

### 資料編 - 3 上位計画、関連計画の内容の抜粋

#### (1) 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。

#### (2) 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)

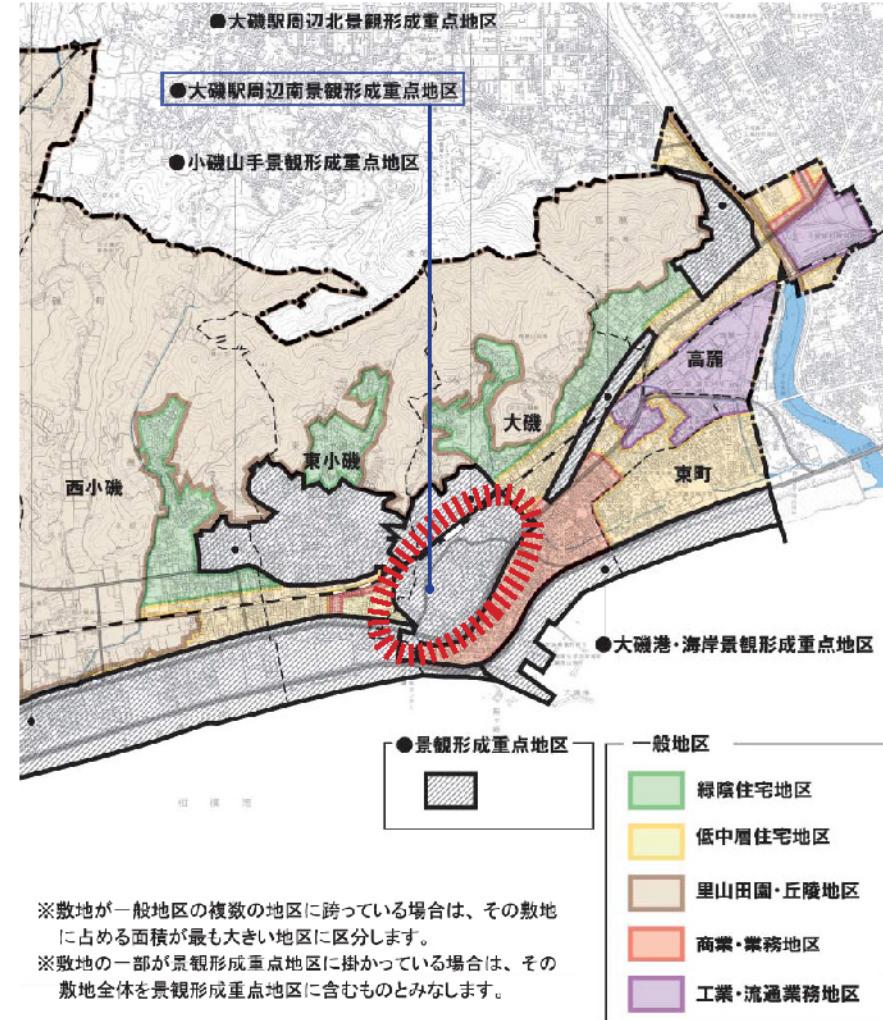
大磯町の玄関にふさわしい安全安心を感じる駅周辺の道路・歩道整備に取り組むことを要望。

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。

#### (3) 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。



※敷地が一般地区的複数の地区に跨っている場合は、その敷地に占める面積が最も大きい地区に区分します。

※敷地の一部が景観形成重点地区に掛かっている場合は、その敷地全体を景観形成重点地区に含むものとみなします。

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まれります。

#### (4) 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。

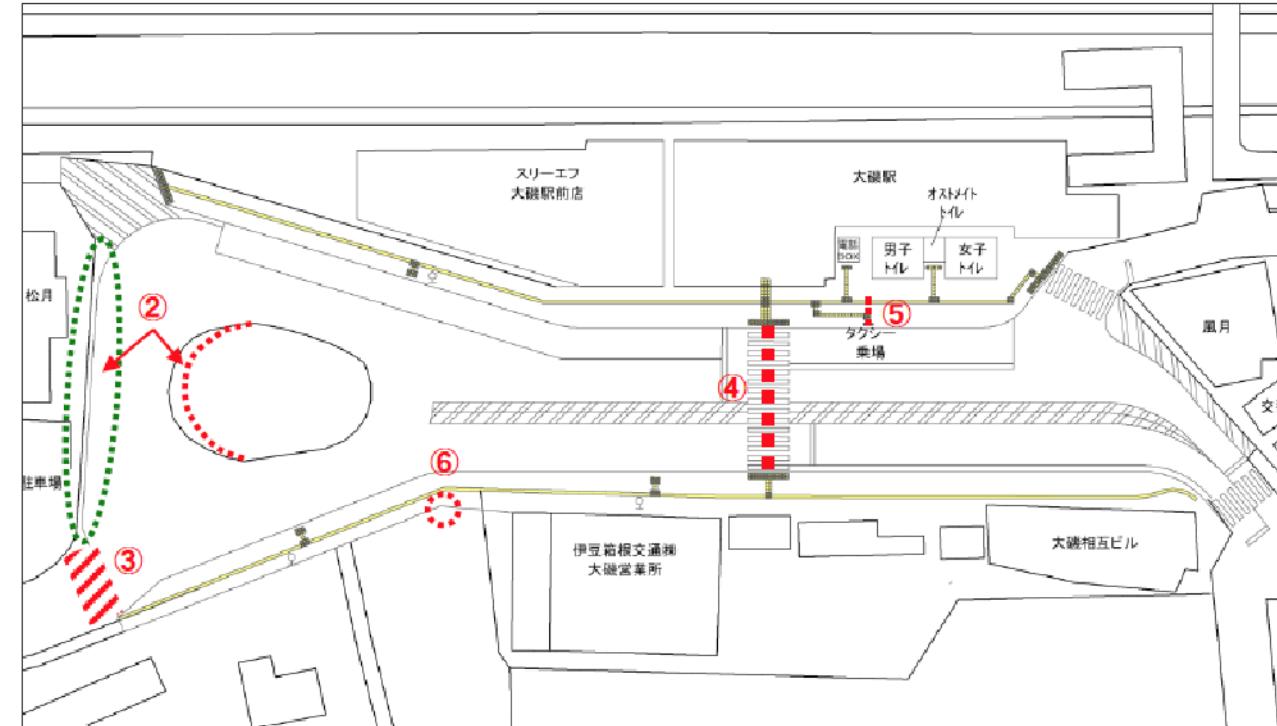


## 【神奈川県管理道路に関する事業計画と整備スケジュール】

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 含む)について地元調整 が必要であり、また、用地引 取を伴います。

## 【大磯町管理道路に関する事業計画と整備スケジュ

(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。	●			JR 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。	●			JR 境界杭のため JR 東日本との協議が必要になります。

## (5) 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。

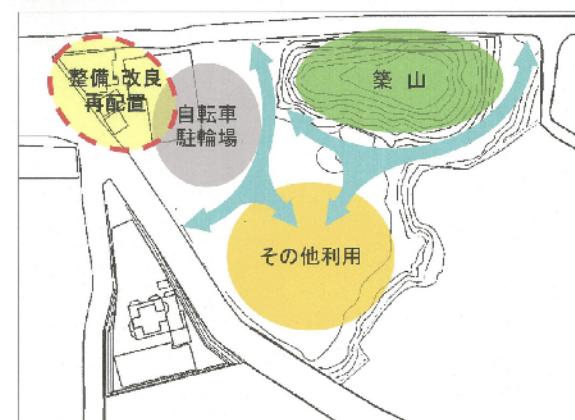
## ○駅前角地の整備・改良・再配置地区

- ・商店の再配置など交差部付近の整備・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



## (6) 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  
みなとを通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

## (7) 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"> <li>・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ついた景観の保全</li> <li>・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】</li> <li>・駅前広場周辺エリアの再整備の検討【追加】</li> <li>・生活利便施設等の集約化【追加】</li> <li>・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</li> <li>・住民参加による四季の花植えなど景観形成の取り組み</li> </ul>
	国府支所周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・生活利便施設等の集約化【追加】</li> </ul>

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。

## (8) 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(全休施設、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
- ・ みなどの振興に関する支援など

### ② 整備コンセプト

#### ◆ 大磯町の目標・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「人種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体感す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」

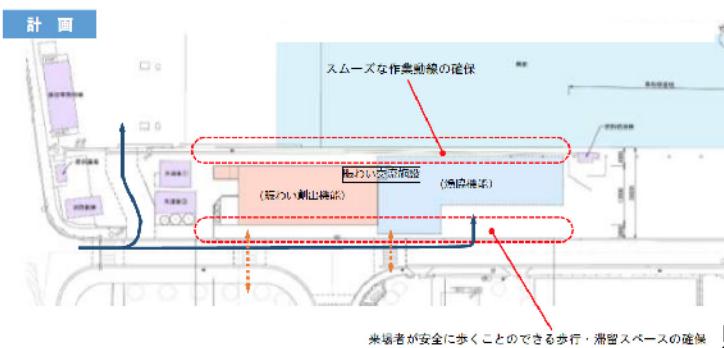
大磯港から下町(北下町・南下町)地区は、昭和20～30年代には多くの漁師が住み、飲食店や銭湯、魚屋が軒を連ねる、港と一体になった雰囲気を醸し出していた。今後、港からマチナカへ賑わいを誘導する「新たな賑わい創出」エリアとします。



### ④ 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易く、魅力ある空間づくり



来場者が安全に歩くことのできる歩行・滞留スペースの確保  
賑わい交流施設 配置イメージ(案)

## (9) 大磯町ブランドメッセージ &amp; ロゴデザイン決定

(平成29年3月 新たな観光の核づくり推進協議会

(大磯町、観光協会、商工会他関係機関 22団体)

**観光を通した“持続可能なまちづくり”**

大磯町の観光は、大勢の人が一度訪れるだけの一過性の観光ではなく、大磯に来て楽しくゆっくりとした時間を過ごす中で、大磯を気に入った方がリピーターとなり、「住みたい」と思う人を増やしていくことを目指しています。  
そのためにはまず町民自身が、大磯町の地域資源を見つめ直し、この町の自然や歴史・文化といった豊かさを再認識しながら“大磯町を楽しむ”ことから始めることが必要ではないか、と考えました。  
その観点の一環として、“大磯町の楽しさ”を表すコンセプトである「9つの価値観」というものを新たに打ち出し、「おもてなし精神」を大事にしながら、“大磯町を楽しむ観光”を創造していきます。

**大磯町の“楽しさ”に求める、  
コンセプト**

**OISO CONCEPT**

**High-quality life style of my own**

**自分なりの  
“上質なライフスタイル”を楽しもう！**

大磯町は、長い時間をかけて郷土が培ってきた「伝統」や「文化」が、大切に受け継がれてきました。時代ごとに新たな大磯の風土・文化が書き加えられ、その醸成が今の大磯町を形成しています。そんな歴史が今につながる大磯の地で、“今どきの”“自分なりの”9つの価値観に基づく、「上質なライフスタイル」を楽しんでいくことをコンセプトとします。

9つのテーマ、ぜひご覧下さい！

**クリエイティブ  
創造**

地域の産物や風景資源を見直し、次の新しい価値観を創り出し、大磯の暮らしを楽しくしよう！

次の世代に魅力を引き継ぐために

Creative

**OISO NINE VALUES**

大磯町の“楽しさ”を表現する  
**9つの価値観**

**カルチャー  
文化の継承**

長い時間かけて受け継がれてきた、今の暮らしに繋がる「自然的」「歴史的」に魅力のある「大磯の文化」を大切にし、楽しみ、次の世代に継承していこう！

**コミュニティ  
つながり**

みんなの思いや考えを出し合える“ともに楽しむ場”を作り、地域の人とつながろう！

**Handmade  
手作り**

手作りで、品質の良いものを大切にし、“地域のモノ”を育てていこう！

**インディペンデント  
独自性**

個人が作るもの大切にし、“地域のヒト”を育てていこう！

**ウォークブル  
歩いて楽しい**

地域のヒト、モノ、シゴトを育て  
地域に根ざした個性豊かな“お店”があふれる  
“歩いて楽しい大磯町”を作っていく！

**ローカルファースト  
地元優先**

地域を第一に優先的に考え、  
地域の資源を大切にし、使用していこう！

## 資料編 - 4 明治記念大磯邸園(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

## 2. 緑豊かで魅力的なまちづくり

## (1) 明治記念大磯邸園(仮称)の整備

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

## 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、一體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。



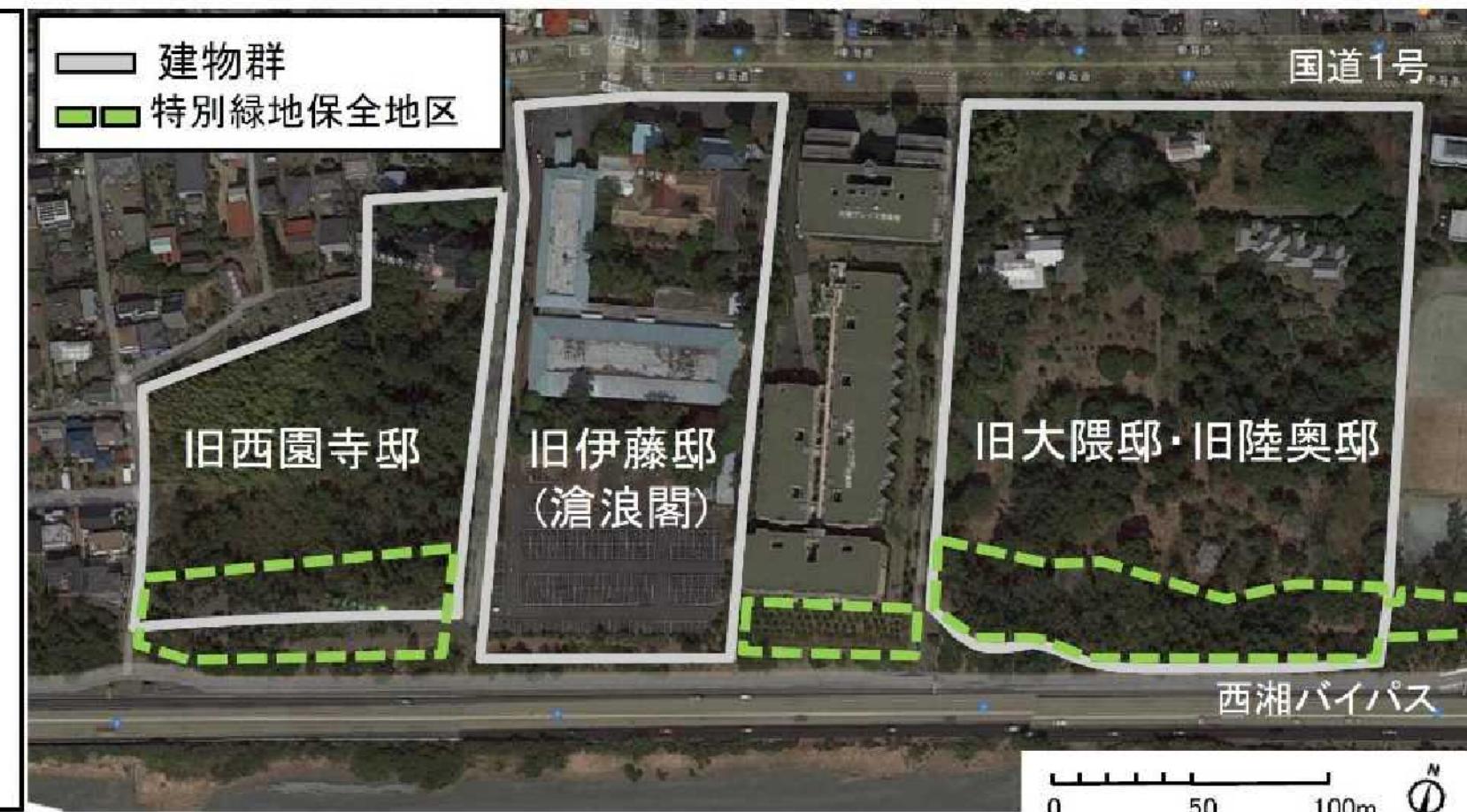
明治期の滄浪閣

## 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體的に保存・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。



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

## 資料編 - 5 部会開催結果

- 各部会にて出された意見についてまとめた。

## 交通・道路管理者部会

- 日 時 平成 29 年 10 月 12 日 (木)  
開会時間 15:00  
閉会時間 17:30
- 場 所 大磯港 港湾管理事務所
- 出席者 構成員 3 名  
神奈川県警 大磯警察署：伊澤交通課長  
神奈川県 県土整備局 平塚土木事務所 工務部 道路維持課：五十嵐課長  
大磯町 都市建設部 建設課：作古課長  
事務局 5 名  
大磯町 都市計画課：小瀬村課長、福田係長、高塚主査  
(株) ランズ計画研究所：二宮、長南

4. 議 題  
協議事項

- 部会の目的等
- 事業コンセプト
- 駅前広場及び周辺交通の現況
- 施設計画

## 5. 意見まとめ

## &lt;現況動線の課題について&gt;

- 拡幅は、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。何度も拡幅に向けて努力した経緯もあるが、その中でも反対の方もいた。費用の確保もできないし、計画的に進めていかなければいけない。今回の計画で拡幅する事になったので整備を進めましょうともいかない。一方通行については、具体的に住民の理解を得るのが難しい。  
○幹線 12 号線や県道大磯停車場線の屈折部は、大型車のすれ違いが難しいことから、以前も拡幅等の要望等が出されていた経緯がある。

## &lt;施設計画について&gt;

- 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。  
○タクシー乗り場は駅を出てすぐになくてはいけないものなのか。  
○旧駐輪場跡地の 1 階部分をタクシーやバス乗り場にするはどうか。広場のスペース的に、タクシー乗り場を 1 階に設置できるのが一番良いと思う。  
○一般車停車場を設けるのは停車場所が明確となってよい。

## &lt;A 案歩行者空間優先案について&gt;

- 駅前の歩道を広くしたら、自転車は歩道内を走るのではないか。  
○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。  
○自転車は車と同じ扱いになる。車道を走行するのが前提で、問題のある走行はその都度指導していくしかない。  
○県道大磯停車場線入口部の南側歩道にはボラードを付けた方が良い。自転車道を作るのは難しいのか。  
○タクシー乗り場から二宮方面への出方についての危険性は交差点ではないので何とも言えない。

## &lt;C 案東側転回場設置案&gt;

- 利便性を考えると C 案が良いと思う。  
○県道大磯停車場線入口の横断歩道を渡らせる方が良いのではないか。

## 地元関係者部会

- 日 時 平成 29 年 10 月 13 日 (金)  
開会時間 15:00  
閉会時間 17:30
- 場 所 大磯港 港湾管理事務所
- 出席者 構成員 11 名 (※別紙参照)  
事務局 5 名
- 議 題  
協議事項
  - 部会の目的等
  - 事業コンセプト
  - 駅前広場及び周辺交通の現況
  - 施設計画

## 5. 意見まとめ

## &lt;整備内容について&gt;

- 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。

## &lt;一方通行化について&gt;

- 一方通行化は厳しい。とくに、日曜の 14 時過ぎは、国道 1 号が渋滞するので通行しづらい。

## &lt;計画について&gt;

- 明治記念大磯邸園は本当にできるのかという感じ。国府駅を作るという話は昔からあるが、駅ができるれば相当違うと思う。西湘バイパスが 4 車線になったとき、鳴立沢交差点と大磯駅入口交差点の交通方向が一気に変わった。発想を変えて、吉田邸もできたら国府駅を作れば大磯駅は今までも平気だと思う。狭いところで計画をせずに、広いところで、考えることが必要だと思う。

## &lt;雨天時の交通量について&gt;

- 雨の日は晴れの日に比べ交通量が多い。そこを計画に加味してほしい。

- 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。

## &lt;バスについて&gt;

- バスは一回り小さくできないのか。

## &lt;人口等の考慮&gt;

- 大磯の人口変動や地域変動は考慮しないといけないと思うが、配慮しているのか。国府地域は人口が増えている。

- 駅周辺に薬局 (クリエイト) ができ、交通量の流れが変わると予測されるので、配慮してもらいたい。

## &lt;施設計画について&gt;

- 駅前の横断歩道の部分で、歩行者の通行妨害として罰金を取られる運転者がいる。横断歩道に信号を付けて、通行をはつきりさせてはどうか。

- 元々道路ではなく、駅前広場全体は JR の土地。町制 100 周年のときにケヤキを動かそうとしたが、記念植樹であるから、動かせないと言われた。

- 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。今の現状に技術的な何かを足して、安全安心を確保していくことはできないか。大磯は、国府津などの駅前広場に比べれば、広い使い勝手が良いと思う。

以上

## 〈ロータリーについて〉

- ロータリー島内の石碑は動かすのか。
- ロータリーに噴水とライトアップがあるのに、なぜ使われないのか。
- 大樹のモニュメントをオープンガーデン等のイベント時に利活用はできないのか。元々制作者に許可は取ったが、町から許可を取る必要はあるのか。

## 〈歩道について〉

- 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されることになると、そこまで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。

## 〈旧駐輪場跡地計画について〉

- 築山部分の緑地があるが、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。ガイドボランティアの集合もわざわざ坂を下ったふれあい広場（神明町公園）で行っている。築山部分を整備したら集合場所として利用できるのではないか。駅前広場よりも、築山部分の整備が先だと思う。町の財産なのにもつたいない。声をかければ住民も集まって整備を手伝ってくれるのではないか。海も見えるし良い立地だと思う。

## 〈観光協会建物について〉

- 観光協会の建物は周りを造成したとき、基礎にヒビが入った。いつ壊れてもおかしくない。
- 大磯町の駅前広場として、必要なものを作ってほしい。同じようなものを作っても仕方がない。周辺施設とのバランスを配慮してほしい。
- 貴重な駅前なので、やっぱりここに作れば良かったなどの後悔をしないようにしてほしい。

## 〈検討エリアについて〉

- 港との一体化に対する検討が必要。駅前は大磯の顔だが、そこだけに集中するのはいかがかと思う。どういう風にこれから検討していくのか。

## 〈協議について〉

- 現況は自動車・タクシー・歩行者の力関係の均衡が取れている状態だと思う。11月に第2回検討会を行うが、施設計画の関係者（交通事業者）と協議のできていないプランを、検討会で協議した場合、交通事業者から賛成が得られない可能性もある。交通事業者と協議したプランを第2回検討会で出してもらいたい。第2回検討会までに関係者及び事業者としっかり話をつめてほしい。

以上

(仮称)大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画(案) 検討会議 地元部会 委員

種別	名称	氏名	出欠	備考
地元住民	北本町町内会	出繩 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
地元関係団体	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 法人大磯ガイドボランティア協会	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	○	
	大磯町ナショナルトラスト	清水 富二男	○	代表
	大磯景観応援団	中野 工	○	
	株式会社ラントリース	二宮、長南	○	委託業務受託者
事務局	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

## 交通事業者部会

1. 日 時 平成 29 年 10 月 24 日 (火)  
 開会時間 10:00  
 閉会時間 11:45
2. 場 所 大磯町立福祉センターさざれ石 レクリエーション室
3. 出席者 構成員 4 名  
 神奈川中央交通(株)運輸計画部 計画課：露木輝久課長、筒井圭吾申請係長  
 神奈川中央交通(株)平塚営業所：富永英樹氏  
 伊豆箱根鉄道グループ 大磯営業所：木村充宏所長  
 事務局 5 名

## 4. 議 題

- 協議事項  
 (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

## 5. 意見まとめ

## 〈交通量調査について〉

○海水浴場への歩行動線で県道を使うならば、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。

○ハンプはバス乗客よりも、地元への振動や騒音の影響が大きいだろう。狭窄は滞留スペースが確保できないのではないか。ハンプや狭窄は、一般的に一方通行路の街路で使用される手法ではないのか。

○一方通行化は勘弁してほしい。以前、社内の資料で東向きの一方通行の計画図を見たことがある。50年前のものである。国府津駅のバス路線は、一方通行だが、二宮方面からの路線は方向が合っているため利用者からご好評いただいているが、小田原方面からの路線は遠回りになるので、利用者からは不評のようである。大磯駅においても、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ふ。

○一方通行にすると、さざんか通りの利用が増えると思う。

## 〈自転車動線について〉

○バスと自転車との交錯が怖い。

○自転車の矢羽根だけで効果はあるのか。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。提案の計画では、ロータリーの周りを自由に走行し、逆走の自転車が増えるのではないか。

## 〈一般車について〉

○提案の計画案の全てに、一般車の停車場が5台以上設置されているが、こんなに必要なのか。旧駐輪場跡地を待合スペースにする考えもある。一般車等を旧駐輪場跡地に停められるようにしてもらえると、交通事業者は助かる。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。限られた空間なので、検討をしてもらいたい。朝は、送りで降ろすだけだが、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。

○提案の計画案のようにロータリー内にタクシープールを設けるならば、周辺にラバーコーン等を設置しないと、一般車が車を停めてしまう。停めそうなところは対策をした方が良い。

## &lt;バス停について&gt;

- 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。
- 現況の南側のバス停は、待機場も兼ねている。お客様を乗せて待機していることもある。二宮向きにバス停が2つあると良い。
- 待機場が北側に行くと、運行上問題があるか。発着台数を見るとやりくりできそうだが。
- 北側は、今の動線では待機場になれない。北側のスペースは、バスの降車場も兼ねている。
- バスの同時停車台数は、夏はロングビーチ行きのバスも来るので、5台程度になる。
- ロングビーチのバス停と神奈中のバス停をまとめることは、乗車列が混在してしまう。バス停1つを夏にロングビーチのためだけに使うことになってしまうので、まとめることは難しい。
- 現況で広場南側は、ステパンノ学園の前とほっこりの前にバス停があるが、ほっこり前のバス停が、東側に来ることは運用上問題ない。

## &lt;バスの運用について&gt;

- 大磯駅が始発のバスの待機時間は、特に土日の午後は待機時間が長い。朝は始発に間に合うようなダイヤになっているので、待機時間が長い。
- 今は色々な基準があり、厚生労働省の働き方改革では、バス乗務員に離脱時間を設けることや、連続して4時間以上運転をさせない等のハンドル時間制という制約がある。駅前広場などを利用して基準を満たすようにしている。
- 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。
- 歩道部分をマウンドアップにせずに、フラットにして、可動式の車止めを設置すれば良いのではないか。

## &lt;タクシーについて&gt;

- タクシープールから乗り物を目視で確認できる位置にある方が良い。
- タクシー乗り場に付けるタクシー台数は、2台は必要である。電車が着くと一度に人が出てくるので、1台では厳しい。
- 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。例えばだが、エムシードゥコー(株)(屋外広告会社)等は、広告を載せることで町並みにあったデザインのシェルター等の無償設置や維持管理を行っている。
- タクシーの降車場がないため、降車場を設けてほしい。

## &lt;B案について&gt;

- バス停とバス停の間にタクシー乗り場があるのは危険。動線が交差してしまう。

## &lt;PPP/PFIについて&gt;

- 高度制限が15mがあるのであれば、一階部分を一般車とタクシーの駐車場にして、2階以上を施設にして利用してもらえると空間的に助かる。

## 交通管理者部会(神奈川県警察協議)

日時 平成29年10月23日(月)13:30~15:00  
 場所 神奈川県警本部交通規制課  
 出席者 交通規制課協議係 中津川副技幹  
 小瀬村都市計画課課長、高塚

## 【交通規制協議の方針等について】

- 警察としては、県道と幹線12号の一方通行化は駅前広場内の動線がシンプルになり、規制上は好ましくなりそう。一方通行化となれば、駅前広場の計画もガラッと変わらうと思うが。
- バス停やタクシー台数等、広場面積の算定式があるため、算定式に基づき必要な台数等を示し協議に臨んで欲しい。バスやタクシー事業者の意見は把握しておくこと。
- バスやその他大型車が曲がったり行き違えるかを、軌跡図を描いて確認し協議に臨むこと。
- 規制ありきの計画にせず規制は最小限に。一般車しか転回できない計画が一部あるが、現状、広場に大型車進入禁止の規制がないなら、大型車も転回できるような計画にすること。
- 交差点から5mは駐停車禁止。ロータリー出口が交差点扱いになるため、タクシー乗場をロータリーに設ける案は、位置を変える等の工夫が必要。なお、バスはこの規定が除外される。
- 身障者乗降場やタクシープールは、路外扱いとするのが一般的(タクシー乗降場も路外扱いとすれば、交差点5m以内駐停車禁止も適用されないが、これは最終手段)。
- 町道大磯48号や幹線13号などの時間帯指定の一方通行規制を逆方向にする、終日にする等の検討は、町が地元調整できれば可能と考える。
- 社会実験で試験的に規制を変えることは、期間限定の規制変えは所轄権限で可能。具体的な期間は所轄に聞くこと。

以上

## 交通事業者部会(プリンスホテル)

日時 平成29年10月27日(金)16:00~17:15  
 場所 大磯町役場4階第1会議室  
 出席者 株式会社プリンスホテル 伊丹大磯・鎌倉地区総支配人  
 小瀬村都市計画課課長、福田都市計画係長、高塚

## &lt;議事&gt;

- 大磯町民は賑わいを望んでいるのか。また、賑わいは来訪者だけのものか、それとも町民も対象としているのか。
- 当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。アクティビティニア層の客は、旧吉田邸まで歩いて来ている。当ホテルでも、町内を歩いて回るツアーを企画している。また、最近はサイクリストのニーズもあり、自転車を宿泊室に持ち込めるプランも売り出していく予定。
- 駅前は、ほっこりと観光案内所が離れてしまっているのがもったいないと思う。都会から観光に来る人は、その土地産のものを土産に買って帰りたい。
- 駅舎の正面がバス停になっているが、浮き輪等を持ったロングビーチ行の客が駅舎の正面に行列を作って並ぶのは、景観的にどうかなとは思う。現状のコンビニ前であれば、駅を降りた人の視界に入らないから良いと思う。

以上

## 資料編 - 6 駅前広場施設数、面積等根拠の算定計算

最新の98年式を用いて、交通量調査の結果から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。

### 1. 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バス乗降状にわたる計画交通量と施設数

###### a.バス乗車バース数

$$\text{1時間当たりの必要なバス乗車バース数: } B_{B\text{上}} = [(ビーグル時バス乗車客数)/(バス1台当たり平均乗車客数) \times (\バスサービス時間)]/60 \\ = (N_B^P \times k_{B\text{上}} \times S_B) / (n_B \times 60)$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時のバス利用者数: } N_B^P &= 246 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{B\text{上}} &= 1.1 \\ \text{バスサービス時間(バス発車間隔): } S_B &= 5 \\ \text{バス1台当たり平均乗車客数: } n_B &= 8.1 \\ \text{1時間当たりの必要なバス乗車バース数: } B_{B\text{上}} &= (N_B^P \times k_{B\text{上}})(S_B) / (n_B \times 60) \\ &= \boxed{3} \text{ 台} \end{aligned}$$

###### b.バス降車バース数

$$\text{1時間当たりの必要なバス降車バース数: } B_{B\text{下}} = (\text{ビーグル時バス降車客数}) \times (\text{1人当たり降車所要時間})/60 \\ = (N_B^P \times k_{B\text{下}})(t_{B\text{下}})/60$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時のバス利用者数: } N_B^P &= 246 \\ \text{降車比率(降車客数/乗車客数): } k_{B\text{下}} &= 0.9 \\ \text{降車所要時間: } t_{B\text{下}} &= 0.03 \\ \text{1時間当たりの必要なバス降車バース数: } B_{B\text{下}} &= (N_B^P \times k_{B\text{下}})(t_{B\text{下}})/60 \\ &= \boxed{1} \text{ 台} \end{aligned}$$

###### c.バス待ち滞留客の計画交通量

$$\text{単位時間当たりのバス待ち滞留客: } N_{B\text{W}} = (\text{ビーグル時バス乗車客数}) \times (\text{バスサービス時間})/60 \\ = (N_B^P \times k_{B\text{W}})(S_B)/60$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時のバス利用者数: } N_B^P &= 246 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{B\text{W}} &= 1.1 \\ \text{バスサービス時間(バス発車間隔): } S_B &= 5 \\ \text{単位時間当たりのバス待ち滞留客: } N_{B\text{W}} &= (N_B^P \times k_{B\text{W}})(S_B)/60 \\ &= \boxed{23} \text{ 人} \end{aligned}$$

##### 1-②タクシー乗降場にわたる計画交通量と施設数

###### a.タクシー乗車バース数

$$\text{1時間当たりの必要タクシー乗車バース数: } B_{T\text{上}} = (\text{ビーグル時タクシー乗車客数}) \times (\text{1人当たりタクシー乗車所要時間})/60 \\ = (N_T^P \times k_{T\text{上}})(t_{T\text{上}})/60$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時のタクシー利用者数: } N_T^P &= 34 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{T\text{上}} &= 0.97 \\ \text{1人当たりタクシー乗車所要時間: } t_{T\text{上}} &= 0.2 \\ \text{1時間当たりの必要タクシー乗車バース数: } B_{T\text{上}} &= (N_T^P \times k_{T\text{上}})(t_{T\text{上}})/60 \\ &= \boxed{1} \text{ 台} \end{aligned}$$

###### b.タクシー降車バース数

$$\text{1人当たりの必要タクシー降車バース数: } B_{T\text{下}} = (\text{ビーグル時タクシー降車客数}) \times (\text{1人当たりタクシー降車所要時間})/60 \\ = (N_T^P \times k_{T\text{下}})(t_{T\text{下}})/60$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時のタクシー利用者数: } N_T^P &= 34 \\ \text{降車比率(降車客数/乗車客数): } k_{T\text{下}} &= 0.03 \\ \text{1人当たりタクシー降車所要時間: } t_{T\text{下}} &= 0.5 \\ \text{1人当たりの必要タクシー降車バース数: } B_{T\text{下}} &= (N_T^P \times k_{T\text{下}})(t_{T\text{下}})/60 \\ &= \boxed{1} \text{ 台} \end{aligned}$$

###### c.タクシー待ち滞留客の計画交通量

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

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時のタクシー利用者数: } N_T^P &= 34 \\ \text{乗車比率(乗車客数/乗降客数): } k_{T\text{W}} &= 0.97 \\ \text{タクシーサービス時間: } S_T &= 5 \\ \text{単位時間当たりのタクシー待ち滞留客: } N_{T\text{W}} &= (N_T^P \times k_{T\text{W}})(S_T)/60 \\ &= \boxed{3} \text{ 人} \end{aligned}$$

交通量調査結果より (利用者数のビーグル時)  
交通量調査結果より 287/(287+9)(乗降者/日)  
駅前広場計画指針 設定数値

##### 1-③自家用車乗降場にわたる計画交通量と施設数

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりの必要自家用車乗降バース数: } B_c &= (\text{ビーグル時自家用車利用者数}) / (\text{自家用車平均乗車人数}) \times (\text{自家用車平均停車時間})/60 \\ &= (N_o^P / n_o)(t_o)/60 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時自家用車利用者数: } N_o^P &= 378 \\ \text{自家用車平均乗車人数: } n_o &= 1.2 \\ \text{自家用車平均停車時間: } t_o &= 1 \\ \text{1時間当たりの必要自家用車乗降バース数: } B_c &= (N_o^P / n_o)(t_o)/60 \\ &= \boxed{6} \text{ 台} \end{aligned}$$

交通量調査結果より  
交通量調査結果より  
駅前広場計画指針 設定数値

##### 1-④駐車場にわたる計画交通量

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

$$\begin{aligned} \text{タクシー待ち滞留客の計画交通量: } N_{T\text{W}} &= 3 \\ \text{タクシー1台当たり平均乗車人員: } n_T &= 1 \\ \text{単位時間当たりのタクシー駐車台数の計画交通量: } P_T &= (N_{T\text{W}}) / n_T \\ &= \boxed{3} \text{ 台} \end{aligned}$$

交通量調査結果より

##### 1-⑤歩道にわたる計画交通量

$$\begin{aligned} \text{歩道にわたる計画交通量: } C_w &= (\text{ビーグル時の歩行者数}) + (\text{ビーグル時のその他の施設にわたる計画交通}) \\ &= N_w^P + N_o^P \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{ビーグル時の歩行者数: } N_w^P &= 1452 \\ \text{ビーグル時のその他の施設にわたる計画交通: } N_o^P &= 964 \\ \text{歩道にわたる計画交通量: } C_w &= N_w^P + N_o^P \\ &= \boxed{2416} \text{ 人} \end{aligned}$$

交通量調査結果より 1時間当たり(7時台)の交通量  
交通量調査結果より (バス187人+タクシー0人+一般車278人+鉄道49

##### 1-⑥車道にわたる計画交通量

$$\begin{aligned} \text{車道にわたる計画交通量: } C_c &= \text{各交通手段別のビーグル時交通量の総数} \\ &= (N_B^P / n_B) * \gamma_B + (N_T^P / n_T) * \gamma_T + (N_o^P / n_o) * \gamma_o \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{1時間当たりのバス台数: } N_B^P / n_B &= 31 \\ \text{1時間当たりのタクシー台数: } N_T^P / n_T &= 34 \\ \text{1時間当たりの自家用車台数: } N_o^P / n_o &= 315 \\ \text{バス(大型車)の乗車換算係数(=1.7): } \gamma_B &= 1.7 \\ \text{車道にわたる計画交通量: } C_c &= (N_B^P / n_B) * \gamma_B + (N_T^P / n_T) * \gamma_T + (N_o^P / n_o) * \gamma_o \\ &= \boxed{402} \text{ 台} \end{aligned}$$

## 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  
 $= (B_{IB} + B_{OB}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW}$

$$\begin{aligned} B_{IB} &= 3 \\ B_{OB} &= 1 \\ a_B &= 70 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ N_{BW} &= 23 \\ a_{BW} &= 1 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ \text{バス乗降場関連面積} &= (B_{IB} + B_{OB}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW} \\ &= 303 \text{m}^2 \end{aligned}$$

2-②タクシー乗降場関連面積: (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  
 $= (B_{IT} + B_{OT}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW}$

$$\begin{aligned} B_{IT} &= 1 \\ B_{OT} &= 1 \\ a_T &= 20 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ N_{TW} &= 3 \\ a_{TW} &= 1 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ \text{タクシー乗降場関連面積} &= (B_{IT} + B_{OT}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW} \\ &= 43 \text{m}^2 \end{aligned}$$

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

$$\begin{aligned} B_C &= 6 \\ a_C &= 20 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ \text{自家用車乗降場関連面積} &= B_C \times a_C \\ &= 120 \text{m}^2 \end{aligned}$$

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  
 $= P_T \times a_{PT}$

$$\begin{aligned} P_T &= 3 \\ a_{PT} &= 30 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ \text{駐車場関連面積} &= P_T \times a_{PT} \\ &= 90 \text{m}^2 \end{aligned}$$

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  
 $= (N_w^P / 60 \div D_w) \times L_w$

$$\begin{aligned} N_w^P &= 2416 \\ A_o &= 2340 \\ D_w &= 27 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ L_w &= 0.009A_o + 82.4 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ &= 104 \\ \text{歩道面積} &= (N_w^P / 60 \div D_w) \times L_w \\ &= 156 \text{m}^2 \end{aligned}$$

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)  
 $= L_c \times W_c$

$$\begin{aligned} C_c &= 402 \\ L_c &= 0.4C_c + 36.1 \\ &= 196.9 \\ W_c &= 5.5 \quad \text{駅前広場計画指針 原単位} \\ \text{交通処理のための車道面積} &= L_c \times W_c \\ &= 1083 \text{m}^2 \end{aligned}$$

交通空間基準面積: 総計(①+②+③+④+⑤+⑥)  
総計 = 1795 m<sup>2</sup>

車道部面積: 上記から歩行空間(⑤、 $N_{BW} \times a_{BW}$ ,  $N_{TW} \times a_{TW}$ )を除した面積  
総計 = 1638 m<sup>2</sup>

### (3) 環境空間面積<sup>※1</sup>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 3,000m<sup>2</sup>と環境空間面積比 0.5 を適用する基準の 4,000 ~ 10,000m<sup>2</sup>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<sup>※1</sup> = 車道部面積 = 1,638m<sup>2</sup>

※ 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: 1,795 m<sup>2</sup>  
環境空間面積 : 1,638 m<sup>2</sup>

駅前広場基準面積 : 1,795 + 1,638 = 3,433 m<sup>2</sup> > 3,020 m<sup>2</sup> (現状広場面積)

∴ 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いため、車道面積の減少を検討する。
- 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。面積算定上は、敷地形状から歩道延長が長く、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。
- 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。
- 新たな用地として旧駐輪場跡地の利用の検討の必要がある。

## 2. 大磯駅前広場整備事業の施設規模

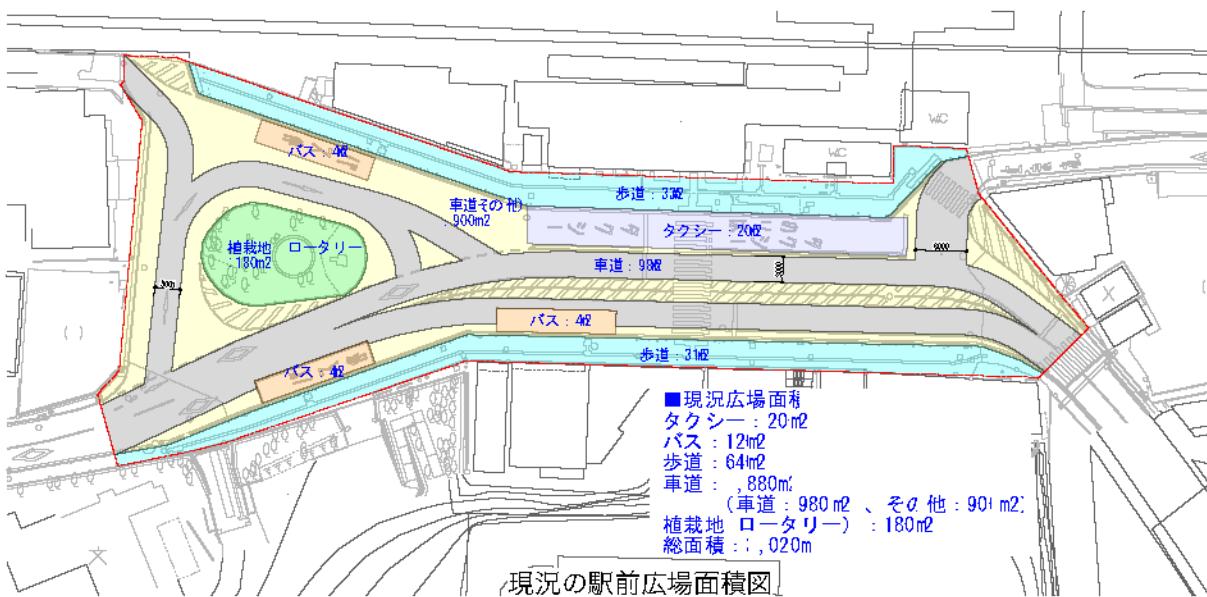
## ○駅前広場面積の比較

	現況	基準算定	計画上の想定面積
バス乗降場関連面積	120m <sup>2</sup>	303m <sup>2</sup>	130m <sup>2</sup>
タクシー乗降場関連面積	200m <sup>2</sup>	43m <sup>2</sup>	68 ~ 90m <sup>2</sup>
駐車場関連面積 (タクシー駐車)		90m <sup>2</sup>	
自家用車乗降場関連面積	0m <sup>2</sup>	120m <sup>2</sup>	45m <sup>2</sup>
交通処理の車道面積	車道：980m <sup>2</sup> その他：900m <sup>2</sup> *3	1,083m <sup>2</sup>	約 900m <sup>2</sup> 約 700m <sup>2</sup>
付加的施設面積 (ロータリー植栽地)	180m <sup>2</sup>	-	40 ~ 90m <sup>2</sup>
歩道面積*4	640m <sup>2</sup>	156m <sup>2</sup>	約 760m <sup>2</sup>
環境空間面積	0m <sup>2</sup>	1,638m <sup>2</sup>	約 305m <sup>2</sup> *1
合計面積	3,020m <sup>2</sup>	3,433m <sup>2</sup>	3,020m <sup>2</sup>

※2:合計面積から他の面積を除して仮に算出。

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

※4:基準算定は、歩行者数から算定している。現況面積は、待合せ滞留空間等の環境空間面積を含んでいる。



## 4-3-4. 大磯駅前広場整備事業の計画諸元

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

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

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

※2:「道路構造の解説と運用」((社)日本道路協会) より

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

## ○施設規模

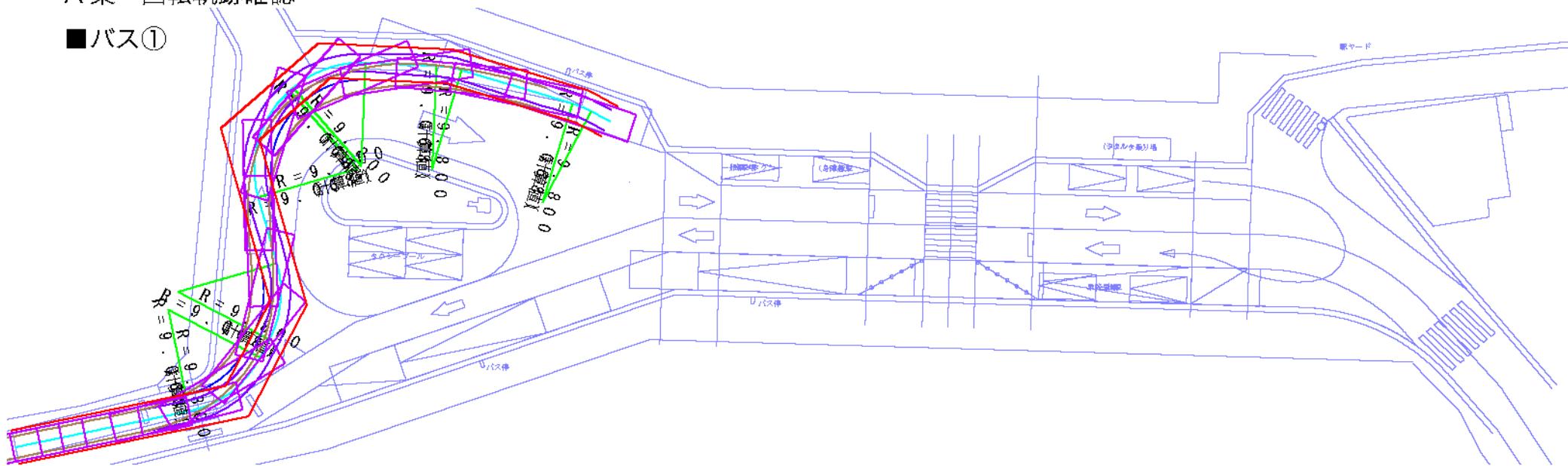
			現況	基準算定	計画	備考	
タクシー	バース	乗車場	2 台	1 台	2 台	基準算定では 1 台だが、混雑時の迅速なサービスを提供するために計画では 2 台とする。	
		降車場	一	1 台	1 台	一般車乗降場と兼用	
	バース	プール (バースを含む)	8 台	3 台	2 ~ 6 台	計画案によって配置数を検討	
バス	バース	乗車場	4 台 (内 1 台 夏季限定)	3 台	3 台		
		降車場	一	1 台	一		
自家用車乗降場 (送迎バスを含む)			一	6 台	3 台*1	限られた広場面積、形状から基準台数の設置は難しい	
自家用車乗降場 (身障者優先)			一		1 台	誰もが利用できる広場として設ける。	

※1 乗降台数 (駐車禁止)

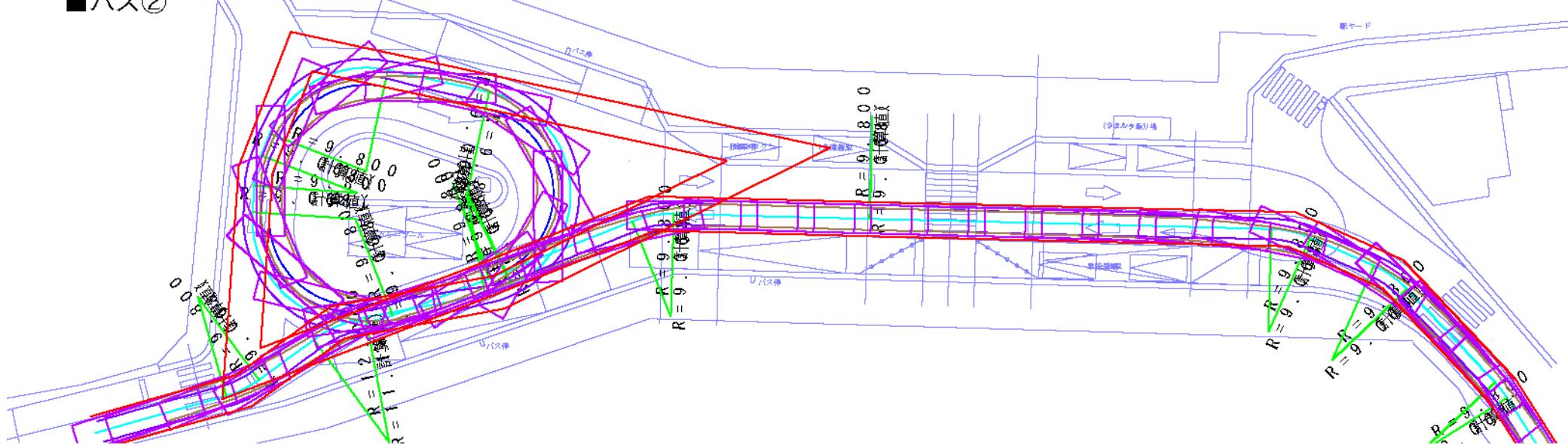
## 資料編 - 7 駅前広場計画案 車両回転軌跡検討図

## A案 回転軌跡確認

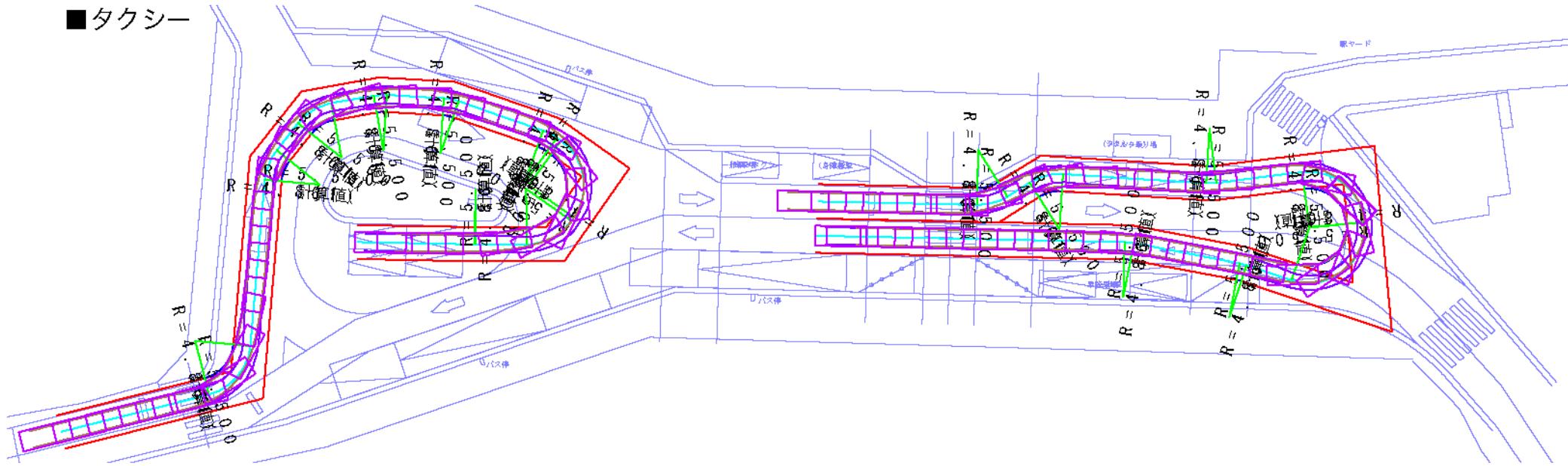
■バス①



■バス②

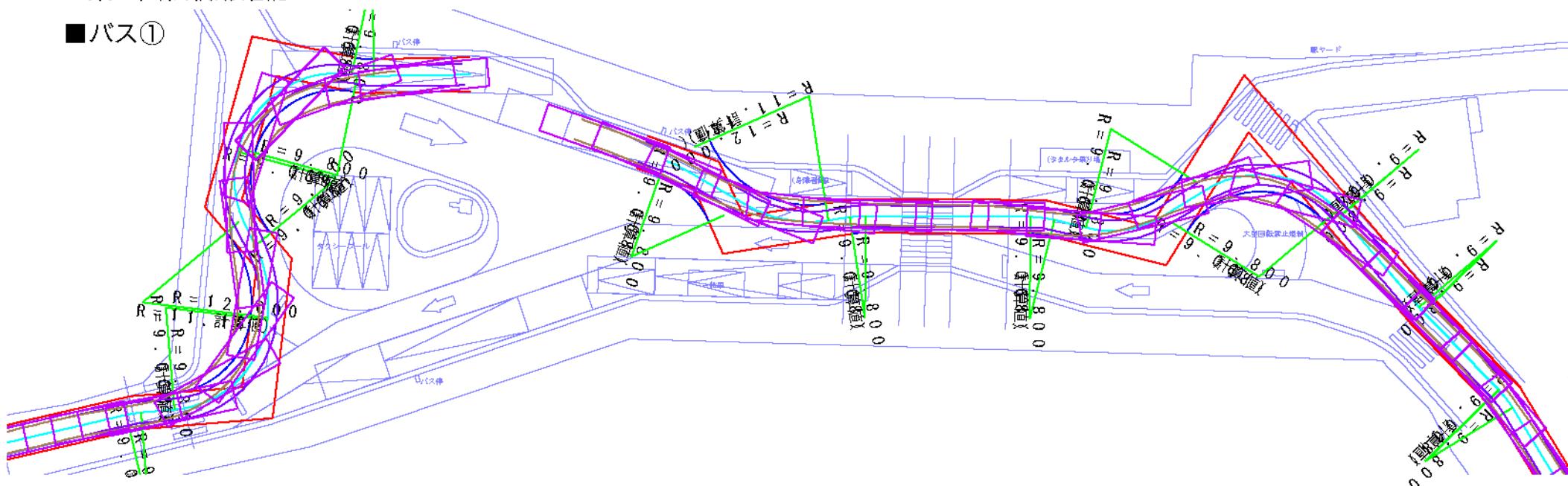


■タクシー



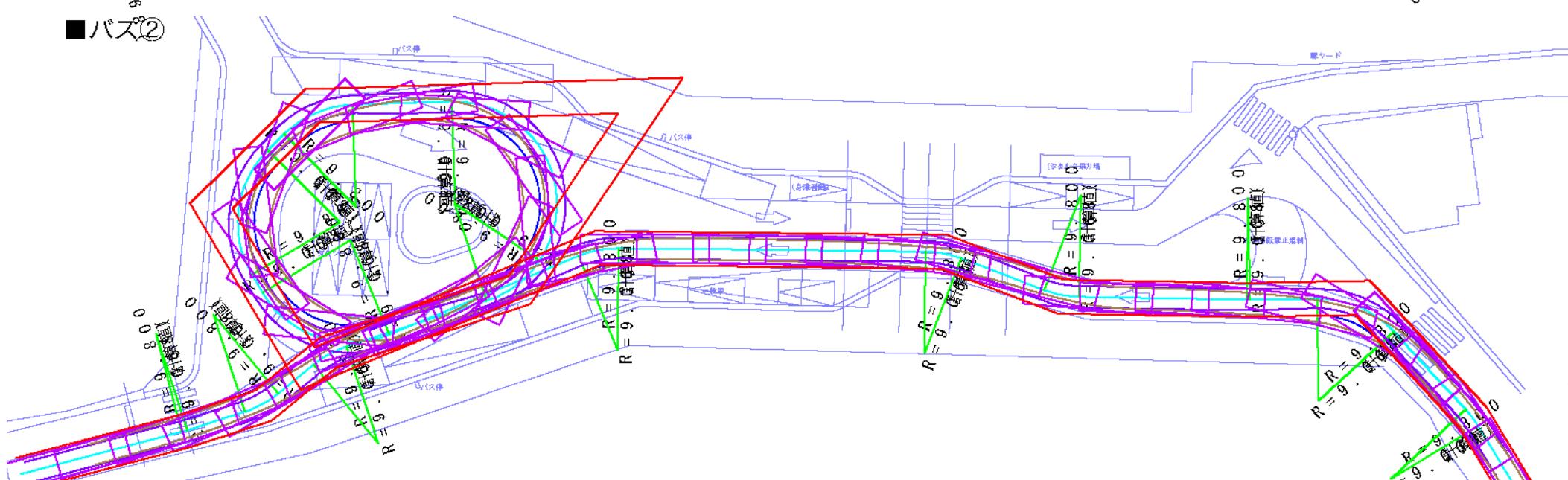
## B案 回転軌跡確認

## ■バス①



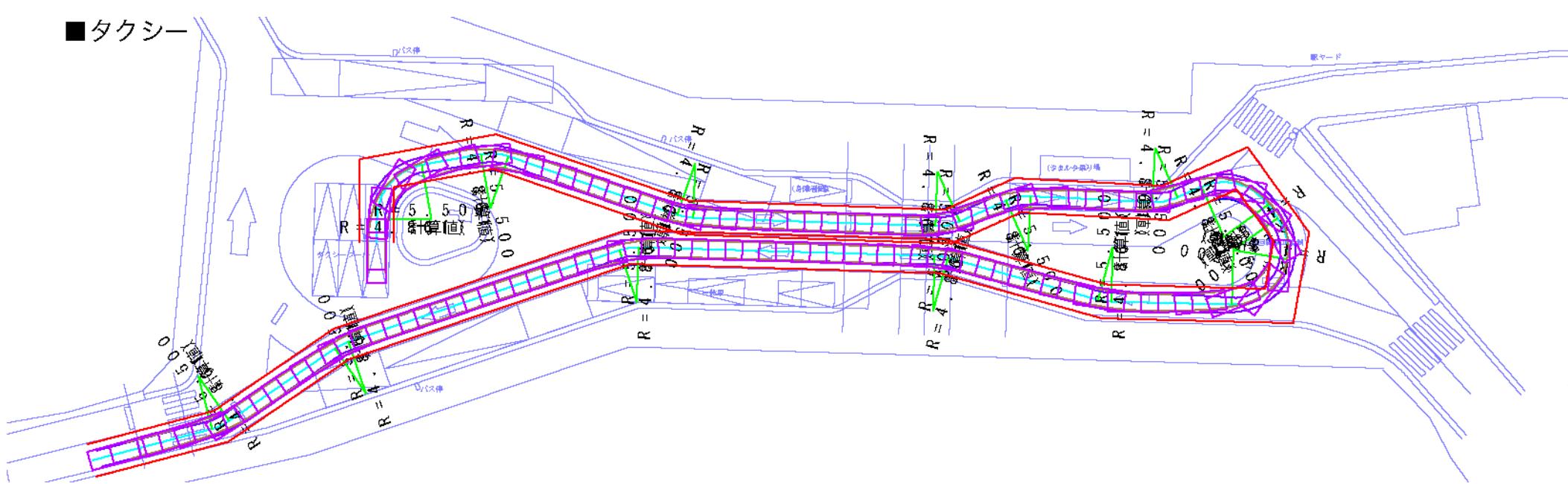
車両名	神奈川中央交通バス
車種	普通自動車(バス)
全長	11450mm
車幅	2500mm
最小回転半径	9800mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	5

## ■バス②



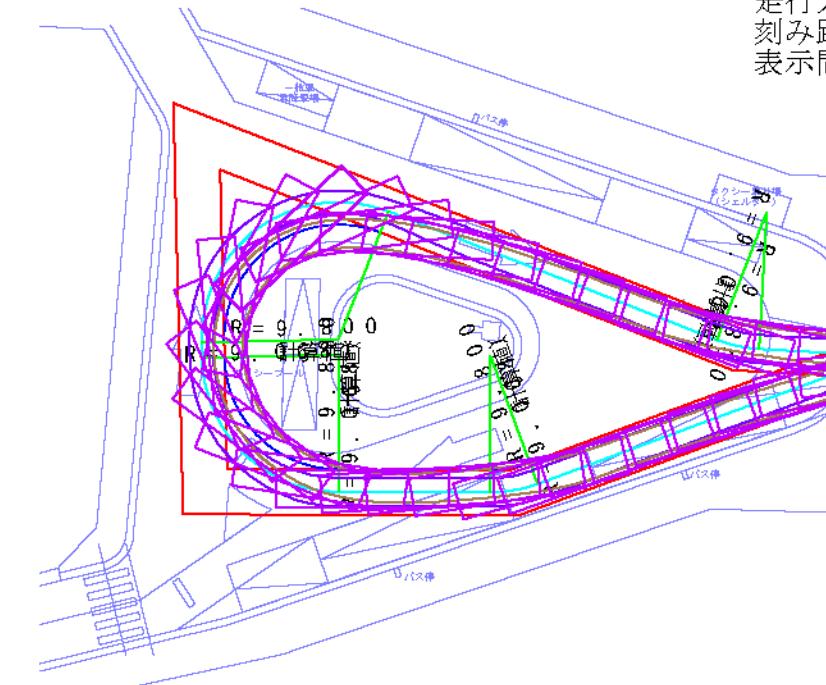
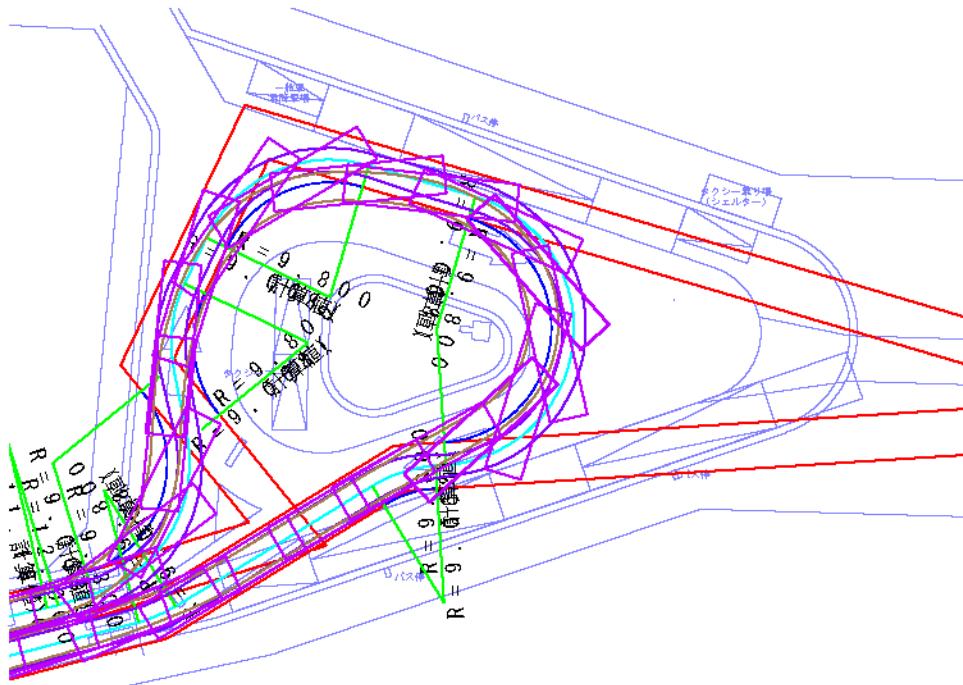
車両名	伊豆箱根タクシー
車種	小型自動車
全長	4500mm
車幅	1750mm
最小回転半径	5500mm
走行方法	ルート走行(通常走行・S字走行)
刻み距離	1.000m
表示間隔	3

## ■タクシー



## C案 回転軌跡確認

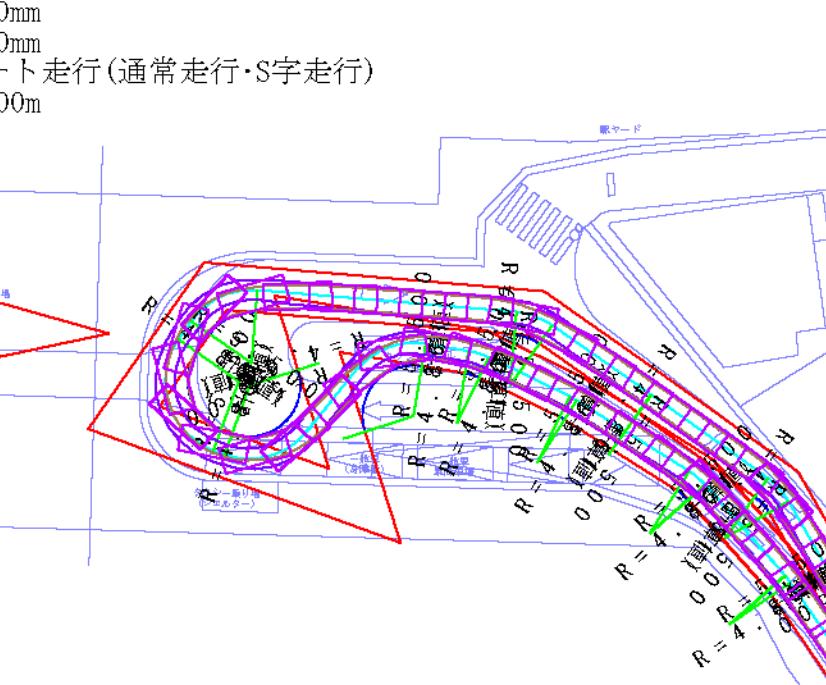
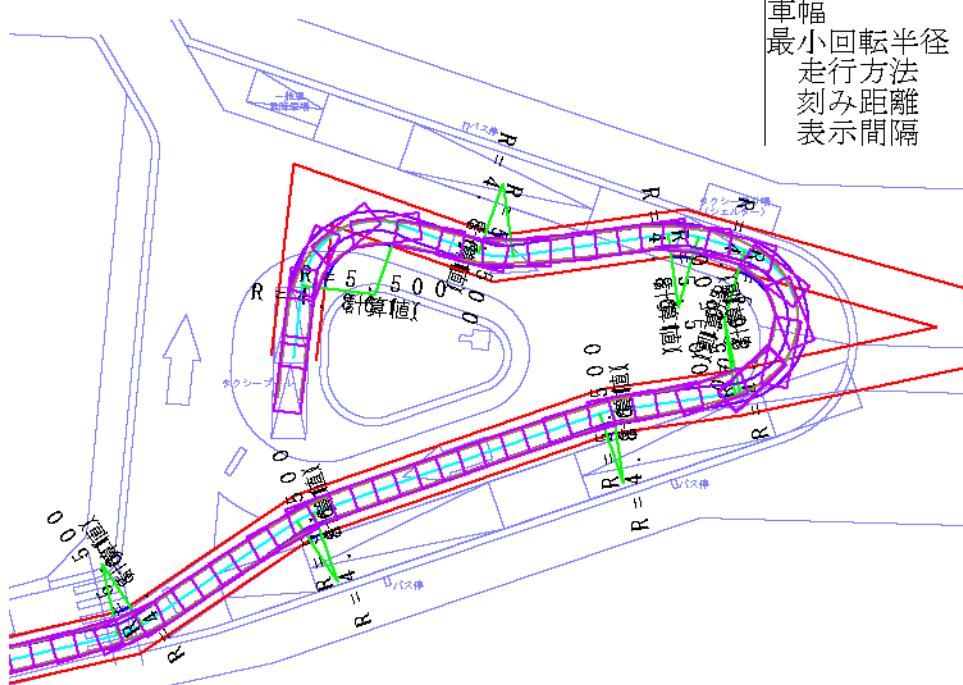
## ■バス



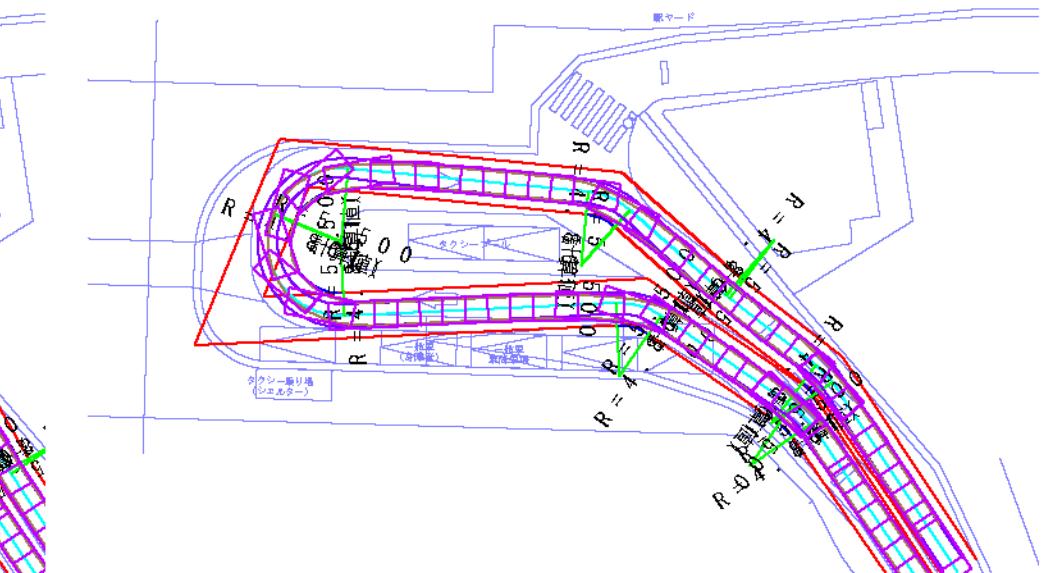
車両名 神奈川中央交通バス  
車種 普通自動車(バス)  
全長 11450mm  
車幅 2500mm  
最小回転半径 9800mm  
走行方法 ルート走行(通常走行・S字走行)  
刻み距離 1.000m  
表示間隔 5



## ■タクシー



車両名 伊豆箱根タクシー  
車種 小型自動車  
全長 4500mm  
車幅 1750mm  
最小回転半径 5500mm  
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 3



## 資料編 - 8 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)

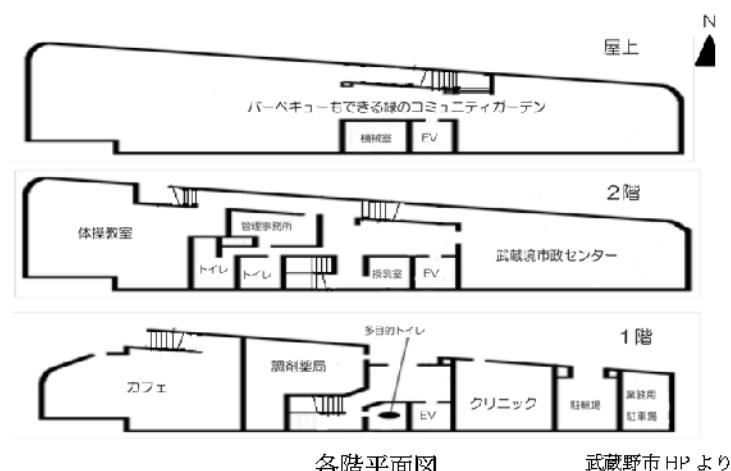
[市政センターと医療施設等テナントの複合施設の事例](平成30年1月末完成・春オープン予定)

- ・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 600.19m<sup>2</sup>
  - ・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 1,000m<sup>2</sup>

位置図



完成予想図



各階平面図  
武蔵野市HPより

#### (2) 姫山町コミュニティ・マルシェ(埼玉県比企郡姫山町)

[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

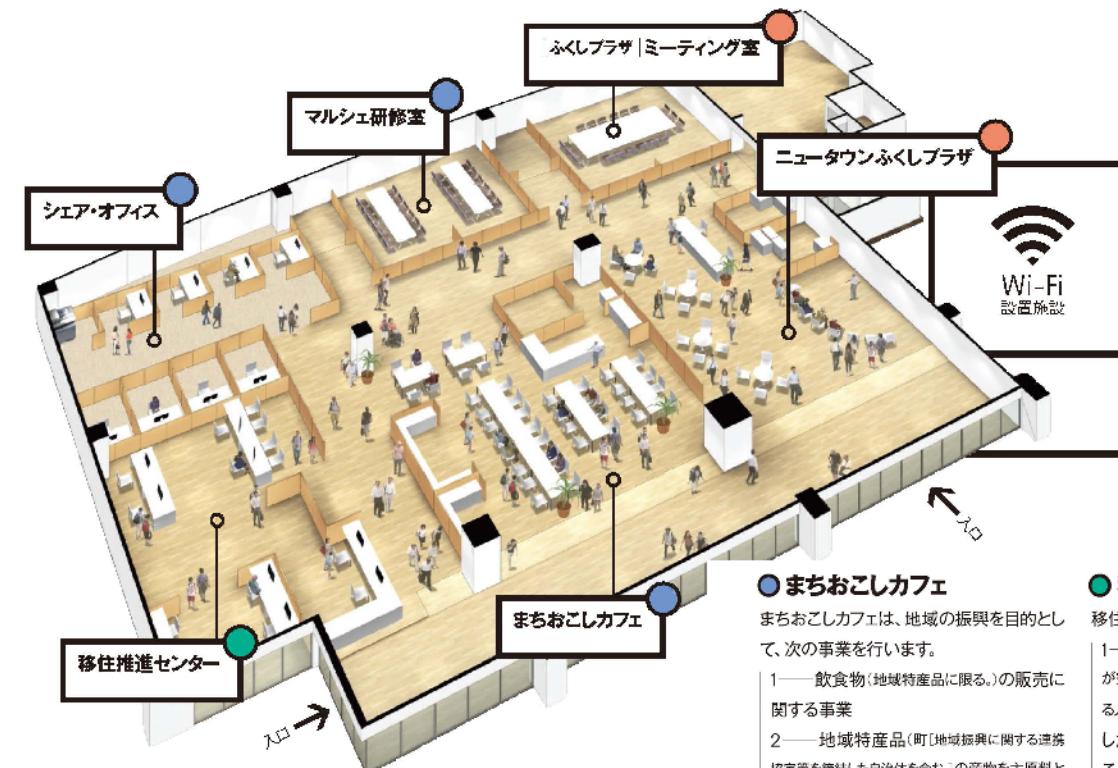
- ・住宅団地(姫山ニュータウン)アクティビティ化事業の一環として、コミュニティセンター内にある空き店舗の再活用
- ・

### ・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 786m<sup>2</sup>



#### 施設イメージ

#### ● 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事。
  - 2—地域特産品(町[地域振興に関する協定等を締結した自治体を含む。]の植物を主原料とした产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。
  - 3—地域交流及び地域の振興を目的とする事。

#### ● 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。

#### ● ニュータウンふくしまラザ

- ニュータウンふくしまラザ(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。
  - 2—拠点づくりに関する事。
  - 3—ボランティア活動の支援に関する事。
  - 4—各種相談支援事業に関する事。
  - 5—地域見守り支援ネットワークに関する事。

「マルシェ情報誌[く・る・る]第1号

(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）

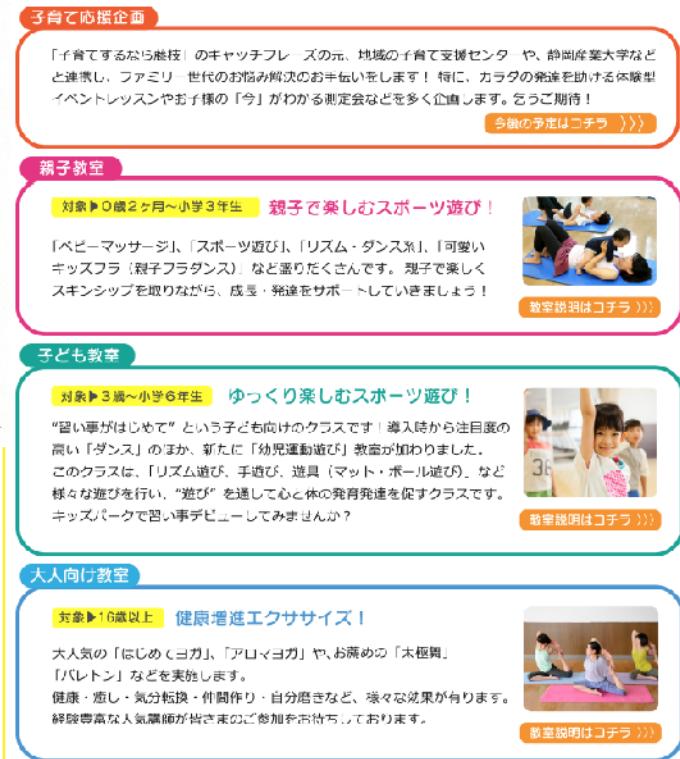
- ・①事業目的
    - ・児童が自由に遊びながら運動する場と児童を中心とした様々な世代の人々が交流する場を提供し、スポーツを通じた子育てと健康づくりを支援するための施設として整備。
    - ・
  - ・②運営方法
    - ・市が体育館を改築・改裝し、運営を民間会社に委託
    - ・
  - ・③施設概要
    - ・延床面積 約 680m<sup>2</sup>
    - ・子どもたちが遊具で自由に遊べる「プレイゾーン」と子どもや親子を中心とした運動プログラムに参加できる「スポーツゾーン」に構成される。



## れんげじスマイルホール



プレイゾーン



スポーツゾーンで実施されるプログラム

(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な食事を提案する「キッチンスペース」もある。



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3,641m<sup>2</sup>
  - ・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場を目指す。
- ・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 1079.18m<sup>2</sup>
  - ・モール＆パティオ：鉄骨造平屋建て4棟 店舗面積 2044.35m<sup>2</sup>



位置図(フードヴィレッジ:②街区 モール&amp;パティオ:⑤街区)



モール&amp;パティオ フロアマップ



フードヴィレッジ フロアマップ