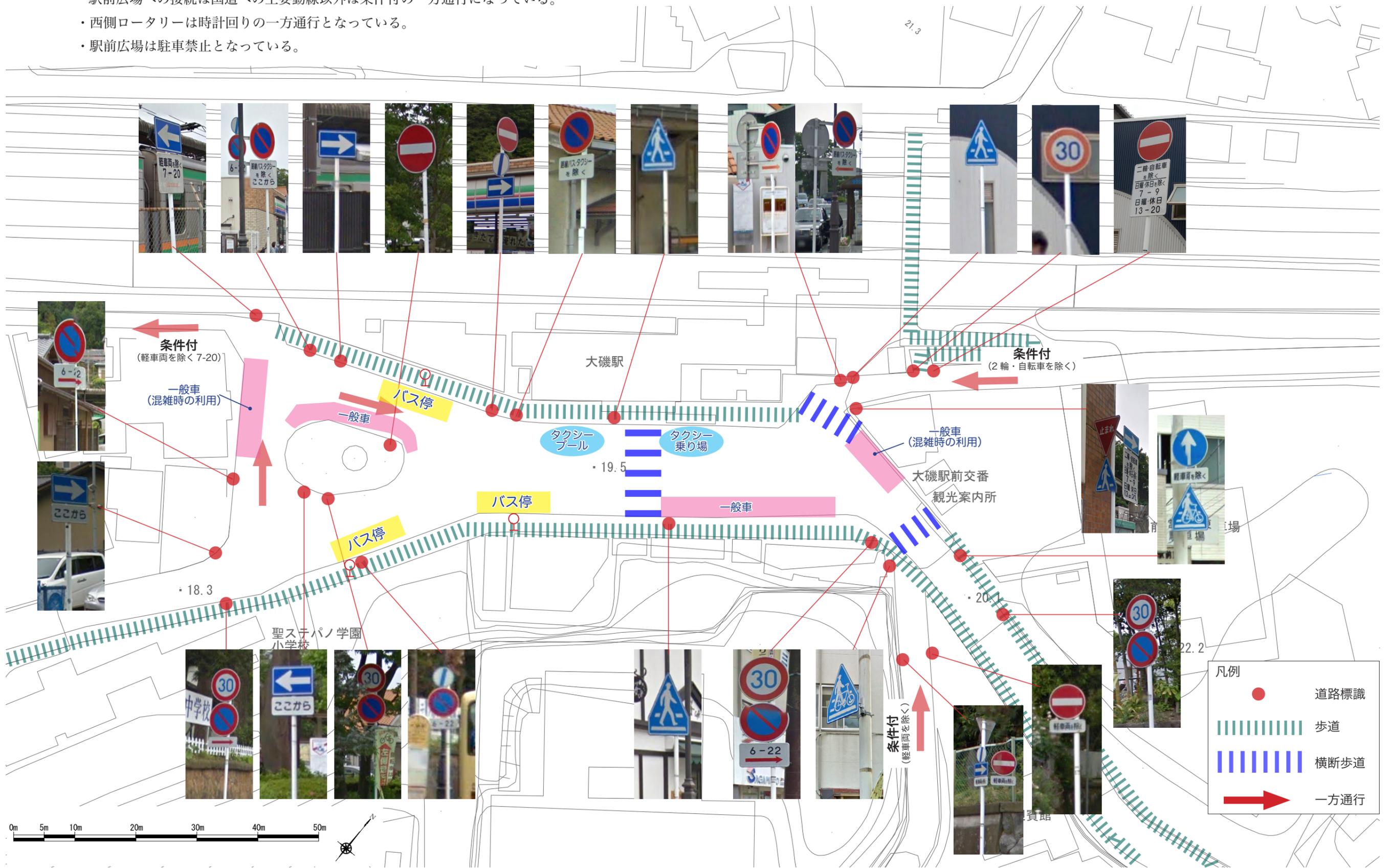


## 4. 駅前広場の施設計画

### 4-1. 駅前広場交通の現況

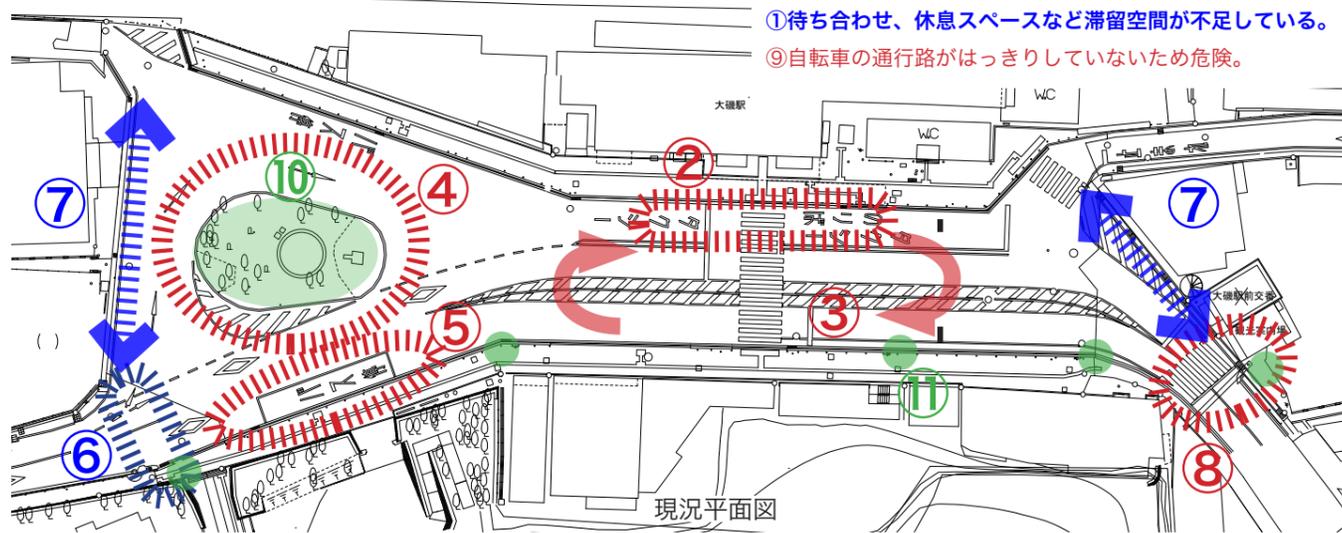
#### 交通規制状況

- ・駅前広場への接続は国道への主要動線以外は条件付の一方通行になっている。
- ・西側ロータリーは時計回りの一方通行となっている。
- ・駅前広場は駐車禁止となっている。



4-2. 駅前広場現況の課題と整備方針

課題と整備方針を整理した。



広場全体に対する整備方針

- ・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。
- ・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。
- ・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。

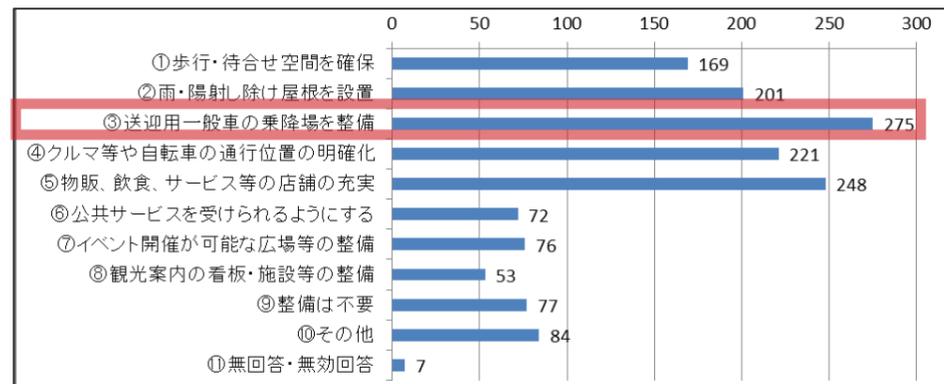
番号	現況の課題	現況写真	整備方針
1	・待ち合わせ、休息スペースなど滞留空間が不足している。構造令歩道幅員2mであるが、駅出入口前の歩道幅員は約4mであり団体が待ち合わせをしていると、駅利用者の通行を妨げてしまう。(駅流入者数 約13,000人/日)		・駅舎正面の歩道幅員を広くとり、滞留空間を確保する。
2	・駅舎正面の横断歩道の前後にタクシープールや乗降場があり(最大12台駐車可能)、走行車両から横断歩道歩行者が死角になる。 ・タクシーの2列駐車レーン幅が約3.8mと狭く東方向の走行車との間隔をとれず接触の危険がある。		・車道を絞り、横断歩道の延長を短くし道路横断の安全性を向上させる。 ・横断歩道近くに多くのタクシーが停車しないようにタクシープールの位置を見直す。
3	・道路上で車両の転回(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。		・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。
4	・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。 ・バスが停車し、ロータリー島周りに一般車両が停車(最大で7台)しているとロータリーの通り抜けを妨げている状況が見られる。		
5	・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西からの直線で速度の出ている車両の接触の危険がある。		・西側の動線をロータリーを挟んで南北で各一方通行とすることで、西側から進入する車両の減速を促す。
6	・広場西側の幹線12号線に横断歩道がなく道路を横断できない。		
7	・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770人/日、東側 約1,990人/日)		・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。
8	・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であり滞留空間がとれず、通学の学生等が横断待ちをすると、歩道の歩行者は歩くスペースがない。(当該横断歩道歩行者 約790人/日) ・横断歩道が広場の出入口・カーブであり、クルマの一時停止が不明瞭となっている。		
9	・自転車は、平日で約1300台/日、休日で約900/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。		・車道内に矢羽根の自転車通行帯表示を設け、走行ルートを誘導する。
10	・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。 ・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)が建っている。		・広場内の施設配置によっては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。 ・石碑は、計画干渉する場合は移設する。
11	・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。		・可能であれば、電柱の地中化の協議を進める。

### 4-3. 町民アンケート、交通量調査、部会意見の計画案への反映

#### 4-3-1. 町民アンケート結果の反映

町民アンケート調査結果から計画案検討に直接的な要素を抽出した。

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○）

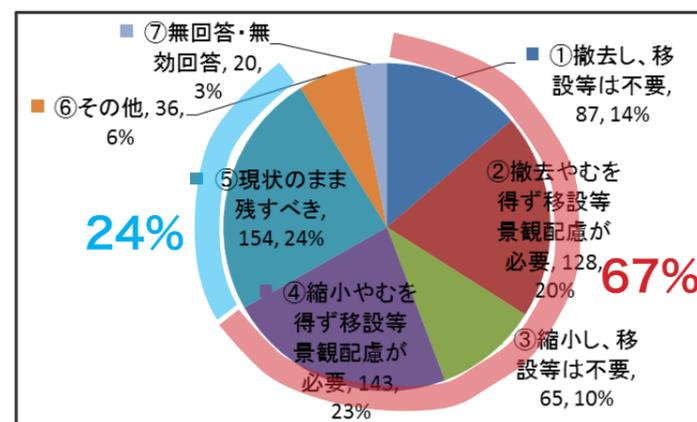


結果より、「③送迎用一般車の乗降場を整備」に2割近くの意見が集まっている。現状で一般車乗降場が設定されておらず、無秩序な駐停車に不便と感じていると想定される。

計画では、

- ・一般車乗降場を設け、無秩序な駐停車を規制する方針とする。
- ・横断歩道付近上での送迎の乗り降りがみられ事故の危険性があるため、中央の横断歩道を狭めて安全性を確保する。

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○）



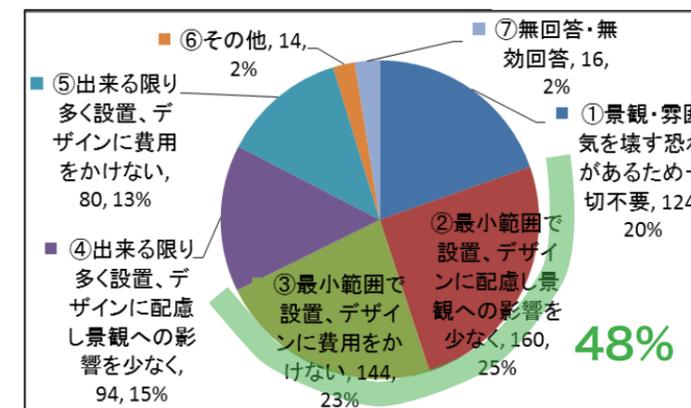
（駅前広場西側のロータリー（緑地）部分）

結果より、利便性のため、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67%となり、このまま残すという意見の24%を大きく上回った。

計画では、

- ・限られた駅前広場の空間を有効に利用するため、ロータリーの縮小を検討する。
- ・ロータリー内のモニュメント「大樹」は存置とし、石碑（湘南発祥の碑、避暑地記念碑）は計画上支障する場合は、移設する（移設先は今後協議）。

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○）



二宮駅北口  
バス停屋根



湯河原駅前  
バス停歩道屋根

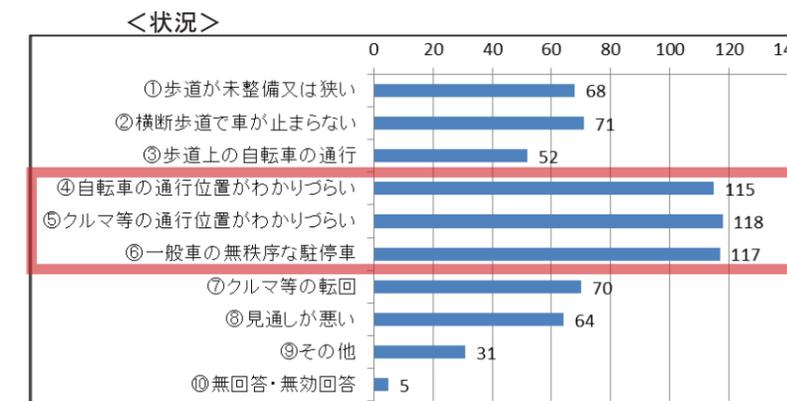
結果より、最小限の範囲で設置という意見が合計48%と約半数を占めた。

計画では、

- ・最小限の範囲ということで、タクシー乗り場及びバス停にシェルターの設置を提案する。
- ・シェルタは、周辺景観に配慮したデザイン、配置とし検討していく。

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）



結果より、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の意見が圧倒的に多く、自転車やクルマの動線、バス停、タクシー乗り場等の施設配置に課題を感じていると考えられる。

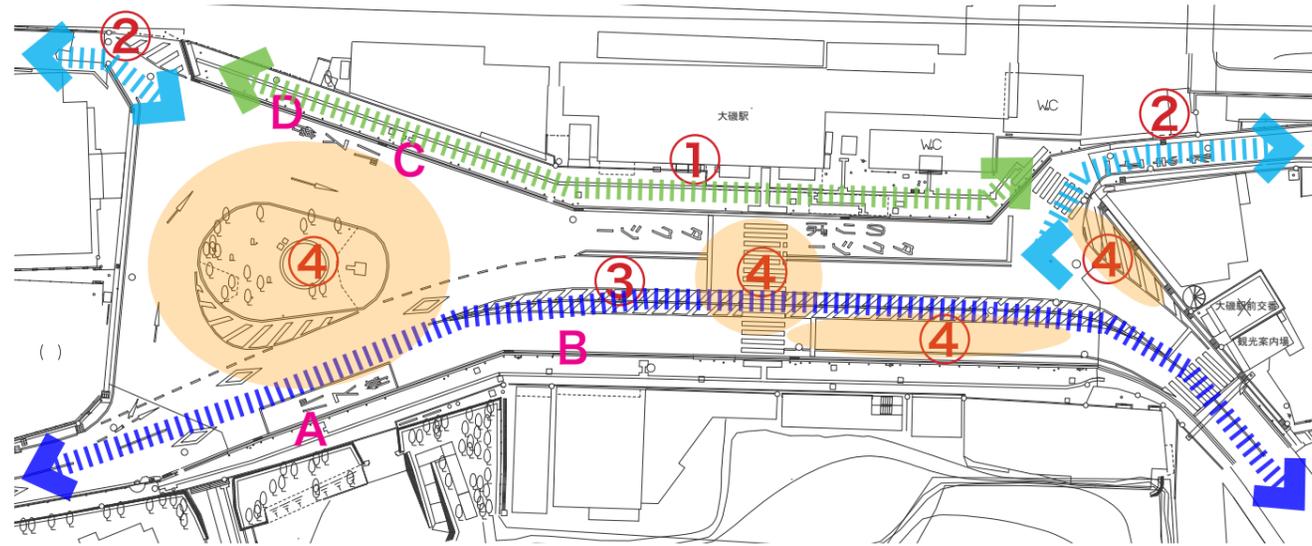
計画では、

- ・自転車は、通行帯を設け規制をかける。
- ・自動車は、部分的に道路を狭め動線をしぼり、横断歩行者への安全性確保もめざす。
- ・一般車乗降場を設け、無秩序な駐停車を規制する方針とする。

部会意見の詳細は、「資料編-1 町民アンケート調査結果」を参照

4-3-2. 交通量調査結果の反映

交通量調査結果から計画案検討に直接的な要素を抽出した。



項目	記号	内容	整備方針
歩行者	①	歩行者は、北側駅前歩道が南側商店前歩道よりも2倍以上の平日で約5000人/日の交通量となっており、駅利用者を主とした歩行者の主動線は北側歩道となっている。	駅舎前に滞留空間も含めて幅員を広げて歩道を確保する。
自転車	②	自転車は、線路沿いの幹線13号線、町道48号線が幹線12号線、県道大磯停車場線よりも5倍以上の平日で約1000台/日の交通量となっており、線路沿いの幹線13号線、町道48号線が生活動線となっている。	線路沿いの幹線13号線、町道48号線の行き来を通行帯の矢羽表示にて誘導する。
通過交通	③	広場流入台数約3500/日に対して約3割の約1000台/日の車両が通過交通として広場を利用している。昼間の時間帯は、平塚→二宮方向で20~40台/時、二宮→平塚方向で30~50台/時の通過交通がある。	通過交通を不可とする場合は、十分な協議が必要となる。
滞留車両(駐停車)	④	平日8時台で約300台/時の駐停車車両が駅前広場に滞留している。また、そのほとんどが送迎目的である。	一般車乗降場を設け、車道内での無秩序な駐停車を軽減する。
バス乗車数	⑤	バス停ごとの最大乗車人数は、 乗り場A：約50人(夏季休日(プリンスホテル行)) 乗り場B：約30人(平日(二宮駅行)) 乗り場C：約40人(平日(平塚駅行)) 乗り場D(伊豆箱根夏季限定)：約60人(夏季休日(プリンスホテル行))	夏季は特に、バス待ち客があるのでバス停付近の歩道幅員確保を行う。

交通量調査の詳細は、「資料編 -2 交通量調査結果」を参照

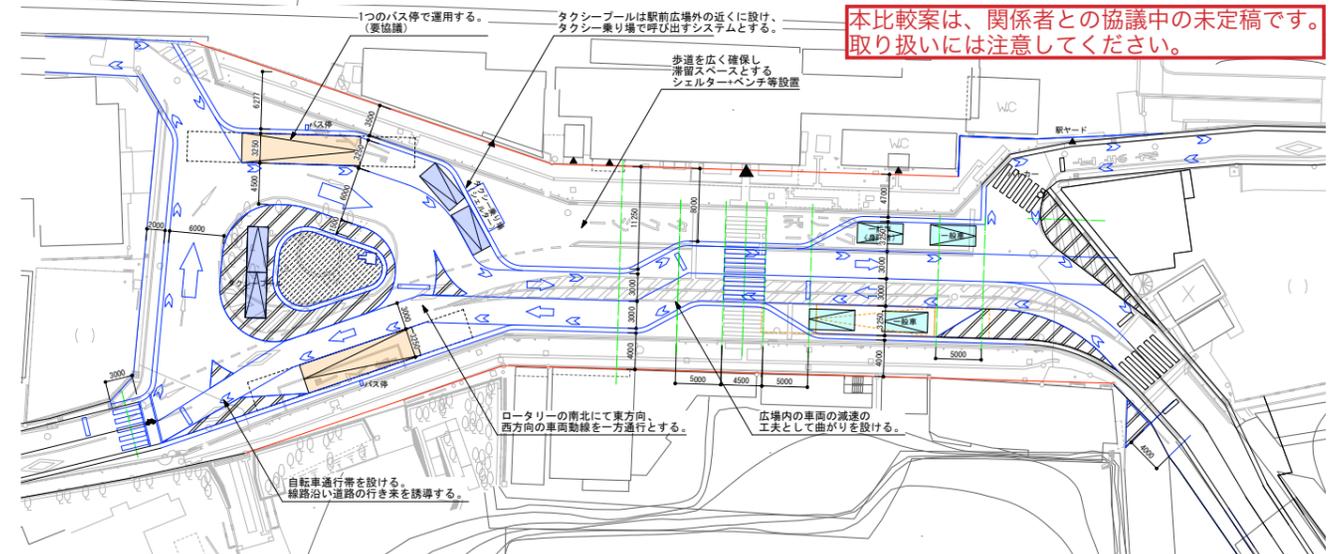
4-3-3. 部会意見の反映

第2回検討会議の前に行った各部会の意見をまとめた。

ここでは、交通の施設計画についての意見のうち、今回の計画案に反映したものを抜粋して整理した。

施設計画 A案：歩行者空間優先案(バス・タクシー空間縮小)

考え方  
・滞留・休息空間としてまとまった歩行者空間を確保し、利用者の快適性の向上を図る。  
・バス停車場は最低限の数に、タクシー乗降場は広場外に設ける。(要協議)



本比較案は、関係者との協議中の未定稿です。取り扱いには注意してください。

部会時に説明した計画案A,B,CのうちのA案

主な部会意見と整備方針

項目	記号	部会	意見	整備方針
歩道	A	★	観光に力を入れるならば、駅前の歩道は広げてほしい。待ち合わせ等の場所を確保してほしい。	駅舎前に歩行者の滞留空間を確保する。
自転車	B	■	駅前の歩道を広くしたら、自転車の歩道内を走るのではないかと。	自転車通行帯を設け規制する。
	C	★	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る。ラインを引くなどしないと危ない。	
	D	●	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と。	
バス	E	●	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。	バス停は待機場を含めて既存を踏襲して3つとし、配置も含め検討協議していく。
	F	●	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。	
	G	●	バスの待機時間について、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。	
タクシー	H	●	タクシーの降車場がないため、降車場を設けてほしい。	一般車乗降場と兼用として設置する。

- ★ 地元関係者部会 (10/13)
- 交通・道路管理者部会 (10/12)
- 交通事業者部会 (10/24)

部会意見の詳細は、「資料編 -5 部会開催結果」を参照

4-4. 施設数、面積等根拠の算定

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。

【面積算定結果】

- ・現況の敷地形状は、横長で通過交通としての利用がみられる広場のため、歩道、車道の面積が過剰となっていると考えられる。また、道路内車道以外のゼブラ等使われていない部分が多いため、車道面積の減少を検討する。
- ・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。

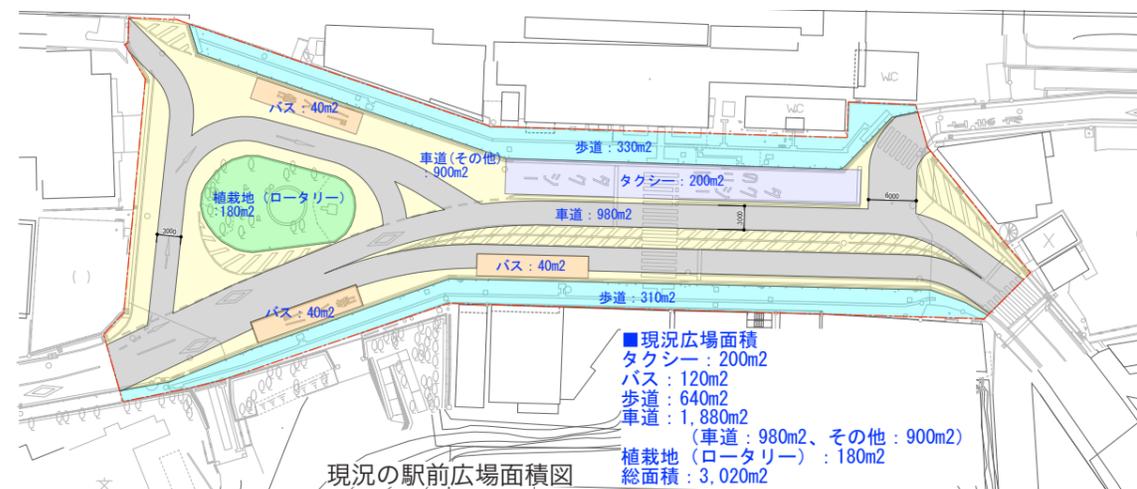
○駅前広場面積の比較

	現況	基準算定	計画上の想定面積
バス乗降場関連面積	120㎡	303㎡	130㎡
タクシー乗降場関連面積	200㎡	43㎡	68～90㎡
駐車場関連面積 (タクシー駐車)		90㎡	
自家用車乗降場関連面積	0㎡	120㎡	45㎡
交通処理の車道面積	車道：980㎡	1,083㎡	約900㎡
	その他：900㎡ <sup>※3</sup>	-	約700㎡
付加的施設面積 (ロータリー植栽地)	180㎡	-	40～90㎡
歩道面積 <sup>※4</sup>	640㎡	156㎡	約760㎡
環境空間面積	0㎡	1,638㎡	約305㎡ <sup>※1</sup>
合計面積	3,020㎡	3,433㎡	3,020㎡

※2：合計面積から他の面積を除いて仮に算出。

※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。



○施設規模

			現況	基準算定	計画	備考
タクシー	バス	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	—	1台	1台	
	プール (バスを含む)	8台	3台	2～6台	計画案によって配置数を検討	
バス	バス	乗車場 (内1台 夏季限定)	4台	3台	3台	
		降車場	—	1台	—	
自家用車乗降場 (送迎バスを含む)			—	6台	3台 <sup>※1</sup>	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)			—		1台	

※1 乗降台数(駐車禁止)

○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 (ステパノ学園前)	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：「道路構造令の解説と運用」((社)日本道路協会)より

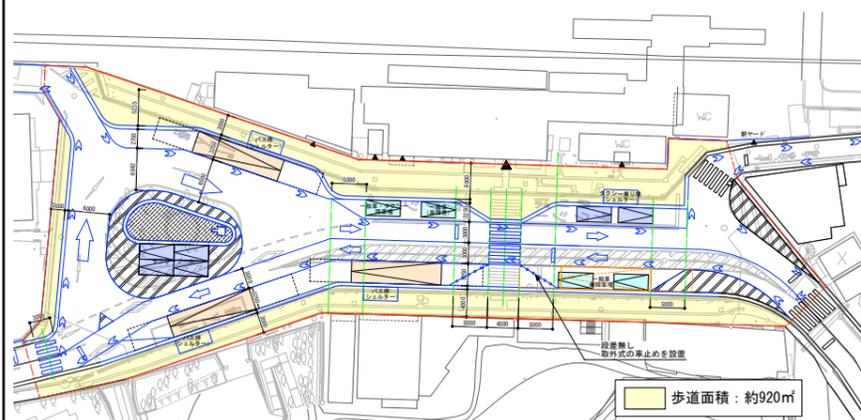
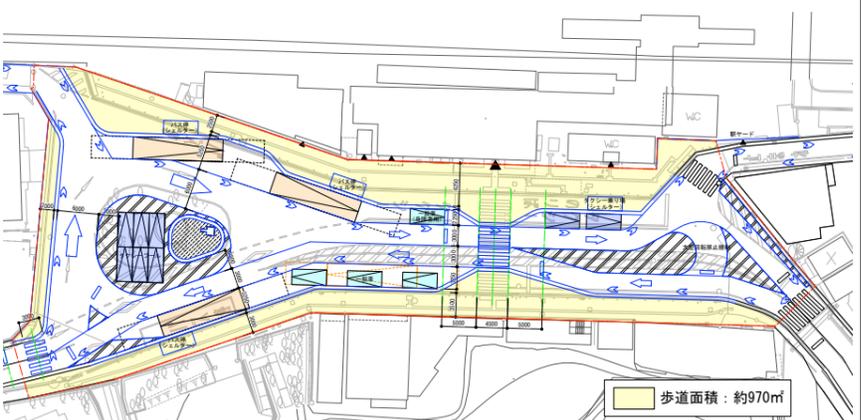
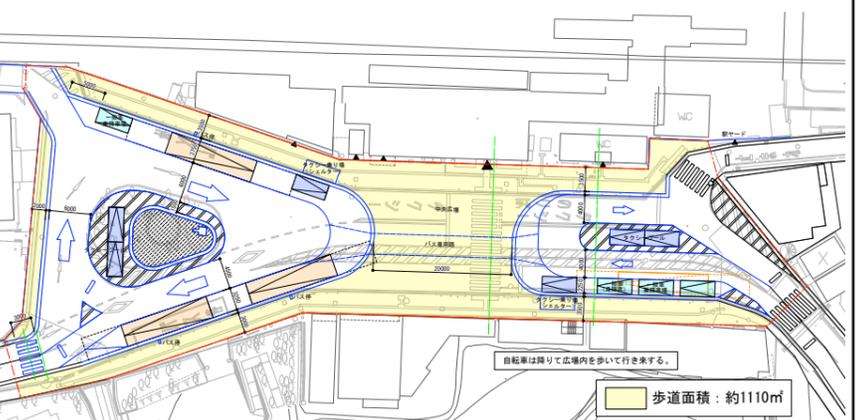
※3：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局 警察庁交通局)より

※算定計算の詳細は「資料編-6. 駅前広場施設数、面積等根拠の算定計算」を参照

### 4-5. 施設計画の比較検討

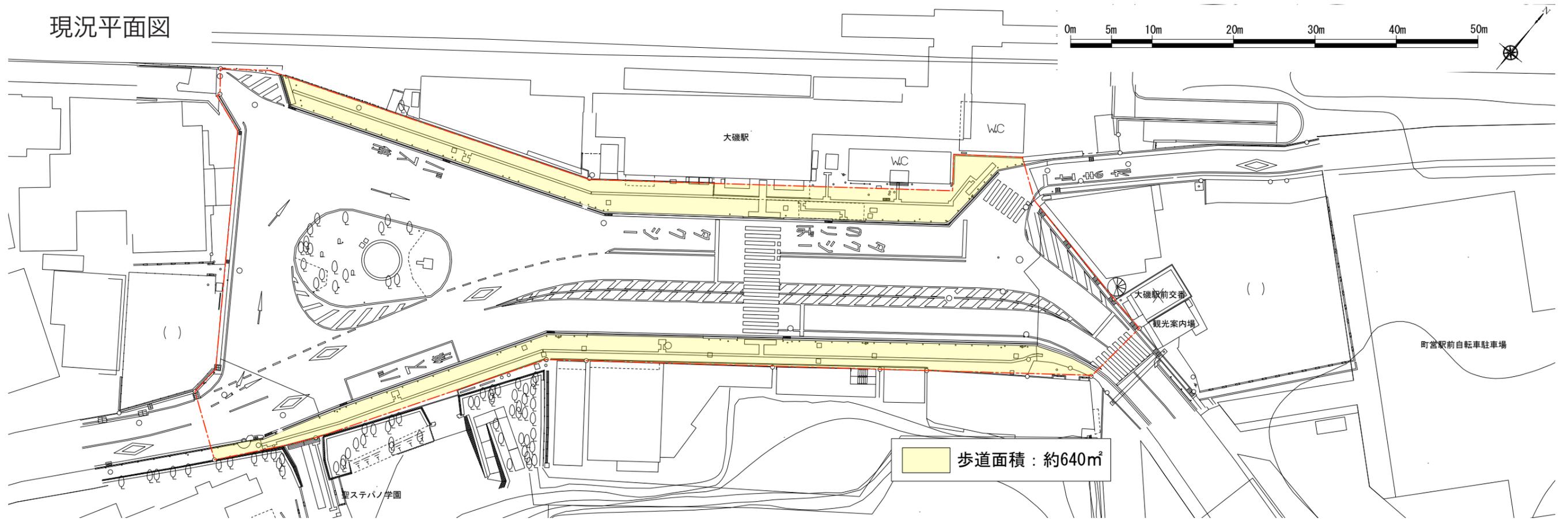
整備方針は全ての案に共通とし、3案を提案し比較検討を行った。  
この3案を基本とし、協議により駅前広場計画（案）を決定していく。

本比較案は、関係者との協議中の未定稿です。  
取り扱いには注意してください。

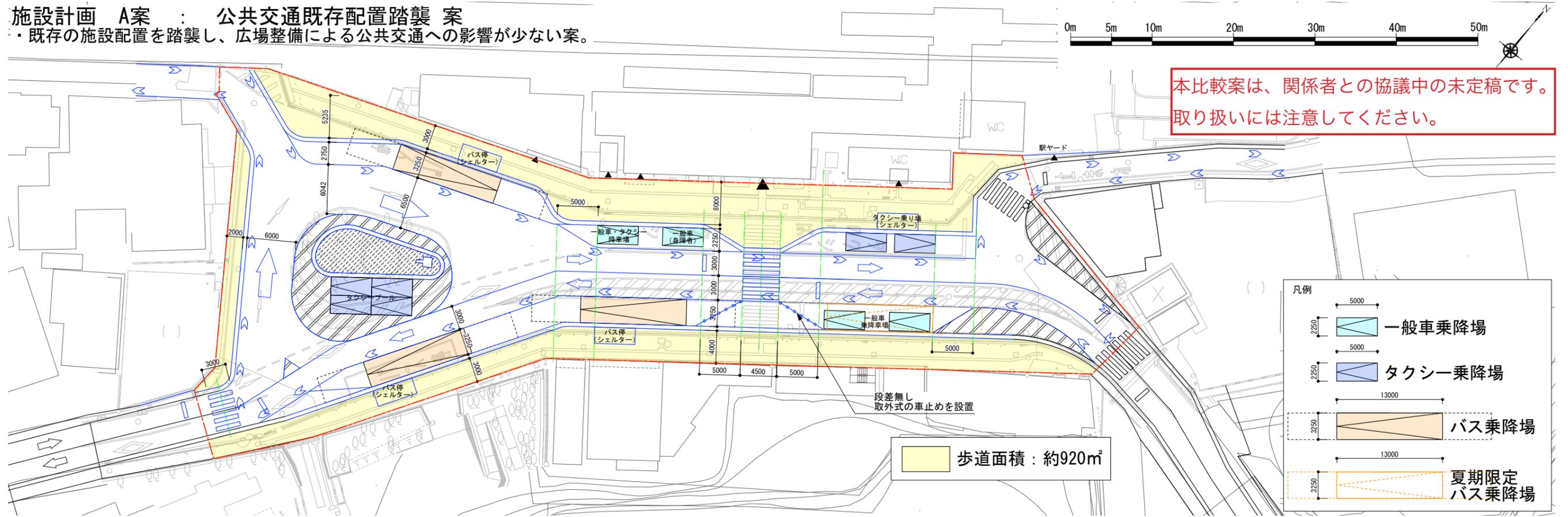
	A案 公共交通既存配置踏襲案	B案 東側転回場設置案	C案 中央広場案 (通過交通不可)
イメージ			
考え方、概要	・既存の施設配置を踏襲し、広場整備による公共交通への影響が少ない案。	・東側に転回場を設け、タクシー及び一般車が安全に東西どちらでも転回でき、拠点としての利便性をもつ。	・中央に広場を設け、通過交通を通行不可とする。路線バスのみは運用を考慮して中央広場内に専用路を設ける。 ・中央広場ができることで駅前広場の活用の可能性が大きく広がる。
バス	・バス停位置は、バスの運営を考慮し既存と同位置とする。	・バス停位置は道路横断が不要な北側に2箇所、南側ステパノ学園前に1箇所を配置する。	・バス停位置は西側ロータリーに3箇所配置する。南側東のバス停は、平塚から来て二宮に抜ける路線のみとする。
タクシー	・タクシー乗り場は既存の位置を踏襲。 ・ロータリー内にタクシープールを設け、待機台数を確保する。 ・停車台数は、レーン2台+プール4台=6台	・タクシー乗り場は既存の位置を踏襲。 ・ロータリー内にタクシープールを設け、待機台数を確保する。 ・停車台数は、レーン2台+プール6台=8台	・タクシー乗り場は東西ロータリー共に配置する。 ・停車台数は、乗場2台+プール4台=6台
一般車	・駅舎正面に身障者用乗降場と一般・タクシーの乗降場を配置。 ・一般車乗降場は、南側に配置。 ・バース台数は、4台程度。	・駅舎正面に身障者用乗降場を配置。 ・一般乗降場は、南側に配置。 ・バース台数は、4台程度。	・東側南に身障者用乗降場を配置。 ・一般車乗降場は、東側に2台、西側に1台配置。 ・バース台数は、4台程度。
自転車	・車道内に自転車通行帯表示を行う。東西の線路沿いの道路の利用が多いため、線路沿い道路の行き来を誘導する。	・車道内に自転車通行帯表示を行う。東西の線路沿いの道路の利用が多いため、線路沿い道路の行き来を誘導する。	・東西の行き来はできなくなるため、自転車は降りて押して広場を横断する。
車道幅員	・交互交通、片側3.0m以上	・交互交通、片側3.0m以上	・交互交通、片側3.0m以上
歩道幅員	・駅舎正面：幅員3.0～8.0m、駅前広場南側：幅員4.0m、歩道面積：920m <sup>2</sup>	・駅舎正面：幅員2.5～6.25m、駅前広場南側：幅員3.5m、歩道面積：970m <sup>2</sup>	・中央広場、歩道面積：1110m <sup>2</sup>
西側ロータリー	・北側（駅側）からの景観に配慮し、南側を縮小する。 ・支障する石碑は移設とする。（移設先は今後要協議）	・モニュメント「大樹」部分以外を大きく縮小する。 ・支障する石碑は移設とする。（移設先は今後要協議）	・西側を縮小するが、できるだけ大きく島を残す。 ・支障する石碑は移設とする。（移設先は今後要協議）
課題	・広場東側でのタクシー、一般車の転回がしづらい。	・東側転回場に大型車進入禁止の規制が新たに必要となる。 ・48号線の本線への合流箇所の安全性の確保が必要。	・自転車の東西の行き来が出来ず、降りて通行する必要がある。

※回転軌跡は「資料編-7. 駅前広場計画案、回転軌跡検討図」を参照

現況平面図

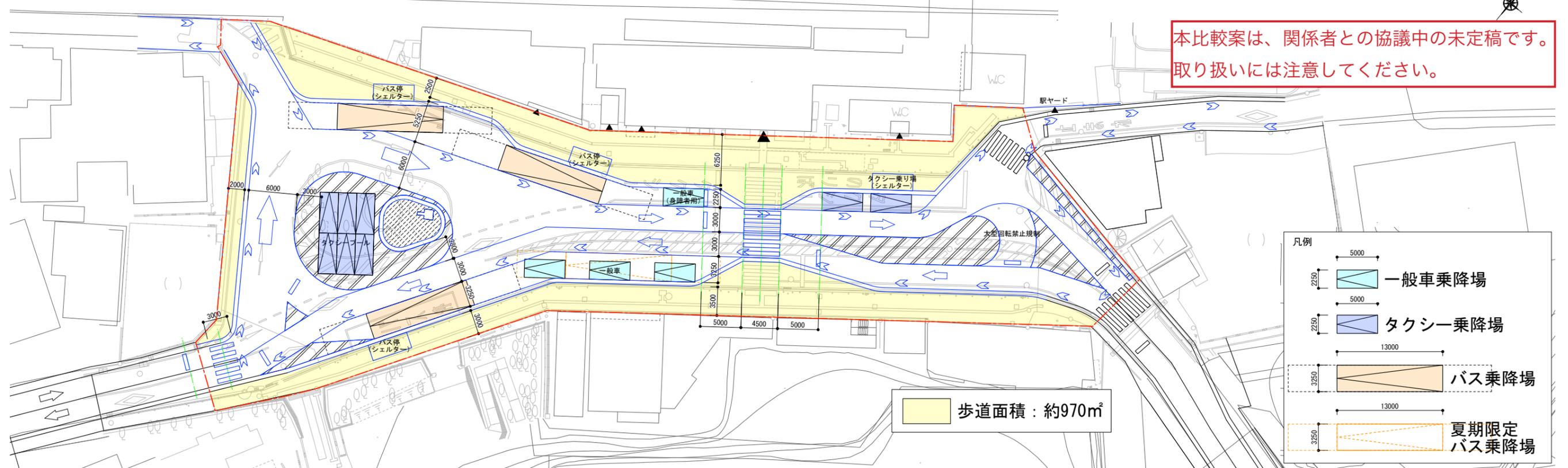


施設計画 A案：公共交通既存配置踏襲案  
 ・既存の施設配置を踏襲し、広場整備による公共交通への影響が少ない案。



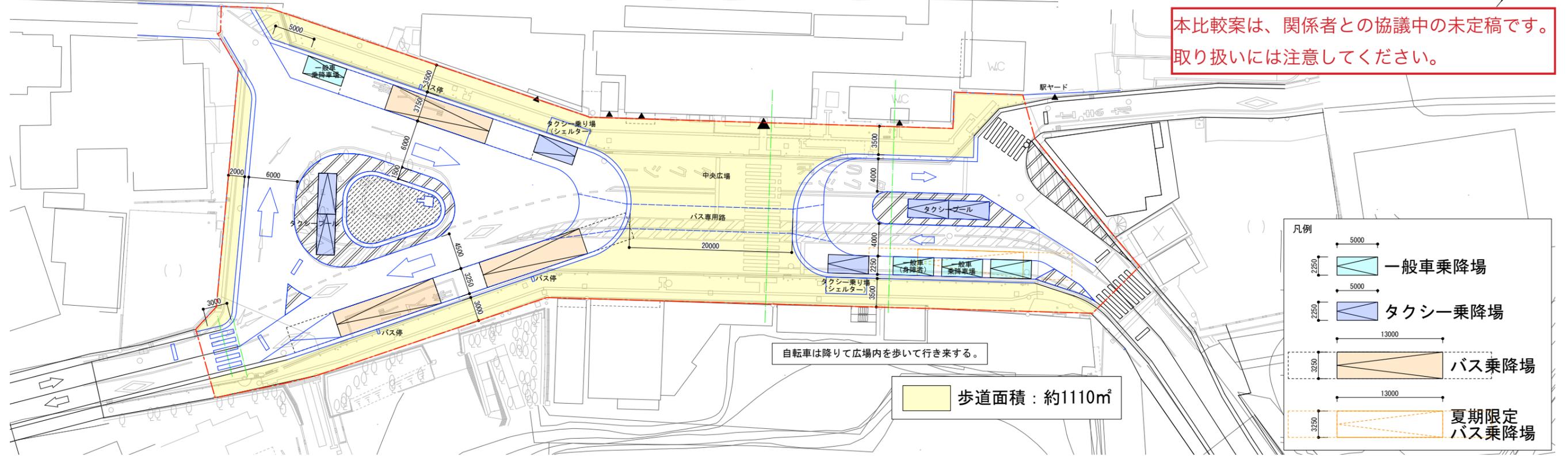
### 施設計画 B案 : 東側転回場設置 案

・東側に転回場を設け、タクシー及び一般車が安全に東西どちらでも転回でき、拠点としての利便性をもつ。



### 施設計画 C案 : 中央広場（通過交通不可） 案

・中央に広場を設け、通過交通を通行不可とする。路線バスのみは運用を考慮して中央広場内に専用路を設ける。  
・中央広場ができることで駅前広場の活用の可能性が大きく広がる。



## 5. 旧駐輪場跡地計画

### 5-1. 旧駐輪場跡地の検討

#### 5-1-1. 敷地現況



駐輪場屋上からの様子



碎石が敷かれ、一般開放されている



旧駐輪場跡地から木下邸を望める



駐輪場通路からの様子

#### 5-1-2. 敷地条件

##### 1) 土地利用規制等

近隣商業地域

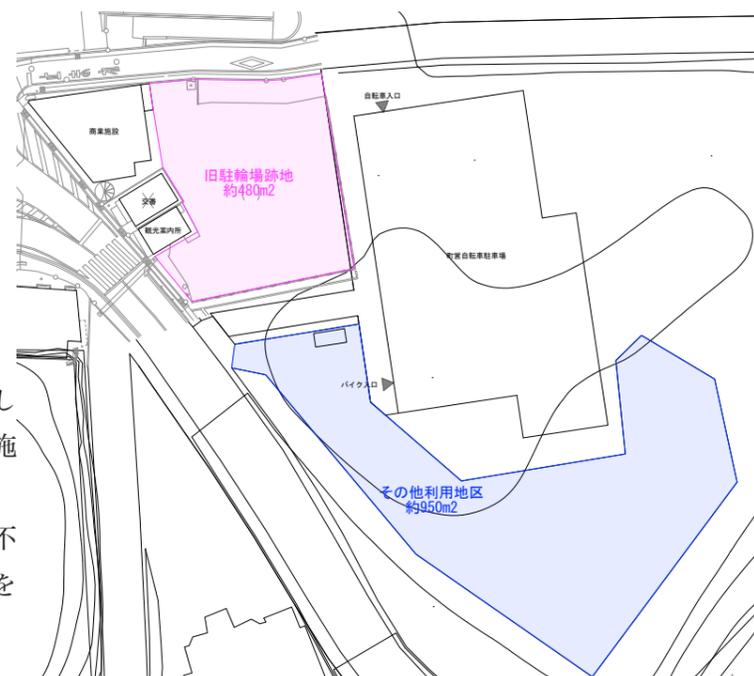
： 容積率 200%、建ぺい率 80%

高度地区（最高限第2種）

： 建築物の高さ制限 15 m

準防火地域

2) 現況の交番と観光案内所を取り壊し敷地と一体利用する。跡地の新規施設には交番と観光案内所を組み込んだ施設とする。（施設が不要の場合には、交番と観光案内所を単独で新設する可能性も有）

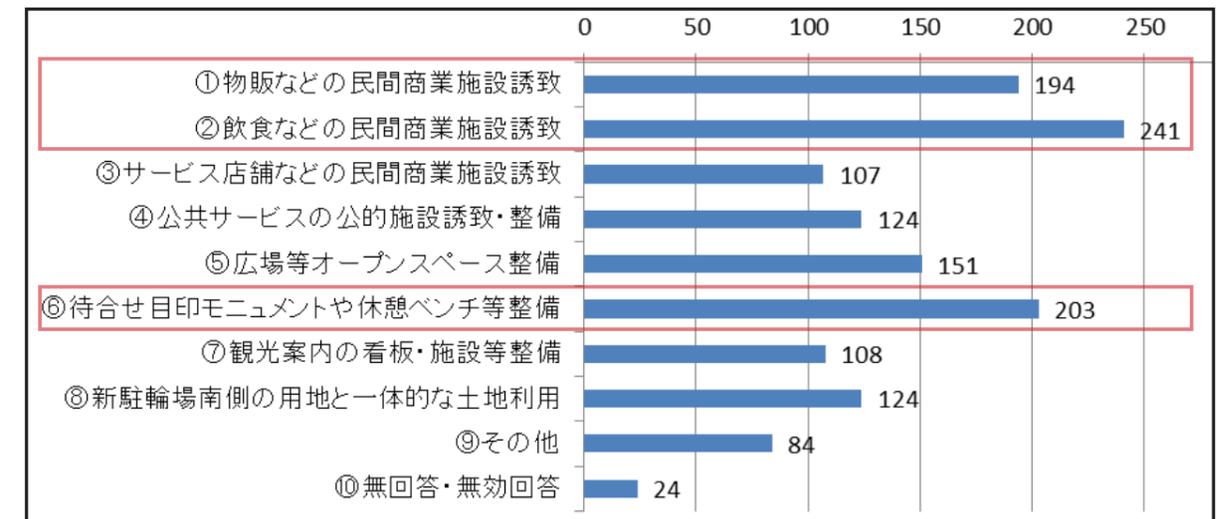


敷地計画図

#### 5-1-3. 町民アンケート結果

問 14 「旧駐輪場跡地付近は歩道整備等安全対策とともにどのような整備を望むか」の問に対して

##### 1) アンケート結果



多数意見として、「飲食、物販などの民間商業施設誘致」全体の約3割を、「待合せ目印モニュメントや休憩ベンチ等整備」が約1.5割を占めていた。

サービス施設等よりも休息施設の要望が倍以上多い結果となった。

##### 2) その他記入欄 意見抜粋

- ・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欲しい。(他 カフェ意見多数)
- ・オープンスペースを充実させ、ベンチを設置してのんびりと駅前で過ごせるようにする。(他 公園が欲しいという意見多数)
- ・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次駐車を禁止する。広場はタクシー、バス利用のみとする。(他 車の駐車場が欲しい等の交通施設とする意見もあり)

#### 5-1-4. 整備方針

大磯町として、旧駐輪場跡地整備を PPP/PFI を用いて整備を進めて行く方針で検討を進めていく。

※ PPP/PFI とは

##### ① PPP (パブリック・プライベート・パートナーシップ：公民連携)

公民が連携して公共サービスの提供を行う事業計画を PPP と呼ぶ。PFI は代表的な手法の一つである。

PPP の中には、PFI、指定管理者制度、市場化テスト、公設民営 (DBO) 方式、さらに包括的民間委託、自治体業務のアウトソーシング等も含まれる。

##### ② PFI (プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)

PFI とは、公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方である。

出典：日本 PFI・PPP 協会 HP より

※参考事例は、「資料編 -8. 公民連携 (PPP) 整備事例」を参照