

(仮称) 大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画 (案)

第3回検討会議 会議録

1. 日 時 平成29年12月25日(月) 10:00から11:30まで
2. 場 所 大磯町保健センター1階 保健指導室
3. 出席者 委 員 19名(欠席1名) ※出席者について別紙参照
事務局 7名
傍聴人 9名

4. 議 題

協議事項

- (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)
- (5) まとめ

5. 議事経過

I. 開会

事務局) 部会の議論や関係機関との協議を重ねてきたが、大磯駅前広場は、面積が狭く不整形で、限られたスペースを有効に使わなくてはならないことを実感した。全ての要望、課題を解決できる計画は非常に難しい。必要な施設は確保したいが、収まりきらないところは、我慢をしなくてはならない。皆が少しずつ融通しあうなどの配慮をいただくことが必要と感じている。本日も、活発な議論をお願いします。

II. 検討会議 ○:質問者 ◎:答弁者

【議題(1) 事業コンセプト】

- ・ ランズ計画が資料-1 (P1) により、事業コンセプトについて説明。

〈まとめ〉

会長) 特に意見もないようなので原案をこのようにさせていただきます。

【議題(2) 駅前広場計画】

- ・ ランズ計画が資料-1 (P2~7) により、駅前広場計画について説明。

〈概算費用について〉

- 委員) 概算費用を教えてください。観光客向けの工事の場合、町が全費用を負担するのは釈然としない。町の負担金額や県や国の補助がどれくらいもらえるかなどがわかれば、我々も具体的に検討できると思う。税金を使うので、具体的な数字を含めて検討していかないと理想論だけではだめだと思う。
- ◎事務局) 概算費用については、現時点ではまだ提示できない。整備費の10分の4は国の補助金をいただけるという認識でいる。残りは町の負担になるが、その他当てられる補助金があれば、今後検討していきたい。
- ◎会長) 計画案をさらに精査して、コストを含めて議論の対象にする。

〈交通動線の安全性について〉

- 委員) A案は、広場を西側から東側に行く場合、全ての交通動線がロータリーの北側を回らないといけない。バスの軌跡動線で、コンビニ前・ステパノ学園前のバス停にバスが停車しているとバスが転回できない絵になっている。バスが詰まると一般車の通行の妨げにもなる。計画では歩道幅員を3m以上確保しているので、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交通動線が厳しい。もう1点、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。
続いてC案について、バスは東西を分離する中央広場を通る考え方になっており、バス運行の安全性に懸念がある。安全対策をどのように考えているか。また、自転車の矢羽根がない。駐輪場が東側のみになり広場内の自転車の動線が交錯している。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。
- ◎事務局) C案のバス専用通行帯は、舗装の着色などで明示する形を考えている。横断防止柵や横断歩道をどこまでやるかという協議が今後必要だと思っている。自転車は、降りて通行してもらうことをどのように徹底していくかという考え方である。
- ◎会長) C案は、ある種のトランジットモールである。バスと歩行者が共存するため、バスは速度を落とし、歩行者に配慮してもらうという前提。A,C案ともに、歩行者のために新たに空間を作り、その分を一般車や交通事業者の方々に空間を譲ってもらうというコンセプト。交通事業者の方には今の運用のままではなく、多少修正をお願いしなければいけないことが発生すると思う。歩行者に空間を与えすぎというなら再度検討しなければいけない。
- 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点で安全面が望ましくない。A案は現実的だが、バスの転回が厳しく、歩道を50cmでも良いので狭め、ロータリーをもう少し縮小できればバスが安全に転回できると思う。バス停のシェルターは、バスを待っている人がいても車椅子の人が通行できる幅を確保できるのか等、設置位置を今後検討してもらいたい。さらに、A案はタクシー乗り場を3台にして、タクシープールをC案のように2台にすれば、ロータリーが縮小できるのではないか。自転車は、A案に記載されているように左側通行なので、利用者の交通マナーをアップしていく必要が

ある。

◎事務局) ロータリー周りの歩道幅員は、現況と同程度としている。また、ロータリー北側のバス停を含む道路幅員は現況より 2m 広くなっており、バス等の動線に配慮している。

◎事務局) A 案のタクシー乗り場付近は、町道 48 号線と駅前広場の交差点となっている。交差点から 5m 以内は駐停車禁止のため、2 台しか収まらない。

○会長) 詳細なディテールは 今後検討しないとならないが、今回は基本的な考え方について議論してもらいたい。現況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することも考えられ、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、そのあたりも含め検討する必要がある。

〈施設配置について〉

○委員) 改札を出て正面に横断歩道を設置しなくてもいいと思う。いつも正面が混むので、横断歩道を西側に持って来るとか、タクシープールを東側にまとめるのもいいのでは。また、両案とも広場の東側からロータリーに右折で入ろうとすると停止線があり、混んでいると東から西へ通行しづらくなると思う。

○会長) 個人的には駅前なので横断歩道が正面にあるのが一番きれいと思う。駅前の車の通行をスムーズにするのは考えどころで、車の速度を落とす・多少詰まるのは仕方がないと考えて検討いただいたほうが良いかもしれない。

〈まとめ〉

会長) A 案、C 案ともに、今後、さらに精査して考えていく。ロータリーは、多少縮小せざるを得ないが、歴史的なものは保存しておくことにする。

【議題(3) 景観・デザイン計画】

- ・ ランズ計画が資料-1 (P8~13) により、景観・デザイン計画について説明。

〈安全性について〉

○委員) 横断防止柵は、現状はチェーンになっており、跨ぐ方も多く見られる。歩車分離の観点で極力跨げないようにしてほしい。他の駅前広場で乱横断した方を撥ねてしまった事例もあるので、慎重に検討してほしい。

◎事務局) 横断防止柵については、ご意見として承る。

○会長) 施設側でどこまで安全を担保するのか、或いは安全を守る側でどこまで考えるか。がちり対策するのか、緩くするのか、極端に言えば柵を無くして大磯の民度の高さを見せるのか、考え方の整理が必要。

○委員) 駅前には車の使い勝手を考えると今のままでも狭いと思う。多用途と多目的に対応する曖昧さが必要だと思う。機能を路面等の素材・色で分けることができればと思

う。

- ◎会長) はっきり分けるのか、状況に応じて歩道と車道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) 今の駅前には、憩いの場という空間を感じられない。明治記念大磯邸園（仮称）、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。海への道や旧島崎藤村邸など、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) 駅前の景観の考え方は、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、安全性にも配慮する必要がある。

〈駅舎について〉

- 委員) 駅舎の意匠は将来まで残していくのか。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。耐震補強も行い将来的に残していく計画である。バリアフリー工事の時も大磯町と調整して屋根の色を駅舎と同じオレンジ色にして駅舎のイメージを残すようにした。

〈タクシーについて〉

- 委員) 小型で省エネのタクシー等、新しい車両の投入は考えているのか。

- ◎委員) 現在どのような車種を使うか検討中であり、小型車種を試験導入している。今後需要に合わせた車が入って来ると思っている。

- ◎委員) 安全等に対する配慮が前提だが、例えばクラシックカー、人力車等いろんな形状のものが入ってくれば、大磯ブランドとして売り出していけるのではと思う。

〈まとめ〉

- 会長) 大磯町景観計画に基づいて、景観ルールを考えていく。施設イメージ方針について、引き続き議論する余地があると思う。

【議題(4) 大磯駅周辺地区案内誘導計画（案）】

- ・ ランズ計画が資料-1 (P14) により、大磯駅周辺地区案内誘導計画（案）について説明。

〈誘導計画について〉

- 副会長) さざんか通りから国道1号にぶつかる部分だと海が見えて歩きたくなるが、国道1号を越えた先から、道も細く住宅地なので歩きたいという気持ちはなくなる。階段も有り、連続性が感じられないと感じた。明治記念大磯邸園（仮称）、旧東海道松並木は駅から徒歩圏内で、みなとオアシスからも歩ける距離なので、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と思う。

○委員) 以前に東海大の学生が、海水浴場へのゲートを越えてからどちらの道に行くのかわからないと言っていた。さざんか通りは、特に国道1号を越えてから、みなとオアシスという拠点に誘導するルートが確立できていないと思うので何とかしてほしい。

○会長) 国道1号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。

○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と。東海道松並木や鳴立庵から驚かす仕掛け考えるのもいいのではないかと。

○委員) 役場前から大磯の上り富士、そして吉田邸の先が下り富士。特に上り富士は富士山が大きく見えるが、電柱が1本だけ富士山と被る。どうにかしてほしい。

〈サインについて〉

○委員) サインについて、観光協会とガイド協会、町の産業観光課が打ち合わせしている。誘導サインは再来年に更新する予定。どこにサインを追加するか検討すると思うので、産業観光課と調整いただければと思う。

〈まとめ〉

会長) 案内誘導計画については、町の観光セクションと調整しながら計画してほしい。

【議題(5) まとめ】

会長) 事業コンセプトは、憩いというワードを入れ、大磯の人にとって憩いの場になるような方向で進める。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、図面の範囲以外にどのような問題が発生するのか検証していく。ロータリーの整備計画については、ロータリーを若干縮小して、良いものにしていく考えで進めていく。景観・デザイン計画は、大磯町の景観計画に従ってディテールを設計していく。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。

Ⅲ. その他

〈次回〉

・第4回検討会：平成30年3月14日10時から、大磯保健センター1階保健指導室で行う。

— 以上 —

— 別紙 —

(仮称)大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画(案) 検討会議委員 出席者

種 別	名 称	氏名	出欠	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	伊澤 浩明	○	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 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	欠	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