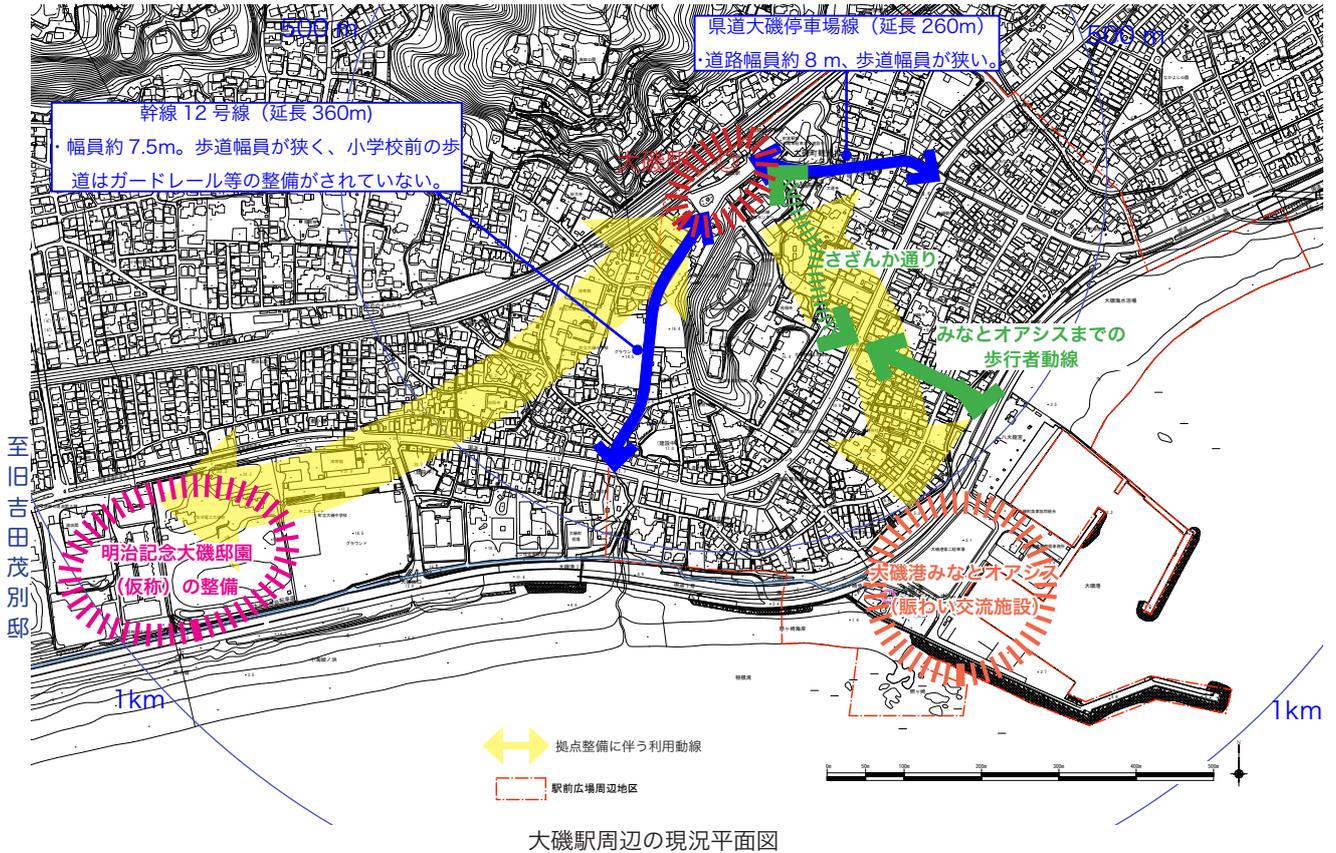


3. 課題と整備の考え方

3-1. 大磯駅周辺の課題と整備の考え方

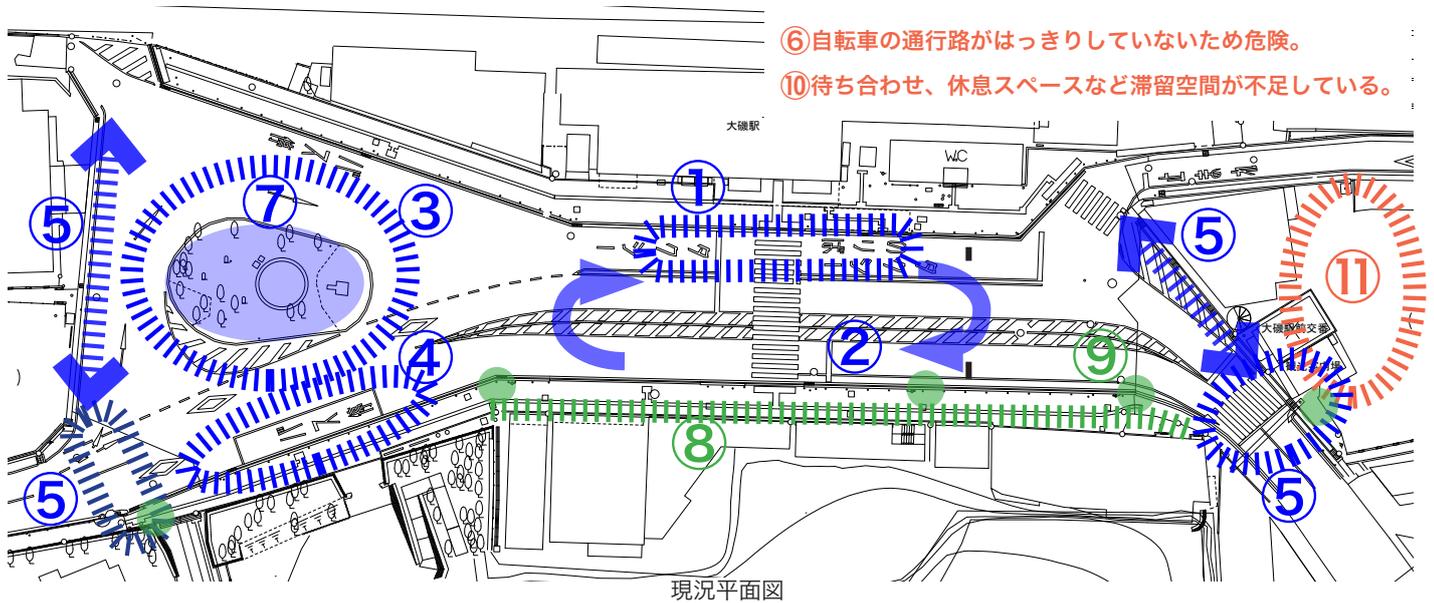
大磯駅周辺の交通及び大磯町にて今後展開される計画を考慮し、課題と整備方針を整理した。



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

3-2. 駅前広場の課題と整備の考え方

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



コンセプト	番号	現況の課題	現況写真	整備方針
安全・安心	1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎正面の横断歩道の前後にタクシープールや乗降場があり（最大 12 台駐車可能）、走行車両から横断歩道歩行者が死角になる。 ・ タクシーの 2 列駐車レーン幅が約 3.8m と狭く東方向の走行車との間隔をとれずに接触の危険がある。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 車道を絞ることで、横断歩道の延長を短くし、横断歩行者の安全性を向上させる。 ・ 横断歩道近くに多くのタクシーが停車しないよう、タクシープールの位置を見直す。
	2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横断歩道付近で車両の転回（U ターン）が頻繁に見られる。時間帯によっては約 30 台 / 時の車両の転回が確認できる。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 各交通が安全に必要な転回及び停車をできる施設配置とする。
	3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 西側ロータリーは、バスの回転には狭く余裕がない。コンビニ前にバス 2 台が停車する場合は、1 台は歩道に寄せることができない状況。 ・ バス停車時に、ロータリー島周りに停車車両（最大で 7 台）がいることで、他車両のロータリー通り抜けを妨げている状況が見られる。 		

コンセプト	番号	現況の課題	現況写真	整備方針
安全・安心	4	<p>・ロータリー南側の道路は、バスバースを除くと約5.2mと狭く、バス停に停車するバスを避ける西行きの車両と、直線で速度の出ている西側からの車両が接触する危険がある。</p>		<p>・ロータリー南側も一方通行（時計回り）に整理することで、車両の接触を防止すると共に、西側から進入する車両の減速を促す。</p>
	5	<p>・広場の東側及び西側の商店前の歩道が未整備であり、歩行者は車道を通行している。 （西側 約710人/日、東側 約1,800人/日）</p> <p>・広場東側の観光案内所前の横断歩道の前後の歩道幅は約1.0mであり横断待ちの滞留空間と歩行空間が確保できない。（当該横断歩道歩行者約790人/日）</p>		<p>・駅前広場の東側、西側に歩道及び横断歩道を設け、歩行者が安全に移動できる広場とする。</p>
	6	<p>・自転車は、平日で約1,400台/日、休日で約920/日が広場を通行しており、その内8割程度が車道を通行。また、広場の斜め横断が見られたり、西側ロータリーの逆走が約240台/日見られるなど、通行路が明確でなく危険。</p>		<p>・車道内に矢羽根の自転車通行表示を設け、走行ルートを誘導する。</p>
	7	<p>・西側ロータリーの島は植栽が繁茂して見通しがきかず、部分的に運転者の視界を遮っている。</p> <p>・島内には、モニュメント「大樹」と石碑（湘南発祥の碑、避暑地記念碑、鳴立沢）が建っている。</p>		<p>・島の縮小を検討するが、モニュメント「大樹」は駅前広場の顔として存置する。</p> <p>・石碑、記念樹は移設する。</p>

コンセプト	番号	現況の課題	現況写真	整備方針
大磯らしさ	8	・駅前広場周辺の建築に統一性がない。		・駅舎や駅前広場と連携した町の玄関口としてふさわしい景観形成を議論する。
	9	・電柱（駅前広場内に5本）が目立ち、駅前広場の景観に合わない。		・電柱の地中化の協議を進める。
にぎわい	10	・待ち合わせ、休息スペースなど滞留空間が不足している。道路構造令上必要な幅員（2mもしくは4m）は確保しているが、駅出入口前に団体が待ち合わせをしていると、駅利用者の通行を妨げてしまう。（駅流出入者数 約 13,000人 / 日）		・駅舎正面の歩道幅員を広くとり、滞留空間を確保する。
	11	・旧駐輪場跡地の活用 現状の駅前広場に滞留空間が少ない。観光案内所が狭く今後の観光客の増加の見通しに対応できない。		・憩い、交流、にぎわいの空間創出のため、滞留、待ち合わせ空間とする。 ・交番・観光案内所の移設先とする

駅前広場の課題と整備の考え方 まとめ

安全・安心

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

交通の安全安心向上のための整備の考え方の優先順位は、下記の通りとする。

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

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

しかし、用地が狭く形状が不整形であることから、望まれる機能全てを十分に満たすことは難しい。一般車乗降場は、歩行者の安全確保のための空間・バスやタクシーなどの公共交通の空間を優先した上、法規を遵守した中で可能な限りの台数確保を検討する。なお、一般車の利用が優先される場合、一般車が増え公共交通の利用者が減少し、公共交通の運行本数・運行路線の維持が難しくなることも懸念される。

大磯らしさ

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

にぎわい

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