低くなるにつれて割合が少なくなっています。

問3 全員に伺います。あなたのお住いを教えてください（1つに○） →次は問4へ

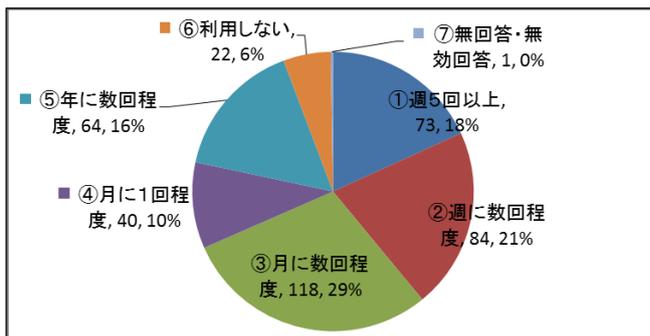
- | | | | |
|---------|---------|---------|--------|
| 1. 高麗 | 2. 東町 | 3. 大磯 | 4. 東小磯 |
| 5. 西小磯 | 6. 国府本郷 | 7. 国府新宿 | 8. 石神台 |
| 9. 月京 | 10. 生沢 | 11. 寺坂 | 12. 虫窪 |
| 13. 西久保 | 14. 黒岩 | | |



町内における各地区の人口割合に応じてアンケートを送りました。回答者の地区ごとの割合は、この発件者数の割合に概ね合致しており、人口の多い順に回答数も、大磯、西小磯、国府本郷・・・という順になっています。

問4 全員に伺います。あなたは大磯駅前広場にどの程度の頻度で訪れるか教えてください（1つに○）

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| 1. 週5回以上 | 2. 週に数回程度 | 3. 月に数回程度 | → 1, 2, 3の回答者は問5へ |
| 4. 月に1回程度 | 5. 年に数回程度 | 6. 利用しない | → 4, 5, 6の回答者は問7へ |

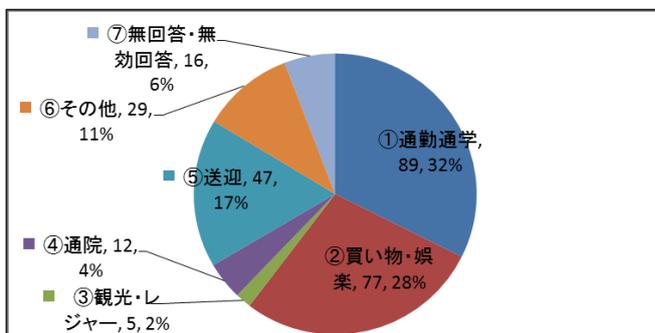


週5回以上、週数回程度、月に数回の定期的にご利用している方の合計は68%と半数以上を占めています。

問5 問4で「1. 週5回以上」、「2. 週に数回程度」、「3. 月に数回程度」と答えた方に伺います。

大磯駅前広場を訪れる主な目的を教えてください（1つに○） → 次は問6へ

- | | | | | |
|--------------|-----------|------------|-------|-------|
| 1. 通勤通学 | 2. 買い物・娯楽 | 3. 観光・レジャー | 4. 通院 | 5. 送迎 |
| 6. その他（具体的に） | | | | |



主な来訪目的は、通勤通学 32%、買い物 28%、送迎 17%となっています。

問5 その他意見欄 記載内容

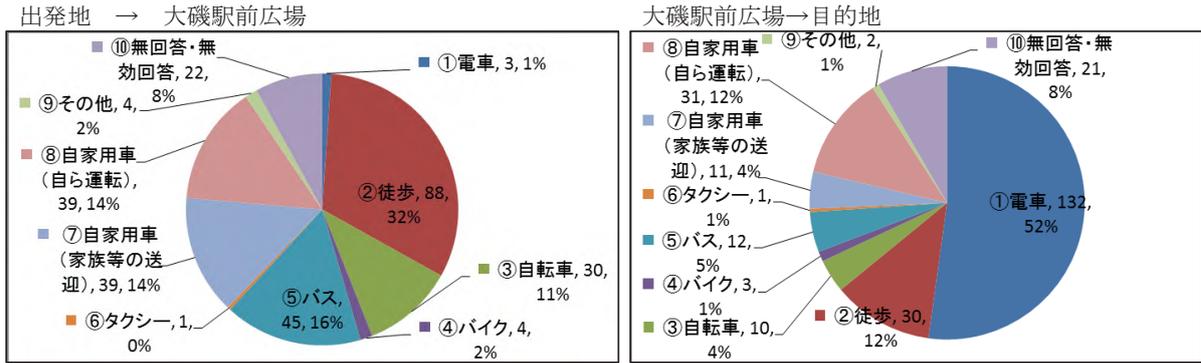
1	他の用事のついでに通る
2	所用で電車に乗る
3	駅利用や図書館
4	通勤のめけ道で(日曜日)、西湘バイパスを通行して時間規制があるため
5	電車に乗るため
6	実家への通り道
7	ジョギング
8	観光協会、電車利用など
9	平塚市内への買い物と送迎
10	駅の利用 西方面の用事
11	ボランティアである場所へ行く時通ります(週1)
12	電車を利用するとき
13	電車で実家との往復に使います。
14	散歩
15	電車に乗るために通るだけ
16	同窓会、元会社の会など知人と会うため上京など
17	シルバー車
18	別の目的地に行く通路として
19	1つにしぼれません。
20	JR利用の為
21	主に通過地としている
22	図書館、郵便局
23	図書館
24	子供の迎え
25	仕事
26	電車に乗るため/図書館へ向かうため
27	商店へ商品の納品、店頭在庫チェック(仕事で)
28	毎週木曜日に平塚の Daycare Center に通院していますが、その折に駅前を通っています。
29	家族、友人の送迎は自家用車、レジャーはバス、タクシー
30	早朝徒歩吉田邸海岸を町役場～駅前帰りはバス利用雨天ではない毎日
31	実家のある東京に行く時
32	図書館でのサークル勉強会出席のため郵便局と銀行へ町役場へ
33	塾の送迎
34	東京方面に出る時、平塚に出る時
35	帰りに買い物
36	通院、買い物、娯楽
37	大磯駅利用の途中に寄る

問6 問4で「1. 週5回以上」、「2. 週に数回程度」、「3. 月に数回程度」と答えた方に伺います。

問5の目的のために大磯駅前広場を訪れる際の、出発地から大磯駅前広場まで、及び大磯駅前広場から目的地までの主な交通手段を教えてください。(それぞれ1つに○) → 次は問8へ

出発地	→ 大磯駅前広場	→ 目的地
1. 電車 2. 徒歩 3. 自転車 4. バイク 5. バス 6. タクシー 7. 自家用車(家族・関係者等の送迎) 8. 自家用車(自ら運転) 9. その他(具体的に)	1. 電車 2. 徒歩 3. 自転車 4. バイク 5. バス 6. タクシー 7. 自家用車(家族・関係者等の送迎) 8. 自家用車(自ら運転) 9. その他(具体的に)	

※大磯駅前広場周辺が目的地の場合は、「出発地→大磯駅前周辺」だけを回答してください。



大磯駅前までの交通手段は、多い方から順に徒歩、バス、自家用車（家族等送迎）・自家用車（自ら運転）、自転車でした。駅からの交通手段では、電車に乗って町外に出かける方が52%で過半数を占めています。

問6 自由意見欄 記載内容

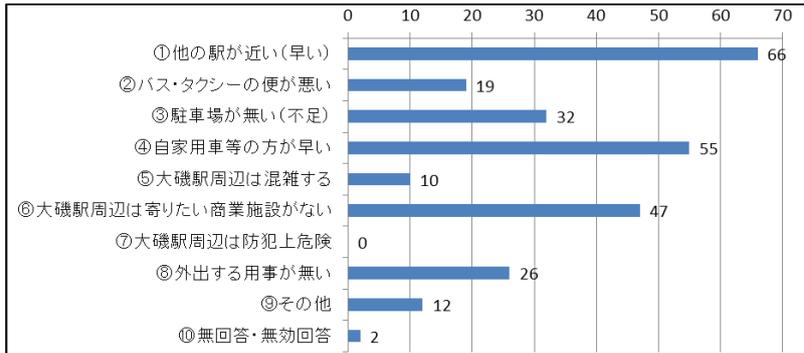
① 出発地→大磯駅前広場	
1	徒歩と自家用車が半々
2	電車を利用するとき
3	電車で実家との往復に使います。
4	シルバー車
5	自ら運転と徒歩
6	1つにしなければなりません。
7	主に徒歩だが、目的地によっては自家用車
8	大磯駅利用の途中に寄る

② 大磯駅前広場→目的地	
1	自ら運転と徒歩
2	1つに絞られたい
3	日常の買物でも平塚、二宮に行ってしまう(駐車場や商業施設)
4	友人宅に行く時しか利用しない。又東京方面に出かけた時バスの時間が合えば年に数回利用する。
5	自宅周辺で、間に合う(日常生活)

問7 問4で「4.月に1回程度」、「5.年に数回程度」、「6.利用しない」と答えた方に伺います。

大磯駅前広場に訪れない(来訪頻度が少ない)理由を教えてください。(3つまで○) →次は問8へ

- 1. 他の駅の方が近い(早い)
- 2. バス・タクシーの交通の便が悪い
- 3. 駐車場がない(不足している)
- 4. 自家用車等で直接目的地に行くほうが早い
- 5. 大磯駅周辺は道が混雑する
- 6. 大磯駅周辺には寄りた商業施設がない
- 7. 大磯駅周辺は防犯上危険である
- 8. 外出する用事がない
- 9. その他(具体的に)



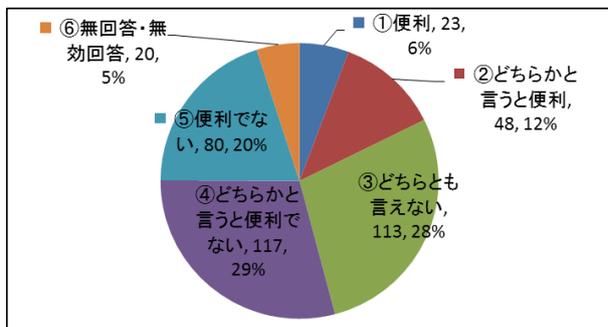
1 他の駅の方が近い。4 自家用車で目的地に行く方が早い。という回答が多く、居住地や交通事情によって、大磯駅周辺を訪れるという選択肢が無いような状況です。その他、大磯駅周辺には寄りたくなる商業施設がないことも訪れない理由の多くを占めています。

問7 その他意見欄 記載内容

1	大磯駅を利用するため、自転車で行くには坂道がづらい。図書館やふれあい会館近辺に駐輪場があればありがたい。
2	外出時
3	アクティがとまらない
4	病のために最近は駅を利用しなくなった。
5	日常の買物でも平塚、二宮に行ってしまう(駐車場や商業施設)
6	2年ほど前に転入したので大磯駅の周辺のことがわからない
7	友人宅に行く時しか利用しない。又東京方面に出かけた時バスの時間が合えば年に数回利用する。
8	駅へ行く場合、最寄りのバス停から大磯駅行きがない。
9	自転車で駅まで行きますので、二宮駅の方が自宅から近い

問8 全員に伺います。現在の大磯駅周辺は便利だと思いますか？(1つに○) →次は問9へ

1. 便利 2. どちらかと言うと便利 3. どちらとも言えない
4. どちらかと言うと便利でない 5. 便利でない

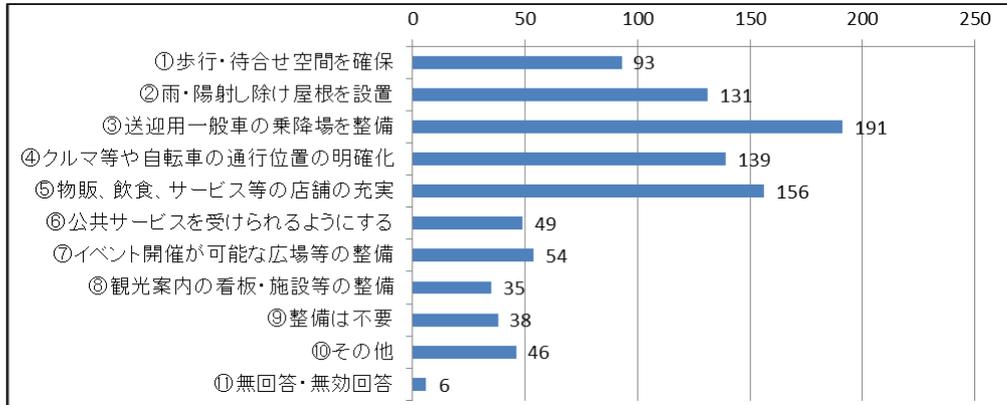


便利でない又はどちらかと言うと便利でないという方が49%で圧倒的に多く約半数を占めているのに対し、便利又はどちらかと言うと便利という方は18%のみでした。どちらとも言えないという方は28%でした。

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○)

1. 駅前広場の歩道等のスペースを広げ歩行空間、人の待合せ空間を確保する →次は問10へ
2. 駅前広場の歩道やバス停に雨・陽射し除けの屋根を設置する
3. 駅前広場に一般車(送迎用)の乗降場を整備する
4. 駅前広場のクルマ等や自転車の通行位置を明確にする (※クルマ等…バス、タクシー、一般車、バイクを含む)
5. 大磯駅周辺で物販、飲食、サービス等の店舗を充実させる

6. 大磯駅周辺で公共サービスを受けられるようにする
7. 大磯駅周辺でイベント開催などが可能な広場・緑地等オープンスペースを整備する
8. 観光案内の情報発信する看板・施設等を整備する
9. 現状が便利だと思う、又は利便性の向上を望まないため、整備は不要である
10. その他（具体的に）



③送迎用一般車の乗降場の整備や②雨・陽射し除けの屋根設置といった駅前広場の利便性の向上を望む意見や、④クルマ等や自転車の通行位置の明確化や、①歩行空間、待合せ空間の確保といった交通安全対策を望む意見が多い結果となりました。また、⑤物販・飲食・サービス等の店舗の充実といった生活利便性の向上を望む意見も多く見られました。

問9 その他意見欄 記載内容

1	歩道（横断）を通行する人が多い時間帯のみ、つつたつて見ている大磯署の方に交通整理をしてもらいたい。（バスからおりてきた人はあちこちから渡ってくる危ない）
2	望まない。大規模な改修は予算がかかる
3	大磯駅に向う 1 号線の歩道橋は利用者が少なく、足場が歩道のジャマとなり撤去された方が良いと思われる。又、駅前に歩道橋をつければクルマ等の往来がスムーズになる。？
4	風月から観光案内所までの歩道が明確ではなく車が止まっている時が多い
5	裏道の照明設置、周辺の空間は夜たむろされるだけで、迷惑なのでいい。
6	今の広場へ古い家をいどうし駅前広場を広くし広くなった広場でイベント等出来るようにする安全面にも良い
7	地下街、保育所
8	歩道のデコボコが気になる。
9	必要以上の施設は望まない。大型店舗等
10	じっくり時間をかけて選ぶ商品でなく、短い時間で買物する。例えば、スタバの様な店舗と食品関係の店はあっても良いかと思う。
11	ロータリーをより小さくし、時計を設置する。
13	西側ロータリーと出たところの合流が危ない。
14	今の駅前はそのままし、東駐輪場跡地に⑦のオープンスペースや⑧の観光施設をつくる
15	交通です ぜひ東小磯にもバスが通ることを願っています。
16	バス便を増やして欲しい。現状の路線で本数を増加。
17	駅前の横断歩道に凹凸があり、雨天時に靴が水たまりで濡れてしまう。周辺より気持ち盛り上げた横断歩道にしてほしい。
18	あえて言えば、公衆トイレと、公衆電話を駐輪場の横にあるスペースに移して、タクシー乗り場の前に、人の待ち合わせ空間を作る。
19	・駅周辺商店で買物をする場合、駐輪する場所がない。・バス乗車場は駅側に集約する。（サンダース前にバスが駐車すると対面通行が危険である。）
20	ゆうちょのATM 弁当屋（ホットモット）
21	喫煙所がほしい。
22	駅前タクシ乗降別の場所歩行者の確認がNGの2台

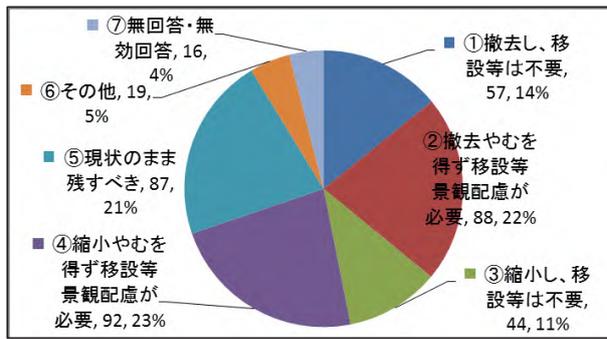
23	現状を変えると大磯らしさがなくなってしまう。
24	駅ビル(LUSKA等)を整備する。
25	改善は必要最小限とし、景観の変化は望まない。
26	西側にも駐輪場が欲しい。
27	メガバンクの ATM を設置する。
28	車の駐車場がすごく少ない。コイン P でもよいのであると助かる。ちょっとした個人商店への買物をするための駐車場がほしい。駅周辺のお店を利用したいが車だとできない。
29	何処の駅前も似たりよったりの中、せめて大磯はこの仮において欲しい。
30	緑や観光や街は景観は生活の利便性と両立しにくいと思う。
31	既存の建物を除くのはムリとすれば“ドウシマスカ”？
32	大磯駅の利便性は必要ない 教育方面にもっと目的向けるべき
33	駅の西側にも駐輪場が必要
34	スクラップ&ビルドは、世の常かもしれませんが、古くから昔のまつの状態がベストだと思う。
35	飲食まとめ店舗、公共施設けいさつ・観光協会を正面に。木製ベンチは暖か味があります
36	大磯らしさを残す為、余り手を加えない方がよい(9に近い内容ですが)
37	バス停を完全ロータリーにする
38	みどりの窓口の営業時間があまりに短くて不親切 働く人のことを考えて頂きたい
39	利便性の前に安全性に大きな問題がある。ロータリー起因の衝突リスクが高いと認識している。その施策として、3. 4. 等がある。
40	駐輪場の充実
41	線路上に店舎と駐車場を設けては
42	利用回数が少ない為わかりません
43	駐車場がないので買物にいけなくて不便
44	広さ土地に限りがあると思うのでせめて横断歩道を渡る方の安全確保の対策をして欲しい!!
45	利便性は悪いが雰囲気そのま残っているので、満足している。変わってほしくない。個性的で良い。
46	申し訳ありませんが大磯駅は利用しないので良くわかりません！！
47	乗降場は駅前でなくてもよい
48	今以上の変化は望まない
49	駅周辺に行く用事がない為、わからず。
50	特になし

問 10 全員に伺います。大磯駅前広場は狭いので、広場の利便性向上を目的として一般車（送迎用）乗降場等を整備するため、駅前広場西側のロータリー（緑地）部分（裏面写真を参照）を縮小又は撤去するとしたら、どのように考えますか？（1つに○） →次は問 11 へ

1. 利便性向上のため撤去し、移設等は不要
2. 利便性向上のため撤去はやむを得ないが、駅前広場内や周辺に移設する等景観への配慮が必要
3. 利便性向上のため縮小し、移設等は不要
4. 利便性向上のため縮小はやむを得ないが、駅前広場内や周辺に移設する等景観への配慮が必要
5. 利便性向上は不要のため、現状のまま残すべき
6. その他（具体的に）



（駅前広場西側のロータリー（緑地）部分）



利便性のためのロータリーの撤去又は縮小はやむを得ないという意見が合計で 70%となり、現状のまま残すという意見の 21%を大きく上回りました。ただし、撤去も縮小も、移設するなど景観への配慮が必要と答えた人が移設不要と答えた人の約 2 倍いることから、移設等による景観配慮への希望が高いことがうかがえます。

問 10 その他意見欄 記載内容

1	ロータリーがあったほうが車の流れが来てよい
2	2 程度しか行った事がなく良くわからない
3	ロータリーを存続させつつ整備を図る。
4	あまり良くなるとは思わない。
5	駅前に時計があると良いです
6	地下街をつくる
7	駅がコンクリートの建物に囲まれていれば、グリーン(緑地)は必要だが、周囲が緑一杯なので、計画優先で考えて良いと思う。
8	大磯駅の特徴？シンボル？の一つであるため、撤去はさみしい。どのように整備予定かはわからないが、現在緑地部分の周りに止めている車も多く、撤去は逆に乗降スペースの減少につながるのではないか。
9	利便性向上は必要だが、現状のまま残すべき。
10	利便性は大切だが、景観は大磯らしさ(独自性)を維持するため一番重要
11	利便性の向上が不要とは思わないが、今の景観が良いと思うので、縮小して欲しくない。大きな木も残して欲しい。
13	緑地部分の彫刻はとても美しい。大磯町の芸術文化面のアピールになるため、撤去しないでほしい。
14	ロータリーを撤去し、移設不要。車はUターン禁止とし、1 国まで出なければならぬようにする。
15	松のブロンズ不要
16	旧駐輪場を廻って駅前にもどるルートを作成又一部を駐車場にする(駅前広場の一部として)
17	利便性は、今の形状で問題ない。但し、池、モニュメント、植栽は中途半端である。利便性の向上については、代替案を見ないと判断できない。
18	車の駐車場がすごく少ないコイン P でも良いのであると助かる。一ちよつと個人商店への買い物をするための駐車場がほしい。駅周辺のお店を利用したいが車だとできない。
19	混雑の波は、時間は決まっている。その位、我慢すべき。
20	基本的に縮小しロータリーの基礎としてレイアウトにして望ましい
21	ロータリーは小さくして植生を生かして欲しい。「名所めぐり」の「ミニ・バス」の運行等も考えられては如何？
22	今の池では意味がない。誰も見ていない、蚊の発生になるだけ。でも、水場がある方が、いこいの場として良いと思うので、ふん水として残す方が良い。平塚駅南口のふん水のように、ベンチもあり、人が集まれるような状況が良い。(そんなに広さは必要ないと思うが…)
23	駅前広場は、なにもしないこと。少しはなれても良いので、乗降等は別の場所に設置したら良い。
24	一部の変更で対応するのではなくて駅前全般の変更を考えるべき人車バスタクシー他のスムーズな流れを考えて欲しい、その上で景観を美しくして欲しい
25	ロータリーの為車の駐車台数が制限され非効率(車間距離が必要)ロータリーと言えど現状半分しか利用できない改善例として前後から出入りできるように
26	安全性視点
27	お年よりも、やさしい町づくり。あまり車優先で、考えないでほしい。

問 11 全員に伺います。大磯駅前広場内の利便性向上を目的として雨や陽射し除けの屋根を設置することについて、どのように考えますか？ (1つに○) ー次は問 12 へ

- 大磯らしい景観・雰囲気を壊してしまう恐れがあるため屋根は一切不要
- バス・タクシー乗降場といった最小限の範囲で設置し、高価であってもデザインに配慮し景観への影響を少なくして欲しい
- バス・タクシー乗降場といった最小限の範囲で設置し、デザインに費用をかけなくてよい

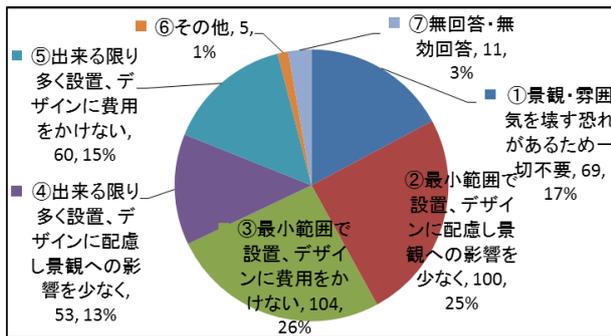
- 4. バス・タクシー乗降場、人の待合せ空間等できる限り多く設置し、高価であってもデザインに配慮し景観への影響を少なくして欲しい
- 5. バス・タクシー乗降場、人の待合せ空間等できる限り多く設置し、デザインに費用をかけなくてよい
- 6. その他（具体的に）



二宮駅北口バス停屋根



湯河原駅前バス停歩道屋根



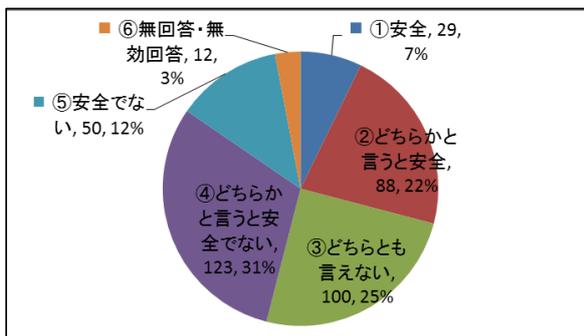
雨や陽射し除けの屋根の設置について、最小限の範囲で設置という意見が合計 51%と過半数を占め、できる限り多く設置は合計 28%、一切不要は 17%でした。また、設置を望む意見のうち、デザイン費用について、費用をかけるとかけないがほぼ同じ割合になりました。

問 11 その他意見欄 記載内容

1	南北山があり景観は心配なし
2	現在あるベンチをもっと安全なものにしてほしい
3	写真のようなものは台風などであおられとばされて、防災上の問題があるのでは。ご近所で飛ばされた方がいます。
4	現状のタクシー乗り場のみで良い
5	二宮駅を利用
6	バス・タクシー乗降場といった最小限の範囲で設置し、高価でなくてもデザインに配慮してほしい

問 12 全員に伺います。現在の大磯駅前広場は安全だと思いますか？（1つに○）

- 1. 安全 2. どちらかと言うと安全 3. どちらとも言えない → 1, 2, 3の回答者は 問 14 へ
- 4. どちらかと言うと安全でない 5. 安全でない → 4, 5の回答者は 問 13 へ



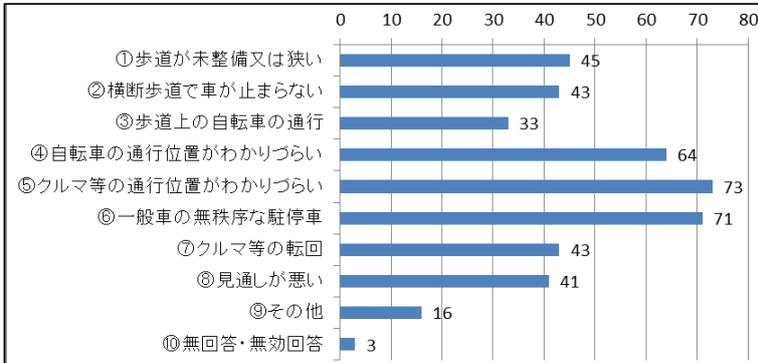
大磯駅前広場を安全でない又はどちらかと言うと安全でないが 43%で、安全である又はどちらかと言うと安全であるの 29%を上回りました。また、どちらとも言えないは 25%でした。

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） → 次は問 14 へ

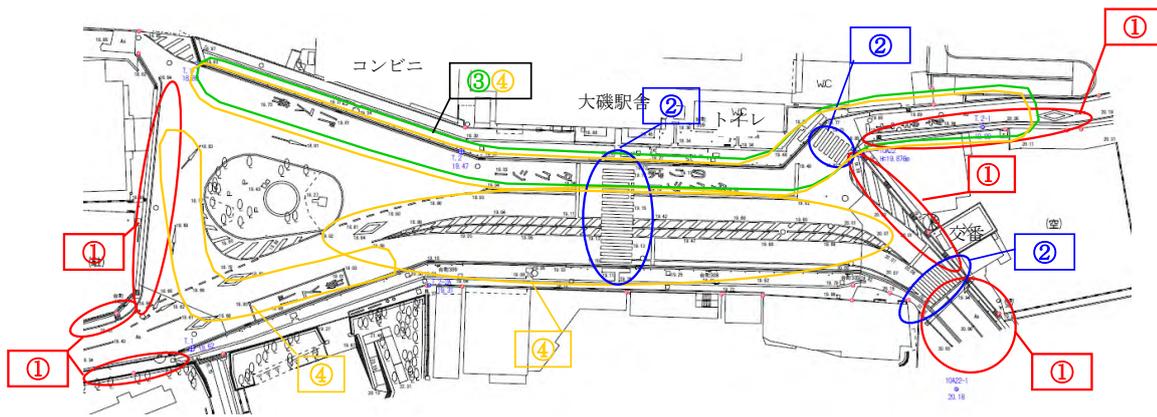
<状況>

- 1. 歩道が未整備又は狭い
- 2. 横断歩道で車が止まらない
- 3. 歩道上の自転車の通行
- 4. 自転車の通行位置がわかりづらい
- 5. クルマ等の通行位置がわかりづらい
- 6. 一般車の無秩序な駐停車
- 7. クルマ等の転回
- 8. 見通しが悪い
- 9. その他（具体的に）

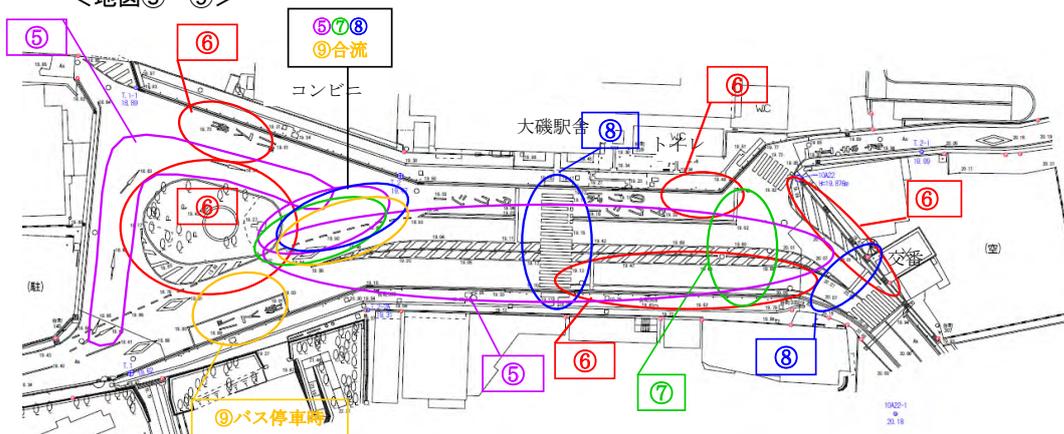


自転車の通行位置がわかりづらい、クルマ等の通行位置がわかりづらい、一般車の無秩序な駐停車が危険であるという意見が、他の意見に比べ圧倒的に多い結果でした。自転車やクルマの動線と、バス停、タクシー停車場等の施設の配置が錯綜しているという現状の問題を、危険と感じている人が多いと思われます。

<地図①～④>



<地図⑤～⑨>



問 13 その他意見欄 記載内容

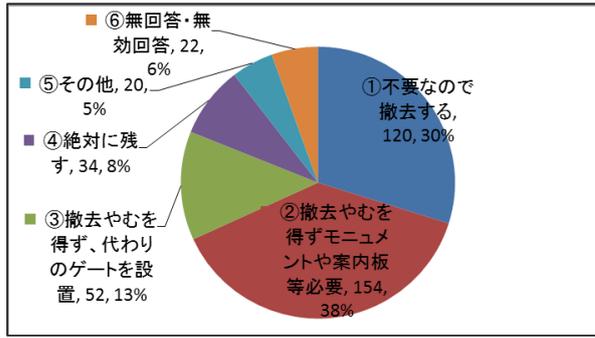
1	安全とは→交通安全の意味と思うがより安全を求めれば横断歩道の前に道路面に凸を付けてはいいかですか 車の速度が低くなり安全
2	1号線まで車の渋滞
3	周辺の照明が少ない
4	駅前撤去し地下街に移設
5	駅正面の横断歩道では、東の駐輪場から出た自転車が歩行者がいても止まらずスピードを落とさない。またパン屋から渡ろうとすると複数台止まっているバスで見通しが悪くヒヤリとする。
6	タクシーが多く交通の妨げになっている
7	車道に自転車が通りづらい。
8	駅前のコンビニにタクシーで行き待って頂き乗る時が困る歩けない。
9	歩行者がバス停や商店に行く為横断歩道でない所を通ることが多い
10	自転車の運転が非常に乱暴で歩行者とぶつかりそうになる。車より自転車の方が危ない。免許制ではないから。
11	タクシーの駐車スペースが広過ぎる
13	タクシーの駐車が多すぎる
14	自転車のルートがない。特に、東→西に向うルートがあぶない。
15	歩道寄り過ぎ
16	一般車の止まる位置が少ない？場所がない
17	ロータリーの照明が暗い。タクシー待機所の駅正面からの移動。2重駐車の禁止。
18	それぞれについて、明確な案内板が欲しい処では？
19	車(タクシー)の影から、横断歩道を渡る人が出てくることがある。
20	スペースと車の乗入量がマッチしていない。時間帯で。これを解決しない限り、何をしてもダメ。
21	3つでは済まないでしょう
22	ロータリーから車道に出る時見通しが悪い
23	歩行者が好き勝手に渡る
24	タクシーの減車
25	3つでは不足。4はそもそもどこを走るべきなのかが全く分からない。
26	駅側から渡る時、コンビニの前のバス、車などで見通しが悪い
27	人を迎えに行った時、どこで待っていていいのかわからなかった。
28	中央の横断歩道付近に駐停車していると歩行者が渡り始めるのが全く見えない、知っている大磯町民は気を付けると思うが外部の人は状況がわからない為危険と思われる
29	タクシーの待っている場所が広くとられていて不便。もっと端でよいと思う。

問 14 全員に伺います。安全性向上の目的として歩道の設置や拡幅、道路の形状を変更するため、観光案内所前のゲートを撤去するとしたら、どのように考えますか？（1つに○） →次は問 15へ

1. ゲートは不要なので撤去する
2. ゲートの撤去はやむを得ないが、大磯の魅力を発信するモニュメントや案内板等が必要
3. ゲートの撤去はやむを得ないが、代わりとなる新たなゲートを設置する
4. ゲートは絶対に残す
5. その他（具体的に



（観光案内所前のゲート）



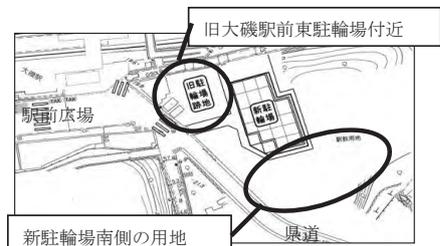
撤去はやむを得ないが、大磯の魅力を発信する代替施設が必要という意見が 38%と一番多くありました。次いで、不要なので撤去が 30%、撤去し代わりにゲートを設置が 13%、絶対に残すが 8%でした。

問 14 その他意見欄 記載内容

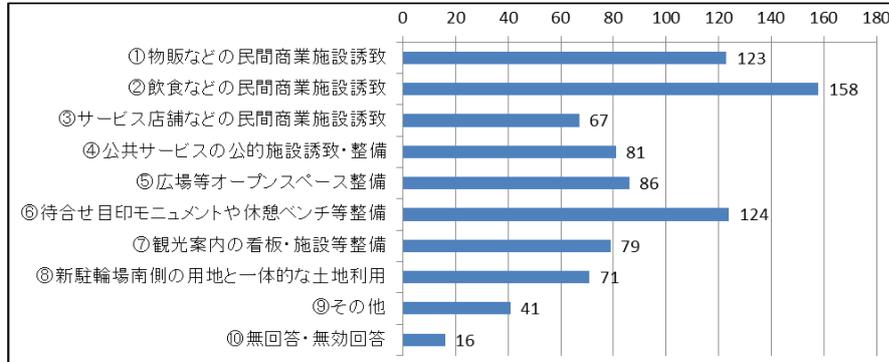
1	あってもなくてもどちらでもよいのでは？
2	写真が不鮮明で解らない
3	良くわかりません
4	どちらでも
5	ゲートがわからない写真不鮮明
6	ゲートを今回の安全性向上だけなら残す。しかし老朽化など将来と併せて考えては
7	レトロ感があるのでできれば残して欲しいが、老朽などで危険ならば撤去も仕方ないかと。
8	行かないので、観光ゲートが分かりません。
9	絶対に残すとまで言わないが、撤去するにも新しく何かを設置するにも費用がかかると思うので、うまく抑えてください。
10	これは単なるお飾りでなく神社の領域の始まりを意味する鳥居のように、ここから大磯海岸のエリアが始まるということを示しているように思います。
11	道路の拡幅はぬけ道となり交通量をいたずらに増やすため反対です。現状の事故の少なさ、安全おだやかな表情は道路幅の狭さによって得られているものです。
13	現状のゲートは撤去し、大磯ゆかりのアーティストから新たなゲートもしくはモニュメントを募集する。
14	どちらでもよい
15	特に問題がない限り、撤去は不要である。
16	大磯駅を利用しないので…
17	駅に降りて海に向って大磯駅前、街に来たと印象に残るように。後々まで！
18	一般及び観光客に共に判かる様な案内ゲートが必要なのはナイだろうか？
19	海方面に向う道路巾を広げてほしい。(2車線を)確保する
20	ゲートを設置した時の理由によって、撤去するか否か判断して下さい。
21	観光案内所自体を大磯駅前に大磯らしいデザインで建設を望みます。
22	あまり利用しないので かんじません
23	図書館から駅に向う歩道を広げて考える
24	観光地視点で歴史あるゲートは何らかの形で残して欲しい。が都市計画上難しい場合は、2.も可。つまり検討の優先順位として、3. →2. をお願いしたい。
25	写真が不鮮明でよくわかりません
26	40年近くゲートがあることも気付いていない。ボンヤリです。
27	ゲートがどこにあるかわからず、回答なし。

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） →次は問 16 へ

1. 物販などの民間商業施設の誘致（食料、衣類、日用雑貨等）
2. 飲食などの民間商業施設の誘致（レストラン等）



3. サービス店舗などの民間商業施設の誘致（医療、理美容、子育て支援（一時預かり）等）
4. 公共サービスが受けられる公的施設の誘致・整備
5. イベント開催などが可能な広場・緑地等オープンスペースの整備
6. 人の待合せの目印となるようなモニュメントや休憩が出来るベンチ等の整備
7. 観光案内情報を発信する看板・施設等の整備
8. 新駐輪場南側の用地（右図参照）と一体的な土地利用
9. その他（具体的に



旧駐輪場跡地に望まれる施設は、飲食などの商業施設、次いで待合せ目印やベンチ等の整備が上位であり、駅前でちょっと休める場が欲しいという意見が多く見られました。また、現状の大磯駅周辺が不便であるとの意見が多いため物販などの商業施設を望む意見も多くなりました。

問 15 その他意見欄 記載内容

1	解らない
2	どちらでも
3	新設された東駐輪場が同箇所敷地全体の総合的利用から考えると不自然で南側用地と旧駐輪場跡地が分断されている。
4	1F 観光案内、子供の一時預かり 2F ビュッフェ大磯名物販売所
5	無料の駐輪場
6	安全性向上とは違うのでは？別の事業ではないか
7	旧駐輪場を又駐輪場にしてつかう。
8	障害者就労施設や障害者の憩いの場
9	公園、緑地
10	有料の駐車場(20分まで無料とか)
11	迷惑な駐車、たむろされるような空間でなければなんでもいい
13	観光(ハイキング含む)で来た人が、ちょっと寄って休憩できる場所があっても良いのではないのでしょうか。図書館利用者などにも。
14	ただし景観に配慮。
15	何もありません
16	書店
17	公園、緑地、観光客、が少し休めるような茶屋みたいなもの等。
18	このような事は、新駐輪場を計画する時に定めておけば良かったのでは？ 残地があるからパッチワーク的に何か造ろうとするか
19	保育園などを兼ねた緑地の整備
20	6①松のブロンズ不用、②湘南大磯町の地名看板(目印)
21	車の回転通りと駐車場として利用。
22	駅に来る車の駐車場スペース
23	芝生とベンチだけのシンプルな休憩場所(新駐輪場南側からの借景を生かす)
24	書店。
25	原付以上の大型バイクの駐輪場
26	駐車場(景観に配慮して緑もあるとよい)

27	駐車場(大きめ)があったら利用者がもつと増えると思います。
28	新しい駐輪場
29	駐輪場としての利用(自転車、バイク等)
30	道の駅 大磯の野菜さかな和菓子など大磯の産物
31	セッキョク的な案内板など、一般及び観光客用必要
32	駐車場
33	大磯駅は、人が休める場所がない。駅の改札前もイスだけ。池をなくすなら、ココに水場とベンチを。
34	平地にして、バス停にしたら。つまり、建物は作らない。
35	もっとタクシー、バス、車、人の流れを考えて更に歩道(屋根付)等も検討すべき
36	7 観光案内情報を発信する看板〜小さすぎ〜ぜひ正面にけいさつ交番ととなりいんしよく店は駐輪場あとへ
37	特にありません
38	駐車場があるといいですね。
39	2→たとえ高級感のあるスタバがよい！9→フィットネスを作り、大磯町民の健康長寿を日本一に導く！！
40	本屋、TSUTAYA(ゲオでも可)
41	ロータリーに送迎用駐車場を設けることができない場合、迎車の目的で短時間駐車できる場所を確保してほしい。
42	不便に感じる事なく年に数回の利用では良くわかりません
43	大磯駅行きのバスがない以上、あえて行く事がない。車で人を迎えに行くにしても、問 13 で答えた様に、駐車場がないと思う。
44	こんな土地利用でどうすると？
45	駅周辺には、年数回しか行かない為、イメージがわかず、わかりません。
46	駐車場

問 16 全員に伺います。大磯駅周辺のまちづくりや駅前広場等の整備に関するご意見・ご要望があれば、記入してください。

問 16 自由意見欄 記載内容

① 安全安心、防災のまちづくり	
1	駅としてではなくあそびに数回行っただけなので、印象は違うと思いますが、一般的なイメージとは違い狭くて汚いなど感じましただから広さはかえられないと思うので、子供や年配者や障害者が一人でも使い易い様、あと土地柄、津波の心配があり、その時には唯一の高台なのでそこも考慮があるといいと思う坂道もあり下った一号線と全体で考えると良いと思う(駅前ロータリー的な)あの交差点付近は路駐が多くて駅を使いにくくしている原因に 駅は大磯らしく豊かな感じで一般車両タクシーは入れずバスだけに駅から下った図書館付近ファミラ陸橋の空間を通勤通学が便利になる様
2	国道 1 号・駅入口交差点から駅前広場に通じる県道が、歩道、車道ともに危険や混雑をきたすことがあるので、難しいと思うが、その改善策も検討してもらいたい。(例)・県道の拡幅 ・JR線沿いの道(商工会館〜駅前広場)との関連づけ
3	駅前広場の拡大のため、新駐輪場南側の用地と旧駅前東側駐輪場跡地を移転先候補地とするなど、単に空地を利用することではなく、駅前広場の拡大を考え、併せて全体的な整備を考えたらと要望致します。
4	通勤時間帯の送迎車の混雑を緩和してほしい
5	1 号線にいたる道路の拡幅を早急を実現してほしい
6	ほぼ送迎でしか行かないが、駅前の大混雑(車の)はほんとにどうにかならないかと思う。9:00〜の道路へ行ってしまう人も沢山見かける。バスやタクシーがかわいそうに思う。
7	何も作らないで何も変えないでほしい。その予算があるなら、今ある施設(歩道、車道、ロータリー、池、トイレ、使っていないポスト、駅以外にも)を整備し、整理してキレイで使いやすくして下さい。
8	図書館から駅へ向かう坂道が狭い。また银杏がたくさん落ちてるので歩きにくい。
9	ロータリーに車があふれているのは、よくないと思います。土地がら、送迎はなくならないと思うので、車のプール場所が必要だと思います。また、図書館側の歩道はすれちがえないぐらいせまいので、2 つの歩道を 1 つに集約し、幅を広げるなど、してはどうでしょうか。
10	子どもたちの通学路にもなっているので、だれでもが安心して歩行できる駅前にしてほしい。
12	町の一等地なので良く考へて大磯らしくなってほしい
13	大磯駅から平塚よりの道路は道幅が狭く見通しが悪いので、線路沿いは時間制限しないで駅に向かう専用道路、駅から図書館を通る道路は1号に向かう専用道路の様に、一方通行にしてみるはどうでしょうか。新しい自転車置き場の横の空地は、小学校の通学路の利用としてはとても良いと思います。そのまま継続できる様な文具のような小さな店や花を植えたりできると良いかとも思います。
14	車道・自転車道・歩道がぐちゃぐちゃ。特に駅東側の線路沿いの道が狭くて危ない。駐輪場の入り口が広がって車のすれちがいが等便利になったが、自転車かとびだしてくるし人が増えた事により車が通りづらくなった。この道路は、人と自転車はどちら側を通ればよいのですか。
15	歩道を自転車に乗ったまま通っている事でたくさんの争い事がある気がします。特に駅前という事はありませんが、自転車は歩道を通らない事を老若すべての人に徹底してもらいたい。

16	私は、駅前広場だけではなく、海水浴場からの歩行が安全にできるのが発展につながると考えます。大磯図書館横の道から車が出る際、歩行者、自転車が見えず危険です。特に小学生の通学路でもあり、また、雨の日は、自転車が駅からの下り坂をスピードを上げて走って来ます。小学生も下り坂を走って来ます。図書館サイドの道路から、駅前に続く道に出るには、車の先を出さないと歩行者が見えません。雨の日は、図書館のタイルの道で、自転車が来て来た車に驚き、転倒していた事が、私を知る限り2回ありました。一度、乗用車で危険度を確認頂き、ぜひ、カーブミラーの設置をお願い致します。事故が生じてからでは遅いです。私が子供が小さく、本当に怖いです。
17	駅前ロータリーが狭いのでなるべくバス、自家用車等区別がつくようになればいいです。
18	安全で快適な駅前整備としてください。
19	ロータリーを撤去しても広くはない駅前広場では、安全(歩行者と車を分ける)に配慮して欲しい。茅ヶ崎駅海側(南口?)の駅前広場は、一つの参考になると思う。人の待合場所、タクシーバス、歩行者のゾーンがはっきりしている。大磯の場合は、送迎の一般車がユーターンしたり自転車 etc.が歩行者を無視したりとごちゃごちゃしていると感じていた。緑を背景とする駅前、他の所にはない貴重なものなので、利用者が安心して使える駅前広場を作って下さい。
20	駅前広場に待ち合わせ場所が出来て欲しいとも思いますが、ファミリーマートから駅に向う道の歩道の幅がせまく自転車に乗っていて車道を走っても車道の幅もせまい感じがします。海に続く道になっているので安全安心に通れる道に整備していただきたいです
21	大磯が好きで色々な場所を見て回った結果数年前にマンションを購入しました。仕事は東京なので週末に来て退職後は永住するつもりです。ただ私自身も、また東京から遊びに来た友人等も駅前を見て「何もない所だね」という意見は持たずにはいられない現状だとは思いますが。女性に人気の大型100均店、SNSで拡散する様なオープンカフェ等々…女性に人気の店は流行る！と言われるご時世、その辺をご検討なさってはいかがでしょう？
22	東小磯奥に住んでいるので年寄りには車が運転できなくなると交通手段がタクシーのみになりたいへんです 小型バスの通る所をふやしてほしい
23	住んでいる人は慣れてしまっているがはじめて駅前を通る車や人は通行がわかりずらく迷ってしまう。誰にもわかりやすい表示をお願いしたい。
24	駅から出ると、緑がとびこんでくる。今の景観を是非残して欲しいです。少々不便でも、だからこそ、ゆつくり運転したり、ゆずり合ったり、注意しながら歩くことを覚えられるのではないかと思います。
25	現在のバス、タクシー、自転車歩行者の通行が入り混じった状況を改善し、安全に通行できる広場にしてもらいたい。
26	・駅前に信号を設置して小中学生の通学時にはそこをわたれるようにして欲しい、交番前の横断歩道は下からあがってきた時にみえなくてとてもあぶない・タクシーの駐車数が多すぎる、3台程度にして欲しい駅前歩道を渡る人がタクシーのかけから出てきてとてもあぶない・新駐輪場から西方面に向かう時に自転車は車道を逆走か歩道を走るしか方法がない、ロータリーのあたりに横断歩道が必要
27	駅に来る車の駐車スペースの確保
28	通学ではほぼ毎日駅前広場を通ります。大磯小学校側から駅に自転車に向かうのですが、西側の駐輪場がなくなってしまい、新しくできた東側駐輪場を現在利用しています。駅前を横切るときに、歩道を自転車で行くわけにいかないの、バスやタクシー一般者の間をすり抜けて通行しており、危ないと感じることが多いです。1日でも早く自転車の通行スペースを確保して欲しいです。早急をお願いします。
29	送迎の車の場所を増やしてほしい。バスやタクシー優先場所に止められないため。
30	利便性と言っても車の人、自転車の人、徒歩の人によって異なりますので、難しいと思われます。まずは安全性(駅舎から反対側に渡る時等の)を確保すれば良いと思います。又、多少の不便さよりも景観を大事にした方が良いと思います。
31	駅前広場が狭いので致し方ないが一般の乗用車が駐車(停車でもよい)できるきちんとしたスペースを整備して欲しい。バスタクシーがのさばりすぎているように感じている。
32	歩道の拡張
33	観光案内所から下る道の歩道は本当に狭く車道を歩かねばならない場面も多々とても危険な状態だと思っています。片側(駐輪所側)だけでも広く取れる工夫をして欲しい。幸い現在空地も有り可能では。
34	駅の傍に「コンビニ」があるのは大変便利ですが駐輪場が無いため運転手不在で長時間駐車するマイカーがあつたりで、公共交通機関や送迎車の邪魔になる。コンビニ専用の駐輪場を設けては如何でしょうか。
35	駐輪場からコンビニの方向車道を逆走していく自転車をよく見るので自転車はどこを通るのかはっきりとさせれば危険が減ると思います。
36	駅前て人が立ち止まり話をしている、駅利用のさまたげになることが多い。上記のことが解消される工夫を期待します。
37	交番前～下る道がとても狭く、ペーパークーで通る時等は、相手の方とすれ違えず、待つて頂いたり、車道へ出て下さる方もいました。もう少し、広くして頂けると使いやすく安全かと思ひます。
38	人的安全最優先での整備を望みます。
39	時間帯(特に朝の通勤・通学時間)によって、駅に行くまでの西側と東側(どちらからにするか難しいが)道路を一方通行制にする。これ以上、駅前には道は広げられないので、朝の混雑時だけでもスムーズな車両通行が出来るのでは？ ※東町から駅に行く場合は、ファミリーマートの信号で右折車線があるが、しぎたつあん信号では、右折車線はない。そうすると、やはり東側道路から一方通行の方がよいかも。でも、西側から駅に行く人は、駅に行くまで距離が長くなってしまふ…。しぎたつあんで左折出来なくなるから。(うまくせつめいできなくてすみません)
40	私は数しか、利用していないのですが、うまく自転車でも乗り回し出来なかつたです。用地が非常に細長いので、開発はむずかしいと思いますが、みんなが足を運びたいするには、物品の調達が安易になる事は必要不可欠でしょう。でも購買力が心配です。階上に沢山の工夫があれば可能なのでは？大きく大磯港、湘南平の中間の大磯駅構想なんてのは？
41	朝夕方時通勤、通学の送迎車が多く駐車できない！ちょっと買い物等で駐車するスペース(有料でも)が欲しい

42	一般車両が一時的に止められるスペースを設置して欲しいと考えます。
43	車で駅前付近の商業施設に行っても車を路上に停めて買い物をして良いのかよくわからなくもしためだとすればとても不便である。
44	駅全体に大磯らしさが出せれば十分でしょう。今はタクシーが優遇されているように思いますが、もっともバスや車の乗り入れを安全かつスムーズに流れるようにして欲しい。又自転車と人の流れも安全で分かり易くして欲しい
45	大磯駅前には駅舎と一体となりとても良い雰囲気を出していると思います。しかし、本数の少ないバスを長時間待たなければならないにもかかわらず、バス停に全く屋根がないということなどはとても不親切な感じが致します。景観にも配慮いただきながら、利用者にも優しい施設作りをお願いします。
46	帰宅ラッシュ時の迎えの車はどう考えてもバスタクシー停車場にこないでしまうのでなんとかしてほしいです。
47	バスが30分-1時間に1本の頻度で、待ち時間が長くなることが多く、二宮方面へのバスに乗るためには駅から道路を渡らなければならないので、次のバスの時間がわかる電光掲示板を設置してほしい。
48	ロータリー自体は有った方が良くと思うので、縮小しつつ道路を拡張して自転車の専用レーンを設ける等の施策が取れば良いと考えます。また、駅周辺に駐車場がもっと必要だと感じています。
49	バス・タクシーの通行に不便をかけていると思うがロータリー(緑地)での駐車は必要。現状の駐車利用は不便でありこれがバス・タクシーの通行に多大に影響している。駐車方法をぜひ改善してほしい
50	大磯は他の駅に比べ、駐車場が少なすぎます。その為、銀行、買い物などの路上駐車が 많이 感じます。
51	問5は②と⑤が半々なのでそれぞれの観点から②公共交通機関を利用している場合…歩道の整備や拡張の必要性を感じたことはありません。自転車道を明確にしてもらいたいと感じております。⑤迎車の観点から…車での送迎は避けられません。送迎の場合駐停車時間は限られています。ロータリー部分を縮小して、送迎用の駐車スペースを増やす様希望します。現在は周囲に縦列なので台数制限がありますが、縮小して斜め放射線状にし、ラインを引いて駐車場への横断歩道の設置及び役場方面に右折する車の一時停止ラインの設置を希望します。問15についても同様に希望の希望。送り時の駐車の手配があるので降車専用の場所を決めてほしい。
52	用地が狭い 冬は別として 観光時期はバスの発着、人の出入り件数が多くなる 又、大磯の特徴 雨が降ると車の送迎が多くなるロータリーも車の回転には便利 だが狭い(昔から) 最優先課題 ロータリーの改善 縮小希望 自家用車には短い時間の送迎スペースが必要、タクシー、バス、の必要は論を待たない。 駅前には東西からの車の侵入に回転場所が必要(ロータリー) 喫茶店 ほっこり屋、風月、迎賓館、松月が有るが気軽に雰囲気を含めて寛ぐ店は少ない 観光客を呼び込むには今一 大磯駅、旧岩崎邸を含めて考えられないか？ 歩道の屋根設定 簡単には思うが 大磯の景観を損なうと思う 駅前の樹木景観を残して欲しい これが 大磯
53	生沢へは大磯駅から直通バスがないので殆ど利用することがないので、大磯町民でも行く機会が少ないと思います!!
54	駐車場がほとんどない状態での駅前広場の整備に関して、選択肢は限られる。故に最も役立つ子育て支援の施設を作るべきと考える。
55	景観より安全
56	お年より、身体障害者の方々の為、バリアフリーの道。明るい印象になるように…大磯に来た方々に、良い印象をもってほしい。
57	・可能な限り現状の維持、・安全性に問題がある場合のみ最低限の整備、・どこの町でもあるような駅前整備は止めて頂きたい、・利便性改善のために、歴史ある景観を壊さないで欲しい
58	①今はTAX乗り場が駅の真ん中にあるがその場所にバスの乗降場をもってきて多くの人が使い易くしてほしい。②TAX乗り場は今の池としげみがある辺りの方に移動する③二宮駅北口の様にしてみてもどうだろう。④ベンチではなく辻堂の金属のパイプのベンチがわりになる形状のもよい。⑤観光の人もいるので屋根はあった方がよい。ご苦労だとは思いますがよろしくお祈りしたい。

② 大磯らしい魅力的で個性的なまちづくり

1	大磯は町でよい 大中市のまねは不可 大磯の史跡に合った雰囲気駅前を創り育てる 緑の現状の維持と建物の工夫してほしい 1. 駅前の民間建物への補助金を出してでも雰囲気を出す 観光案内所新駐車場の建物は都市型なので工夫してほしい 2. 駅舎の現存希望JRさんへ。町内での色の使用規制も考えてはいかがですか。
2	観光地としての大磯の魅力を損なわないようにしてほしい。余りゲバゲバしい施設は駄目です。
3	5年前に大磯に引っこしてきました。高い建物が少なく、空が広く感じられます。ところどころに残る松こそ景観の財産です。大切に！便利さだけを追求せずに、街づくりしていければと思います。「不便益」ということばもありますから。
4	海(海水浴場、港、プール)までの判りやすい地図/案内図の看板を設置してほしい。
5	大磯の雰囲気を大切にしてほしい。
6	大磯町には平塚市の中央公民館や茅ヶ崎市の文化会館等住民の活動を主体にささえる施設がなく新規に建築された東駐輪場を含めて住民活動の拠点となる施設の計画を検討して欲しい。又大磯には政治家や芸術的な有名人が多数いたと云われながら、その痕跡もなく資料館や吉田邸にしても駅より遠すぎると感じられる。
7	タクシーのりばの整備、駅ビルなど作ってもっと人を集客しては？、個々の商店ではなく、一体化しては？
8	明治記念邸園の町として特徴を出してほしい
9	現在の景観を残しつつ、利便性の向上。
10	現在の趣ある駅舎を含め(海水浴場発祥の地)自然と調和したまちづくりがよい。ベンチなど町民の健康や安全に配慮されたスペースも入れば、子ども一時預かり等若い世代が生活しやすい環境にしていくことも必要だと思う。
11	あまりゴタゴタ建物を作らない方が良い。屋根はタクシー乗降場だけで良い。さすが大磯と言われる様な緑のあるすっきりした広場にして下さい。

12	観光案内と共に団体のお客様が利用(食事など)出来る施設を整備してはどうか。案内板があればモニュメントはいらぬ
13	大磯の”何も無い”ところが気に入って移住してきている方が多いです。あまり利便性のことばかり考え、大磯らしさがなくなるのは困ります。ゴテゴテとつけてから(作ってから、設置してから)、それをなくすのは難しい。なんでもある時代ですから、これ以上手を加える必要はないと思います。
14	利便性に不満なく 景観維持を重視します。
15	大磯駅は昔から変わらず自然な感じで好きなんです。観光に来た方が休憩できる場所等あったら良いと思います。
16	旧跡を訪ねてくるグループが多々あるので、静かで素朴なふんい気を残して欲しい。
17	店等を増やすより現状のまま、歩き易さや、必要最低限で良い静かな環境の方が良い。
18	南側の用地と一体的に土地利用して欲しい。飲食店などあるといいが、大磯駅前らしい店づくり(派手派手しいものは似合わない)を望みます。大磯は気軽に散策を楽しめる土地柄。駅前をその出発点と位置付けるのはどうでしょう？広い休憩スペース+カフェのような。(情報発信の場としても)お年寄りにも赤ちゃんにも優しい。ランニングするなら、シャワー室も欲しい。登山？後の着替えも。もちろん有料で。
19	駅前の野菜売り場はやめてバスの待ち合わせ場にしてほしい。駅舎の外のイスはとりはずしてすっきりさせて、中にイスをふやして下さい。グループで来た人がかたまると本当にじゃまで電車のりにおくれます。観光案内所は駅の前にしてその場でバスに乗れるようにして下さい。
20	駅の南側(統監道)の商店等の活性化。
21	モニュメントのある池は不要だと思います。目にするとても汚いのでできれば不要だと思いますし、残すのであれば美しく変えてほしいです。その周りは花木を植えて心いやす緑地にしてほしいと前々から感じていました。
22	大磯の魅力の一つに偉人が多く住まれた事がある。文化の香る町としての情報を発信したい。駅前に本屋や銀行、レストラン等を造ってほしい
23	大磯らしさを残した開発を望みます。
24	この様なアンケートが集められているとは知りませんでした。この雰囲気が大磯らしいと思いますが？如何でしょうか？大きな予算を使わず、地域住民が、住みやすい町作りに力を入れて欲しいと思います。
25	駅前は狭いのでむずかしいと思いますが、大磯らしい景観にして欲しい。各店舗がバラバラにならないよう景観が一体化するように全体で一つになるような景観で欲しいです。
26	大磯駅周辺に空地が少ないのでいろいろな要望を入れた理想的な整備はむづかしいと思うが、各地にある道の駅のような地元物産品や食料品を中心とした店、レストランなどの商業施設があると大磯の訪問客、家族を駅に送迎する主婦などに便利だと思う。駅から5~7分の所に住んでいますが買い物難民としてはスーパーの様な食品中心の商業施設が望ましい。
27	大磯らしい景観を残してほしい
28	観光資源のたくさんある大磯ですが現状はそれを集約発信する場所がない。駐輪場跡地に観光施設をもうけ、物販やカフェを作り観光客や地元の人々の交流とにぎわいを創出してほしい。その際、今の縁を生かし「庭園文化の町大磯」のシンボルとなるような小さくてもセンスの良い建物と庭園を作ってほしいと切に思います。※このアンケートの結果と計画への反映をぜひ広報してほしい。
29	駅正面の民間建物の広告文字等をもう少し美的なものに指導してほしい。
30	「個性＝差異化」です。湘南の他のエリアにはどこにもないもので、大磯にはあるものは何かーそれを守り育てていくという視点を常に保っていただきたいです。
31	駅前は大磯ならではの雰囲気を残して欲しいです。街灯の色なども温かみのある黄色(ランプ色など)。どこか昔ながらの雰囲気を大切にしたいです。商業的になってしまうと魅力が無くなってしまいます。
32	町民にとって利便性は大切だが、どのように町づくりをするにせよ、町の歴史をふまえて湘南発祥の地大磯らしさをそこなような整備は絶対反対である
33	駅廻りにこれ以上の商業施設はいらぬが、町中に喫茶は多く、人を案内出来る食事処が少ない。空家を利用した観光処を作ってはどうか横溝邸等は、素晴らしいと思う。
34	駅前広場から図書館へ行く道路も、歩道も狭くて通行しにくい。駐輪場から小田原方面(線路側)へ行く時、自転車で行きにくい。車の送り迎えの時に駐車スペースがないので利用しにくい。タクシーも利用するがスペースが多くて利用してはいるが、あまりよい感じはしない。
35	人は懐かしいところを候と言われています。そして人は、海から生まれたのだと想像されているとすれば、本能的に海の息吹きにアコがれ出会い度、座り込み度いような駅前広場が欲しい。
36	現状変更は大磯らしさをなくす。二宮のように絶対して欲しくない。
37	十数年前に引っ越してきましたが、その時の決めてが駅の周辺の雰囲気でした。ゆったりとんびりして春には桜が咲いて緑も多く今時めずらしくほっこりする心地良さがあります。駅前を通過する車もゆっくり走ってくれますし、落ち着いている感じで他所から電車で帰って来ると、とてもホッとします。雨が降っていてもそれはそれでしっとり心がいやされます。あまり便利にして欲しくありません。
38	都心から大磯に帰って来るとホッとします。大磯町は、流行り廃りに惑わされず、素朴の中に受け継がれた品の良い景色を後世に残すように努めてもらいたい。
41	大磯らしさを大切にしたい
42	大磯の歴史と地名からその雰囲気を壊さないような整備を。旧西駐輪場跡地が「クリエイト」になると聞いてがっかりしています。高齢者の増加や利便性が求められることは実感しますが、一度壊れた環境は復元が難しく要望は多くあると思いますが大磯の顔である駅前が「大磯」の品格を落としてしまわない整備を希望します。

43	駅舎がすばらしいので景観に配慮した品のある風景を目指して欲しい。ごちゃごちゃとしないよう色調やファサード等に統一感を出し、程よく緑もある。品のある大磯町らしい駅前風景を望む。予算が少なくても色調を統一するだけでも印象は良くなると思う。同時に車利用も駅周辺を利用しやすくなれば商店がにぎわい、売上げ向上にもつながり活気ある町づくり駅前づくりになると思う。（今ある店や建物を活気あるものにし、新しい商業施設はその後を考えれば良いと思う。）
44	大磯から景観をとったら、ただの田舎になるので景観重視で利便性ばかりを求めず、流行に流されずであって欲しい願っています。
45	旧来からの駅前景観を残す形で整備を考えてもらいたい。
46	町長がいつてる観光に力をいれているというなら大磯をアピールするような駅前広場を
47	景観を大事にしてほしい
48	景観に配慮した橋上駅舎にし、駅前を広く活用できるようにすることも考えられる。
49	①一般にも観光客にも必要な看板や案内所が必要なのでは。②既存の建物や商店ハコレデ充分では？③「××商店やワン・ストップ・マーケット等、他地域に見られるモノは×です。④地形を考慮したヨソでは無い駅前であって欲しいモノ。⑤ミドリや花のある広場であって欲しいモノですネ。⑥ヨソには無い駅前、地形に応じての広場であって欲しいモノですネ。⑦色々ある様ですが、「駅」も加えて欲しいものです。バリアフリーで使われていた「古線路材」1903年以前に使われていた「カーネギー製鉄」からのレールを、記念品として「資料館」にあります。ソレも多くの人々に観てもらいたいモノです。
50	大磯の景観を残し、歩道を広げ車の動きをスムーズにできる様にしてほしい
51	海の街らしさを大事に計画なさってください
52	基本的に余り手を加えない方が大磯らしさを残せるのではないかと、という気がします。
53	夜遅い時間は暗いので外灯を増やしていただきたいです 国鉄時代駅周辺は樹木が整っていて庭のように感じていました。最近では町外からも多くの方が訪れているようですので、待ち合わせ時間を過ごすのに困らない施設や大磯に期待されているイメージに合った駅前になればと思います よろしく願いいたします
54	近隣の新設の駅と異なり大磯駅舎や駅前広場は天下の大磯である事にプライドを持って当たり取って近代化近代的にしないで下さい。古くさいことは悪い事ではなく寧ろ良い事です。このアンケートの調査用紙は中央ラインがずれていて非常に読みにくいですネ。
55	歴史ある町を作るためにきれいすぎるのは反対 車社会から離れる方向へ
56	景観ばかり気にしては何も始まらない。利用者にとっての利便性を考えて欲しいです。
57	観光地視点のセンスの良い商業施設誘致・整備が必要と思われる。（20年先、50年先を視野に入れ）（仮に平塚市と合併した場合でも、大磯町の立ち位置は、観光地である。）
58	あまりきれい過ぎず、少し古くさいくらいの方が、歴史を感じ易いのではないかと。思う。
59	古きよき大磯を残してほしい。
60	歴史の深い又著名深い大磯町吉田邸の再建も立派に。大磯という町の玄関口でもある駅前の光景、風景をより新鮮なやすらぎを感じることに出来る大磯町の広域地をの整備を是非とも期待するものであります。
61	利便性向上としての整備はいいが、大磯らしさや景観は近代的にならずローカル色のままであってほしい
62	日本全国で駅の風景・風情が画一化される傾向にあります。駅前にはマックやドラッグストア、居酒屋（チェーン店）などありきたりな駅が当たり前になっています。大磯駅には、そうなって欲しくない。良い風情のある駅です。「坂田山心中」で有名になった駅。今ではロケ地めぐり等是有名になっていますが、当時も熱狂的なファンは訪れたでしょう。さて私の周りの人の中でも駅前整備の話はしばしばされます。賛否両論で答えは出ません。しかし新東横線はデザイン清潔感など評判がいいです。大磯は歴史の町ハイソサエティの人、リタイアして大磯に住んでいる医者、文化人など大磯に魅力を感じる人は大勢いるでしょう。このアンケートは有意義です。鎌倉・逗子・茅ヶ崎の様なハイブランドに並ぶ大磯の為に尽力をお願いいたします。
63	今のまま静かな大磯駅が良い
64	山側を全部撤去、駅側に移し地下駐車場上のせは3F程度のビル(昭和の風を残した建物をデザインする。
65	40年前、大磯に越して来たとき、JRの駅のホームに広告板などがなかったこと(今も)や、駅舎を出るとステパノ学園の緑が美しく余計な物がないことに感激しました。昔のままであることは難しいかも知れませんが、できるだけスッキリと余計な造物がない方が心地よくホッとします。駅に降り立つと空気が違う気がして…そんな大磯が好きです。

③ 交流と子育て世代の定住を促すまちづくり

1	バスなどの交通機関がより利用される様な工夫を打ち出してほしい。行政とは関係ないかもしれないが、駅前に若者でも気軽に入れる居酒屋があると嬉しい。
2	小規模で良いのでデパートがあると便利です。
3	町営駐車場(時間制)確保整備
4	気軽に入れておしゃべりできるカフェや喫茶店が欲しい。駅前に限らず、地区センターのようなものが欲しい。体育館やリースペース等。勉強ができるスペースがほしい。(wifi つきと電源つき)夏休み期間は図書館にあるが、それ以外はなく資格の勉強ができるスペースがほしい。
5	現在若い方も多くお住みになっていますので近代化を望みます。
6	芸術文化面をアピールするためにデザインにはお金をかけるべきです。観光客が増えるかどうかはデザインが重要だと考えます。
7	大磯らしい駅に！他とはちがって良いと思う。住民が楽しめる、ちょっと休める場所があればと思います。
8	安全確保は大切だが昔ながらの大磯の景観は大きくかえない方が良いと思う

9	古いもの自然なもので安心できる空間で一息できて少し大磯らしい食や物も購入できる場所があったら良い。子どもから高齢者まで立ち寄れる場所があると良い。
---	---

④ その他	
1	まず町の考えを示すべきでしょう。
2	町の予算を何にどう使うのか？が良くわからない。駅前の整備の目的は利便性か観光か？なんで今アンケートか？集計結果はどう公表するか？住民の生活地区で困っていること要望等を聞き優先順位をつけて対処するのが先では
3	観光地としても大事ですが(収入の面で)、住む人達が新しくなった駅前に対してよかつたねと言えるようにしてもらいたいです
4	町は予算が無いのではないですか？必要最小限で良いと考えます。周辺整備は経済面から実施するべきではないと考えます。
5	タクシーが多すぎます
6	駅は坂の上であり駐車スペースがないため、電車を利用する以外に行く必要性は感じない。駅周辺でなくても良いので、商業施設が駐車スペースがあれば良い。100円均一など生活に身近な施設はあると便利だと思う。
7	身障者や障害者(内部障害)の方々が気軽に立ち寄れる憩いの場や福祉ショップがあるといい。障害福祉関係を充実した施設がほしい。
8	費用がかかりすぎないことを望みます
9	「駅前に何も無い」というのが隠すことのできない実状です。景観を考えるのも良いですが、レストランや飲み屋の一斉無い駅に未来はないと思います。
10	新駐輪場がとても使いづらくなりました。
11	予算はとれるのでしょうか？もっと早く整備してほしかったです。
12	コンビニは別として駅前の店は早い時間に閉まってしまふので夜のイメージは暗く陰気。
13	表示は遠くからでもわかるようにデカイ表示で 都会の駅前にあるような街角温度計デジタル式をぜひ設置してほしい(本日の最高気温最低気温、只今の気温の表示機能つき☆毎日の生活の目安になります町民に大好評をもらえませぜひ鋭意検討お願いします)
14	駅前にセブンイレブンやスーパーなどが必要。
15	経験のある専門家の先導又は大磯市主催者との連携
16	大磯らしい良い物は残しつつ(緑地等)、スーパーやクリエイト等のドラッグストア、日常生活で使うものを手軽に買える場所が欲しい。高齢者に優しい街づくりをしてほしい。
17	滄浪閣を外周だけでもきれいにしてほしい。というかそういう活動を、呼びかけていただいたら必ず参加します。大磯以外の町の人、滄浪閣を見て「これは…何なの？」といひます。もったいない。
18	これからこのようなアンケートを全世帯に向けて続けて下さい。ホームページへの結果の発表、パソコンを見ない人々のための告知などをお願いします。情報入手手段過渡期のため大変ですが、町民が「参加した」「意見を言った」という達成感を大切にしてください。
19	問15に対してよく望みます。
20	スーパーみたいなものが欲しい。なるべく遅い時間まで。
21	JRの北側敷地を譲り受け、「夢の地下道」から「三沢川」、「商工会館」があるガードの所まで道路を造ったらどうか。駅の山側への利便性の向上のために、小手先の改修でなくて、再開発等抜本的な計画を立てるべきであると思う。
22	他の駅にくらべ商業施設が少なく不便である。住みやすい町づくりには改革も必要であると思います。
23	・問15(で希望した保育園などを兼ねた緑地の整備)の保育園は新駐輪場南側の用地で、階高はMAX2Fまでの低い建物。・大磯在住のアーティストや建築家を積極的に起用してほしい。
24	基本は現状のままで良いと思う。人口が少ないので特に開発は必要ない。新駐輪場南側用地の利用について大磯町らしさを発信できるようなイベント等が出来る広場と商業施設が欲しい。
25	駅前広場について活気が見れない。その理由として1民間商業施設等がなく飲食ができない。2町全体がさびれた感じがする。保守的な印象が強い。二宮の方が発展している。誠に残念としか言えない。観光都市を目指すのであればそれなりの対応が必要、がんばって欲しいです。
26	マックやファーストキッチンなどのファーストフードを設けてほしいです。
27	もっときつさ店やおみせを出してほしい。
28	駐輪場の横のスペースに物販などの商業施設、飲食店などの誘致が必要だと思います。わざわざ、平塚迄、買物にいかなくとも良くなります。
29	大磯駅集合で町あるきなどの行事を行うとき、駅前に集合場所がないので東駐輪場跡地が広場として残されるといいと思います。博物館の観察会などの募集人数は40人前後が多いです。
30	アンケート用紙の写真不鮮明です。緑に含まれた駅だーとズーツと思える様、看板も最小限に。
31	新駐輪場:エレベーター設置ぜひ進めてほしい高齢者は多くなっている
32	駐輪場が立派すぎ。
33	設問の回答通りです。以上。
34	出来る丈、お金を使わないで、知恵を出してもらいたい。
35	民間の店舗・不動産店やゴチャゴチャ写真店小さなレストランの移動はかなり困難と思いますがご検討の1つに記入します。

36	大きな不便を感じないので中学校給食施設の建設などの子供に対する物に使え
37	全国で有名な大磯町を日本を代表する文化、芸術、(健康長寿の町に導くべく、例えばオーストリアのザルツブルグのように、音楽(クラシック)を奏でるための大磯文化ホールを作り日本の文化芸術を牽引する。又、大磯を健康長寿No.1の町に導くべく(健康増進支援施設を作り、場合によっては民間企業(例えば生保会社)とのコラボを推進する)将来の大磯グランドプランを描きそれに向け少しずつでも予算化していく。
38	まだ大磯に来て間もないので、これから少しずつ知っていけたらと思います。
39	駅前に洋菓子店があつたら嬉しい。出かけ先に持っていくおみやげを駅前で買えなくてとても不便なので。
40	トイレが汚い。トイレ前の案内板が汚い。駐輪場の場所がとても分かりにくい。団体客が駅の入り口でわちゃわちゃ邪魔。
41	JRとも協同して相互により良くなるようおこなって下さい。
42	大磯と云うだけで、ヒョコ地ネと遠方の方々に言われますが、駅を出ると、ヒョコ地の印象はなく、狭まぐるしくごちゃごちゃしてるだけ。もつと大自然を思わせる広場に、そして色々なイベントを催し出来る建物を作り、人集めが出来るように(例えば二宮のラディアンのように、若者も年寄りも楽しく集まれる場所を)願ってます。
43	印象が地味で、「大磯って駅あるの?」とよく聞かれます。レストラン等の商業施設を設け、にぎわいをもたせるとよいと思います。 *あと、町営などの安いパーキングがあつたら非常によいと思います。
44	大磯に住んでいても大磯駅を利用しない、できない事が問題では。国府地区は特に。二宮の方が便利。
45	大磯駅利用者が限られているので利用により対応していくのが良い。
46	駅周辺の事ではないが、ふどう川の堆積されている土を定期的に撤去してほしい。
47	大磯駅前に寄って行きたくなる様な施設等を作って欲しいです。
48	建物を作れば、駐車場が必要になります。駐車場が確保されるのであれば、サービス店舗の誘致は賛成です。昔(私の小さい頃)駅前には地味ながらも、イキイキしていました。今は一部シャッターが閉まっていたり…元気がないように感じます。これでは大磯のイメージが暗い元気のない町になってしまいます。若い人が笑顔になれるよう、魅力的な町になるよう期待します。
49	現在、石神台に住んでおり、大磯駅よりも二宮に出る方が近いので、あまり大磯駅周辺を利用していないのが現状です。
50	問 15 の②⑤⑧などを一体的な土地利用で具体化すればその後大磯を訪れる人が増えるのではと思います。
51	駐車場(地下)を必須とした商業施設の誘致 公営のレストランのあるビル(トレンド)



6-3. 交通量調査結果

平日及び休日に交通量調査を実施し、一部調査項目については、追加調査を行った。

以下に調査内容及び調査結果を示す。

6-3-1. 交通量調査の内容

調査日： 第1回 8月26日（土）、9月5日（火） 両日共晴天

第2回（追加調査） 10月25日（水）、10月28日（土） 両日共雨天

調査内容：

調査項目	調査日		調査時間	調査箇所		備考
	第1回	第2回		交差点 ^{※2}	駅前広場	
自動車 ^{※1} 方向別 交通量調査	○	○	6:00～21:00	○		・信号交差点は、サイクル長、 断面幅員構成を同時調査 ・交差点需要率算定
	○	○	6:00～21:00		○	
歩行者自転車方 向別交通量調査	○		4:30～25:15 (初電～終電)		○	
車両滞留状況調 査	○	○	6:00～21:00 (各時間毎に1 回カウント)		○	
自動車乗降調査		○	5:30～24:00 (路線バス運行 時間)		○	
通過交通量調査		○	4:30～25:15		○	

※1 小型車類（乗用車・タクシー・貨物車）及び大型車類（バス・貨物車）

※2 鴨立沢交差点、大磯駅入口交差点

6-3-2. 交通量調査結果概要

【通過交通量について】

計画地は交通結節点でありながら、通過道路として利用する車両がみられる。

調査結果より、下記台数が確認でき、全流入台数の約3割近くが通過道路として利用している。

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

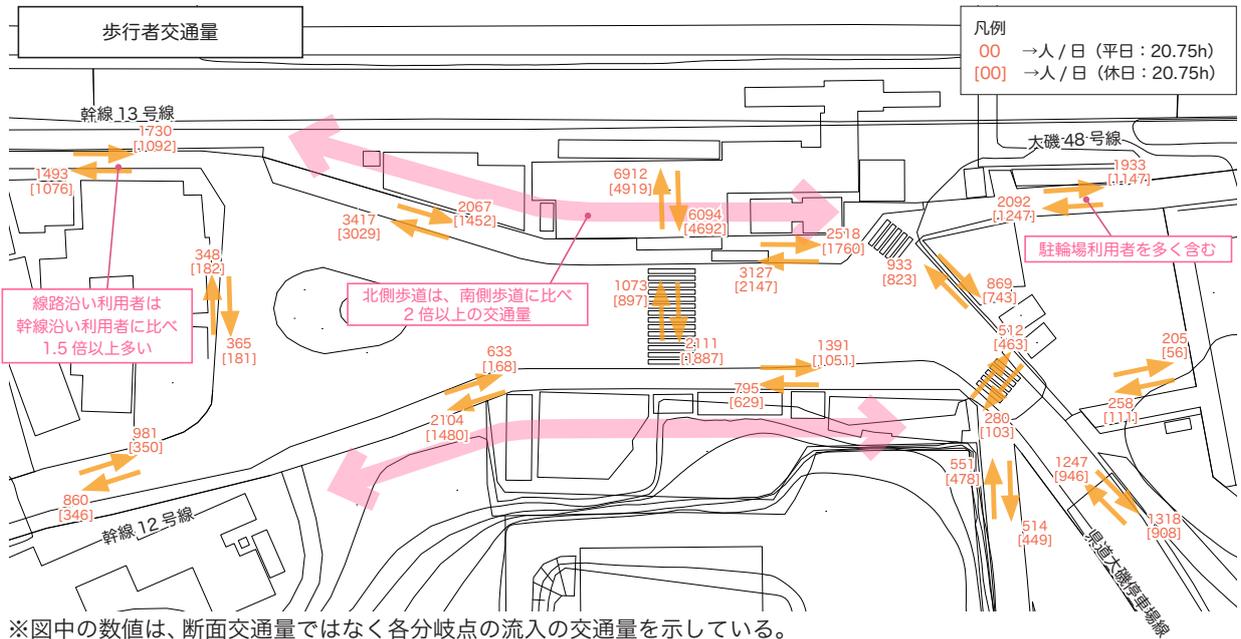
（最も交通量の多かった10月25日（平日）調査値）

※3 各調査毎の調査値のため、誤差あり

ア) 歩行者交通量及び自転車交通量結果概要を以下に示す。

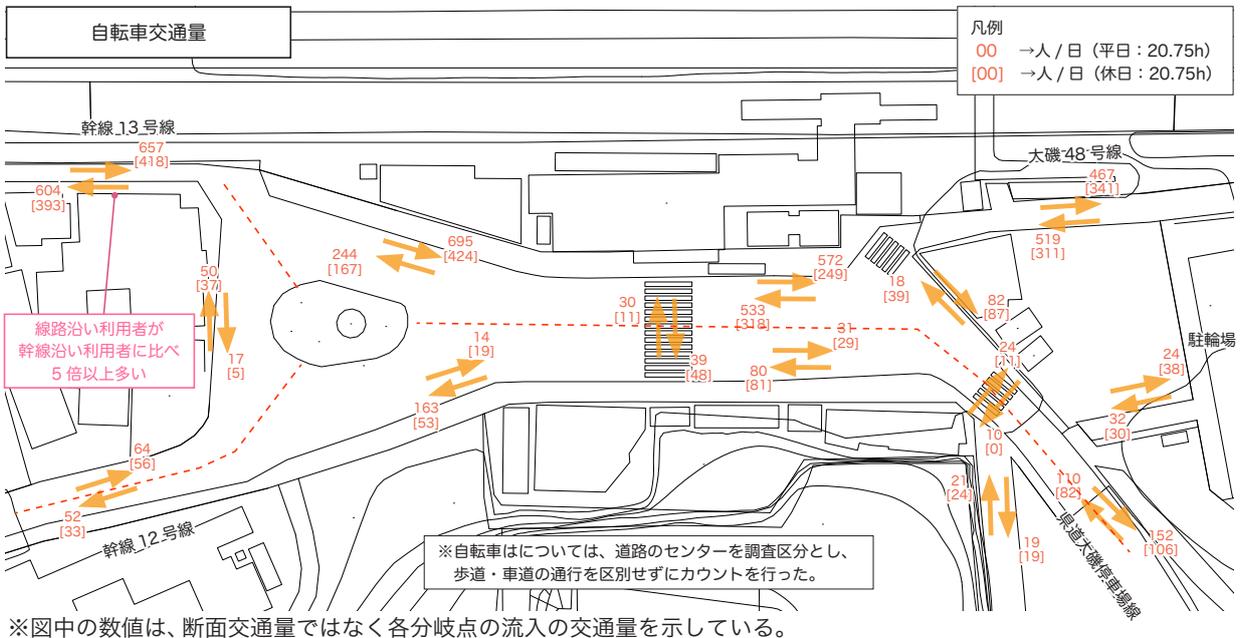
■歩行者交通量

- ・線路沿いの幹線 13 号線、大磯 48 号線は、歩行者の主動線となっており、幹線 12 号線、県道大磯停車場線よりも 1.5 倍ほど多い。



■自転車交通量

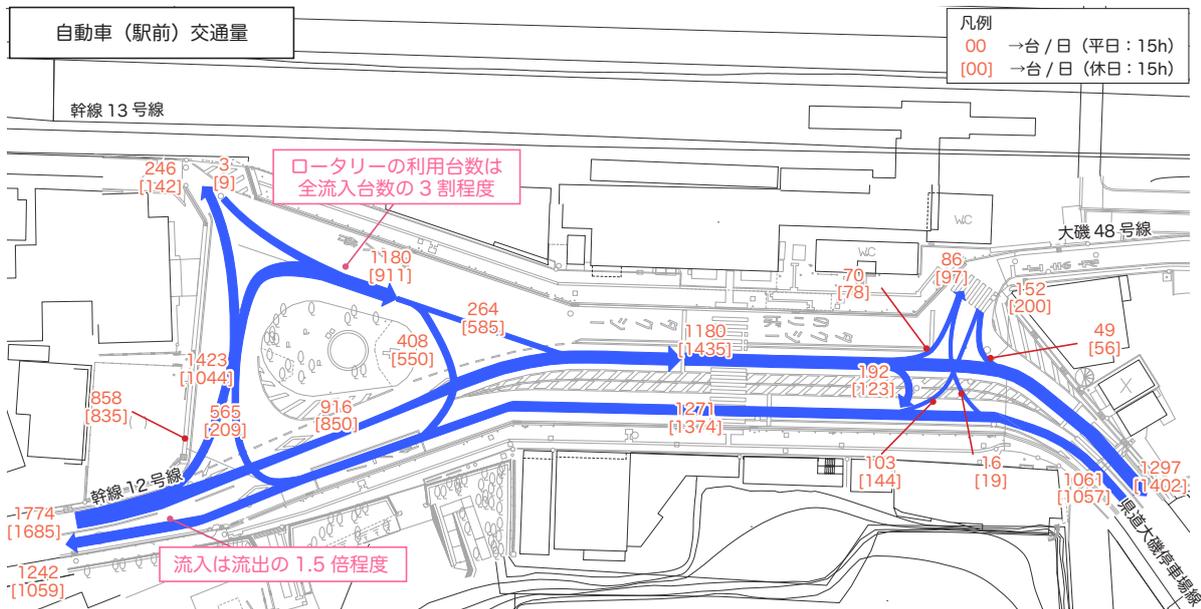
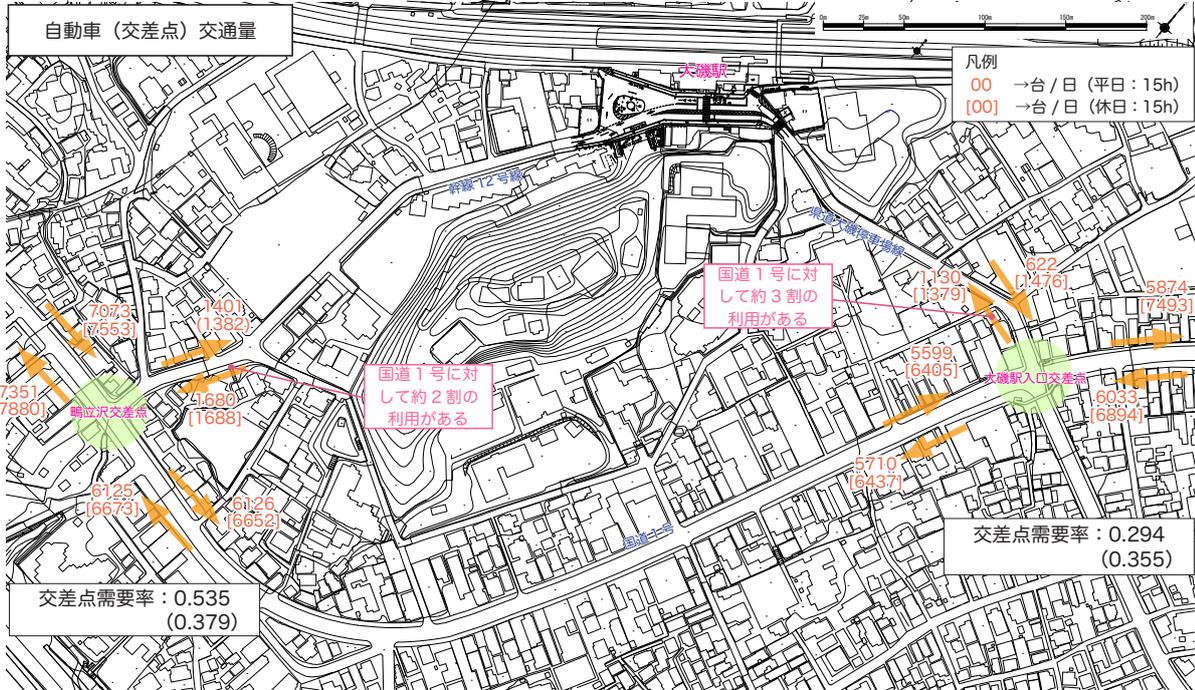
- ・線路沿いの幹線 13 号線、大磯 48 号線は、幹線沿いの幹線 12 号線、県道大磯停車場線に比べ利用者 5 倍が以上多い。
- ・駅前広場内では、自転車のほとんどが車道上を走行している。広場内を斜めに横断し、道路を逆走して走る自転車も見られる。



イ) 自動車交通量調査結果概要を以下に示す。

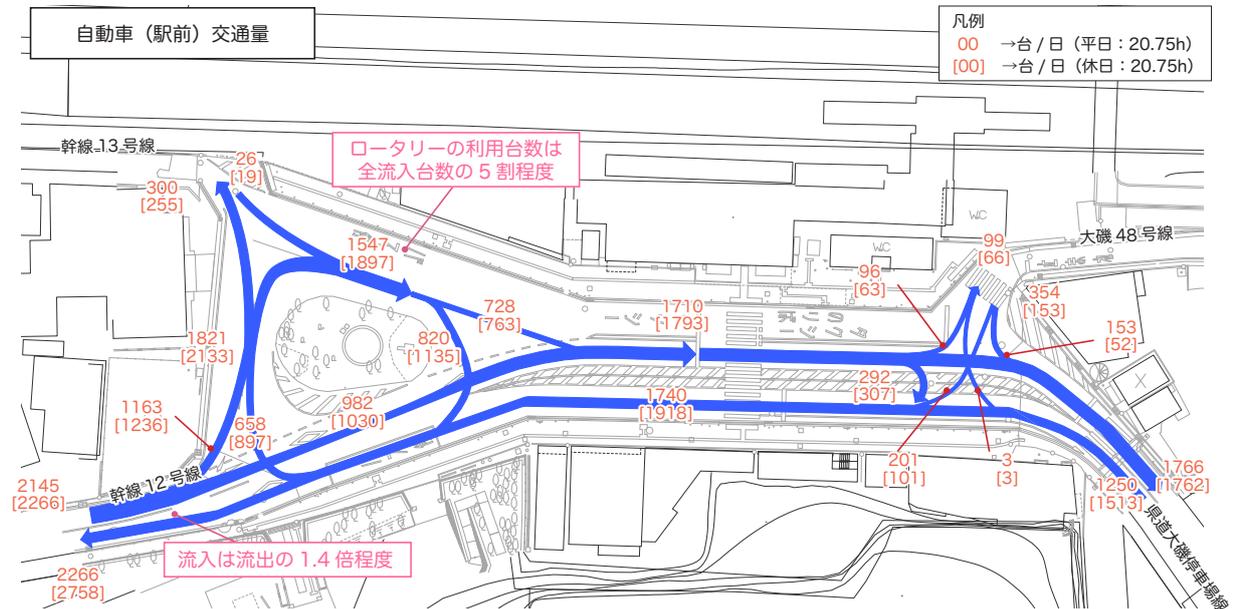
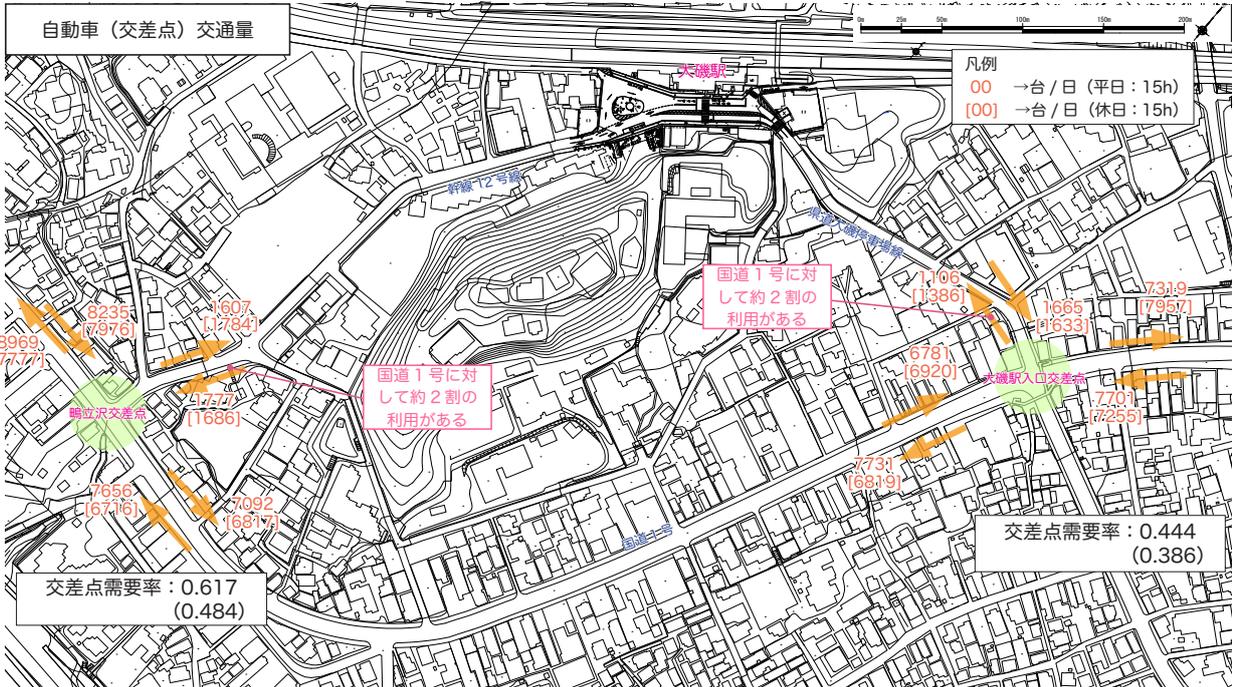
■第1回交通量調査概要

- ・鳴沢沢交差点、大磯駅入口交差点の交差点需要率は0.9以下となり、交通処理場問題はない。
- ・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倍程多い。



■第2回交通量調査（雨天時）概要

- ・鳴立沢交差点、大磯駅入口交差点の交差点需要率は0.9以下となり、交通処理場問題はない。
- ・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1.8倍程多い。



6-2-3. 交通量調査の結果

(1) 自動車方向別交通量調査（交差点：嶋立沢、大磯駅入口）

嶋立沢交差点及び大磯駅入口交差点の自動車方向別交通量調査結果を以下に示す。

○嶋立沢交差点

■第1回調査

【平日】（9月5日（火））

国道1号の交通量は、平塚側で約12,000台/日、小田原側で約14,000台/日である。

小田原方面から大磯駅方面への流出は約1,300台/日と平塚方面よりも約9倍多くなっている。

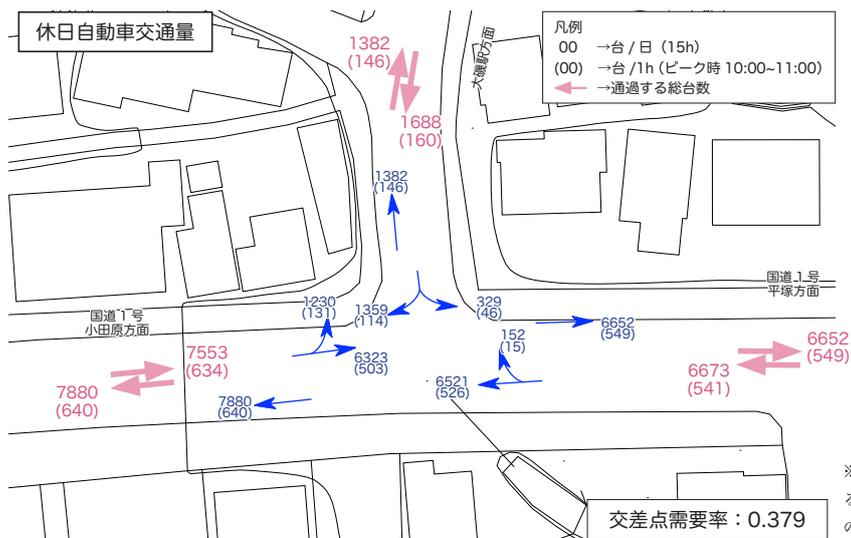
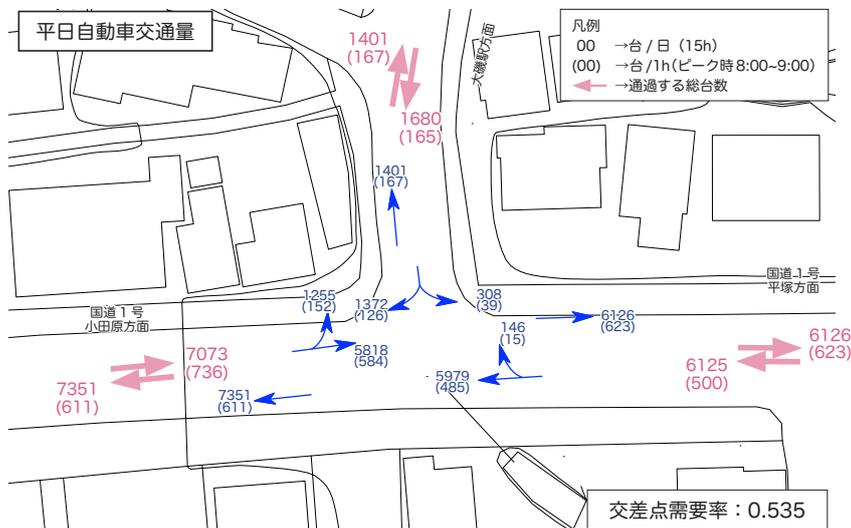
ピークは8:00～9:00で、交差点需要率※3は0.9を下回る0.535であり、交通処理上問題はない。

【休日】（8月26日（土））

国道1号の交通量は、平塚側で約13,000台/日、小田原側で約15,000台/日となっている。

小田原方面から大磯駅方面への流出は約1,200台/日と平塚方面よりも約8倍多くなっている。

ピークは、10:00～11:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.379であり、交通処理上問題はない。



※3 単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対して、実際に流入する交通量の比率。

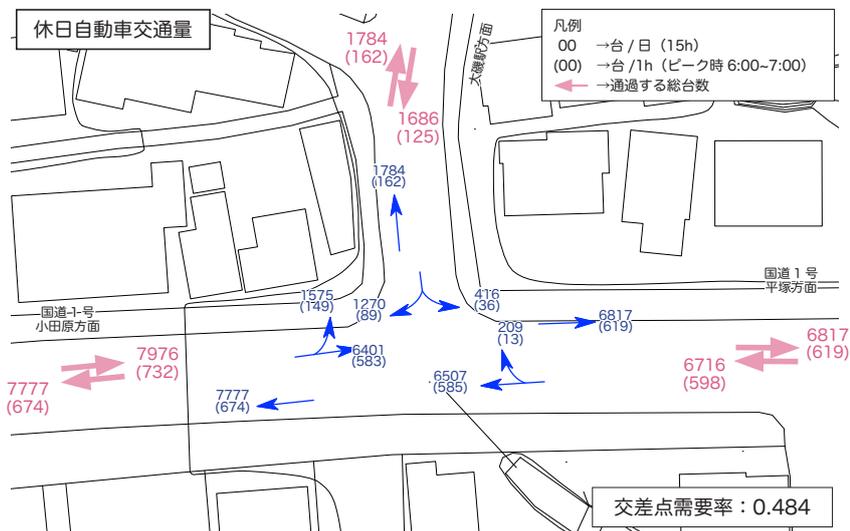
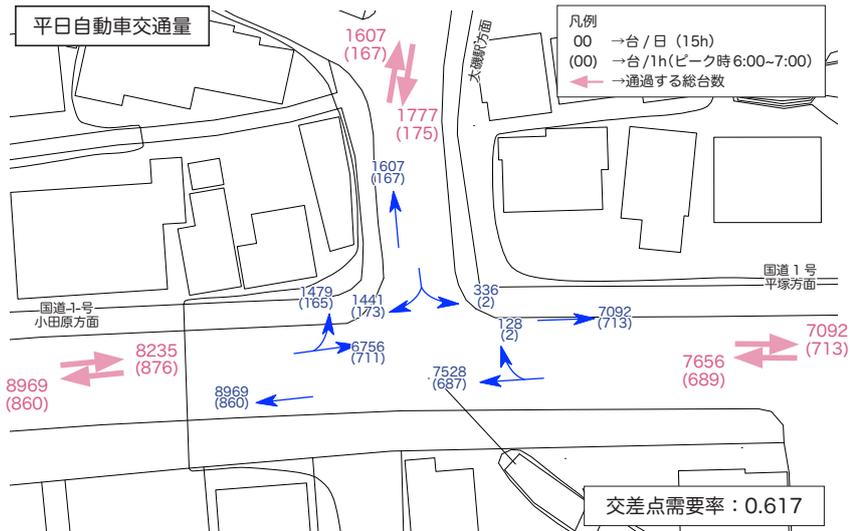
■第2回調査（雨天時）

【平日】（10月25日（水））

国道1号の交通量は、平塚側で約15,000台/日、小田原側で約17,000台/日である。
 小田原方面から大磯駅方面への流出は約1,400台/日と平塚方面よりも約11倍多くなっている。
 ピークは6:00～7:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.617であり、交通処理上問題はない。

【休日】（10月28日（土））

国道1号の交通量は、平塚側で約14,000台/日、小田原側で約16,000台/日である。
 小田原方面から大磯駅方面への流出は約1,600台/日と平塚方面よりも約7倍多くなっている。
 ピークは6:00～7:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.484であり、交通処理上問題はない。



○大磯駅入口交差点

■第1回調査

【平日】（9月6日（火））

国道1号の交通量は、平塚側で約12,000台/日、小田原側で約11,000台/日である。

平塚方面から大磯駅方面への流出は約800台/日と他断面よりも約4倍多くなっている。

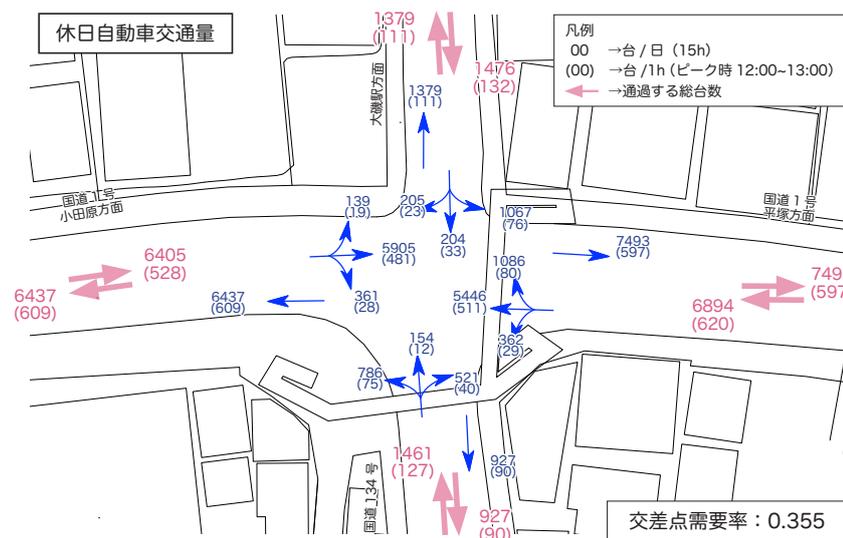
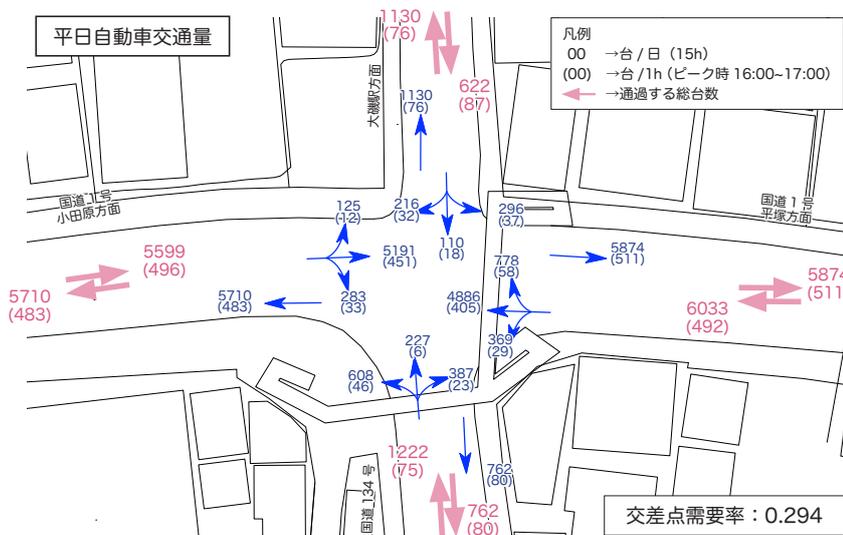
ピークは16:00～17:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.294であり、交通処理上問題はない。

【休日】（8月26日（土））

国道1号の交通量は、平塚側で約14,000台/日、小田原側で約13,000台/日である。

平塚方面から大磯駅方面への流出は約1,100台と他断面よりも約7倍多くなっている。

ピークは12:00～13:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.355であり、交通処理上問題はない。



■第2回調査（雨天時）

【平日】（10月25日（水））

国道1号の交通量は、平塚側で約15,000台/日、小田原側で約14,500台/日である。

平塚方面から大磯駅方面への流出は約800台/日と他断面よりも約6倍多くなっている。

ピークは6:00～7:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.444であり、交通処理上問題はない。

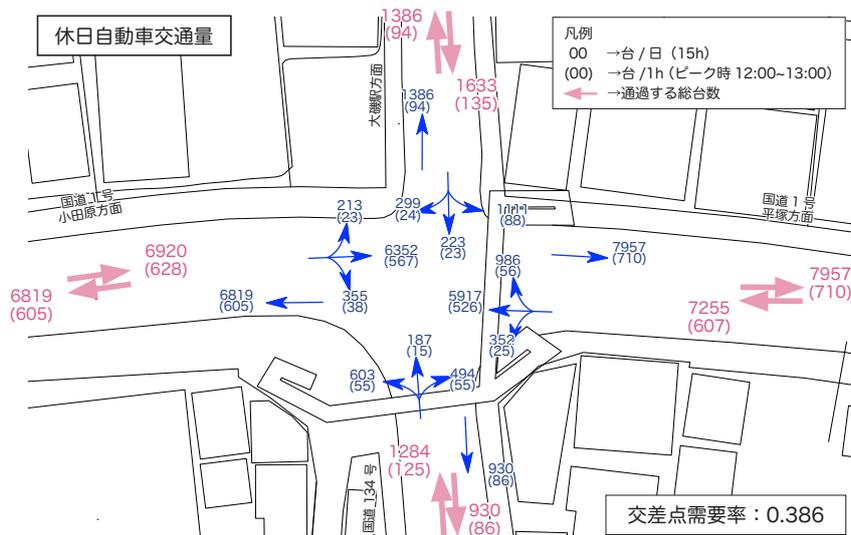
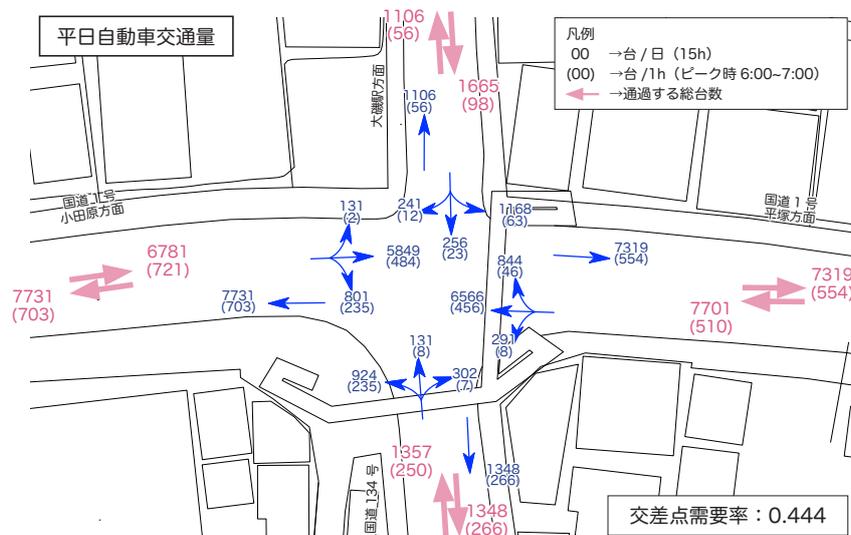
調査日は雨天だったため、第1回調査日よりピークの時間が早まり、駅までの送りの一般車の台数が増えている。

【休日】（10月28日（土））

国道1号の交通量は、平塚側で約15,200台/日、小田原側で約13,700台/日である。

平塚方面から大磯駅方面への流出は約990台/日と他断面よりも約5倍多くなっている。

ピークは12:00～13:00で、交差点需要率は0.9を下回る0.386であり、交通処理上問題はない。



○鳴立沢交差点

鳴立沢交差点の交差点需要率の計算を下記に示す。

■第1回調査

平日、休日ともに、①、②、③の各流入部の交通量は、処理可能交通容量内に収まり、交通容量比は1.0以下となるため、現況の交通量を捌くことが可能。また、交差点需要率は0.9以下となり、交通処理上問題は無い。

交差点需要率（平日8時）

流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・右折	直進・右折	左折・直進	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB 1800	2000	2000	
車線幅員による補正率	aw 1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m (3.30)	(3.60)	(3.60)	
縦断勾配による補正率	ag 1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	% (0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	at 1.000	0.924	0.928	
(大型車混入率)	% (0.00)	(11.80)	(11.01)	
左折車混入による補正率	alt 0.949			
(左折率)	L% (20.7)			
(歩行者による低減率)	lp 0.15			
(有効青時間)	秒 22		106	
(歩行者用青時間)	秒 20		91	
横断歩行者による補正率	al 0.864			
右折車混入による補正率	art 1.000	0.967		
(右折率)	R% (76.4)	(3.0)		
(右折車の通過確率)	f 1.000	0.549		
(有効青時間)	秒 22	106		
(現示変り目のさげ台数増分)	KER: 台/サイクル	2(51)		
(交差点内滞留台数)	K: 台/サイクル			
飽和交通流率	SA 1406	1787	1761	
設計交通量	q 165	500	736	
	(39+126)	(485+15)	(152+584)	
右折補正交通量	qR-N			
交差点流入部の需要率	ρ 0.117	0.280	0.418	現在の需要率
必要現示率	1φ 0.117	0.280	0.418	交差点の需要率
	2φ 0.117			0.535
有効青時間(秒)	1φ 106	106	140	サイクル長(秒)
	2φ 22			140
信号青時間比	G/C 22/140	106/140	106/140	
可能交通容量	Ci 221	1353	1333	
交通容量比	q/Ci 0.747	0.370	0.552	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長	LS (m) 75.8	195.6	285.9	

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

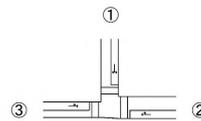
$$N: 1 \text{ 時間} \text{ で右折車が交差点内に滞留する台数}$$

$$*: \text{ 交通容量 (台/1時間)}$$

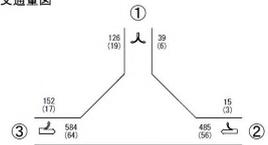
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=140
表示時間	G:106 Y:3 AR:3	G:22 Y:3 AR:3	G=140
有効青時間	106	22	G=138
損失時間	6	6	L=12

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

交差点需要率（休日10時）

流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・右折	直進・右折	左折・直進	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	SB 1800	2000	2000	
車線幅員による補正率	aw 1.000	1.000	1.000	
(車線幅員)	m (3.30)	(3.60)	(3.60)	
縦断勾配による補正率	ag 1.000	1.000	1.000	
(縦断勾配)	% (0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	at 1.000	0.985	0.973	
(大型車混入率)	% (0.00)	(2.22)	(3.94)	
左折車混入による補正率	alt 0.947			
(左折率)	L% (20.7)			
(歩行者による低減率)	lp 0.15			
(有効青時間)	秒 19		69	
(歩行者用青時間)	秒 17		61	
横断歩行者による補正率	al 0.866			
右折車混入による補正率	art 1.000	0.974		
(右折率)	R% (16.4)	(2.8)		
(右折車の通過確率)	f 1.000	0.593		
(有効青時間)	秒 19	69		
(現示変り目のさげ台数増分)	KER: 台/サイクル	2(72)		
(交差点内滞留台数)	K: 台/サイクル			
飽和交通流率	SA 1559	1919	1843	
設計交通量	q 55	541	634	
	(46+9)	(526+15)	(131+503)	
右折補正交通量	qR-N			
交差点流入部の需要率	ρ 0.035	0.282	0.344	現在の需要率
必要現示率	1φ 0.035	0.282	0.344	交差点の需要率
	2φ 0.035			0.379
有効青時間(秒)	1φ 69	69	100	サイクル長(秒)
	2φ 19			100
信号青時間比	G/C 19/100	69/100	69/100	
可能交通容量	Ci 296	1324	1272	
交通容量比	q/Ci 0.186	0.409	0.498	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長	LS (m) 20.2	138.2	164.8	

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

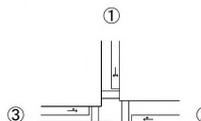
$$N: 1 \text{ 時間} \text{ で右折車が交差点内に滞留する台数}$$

$$*: \text{ 交通容量 (台/1時間)}$$

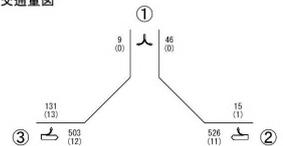
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	C=100
表示時間	G:69 Y:3 AR:3	G:19 Y:3 AR:3	C=100
有効青時間	69	19	G=88
損失時間	6	6	L=12

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

■第2回調査（雨天時）

平日、休日ともに、①、②、③の各流入部の交通量が、処理可能交通容量内に収まり、交通容量比は1.0以下となるため、現況の交通量を捌くことが可能。また、雨天時の調査のため、交通量が増え、第1回に比べ値が高くなっているが、交差点需要率は0.9以下となり、交通処理上問題はない。

交差点需要率（平日 6時）

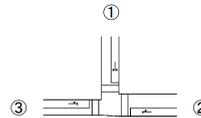
流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・右折	直進・右折	左折・直進	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S/B	1800	2000	2000	
車線幅員による補正率 a _w (車線幅員)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	
縦断勾配による補正率 a _G (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 a _T (大型車混入率)	0.973 (4.02)	0.890 (17.71)	0.915 (13.24)	
左折車混入による補正率 a _L T (左折率)			0.953 (18.8)	
(歩行者による低減率) f _p (有効青時間) 秒	0.15		0.15	
(歩行者用青時間) 秒	22		106	
横断歩行者による補正率 a _L	0.864		91	
右折車混入による補正率 a _R T (右折率)	1.000 (98.9)	0.996 (0.3)		
(右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒	1.000	0.490		
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	22	106		
飽和交通流率 S/A	1513	1773	1744	
設計交通量 q	174 (2+172)	689 (687+2)	876 (165+711)	
右折補正交通量 q _{R-N}				
交差点流入部の需要率 ρ	0.115	0.389	0.502	現示の需要率 0.502 交差点の需要率 0.617
必要現示率	1φ 0.115	2φ 0.389	2φ 0.502	0.115
有効青時間(秒)	1φ 22	2φ 106	2φ 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	238	1342	1320	
交通容量比 a/C _i	0.731	0.513	0.664	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長 L _s (m)	70.9	283.8	347.2	

$\rho = N = \text{KER} \times \frac{3600}{C}$
 N : 1時間右折車が交差点内に滞留する台数
 * : 交通容量 (台/時間)

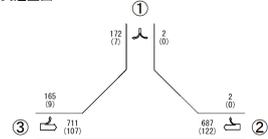
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	φ=140
表示時間	G:106 Y:3 AR:3	G:22 Y:3 AR:3	φ=140
有効青時間	106	22	φ=138
損失時間	6	6	L=12

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

交差点需要率（休日 12時）

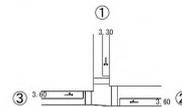
流入部	①	②	③	
車線の種類	左折・右折	直進・右折	左折・直進	
車線数	1	1	1	
飽和交通流率の基本値 S/B	1800	2000	2000	
車線幅員による補正率 a _w (車線幅員)	1.000 (3.30)	1.000 (3.60)	1.000 (3.60)	
縦断勾配による補正率 a _G (縦断勾配)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 a _T (大型車混入率)	0.927 (11.20)	0.969 (4.52)	0.971 (4.23)	
左折車混入による補正率 a _L T (左折率)			0.948 (20.4)	
(歩行者による低減率) f _p (有効青時間) 秒	0.15		0.15	
(歩行者用青時間) 秒	16		87	
横断歩行者による補正率 a _L	0.869		79	
右折車混入による補正率 a _R T (右折率)	1.000 (71.2)	0.976 (2.2)		
(右折車の通過確率) f (有効青時間) 秒	1.000	0.549		
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数) K : 台/サイクル	16	87		
飽和交通流率 S/A	1450	1891	1841	
設計交通量 q	125 (36+89)	598 (585+13)	732 (149+583)	
右折補正交通量 q _{R-N}				
交差点流入部の需要率 ρ	0.086	0.316	0.398	現示の需要率 0.398 交差点の需要率 0.484
必要現示率	1φ 0.086	2φ 0.316	2φ 0.398	0.086
有効青時間(秒)	1φ 16	2φ 87	2φ 87	サイクル長(秒) 115
信号青時間比 G/C	16/115	87/115	87/115	
可能交通容量 C _i	202	1431	1393	
交通容量比 a/C _i	0.619	0.418	0.525	
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	
滞留長 L _s (m)	50.6	179.7	219.4	

$\rho = N = \text{KER} \times \frac{3600}{C}$
 N : 1時間右折車が交差点内に滞留する台数
 * : 交通容量 (台/時間)

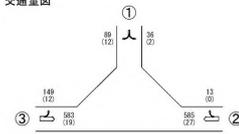
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	φ=115
表示時間	G:87 Y:4 AR:2	G:16 Y:3 AR:3	φ=115
有効青時間	87	16	φ=103
損失時間	6	6	L=12

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入台数)[台/時]

○大磯駅入口交差点

大磯駅入口交差点の交差点需要率の計算を下記に示す。

■第1回調査

平日、休日ともに、①、②、③、④の各流入部の交通量は、処理可能交通容量内に収まり、交通容量比は1.0以下となるため、現況の交通量を捌くことが可能。また、交差点需要率は0.9以下となり、交通処理上問題は無い。

交差点需要率（平日 16時）

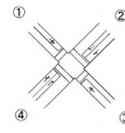
流入部 車線の種類	①		②		③		④	
	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2000	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 aw (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.90)	0.950 (2.60)	1.000 (4.30)	1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	1.000 (3.30)	0.950 (2.70)
縦断勾配による補正率 aG (%)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	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 aLT (大型車混入率) %	0.926 (11.49)	0.975 (3.69)	0.954 (6.90)	0.973 (4.00)	0.975 (3.67)	0.959 (6.06)	0.975 (3.67)	0.959 (6.06)
左折車混入による補正率 aLT (左折率) %	0.894 (42.5)	0.982 (6.7)		0.854 (61.3)	0.993 (2.6)		0.993 (2.6)	
(歩行者による低減率) f p	0.15	0.15		0.15	0.15		0.15	
(有効青時間) 秒	24	67		24	67		67	
(歩行者用青時間) 秒	23	62		23	62		62	
横断歩行者による補正率 aL								
右折車混入による補正率 aRT (右折率) %	0.961 (36.8)			0.967 (30.7)			0.967 (30.7)	
(右折車の通過確率) f	0.994		0.622	0.983			0.983	
(有効青時間) 秒	24		67	24			67	
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)	2(69)		3(104)	2(69)			3(104)	
K : 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1591	1915	*661	1607	1936	*700	1936	*700
設計交通量 q	87 (37+18+32)	434 (29+405)	58	75 (46+6+23)	463 (12+451)	33	463 (12+451)	33
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.055	0.227	-	0.047	0.239	-	0.239	-
必要現示率	1φ	0.227	-	0.047	0.239	-	0.239	-
有効青時間(秒)	1φ	0.055		0.047	0.055		0.055	
2φ	24	67	67	24	67	67	103	103
信号青時間比 G/C	24/103	67/103	67/103	24/103	67/103	67/103	67/103	67/103
可能交通容量 C i	371	1246	661	374	1259	700	1259	700
交通容量比 q/C i	0.235	0.348	0.088	0.201	0.368	0.047	0.368	0.047
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	35.0	115.9	23.4	29.1	123.6	13.2	123.6	13.2

※ N = KER × $\frac{3600}{C}$
 N : 1時間での青信号が交差点内に滞留する台数
 ※ : 交通容量 (台/時間)

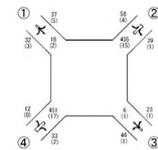
現示方式の図示

種別	1φ	2φ	備考
必要現示率	0.67 Y 3 AR:3	0.24 Y 3 AR:3	0-102
有効青時間	67	24	0-91
損失時間	6	6	1-12

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : 大型車混入台数 [台/時]

交差点需要率（休日 12時）

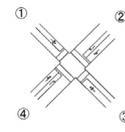
流入部 車線の種類	①		②		③		④	
	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値 SB	2000	2000	1800	2000	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 aw (車線幅員) m	1.000 (3.10)	1.000 (3.90)	0.950 (2.60)	1.000 (4.30)	1.000 (3.30)	0.950 (2.70)	1.000 (3.30)	0.950 (2.70)
縦断勾配による補正率 aG (%)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	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 aLT (大型車混入率) %	0.974 (3.79)	0.995 (0.56)	0.736 (61.25)	1.000 (0.00)	0.996 (0.60)	1.000 (0.00)	0.996 (0.60)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 aLT (左折率) %	0.865 (57.6)	0.985 (5.4)		0.862 (59.1)	0.989 (3.8)		0.989 (3.8)	
(歩行者による低減率) f p	0.15	0.15		0.15	0.15		0.15	
(有効青時間) 秒	20	85		20	85		85	
(歩行者用青時間) 秒	18	78		18	78		78	
横断歩行者による補正率 aL								
右折車混入による補正率 aRT (右折率) %	0.981 (17.4)			0.967 (31.5)			0.967 (31.5)	
(右折車の通過確率) f	0.989		0.605	0.969			0.969	
(有効青時間) 秒	20		85	20			85	
(現示変り目のさげ台数増分) KER : 台/サイクル (交差点内滞留台数)	2(61)		3(92)	2(61)			3(92)	
K : 台/サイクル								
飽和交通流率 SA	1653	1962	*579	1667	1970	*729	1970	*729
設計交通量 q	132 (76+33+23)	540 (29+511)	80	127 (75+12+40)	500 (19+481)	28	500 (19+481)	28
右折補正交通量 q R-N								
交差点流入部の需要率 ρ	0.080	0.275	-	0.076	0.254	-	0.254	-
必要現示率	1φ	0.275	-	0.076	0.254	-	0.254	-
有効青時間(秒)	1φ	0.080		0.076	0.080		0.080	
2φ	20	85	85	20	85	85	117	117
信号青時間比 G/C	20/117	85/117	85/117	20/117	85/117	85/117	85/117	85/117
可能交通容量 C i	283	1425	579	285	1431	729	1431	729
交通容量比 q/C i	0.466	0.379	0.138	0.446	0.349	0.038	0.349	0.038
交通処理案のチェック	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
滞留長 L s (m)	30.0	138.8	49.1	46.8	147.1	12.0	147.1	12.0

※ N = KER × $\frac{3600}{C}$
 N : 1時間での青信号が交差点内に滞留する台数
 ※ : 交通容量 (台/時間)

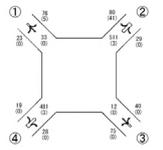
現示方式の図示

種別	1φ	2φ	備考
必要現示率	0.85 Y 3 AR:3	0.20 Y 3 AR:3	0-111
有効青時間	85	20	8-109
損失時間	6	6	1-12

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台/時]
 下段 : 大型車混入台数 [台/時]

■第2回調査（雨天時）

平日、休日ともに、①、②、③、④の各流入部の交通量が、処理可能交通容量内に収まり、交通容量比は1.0以下となるため、現況の交通量を捌くことが可能。また、交差点需要率は0.9以下となり、交通処理上問題は無い。

交差点需要率（平日6時）

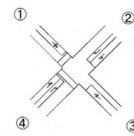
流入部	車線の種類	①		②		③		④	
		左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S/B	2000	2000	1800	2000	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率	aw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.90)	(2.60)	(4.30)	(3.30)	(2.70)	(2.70)	(2.70)
縦断勾配による補正率	aG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	aT	0.959	0.875	0.943	0.888	0.914	0.877	0.914	0.877
(大型車混入率)	%	(6.12)	(20.47)	(8.70)	(18.00)	(13.37)	(20.00)	(20.00)	(20.00)
左折車混入による補正率	aL/T	0.934	0.998	0.792	0.999	0.999	0.999	0.999	0.999
(左折率)	L%	(64.3)	(1.7)	(94.0)	(0.4)	(0.4)	(0.4)	(0.4)	(0.4)
(歩行者による低減率)	f p	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15	0.15
(有効青時間)	秒	25	103	25	103	103	103	103	103
(歩行者用青時間)	秒	0	0	23	93	93	93	93	93
横断歩行者による補正率	aL								
右折車混入による補正率	aR/T	0.987		0.997		0.997		0.997	
(右折率)	R%	(12.2)		(2.8)		(2.8)		(2.8)	
(右折車の通過確率)	f	0.992		0.604		0.978		0.619	
(有効青時間)	秒	25		103		25		103	
(現示変り目のさげ台数増分)									
KER: 台/サイクル		2(51)		3(77)		2(51)		3(77)	
(交差点内滞留台数)									
K: 台/サイクル									
飽和交通流率	SA	1768	1747	*711	1402	1826	*688	1826	*688
設計交通量	q	98	464	46	250	486	235	486	235
(63+23+12)			(8+456)		(235+8+7)		(2+484)		
右折補正交通量	qR-N								
交差点流入部の需要率	p	0.055	0.266	-	0.178	0.266	-	0.266	-
必要現示率	1φ		0.266		0.178			0.266	
2φ		0.055			0.178			0.055	
有効青時間(秒)	1φ		103		103			103	
2φ		25			25			25	
信号青時間比	G/C	25/140	103/140	103/140	25/140	103/140	103/140	103/140	103/140
可能交通容量	C i	316	1285	711	250	1313	688	1313	688
交通容量比	q/C i	0.310	0.361	0.065	1.000	0.362	0.342	0.362	0.342
交通処理率のチェック	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K
滞留長	L s (m)	46.6	195.6	25.7	103.9	192.8	101.3	192.8	101.3

N = 処理可能交通容量
 * N: 1時間有効青時間が交差点内に滞留する台数
 ** : 交通容量 (第1時間)

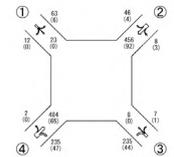
現示方式の図示

現示	1φ	2φ
有効青時間	0:103 Y:3 A:3	0:25 Y:3 A:3
有効青時間	103	25
損失時間	6	6

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台/時)
 下段: (大型車混入台数)(台/時)

交差点需要率（休日12時）

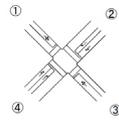
流入部	車線の種類	①		②		③		④	
		左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折	左折・直進
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S/B	2000	2000	1800	2000	2000	2000	1800	1800
車線幅員による補正率	aw	1.000	1.000	0.950	1.000	1.000	1.000	0.950	0.950
(車線幅員)	m	(3.10)	(3.90)	(2.60)	(4.30)	(3.30)	(2.70)	(2.70)	(2.70)
縦断勾配による補正率	aG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	aT	0.975	0.963	0.941	0.978	0.985	0.948	0.948	0.948
(大型車混入率)	%	(3.70)	(5.44)	(8.93)	(3.20)	(2.20)	(7.89)	(7.89)	(7.89)
左折車混入による補正率	aL/T	0.850	0.988		0.894	0.989		0.989	
(左折率)	L%	(65.2)	(4.5)		(44.0)	(3.9)		(3.9)	
(歩行者による低減率)	f p	0.15	0.15		0.15	0.15		0.15	
(有効青時間)	秒	20	85		20	85		85	
(歩行者用青時間)	秒	18	78		18	78		78	
横断歩行者による補正率	aL								
右折車混入による補正率	aR/T	0.981		0.954		0.989		0.989	
(右折率)	R%	(17.8)		(44.0)		(3.9)		(3.9)	
(右折車の通過確率)	f	0.986		0.558		0.978		0.581	
(有効青時間)	秒	20		85		20		85	
(現示変り目のさげ台数増分)									
KER: 台/サイクル		2(61)		3(92)		2(61)		3(92)	
(交差点内滞留台数)									
K: 台/サイクル									
飽和交通流率	SA	1620	1903	*647	1068	1948	*684	1948	*684
設計交通量	q	135	551	56	125	590	38	590	38
(88+23+24)			(25+526)		(55+13+55)		(23+567)		
右折補正交通量	qR-N								
交差点流入部の需要率	p	0.083	0.290	-	0.075	0.303	-	0.303	-
必要現示率	1φ		0.290		0.075			0.303	
2φ		0.083			0.075			0.083	
有効青時間(秒)	1φ		85		85			85	
2φ		20			20			20	
信号青時間比	G/C	20/117	85/117	85/117	20/117	85/117	85/117	85/117	85/117
可能交通容量	C i	278	1383	647	285	1415	684	1415	684
交通容量比	q/C i	0.486	0.398	0.087	0.439	0.417	0.066	0.417	0.066
交通処理率のチェック	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K
滞留長	L s (m)	50.8	170.0	26.2	47.5	176.4	17.6	176.4	17.6

N = 処理可能交通容量
 * N: 1時間有効青時間が交差点内に滞留する台数
 ** : 交通容量 (第1時間)

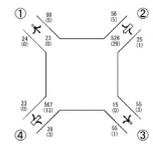
現示方式の図示

現示	1φ	2φ
有効青時間	0:85 Y:3 A:3	0:20 Y:3 A:3
有効青時間	85	20
損失時間	6	6

交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量(台/時)
 下段: (大型車混入台数)(台/時)

(2) 自動車方向別交通量調査（駅前広場）

大磯駅前広場の自動車方向別交通量調査結果を以下に示す。

■第1回調査

【平日】

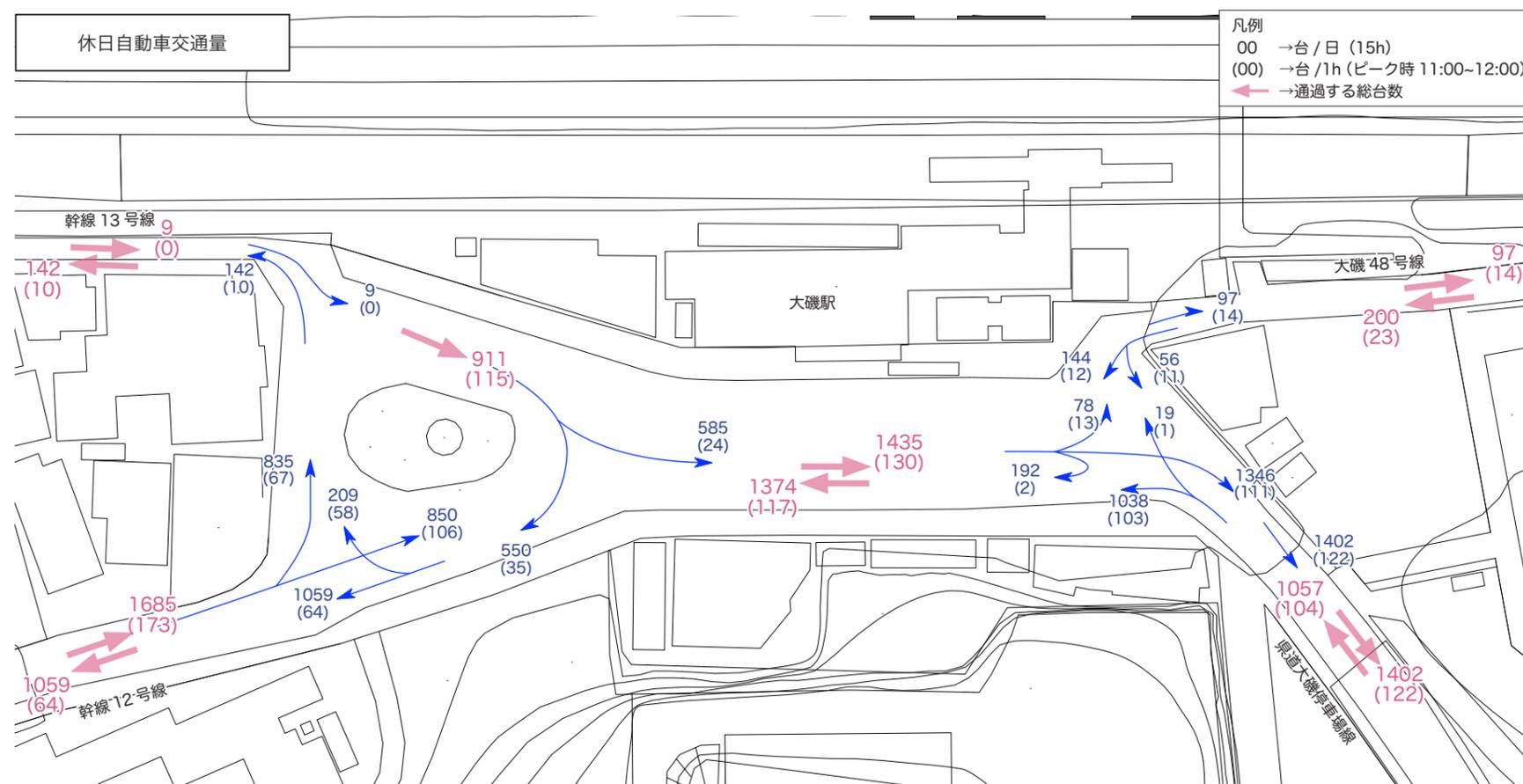
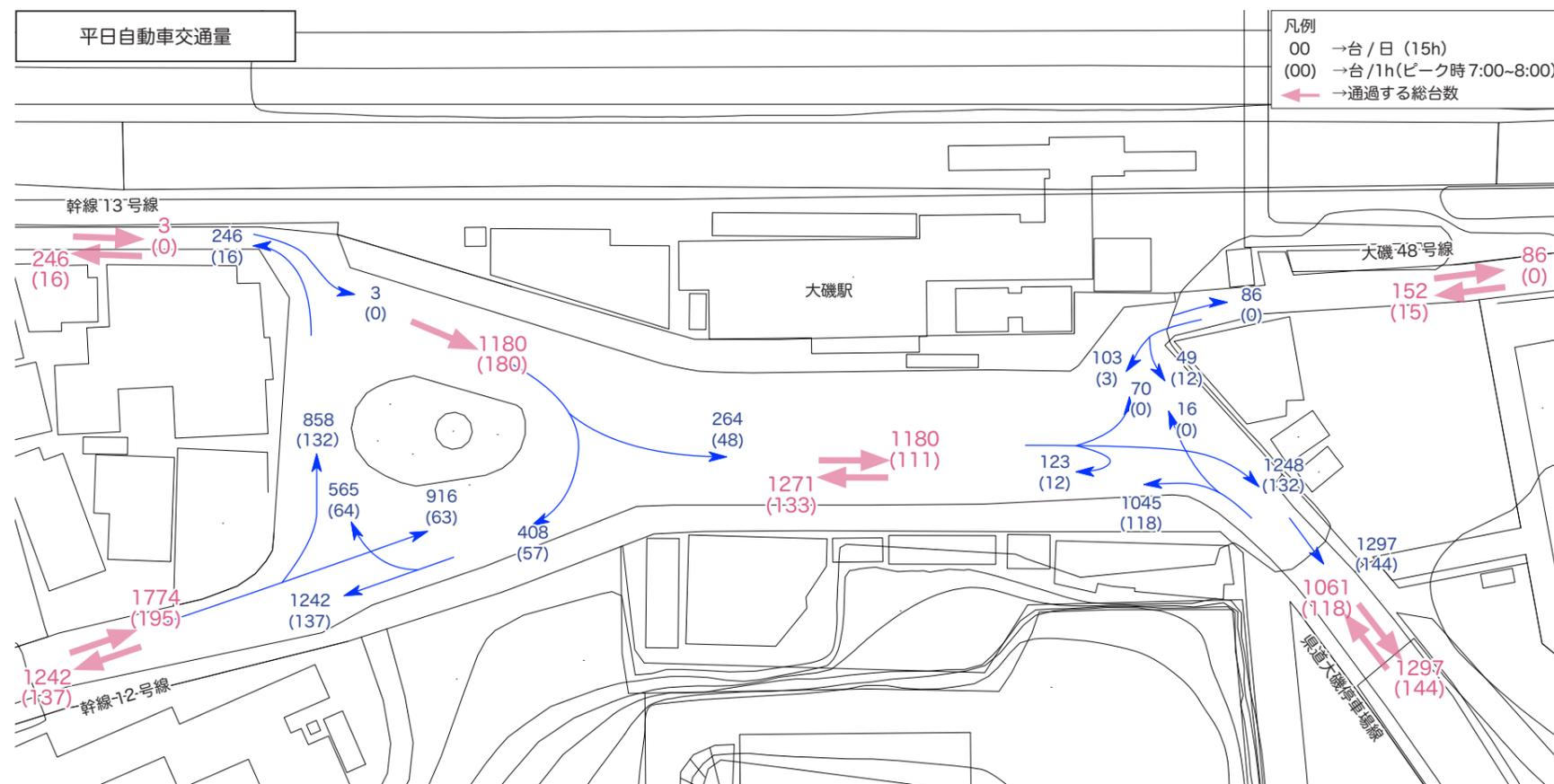
- ・ 幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で約3,000台/日、県道大磯停車場線側で約2,400台/日である。
- ・ 幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口のピークは7:00～8:00で、幹線12号線で332台/1h、県道大磯停車場線で262台/1hである。
- ・ 幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、幹線13号線側で約250台/日、大磯48号線側で約240台/日である。
- ・ 1日で約1,200台の自動車がロータリーを利用している。

【休日】

- ・ 幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で約2,700台、県道大磯停車場線側で約2,500台である。
- ・ 幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口でのピークは11:00～12:00で、幹線12号線で237台/1h、県道大磯停車場線で226台/1hである。
- ・ 幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、幹線13号線側で約150台/日、大磯48号線側で約300台/日である。
- ・ 1日で約900台の自動車がロータリーを利用している。

【まとめ】

- ・ 平日、休日ともに、県道大磯停車場線よりも幹線12号線のほうが交通量が多い。幹線12号線の交通は、流入が流出の1.5倍程度となっており、幹線12号線から駅前広場へ入り、他の道路へ抜けていく車両が多い傾向となっている。
- ・ 各調査日のピーク時間は、平日は通学通勤時間帯の7:00～8:00、休日は平日よりも遅い11:00～12:00となっている。
- ・ 平日、休日ともに、ロータリーの利用台数は全流入台数の7割程度である。
- ・ 県道大磯停車場線及び幹線12号線は大磯駅前広場・国道1号交差点の間で、それぞれ交通量に増減がみられ、小学校北側町道（JRガード）や図書館付近の町道の流入流出等が考えられる。



■第2回調査（雨天時）

【平日】

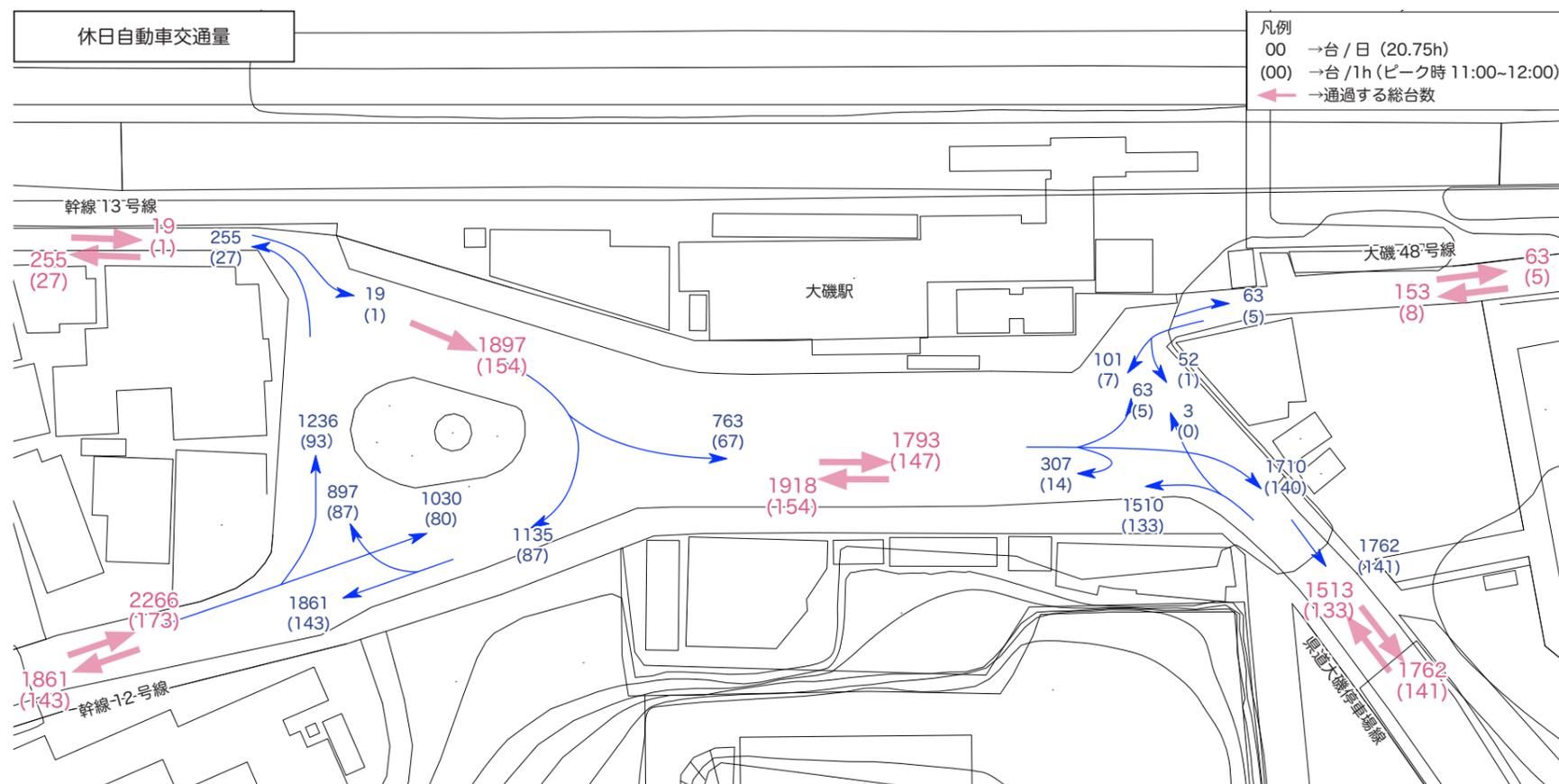
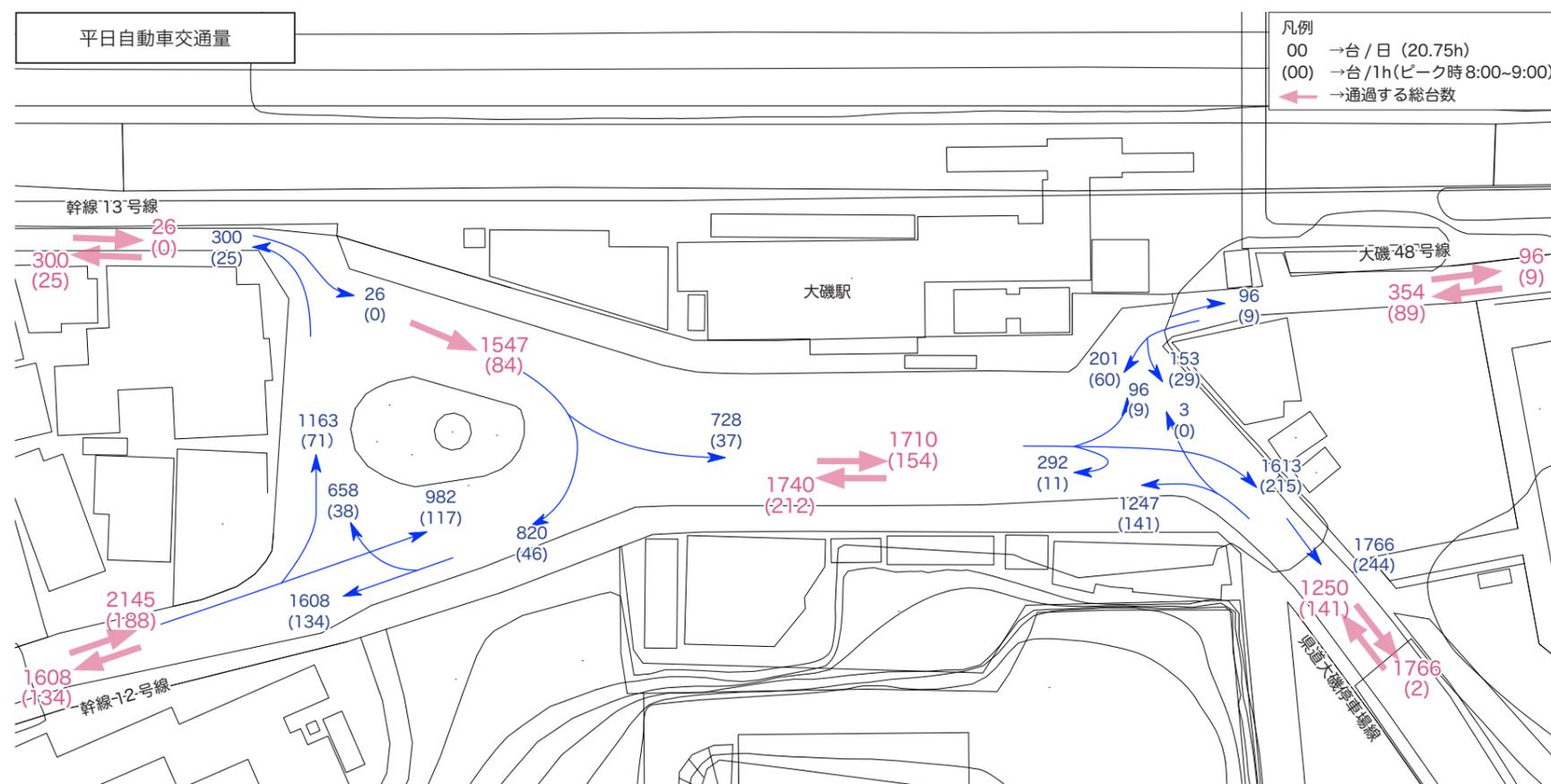
- ・幹線 12 号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線 12 号線側で約 3,700 台 / 日、県道大磯停車場線側で約 3,000 台 / 日である。
- ・幹線 12 号線と県道大磯停車場線の各出入口のピークは 8:00 ~ 9:00 で、幹線 12 号線で 322 台 / 1h、県道大磯停車場線で 143 台 / 1h である。
- ・幹線 13 号線と大磯 48 号線の各出入口では、幹線 13 号線側で 326 台 / 日、大磯 48 号線側で 450 台 / 日である。
- ・1 日で約 1,500 台の自動車がロータリーを利用している。

【休日】

- ・幹線 12 号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線 12 号線側で約 4,100 台、県道大磯停車場線側で約 3,300 台である。
- ・幹線 12 号線と県道大磯停車場線の各出入口でのピークは 11:00 ~ 12:00 で、幹線 12 号線で 316 台 / 1h、県道大磯停車場線で 274 台 / 1h である。
- ・幹線 13 号線と大磯 48 号線の各出入口では、幹線 13 号線側で約 270 台 / 日、大磯 48 号線側で約 220 台 / 日である。
- ・1 日で約 1,900 台の自動車がロータリーを利用している。

【まとめ】

- ・平日、休日ともに、県道大磯停車場線よりも幹線 12 号線のほうが交通量が多い。幹線 12 号線の交通は、流入が流出の 1.2 倍程度となっており、幹線 12 号線から駅前広場へ入り、他の道路へ抜けていく車両が多い傾向となっている。
- ・各調査日のピーク時間は、平日は通学通勤時間帯の 8:00 ~ 9:00、休日は平日よりも遅い 11:00 ~ 12:00 となっている。
- ・平日、休日ともに、ロータリーの利用台数は全流入台数の 8 割程度である。
- ・県道大磯停車場線及び幹線 12 号線は大磯駅前広場・国道 1 号交差点の間で、それぞれ交通量に増減がみられ、小学校北側町道（JR ガード）や図書館付近の町道の流入流出等が考えられる。



(3) 歩行者自転車方向別交通量調査（駅前広場）

歩行者方向別交通量調査結果を以下に示す。

■第1回調査

【平日】

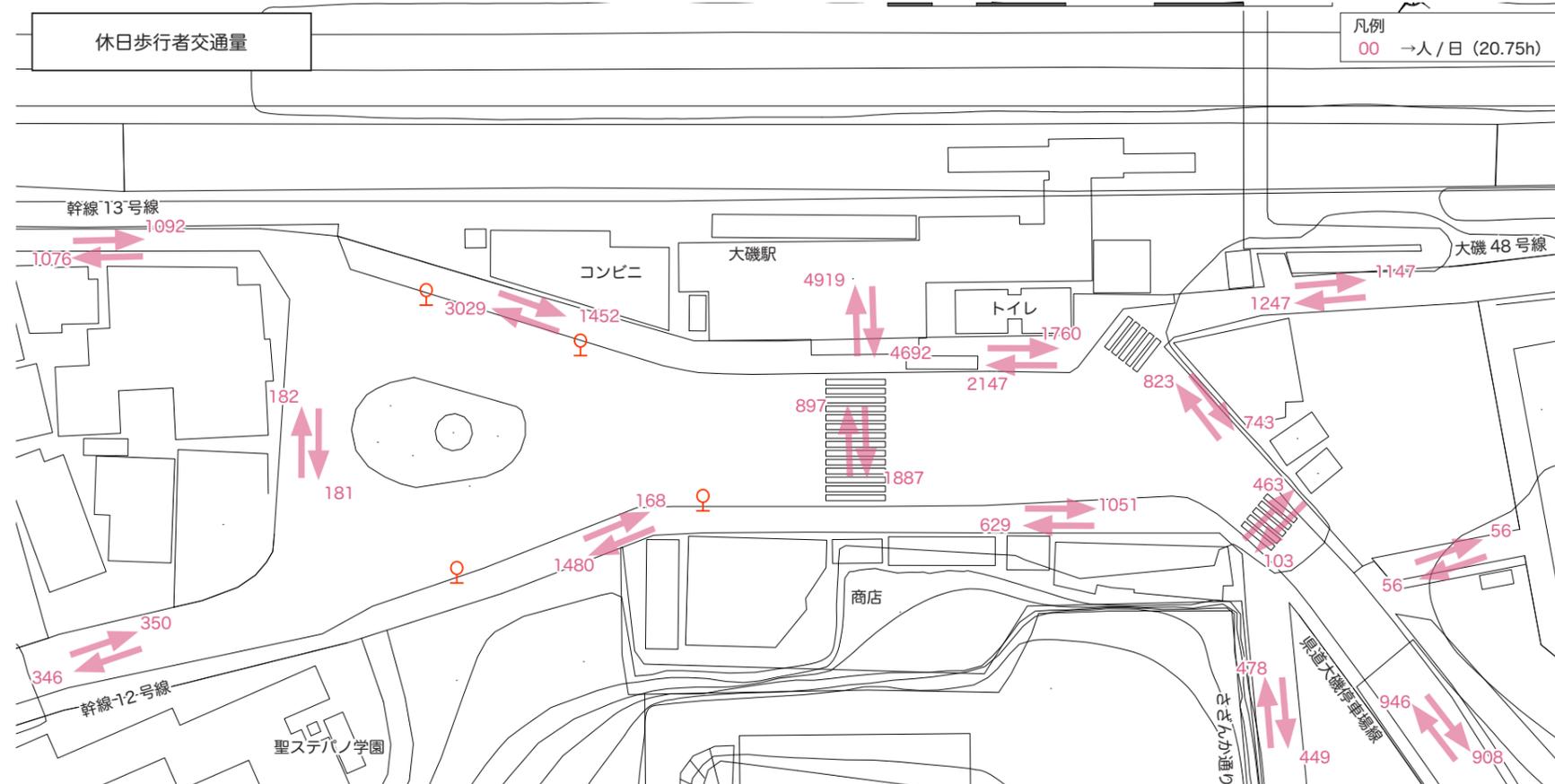
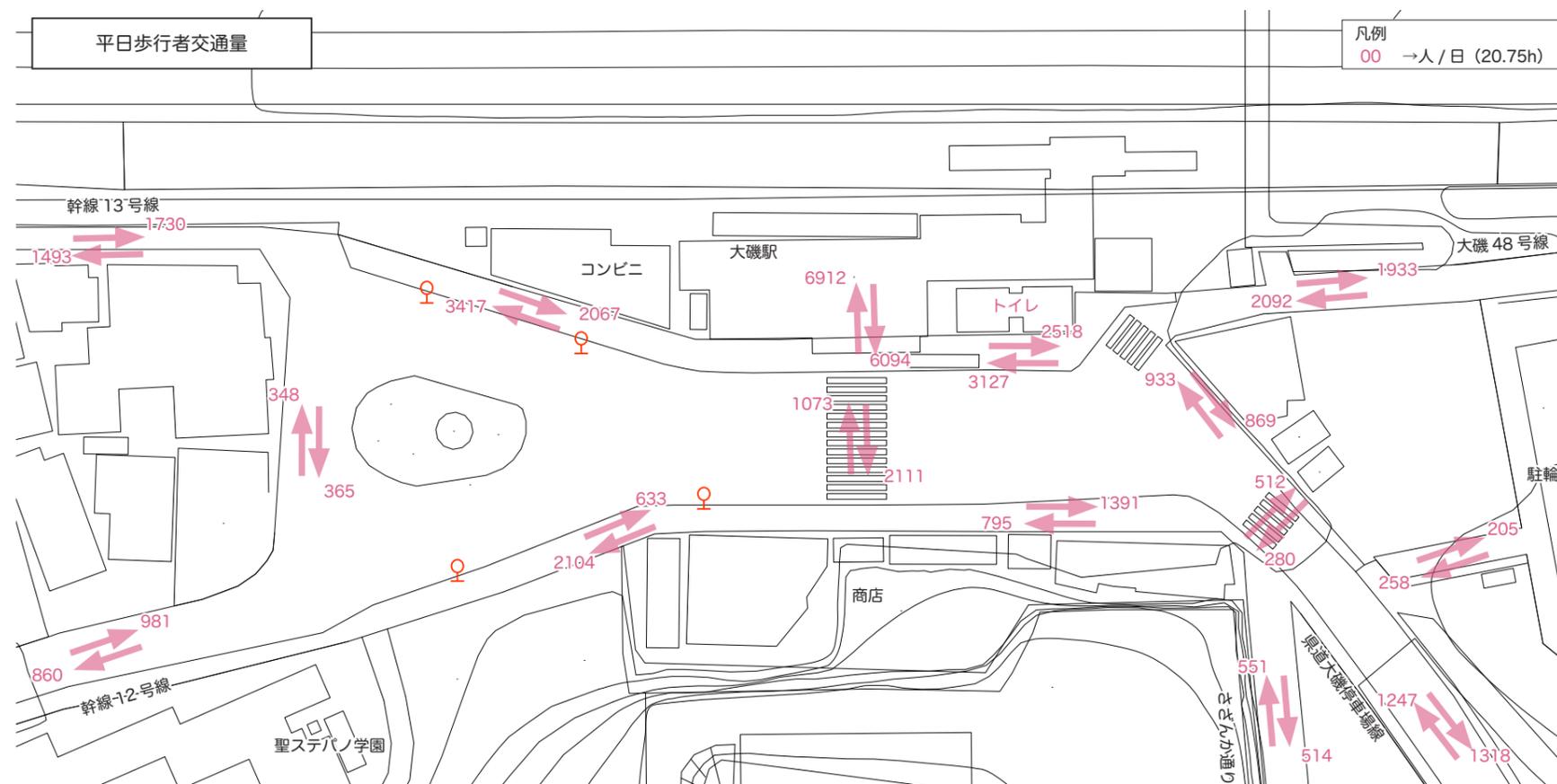
- ・幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で約1,800人/日、県道大磯停車場線側で約2,600人/日である。
- ・幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、幹線13号線側で約3,200人/日、大磯48号線側で約4,000人/日である。
- ・さざんか通りは、約1,100人/日が通行している。

【休日】

- ・幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で約700人/日、県道大磯停車場線側で約1,900人/日である。
- ・幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、幹線13号線側で約2,200人/日、大磯48号線側で約2,400人/日である。
- ・さざんか通りは、約900人/日が通行している。

【まとめ】

- ・平日、休日ともに、線路沿いの道路の交通量が幹線側よりも1.5倍程度多く、生活道路となっている。
- ・平日、休日ともに、北側コンビニ前の交通量をみると、コンビニ前に比べ、幹線13号線の交通量が大幅に減っている。これは、コンビニやバス停への往来が多いことが考えられる。
- ・広場の歩道の交通量は、北側歩道が南側歩道の2倍以上の交通量となっている。



自転車方向別交通量調査結果を以下に示す。

■第1回調査

【平日】

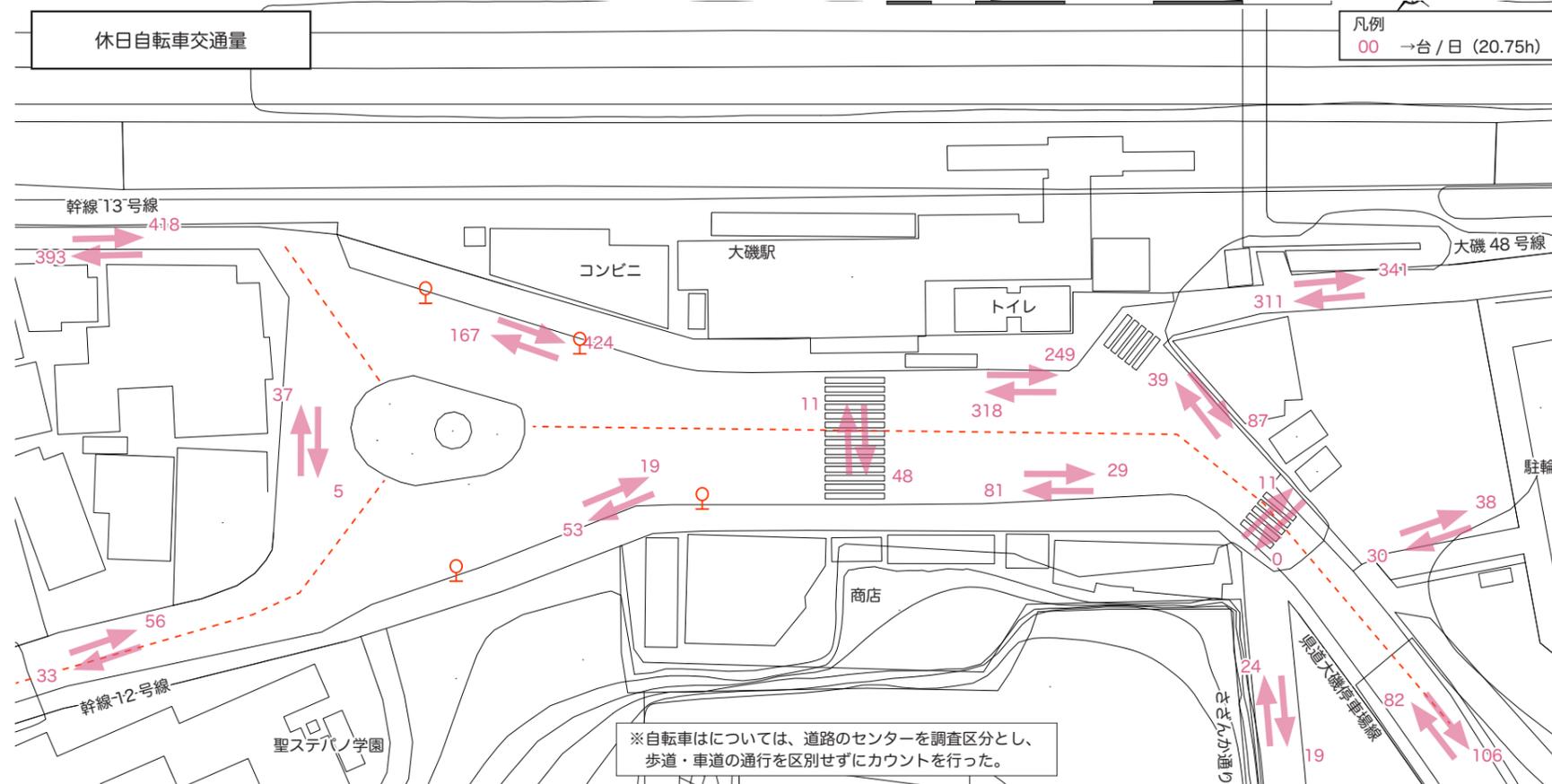
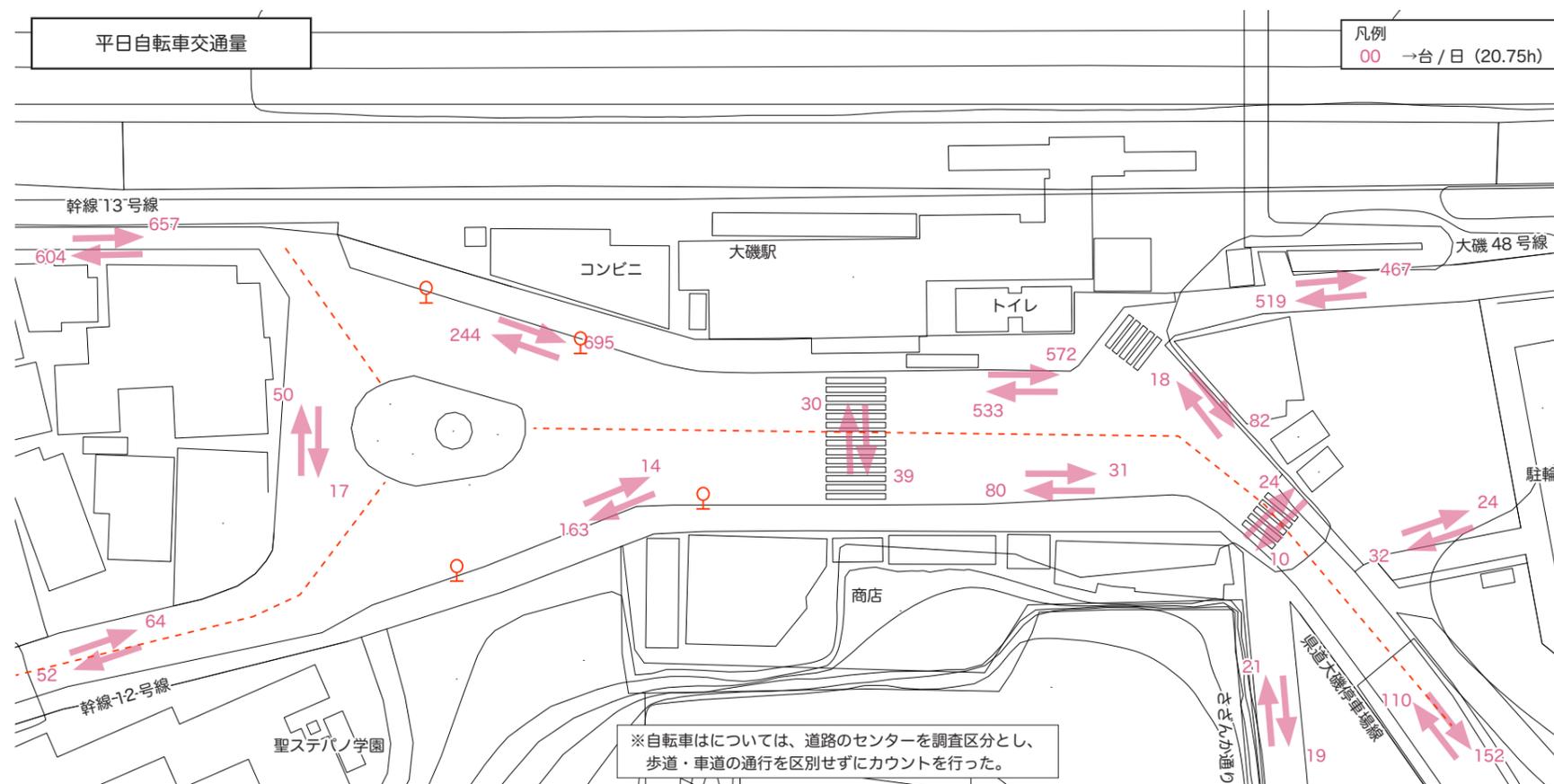
- 幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で約100台/日、県道大磯停車場線側で約300台/日である。
- 幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、幹線13号線側で約1,300台/日、大磯48号線側で約1,000台/日である。
- さざんか通りは、約40台/日が通行している。

【休日】

- 幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で約90台/日、県道大磯停車場線側で約200台/日である。
- 幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、幹線13号線側で約800台/日、大磯48号線側で約700台/日である。
- さざんか通りは、約40台/日が通行している。

【まとめ】

- 幹線13号線と大磯48号線の各出入口では、平日に比べ休日は、幹線13号線側で約500台/日、大磯48号線側で約300台/日減少しており、通学通勤での利用が主であると考えられる。
- 平日、休日ともに、線路沿いの道路の交通量が幹線側よりも5倍以上多く、自転車の主動線となっている。
- 自転車は、ほとんどが車道上を走行している。
- 広場内を斜めに横断し、走行する様子がみられる。



(4) 車両滞留状況調査・自動車乗降調査（駅前広場）

一般車、タクシー、バス毎の車両滞留状況調査・自動車乗降調査結果を以下に示す。

【一般車（送迎バスを含む）の滞留状況】

■第2回調査（雨天時）

滞留目的別に調査・集計を行った。

平日は、送迎目的の駐停車が全体台数の約9割を占めている。

「買い物・荷捌き・その他」目的の駐停車は、時間帯にばらつきが見られるが、「送迎」目的の駐停車は、平日で6:00～8:00の出勤通学時間帯、夕方の帰宅・終電の時間帯に駐停車台数が集中している。

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。

17時～19時台は、連続して7台以上の滞留が見られ、迎えの車両と考えられる。

時間帯	送迎	買物	荷捌き	その他	計
4:00	7	0	1	1	9
5:00	78	1	1	2	82
6:00	212	0	1	2	215
7:00	275	1	1	2	279
8:00	328	0	0	0	328
9:00	100	3	2	9	114
10:00	53	16	2	13	84
11:00	48	9	3	13	73
12:00	45	10	3	7	65
13:00	53	2	2	6	63
14:00	36	1	1	17	55
15:00	49	4	3	15	71
16:00	100	3	0	7	110
17:00	87	1	0	6	94
18:00	140	4	0	5	149
19:00	187	0	0	8	195
20:00	131	0	0	6	137
21:00	98	1	0	11	110
22:00	60	1	0	0	61
23:00	43	0	0	1	44
0:00	30	0	2	1	33
1:00	5	0	1	0	6
合計	2165	57	23	132	2377

時間帯別最大滞留台数(平日)

時間帯	乗用車
4:00	2
5:00	1
6:00	2
7:00	7
8:00	5
9:00	3
10:00	4
11:00	4
12:00	1
13:00	2
14:00	5
15:00	8
16:00	4
17:00	7
18:00	7
19:00	8
20:00	6
21:00	4
22:00	5
23:00	7
0:00	4
1:00	1

【一般車（送迎バスを含む）の乗降人数】

■第1回調査（晴天時）

平均乗車人数は、平日で8時台に最大7.6人、休日で11時台に最大3.5人である。平均人数の多い時間帯は、送迎バスの乗降を確認したものである。

平日では、ピークの時間以外は、平均乗車人数2.0人以下の時間帯が全時間帯の8割であるが、休日は午前中に平均乗車人数2.0人以上の時間帯が6割ある。

■第2回調査（雨天時）

平均乗車人数は、平日で8時台に最大7.0人である。

平日では、ピークの時間以外は、平均乗車人数1.0人の時間帯が全時間帯の9割である。

第1回調査（一般車）

平均乗車人数(毎時間)平日	
05:00	滞留車なし
06:00	1.0
07:00	1.0
08:00	7.6
09:00	1.0
10:00	1.0
11:00	1.2
12:00	4.0
13:00	1.0
14:00	1.0
15:00	1.0
16:00	1.1
17:00	1.1
18:00	1.1
19:00	1.0
20:00	1.1
21:00	1.0
22:00	1.0
23:00	1.0

平均乗車人数
1.3

平均乗車人数(毎時間)休日	
05:00	1.0
06:00	1.0
07:00	3.4
08:00	2.3
09:00	2.3
10:00	1.6
11:00	3.5
12:00	1.2
13:00	2.6
14:00	1.0
15:00	1.1
16:00	1.0
17:00	1.1
18:00	1.2
19:00	1.0
20:00	1.2
21:00	1.0
22:00	1.0
23:00	1.0

平均乗車人数
1.6

第2回調査（一般車）

平均乗車人数(平日)	
4:00	1.0
5:00	1.0
6:00	1.0
7:00	5.4
8:00	7.0
9:00	1.1
10:00	1.4
11:00	1.0
12:00	1.5
13:00	1.3
14:00	1.5
15:00	1.0
16:00	1.1
17:00	1.3
18:00	1.3
19:00	1.0
20:00	1.0
21:00	1.1
22:00	1.0
23:00	1.0
0:00	1.0
1:00	1.0

平均乗車人数
1.2

平均乗車人数(平時間)休日	
4:00	1.0
5:00	1.0
6:00	5.5
7:00	1.2
8:00	1.4
9:00	2.2
10:00	3.5
11:00	5.2
12:00	1.3
13:00	1.7
14:00	1.1
15:00	1.2
16:00	1.3
17:00	1.2
18:00	1.1
19:00	1.1
20:00	1.1
21:00	1.0
22:00	1.0
23:00	1.0
0:00	1.0
1:00	1.0

平均乗車人数
1.5

【 タクシーの滞留状況 】

■第2回調査（雨天時）

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18:00、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時台と23時台に最大9台の滞留が見られる。

タクシー滞留台数(平日)			
時間帯	到着(台)	出発(台)	最大滞留台数(台)
4:00	0	0	0
5:00	2	1	1
6:00	6	7	4
7:00	5	4	2
8:00	10	7	4
9:00	14	14	4
10:00	20	20	7
11:00	13	16	5
12:00	15	14	3
13:00	9	10	2
14:00	9	10	4
15:00	6	5	2
16:00	12	12	5
17:00	18	15	7
18:00	24	28	5
19:00	17	13	4
20:00	15	18	4
21:00	19	17	4
22:00	21	18	9
23:00	24	29	9
0:00	38	38	3
1:00	9	10	5
合計	306	306	

【 タクシーの乗降人数 】

■第1回調査（晴天時）

平均乗車人数は、平日で15時台に最大2.2人であり、休日は16時台に最大1.6人である。

平均乗車人数が1.0を下回っている時間帯は、空車で発車する車両が多く見られた。

休日は、平日に比べ平均乗車人数が1.0を下回る時間帯が多く、空車で発車が多く見られた。

■第2回調査（雨天時）

平均乗車人数は、平日で20時台に最大1.3人であり、休日は17時台に最大1.7人である。

平日、休日ともに、6:00～8:00の平均乗車人数が1.0人以下であり、空車で発車した台数が多いことがわかる。

■第1回調査（タクシー）
(人)

平均乗車人数(時間帯別)平日		平均乗車人数(時間帯別)休日	
05:00	—	05:00	0.0
06:00	1.0	06:00	0.8
07:00	0.8	07:00	0.8
08:00	0.7	08:00	0.8
09:00	0.8	09:00	1.2
10:00	0.5	10:00	1.1
11:00	0.8	11:00	0.8
12:00	1.1	12:00	0.9
13:00	1.8	13:00	1.2
14:00	1.3	14:00	1.3
15:00	2.2	15:00	1.7
16:00	1.4	16:00	1.6
17:00	1.0	17:00	1.2
18:00	1.1	18:00	1.2
19:00	1.0	19:00	0.9
20:00	1.1	20:00	1.0
21:00	1.5	21:00	0.9
22:00	1.0	22:00	1.1
23:00	1.0	23:00	1.0
平均乗車人数	1.1	平均乗車人数	1.1

■第2回調査（タクシー）
(人)

平均乗車人数(時間帯別)平日		平均乗車人数(時間帯別)休日	
4:00	0	4:00	0
5:00	0	5:00	0
6:00	0.1	6:00	0.5
7:00	0.3	7:00	0.5
8:00	0.9	8:00	0.6
9:00	0.6	9:00	0.9
10:00	0.7	10:00	0.8
11:00	0.4	11:00	0.7
12:00	0.8	12:00	1.1
13:00	0.9	13:00	0.9
14:00	1.1	14:00	1.7
15:00	1.2	15:00	0.9
16:00	0.8	16:00	1.1
17:00	1.2	17:00	1.7
18:00	1.2	18:00	1.0
19:00	1.1	19:00	1.3
20:00	1.3	20:00	1.2
21:00	1.2	21:00	1.3
22:00	0.9	22:00	1.0
23:00	1.0	23:00	1.1
0:00	1	0:00	1.1
1:00	1	1:00	1.0
平均乗車人数	1.0	平均乗車人数	1.1

【路線バスのバス停毎の最大乗降人数】

■平日

乗り場①、②は帰宅時間の20時台に乗車人数が最大となっている。

乗り場③は、出勤時の8時台に乗車人数が最大となっている。

■休日

乗り場①は、7時台に乗車人数が最大の54人となっている。

乗り場②は、帰宅時の20時台に最大の13人となっている。

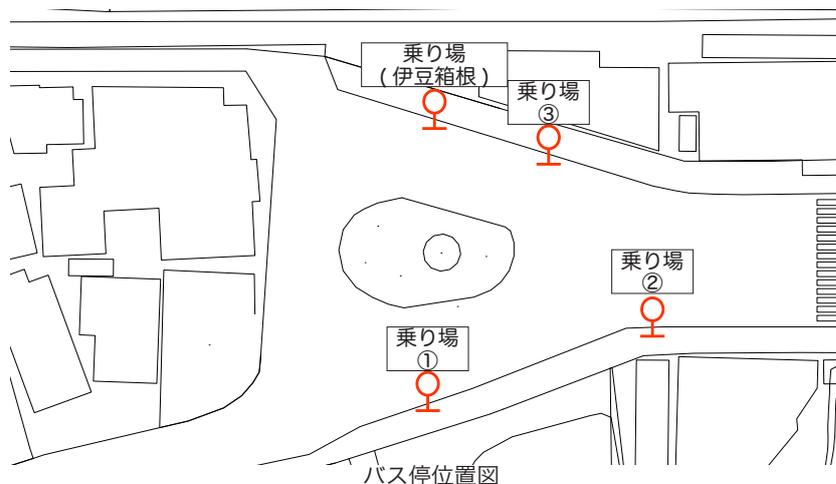
乗り場③は、10時台と18時台に最大乗車人数となっているが、ほかの乗り場に比べ乗車人数は少ない。

夏季限定の乗り場（伊豆箱根）は朝の9時台に最大の60人となっており、大磯ロングビーチへの観光者が多いためと考えられる。

表 各乗り場毎のピーク乗車人数

乗り場	発車時間	乗車人数	調査日
乗り場① ・二宮駅北口行 ・大磯プリンスホテル行 ・西公園前行	16:05	37人	9月5日(火)
	20:55	34人	10月25日(水)(雨天)
	7:45	54人	8月26日(土)
	19:15	35人	10月28日(土)(雨天)
乗り場② ・二宮駅南口行	19:20	17人	9月5日(火)
	20:24	29人	10月25日(水)(雨天)
	20:08	13人	8月26日(土)
	15:40	25人	10月28日(土)(雨天)
乗り場③ ・平塚駅南口行 ・平塚駅北口行	8:20	30人	9月5日(火)
	18:50	44人	10月25日(水)(雨天)
	10:51	6人	8月26日(土)
	18:30	9人	10月28日(土)(雨天)
乗り場(伊豆箱根) ・大磯プリンスホテル直行(夏季限定)	11:40	29人	9月5日(火)
	9:00	60人	8月26日(土)

■：休日



【路線バスの乗降人数】

■第1回調査

時間別の平均乗車人数は、平日は、通勤通学等で駅前での降車人数が多いため、帰宅時の22時台に12.8人と最大となっている。一方で、休日は、午前中に観光等で訪れた方の乗車が多く、8:00～12:00にかけて、平均10人以上の乗車がある。また、帰宅時の22時台に平均乗車人数が17.5人となっている。

調査日が夏季行楽シーズンであり、大磯ロングビーチ等へのバス利用が多く見られた。

■第2回調査（雨天時）

時間別の平均乗車人数は、平日は、帰宅時の17:00～22:00にかけて10人以上の乗車が見られる。そのうちの18時台には22.5人と最大となっている。調査日が雨天のため、バスで帰宅する住民が多いと考えられ、全体の平均乗車人数は第1回調査時の7.1人と比べ、8.0人となっている。一方、休日は、22:00～23:00にかけて、最も乗車が多く、平均17.0人となっている。

第1回調査（路線バス）

平均乗車人数(各時間帯別) 平日		
05:00	0.5	人
06:00	1.9	人
07:00	9.8	人
08:00	8.4	人
09:00	4.1	人
10:00	4.2	人
11:00	9.6	人
12:00	6.9	人
13:00	4.1	人
14:00	4.6	人
15:00	3.7	人
16:00	10.8	人
17:00	7.7	人
18:00	7.4	人
19:00	10.8	人
20:00	12.0	人
21:00	6.6	人
22:00	12.8	人
23:00	1.5	人

平均乗車人数
7.1

平均乗車人数(各時間帯別) 休日		
06:00	4.4	人
07:00	8.8	人
08:00	10.9	人
09:00	15.0	人
10:00	17.7	人
11:00	15.0	人
12:00	11.1	人
13:00	8.1	人
14:00	7.2	人
15:00	4.3	人
16:00	3.3	人
17:00	7.0	人
18:00	5.9	人
19:00	5.6	人
20:00	7.1	人
21:00	4.4	人
22:00	17.5	人

平均乗車人数
8.9 (人)

第2回調査（路線バス）

平均乗車人数(各時間帯別) 平日		
5:00	0.7	
6:00	2.3	
7:00	7.4	
8:00	5.6	
9:00	3.9	
10:00	5.2	
11:00	4.6	
12:00	6.0	
13:00	3.2	
14:00	4.7	
15:00	6.4	
16:00	8.6	
17:00	11.2	
18:00	22.5	
19:00	10.8	
20:00	16.6	
21:00	12.0	
22:00	14.0	
23:00	0.5	

平均乗車人数
8.0 (人)

平均乗車人数(各時間帯別) 休日		
5:00	3.0	
6:00	6.4	
7:00	6.9	
8:00	10.1	
9:00	3.3	
10:00	5.1	
11:00	5.1	
12:00	5.0	
13:00	9.2	
14:00	5.4	
15:00	6.9	
16:00	9.9	
17:00	7.7	
18:00	5.1	
19:00	9.0	
20:00	6.6	
21:00	7.6	
22:00	17.0	

平均乗車人数
7.0 (人)

(5) 通過交通量調査（駅前広場）

■第2回調査（雨天時）

通過交通量調査結果を以下に示す。

駅前広場で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。

二宮方面に比べ、平塚方面へ通過する車両のほうが約200台多い。

二宮方面へ通過する車両は、11時台に最大42台である。一方平塚方面へ通過する車両は、9時台で最大71台となっている。

20時以降は、二宮方面及び平塚方面へ通過する車両は10台以下となる。

方向 時間	駅入口→駅前広場→鳴立沢(台)						鳴立沢→駅前広場→駅入口(台)					
	乗用車	タクシー	バス	小型貨物	大型貨物	合計	乗用車	タクシー	バス	小型貨物	大型貨物	合計
4:00～	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
5:00～	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2
6:00～	16	0	0	4	0	20	11	0	0	6	0	17
7:00～	26	0	0	4	1	31	18	0	0	3	0	21
8:00～	21	0	0	4	1	26	32	0	0	6	1	39
9:00～	14	0	0	5	5	24	55	0	1	9	6	71
10:00～	18	0	0	4	1	23	43	0	3	6	1	53
11:00～	37	0	0	5	0	42	41	0	2	11	1	55
12:00～	22	0	0	2	1	25	37	0	1	5	0	43
13:00～	18	0	0	2	0	20	42	0	1	5	0	48
14:00～	20	0	0	2	2	24	33	1	1	4	1	40
15:00～	32	0	0	11	1	44	27	0	1	6	0	34
16:00～	30	0	0	5	0	35	41	0	1	9	1	52
17:00～	24	0	0	4	2	30	37	0	1	2	1	41
18:00～	22	0	0	0	0	22	47	0	0	4	0	51
19:00～	17	1	0	0	0	18	14	1	0	3	0	18
20:00～	5	0	0	1	0	6	8	0	0	2	0	10
21:00～	3	0	0	0	0	3	6	0	0	0	0	6
22:00～	5	0	0	0	0	5	7	0	0	0	0	7
23:00～	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0
24:00～	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
1:00～	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	338	1	0	53	14	406	502	2	12	81	12	609

(6) 現況のバス路線調査

時刻表と交通量調査結果から調査を行った。

幹線 12 号線及び県道大磯停車場線を通過する路線バスの本数^{*3}について、以下に示す。

【平日】

幹線 12 号線は、上り^{*4}で 97 本、下りで 92 本である。

県道大磯停車場線は、上りで 49 本、下りで 52 本である。

【休日】

幹線 12 号線は、上で 90 本、下りで 77 本である。

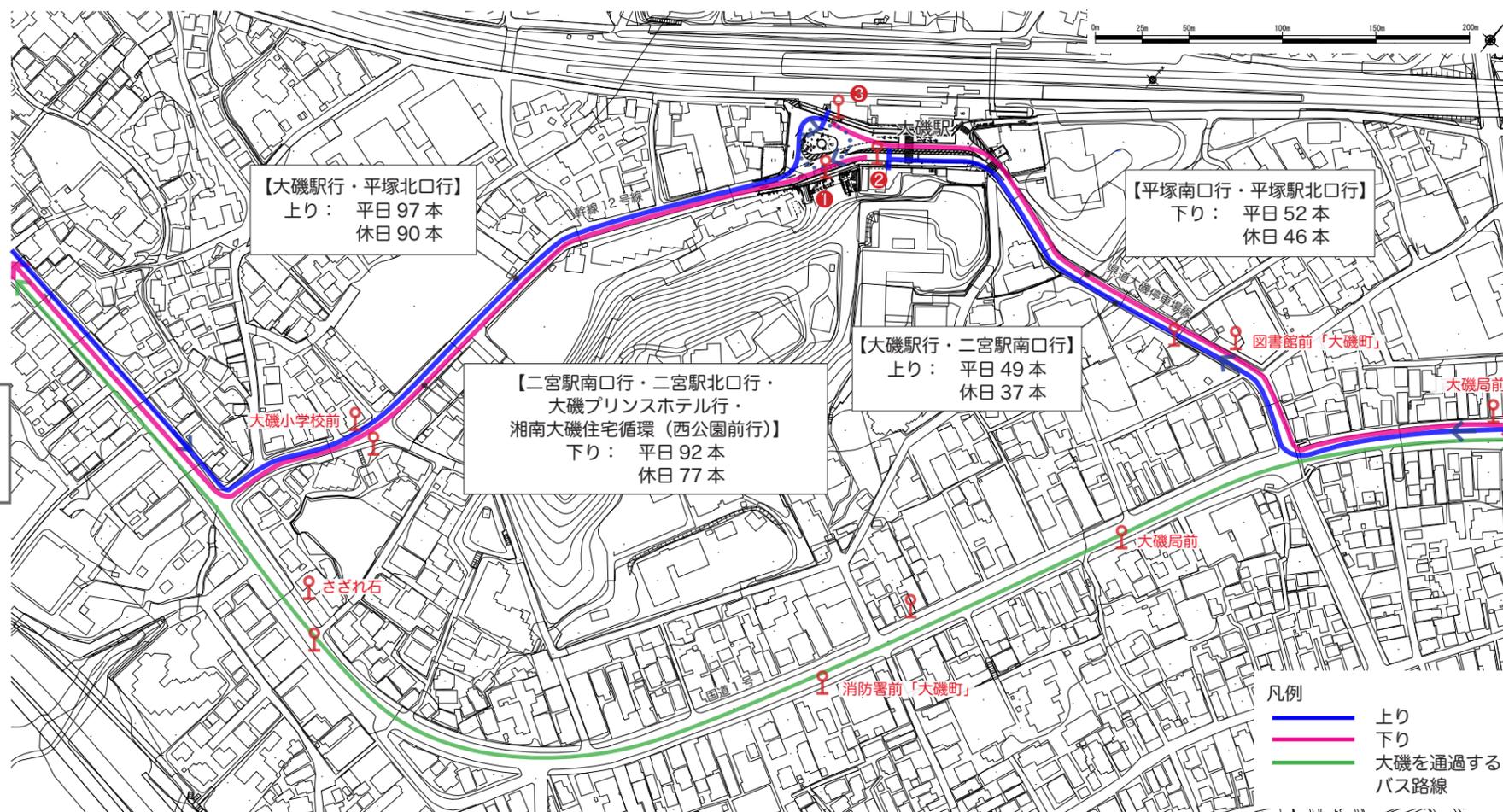
県道大磯停車場線は、上りで 37 本、下りで 46 本である。

【まとめ】

平日、休日ともに、幹線 12 号線のバスの通行量は、県道大磯停車場線よりも、2 倍程度多い。

^{*3}：路線バスの本数は、大磯小学校前バス停及び図書館前「大磯町」バス停の時刻表からカウントした。夏季限定路線バスは含まない。

^{*4}：上り：大磯駅方面、下り：国道 1 号方面



駅前広場を利用している路線バスの本数^{※5}について、以下に示す。

※5 回送車を除く。

■第1回調査

【平日】

乗り場別発車台数^{※6}は以下の通りである。

※6 夏季限定路線バスを含む。

乗り場別発車台数(平日)

乗り場	台数
①乗り場	57
②乗り場	24
③乗り場	52
伊豆箱根バス乗り場	22
計	155

摘要
二宮駅北口行・大磯プリンスホテル行・西公園前行
二宮駅南口行
平塚駅南口行・平塚駅北口行
大磯プリンスホテル直行（夏季限定）

総発車台数は155台である。

幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号側で210台/日、県道大磯停車場線側で101台/日である。

ロータリーを利用する台数は、131台/日である。

【休日】

乗り場別発車台数は以下の通りである。

乗り場別発車台数(休日)

乗り場	台数
①乗り場	50
②乗り場	19
③乗り場	46
伊豆箱根バス乗り場	22
計	137

摘要
二宮駅北口行・大磯プリンスホテル行・西公園前行
二宮駅南口行
平塚駅南口行・平塚駅北口行
大磯プリンスホテル直行（夏季限定）

総発車台数は137台である。

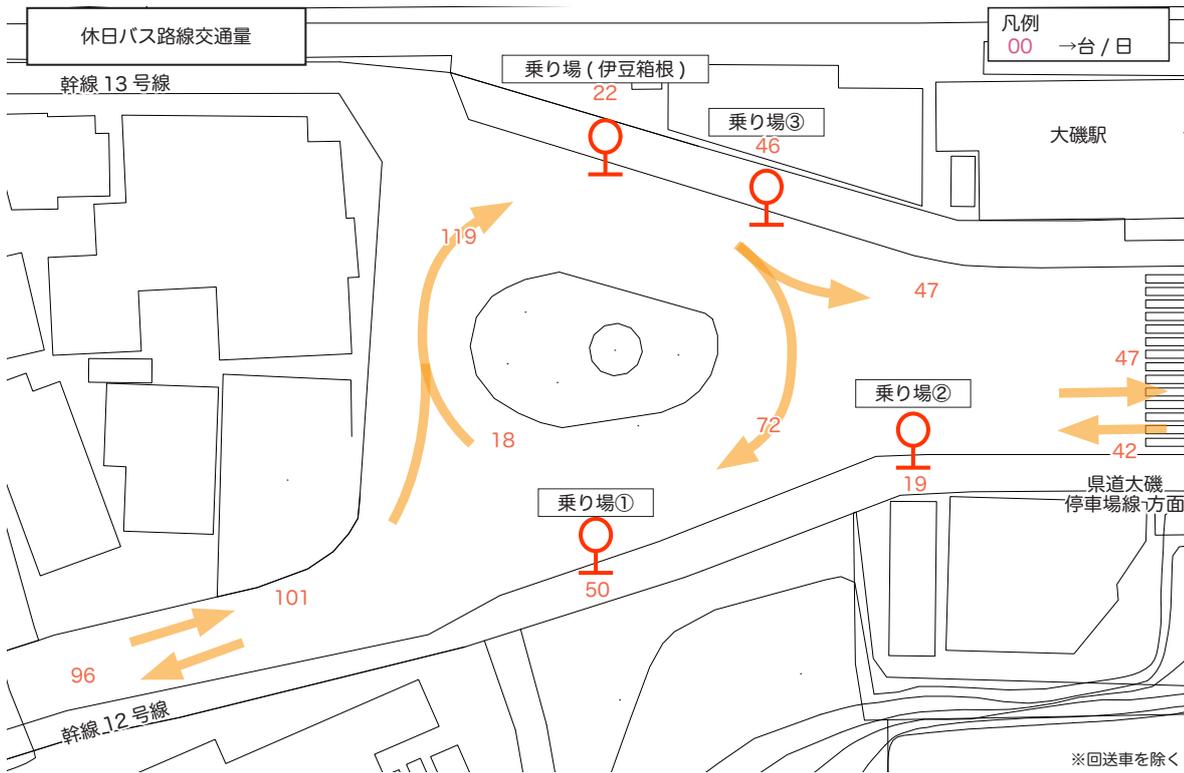
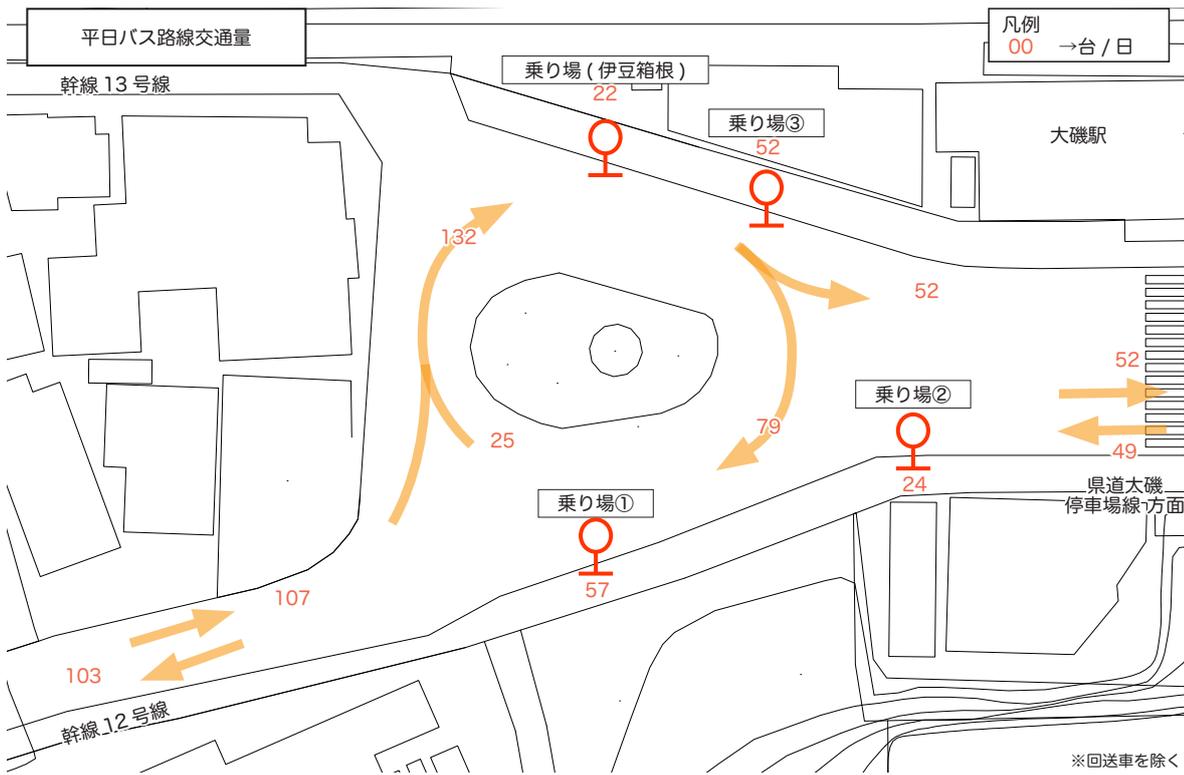
幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号側で197台/日、県道大磯停車場線側で89台/日である。

ロータリーを利用する台数は、118本である。

【まとめ】

県道大磯停車場線（平塚方面）に比べ、幹線12号線（二宮・国府津方面）に流出する台数が多い。平日、休日ともに、駅前広場に流入する約8割がロータリーを利用している。

（二宮方面・平塚方面バスの折り返し、二宮→平塚の大磯駅経由）



■第2回調査（雨天時）

【平日】

乗り場別発車台数^{※7}は以下の通りである。

※7 夏季限定路線バス運行終了後の発車台数

乗り場別発車台数(平日)

乗り場	台数	摘要
①乗り場	68	二宮駅北口行・大磯プリンスホテル行・西公園前行
②乗り場	24	二宮駅南口行
③乗り場	52	平塚駅南口行・平塚駅北口行
計	144	

総発車台数は144台である。

幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号側で189台/日、県道大磯停車場線側で101台/日である。

ロータリーを利用する台数は、120台/日である。

乗り場別発車台数(休日)

乗り場	台数	摘要
①乗り場	58	二宮駅北口行・大磯プリンスホテル行・西公園前行
②乗り場	19	二宮駅南口行
③乗り場	46	平塚駅南口行・平塚駅北口行
計	123	

総発車台数は123台である。

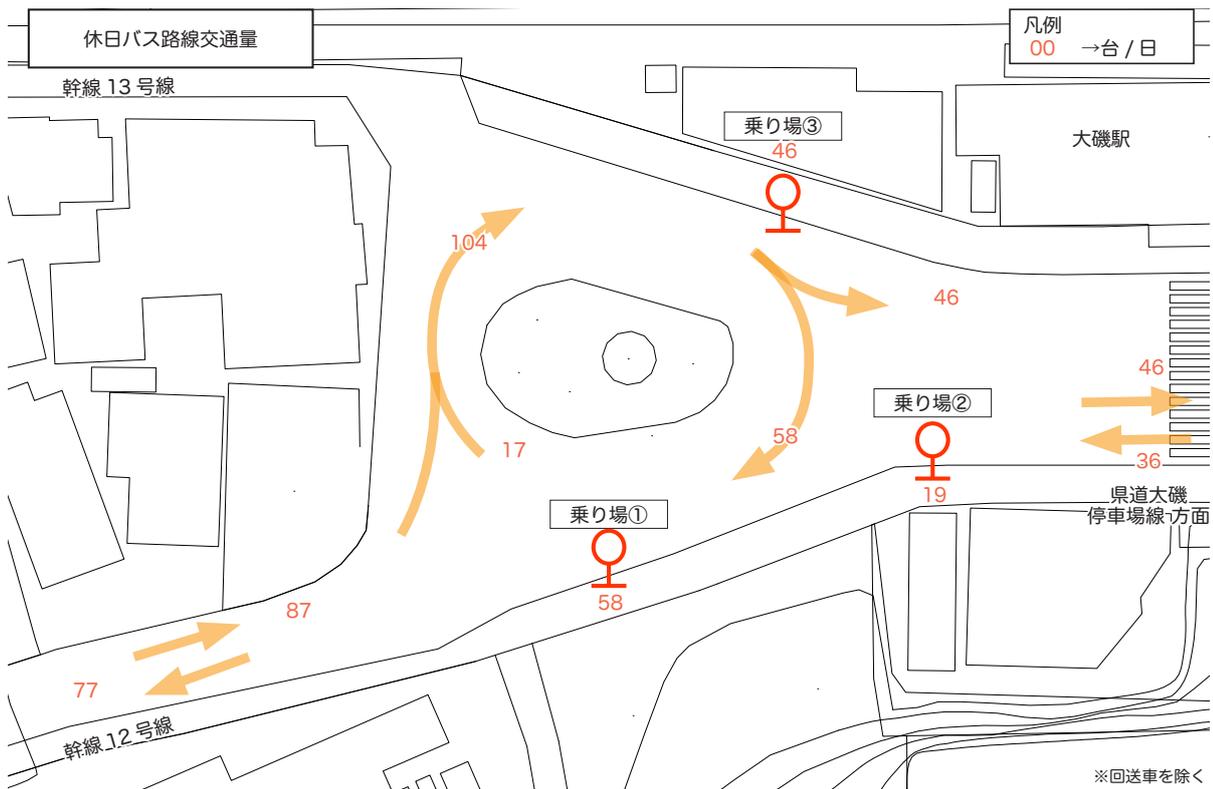
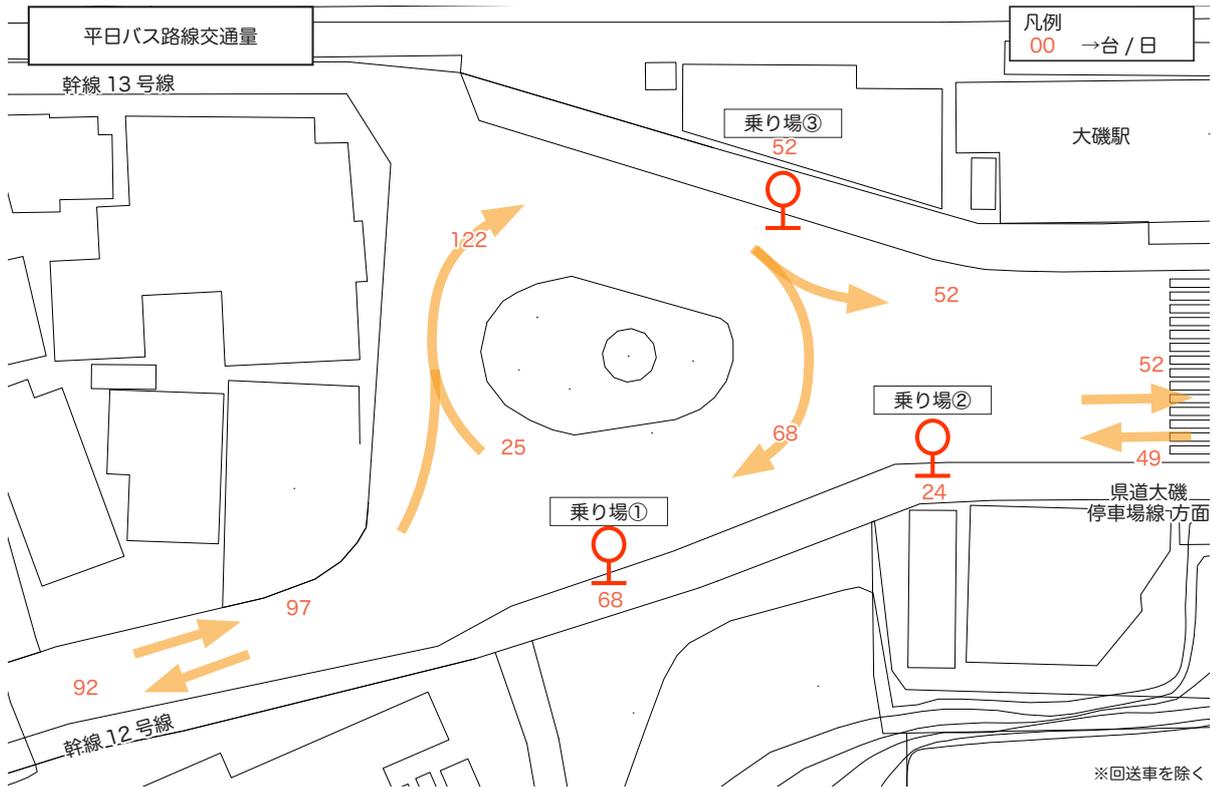
幹線12号線と県道大磯停車場線の各出入口では、幹線12号線側で164台/日、県道大磯停車場線側で82台/日である。

ロータリーを利用する台数は、104本である。

【まとめ】

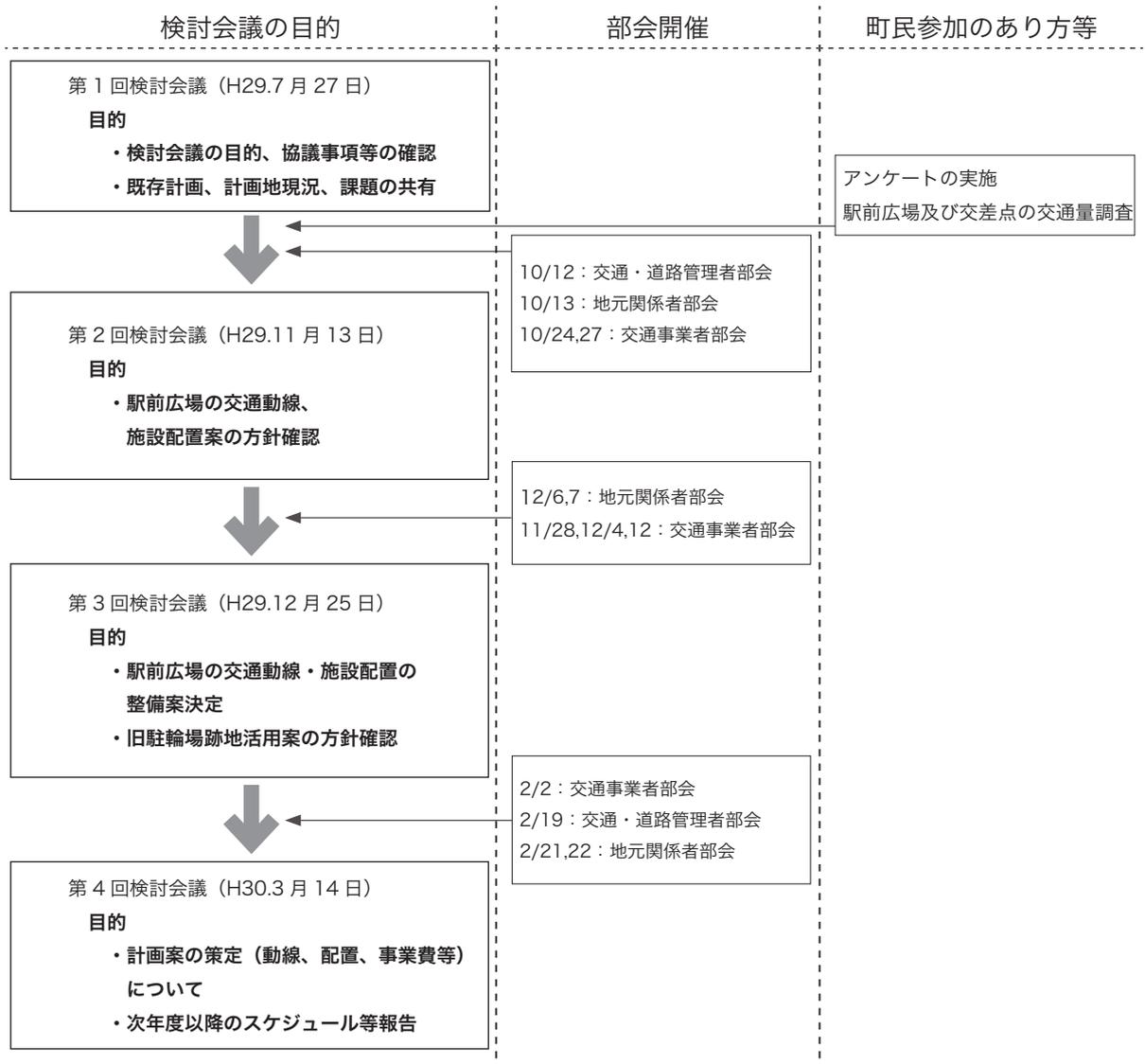
県道大磯停車場線（平塚方面）に比べ、幹線12号線（二宮・国府津方面）に流出する台数が多い。
平日、休日ともに、駅前広場に流入する約8割がロータリーを利用している。

（二宮方面・平塚方面バスの折り返し、二宮→平塚の大磯駅経由）

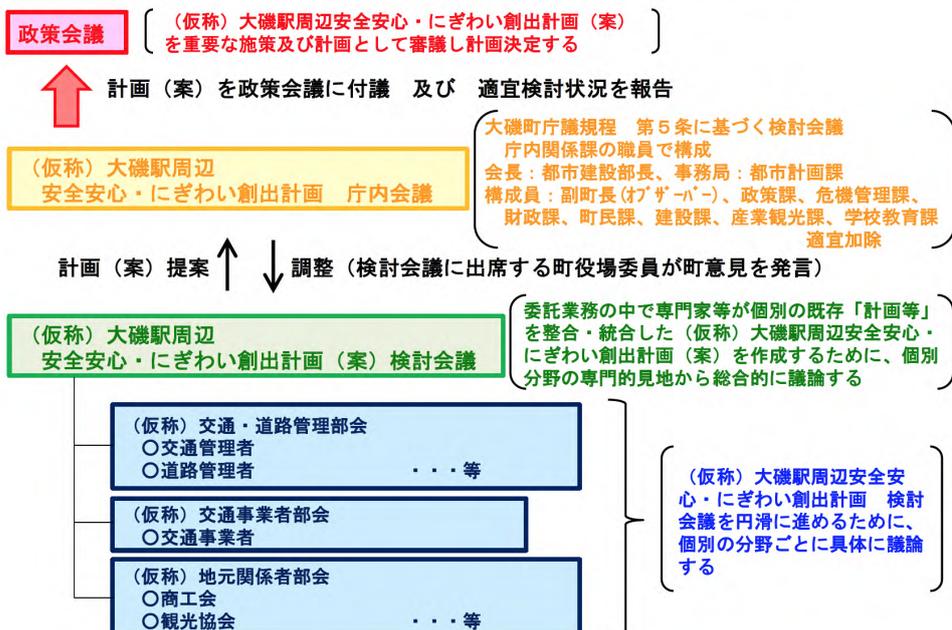


6-4. 計画の検討体制

6-4-1. 全体フロー



（仮称）大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画 検討体制



6-4-2. 検討会議の概要

全4回の検討会議の概要をまとめた。

検討会議一覧

番号	日時	名称	出席者	議題
1	2017年7月27日	第1回検討会議	構成員：18名（欠席2名） 事務局：7名 傍聴人：11名	(1) 検討会議について (2) 計画地の現況と課題 (3) 町民参加のあり方について
2	2017年11月13日	第2回検討会議	構成員：19名（欠席1名） 事務局：7名 傍聴人：10名	(1) 調査実施報告 (2) 事業コンセプト (3) 駅前広場及び周辺交通の現況 (4) 駅前広場の施設計画 (5) 旧駐輪場跡地計画
3	2017年12月25日	第3回検討会議	構成員：19名（欠席1名） 事務局：7名 傍聴人：名	(1) 事業コンセプト (2) 駅前広場計画 (3) 景観・デザイン計画 (4) 大磯周辺地区案内誘導計画（案）
4	2018年3月14日	第4回検討会議	構成員：19名（欠席1名） 事務局：7名 傍聴人：7名	(1) 大磯駅前広場計画 (2) 旧駐輪場跡地計画の検討 (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 (4) 計画（案）の確認 (5) 次年度以降のスケジュール報告

検討会議 委員

種別	名称	氏名	備考
学識経験者等	交通工学（国立大学法人東京工業大学 環境・社会理工学院 土木・環境工学系 教授 工学博士）	朝倉 康夫	
	集客学、集客空間論（東京都市大学 都市生活学部都市生活学科 教授、都市生活学部学部長 工学博士）	川口 和英	
地元関係者	北本町町内会	出縄 政美	区長
	南本町町内会	中村 雅一	区長
	茶屋町町内会	鈴木 豊男子	区長
	神明町町内会	岩崎 英二	区長
	公益社団法人大磯町観光協会	柳田 昌巳	副会長
	大磯町商工会	伊藤 廣孝	副会長
	NPO法人大磯ガイド協会	浅見 和男	会長
	大磯港みなとまちづくり協議会	山口 明宏	副会長
大磯市実行委員会	富山 昇		
行政関係機関	神奈川県警 大磯警察署 交通課	伊澤 浩明	課長
	神奈川県 県土整備局 平塚土木事務所 工務部 道路維持課	五十嵐 敬	課長
	神奈川県 県土整備局 平塚土木事務所 計画建築部 まちづくり推進課	向井 潤一郎	課長
	大磯町 都市建設部	笹山 隆二	部長
	大磯町 政策担当参事	森田 敏幾	参事
オブザーバー (駅前広場利用事業者)	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室	仲手川 仁志	副課長
	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課	露木 輝久	課長
	伊豆箱根交通株式会社大磯営業所	木村 充宏	所長
	株式会社プリンスホテル 大磯・鎌倉地区	伊丹 信一郎	総支配人
事務局	(株)ランズ計画研究所	3名	委託業務受託者
	大磯町 参与（まちづくり）	芝原 靖典	
	大磯町 都市建設部 都市計画課	小瀬村 昭 福田 勉 高塚 健太郎	課長 係長 主査

第1回検討会議

日 時 平成29年7月27日（木）

【議題(2)計画地の現況と課題】

〈回遊や交流ポイントについて〉

副会長) みなとオアシスへのアクセスは、さざんか通りが歩きやすい。うまく利用し、藤村の墓のお寺等魅力的な施設と繋げると良い。

〈駅前等景観づくりについて〉

委員) 駅前の印象だけを感じとられると、実際の大磯と少し違う。大磯は小路地を少し入ると雰囲気がある。駅を出てすぐに大磯の魅力を感じられるような取組みをお願いしたい。

委員) 旧駐輪場跡地の活用方法により人の流れが変わるため、本活用方法の検討を優先したい。みなとへ向かう通りとして、さざんか通りの先の整備を検討が必要。また、みなとへ向かうまでの案内板が必要となる。

会長) 旧駐輪場跡地の活用法は、具体的な議論までは及ばないかもしれないので、今後の検討とさせていただくこともあると思う。

委員) 大磯駅前洋館も含めたロータリーや駅前の建物のファサードなど、何かしら景観の流れを作ることで、大磯の顔になるのではないかと。

会長) 建物群のイメージの連続性を大切にしたいということや歴史のリソースがあれば活用していきたいと理解した。

副会長) 駅は、人が交流するスペースなので拠点として重要。景観も大切だが、中に何を入れるか、大磯の歴史の記憶を呼び起こすものや、賑やかさだけでなく、風格のあるものがよいのではないかと。歴史と交通のバランスを考えることが大切である。

〈安全安心について〉

委員) 来客者も大切だが、住民視点の安心安全、静けさを大切にしたい。特に県道の狭さによる安全対策を論議してほしい。

会長) 県道の幅員を拡幅できない場合の方策も講じなければならない。住民視点の安心安全については、これからも検討していきたい。

〈議論のまとめ〉

- ・ 駅前全体としてどうしていくかを検討していく。
- ・ 駐輪場跡地の活用が重要ポイントとなる。
- ・ 大磯らしさに加え、住民の安心安全、住みやすさも大切にしたい。

【議題(3)町民参加のあり方について】

委員) アンケートは誰を対象にしているか。

事務局) 駅前広場に訪れた人にアンケートを配布する。

会長) アンケート内容は、多くの人を対象に考えるのが良い。さらに検討が必要。

会長) パブコメについて本日検討はしないが、実施することで了解いただきたい。

〈議論のまとめ〉

- ・ 町民参加のあり方は再度検討していく。

【議題(4)その他】

会長) 全体の議論はこの検討会議で行うとして、作業部会を設けてはどうか。

事務局) ①交通・道路管理者部会 ②交通事業者部会 ③地元関係者部会 を考えている。

会長) 部会で専門家の意見を聞きながら可能な範囲で利用者意見も聞いて欲しい。

〈議論のまとめ〉

- ・ 部会のメンバーは、会則に定めるとおり会長にご一任いただき、決めさせていただく。

第 2 回検討会議

日 時 平成 29 年 11 月 13 日（月）

【議題(2) 事業コンセプト】

〈コンセプトについて〉

委員) にぎわいは観光者のためのもの。大磯らしいという意味でにぎわいは本当に必要か。

会長) にぎわいは、必ずしも外から来た人のためのものではなく、大磯に住む人も、ただ駅前を通過するだけでなく滞留して空間を使ってもらうことだと理解している。

【議題(3) 駅前広場及び周辺交通の現況】

〈県道の拡幅について〉

委員) 今回の案では、県道は車の速度を抑制する手法の整理までで終わりか。

会長) 今回の計画の中では、拡幅の方向性を決めるのは難しいと理解している。

事務局) 以前に地元合意が得られなかった経緯がある。住民の意見をしっかりと聞いて、必要かどうか時間をかけて検討していきたい。

委員) 町が管理している大磯駅前洋館の反対側のカーブの所であれば、削って広げることは可能だと思う。

事務局) 短期的にできる方策として、一案かと思うが、景観的な問題もあるので、沿道の方や町民の意見も聞かなければならない。将来を見据えた検証も必要になってくると思う。

会長) 駅前を結ぶ動線として、長い線で考えた際に部分的な拡幅で動線の効果が十分かどうかも検討が必要。

〈議論のまとめ〉

この検討の中では、全線的な拡幅は現時点では難しく、むしろ交通の静穏化でどのくらい歩行者及び自転車の安全性を確保できるのかということにフォーカスして議論していきたい。

【議題(4) 駅前広場の施設計画】

〈大磯駅前・周辺の動線について〉

委員) 大磯港への動線をどう考えているか。また、駅舎の反対側の商店と一体感が感じられない。町の顔として整備するという方向性だと C 案が望ましいと思う。ただ、地元の方と通過動線の必要性についてどういった話し合い

があったのか。

会長) C 案は、車で駅に来る方には簡単に理解されない事は重々理解している。駅側と向かい側の連絡を強化するのは各案共通の考え方。

事務局) 駅からみなとまでは、交通量が少なく大磯らしい景観の道路を歩行者動線に設定している。

〈ロータリーの島について〉

委員) ロータリーの島を削るとあるが、町政 100 周年記念で作ったものなので、残してほしい。

会長) 削るとしても、うまく使う方法を考えるべき。ロータリーは慎重に考えたほうがいい。

委員) 空間の 2 重、3 重使いとして、自動車、自転車、歩行者それぞれの利用の多様性を残してもいいのではないか。

会長) 自転車も歩行者も自動車も空間を共有するという考えだと思う。現在はそれぞれの空間を分けているが、あえて混ぜる手法をシェアスペースと言う。信号・道路標識・縁石が無く、どこでも行き来出来るようになってしまふ。将来的にはそういった姿もありえるかと思うが、今現在はある程度歩車分離はいたしかたないものである。

〈C 案について〉

委員) 駅前が通れないと他に影響する。例えば駅の北側に道路整備すれば良いが、C 案が単体で検討されることは地元の人間は非常に困る。

会長) 駅前を通過不可にすると、通過交通していた車はどこを通すのかを考えなければいけない。周辺道路のネットワーク全体との関連も現時点で議論はできていない。

事務局) 駅前広場の通過交通が 1 日 1000 台程という結果が出ている。C 案については町民の生活に与える影響がかなり大きいと承知している。それなりの社会実験も必要になり、ほかの案よりも実現に時間がかかると考えている。

〈ロータリー内の交通について〉

委員) 東から駅前を抜けて西へ出る際は真っ直ぐ通行できるが、西から東に通る場合はロータリーを回る必要がある。ロータリー内は待機バスが停まっているので、混むのではないか。

事務局) 車を減速させる目的もある。

会長) 元々ロータリーは一方通行なので、自然の事。車を減速させる工夫は、駅前広場だけでなく、広場のさらに手前で実施されることを期待している。

〈議論のまとめ〉

会長) おそらく他に意見もあると思うが、今後頂戴する。

【議題(5) 旧駐輪場跡地計画】

会長) 旧駐輪場跡地の計画については、今後駅前広場と関連づけて議論することになると思う。

委員) 現況にある商店についてはどう考えているか。

事務局) 将来的に協力頂ければ、検討していきたい。

【議題(6) まとめ】

- ・コンセプトは、言葉が足りなかったので表現をブラッシュアップする。
- ・駅前広場周辺の交通は、一方通行等全面的な拡幅は短期的な検討が難しいが、静穏化などについて今後検討していかなければならない。自転車も歩行者も使いやすい動線を確保することが重要。駅前広場の整備方針は、A,B,C案に対し、いただいた意見を反映し、ブラッシュアップして検討していきたい。旧駐輪場跡地は、今後更に議論していきたいと思う。

--

第3回検討会議

日 時 平成29年12月25日（月）

【議題(1) 事業コンセプト】

【議題(2) 駅前広場計画】

〈交通動線の安全性について〉

- 委員) 歩道を多少狭め、ロータリー島のコンパクト化を検討しないとバスの転回が難しい計画になっている。一般車の通行の妨げにもなってしまう。また、自家用車・タクシー・路線バスの到着場所はカラー舗装等で明確化してもらいたい。C案について、中央広場のバス運行の安全性に懸念がある。また、広場内は自転車を降りるとあるが、実際は降りない人が多いと思う。
- 会長) C案は、ある種のトランジットモールである。バスの速度も落とし、歩行者に配慮してもらおうというのが大前提にある。一般車や事業者の方には空間を譲ってもらおうというコンセプトで計画をしている。交通事業者の方には、多少修正をお願いしなければいけないことが今後発生すると思う。
- 委員) C案について、歩行者のスペースを多く取るのは良いことだが、自動車と歩行者の棲み分けができていないため、安全面で望ましくないと思う。A案は現実的だが、バスの転回が厳しい。
- 会長) 現行は歩車分離という考え方だが、歩車で上手く空間を共有することが、将来的に浸透してくることが大いに考えられ、C案の可能性も考えられる。ただし今すぐ歩車混合を実現するのは難しいので、そのあたりも踏まえてそれぞれ検討する必要がある。

【議題(3) 景観・デザイン計画】

〈安全性について〉

- 委員) 現状はチェーンの横断防止柵になっており、跨ぐ方も多くみられる。歩車分離の観点で極力跨げないようなガードパイプにしてほしい。
- 会長) 施設側で安全を担保するのか、安全を守る側でどこまで考えるかというものもある。がっちり対策するのか、ゆるくするのか、なくして大磯の民度の高さを見せるのか、考えの整理が必要。
- 委員) 機能を路面等の素材・色で分けることができればと思う。曖昧な空間で未来の利用変化に対応できるのが大磯らしさになるのではと思う。
- 会長) はっきり分けるのか、状況に応じて歩道または道路の両方で使えるように作るのか、今後の検討に含めて進めていきたいと思う。

〈景観デザインについて〉

副会長) 駅前空間が町民の憩いの場になる要望が強いのかと思う。大磯らしさ、大磯の良さを町民はわかっているが、明治記念大磯邸園・歴代首相が大磯を選んだ誇り、歴史を感じられる空間ができればと思う。大磯のいいところを地元の方は知っていても観光客に伝わり難い点があると思うので、デザインで伝えていくことが必要だと思う。

会長) 景観の骨格となる要素のデザイン、車止め等のディテールがイメージを作るので、大磯の皆さんと検討していきたい。見た目だけでなく、安全性にも配慮していく必要がある。

〈駅舎について〉

委員) 将来、駅舎の意匠は、残していくのか。それとも変更を考えているのか。

委員) 大磯町からも今の形を残してもらいたいとの強い要望をもらっている。木造の耐震補強も行い将来的にも存知していく計画である。バリアフリー工事の時も屋根の色を駅舎と同じオレンジ色で駅舎のイメージを残すようにした。

【議題(4) 大磯周辺地区案内誘導計画（案）】

〈誘導計画について〉

副会長) さざんか通りは、国道1号を越えた先から、道も細くなっていて、歩きたいという気持ちではなくなる。連続性が感じられないと歩いて感じた。明治記念大磯邸園・大磯松並木は駅から徒歩圏内なので、歩きたくなるような道として深く検討していくとより良くなるのではと思う。

会長) 国道1号から富士山が大きく見えるところは多くはないので、町として誇るべき点だと思う。富士山を見せて歩く動線もあるのではないかな。

〈サインについて〉

委員) さざんか通りは、みなとオアシスに誘導するルートとして確立しなくては。サインについては、観光協会と町の観光課が打ち合わせしている。どこにサインを追加するか検討すると思うので、観光課と調整いただければと思う。

会長) 国道1号まではすんなり出られるが、その先がわからないので、それをどう誘導していくかが重要。

【議題(5) まとめ】

会長) 駅前広場計画は、3案から2案に絞って今後さらに検討を進めていくが、計画地以外にどのような問題が発生するのかを検証して議論を進めていく。ロータリーを若干縮小して、歴史的なものは保存していく考えを進めていく。景観・デザイン計画は、大磯町の景観計画に従って設計していく。大磯駅周辺地区案内誘導計画（案）は、観光セクションと調整して、具体的なプランを作っていく。

第4回検討会議

日時 平成30年3月14日（水）

【議題(1) 大磯駅前広場計画】

〈計画について〉

委員) 今後観光客の増加が見込まれるとあるが、どのくらい増えることを想定しているのか。

事務局) 現在の大磯町の入り込み観光客数は、みなとオアシスの整備による増加を見込み、100万人の入込を目指して観光政策を進めている。明治記念大磯邸園（仮称）は、国が計画を進めているが、具体的な数値はわからない。

委員) 町民に説明するのに納得いただく根拠が少ないと思った。アンケート調査で、一番の要望が一般車の乗降場の整備となっているが計画案だと住民の意向が反映されていないという印象を受ける。

事務局) 駅前広場で、一番に確保したいと考えたのが、交通の中で一番の弱者となる歩行者の安全である。次が、バスやタクシーなどの公共交通であり、現計画でも我慢していただいている。最後に一般車は、回転軌跡や交通規定に則って考え、最大限盛り込んでいる。仮に、一般車の利用を優占して考えた場合、より利用者が増え、公共交通の利用者が減り、バスの運行本数・路線が確保できなくなる懸念がある。また、施設の基準算定の結果からも、若干一般車乗降場の必要台数が足りないので、旧駐輪場跡地も活用しながら確保していくという考えである。

委員) 送迎が多いのは、暗い夜道を歩かせたくないためである。安全安心は駅前だけの話ではない。現在、大磯町は30、40代の人口が増えている。今後、通勤通学が増え、送迎スペースは必要になる。

会長) 貴重なご意見として頂戴する。ただし、駐車は認めることができないことはご理解いただきたい。

〈概算工事費について〉

委員) 町はこんなにお金があるのかと驚いた。防災施設に使ってほしい。危機管理の面で、他の使い道があると思う。

会長) 工事をするならこのくらいかかるという金額であって、町が実際に事業に使えるお金ではない。

委員) 整備で駅前が大きく変わるならば、投資に見合った結果が得られて良いが、整備後に今の状態とほぼ変わらないのであれば、他に使ってほしい。

会長) 整備内容と投資額とその効果は、これから精査しなければいけない。費用

の節約等に関しては、今後計画を進めていく中で検討していくこと。

事務局) 今回提示している計画案で整備するとしたら、これだけかかるという想定である。町全体を見て、総合計画に基づいて予算の適正を判断しながら、決めていく。今回提示したのは、概算である。

〈C案について〉

委員) バスタクシー専用通行範囲は車道か。また、規制についてどのようにしていくのか。東側から仮にバスが来て中央の横断歩道で停まったとき、東側ロータリーを一般車が通行できないと思う。車の交錯があるので危険ではないか。

事務局) バスタクシー専用通行範囲は車道である。また、神奈川県警本部と規制のあり方を協議中。また、中央の横断歩道でバスが停まっていた場合、東側から来た一般車は、計画の車道幅員があれば物理的に回ることができる。しかし、バスの後方が車道にかかるので、微修正が必要だと考えている。

〈まとめ〉

会長) A案,C案のどちらにするかをこの場で決めるのではなく、今後詳細をつめていくということで、この議論の結果とさせていただく。

【議題(2) 旧駐輪場跡地計画の検討】

会長) 案が3案でているが、イメージとして提示しており、この議論でどれにするか決めるものではない。

副会長) 交番が目立っているが、駅前の玄関口になるので、町民が親しめるよう、配置や景観等にも配慮し計画を行っていけると良い。

〈旧駐輪場跡地付近の私有地について〉

委員) 私有地の今後の対策や対応はどうする予定なのか。

会長) 引き続き所有者と町で協議して、今後実現されるときには一体で整備できるのが望ましいと思う。

副会長) 来た人がアクセスのしやすい場所だと思うので、観光案内所などが歴史や文化に親しめる場所になると良い。

〈その他利用地区について〉

委員) その他利用地区の一体利用は具体的に考えてもらいたい。一体的に利用するには、駐輪場の通路を横断する必要があるので安全性も配慮してもらいたい。

【議題(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】

〈県道拡幅について〉

委員) 今までの経緯もあるので、すぐに整備できるかとなると、合意形成がないと前に進めない。土地の使い方や合意形成に加え、景観の検討と一緒に県道の整備についても考えていきたいと思っている。

会長) 関係各所との合意形成が一番難しい。コスト等も含めて今後検討が必要。比較的早く対応できるのは路面標示等による交通の静穏化だと思うので、安全を高めるための速度の抑制を検討してもらえると良いのではないかと。

〈まとめ〉

会長) 歩行者安全対策についても今後さらに検討いただく。比較的早く着手できるものに関しては具体的に進めてもらうのが望ましい。

【議題(4) 計画（案）の確認】**【議題(5) 次年度以降のスケジュール】**

委員) 将来的に観光を考えたら立地は有利なので、駅から港ではなく、港から駅の視点にしたらプランが変わってくると思う。

会長) 観光の視点から見ていくことで、意見は承る。

【議題(6) まとめ】

朝倉会長) 「大磯駅前広場計画」は、A 案、C 案の 2 案を並行して検討を進めていくという結論とさせていただく。次年度以降、さらに関係機関との協議等を経て検討を進めていく。「旧駐輪場跡地計画の検討」は、周辺地区と連動させて整備して行くことが重要なので、今後さらに検討していく。「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」は、長期的な検討として、関係する方々との合意形成に配慮していく。ただし、比較的早い時期に検討できるものは、具体化に向けた検討を進めていく。「次年度以降」について、駅前広場の検討は、広く町民の意見を聞き、関係機関との協議を行い、検討を具体的にさせていただく。今後の計画案を実現していく中でも、町民の誇りとなる計画を進めていくことが望ま

6-4-3. 部会の概要

検討会議を円滑に進めるため個別分野ごとに「地元関係者部会」「交通事業者部会」「交通・道路管理者部会」の3つの部会を開催した。次ページから各部会の主な意見をまとめた。

部会一覧

番号	日時	名称	議題
1	2017年10月12日	第1回 交通・道路管理者部会	(1) 部会の目的等 (2) 事業コンセプト (3) 駅前広場及び周辺交通の現況 (4) 施設計画
2	2017年10月13日	第1回 地元関係者部会	(1) 部会の目的等 (2) 事業コンセプト (3) 駅前広場及び周辺交通の現況 (4) 施設計画
3	2017年10月24日	第1回 交通事業者部会-1	(1) 部会の目的等 (2) 事業コンセプト (3) 駅前広場及び周辺交通の現況 (4) 施設計画
	2017年10月27日	第1回 交通事業者部会-2 (プリンスホテル)	
4	2017年12月6日	第2回 地元関係者部会-1	(1) 事業コンセプト (2) 駅前広場計画 (3) 景観・デザイン計画 (4) 旧駐輪場跡地計画 (5) 大磯駅周辺地区案内サイン計画（案）
	2017年12月7日	第2回 地元関係者部会-2 (※欠席者補足)	
5	2017年11月28日	第2回 交通事業者部会-1 (伊豆箱根交通（株）)	(1) 整備案について
	2017年12月4日	第2回 交通事業者部会-2 (プリンスホテル)	
	2017年12月12日	第2回 交通事業者部会-3 (伊豆箱根バス（株）)	
	2018年2月2日	第2回 交通事業者部会-4 (神奈川中央交通（株）)	
6	2018年2月19日	第2回 交通・道路管理者部会	(1) 大磯駅前広場計画 (2) 大磯駅への主要動線の整備手法整理 (3) 旧駐輪場跡地計画の検討
7	2018年2月21日	第3回 地元関係者部会-1	(1) 大磯駅前広場計画 (2) 旧駐輪場跡地計画の検討 (3) 大磯駅への主要動線の整備手法整理
	2018年2月22日	第3回 地元関係者部会-2 (※欠席者補足)	

部会メンバー一覧

部会	参加団体
地元関係者部会	北本町町内会
	南本町町内会
	茶屋町町内会
	神明町町内会
	公益社団法人大磯町観光協会
	大磯町商工会
	NPO法人大磯ガイド協会
	大磯港みなとまちづくり協議会
	大磯市実行委員会
	大磯町ナショナルトラスト
	大磯景観応援団
交通事業者部会	神奈川中央交通(株) 運輸計画部 計画課
	神奈川中央交通(株) 平塚営業所
	伊豆箱根交通(株) 大磯営業所
	伊豆箱根バス(株) 小田原営業所
	(株)プリンスホテル
交通・道路管理者部会	神奈川県警 大磯警察署 交通課
	神奈川県 県土整備局 平塚土木事務所 工務部 道路維持課
	大磯町 都市建設部 建設課

1. 第1回 交通・道路管理者部会

日時 平成29年10月12日

(1) 部会の目的等

(2) 事業コンセプト

- ・町道（幹線12号線）をどういう扱いとするのか。駅前広場と考えるか交通結節点と考えるか協議のなかで検討する必要がある。

(3) 駅前広場及び周辺交通の現況

- ・拡幅については、道路事業者としても正直難しいと思う。まちづくりの一連で進めなければいけない事業を、単独で道路だけの整備をするのはできない。

(4) 施設計画

- ・無秩序な利用が起こらない計画としたい。A案とC案がうまく混ざっているものが良いのでは。
- ・停車している一般車の車道側に自転車を通すのは危険。接触事故を起こす可能性がある。標識等での注意喚起が必要となる。

2. 第1回 地元関係者部会

日時 平成29年10月13日

(1) 部会の目的等

(2) 事業コンセプト

(3) 駅前広場及び周辺交通の現況

- ・自動車で駅前広場を利用するときは、細心の注意を払っているが、自転車が急に飛び出してくる。ラインを引くなどしないと危ない。
- ・一方通行化は厳しい。とくに、日曜の14時過ぎは、国道一号が渋滞するので通行しづらい。
- ・コンセプトのように歩道が広くなるということは、車道が狭くなるので、雨の日は車で混んでしまう。

(4) 施設計画

- ・個人的には、現状の広場のように動きの多様性と広さがある方が良いと思う。
- ・観光に力を入れるならば、駅前の歩道は広げてほしい。吉田邸等ができて、人の動きが多くなっている。明治記念大磯邸園が一般開放と、歩く人も増えると思う。待ち合わせ等の場所を確保してほしい。
- ・大磯にしかないものは、駅前を覆う緑地だと思う。築山部分に少しお金をかければ、大磯にしかないものとして活かせるのではないか。

- ・ 港との一体化に対する検討が必要。

3. 第1回 交通事業者部会

日 時 平成29年10月24、27日

(1) 部会の目的等

(2) 事業コンセプト

(3) 駅前広場及び周辺交通の現況

- ・ 県道の歩道を現状の両側から片側歩道にして歩道を広げることはできないか。また、ガードパイプによる死角をなくしてもらえると、バス事業者としては助かる。現況のように両側にガードパイプがあるとバスが走りにくい。
- ・ 西向き的一方通行化では二宮側の路線は迂回しなくてはならないし、国道1号が混んでいる場合は、より時間がかかることになってしまう。
- ・ プリンズホテルも昔は自動車の客が多かったが、今年度のリニューアルオープンからは徒歩や公共交通の客が増えている。

(4) 施設計画

- ・ バスと自転車との交錯が怖い。駐輪場が東側のみになったために、自転車の動線が乱横断の状態である。しっかり対策をとってほしい。
- ・ 公共交通動線と一般車の動線が交差しないようにしてほしい。夜は迎えで電車を待っている停車車両が多く、バス等の通行の支障になることがある。
- ・ バス停は3つないと、運行が厳しくなる。待機スペースがなくなる。どの駅広でも待機スペースは必ずある。
- ・ 駅舎前横断歩道の南側歩道が凸型になっているが、湘南国際マラソンの際、歩道が凸型ではバスの運用上困る。その日は南側にバスを並べるので、それができないと駅前の交通がパンクしてしまう。
- ・ シェルターなどのデザインが凝っていると、維持管理が大変になるので、町並みにあった、かつ汎用性のあるデザインにしてほしい。
- ・ タクシーの降車場がないため、降車場を設けてほしい。
- ・ タクシーについてC案（中央広場案）だとお客さんがどちらから乗ったらよいのか迷ってしまわないかと思う。行きたい方向のロータリーに待機車両がない場合に、お客さんは反対側のロータリーからタクシーに乗るのか。混乱してしまいそう。
- ・ タクシーの希望としては、待機できる車両の数は多い方が、乗り場が駅に近い方が良い。

4. 第2回 地元関係者部会

日時 平成29年12月6、7日

(1) 事業コンセプト

(2) 駅前広場計画

- ・一般車利用者の意見はほとんど入っていない。現状の送迎や買い物など短時間停める人もいる。その人達の停める場所が無くなるのはいかがなものか。現状が良いという人もいるので現状案も並列で並べないといけないのではと思う。
- ・駅前広場は大磯の宝で、顔となっているものであり、景観が重要となる。便利さは必要最低限で歩行者を最優先とし、車道と歩道をはっきりと区分してもらいたい。
- ・C案（中央広場案）は現況と大きく形状が変わるため、混乱が大きいのではないかな。
- ・C案（中央広場案）は、バスだけでも通してしまうと、有名無実化してしまうのではないかな。
- ・A案について、自転車が東側から西側に抜けるとき、ロータリーのステパノ学園前で線路方向にぐるっと右折するときに、自動車と錯綜して安全ではないのかと思う。

(3) 景観・デザイン計画

- ・舗装材にどんな素材を使うかで、駅前の印象は大きく変わると思う。また、歩道や車道の路面仕上げや色を変えることで機能分けをしてもらいたい。
- ・大磯は明治のイメージがあるので、舗装は赤レンガなどレトロなイメージにすると良いのではないかな。商店の色彩イメージもバラバラなので、統一した方が良い。
- ・コンセプトのように歩道が広くなるということは、車道が狭くなるので、雨の日は車で混んでしまう。

(4) 旧駐輪場跡地計画

(5) 大磯駅周辺地区案内サイン計画（案）

- ・さざんか通りを大事にしてもらいたい。みなとオアシスに行く動線として、案内して欲しい。

(6) その他

- ・県道について駅前広場から国道までの全面拡幅では無く、県道のカーブしている部分だけでも今回の計画の中で拡幅を検討してほしい。狭いためバスのすれ違いができず危険である。
- ・拡幅はしてほしくない。拡幅することで、石積み擁壁を削ることになり、大磯の顔となる雰囲気や大磯らしさを失うことになるのではと思う。

5. 第2回 交通事業者部会

日時 平成29年11月28日、12月4日、12日、平成30年2月2日

(1) 整備案について

- ・プリンスホテルとしては、運行本数が減るなどしてお客様が不便にならないければ良いということだけである。
- ・夏期限定バスの運行について町道幹線12号線側から駅前広場にアクセスしても、運行時間はギリギリである。施設配置の変更により、県道から駅前広場にアクセスすることになれば、時間のロスが増えてしまい現状のダイヤを守ることができなくなる。もし、運行本数を減らすことになると、わざわざ大磯までバスを回送してまで運行する必要はないのかもしれない。
- ・C案（中央広場案）は、東側内部のタクシープールやタクシー乗り場が、バスの通行においてギリギリである。また、東から西側に通り返しようとするバスと、西から東側に通り返しようとするバスが同時におり、さらに東ロータリー南側の一般車乗降場から出発する車が錯綜して危険である。C案のバス専用通行部は、バス通行時に飛び出す横断歩行者が危険であり、一般車の進入規制が守られないという心配がある。交通誘導員を配置してもらう必要がある。
- ・A、C案共通事項として、西ロータリーの南側を一方通行としているが、逆走する自転車がいるのではないかと思う。
- ・シェルターについて交通事業者が維持管理するなら交通事業者の仕様にしてほしい。デザイン、費用負担等も含めて協議が必要である。

6. 第2回 交通・道路管理者部会

日時 平成30年2月19日

(1) 大磯駅前広場計画

- ・できれば、バスバース等も路面の仕様を変えて明示してもらえると一般車の駐停車の抑制となる。他の駅でも実施している。
- ・C案の東側ロータリーはマイクロバスでも転回できるか。できなければ中型進入禁止の規制も必要となる。

(2) 大磯駅への主要動線の整備手法整理

- ・交通静穏化のハンブは、住宅街では騒音と振動の問題が大きいため設置できない。イメージハンブなら可能。
- ・部分拡幅案は、合わせて将来的に全線をどうして行くかを議論し方向性を決めないとならない。全線拡幅する上で部分的に先行して着手する考えであればよいと思う。周

辺地権者、沿道関係者等との合意形成のためにきちんとした段階を経た十分な議論が必要である。道路拡幅については、まちづくりの一環としての位置付けで事業を進めていくことも必要ではないかと考えている。

- ・ 安全確保の対象を車とするのか歩行者とするのか整理が必要。車道を広げれば、車のスピードは必ず上がるので歩行者等への対策が必要となる。

(3) 旧駐輪場跡地計画の検討

7. 第3回 地元関係者部会

日 時 平成30年2月21、22日

(1) 大磯駅前広場計画

- ・ A, C 案のタクシーの回転はどこで行うのか。広場内でUターンするタクシーが多いので、その辺り配慮してもらわないと困る。
- ・ 現況で、一般の駐停車車両は多いとき西側で6台程度になる。計画案では、渋滞が起きるのではないかと思う。送迎の時間帯になると南側の歩道沿いは、一般車でいっぱいになる。長いときは20分程度停めている車もいる。一般車の駐車場所をよく検討して欲しい。

(2) 大磯駅への主要動線の整備手法整理

- ・ 歩行者安全対策の検討の中で、現況の道路形状のまま左右の歩道をそれぞれ上りと下りに分離する一方通行化はできないのか。

(3) 旧駐輪場跡地計画の検討

- ・ 観光案内所は1981年にできた。40年程度しか経っていないのに壊すのは、もったいないのではないか。
- ・ 施設イメージについて、三井守之助別邸の部材を内装の柱など一部に使われても、感動もなく興味もないと思う。完全な復元はできない。あるものを使えば良いというものではないと思う。十分な検討が必要。

6-5. 駅前広場規模の算定根拠

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10/25（平日）の結果を採用し、歩行者、自転車は9/5（平日）の結果を採用した。

交通空間基準面積の算定

1) 施設別計画交通量の設定

1-①バス乗降状に関わる計画交通量と施設数

a.バス乗車バス数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要なバス乗車バス数: } B_B &= \frac{(\text{ピーク時バス乗車客数})}{(\text{バス1台当たり平均乗車客数})} \times (\text{バスサービス時間}) / 60 \\ &= (N_B^P \times k_B) (S_B) / (n_B \times 60) \end{aligned}$$

ピーク時のバス利用者数: $N_B^P =$	306	10/25交通量調査結果より（利用者数のピーク時7時台）
乗車比率(乗車客数/乗降客数): $k_B =$	0.52	10/25交通量調査結果より 1161/2232(乗降者/日)
バスサービス時間(バス発車間隔): $S_B =$	5	駅前広場計画指針 設定数値
バス1台当たり平均乗車客数: $n_B =$	8.1	
1時間当たりの必要なバス乗車バス数: $B_B =$	$\frac{(N_B^P \times k_B)(S_B)}{(n_B \times 60)}$	
	$= \frac{306 \times 0.52 \times 5}{8.1 \times 60}$	
	$= 2$ 台	

b.バス降車バス数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要バス降車バス数: } B_{OB} &= \frac{(\text{ピーク時バス降車客数}) \times (\text{1人当たり降車所要時間})}{60} \\ &= (N_B^P \times k_{OB}) (t_{OB}) / 60 \end{aligned}$$

ピーク時のバス利用者数: $N_B^P =$	306	交通量調査結果より（利用者数のピーク時）
降車比率(降車客数/乗車客数): $k_{OB} =$	0.47	10/25交通量調査結果より 1071/2232(乗降者/日)
降車所要時間: $t_{OB} =$	0.03	駅前広場計画指針 設定数値 2/60
1時間当たりの必要バス降車バス数: $B_{OB} =$	$\frac{(N_B^P \times k_{OB})(t_{OB})}{60}$	
	$= \frac{306 \times 0.47 \times 0.03}{60}$	
	$= 1$ 台	

c.バス待ち滞留客の計画交通量

$$\begin{aligned} \text{単位時間当たりのバス待ち滞留客: } N_{BW} &= \frac{(\text{ピーク時バス乗車客数}) \times (\text{バスサービス時間})}{60} \\ &= (N_B^P \times k_B) (S_B) / 60 \end{aligned}$$

ピーク時のバス利用者数: $N_B^P =$	306	10/25交通量調査結果より（利用者数のピーク時7時台）
乗車比率(乗車客数/乗降客数): $k_B =$	0.52	10/25交通量調査結果より 1161/2232(乗降者/日)
バスサービス時間(バス発車間隔): $S_B =$	5	駅前広場計画指針 設定数値
単位時間当たりのバス待ち滞留客: $N_{BW} =$	$\frac{(N_B^P \times k_B)(S_B)}{60}$	
	$= \frac{306 \times 0.52 \times 5}{60}$	
	$= 14$ 人	

1-②タクシー乗降場に関わる計画交通量と施設数

a.タクシー乗車バス数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要タクシー乗車バス数: } B_T &= \frac{(\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (\text{1人当たりタクシー乗車所有時間})}{60} \\ &= (N_T^P \times k_{TT}) (t_{TT}) / 60 \end{aligned}$$

ピーク時のタクシー利用者数: $N_T^P =$	34	交通量調査結果より（利用者数のピーク時）
乗車比率(乗車客数/乗降客数): $k_{TT} =$	0.97	交通量調査結果より 287/(287+9)(乗降者/日)
1人当たりタクシー乗車所要時間: $t_{TT} =$	0.2	駅前広場計画指針 設定数値 10/60
1時間当たりの必要タクシー乗車バス数: $B_T =$	$\frac{(N_T^P \times k_{TT})(t_{TT})}{60}$	
	$= \frac{34 \times 0.97 \times 0.2}{60}$	
	$= 1$ 台	

b.タクシー降車バス数

$$\begin{aligned} \text{1人当たりの必要タクシー降車バス数: } B_{OT} &= \frac{(\text{ピーク時タクシー降車客数}) \times (\text{1人当たりタクシー降車所要時間})}{60} \\ &= (N_T^P \times k_{OT}) (t_{OT}) / 60 \end{aligned}$$

ピーク時のタクシー利用者数: $N_T^P =$	34	交通量調査結果より（利用者数のピーク時）
降車比率(降車客数/乗車客数): $k_{OT} =$	0.03	交通量調査結果より 9/(287+9)(乗降者/日)
1人当たりタクシー降車所要時間: $t_{OT} =$	0.5	駅前広場計画指針 設定数値 30/60
1人当たりの必要タクシー降車バス数: $B_{OT} =$	$\frac{(N_T^P \times k_{OT})(t_{OT})}{60}$	
	$= \frac{34 \times 0.03 \times 0.5}{60}$	
	$= 1$ 台	

c.タクシー待ち滞留客の計画交通量

$$\begin{aligned} \text{単位時間当たりのタクシー待ち滞留客: } N_{TW} &= \frac{(\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (\text{1人当たりタクシー降車所要時間})}{60} \\ &= (N_T^P \times k_{TT}) (S_T) / 60 \end{aligned}$$

ピーク時のタクシー利用者数: $N_T^P =$	34	交通量調査結果より（利用者数のピーク時）
乗車比率(乗車客数/乗降客数): $k_{TT} =$	0.97	交通量調査結果より 287/(287+9)(乗降者/日)
タクシーサービス時間: $S_T =$	5	駅前広場計画指針 設定数値
単位時間当たりのタクシー待ち滞留客: $N_{TW} =$	$\frac{(N_T^P \times k_{TT})(S_T)}{60}$	
	$= \frac{34 \times 0.97 \times 5}{60}$	
	$= 3$ 人	

1-③ 自家用車乗降場に関わる計画交通量と施設数

$$\text{1時間当たりの必要自家用車乗降バス数: } B_C = (\text{ピーク時自家用車利用者数}) / (\text{自家用車平均乗車人数}) \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60 \\ = (N_C^P / n_C) (t_C) / 60$$

$$\begin{aligned} \text{ピーク時自家用車利用者数: } N_C^P &= 412 \\ \text{自家用車平均乗車人数: } n_C &= 1.2 \\ \text{自家用車平均停車時間: } t_C &= 1 \end{aligned}$$

ピーク時8時台
10/25交通量調査結果より(タクシーバス以外の乗降者数)
10/25交通量調査結果より
駅前広場計画指針 設定数値

$$\text{1時間当たりの必要自家用車乗降バス数: } B_C = (N_C^P / n_C) (t_C) / 60 \\ = \boxed{6} \text{台}$$

1-④ 駐車場に関わる計画交通量

$$\text{単位時間当たりのタクシー駐車台数の計画交通量: } P_T = (\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量}) / (\text{タクシー1台当たり平均乗車人員}) \\ = (N_{TW}) / n_T$$

$$\begin{aligned} \text{タクシー待ち滞留客の計画交通量: } N_{TW} &= 3 \\ \text{タクシー1台当たり平均乗車人員: } n_T &= 1 \end{aligned}$$

交通量調査結果より

$$\text{単位時間当たりのタクシー駐車台数の計画交通量: } P_T = (N_{TW}) / n_T \\ = \boxed{3} \text{台}$$

1-⑤ 歩道に関わる計画交通量

$$\text{歩道に関わる計画交通量: } C_W = (\text{ピーク時の歩行者数}) + (\text{ピーク時のその他の施設に関わる計画交通}) \\ = N_W^P + N_O^P$$

$$\begin{aligned} \text{ピーク時の歩行者数: } N_W^P &= 1815 \\ \text{ピーク時のその他の施設に関わる計画交通: } N_O^P &= 968 \\ \text{歩道に関わる計画交通量: } C_W &= N_W^P + N_O^P \\ &= \boxed{2783} \text{人} \end{aligned}$$

9/5交通量調査結果より 1時間当たり(7時台)の交通量
10/25交通量調査結果より
(バス187人+タクシー0人+一般車282人+鉄道499人)

1-⑥ 車道に関わる計画交通量

$$\text{車道に関わる計画交通量: } C_C = \text{各交通手段別のピーク時交通量の総数} \\ = (N_B^P / n_B) * \gamma_B + (N_T^P / n_T) + (N_C^P / n_C)$$

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりのバス台数: } N_B^P / n_B &= 12 && \text{ピーク時8時台} \\ \text{1時間当たりのタクシー台数: } N_T^P / n_T &= 34 \\ \text{1時間当たりの自家用車台数: } N_C^P / n_C &= 344 \\ \text{バス(大型車)の乗車換算係数(=1.7): } \gamma_B &= 1.7 \\ \text{車道に関わる計画交通量: } C_C &= (N_B^P / n_B) * \gamma_B + (N_T^P / n_T) + (N_C^P / n_C) \\ &= \boxed{399} \text{台} \end{aligned}$$

2) 交通空間基準面積の設定

2-①バス乗降場関連面積：(乗車バス+降車バス)×バス乗降場施設原単位
+滞留客の計画交通量×バス乗客1人当たりの滞留空間
= $(B_B+B_{OB}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW}$

$$\begin{aligned} B_B &= 2 \\ B_{OB} &= 1 \\ a_B &= 70 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ N_{BW} &= 14 \\ a_{BW} &= 1 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{バス乗降場関連面積} &= (B_B+B_{OB}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW} \\ &= 224 \text{m}^2 \end{aligned}$$

2-②タクシー乗降場関連面積：(乗車バス数+降車バス数)×タクシー乗降場施設原単位
+滞留客の計画交通量×タクシー乗客一人当たりの滞留空間
= $(B_T+B_{OT}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW}$

$$\begin{aligned} B_T &= 1 \\ B_{OT} &= 1 \\ a_T &= 20 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ N_{TW} &= 3 \\ a_{TW} &= 1 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{タクシー乗降場関連面積} &= (B_T+B_{OT}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW} \\ &= 43 \text{m}^2 \end{aligned}$$

2-③自家用車乗降場関連面積：乗車バス数×自家用車施設原単位
= $B_C \times a_C$

$$\begin{aligned} B_C &= 6 \\ a_C &= 20 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{自家用車乗降場関連面積} &= B_C \times a_C \\ &= 120 \text{m}^2 \end{aligned}$$

2-④駐車場関連面積：タクシー駐車台数の計画交通量×タクシー駐車場施設原単位
= $P_T \times a_{PT}$

$$\begin{aligned} P_T &= 3 \\ a_{PT} &= 20 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{駐車場関連面積} &= P_T \times a_{PT} && \text{※駐車場は設けないためタクシー乗降場の原単位20m}^2\text{/台を採用} \\ &= 60 \text{m}^2 \end{aligned}$$

2-⑤歩道面積：(歩道に関わる計画交通量÷歩行者密度)×平均歩行延長
= $(N_W^P/60 \div D_W) \times L_W$

$$\begin{aligned} N_W^P &= 2783 \\ A_O &= 2340 \\ D_W &= 27 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ L_W &= 0.009A_O + 82.4 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ &= 104 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{歩道面積} &= (N_W^P/60 \div D_W) \times L_W \\ &= 179 \text{m}^2 \end{aligned}$$

2-⑥交通処理のための車道面積：計画車道延長(m)×計画車線幅員(m)
= $L_C \times W_C$

$$\begin{aligned} C_C &= 399 \\ L_C &= 0.4C_C + 36.1 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ &= 195.7 \\ W_C &= 5.5 && \text{駅前広場計画指針 原単位} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{交通処理のための車道面積} &= L_C \times W_C \\ &= 1076 \text{m}^2 \end{aligned}$$

交通空間基準面積：総計(①+②+③+④+⑤+⑥)
総計= 1702m²

車道部面積：上記から歩行空間(⑤+N_{BW}×a_{BW}+N_{TW}×a_{TW})を除いた面積
総計= 1506m²

（３）環境空間面積^{※１}の算出

- ・標準的な環境空間面積比 0.5（「駅前広場設計指針」）を用いて算定を行う。

（計画地は約 3,000㎡と環境空間面積比 0.5 を適用する基準の 4,000 ～ 10,000㎡より狭いが、観光地であるため十分な環境空間面積確保のため 0.5 を採用する。）

- ・環境空間面積^{※１} = 車道部面積 = 1,506㎡

※１：環境空間面積とは、駅の位置づけや周辺土地利用、あるいは地域性、歴史性、独自性などを考慮するとともに、その機能に対応した環境空間面積を駅前広場規模に応じて確保する。特に都市特性や駅の特성에配慮すべき駅については、交通機能上必要な面積に加えて、その都市特性、駅の特性が反映可能な必要面積を確保する。

（４）駅前広場面積の算出

交通空間基準面積：1,702㎡

環境空間面積：1,506㎡

駅前広場基準面積：1,702+1,506 = 3,208㎡ > 3,130㎡（現況広場面積）

∴現況駅前広場面積は、駅前広場基準面積を満たしていない。

【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。
- ・現況の歩道面積は待合せ滞留空間等の環境空間として利用されている部分が含まれている。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。

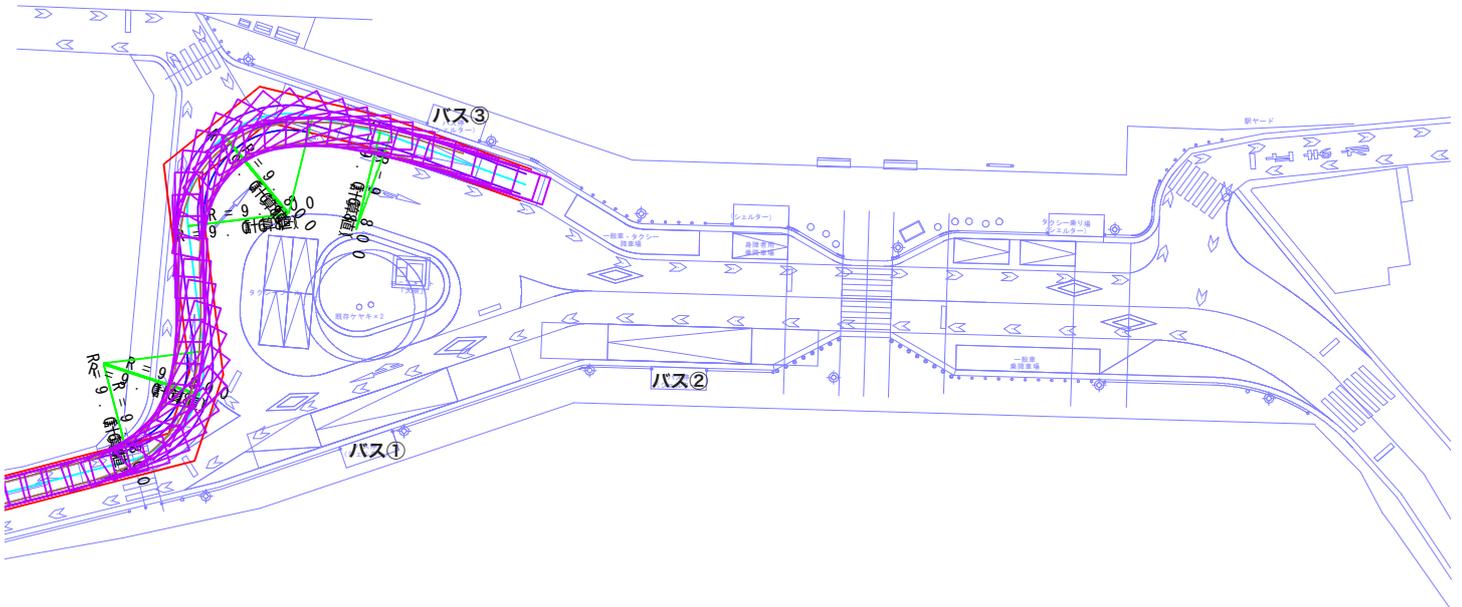
6-6. 駅前広場計画の回転軌跡検討図

■ A 案回転軌跡

(1) バス①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → バス③正着

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

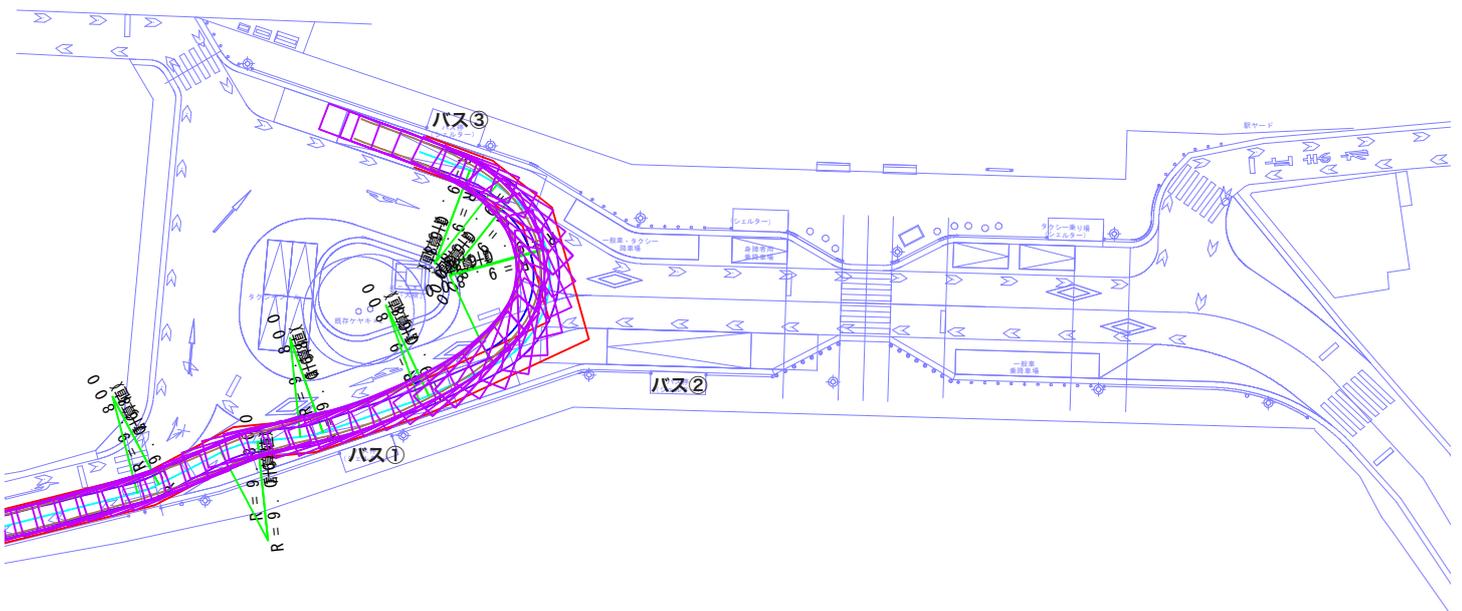


■ A 案回転軌跡

(1) バス①

イ) バス③正着 → バス①正着 → 町道幹線 12 号

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

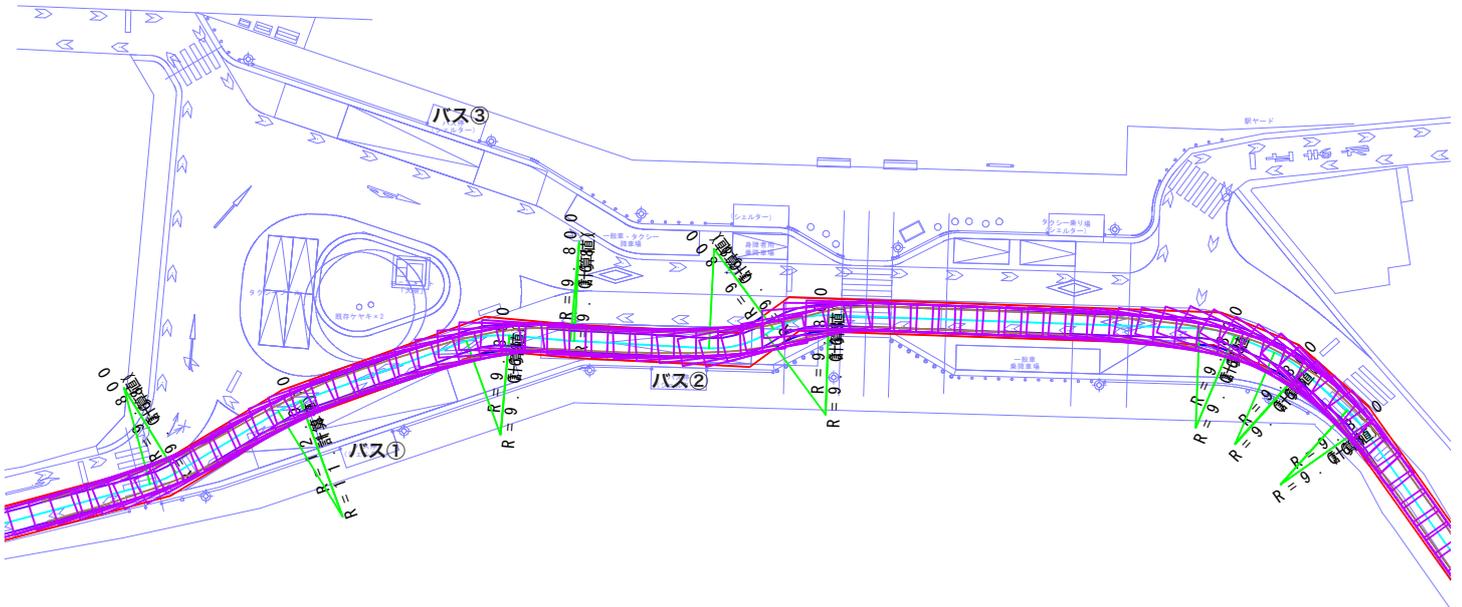


■ A 案回転軌跡

(2) バス②

ア) 県道 → バス②正着 → 町道幹線 12 号

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

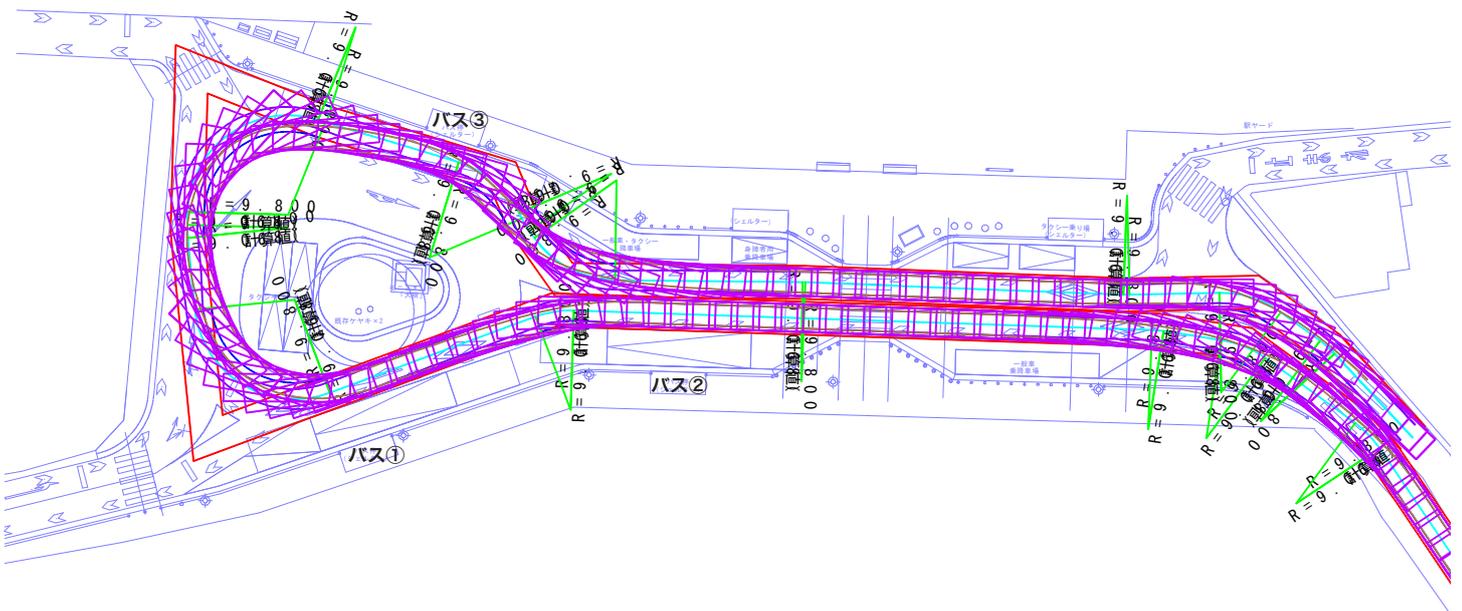


■ A 案回転軌跡

(3) バス③

ア) 県道 → ロータリー → バス③正着 → 県道

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

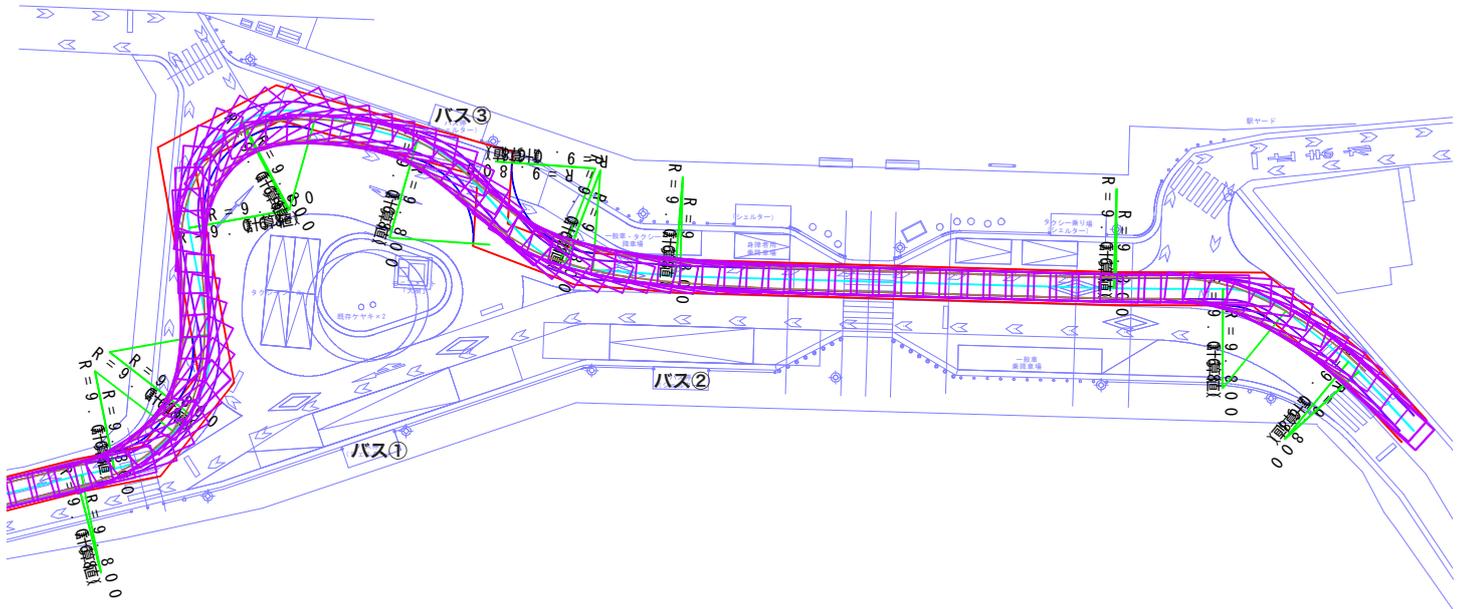


■ A 案回転軌跡

(3) バス③

イ) 町道幹線 12 号 → ロータリー → バス③正着 → 県道

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

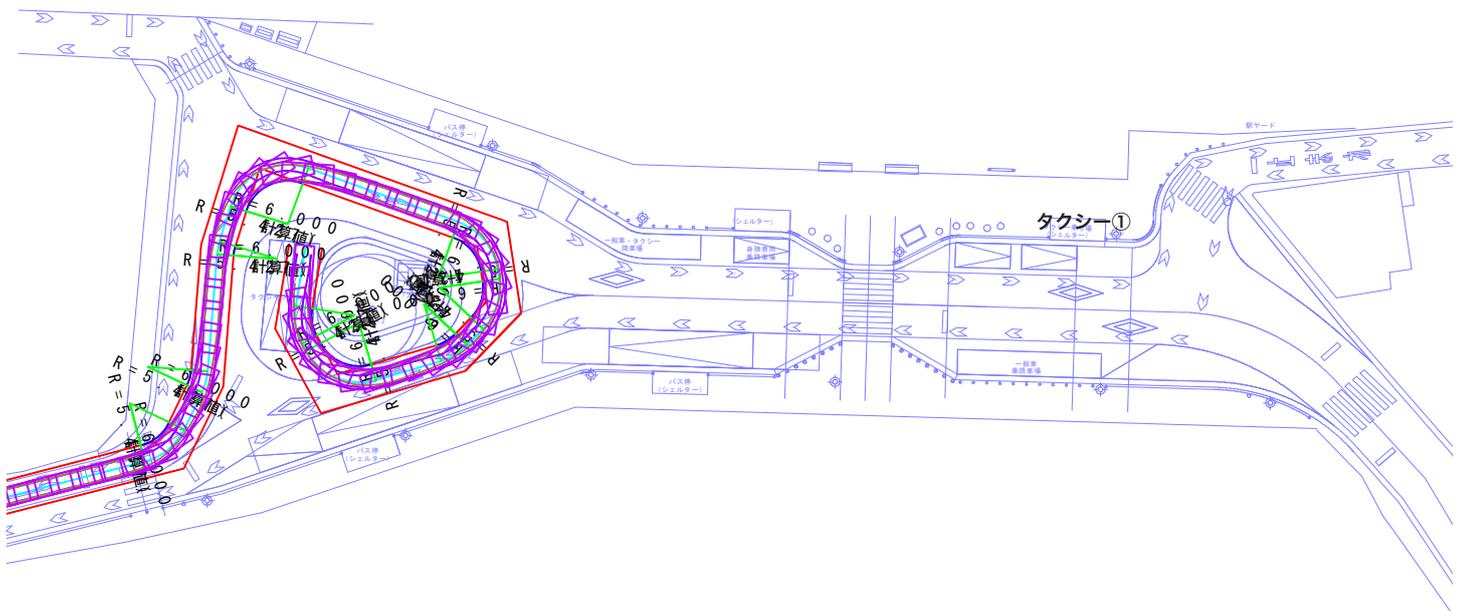


■ A 案回転軌跡

(4) タクシー①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー内プール

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

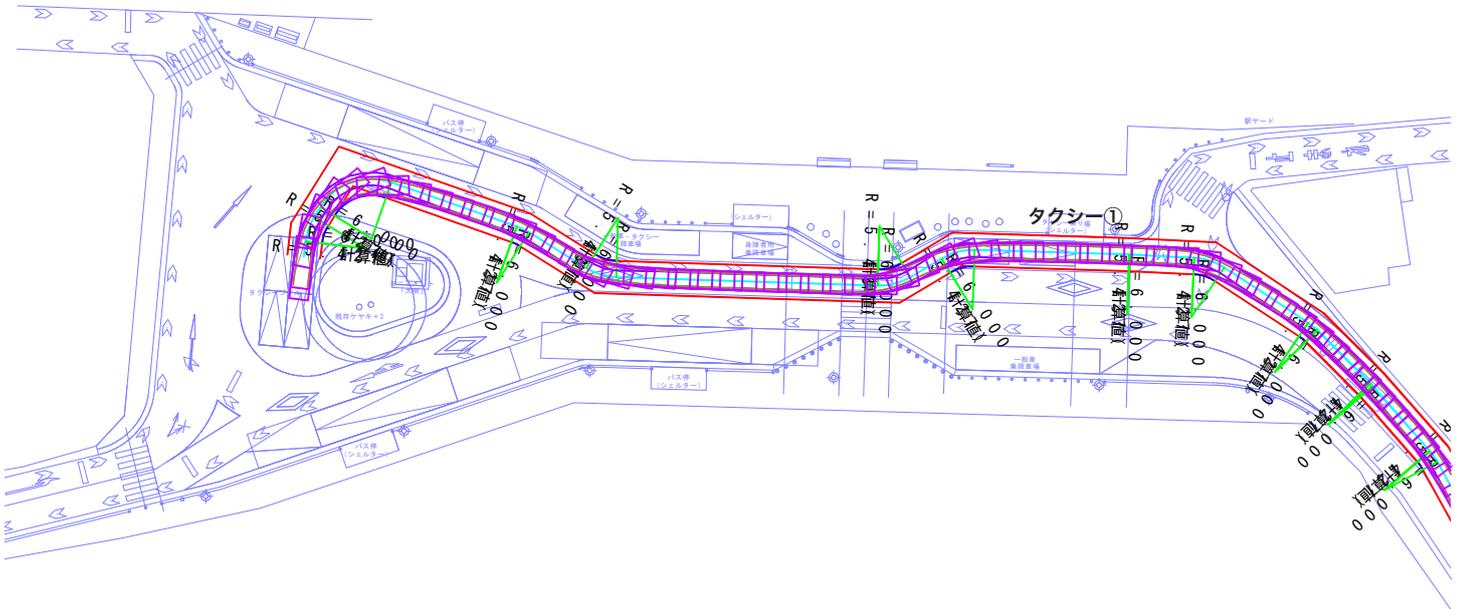


■ A 案回転軌跡

(4) タクシー①

イ) ロータリー内プール → タクシー①乗車場 → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

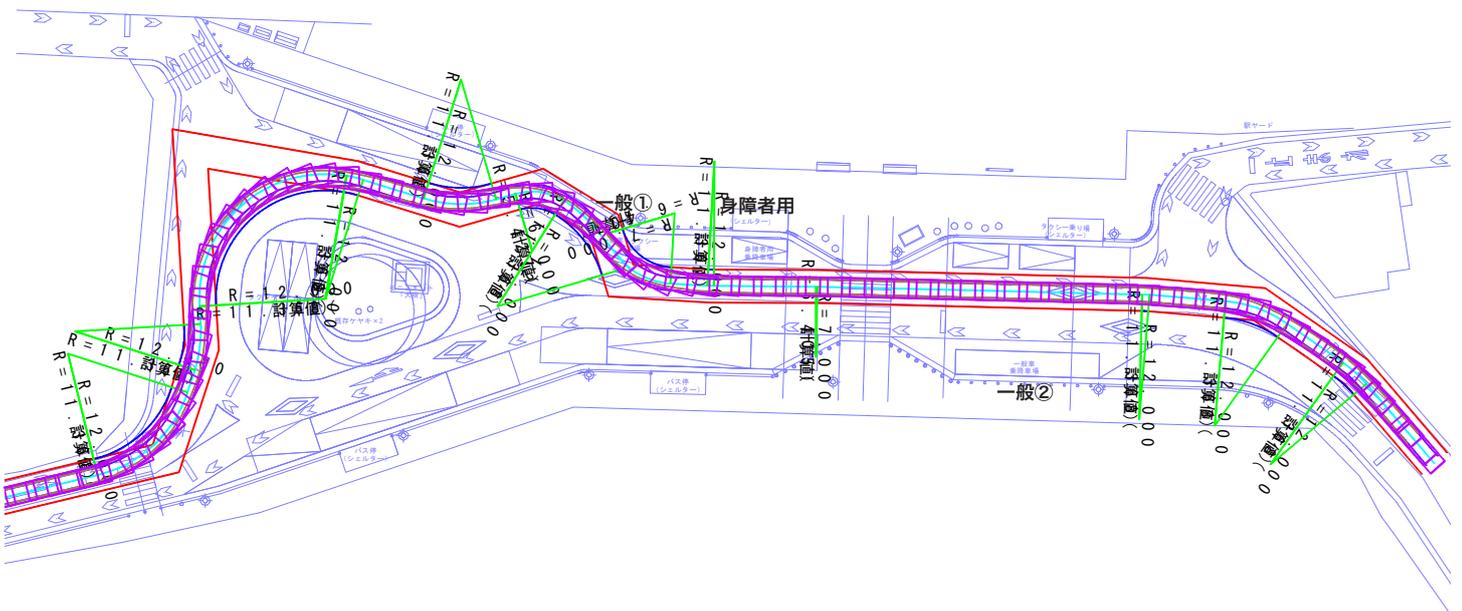


■ A 案回転軌跡

(5) 一般①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → 一般①正着
→ ロータリー → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

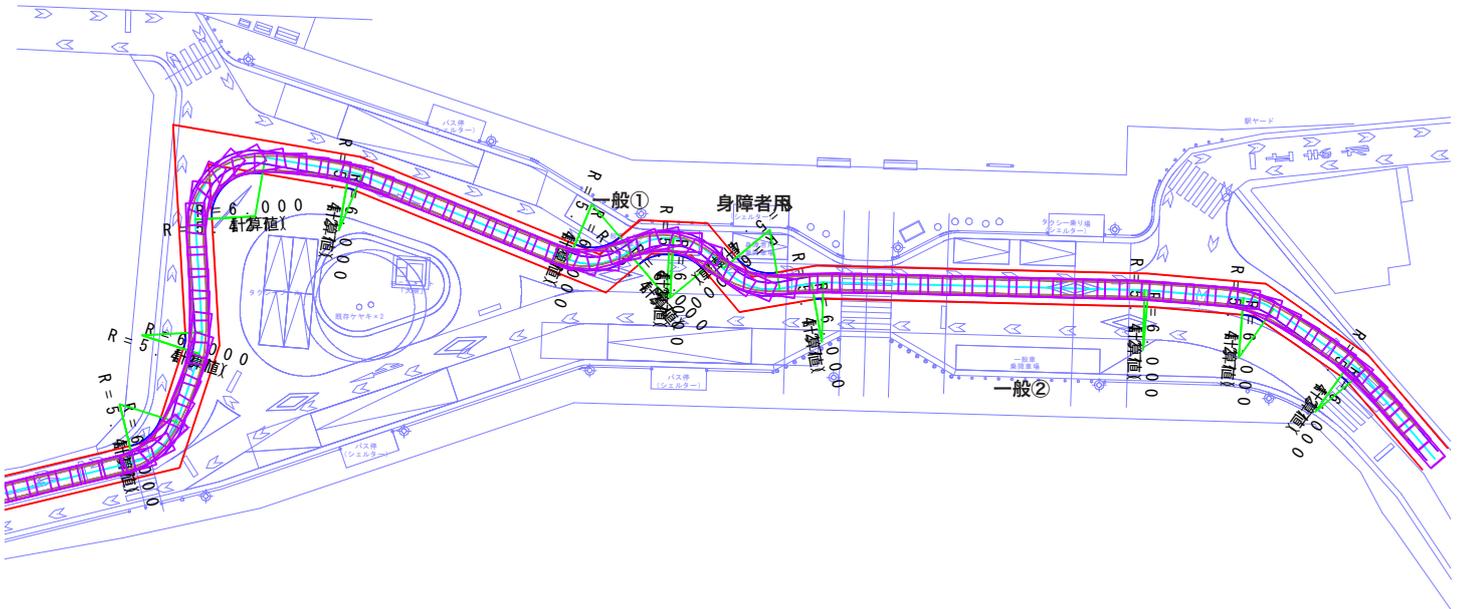


■ A 案回転軌跡

(5) 一般①

イ) 町道幹線 12 号 → ロータリー → 一般①正着
→ ロータリー → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

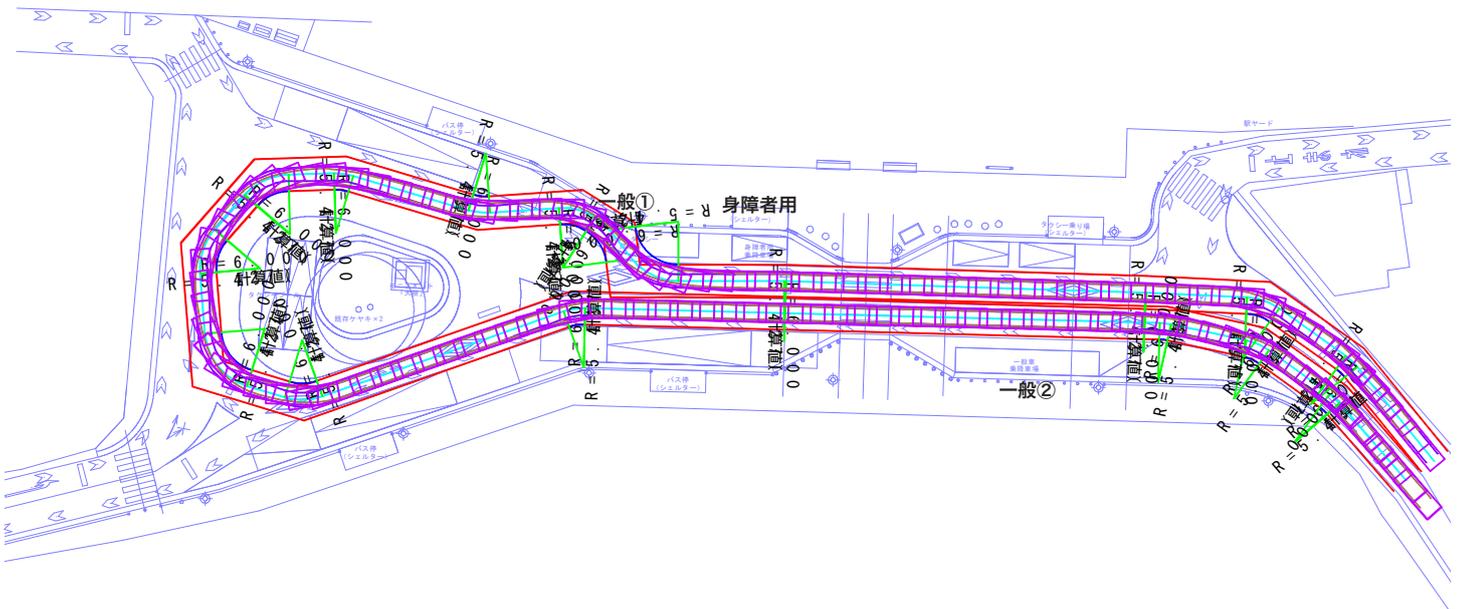


■ A 案回転軌跡

(5) 一般①

ウ) 県道 → ロータリー → 一般①正着 → ロータリー → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

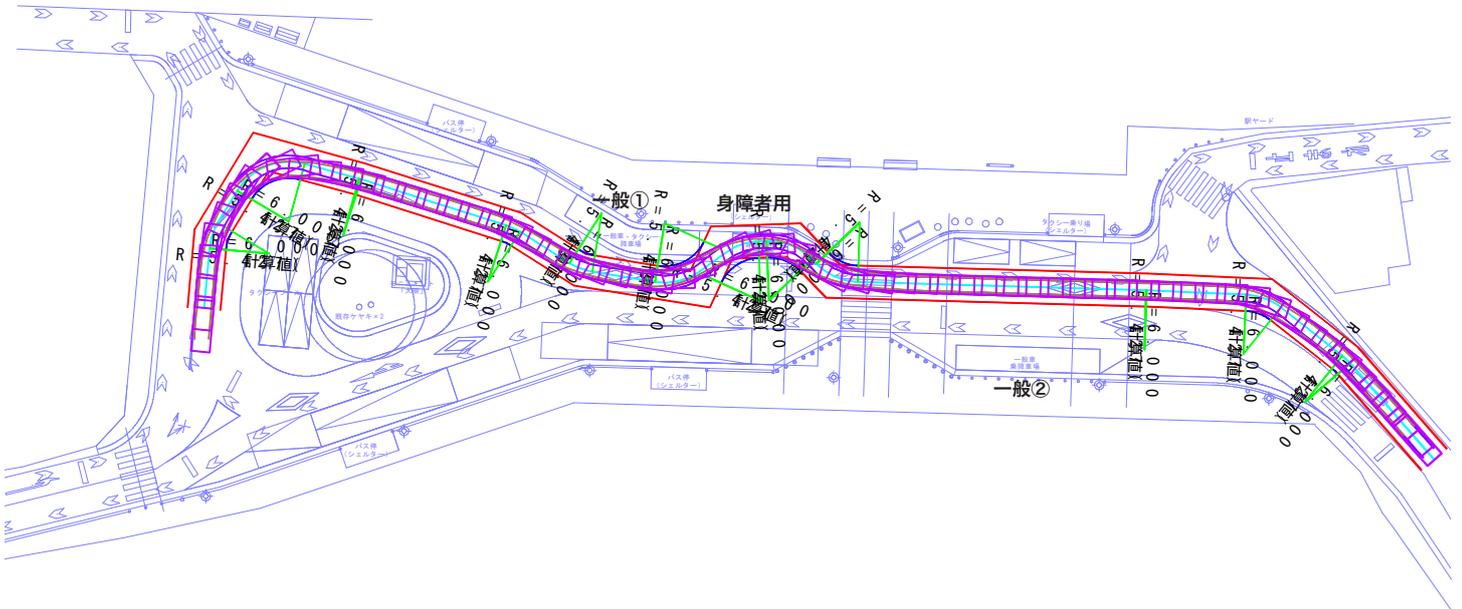


■ A 案回転軌跡

(6) 一般②

ア) ロータリー → 身障者正着 → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

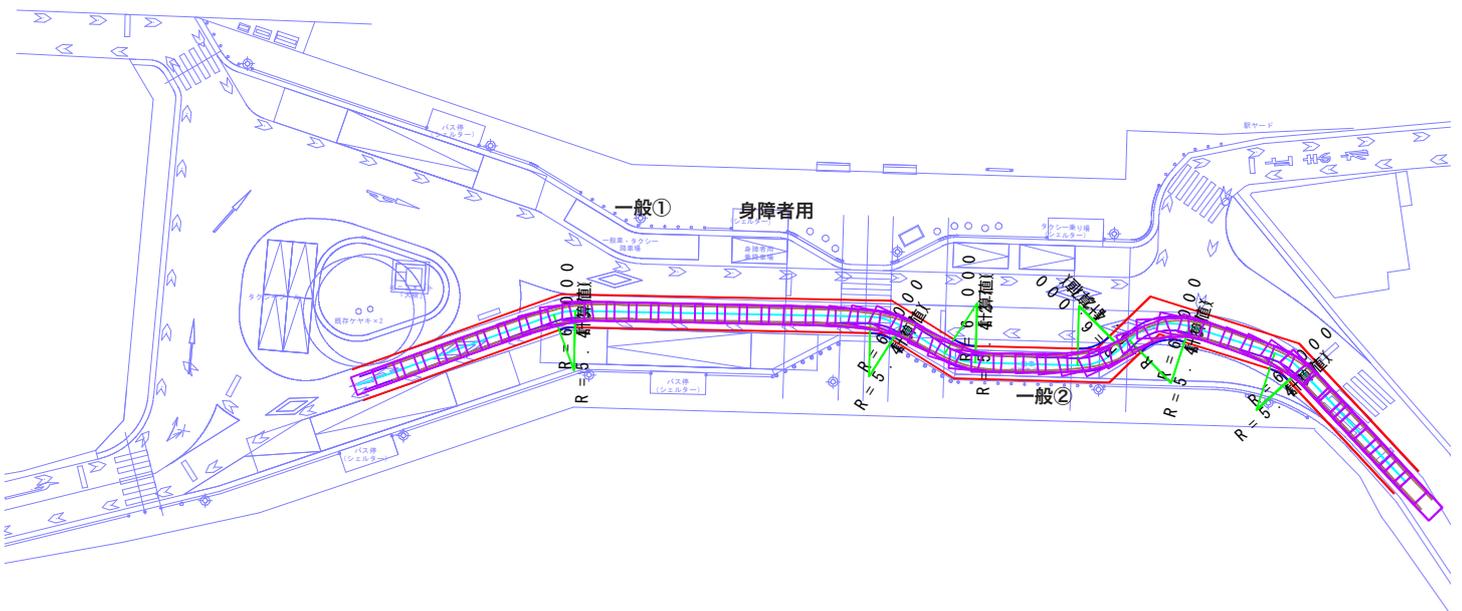


■ A 案回転軌跡

(7) 一般③

ア) 県道 → 一般②正着 → ロータリー方向

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

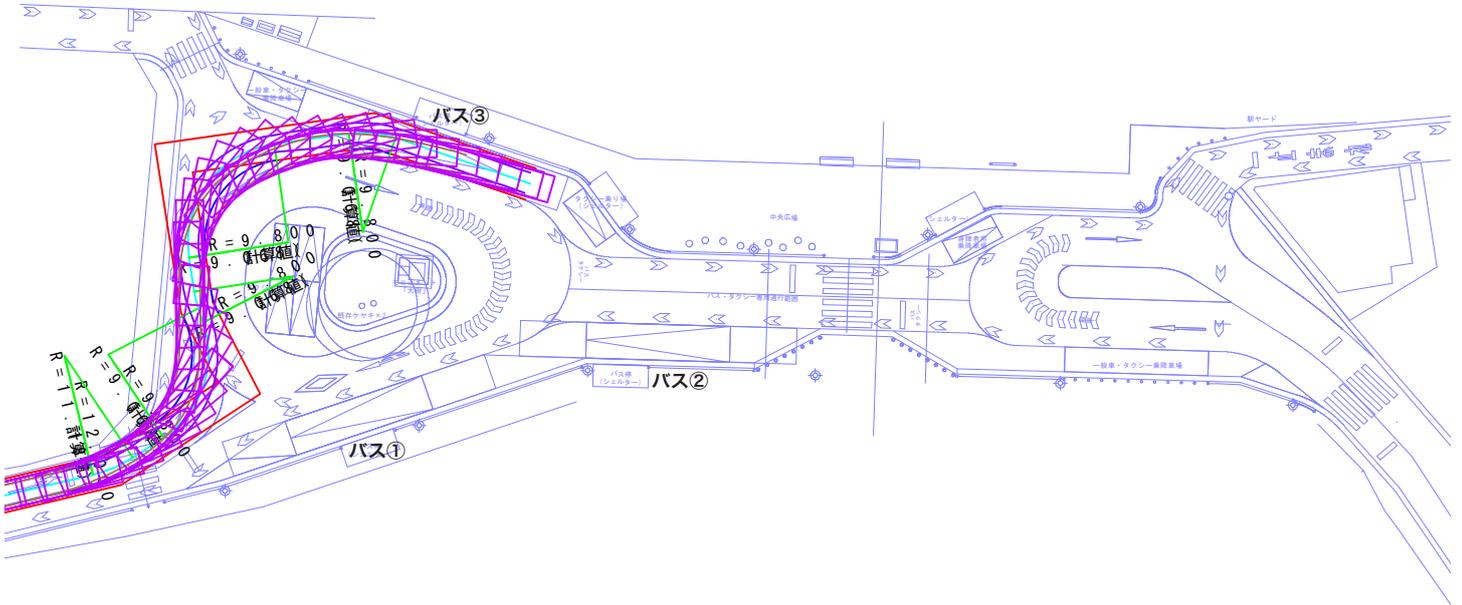


■ C 案回転軌跡

(1) バス①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → バス③正着

車両名	神奈川中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

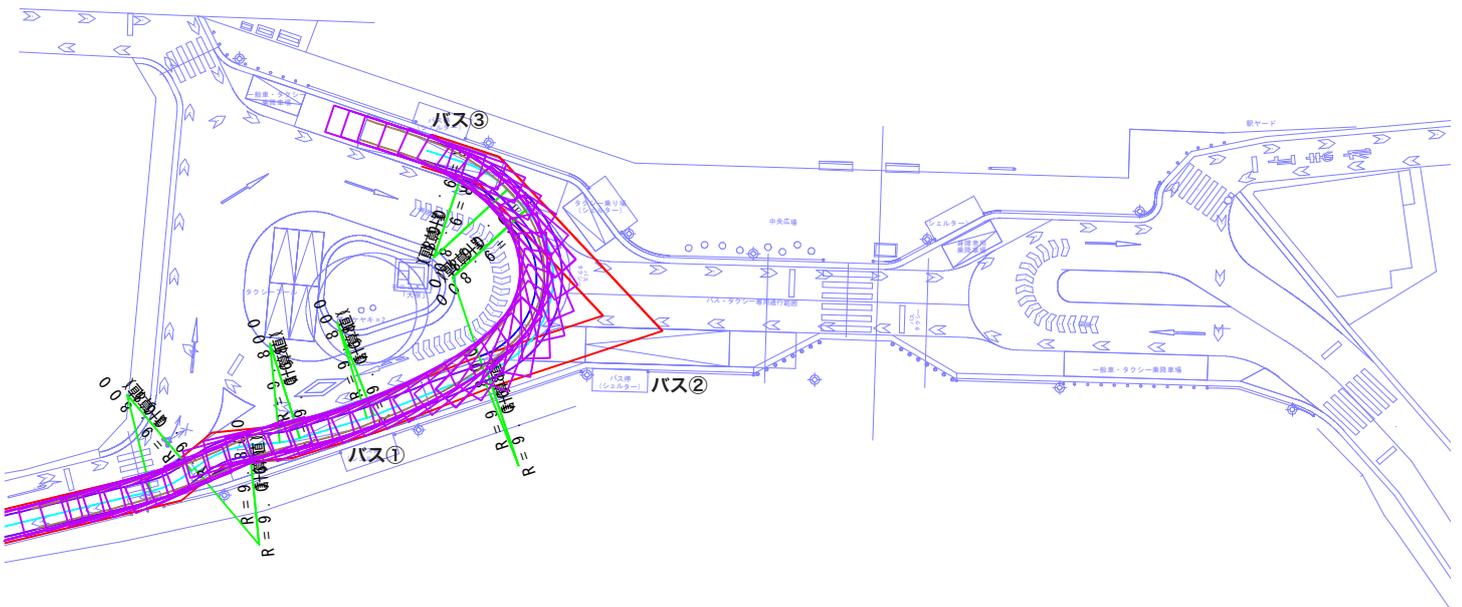


■ C 案回転軌跡

(1) バス①

イ) バス③正着 → バス①正着 → 町道幹線 12 号

車両名	神奈川中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

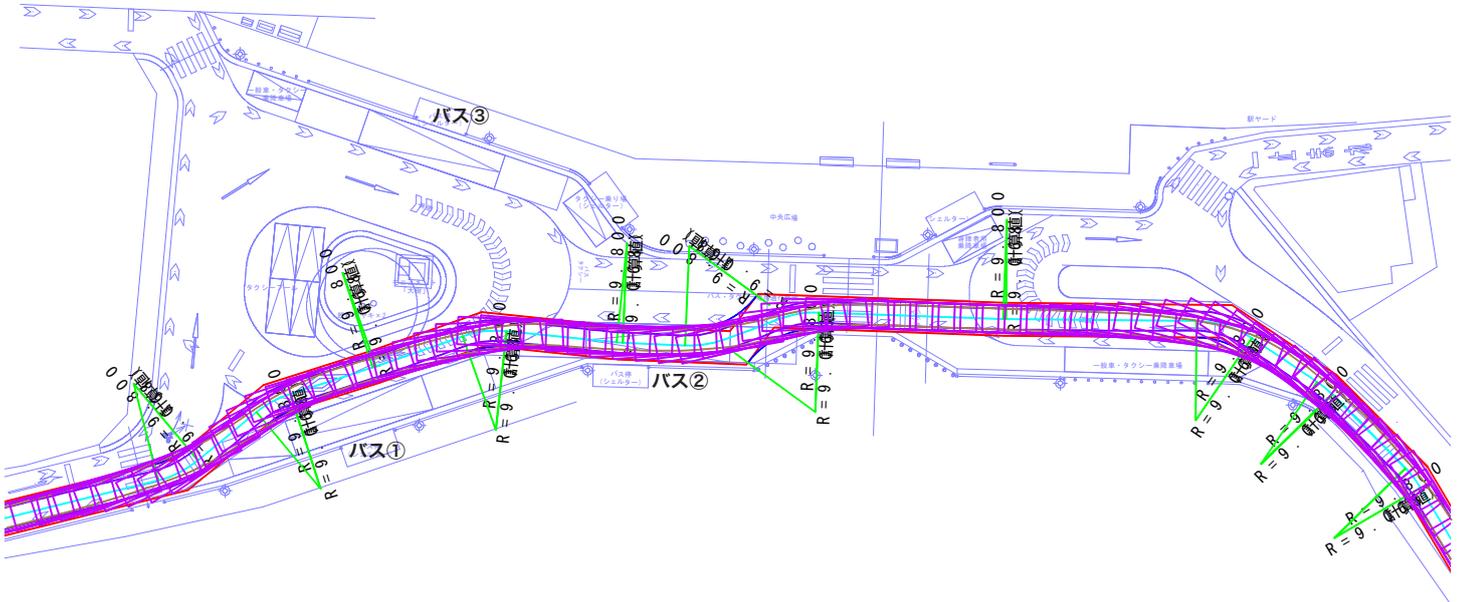


■ C案回転軌跡

(2) バス②

ア) 県道 → バス②正着 → 町道幹線 12号

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

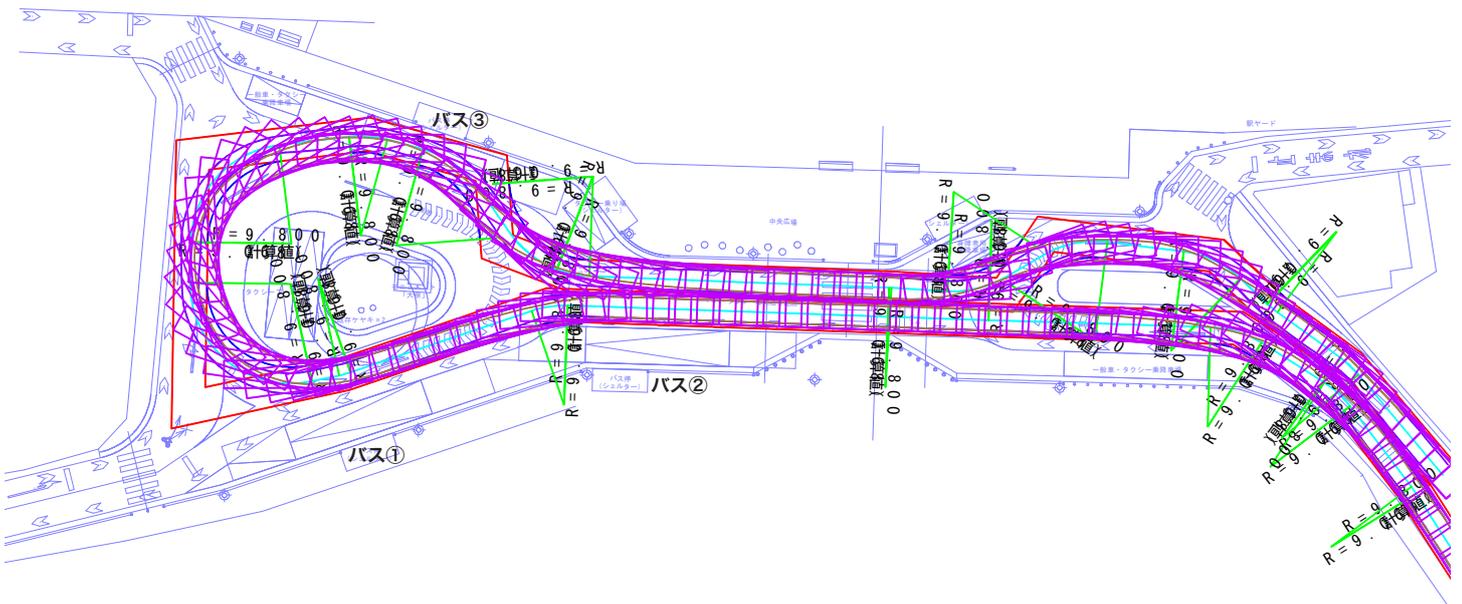


■ C案回転軌跡

(3) バス③

ア) 県道 → ロータリー → バス③正着 → 県道

車両名	神奈川県中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

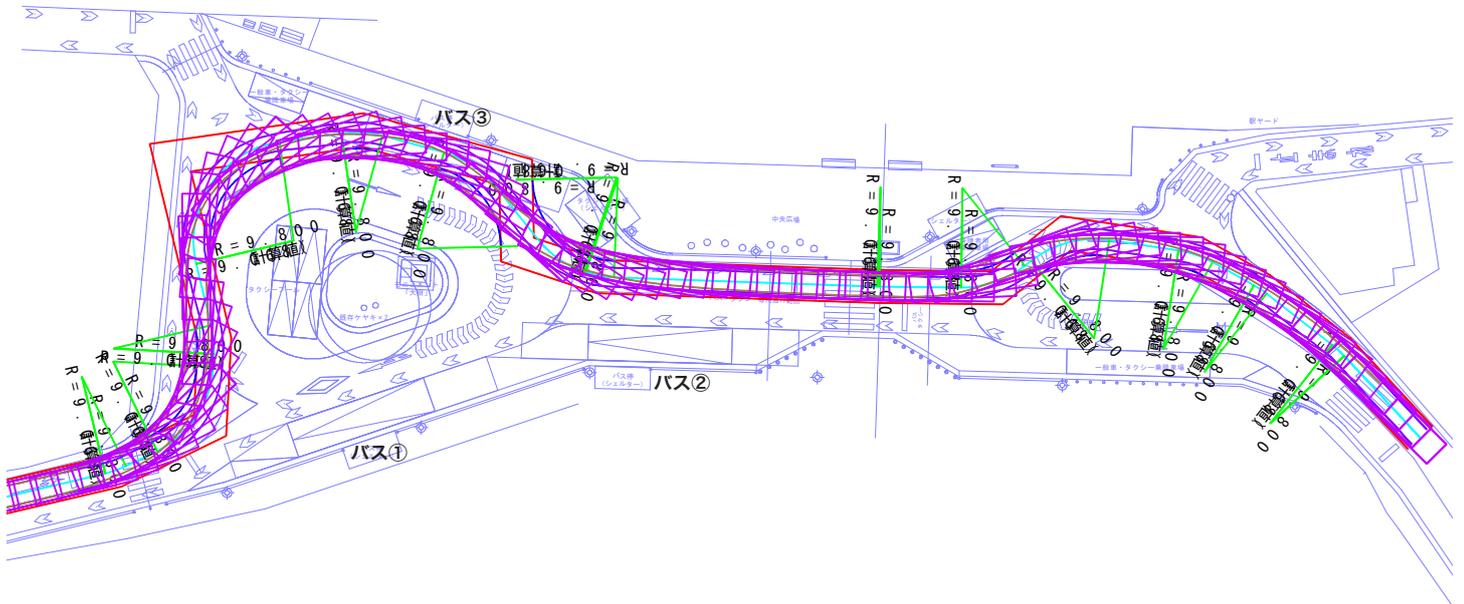


■ C 案回転軌跡

(4) バス④

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → バス③正着 → 県道

車両名	神奈川中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

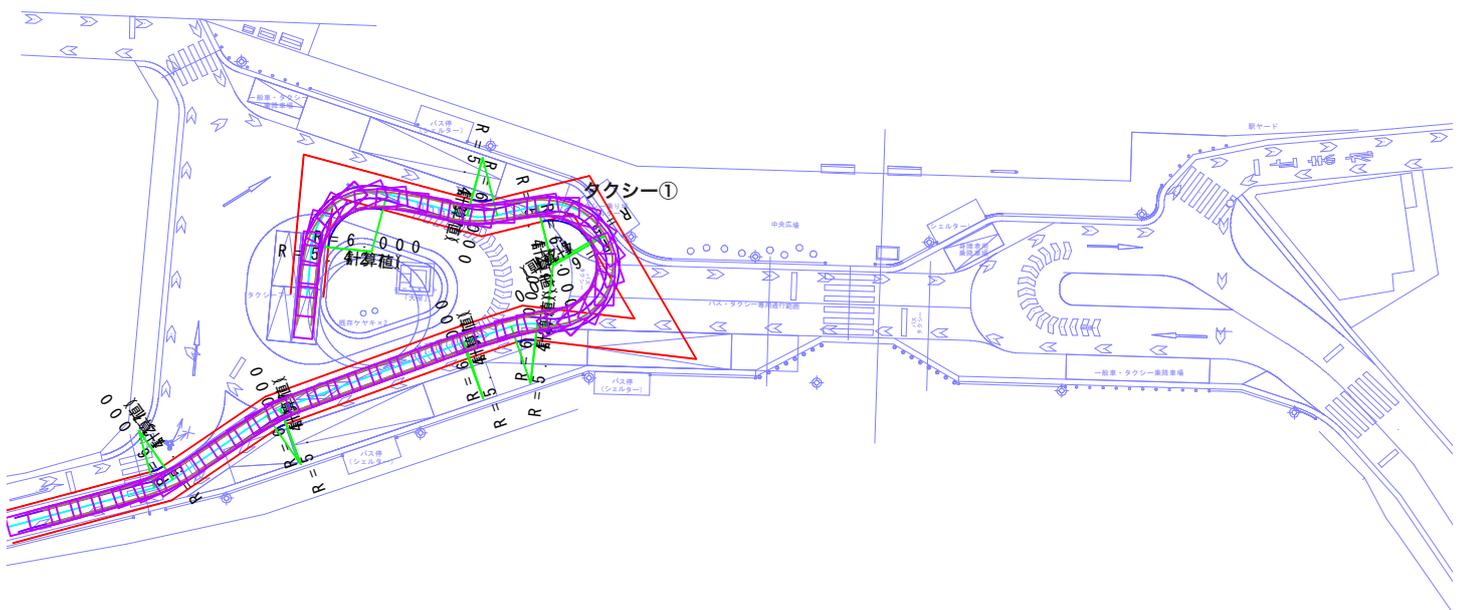


■ C 案回転軌跡

(6) タクシー①

ア) ロータリー内プール → タクシー①乗車場 → 町道幹線 12 号

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

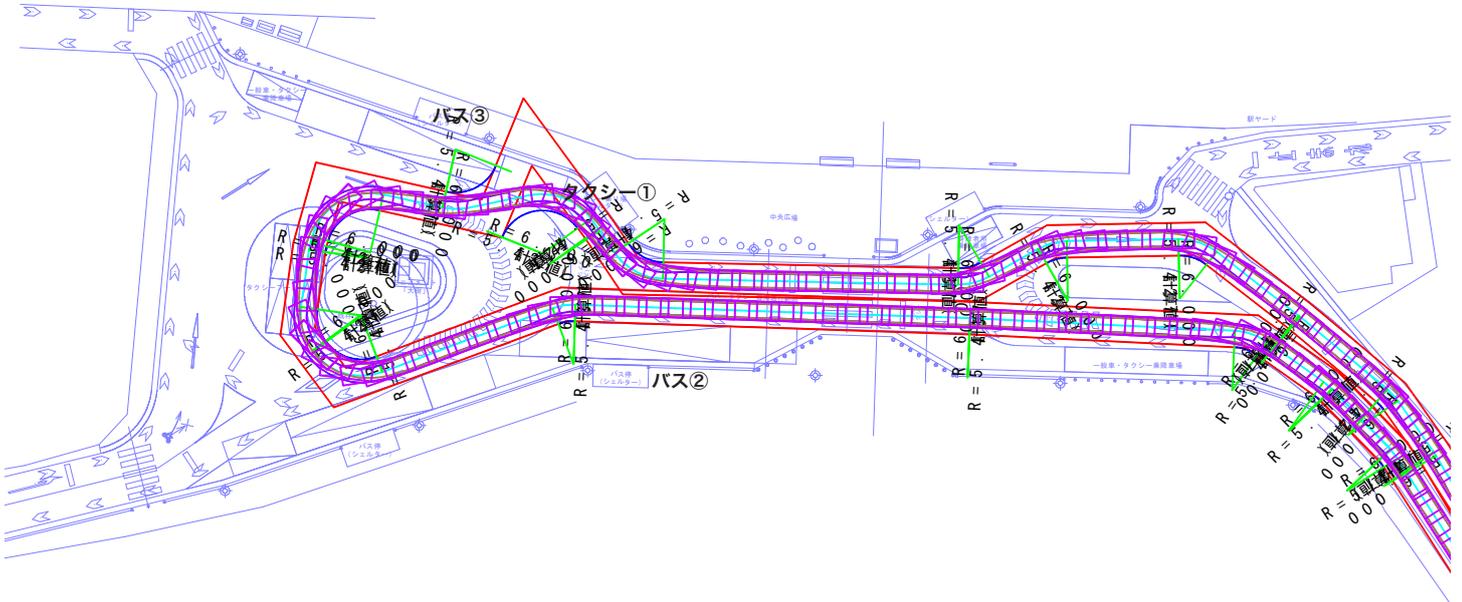


■ C 案回転軌跡

(7) タクシー②

ア) 県道 → ロータリー内プール → タクシー①乗車場 → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

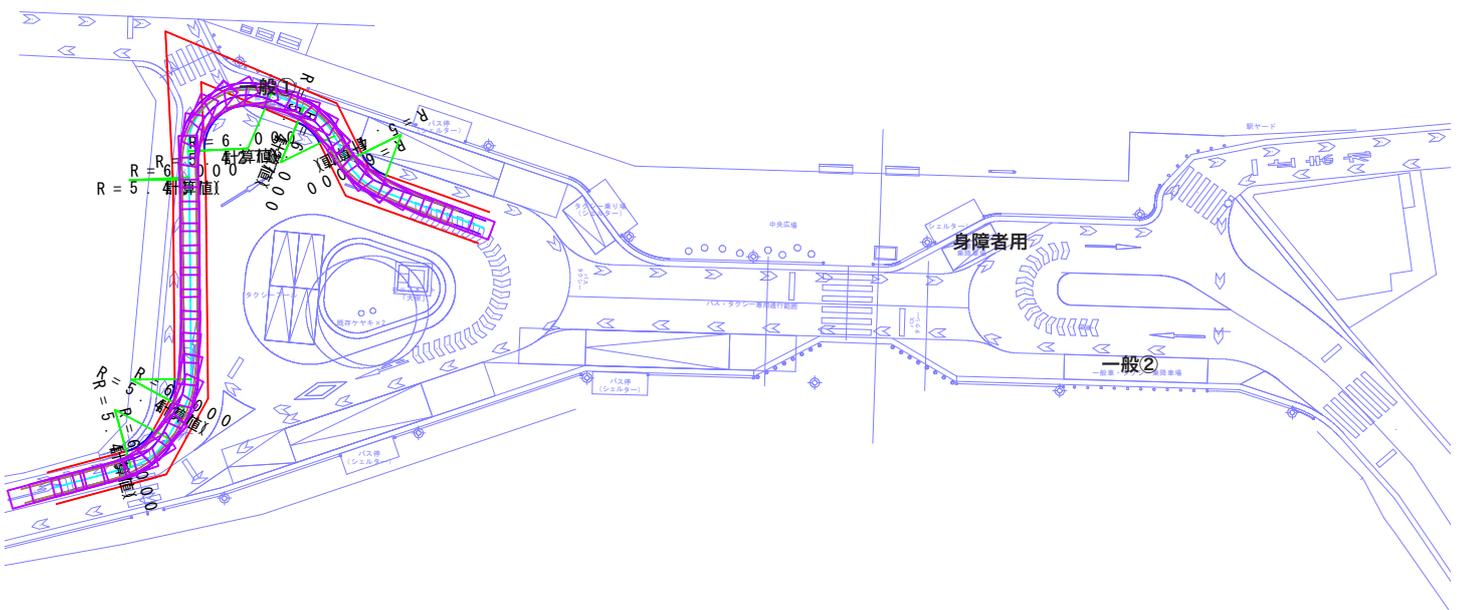


■ C 案回転軌跡

(8) 一般①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → 一般①正着 → ロータリー

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

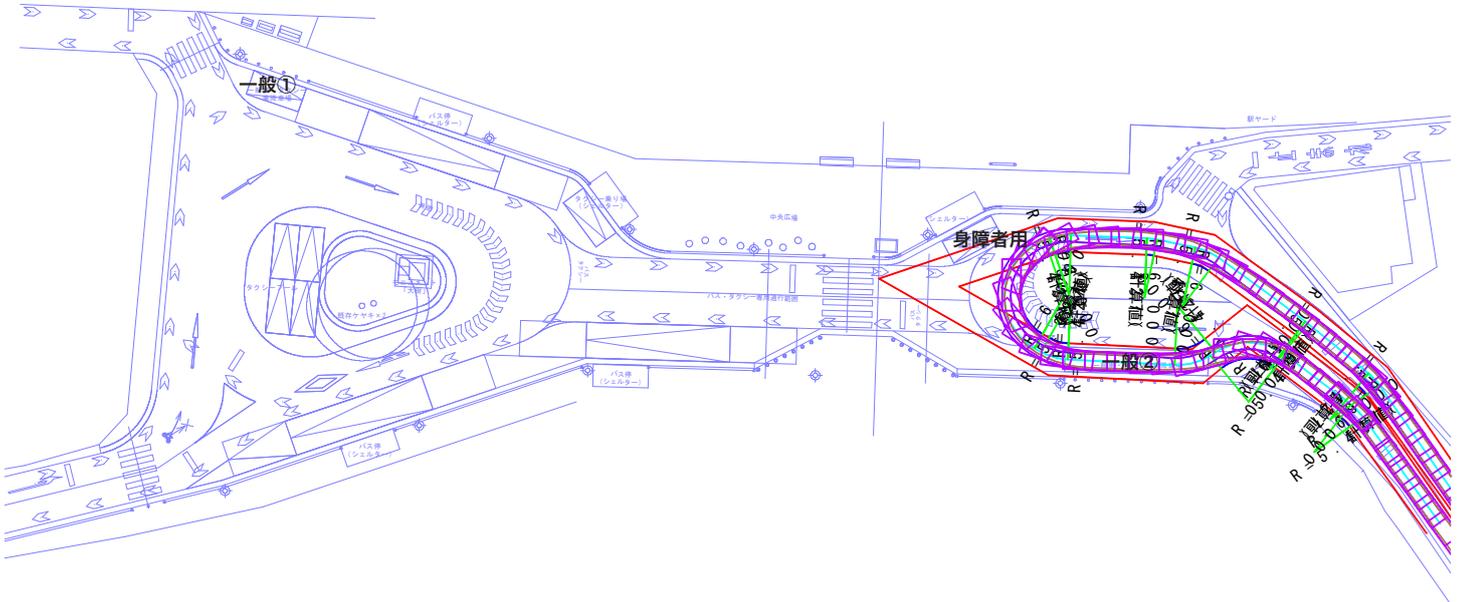


■ C 案回転軌跡

(9) 一般②

ア) 県道 → ロータリー内プール → タクシー①乗車場 → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

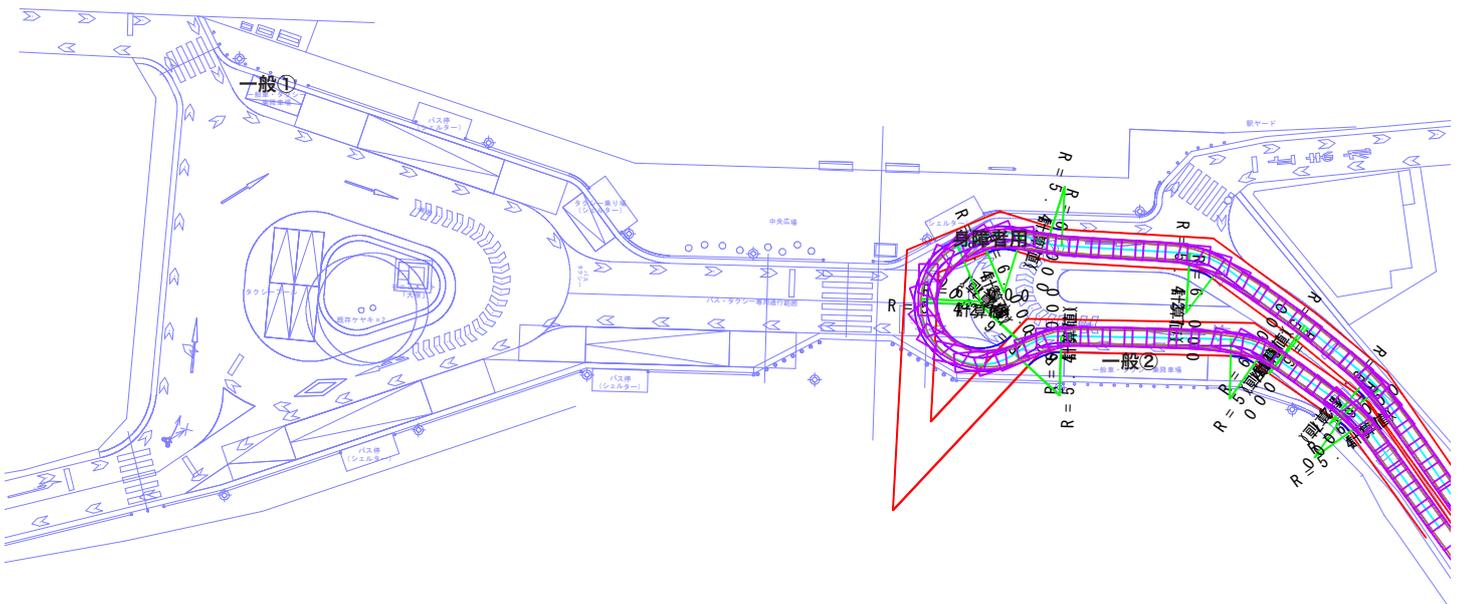


■ C 案回転軌跡

(10) 一般③

ア) 県道 → ロータリー → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2

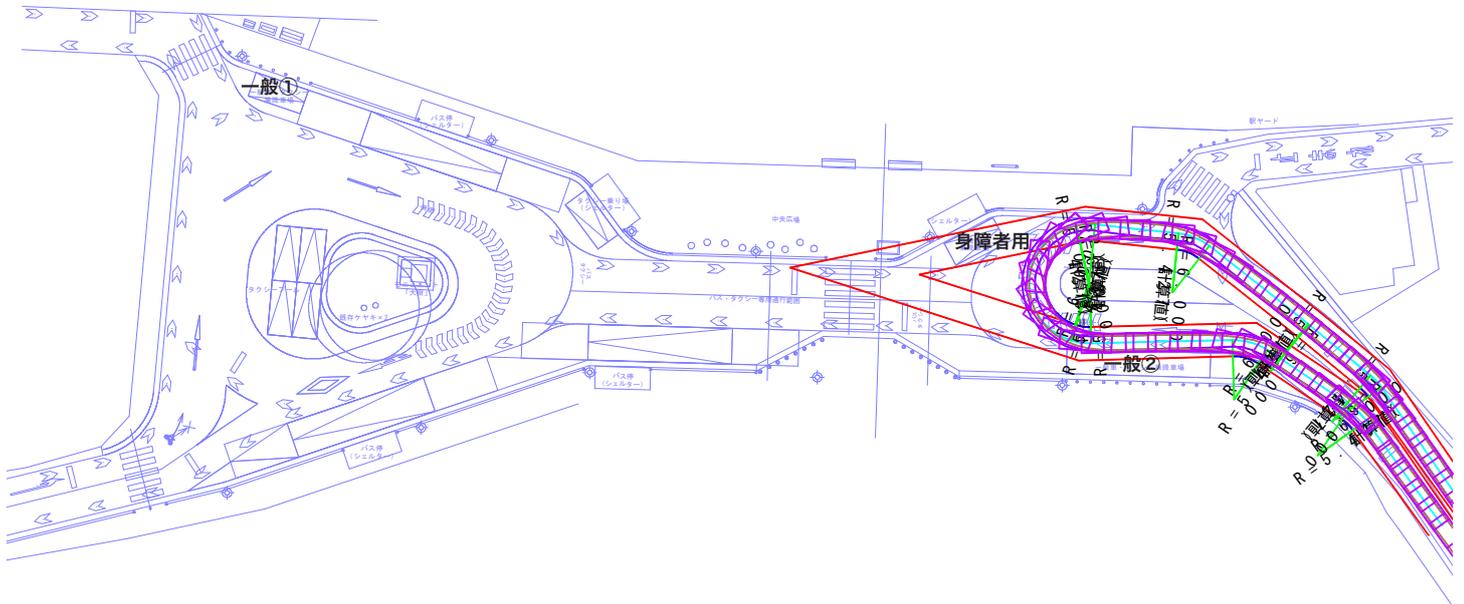


■ C 案回転軌跡

(9) 身障者用①

ア) 県道 → 身障者用正着 → 県道

車両名	構造令 小型自動車
車種	小型自動車
全長	4700mm
車幅	1700mm
最小回転半径	6000mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	2



6-7. 公民連携（PPP）整備事例

旧駐輪場跡地と規模が同程度の整備事例について、下記に示す。

【整備事例】

(1) 武蔵境駅北口市有地有効活用事業（東京都武蔵野市）

[市政センターと医療施設等テナントの複合施設の事例]

(平成 30 年 1 月末完成・春オープン予定)

①事業目的

- ・ 武蔵境駅北口駅前に立地する市有地の有効活用
- ・ 武蔵境市政センターの駅前移転による市民の利便性向上
- ・ 武蔵境のまちのにぎわい創出や魅力向上

②主な募集条件

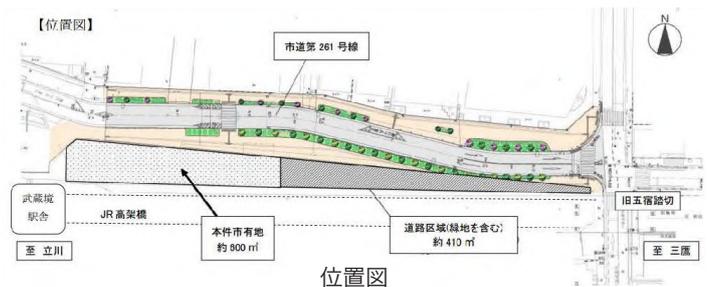
- ・ 計画地面積 600.19m²
- ・ 公共施設（市政センター）と、駅前としての立地を活かした民間施設を一体的に整備する。

③選定理由

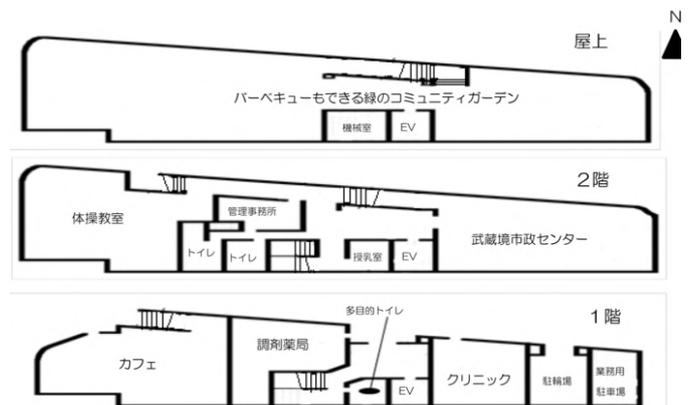
- ・ 屋上の「バーベキューもできる緑のコミュニティガーデン」では、植栽等による「うるおい」、家族連れや仲間との会食での利用や地域イベントなどでの利用による「ふれあい」「にぎわい」を創出する提案で、武蔵境のまちづくりのコンセプトに沿っている。
- ・ 計画されているテナントは、地元と共存した集客・にぎわい形成や子育て支援・健康づくりなどへの貢献が期待できる。(カフェ、小児科・内科クリニック、子ども・シニア向けの体操教室、地元商店と提携した屋上バーベキュー)

④計画概要

- ・ 鉄鋼造 2 階建て
- ・ 延床面積約 1,000m²



完成予想図



各階平面図

武蔵野市 HP より

(2) 鳩山町コミュニティ・マルシェ（埼玉県比企郡鳩山町）

[生涯活躍促進施設と移住交流推進施設の事例]（平成29年7月供用開始）

①事業目的

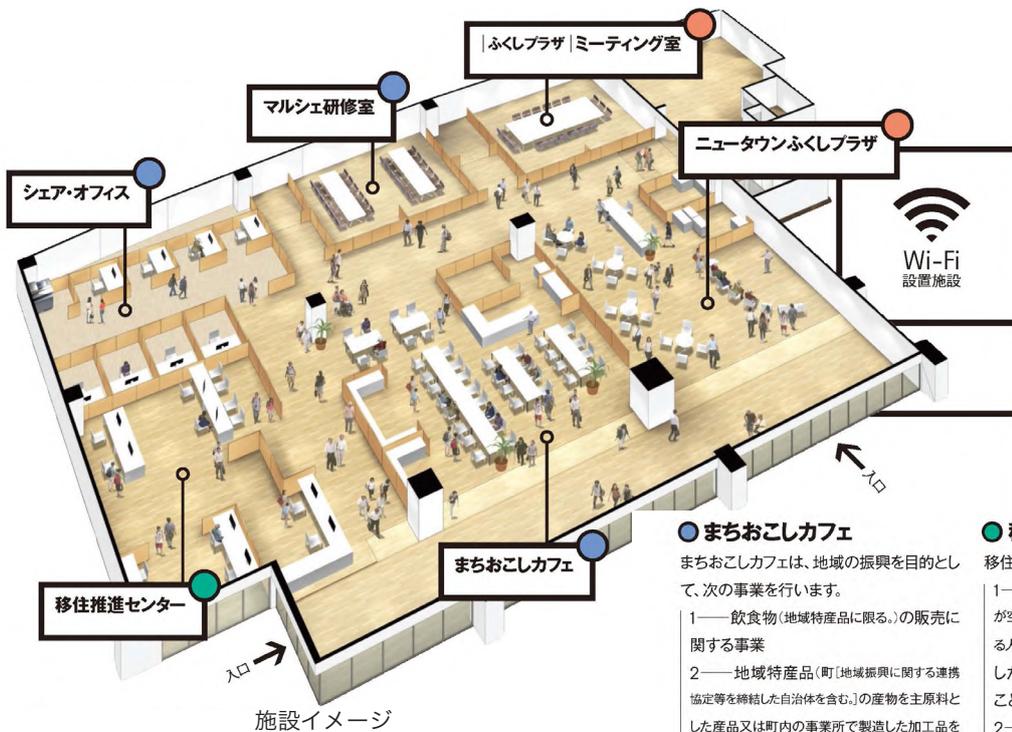
- ・住宅団地（鳩山ニュータウン）アクティブ化事業の一環として、コミュニティセンター内にある空き店舗の再活用

②運営方法

- ・施設は町が整備し、指定管理者を公募型プロポーザル方式により募集・選定し、運営している。

③施設概要

- ・コミュニティセンター（地上3階）の1階部分約786m²



●まちおこしカフェ

まちおこしカフェは、地域の振興を目的として、次の事業を行います。

- 1— 飲食物（地域特産品に限る。）の販売に関する事業
- 2— 地域特産品（町〔地域振興に関する連携協定等を締結した自治体を含む。〕の産物を主原料とした産品又は町内の事業所で製造した加工品をいう。）の展示及び販売に関する事業
- 3— 地域交流及び地域の振興を目的とする事業

●シェア・オフィス

シェア・オフィスは、仕事や学習の場を提供することにより、新たな起業を支援する施設です。全部で8室あります。

●マルシェ研修室

マルシェ研修室は、各種資源を活かした多世代の活躍の促進を図るために各種研修等を開催する施設です。まちおこしカフェの事業と連携することも可能です。

●移住推進センター

移住推進センターは、次の事業を行います。

- 1— 空き家バンクシステム（地方公共団体が空き家の登録を募り、空き家の利用を希望する人に物件情報を提供する制度をいう。）を活用した各種情報の収集及び提供に関すること。
- 2— 本町への移住に関する相談、支援に関すること。
- 3— 暮らしに関する公益的サービスの研究及び提供に関すること。

●ニュータウンふくしプラザ

ニュータウンふくしプラザ（ミーティング室を含む。）は、次の事業を行います。

- 1— 地域福祉の推進に関すること。
- 2— 抛り所づくりに関すること。
- 3— ボランティア活動の支援に関すること。
- 4— 各種相談支援事業に関すること。
- 5— 地域見守り支援ネットワークに関すること。

「マルシェ情報誌 [く・る・る] 第1号」より

(3) れんげじスマイルホール「キッズパーク」（静岡県藤枝市）

[子育てと健康づくりを支援する運動施設の事例]（平成28年4月供用開始）

①事業目的

- ・児童が自由に遊びながら運動する場と児童を中心とした様々な世代の人々が交流する場を提供し、スポーツを通じた子育てと健康づくりを支援するための施設として整備。

②運営方法

- ・市が体育館を改築・改装し、運営を民間会社に委託

③施設概要

- ・延床面積 約680m²
- ・子どもたちが遊具で自由に遊べる「プレイゾーン」と子どもや親子を中心とした運動プログラムに参加できる「スポーツゾーン」に構成される。



れんげじスマイルホール



プレイゾーン

子育て応援企画

「子育てするなら藤枝」のキャッチフレーズの元、地域の子育て支援センターや、静岡産業大学などと連携し、ファミリー世代のお悩み解決のお手伝いをします！特に、カラダの発達を助ける体験型イベントレッスンやお子様の「今」がわかる測定会などを多く企画します。乞うご期待！

今後の予定はこちら >>>

親子教室

対象▶0歳2ヶ月～小学3年生 **親子で楽しむスポーツ遊び！**

「パピーマッサージ」、「スポーツ遊び」、「リズム・ダンス系」、「可愛いキッズフラ（親子フラダンス）」など盛りだくさんです。親子で楽しくスキンシップを取りながら、成長・発達をサポートしていきましょう！



教室説明はこちら >>>

子ども教室

対象▶3歳～小学6年生 **ゆっくり楽しむスポーツ遊び！**

“習い事はじめて”という子ども向けのクラスです！導入時から注目度の高い「ダンス」のほか、新たに「幼児運動遊び」教室が加わりました。このクラスは、「リズム遊び、手遊び、遊具（マット・ボール遊び）」など様々な遊びを行い、“遊び”を通して心と体の発達を促すクラスです。キッズパークで習い事デビューしてみませんか？



教室説明はこちら >>>

大人向け教室

対象▶16歳以上 **健康増進エクササイズ！**

大人気の「はじめてヨガ」、「アロマヨガ」や、お薦めの「太極舞」「バレトン」などを実施します。健康・癒し・気分転換・仲間作り・自分磨きなど、様々な効果が有ります。経験豊富な人気講師が皆さまのご参加をお待ちしております。



教室説明はこちら >>>

スポーツゾーンで実施されるプログラム

藤枝市 HP、キッズパーク HP より

（４）いわみざわ健康ひろば（北海道岩見沢市）

[健康づくりの拠点施設の事例]（平成29年7月供用開始）

①事業目的

・岩見沢市民の健康を「まもる」「つくる」「つなぐ」をテーマにした健康づくりの拠点施設を整備。

②運営方法

・施設は市が開設し、企業・大学・地域等が参加した地域事業体により運営。

③施設概要

- ・市が実施する健診を受けられるだけでなく、「健康コミュニティスペース」では自分で気軽に健康チェックできる。
- ・乳幼児期から高齢期までの健康な食事を提案する「キッチンスペース」もある。

健康な生活習慣を

生活習慣を改善し、健康なからだをつくるためには、充実した健康づくり事業と参加しやすい環境づくりが大切です。

さまざまな保健事業を実施

交通の便がよく、充実した設備が整ったこの施設では、「生活習慣病予防教室」や「やっぴい体操教室」、「歯の健康教室」、「介護予防教室」など、健康の悩みを解決する事業を実施し、生活習慣の改善を図ります。

くつろぎの時間

空いているスペースでは、バスの待ち、友達との待ち合わせ、買い物の休憩など、コミュニケーションを深める場として気軽にご利用いただけます。

健康に関する情報やアール・フルーツ®が展示され、ゆったりとした時間を過ごせます。

※アール・フルーツとは
障がいのある方が制作した芸術作品

館内図
floor map

ご案内
information

休 日 毎週日曜・祝日・年末年始
開館時間 午前10時から午後5時
電話番号 35-5138
www.iwamizawa-kenkouhoba.jp

人もまちも元気で健康

いわみざわ健康ひろば

「健康経営都市宣言」のまち
岩見沢市

健康づくりを応援します

「いわみざわ健康ひろば」は、市民の健康を「まもる」、「つくる」、「つなぐ」をテーマにした健康づくりの拠点となる施設です。

この施設では、市が実施する健診や生活習慣病の予防をはじめ、介護予防など健康寿命の延伸に向けた取組みを進め、市民の健康づくりを応援します。

健診バススペース

ここにはがん検診や肺がん検診のバスが2台駐車できるスペースが設けられています。

健康コミュニティスペース

血圧、体組成、骨健康度、血管年齢などの健康測定機器で、いつでも気軽に自分の健康状態を知ることができます。

市民の健康をサポート

すこやか健診、レディース健診など、市が行うすべての健診がこの場所で受けることができます。また、気軽に健康チェックができる測定機器が設置されています。

健康チェックの日 【毎月第1曜日】

測定結果をもとに保健師や管理栄養士、歯科衛生士が専門的なアドバイスで、健康管理を支えます。

北大COIの日 【毎週木曜日】

北大COIと連携し、産学官が一体となってさまざまな事業を展開していきます。

健康な食事を提案

キッチンスペースでは、乳幼児期から高齢期まで、すべてのライフステージにおけるバランスのとれた健康な食事を提案し、健康の維持・増進を図ります。

フードデイ 【月一回】

管理栄養士が楽しくわかりやすい栄養教室を開催し、地元で採れた旬の食材をテーマに、アイデア雑炊や家庭で作れる健康な食事の試食やレシピを紹介します。

※北大COIとは
北海道大学を中心に約30社の企業による健康づくりプロジェクトで、岩見沢市を実証フィールドとして平成33年まで研究開発に取り組んでいます。

岩見沢市 HP より

(5) 「まつばらテラス（輝）」（大阪府松原市）

[各種講座を受講できる多世代交流施設の事例] （平成 29 年 1 月供用開始）

①事業目的

・「高齢福祉の促進」「地域の子どもたちの育成と支援」「生涯学習の充実」「智の拠点づくり」の観点から、子どもから「元希者」までが触れ合える場を提供する。

②運営方法

・設計及び施工者選定と施設の運営事業者選定、2段階で公募型プロポーザルを実施し、民間事業者が運営を受託している。

③施設概要

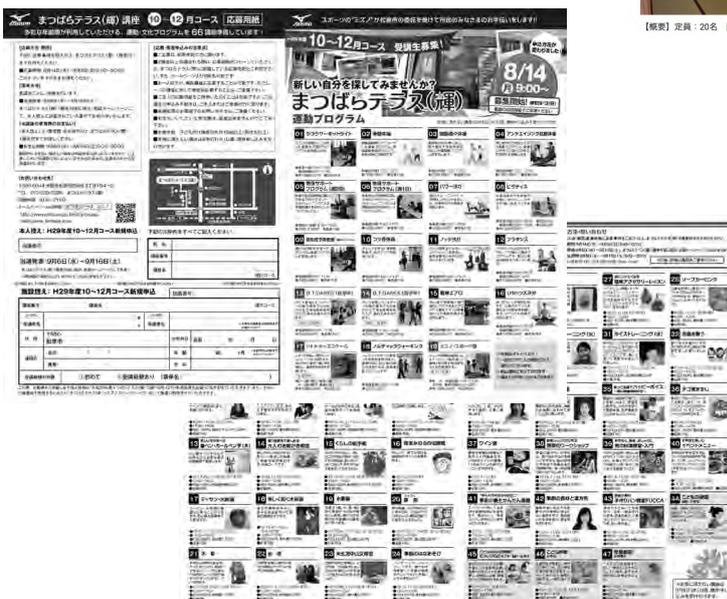
- ・鉄骨造 地上3階建
- ・延床面積 3,641m²
- ・運営事業者により、多様な健康プログラムや生涯学習プログラムが開催されている。



施設外観



主な施設



プログラムの参加募集チラシ

松原市 HP、運営事業者（ミズノ）HP より

6-8. 明治記念大磯庭園（仮称）整備概要

「平成 30 年度 都市局関係予算概算請求概要」
（平成 29 年 8 月 国土交通省都市局） より抜粋

明治 150 年関連施策の一環として、「明治期の立憲政治の確立等に貢献した先人の業績等を次世代に遺す取組に関する検討会」の報告書を踏まえ、関係府省と連携し、地元の地方公共団体（神奈川県、大磯町）等との適切な役割分担のもと、神奈川県大磯町にある旧伊藤博文邸等を中心とする建物群及び緑地を「明治記念大磯邸園（仮称）」として整備し、建物群等の一体的、有機的な活用を図る。

国営公園等事業（国 費 273.3 億円）の内数

社会資本整備総合交付金（国 費 10,484 億円）の内数



位置図

旧伊藤博文邸（滄浪閣）等を中心とする建物群及び緑地

大磯地区の歴史的遺産について

- 大磯地区は、伊藤博文、大隈重信など歴代首相や、陸奥宗光など明治期に活躍した著名人が建物を所有し、これらの建物の一部が現存している。
- これら立憲政治の確立に重要な役割を果たした先人の建物が集中して残っていることは希有なことであり、一体的な空間として保存・活用を行い、後世に伝えていくことが求められる。

「明治期の立憲政治の確立等に貢献した先人の業績等を次世代に遺す取組に関する検討会」報告書（平成 29 年 6 月）より



明治期の滄浪閣

施策効果

- ◎ 明治 150 年関連施策の一環として、大磯地区の建物群及び緑地を一体的に保存・活用することにより、明治期の立憲政治に関する歴史的遺産を後世に伝える。

6-9. 官学連携による賑わい創出に関する研究

本計画の対象エリアである、大磯駅から大磯港みなとオアシスまでの賑わい創出及び魅力向上のための改善案について、東京都市大学都市生活学部都市生活学科・集客空間研究室において学生が主体的に研究を行った。以下に、研究の一部を紹介する。

<研究概要>

「大磯町の賑わい創出に関する研究

～JR 大磯駅からみなとオアシスを対象に～

「賑わい」について

▶大磯町の目指す観光の姿

“一度にモノやサービスを消費して満足を得る「都市型観光」ではなく、楽しく、ゆっくりとした時間を過ごせる
「大磯を気に入ったヒトがリピーターとなる」ような観光”

(大磯港みなとオアシス(賑わい交流施設)基本構想【概要版】大磯町P41 2017年2月)

↓

観光客を大勢集めてお金を落としてもらいたいというよりは、
自然や文化などと共存した町の魅力を好きになってもらえた人に
何度も足を運んでもらいたいと町は考えている
また大磯の住民たちに弊害の無い程度の観光客を呼び込みを行いたい

そこで本研究における「賑わい」は
“対象地域全体に何度も行きたくなること”
に重点に置き、進めていく

○対象地域の現状と問題点

地元イベント(大磯市・大磯アートサンデーウォーク)

大磯市
毎月第3日曜日に大磯港にて開催
クラフトやフードが190店舗前後が集まる神奈川県下最大の朝市

大磯アートサンデーウォーク
町内にギャラリーが点在する大磯町の特徴を活かし、町内のギャラリーやカフェでは大磯市の開催日に合わせ展示やワークショップを実施






大磯町HPより

対象地域の現況調査



- 味・買い物処 17軒
- お食事処 20軒
- 寺社 13軒
- 旧邸 3軒
- 石碑 10軒

・味・買い物処、お食事処は大磯駅前周辺や国道1号に集積していた
・チェーン店はなく、個人経営のものであった
・地元の食材を扱った店舗が多く見られた
・ギャラリーやカフェが併設された店舗も見られた
・寺社・旧邸・石碑は対象地域全体に点在していた

・イベントや別荘地跡、飲食、買い物処など観光地の要素は満たしている
→観光地としての魅力がないわけではなくそれらが上手く作用していないのではないか

そもそも多くの人を受け入れるだけの整備が完全ではない

↓

いくら人が集まっても、安全・安心して観光できる歩道面が整備されていなければ交通事故も起こりかねない

○提案対象の詳細設定

歩道整備

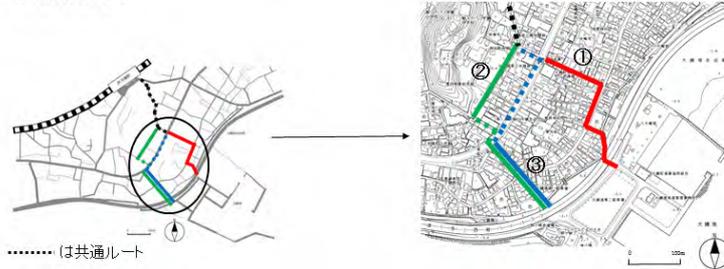
⇒JR大磯駅から大磯港までの3通りの行き方

①さざんか通りから国道1号を突っ切る行き方→「住宅ルート」

②エリザベスサンダースホームの脇道から国道1号に出る行き方→「切り通しルート」

③国道1号から車道を通り大磯港へ行く行き方→「車道ルート」

の改善案を提案



○改善案

①住宅ルート 改善案



- ・車が1台ほど通ることのできる道
- ・住宅街なので観光の要素はない

- 達成すべき点
- ①街歩きが楽しくなるような工夫をもった道路
 - ②付近で暮らす住民たちにも寄り添う道路
 - ③景観をなるべく壊さない道路



- ・アスファルトをさざんか通り同様インターロッキング舗装
 - ・サインの設置を行い、ルートの明確化を図る
- (サインは看板のようなものではなく旗のような素材(木、イベントに合わせて取り外し可能))
- ・この通りに住む住民に協力してもらい花壇の設置(町が提供)



②切り通しルート 改善案



- ・切り通し空間が魅力的である
- ・周辺が住宅街や駐車場のため他のルート以上に人がまばら
- ・インターロッキング舗装のため連続性は感じられる

- 達成すべき点
- ①緑ある落ち着いた空間を生かす道路
 - ②このルートを歩いてみたいと思わせる道路



- ・エリザベス・サンダース・ホーム脇の道を直進した先にある駐車場を休憩スペースにする(さざんかの生け垣)
- 対家地域内にはベンチのような腰を掛けることのできる場所が少ない(もかかわらず坂道が多い場所のため休憩場所が必要だと考えた)

- ・大磯港への道と切り通しへ案内するサインの設置

③車道ルート 改善案

A案	B案	C案
<p>住宅 横断歩道 車道 車道 白線</p> <p>イメージ図</p> <p>車道脇に歩道を設置する方法</p>	<p>車道 歩道 車道</p> <p>イメージ図</p> <p>歩道の両脇に車道を設置する方法</p>	<p>歩道 車道 歩道</p> <p>イメージ図</p> <p>車道をジグザグにして周りを歩道で囲む方法</p>
<p>独自性には欠けるが、見慣れた道のため歩行者と車の順応性は高い。今すぐ実現させるのであればA案が有効</p>	<p>住む人にとっては不便だが個性が溢れるため観光の要素を加えることのできる案。観光客向けに作るのであればB案が有効</p>	<p>車のスピードを抑え安全性を図ることができるが、車道の特性上実現が難しいかもしれないが「安全性を第一に考えるのであればC案が有効</p>

○課題

- ・みなとオアシスの範囲から大磯全体の活性化を図る
- 旧吉田茂邸(大磯駅から徒歩 30 分)との回遊
- 整備予定の旧伊藤博文邸「滄浪閣」をどのように生かすか
- ・大磯のみなとオアシスや大磯の財産をどのように知ってもらうのか