




3-2-3. 施設イメージ方針検討

景観を形成する広場施設のイメージ方針を検討する。

検討結果：既存の雰囲気踏襲として落ち着いた質感のクラシック鋳物案の方針とする。

	A案 落ち着いた質感のクラシック鋳物案 (既存踏襲)	B案 温かみのある木質案	C案 大磯(海、波、アオバト、松等)をモチーフ形状案
イメージ			
景観性	<ul style="list-style-type: none"> <li>クラシックな鋳物デザインは落ち着いた印象となり、駅舎等の歴史ある趣の景観に調和する。</li> <li>既存の雰囲気を踏襲するので既存の駅前広場に親しみを感じている利用者には受け入れられやすい。</li> </ul> <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>木の素材感を活かした施設を取り入れる。</li> <li>温かみのある印象となる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海、波、アオバト、松等の大磯を連想させる形状を積極的に施設デザインに取り入れていく。</li> <li>既存とは印象が変わる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>鋼材であり、一般的に耐久性は高い。</li> <li>既製品であれば、事故等による施設の破損等での交換に迅速に対応可能となる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>木製は、鋼材等の素材に比べると耐久性が劣る。</li> <li>環境配慮として県産材等の利用は可能であるが、定期的な交換を前提としたシステムづくりが必要となる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オリジナルデザインとなるため、事故による破損等で交換が必要な場合、製作に時間がかかり迅速な改修対応に難がある。</li> </ul> <p style="text-align: center;">△</p>
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>オリジナルデザインも考えられるが、既製品でもデザイン性を有するものがあるため予算に合わせた選択が可能。</li> </ul> <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改修頻度が高くなるためランニングコストが高くなる傾向がある。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オリジナルデザインとなるため、初期整備・補修時のコストが高くなる傾向がある。</li> </ul> <p style="text-align: center;">△</p>
総合評価	◎	○	△

シェルターデザイン方針






シェルターのデザイン方針を検討する。

検討結果：新規設置となるシェルターは、景観を阻害しないシンプル(フラット)なデザイン方針とする。

※バス乗降用の2段シェルターは景観を大きく阻害するため採用しない。



2段シェルター事例

	A案 シンプル(フラット)	B案 木材等との合成	C案 波(曲面)	D案 和風(切妻)	E案 ガラス
イメージ					
景観性	<ul style="list-style-type: none"> <li>フラット形状は存在感を主張しないため、歴史ある駅舎を中心とした落ち着いた駅前景観とよく調和する。</li> <li>梁上に乗せる構造だけでなく吊り構造も可能。吊り構造の場合は梁材が隠れるため、シンプルですっきりとした見え方になる。</li> <li>LED照明器具や樋をパネルと一体化することでシンプルで美しい仕上がりとなる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>支柱部や屋根裏面に木材等を組み入れた特徴的なデザイン。</li> <li>自然素材であるため優しい雰囲気を創出できる。</li> <li>照明器具を配置する場合は、支柱部にブラケット照明を設置する等に対応する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>波や潮風を感じさせる軽やかで優しい曲面のデザイン。</li> <li>海辺の土地柄を強く感じさせるが、切妻屋根の駅舎との一体感を得られない。</li> <li>梁上に乗せる構造だけでなく吊り構造も可能。吊り構造の場合は梁材が隠れるため、シンプルですっきりとした見え方になる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎に用いられた切妻屋根を表現して、一体感のある駅前空間を創出する。</li> <li>梁上に屋根材を乗せる構造になるため、利用者から梁材が見えてしまう。やや煩雑な印象となる。</li> <li>支柱部および梁材等に照明器具を配置する必要があるため、照明器具とともに配線等が見えてしまう。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然採光が得られるため、明るく開放感に富む。採光性に優れた反面、夏季の日射を受ける。</li> <li>ガラス枠が細かく入るため、やや煩雑な印象である。</li> <li>汚れた雪が見えたり、悪戯で投げ捨てられたゴミ等が透けて見えるため景観を損ねやすい。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> <li>アルミ等の鋼材は耐候性に優れるため、メンテナンスフリーの材質といえる。</li> <li>不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。頻繁な清掃は不要となる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>木材は経年変化による変色や、表面にささくれ等が起りやすいため、定期的なメンテナンスが必要となる。将来的に交換の可能性もある。</li> <li>木材(柱)は子供のいたずらで落書き等のキズがつく心配がある。落書きを消す事は困難といえる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アルミ等の鋼材は耐候性に優れるため、メンテナンスフリーの材質といえる。</li> <li>不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。頻繁な清掃は不要となる。</li> <li>形状によっては、汚れ、ゴミ等がたまりやすい。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アルミ等の鋼材は耐候性に優れるため、メンテナンスフリーの材質といえる。</li> <li>不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。頻繁な清掃は不要となる。</li> <li>形状によっては、汚れ、ゴミ等がたまりやすい。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>汚れが目立つため(特に上面)水洗い程度の定期的な清掃が必要。</li> <li>サッシ枠にゴミがたまりやすく、歩行者からの見え方が悪くなる恐れがある。</li> </ul> <p style="text-align: center;">△</p>
経済性(概算価格)	約250,000円/㎡	約400,000円/㎡	約320,000円/㎡	約300,000円/㎡	約280,000円/㎡
評価	◎	△	○	○	△

※概算価格は材工の価格。平成29年10月時点にて算出。

### 3-3. 各種施設のイメージ提案

#### ■照明灯

既存を踏襲し、駅舎と合わせたクラシックなデザインとする。



JR 東京駅丸の内駅前広場



JR 日光駅

#### ■横断防止柵・車止め

既存を踏襲し、駅舎と合わせたクラシックなデザインとする。



JR 東京駅丸の内駅前広場



JR 東京駅丸の内駅前広場



道後温泉本館周辺



道後温泉本館周辺

#### ■シェルター（設置範囲はタクシー乗り場とバス停のみとする。）

新規設置となるため周辺景観に配慮し、シンプルなデザインとする。



出雲大社神門通り



錦糸町駅前（墨田区循環バス）



#### ■スツール（駅舎正面滞留空間）

シンプルで親しみやすいデザインとする。



JR 熊本駅前広場



JR 金沢駅前広場

#### ■駅舎ベンチ（要協議）

木の暖かみのあるデザイン。



近鉄宇治山田駅

#### ■曲がりベンチ（コンビニ前）

花壇と一体となった、木の暖かみのあるデザイン。



東京丸の内 三菱一号館



六本木ヒルズ

#### ■案内サイン（駅舎正面滞留空間）

駅舎景観を妨げない低くデザインしたサイン。



栃木県 下野国分寺跡



大阪城公園

#### ■歩道舗装

風格を出すために、大きめの自然石又は自然石風のブロック舗装とする。



大阪市 中之島公園



JR 東京駅丸の内駅前広場

3-4. 完成イメージパース

■ A案



■ C案



## 4. 大磯駅周辺地区案内誘導計画（案）

### 考え方

- 案内サインの配置は既存観光案内サイン（歴史と味の散歩道）の位置を踏襲する。  
大磯港みなとオアシスや明治記念大磯邸園（仮称）との連携（人と動線）を考慮し、サインの表示内容は、駅周辺の拠点施設である、「大磯駅」「大磯港」を追加する。また、将来的には「明治記念大磯邸園」を追加する。
- 大磯港みなとオアシスへ向かう動線の連続性が弱いため、案内サインの追加により連続性の強化を図る。
- 大磯港みなとオアシス、明治記念大磯邸園（仮称）等の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、魅力作りを検討していく。



町道13号線を駅前広場から見通す。13号線は一部インターロッキング舗装で、歩行しやすい雰囲気となっている。



大磯港みなとオアシスへ続くさざんか通り。インターロッキング舗装で、歩行しやすい雰囲気となっている。また、お寺などもあり、大磯らしい閑静な印象となっている。



大磯港みなとオアシスへのルートであるが、さざんか通りとは雰囲気が異なり、ルートの連続性が途切れしまっている。

