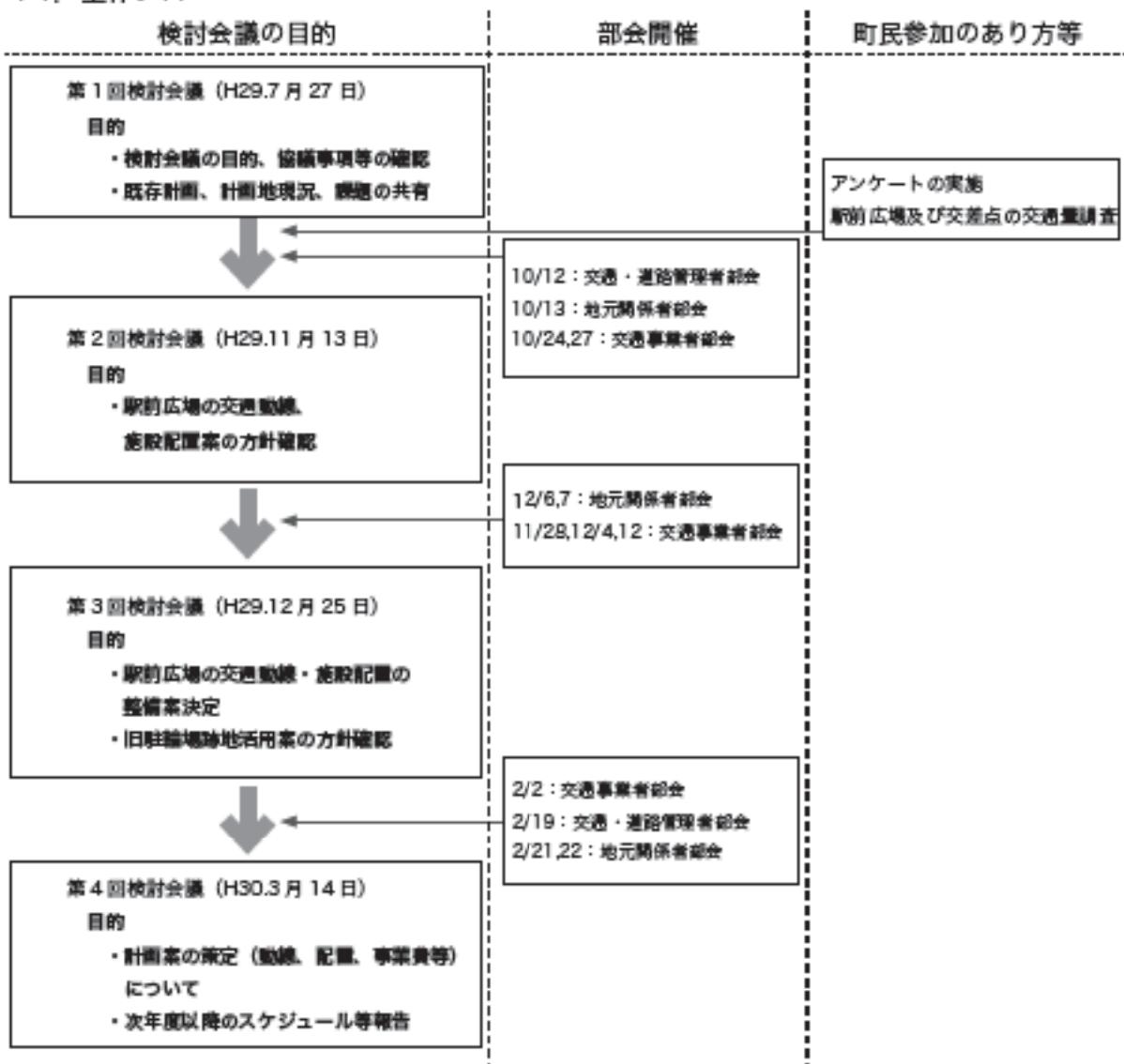


6-4. 計画の検討体制

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： 事務局： 傍聴人：	(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	出綱 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 廣幸	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 升	
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 敏	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	猿山 隆二	部長
	大磯町 政策担当参事	森田 敏哉	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	齋木 雄久	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	㈱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	課長 福田 勉 高塚 健太郎

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が、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。

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的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？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、静けさを大切にして欲しい。特に県道の狭さによる安全対策を論議して欲しい。

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する。

【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とも検討が必要。

（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、むしろ交通の静穩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、交通量が少なく大穂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ドスペースと言
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
う。将来的にはそういう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、言葉が足りなかつ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くなければならない。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、将来的に浸透していく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バイプにしてほしい。

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) 駅前の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、明治記念大磯郵便局・歴代首相が大磯を選んだ時り、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、車止め等のディティ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。明治記念大磯郵便局・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、町として残るべき点だと思う。富士山を見せて歩く動線もあるのではないか。

（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方で進めていく。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。

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
4	2017年10月27日	第1回 交通事業者部会-2 (プリンスホテル)	(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）
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
交通事業者部会	大磯景観応援団
	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
交通・道路管理者部会	(株)プリンスホテル
	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、細心の注意を図っているが、自転車が急に飛び出してくれる。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。吉田邸等ができる、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。
 - ・ 西向きの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。
 - ・ プリンスホテルも昔は自動車の客が多くいたが、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に、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）だとお客様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いない場合に、お客様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が多い方が、乗り場が駅に近い方が良い。

4. 第2回 地元関係者会議

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。
- ・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。
- ・A案について、自転車が東側から西側に抜けるとき、ロータリーのステバ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。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ない危険である。
- ・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、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、東から西側に通り抜けようとするバスと、西から東側に通り抜け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

- ・交通静穏化のハンプは、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。イメージハンプなら可能。
- ・部分拡幅案は、合わせて将来的に全線をどうしていくの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。一般車の停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より下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

a.バス乗降点に関する計画交通量と施設数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要なバス乗車バース数: } B_{\text{bus}} &= (\text{ピーク時バス乗車客数}) / (\text{バス1台当たり平均乗車客数}) \times (\text{バスサービス時間}) / 60 \\ &= (N_{\text{bus}}^{\text{peak}} \times k_{\text{bus}})(B_{\text{bus}}) / (n_{\text{bus}} \times 60) \end{aligned}$$

$$\begin{array}{ll} \text{ピーク時のバス利用者数: } N_{\text{bus}}^{\text{peak}} & 306 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{\text{bus}} & 0.52 \\ \text{バスサービス時間(バス発車間隔): } S_{\text{bus}} & 5 \\ \text{バス1台当たり平均乗車客数: } n_{\text{bus}} & 8.1 \end{array}$$

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要なバス乗車バース数: } B_{\text{bus}} &= (N_{\text{bus}}^{\text{peak}} \times k_{\text{bus}})(B_{\text{bus}}) / (n_{\text{bus}} \times 60) \\ &= \boxed{2} \text{台} \end{aligned}$$

10/25交通量調査結果より (利用者数のピーク時7時台)
10/25交通量調査結果より 1181/2232(乗降者/日)
駅前広場計画指針 設定数値

b.バス降車バース数

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

$$\begin{array}{ll} \text{ピーク時のバス利用者数: } N_{\text{bus}}^{\text{peak}} & 306 \\ \text{降車比率(降車客数/乗車客数): } k_{\text{bus}} & 0.47 \\ \text{降車所要時間: } t_{\text{bus}} & 0.03 \end{array}$$

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要バス降車バース数: } B_{\text{bus}} &= (N_{\text{bus}}^{\text{peak}} \times k_{\text{bus}})(B_{\text{bus}}) / 60 \\ &= \boxed{1} \text{台} \end{aligned}$$

交通量調査結果より (利用者数のピーク時)
10/25交通量調査結果より 1071/2232(乗降者/日)
駅前広場計画指針 設定数値 2/60

c.バス待ち滞留客の計画交通量

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

$$\begin{array}{ll} \text{ピーク時のバス利用者数: } N_{\text{bus}}^{\text{peak}} & 306 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{\text{bus}} & 0.52 \\ \text{バスサービス時間(バス発車間隔): } S_{\text{bus}} & 5 \\ \text{単位時間当たりのバス待ち滞留客: } N_{\text{bus}} & = (N_{\text{bus}}^{\text{peak}} \times k_{\text{bus}})(B_{\text{bus}}) / 60 \end{array}$$

$$= \boxed{4} \text{人}$$

10/25交通量調査結果より (利用者数のピーク時7時台)
10/25交通量調査結果より 1181/2232(乗降者/日)
駅前広場計画指針 設定数値

d.タクシー乗降点に関する計画交通量と施設数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要タクシー乗車バース数: } B_{\text{taxi}} &= (\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (1人当たりタクシー乗車所要時間) / 60 \\ &= (N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} \times k_{\text{taxi}})(B_{\text{taxi}}) / 60 \end{aligned}$$

$$\begin{array}{ll} \text{ピーク時のタクシー利用者数: } N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} & 34 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{\text{taxi}} & 0.97 \\ \text{1人当たりタクシー乗車所要時間: } t_{\text{taxi}} & 0.2 \end{array}$$

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要タクシー乗車バース数: } B_{\text{taxi}} &= (N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} \times k_{\text{taxi}})(B_{\text{taxi}}) / 60 \\ &= \boxed{1} \text{台} \end{aligned}$$

交通量調査結果より (利用者数のピーク時)
交通量調査結果より 287/(287+0)(乗降者/日)
駅前広場計画指針 設定数値 10/60

e.タクシー降車バース数

$$\begin{aligned} \text{1人当たりの必要タクシー降車バース数: } B_{\text{taxi}} &= (\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (1人当たりタクシー降車所要時間) / 60 \\ &= (N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} \times k_{\text{taxi}})(B_{\text{taxi}}) / 60 \end{aligned}$$

$$\begin{array}{ll} \text{ピーク時のタクシー利用者数: } N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} & 34 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{\text{taxi}} & 0.03 \\ \text{1人当たりタクシー降車所要時間: } t_{\text{taxi}} & 0.5 \end{array}$$

$$\begin{aligned} \text{1人当たりの必要タクシー降車バース数: } B_{\text{taxi}} &= (N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} \times k_{\text{taxi}})(B_{\text{taxi}}) / 60 \\ &= \boxed{1} \text{台} \end{aligned}$$

交通量調査結果より (利用者数のピーク時)
交通量調査結果より 9/(287+0)(乗降者/日)
駅前広場計画指針 設定数値 30/60

f.タクシー待ち滞留客の計画交通量

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

$$\begin{array}{ll} \text{ピーク時のタクシー利用者数: } N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} & 34 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{\text{taxi}} & 0.97 \\ \text{タクシーサービス時間: } S_{\text{taxi}} & 5 \\ \text{単位時間当たりのタクシー待ち滞留客: } N_{\text{taxi}} & = (N_{\text{taxi}}^{\text{peak}} \times k_{\text{taxi}})(B_{\text{taxi}}) / 60 \end{array}$$

$$= \boxed{3} \text{人}$$

交通量調査結果より (利用者数のピーク時)
交通量調査結果より 287/(287+0)(乗降者/日)
駅前広場計画指針 設定数値

1-③自家用車乗降場に関する計画交通量と施設数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要自家用車頭数/バース数: } B_c &= (\text{ピーク時自家用車利用者数}) / (\text{自家用車平均乗車人員}) \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60 \\ &= (N'_c/n_c) (t_c) / 60 \end{aligned}$$

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

ピーク時自家用車利用者数: $N'_c =$	412
自家用車平均乗車人員: $n_c =$	1.2
自家用車平均停車時間: $t_c =$	1
1時間当たりの必要自家用車頭数/バース数: $B_c = (N'_c/n_c) (t_c) / 60$	= 8 台

1-④駐車場に関する計画交通量

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

$$= (N_{tt}) / n_t$$

タクシー待ち滞留客の計画交通量: $N_{tt} =$ 3
 タクシー1台当たり平均乗車人員: $n_t =$ 1 交通量調査結果より

$$\text{単位時間当たりのタクシー駐車台数の計画交通量: } P_t = (N_{tt}) / n_t$$

$$= 3 台$$

1-⑤歩道に関する計画交通量

$$\text{歩道に関する計画交通量: } C_w = (\text{ピーク時の歩行者数}) H (\text{ピーク時のその他の施設に関する計画交通})$$

$$= N'_w + N'_o$$

ピーク時の歩行者数: $N'_w =$ 1815 9/5交通量調査結果より 1時間当たり(7時台)の交通量
 ピーク時のその他の施設に関する計画交通: $N'_o =$ 988 10/25交通量調査結果より
 歩道に関する計画交通量: $C_w = N'_w + N'_o$
 $= 2783 人$

1-⑥車道に関する計画交通量

$$\text{車道に関する計画交通量: } C_d = \text{各交通手段別のピーク時交通量の和} \times$$

$$= (N'_p/n_p) + Y_p + (N'_t/n_t) + (N'_c/n_c)$$

1時間当たりのバス台数: $N'_p/n_p =$ 12 ピーク時8時台
 1時間当たりのタクシー台数: $N'_t/n_t =$ 34
 1時間当たりの自家用車台数: $N'_c/n_c =$ 344
 バス(大型車)の乗車換算係数(=1.7): $Y_p =$ 1.7
 車道に関する計画交通量: $C_d = (N'_p/n_p) + Y_p + (N'_t/n_t) + (N'_c/n_c)$
 $= 399 人$

2) 交通空間基準面積の設定

2-①バス乗降場面積: (乗車バース+降車バース) × 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

$$= (B_{B1} + B_{D1}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW}$$

$B_{B1} = 2$
 $B_{D1} = 1$

$a_B = 70$ 駅前広場計画指針 原単位

$N_{BW} = 14$

$a_{BW} = 1$ 駅前広場計画指針 原単位

バス乗降場面積 = $(B_{B1} + B_{D1}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW}$
 $= \boxed{224} \text{ m}^2$

2-②タクシー乗降場面積: (乗車バース数+降車バース数) × 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
 $= (B_{T1} + B_{D1}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW}$

$B_{T1} = 1$
 $B_{D1} = 1$

$a_T = 20$ 駅前広場計画指針 原単位

$N_{TW} = 3$

$a_{TW} = 1$ 駅前広場計画指針 原単位

タクシー乗降場面積 = $(B_{T1} + B_{D1}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW}$
 $= \boxed{43} \text{ m}^2$

2-③自家用車乗降場面積: 乗車バース数 × 自家用車施設原単位
 $= B_C \times a_C$

$B_C = 6$
 $a_C = 20$ 駅前広場計画指針 原単位

自家用車乗降場面積 = $B_C \times a_C$
 $= \boxed{120} \text{ m}^2$

2-④駐車場面積: 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
 $= P_T \times a_{PT}$

$P_T = 3$
 $a_{PT} = 20$ 駅前広場計画指針 原単位

駐車場面積 = $P_T \times a_{PT}$
 $= \boxed{60} \text{ m}^2$

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
 $= (N^P_W / 60 \div D_W) \times L_W$

$N^P_W = 2783$

$A_C = 2340$

$D_W = 27$ 駅前広場計画指針 原単位

$L_W = 0.009A_C + 82.4$ 駅前広場計画指針 原単位

$= 104$

歩道面積 = $(N^P_W / 60 \div D_W) \times L_W$

$= \boxed{178} \text{ m}^2$

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)
 $= L_C \times W_C$

$C_C = 399$

$L_C = 0.4C_C + 36.1$ 駅前広場計画指針 原単位

$= 195.7$

$W_C = 5.5$ 駅前広場計画指針 原単位

交通処理のための車道面積 = $L_C \times W_C$
 $= \boxed{1078} \text{ m}^2$

交通空間基準面積: 総計 (1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)
 総計 = $\boxed{1702} \text{ m}^2$

車道部面積: 上記から歩行空間 (5+N_{BW} × a_{BW}+N_{TW} × a_{TW}) を除した面積
 総計 = $\boxed{1500} \text{ m}^2$

(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 3,000m²と環境空間面積比 0.5 を適用する基準の 4,000～10,000m²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 = 1,506m²

※ 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、その機能に応じた環境空間面積を駅前広場規範に応じて確保する。特に都市特性や駅の特性に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 : 1,702m²

環境空間面積 : 1,506m²

駅前広場基準面積 : 1,702 + 1,506 = 3,208m² > 3,130m² (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、旧駐輪場跡地や大藏駅前用地（その他利用地区）の利用を検討する必要がある。

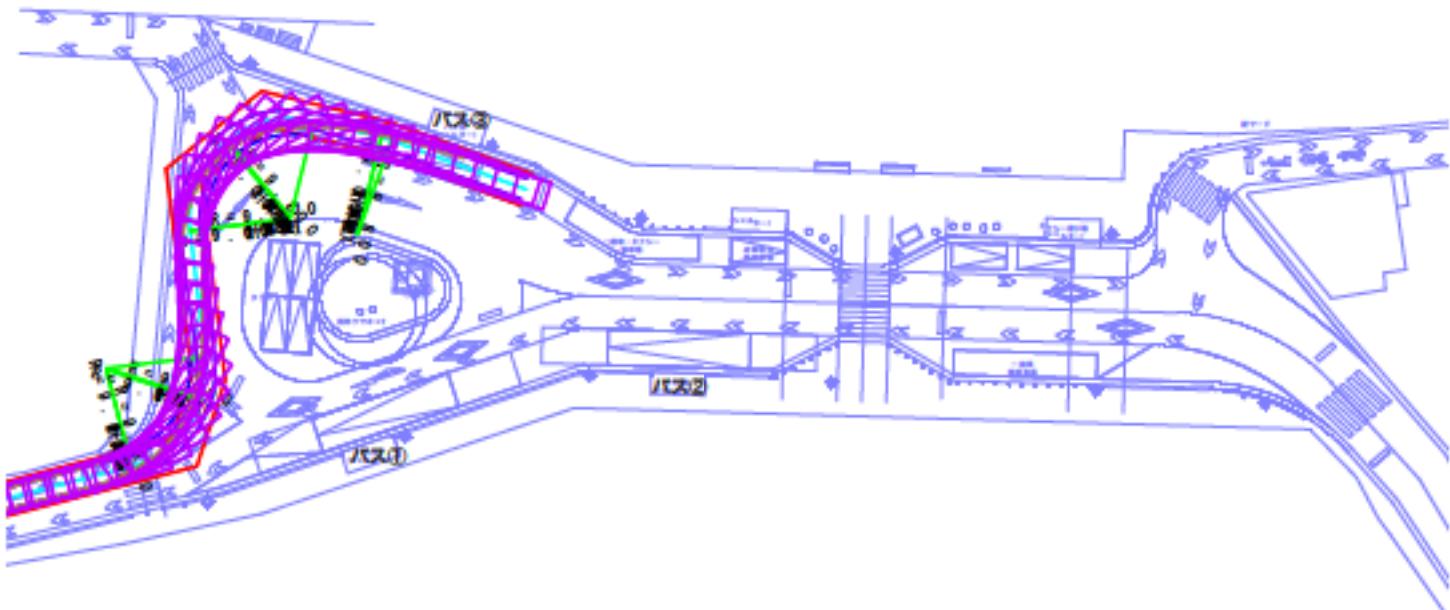
6-6. 駅前広場計画の回転軌跡検討図

■ A 案回転軌跡

(1) バス①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → パース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

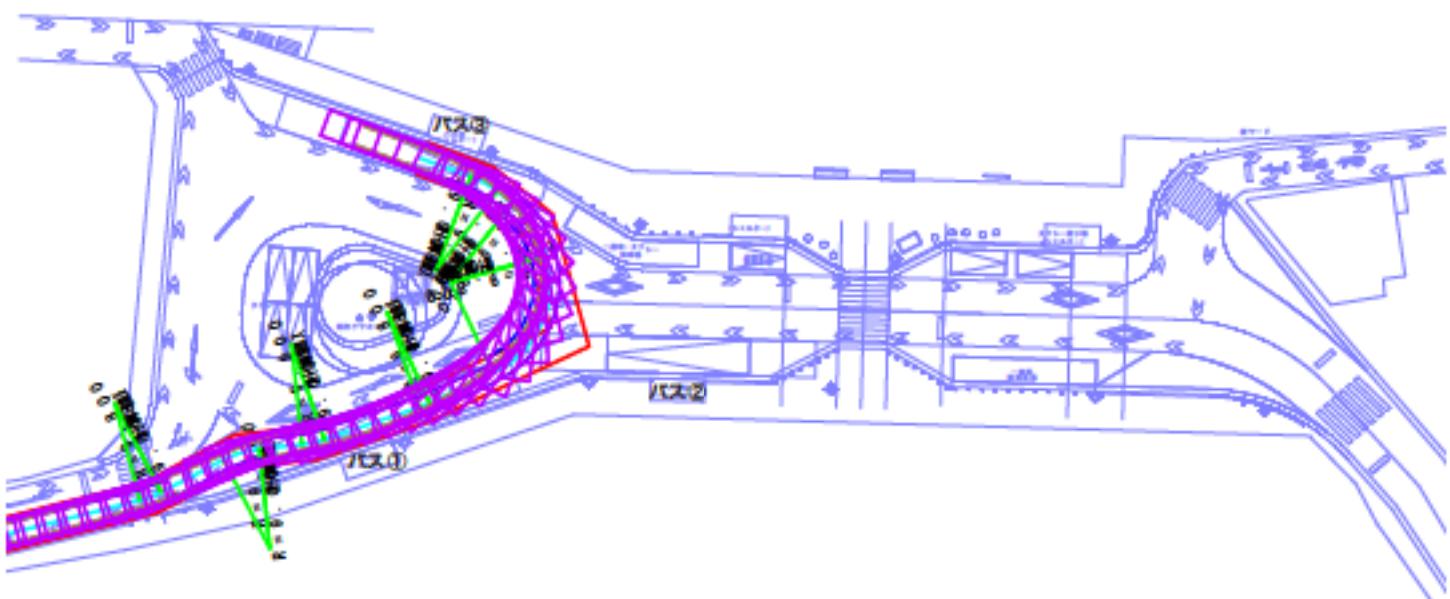


■ A 案回転軌跡

(1) バス①

イ) パース③正着 → パース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

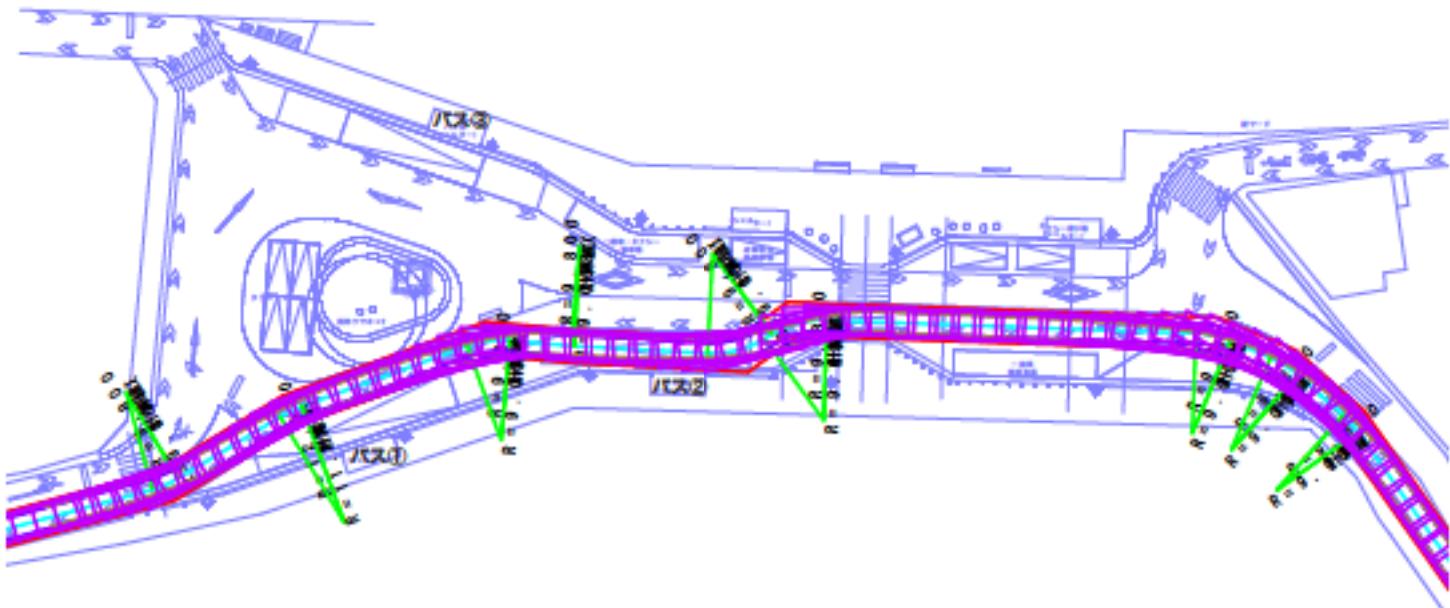


■ A 来回転軌跡

(2) バス②

ア) 県道 → パース②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

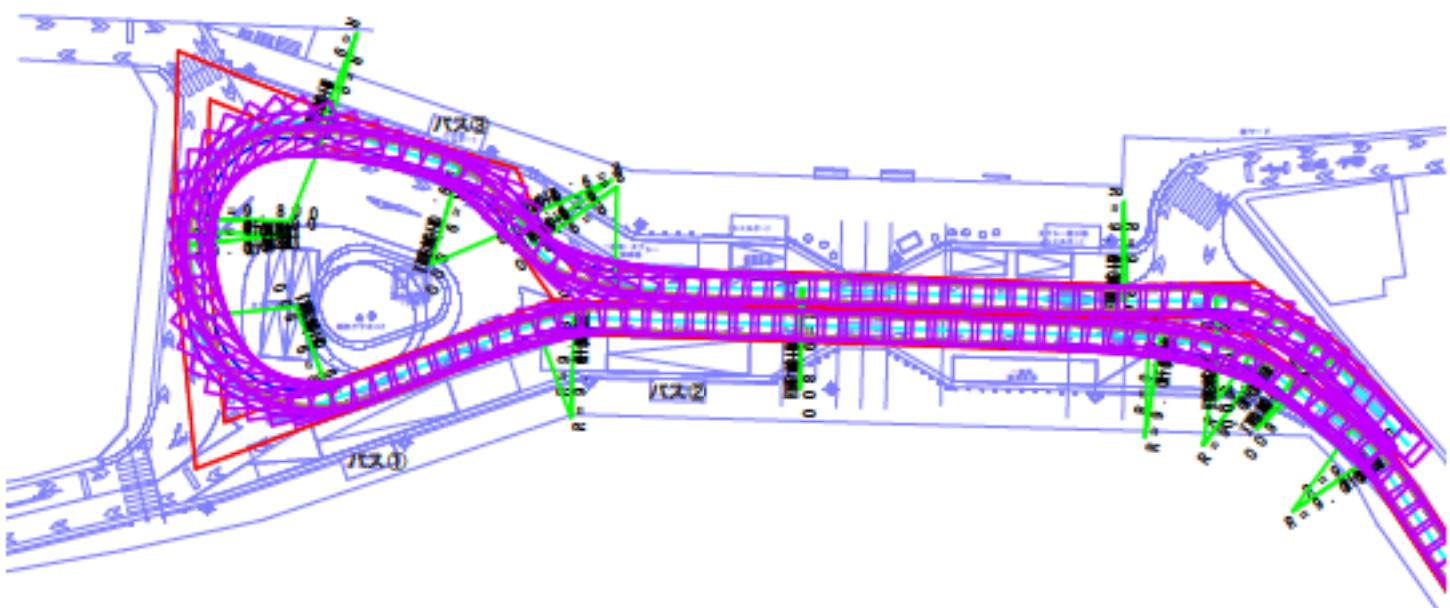


■ A 来回転軌跡

(3) バス③

ア) 県道 → ロータリー → パース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

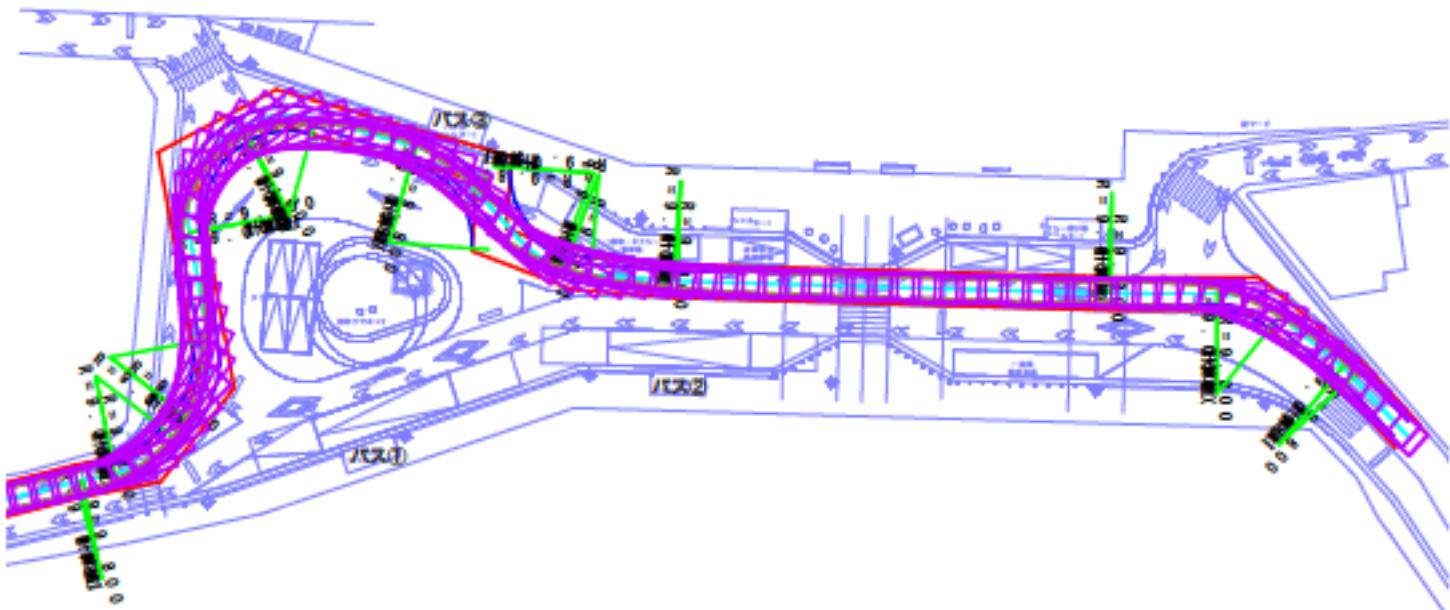


■ A 実回転軌跡

(3) バス③

イ) 町道幹線 12 号 → ロータリー → パース③正着手 → 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

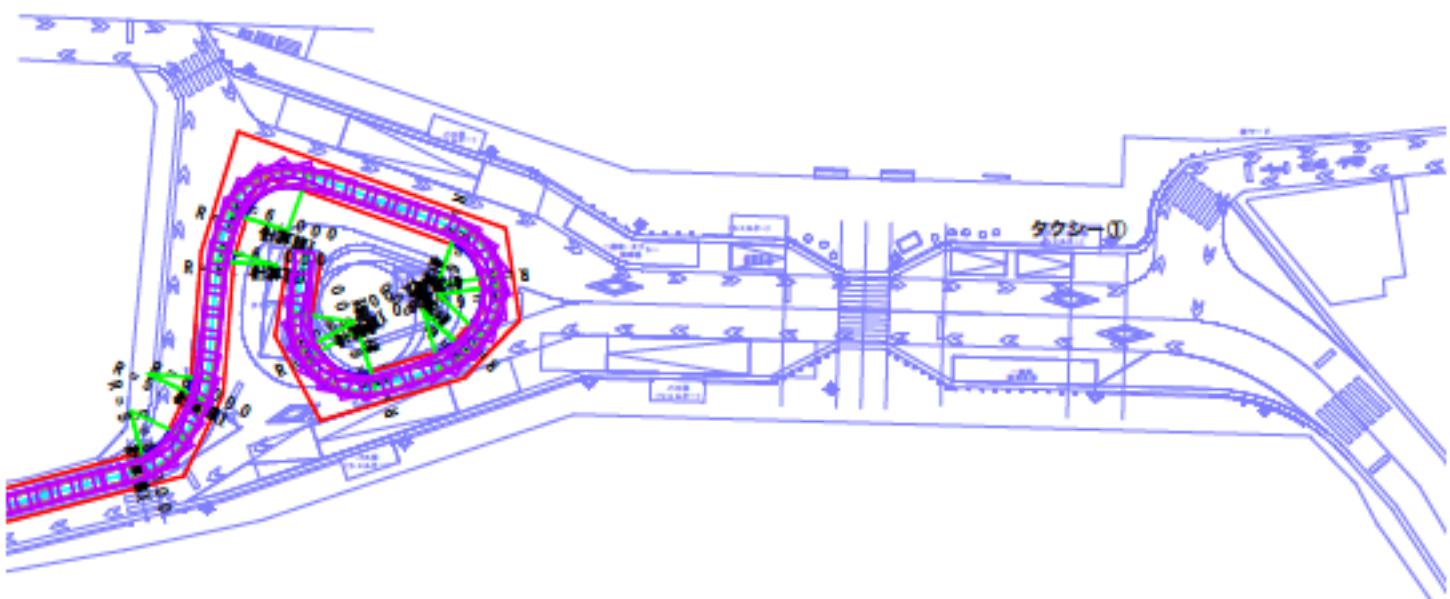


■ A 実回転軌跡

(4) タクシー①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー内ブール

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

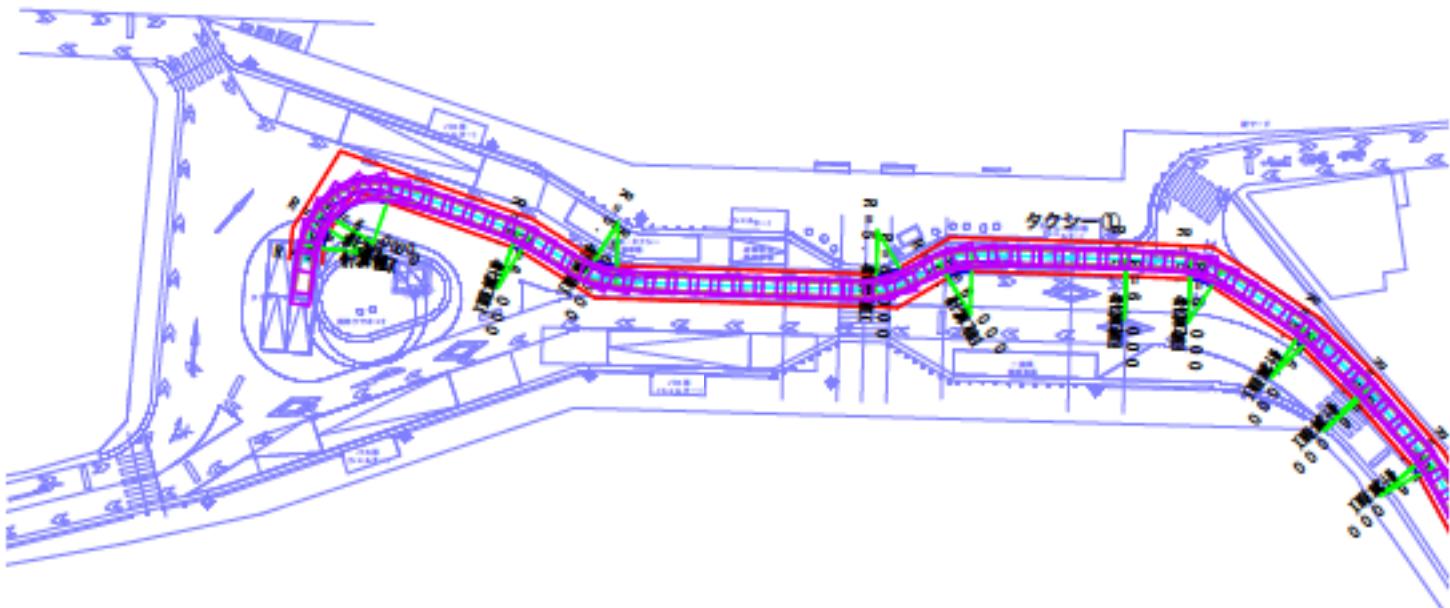


■ A 実回転軌跡

(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

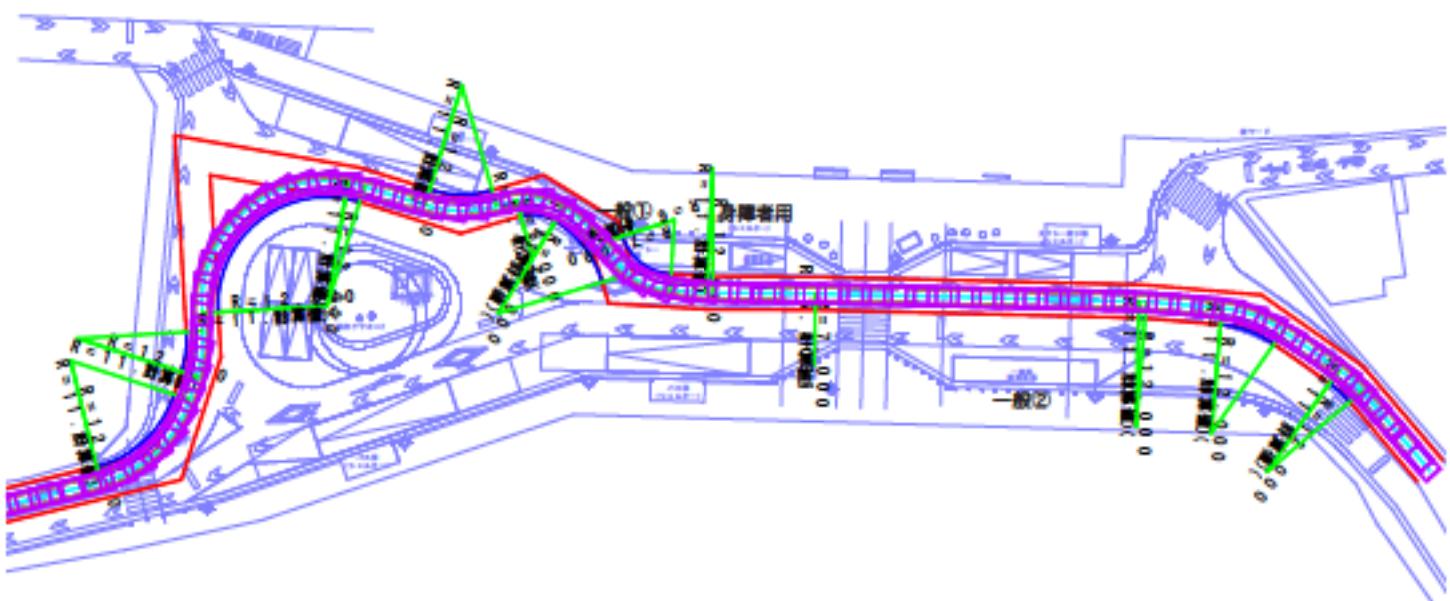


■ A 実回転軌跡

(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

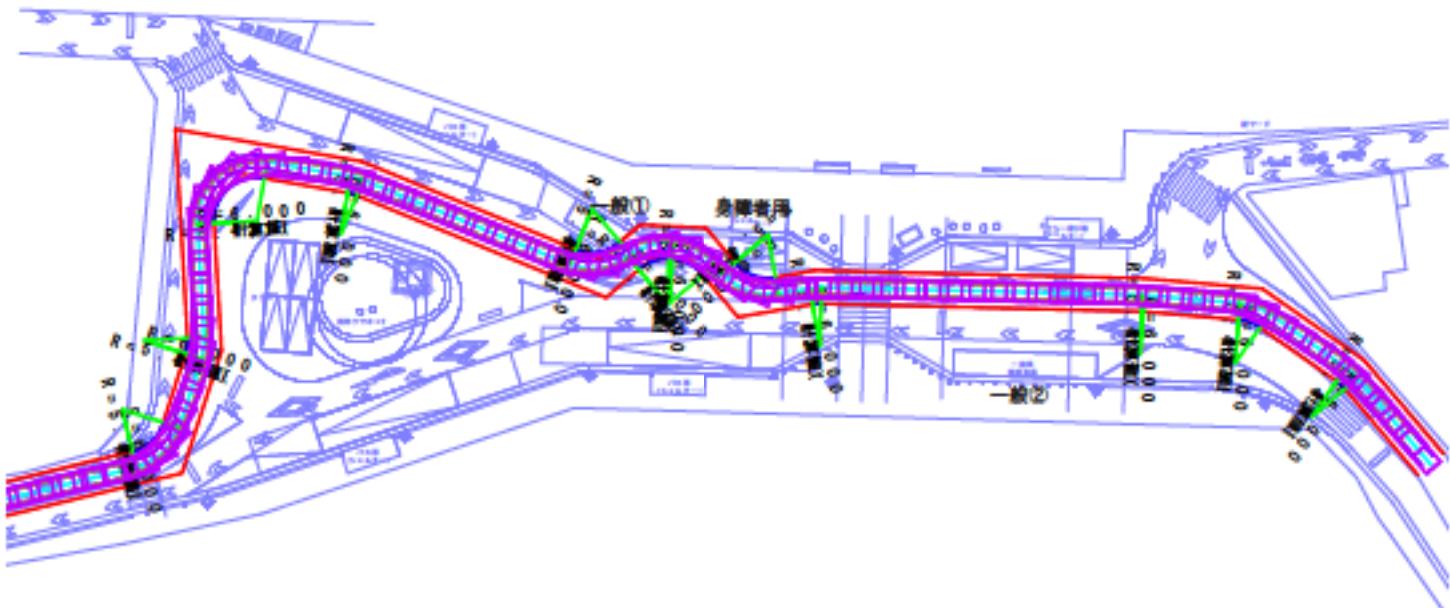


■ A 実回転軌跡

(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

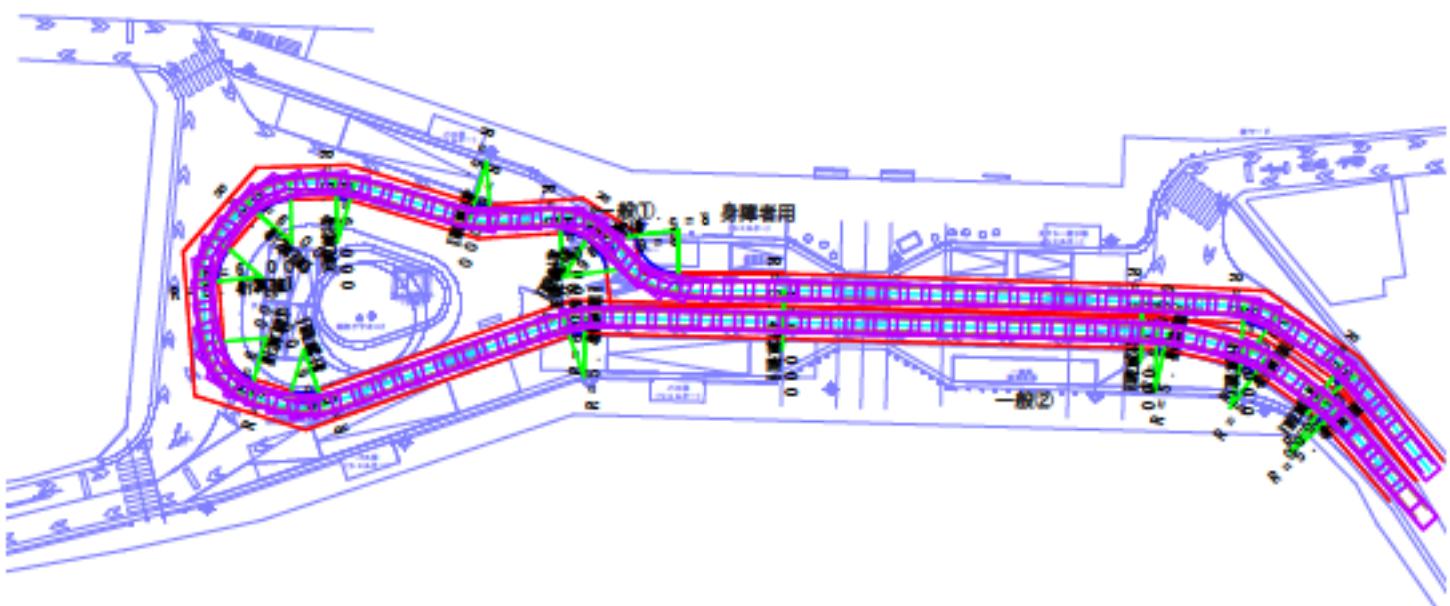


■ A 実回転軌跡

(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

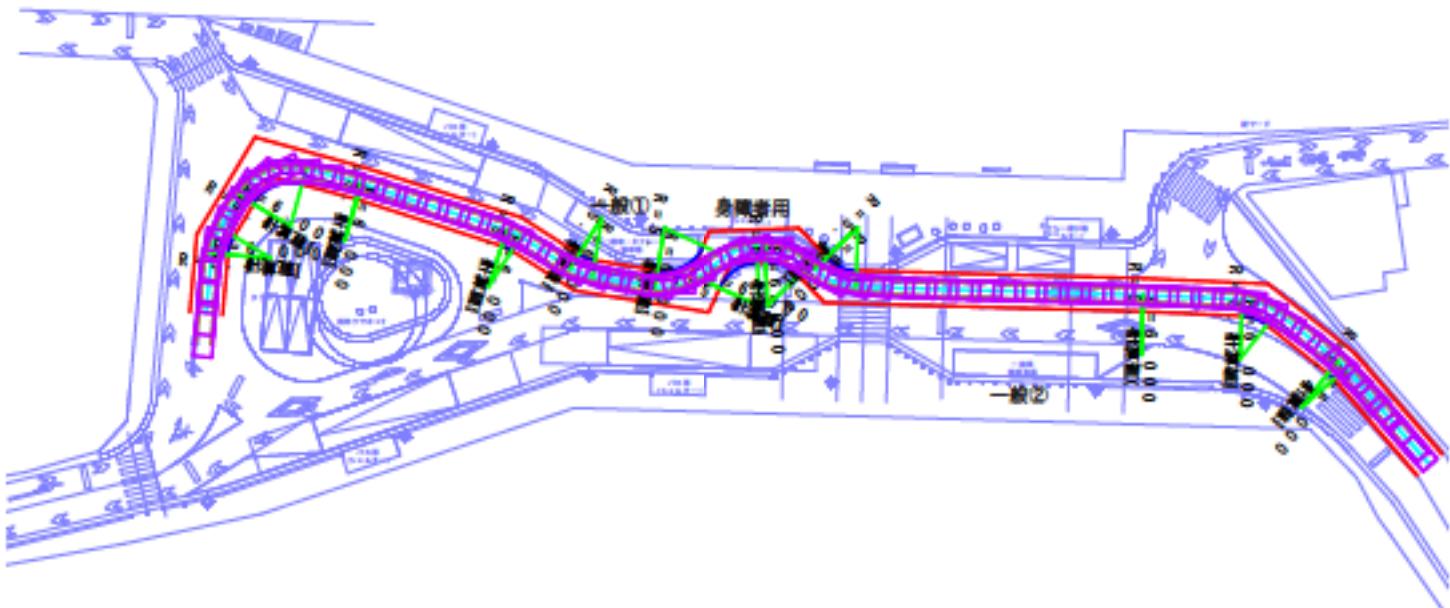


■ A 来回転軌跡

(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

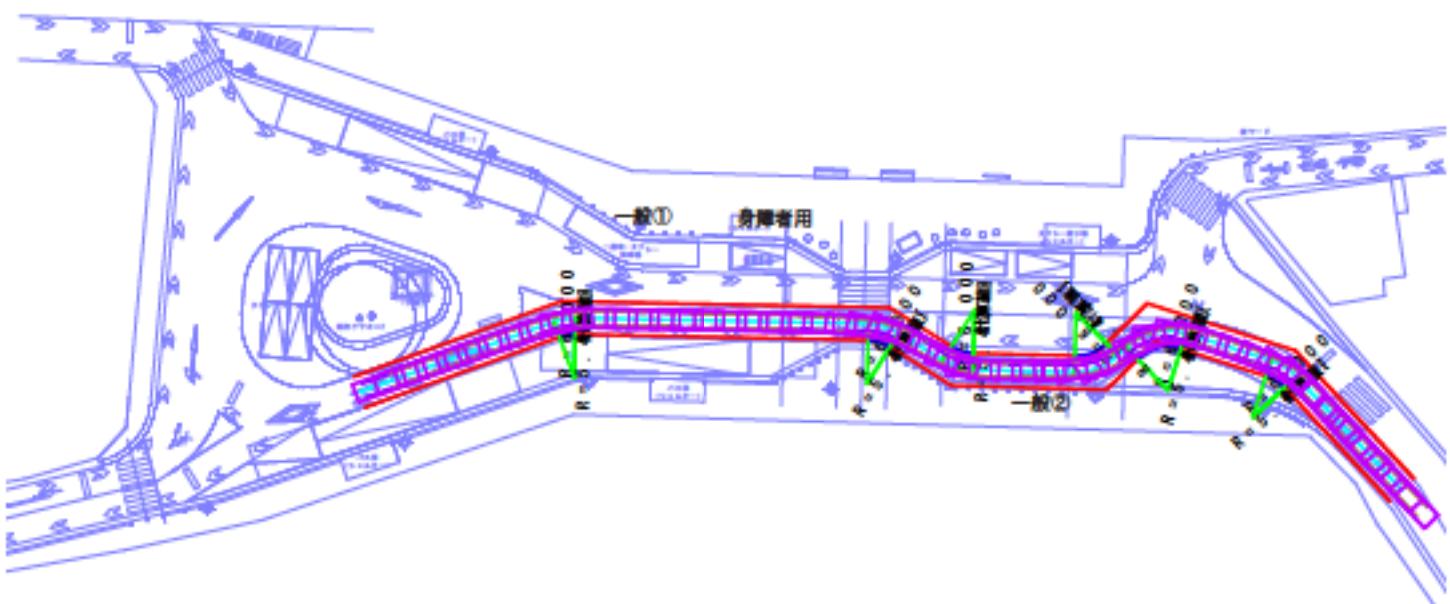


■ A 来回転軌跡

(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

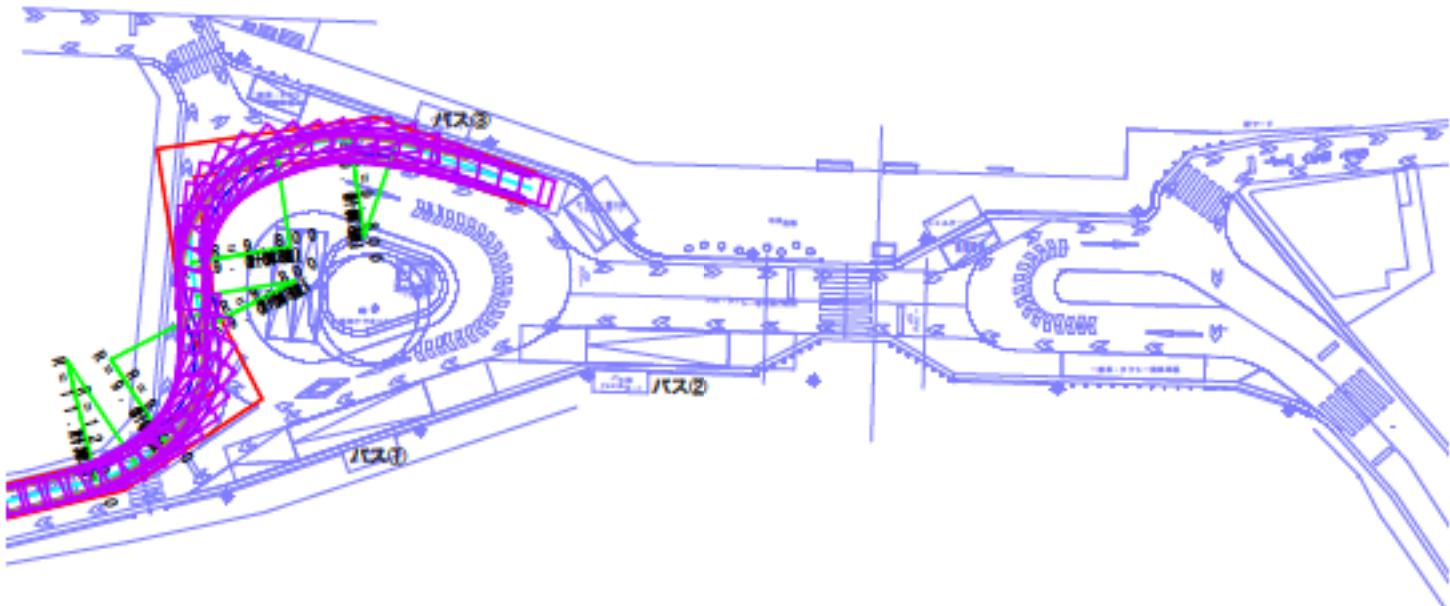


■ C 案回転軌跡

(1) バス①

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → パース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

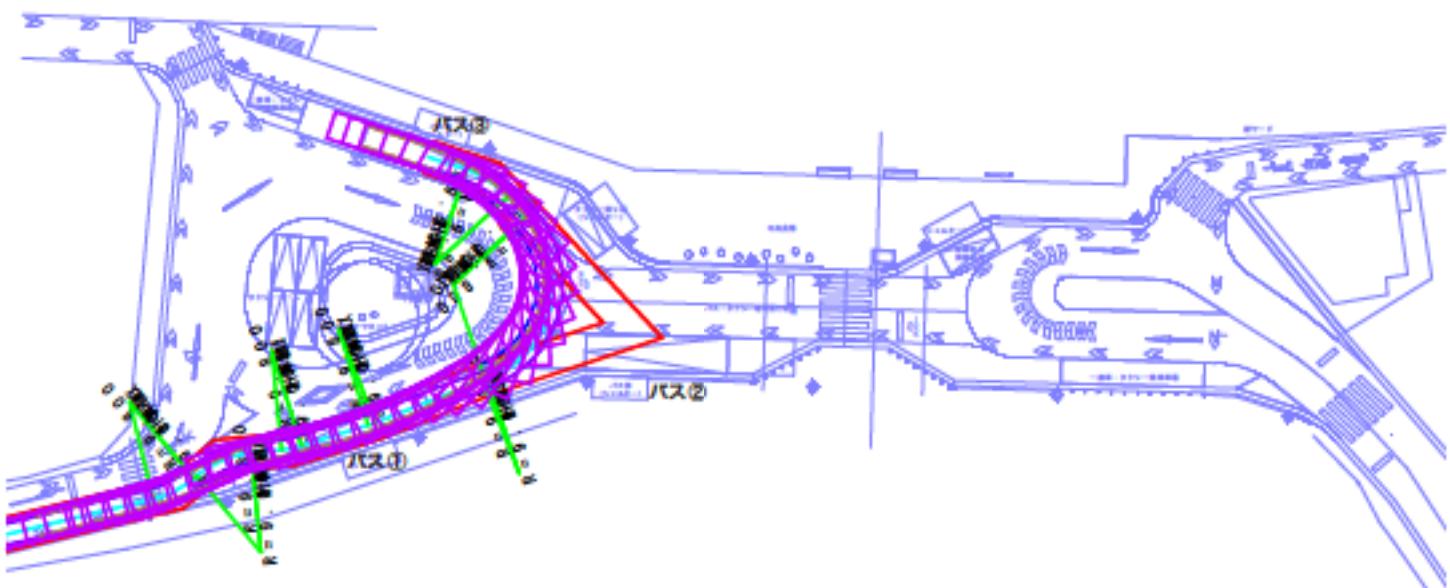


■ C 案回転軌跡

(1) バス①

イ) パース③正着→パース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

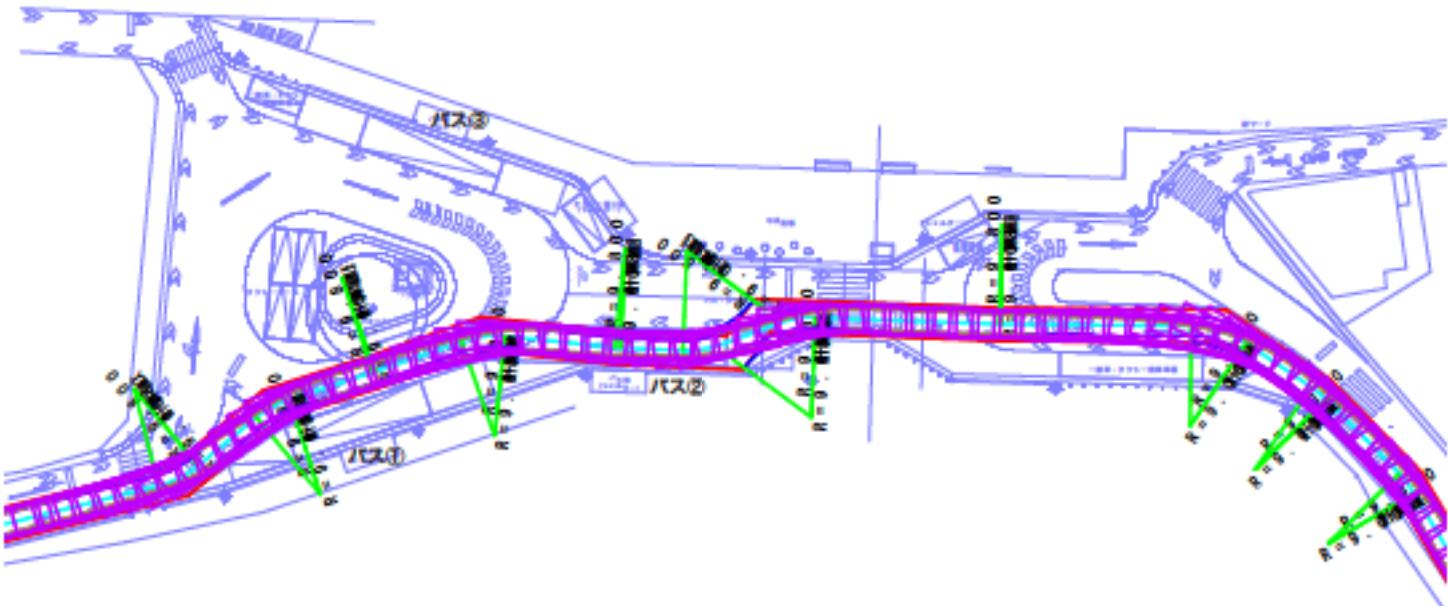


■ C 案回転軌跡

(2) バス②

ア) 県道→バース②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

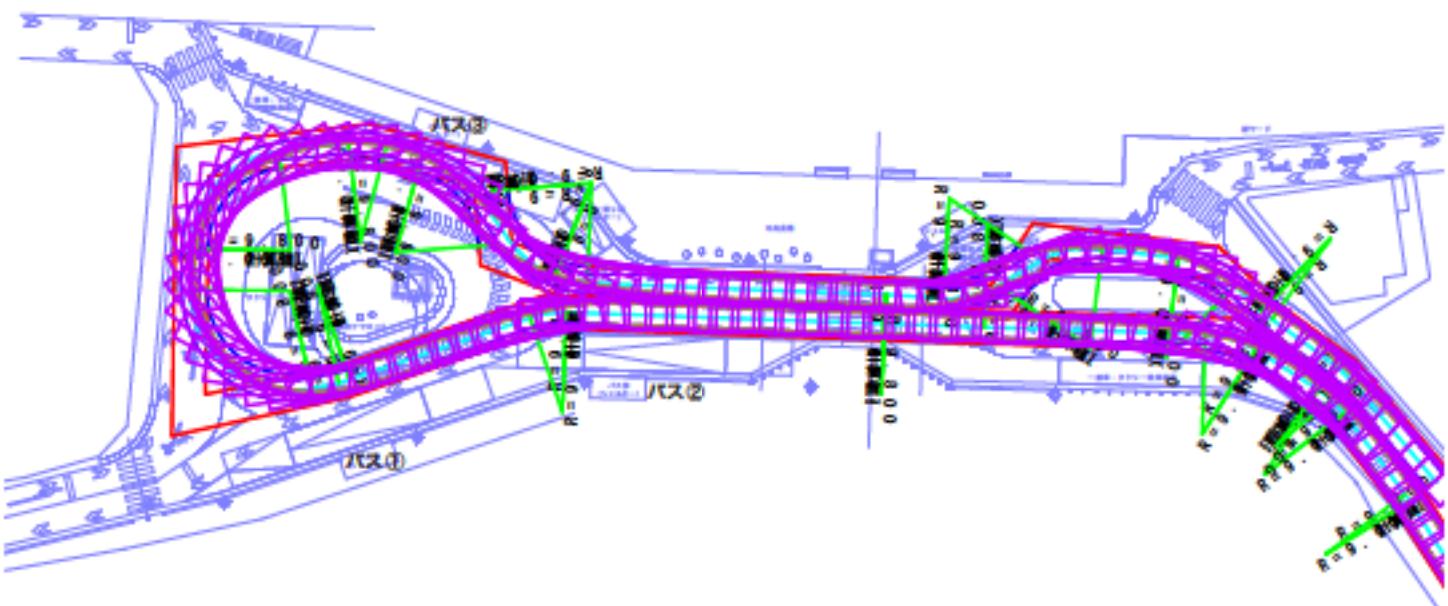


■ C 案回転軌跡

(3) バス③

ア) 県道→ロータリー→バース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

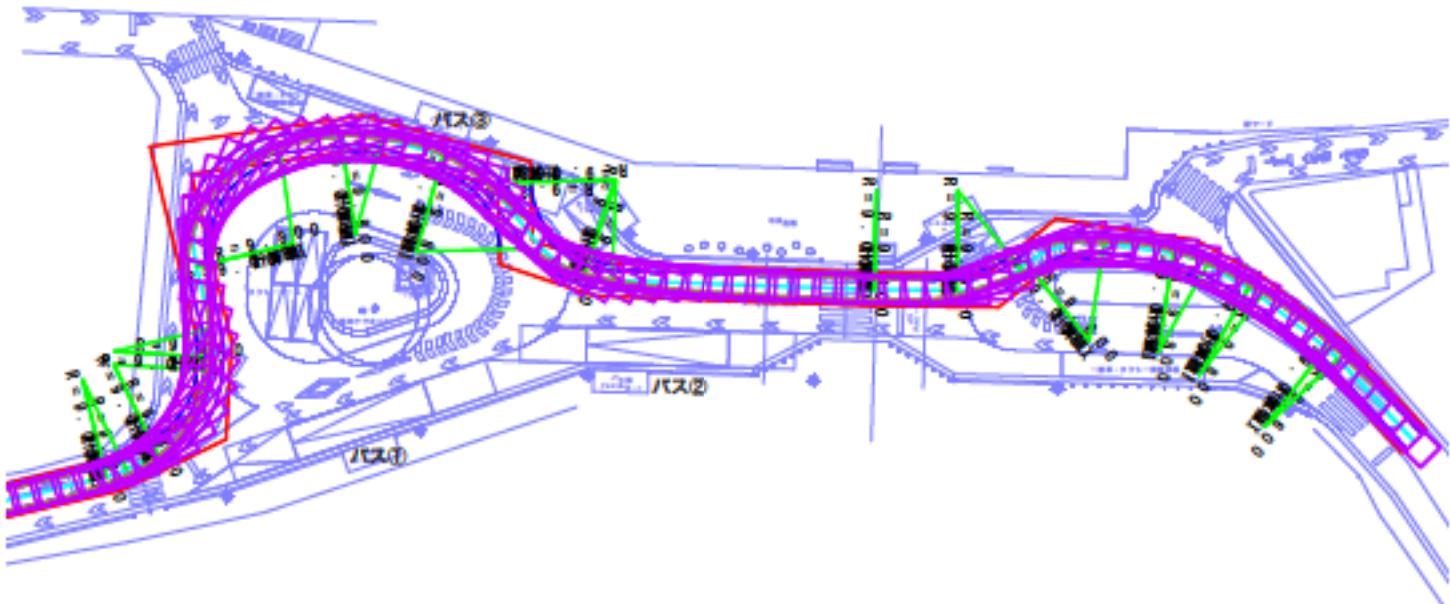


■ C 案回転軌跡

(4) バス④

ア) 町道幹線 12 号 → ロータリー → パース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

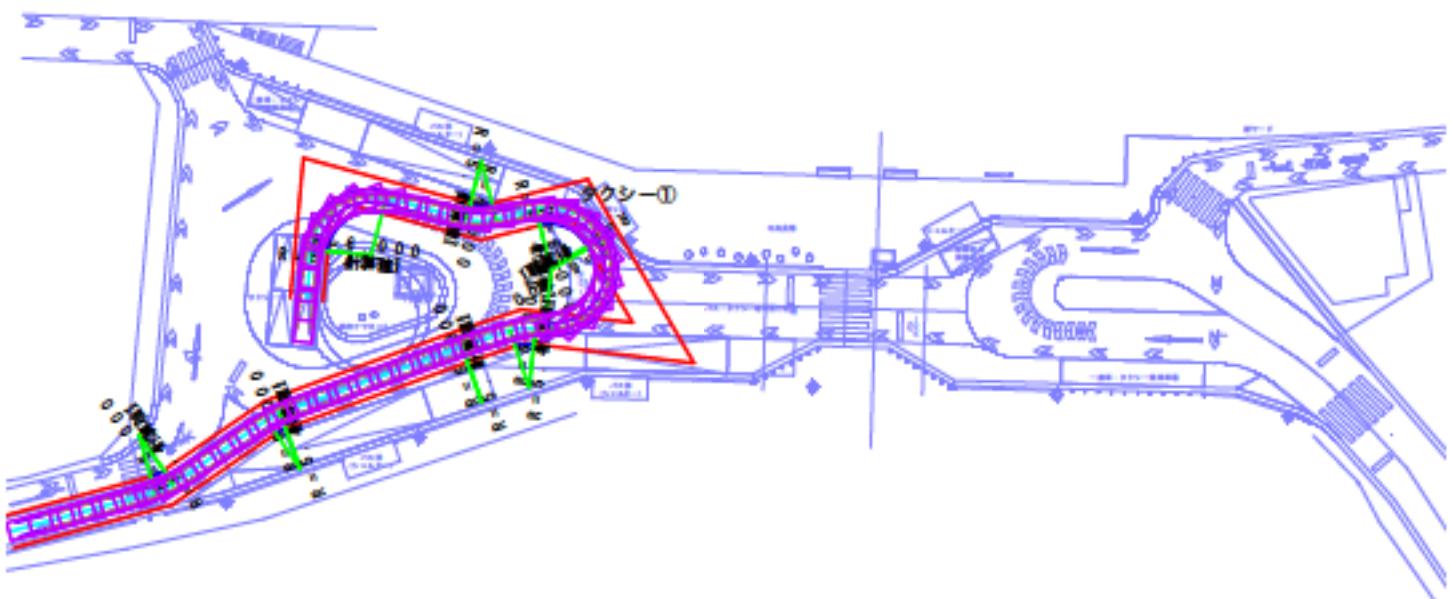


■ C 案回転軌跡

(6) タクシー①

ア) ロータリー内ブール → 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

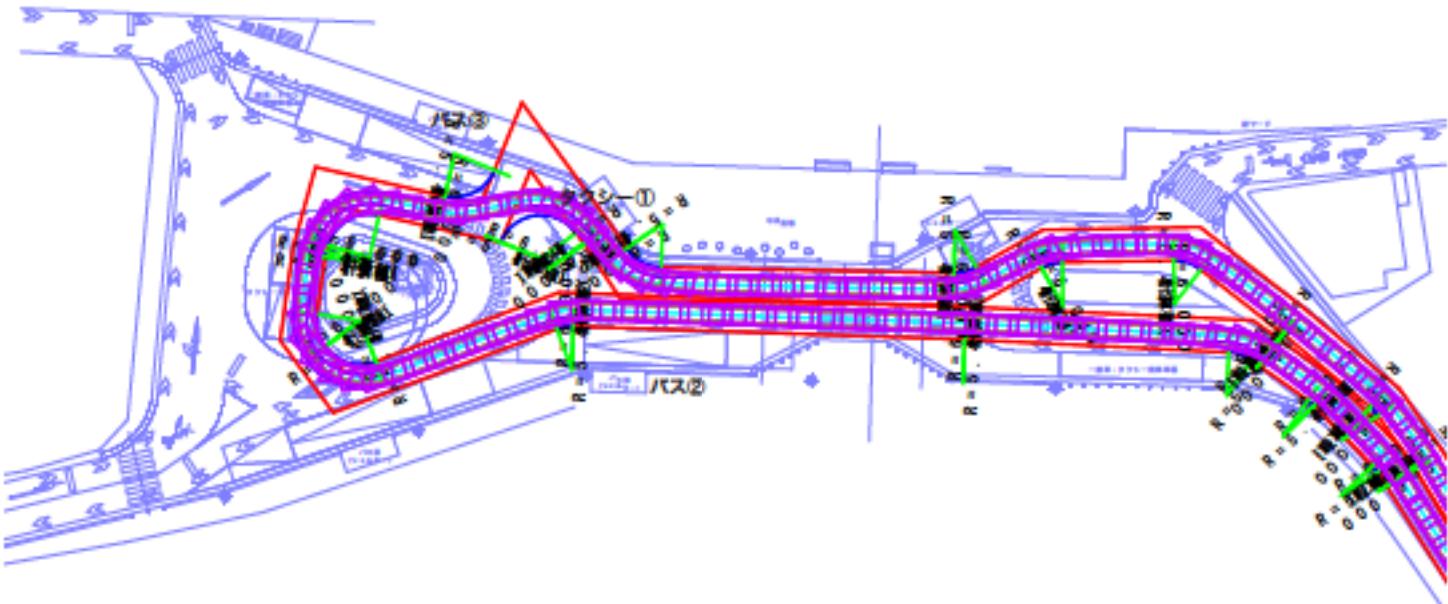


■ C 案回転軌跡

(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

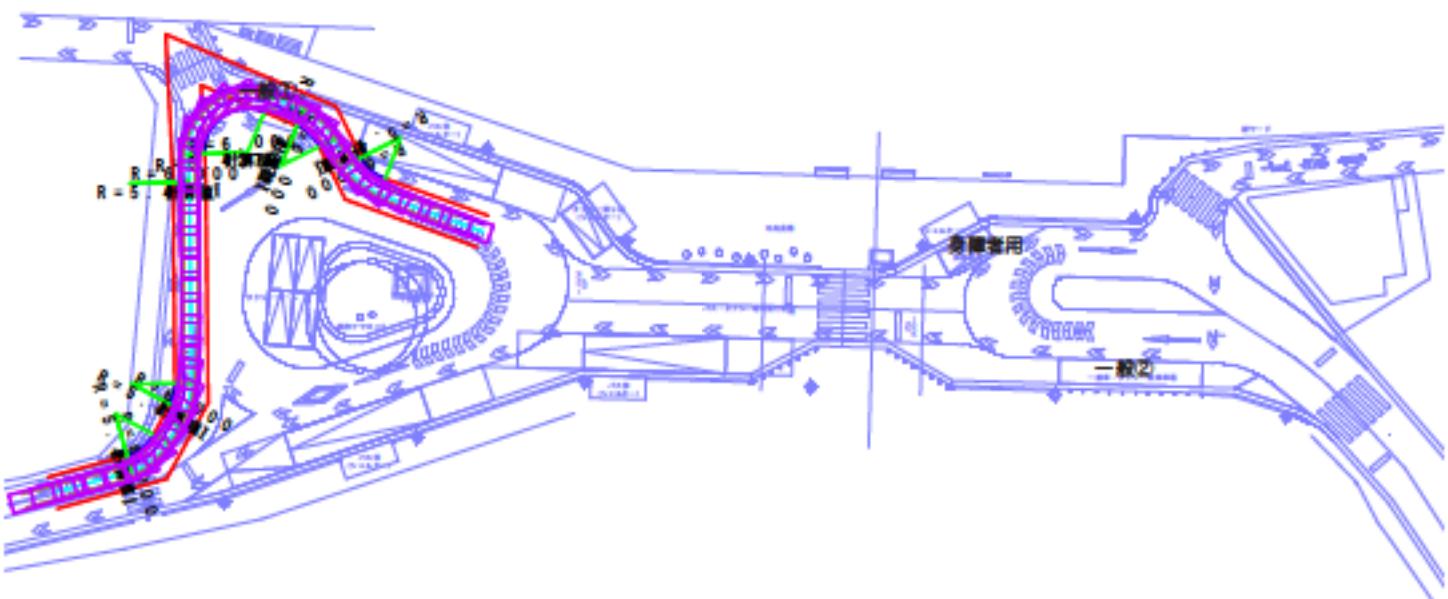


■ C 案回転軌跡

(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

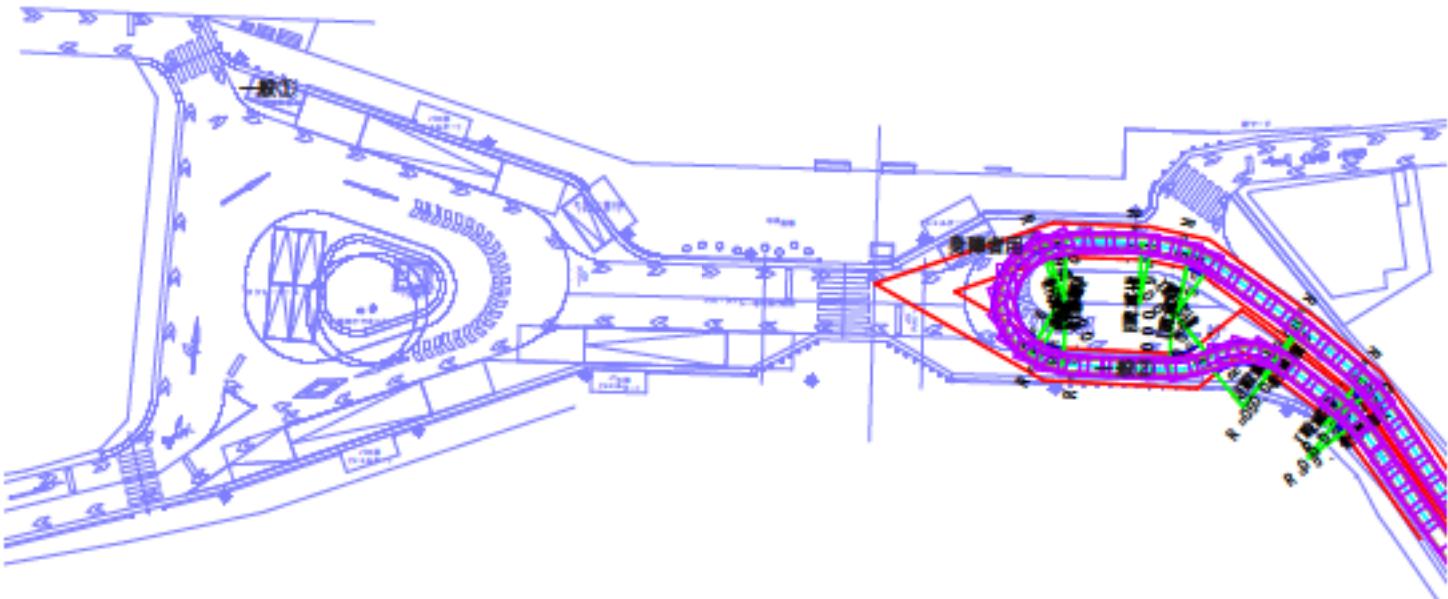


■ C 案回転軌跡

(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

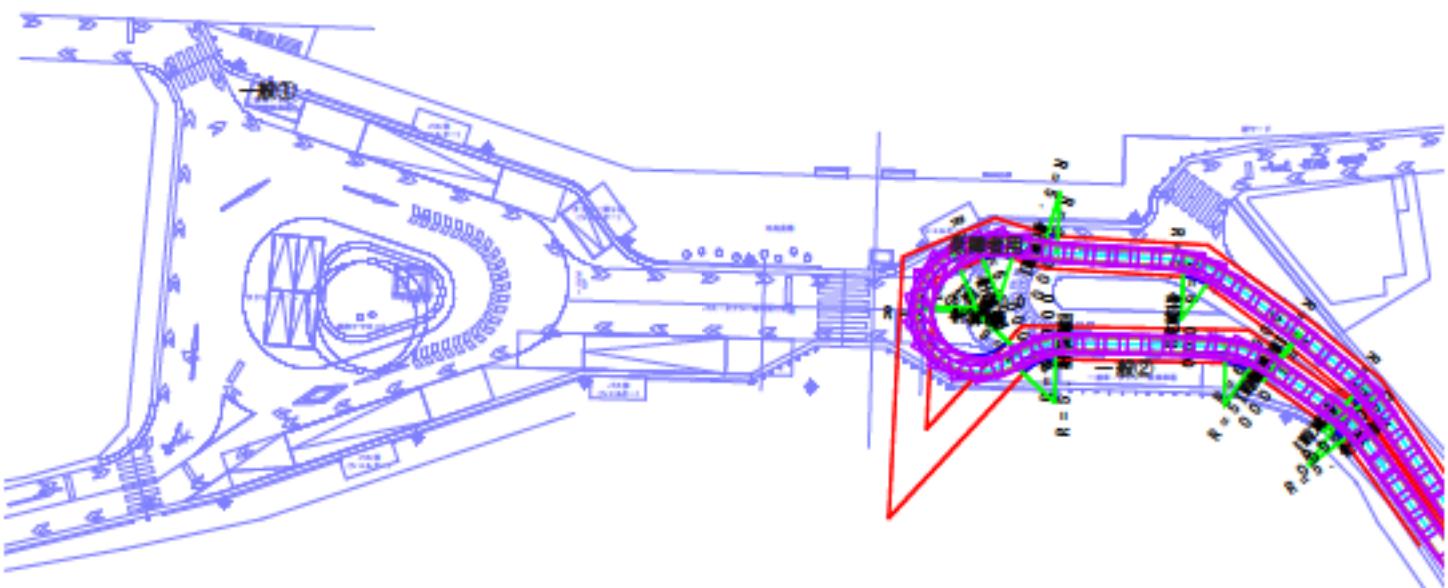


■ C 案回転軌跡

(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

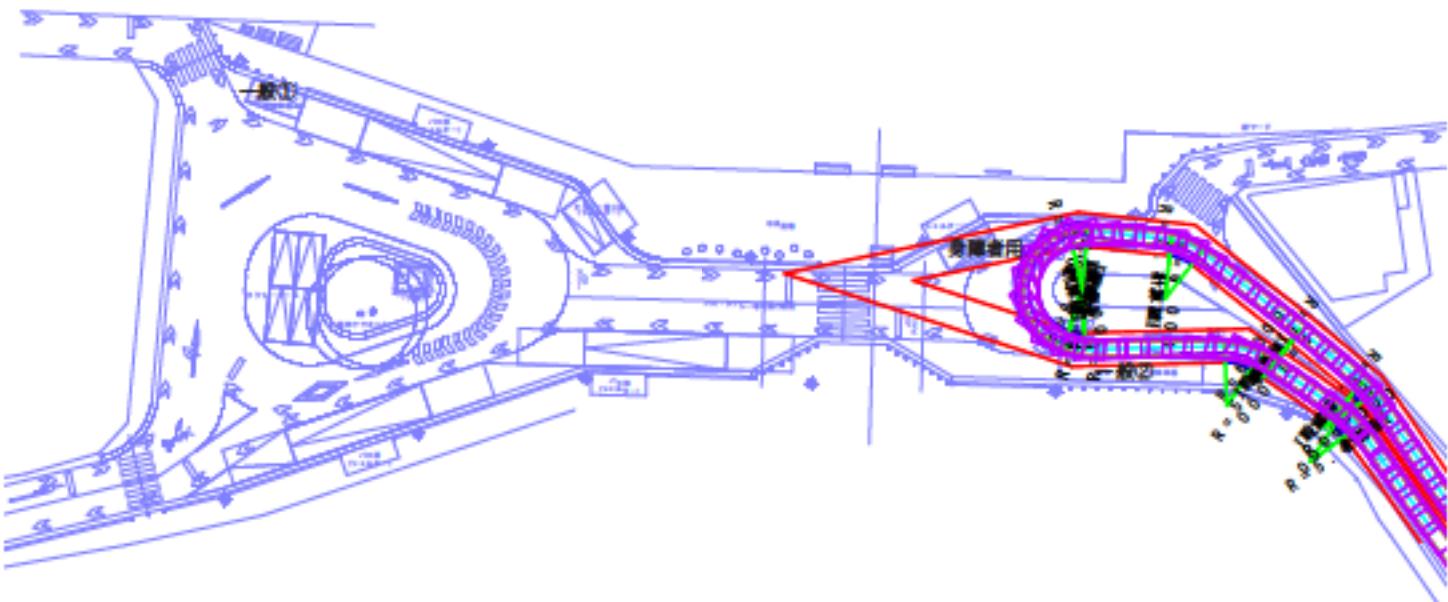


■ C 案回転軌跡

(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）武藏境駅北口市有地有効活用事業（東京都武藏野市）

[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

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

②主な募集条件

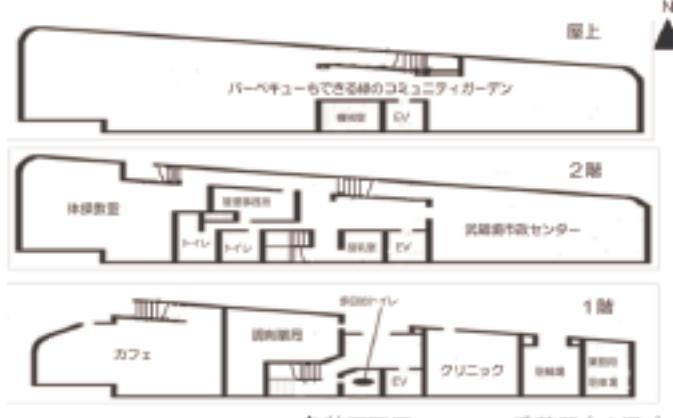
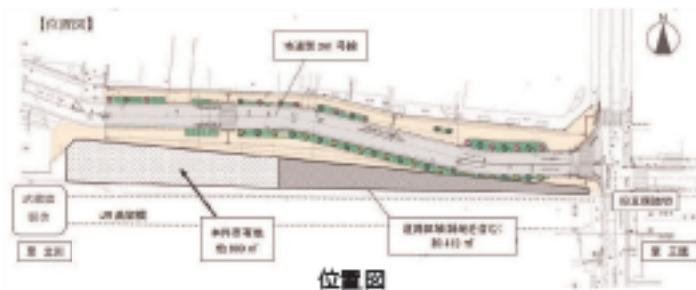
- ・計画地面積 600.19m²
- ・公共施設（市政センター）と、駅前としての立地を活かした民間施設を一体的に整備する。

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、武藏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、地元と共に存した集客・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

- ・鉄骨造2階建て
- ・延床面積約1,000m²



(2) 埼玉県比企郡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

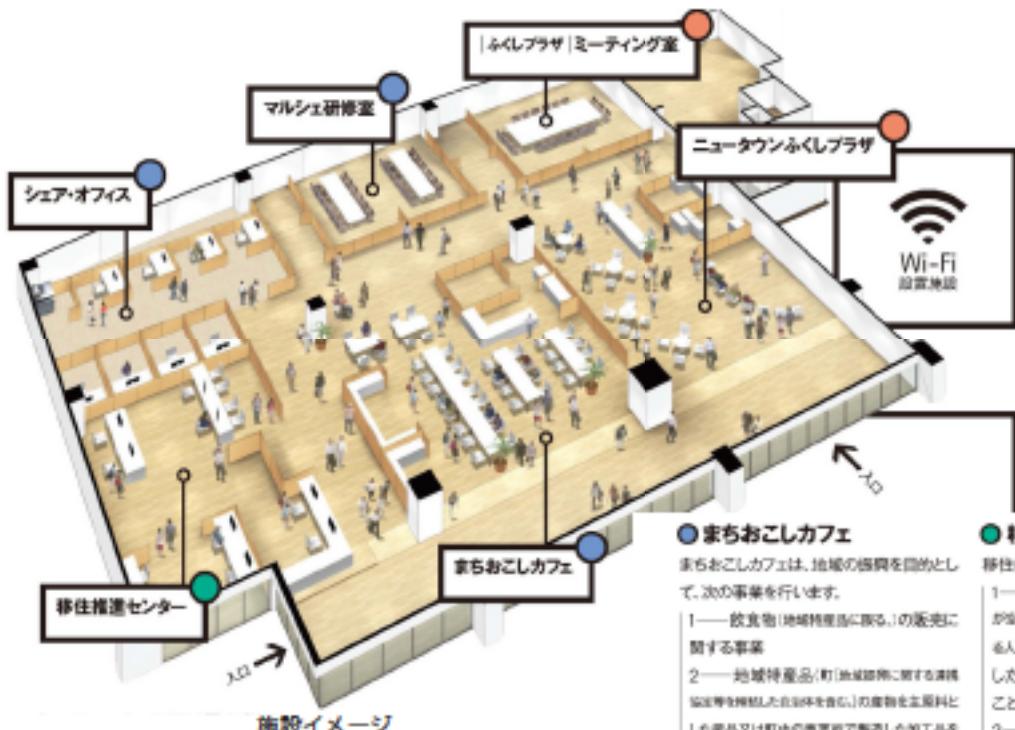
- ・住宅団地（鳩山ニュータウン）アクティピ化事業の一環として、コミュニティセンター内にある空き店舗の再活用

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、地域の活性を目的として、次の事業を行っています。
1——飲食物(地域特産品に関する)の販売に関する事業
2——地域特産品(町内産植物に関する調査協定等を締結した会員等を含む)の販売を主原料とした商品又は町内の事業所で製造した加工品等の展示及び販売に関する事業
3——地域交流及び地域の活性を目的とする事業

● 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。)を適用した各種情報の収集及び提供に関する事務
2——本町への移住に関する相談、支援に関する事務
3——暮らしに関する公的サービスの研究及び提供に関する事務

● 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、新たな創業を支援する施設です。全館でもあります。

● 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。

● 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事務
- 2——街づくりに関する事務
- 3——ボランティア活動の支援に関する事務
- 4——各種相談支援事業に関する事務
- 5——地域見守り支援ネットワークに関する事務

「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

子育て支援企画

「子育てするなら藤枝」の中ドッチフレーズ通り、地域の子育て支援センターで、静岡医療大学などと連携し、ファミリー世帯の打合せ解決の手助けをします！特に、カラダの健康を続ける運動型イベントレッスンや若手団体「寺」がわかる講習会などを多く企画します。どうぞ御検討！

[お問い合わせはコチラ](#) ▶▶▶

親子教室

対象：0歳～2歳児～3歳生　親子で楽しむスポーツ遊び！

【ハビーマッサージ】、「スクール遊び」、「リズム・ダンス会」、「可愛いキッズカラ【親子カラダダンス】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！

[お問い合わせはコチラ](#) ▶▶▶

子ども教室

対象：3歳～6歳児生　ゆっくり楽しむスポーツ遊び！

「若い事がはじめて」という子ども向けのクラスです！講師陣から注目度の高い「ダンス」のほか、新たに「両足運動遊び」教室が誕生しました。このクラスは、「ソスム遊び」、手遊び、道具（マット・ボーグ器具）など様々な遊びを行い、「遊び」を通して心と体の発育発達を促すクラスです。キッズパークで若い事デビューしてみませんか？

[お問い合わせはコチラ](#) ▶▶▶

大人向け教室

対象：10歳以上　健康意識エクササイズ！

大人気の「はじめで筋力」「アロマヨガ」や、お風呂の「太陽陣」「リレートン」など実施します。
健脚・筋力・気分軽快・汗腺作り・骨盆動きなど、様々な効果があります。粗筋質な人気講師が皆さまにご参加をお待ちしております。

[お問い合わせはコチラ](#) ▶▶▶

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、「健康コミュニティースペース」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的な食事を提案する「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、健康ながらだとつくったために、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。

地域でつながる健康事業を実現

交通の便がよく、充実した設備が整ったこの施設では、「健康宣傳疾手筋セミナー」や「ひらくせき健康教室」、他の健康教室、「介護予防教室」など、必要な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

開いてるスペースでは、バスの待合室、若達との待ち合わせ、隣り隣の休憩など、コミュニケーションを深めると同時に気軽にご利用いただけます。

健康に関する各種機やアル・ブリコット等が展示され、ゆっくりとした時間を過ごせます。

アーバンスクエア
誰がいるかわからない時やヒヤリハット

内観図

館内図
Floor map

内観
Interior view

人もまちも元気で健康

**いわみざわ
健康ひろば**

【地図】
〒040-0001 北海道岩見沢市中央1丁目1番1号
TEL: 0155-22-1111
FAX: 0155-22-1112
E-mail: www.iwamizawa-health-hiroba.jp

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」をテーマに健康づくりの拠点となる施設です。

市民の健康をサポート

ごくやせ健康、レディース健康など、さまざまな健康診査などを実施する施設です。また、児童に健康チェックができる施設も運営を行っています。

健康づくりスペース

ここには階段、林間や橋の上風景のバスケットで朝食ができるスペースが設けられています。

健康コミュニティースペース

図書、手芸店、骨盤教室、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。

健康な食事を提案

キッチンスペースでは、乳幼児期から高齢まで、様々なラインナップに合わせてバランスの取れた健康的な食事を提案し、健康の維持・強化を行います。

北大COOL会議

北大COOLと連携し、医学研究者と一緒にしてさまざまな事業を実現しています。

フードダイ

管理栄養士が楽しくわかりやすい栄養知識を販売し、地元で育めた河の食材をテーマに、アイデア料理や家庭を作れる簡単な食事の試食やレシピを紹介します。

北 大 COOL 会議

北海道大学を中心とした北日本の立地に立派な研究開発センターとして、世界の力を実感するための活動を行っています。

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) 「キャッセン・フードヴィレッジ、キャッセン・モール & パティオ」(岩手県大船渡市)
 [飲食・物販店舗・事業所が出店する商業施設の事例] (平成 29 年 4 月供用開始)

①事業目的

- ・津波復興拠点整備事業区域内に、復興を先導する拠点となる施設を整備する。
- ・フードヴィレッジでは大船渡の飲食店文化を来街者に感じてもらえる場を、モール & パティオでは、異業種交流により地域の課題やニーズに対応した新ビジネスが創出されるを目指す。

②運営方法

- ・大船渡駅周辺の全体的なエリアマネジメントを行う「株式会社キャッセン大船渡」が、施設の管理運営を行っている。

③施設概要

- ・フードヴィレッジ：鉄骨造平屋建て 3 棟 店舗面積 1079.18m²
- ・モール & パティオ：鉄骨造平屋建て 4 棟 店舗面積 2044.35m²



位置図 (フードヴィレッジ : ②街区 モール & パティオ : ⑤街区)



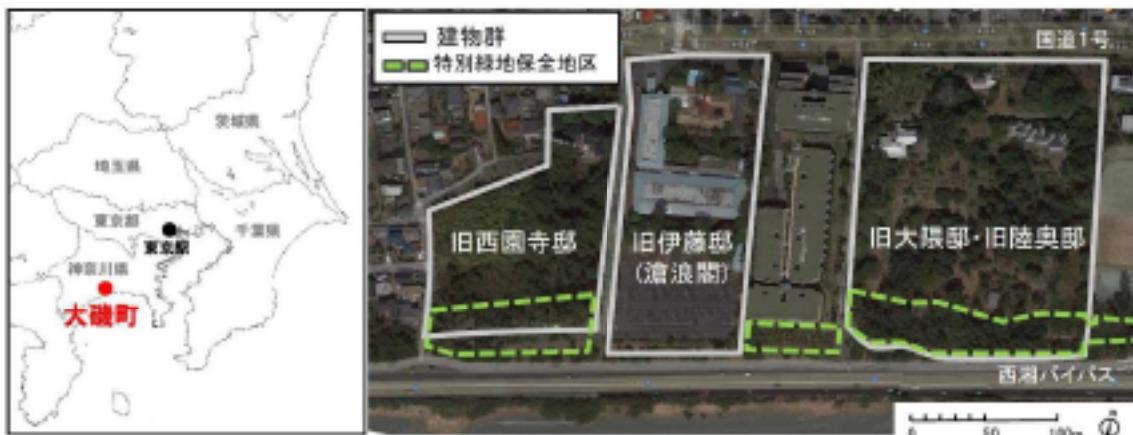
6-8. 明治記念大磯庭園（仮称）整備概要

「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

社会资本整備総合交付金（国費 10.484 億円）の内数



位置図

旧伊藤博文邸（漁浪閣）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。



明治期の漁浪閣

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/賑わい立会議会議事録【相模國】大磯町FM 2017年1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に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静か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」
に重点を置き、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150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て展示やワークショップを実施






SUNDAY
ART
WALK

大磯町HPより

対象地域の現況調査



●寺・買物施設	17件
●飲食施設	35件
●銀行	1件
●郵便局	3件
●石碑	10件

※珠・買物施設は大磯駅前駅前ロード・国道1号に集中していた
 - チェーン店ではなく、個人経営のものであった
 - 地元の食材を使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・旧跡・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

冒

いくら人が集まても、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

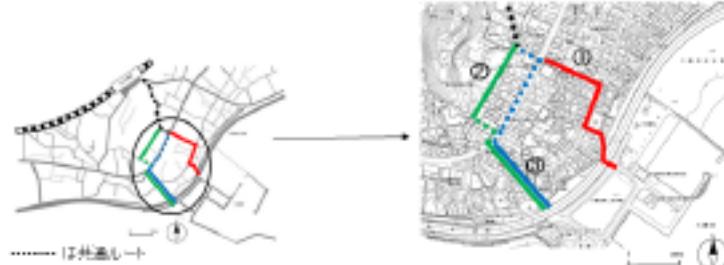
⇒JR大磯駅から大磯港までの3通りの行き方

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田舎者か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豊穣となるべく整さない道路



- ・アスファルトを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路のような素材(ロードサイン)にさせて取り外し可能
- ・この通りに住む住民に協力してもらい花壇の設置(町が実行)

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狭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・ホーム脇の道を直通した先にある駐車場を休憩スペースにする「ざんかの生け垣」
- ・付近の施設内にはベンチのような座を設けることにより座所が少ないとわかる駐車場が多い場所のために
- ・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
歩道間に横断する方法	歩道の端に歩道を設置する方法	歩道をリクシグローで隠すことで同じ方法
歩道横に口をつけるが、見慣れた道のため歩行者と車の接触は避けられないに満足できないのでありのままである	住む人々にとっては不快だが視覚的なつぶれのための車との衝突を防ぐことができる。また歩道の端に止まるのである	車のフロントガラスを安全ガラスにこだわる。また歩道の端に止まるのである

○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