

4-3. 駅前広場の景観計画

4-3-1. 景観ルール方針

現況の景観整理と先行計画を踏まえ、大磯駅前広場の景観整備におけるルールをまとめる。

**丘陵の縁に包まれた立地を生かし、
駅舎や大磯駅前洋館など歴史の趣が引き立つ、
風格のある駅前広場の景観づくりを目指す。**

1. 駅舎を中心とした落ち着いた雰囲気を継承する。

2. 遠景、近景の緑を生かした景観づくり

3. 新規で追加する施設（シェルター、サイン等）は、周辺景観に十分配慮する。

緑

- ・丘陵の縁の遠景、ロータリー等の緑の近景を効果的に活かす。
- ・南北から覆う緑は、大磯の閑静なイメージを伝えるものであるため、保全を検討し、周辺景観の良好な維持を図る。
- ・ロータリーの島のケヤキは、大磯駅前広場のシンボルツリーとして残し保全する。
- ・各商店や各建物でおもてなしを表現するプランター等を設置し、緑化及び維持管理に協力いただく。
(※民間事業者、民間所有者に協力いただけるか、協議が必要。)

施設

- ・照明灯、柵等の施設は、広場形状が変わるために、移設が必要となる。施設は、現況の雰囲気を踏襲したデザインとして更新する整備方針とする。具体的なデザインは、実施設計等で検討する。
- ・ロータリー内にあるモニュメント「大樹」は、大磯の顔として存置する。
- ・駅舎、聖ステバノ学園入口の石積み等の歴史を感じる景観を阻害しないよう施設配置及びデザインに配慮する。

建物

- ・駅舎と対面をなす民間の商店舗についても、駅舎や駅前広場と連携した建物群として協力いただき、町の玄関口としてふさわしい景観形成が望まれる。
- ・これら民間の商店舗の修景は、駅前広場の施設計画検討後、大磯町の景観を議論する「大磯町景観応援団」において、修景ガイドラインなどについて議論し提案を行う。
- ・(※民間事業者、民間所有者に協力いただけるか、協議が必要。)

4-3-2. 施設イメージ方針検討

(1) 施設イメージ方針

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：既存の雰囲気の路盤として落ち着いた質感のクラシック飾物案の方針とする。

表 施設イメージ方針検討

	A案 落ち着いた質感のクラシック飾物 案 (既存路盤)	B案 温かみのある木質 案	C案 大樹(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"> ・クラシックな飾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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・木の質感を活かした施設を取り入れる。 ・温かみのある印象となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・海、波、アオバト、松等の大樹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。 ・既存とは印象が変わる。
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> ・鋼材であり、一般的に耐久性は高い。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・木製は、鋼材等の素材に比べると耐久性がある。 ・環境配慮として素生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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
総合評価	◎	○	△

(2) 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。



表 シェルターデザインイメージ方針検討

	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
景観性	<ul style="list-style-type: none"> ・フラット形状は存在感を主張しないため、既存ある駅舎を中心とした落ち着きのある駅前の景観とよく調和する。 ・屋上に乗せる機能だけでなく吊り機能も可能。吊り機能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。 ・LED照明器具や柱をパネルと一緒に一体化することでシンプルで美しい仕上がりとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・自然素材であるため優しい雰囲気を演出できる。 ・照明器具を配置する場合は、支柱間にブレケット照明を設置する等で対応する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・波や曲面を連想させる軽やかで優しい駅前のデザイン。 ・海浜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は薄れない。 ・屋上に乗せる機能だけでなく吊り機能も可能。吊り機能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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前に用いられることが多い屋根を表現して、一体感のある駅前空間を創出する。 ・屋上に屋根材を乗せる機能になるため、利用者から梁材が見えてしまう。やや粗雑な印象となる。 ・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置等が見えてしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駅舎が隣接するため、既存駅舎前に置く。採光性に優れる反面、夏場の日射を受ける。 ・ガラス部分が細かい入るため、やや粗雑な印象である。 ・角部が見えたり、駅舎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。
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。綿密な清掃は不要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・木材は結露対応による変色や、表面にさざれ等が起こりやすいため、定期的なメンテナンスが必要となる。荷物的に交換の可能性もある。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・アルミ等の鋼材は耐候性に優れるが、メンテナンスフリーの材質といえる。 ・不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。綿密な清掃は不要となる。 ・形状によっては、汚れ、ゴミ等がたまりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・不透過素材であるため表面の汚れが目立たない。綿密な清掃は不要となる。 ・形状によっては、汚れ、ゴミ等がたまりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・汚れが目立つたために上部に洗浄液を充填する清掃が必要。 ・サンルームにゴミがたまりやすく、歩行者からの見栄えが悪くなる恐れがある。
経済性 (概算価格)	約250,000円／m ²	約400,000円／m ²	約320,000円／m ²	約300,000円／m ²	約280,000円／m ²
評価	◎	△	○	○	△

※概算価格は算工の価格、平成28年10月時点にて算出。

4-3-3. 各種施設のイメージ提案

方針検討より、照明灯、横断防止柵等は既存の雰囲気を踏襲した落ち着いたデザイン方針とする。シェルターやスツール等新規設置となる施設は、シンプルなデザイン方針とする。

以下にこれら方針に合う事例を紹介する。

■ 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



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、バス停、身障者乗降場とする。）

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 熊本駅駅前広場



JR 金沢駅駅前広場

■ 駅舎ベンチ（要協議）

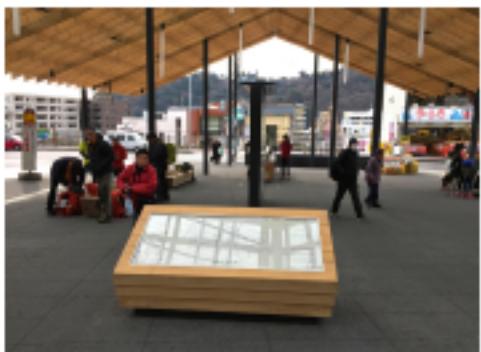
木の暖かみのあるデザイン。



近鉄宇治山田駅

■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。



JR 湯河原駅前広場



栃木県 下野国分寺跡

■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

4-4. 旧駐輪場跡地の活用

4-4-1. 敷地条件

活用方法について

(1) 条件整理

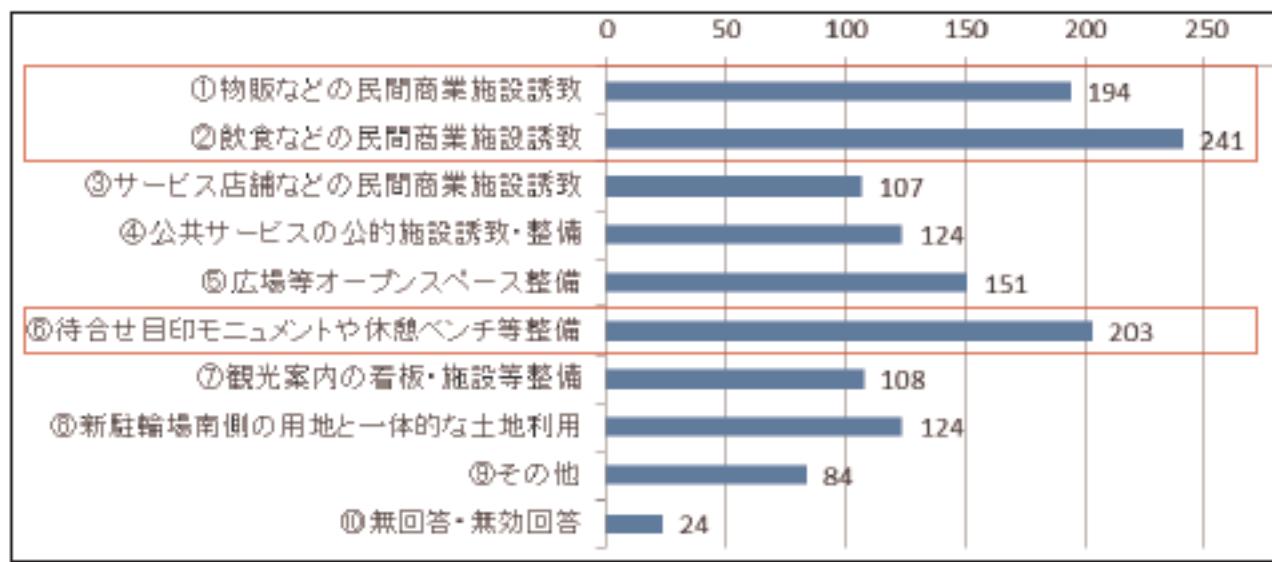
- ①「平成26年度 大蔵駅前用地利活用検討委員会」において、整備・改良・再配置地区に位置付け
 ア) 歩行者等が安全に通行できるよう環境改善。
 イ) 駅前広場との連動性に配慮し、滞留、待ち合わせ空間を設ける。
 ウ) 観光案内所及び交番の移転先とする。
 観光案内所と交番は現況床面積以上とする。

現況概略面積 観光案内所：約 15m2×2 階建 - 30m2
 交番 : 約 20m2×2 階建 - 40m2

(2) 町民アンケート調査結果

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」の問に対してアンケートで多数見られた意見

- ・カフェや地場産の物販などを行う商業施設
- ・町民や観光客のための待ち合わせ場所としてベンチ等の整備
- ・一般車の駐車・停車場の整備

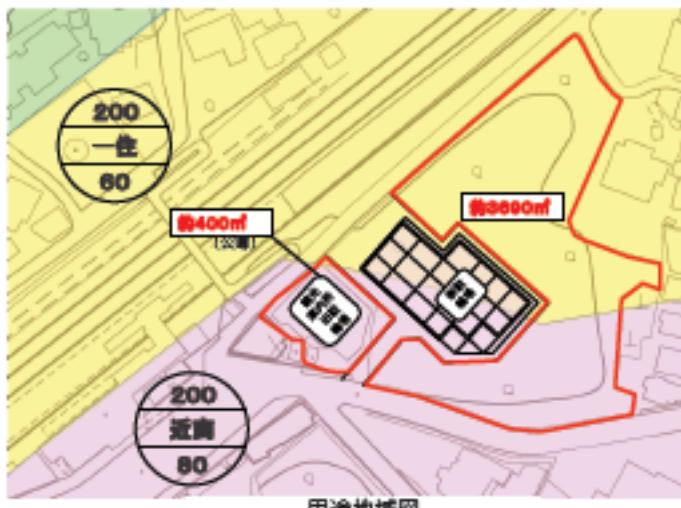


多数意見として、「飲食、物販などの民間商業施設誘致」全体の約3割を、「待合せ目印モニュメントや休憩ベンチ等整備」が約1.5割を占めていた。

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) 面積等

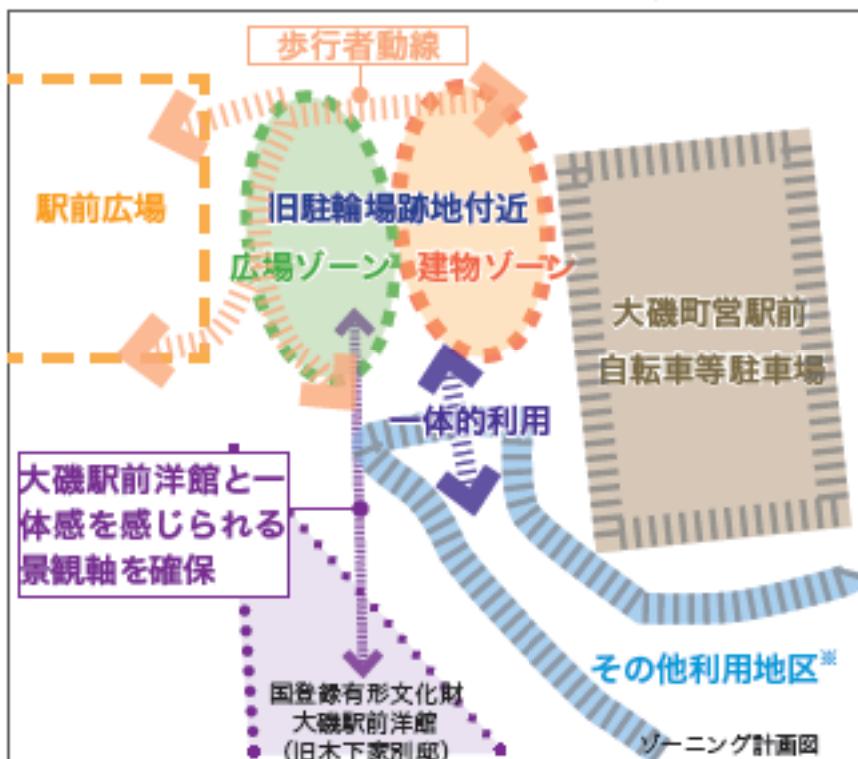
用途地域	近隣商業地域
敷地面積	約 400m ² (観光案内所用地を含む公簿面積)
建ぺい率	80%
容積率	200%
高度地区	最高限第2種 建築物の高さ制限度 15 m
防火地域	準防火地域
土地所有者	大磯町



用途地域図

(3) ゾーニング計画

①旧駐輪場跡地周辺のゾーニング計画について以下に示す。



※その他利用地区は、今後、
更なる協議及び調整が必要で
すが、旧駐輪場跡地との一
体的な利用や既存の自然や景
観に配慮した利用を行う方針と
します。

②旧駐輪場跡地周辺での官民連携

ア) シェアサイクルの拠点

大磯町は、自転車を活用した観光振興や地域活性化を目的に、世界最大の自転車シェアリング事業者であるモバイク・ジャパン株式会社と自転車シェアリング事業の推進について合意した。
自転車ネットワークの構築に向けて駅前のシェアサイクルの拠点候補地として検討していく。

イ) 待ち合わせやまち歩きの拠点

NPO 法人大磯ガイド協会が行うまち歩きガイドの集合・解散場所等としての活用や各種イベントの際の活用が考えられる。

4-4-2. 施設計画（案）

観光案内所及び交番を移転する施設の計画の方向性について、アンケート結果等を踏まえ3案を例示する。

本例示は、観光案内所及び交番の建て替えとアンケート結果で多数見られた意見の「飲食、物販、ベンチ等の施設整備」を PPP/PFI 手法で実現すると仮定した施設計画の例示です。

どのような施設であれば、PPP/PFI 整備手法で実現できるか今後さらに検討が必要です。

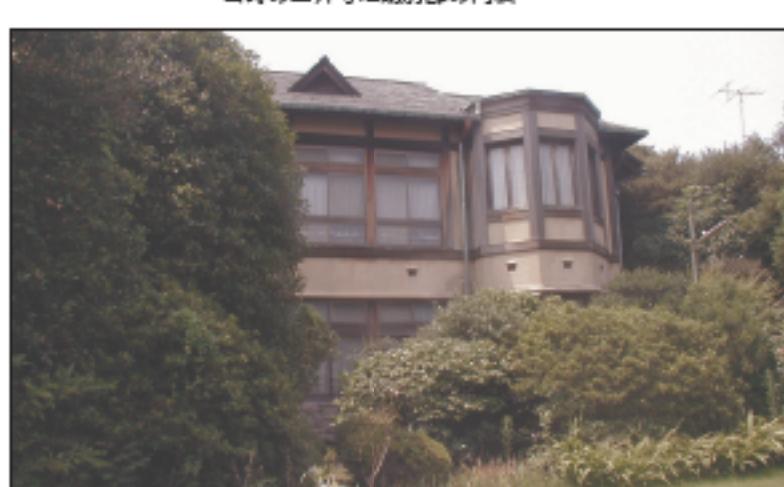
	跡地 A 案 飲食、物販複合施設（平屋（一部2階建））	跡地 B 案 飲食、物販複合施設 + サービス業を営む店舗（2階建）	跡地 C 案 オープンスペース確保（3階建）
平面図	 	 	
イメージ	<p>店舗 店舗は観光案内所と飲食、物販を同じ空間に配置した計画を規定。イメージは各案共通で、様々な形態が想定できる。</p>	<p>サービス業を営む店舗 ・1階には観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設ける。 ・2階には、サービス業を営む店舗が入り、主に駅利用者や町民が気軽に利用できるような施設。</p>	<p>オープンカフェ ・建物は小規模として観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設け、オープンスペースを多く残すことで待合室、イベント等で利用できる。 ・店舗前はオープンカフェとなっており、開けた明るい雰囲気で、町民や観光客が利用しやすい。</p>
概要	・観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設ける。買い物や休憩をしつつ、大磯の観光について情報を得られる。	・1階には観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設ける。 ・2階には、サービス業を営む店舗が入り、主に駅利用者や町民が気軽に利用できるような施設。	・建物は小規模として観光案内所、飲食、物販を併設した施設を設け、オープンスペースを多く残すことで待合室、イベント等で利用できる。 ・店舗前はオープンカフェとなっており、開けた明るい雰囲気で、町民や観光客が利用しやすい。
面積	<ul style="list-style-type: none"> ・建築面積：231m² ・交番：84m²（2階層、階段室含む） ・観光案内所：203m² ・店舗 158m²（飲食、物販と併せて） + バックヤード 45m²（事務所含む） ・駐車場 ×3 台 バトカーステーション ×1 台 駅前広場一般車乗降場 ×2 台 ・バイク駐車場 ×3 台（交番に併設） 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築面積：231m²（床面積：492m²） ・交番：84m²（2階層、階段室含む） ・観光案内所：175m² ・店舗 130m²（飲食、物販と併せて） + バックヤード 45m²（事務所含む） ・サービス業を営む店舗：212m² (授乳・オムツ替えスペース含む) ・駐車場 ×3 台 バトカーステーション ×1 台 駅前広場一般車乗降場 ×2 台 ・バイク駐車場 ×3 台（交番に併設） 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築面積：166m²（テラス含む） ・床面積：440m²（1.2階テラス含む） ・交番：72m²（2階層、階段室含む） ・観光案内所：81m² ・店舗 46m²（飲食、物販と併せて） + バックヤード 35m²（事務所含む） ・店舗（飲食、物販）：198m²（81+117） (オープンスペース側にテラスを設置) ・駐車場 ×3 台 バトカーステーション ×1 台 駅前広場一般車乗降場 ×2 台 ・バイク駐車場 ×3 台（交番に併設）

(参考) 旧駐輪場跡地の建築について

大磯駅付近には三井守之助別邸があったが、2003年に大磯遺産保存会により解体され、一部部材は、再利用可能な状態で保存・保管されている。

三井守之助別邸は、別荘として昭和2年（1927）に建設され、「日本近代建築総覧」にも収録されており、戦前期大磯の別荘建築を代表する貴重な遺構とされていた。

別荘地として発展してきた大磯の特徴ある景観の1つとして、また大磯の遺産の活用という観点からも、旧駐輪場跡地に計画する建築物の部材として再利用することを検討する。



4-4-3. 公民連携による旧駐輪場跡地有効活用

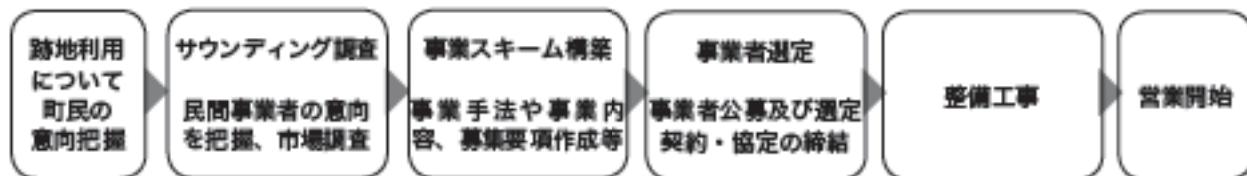
(1) 公民連携事業の流れ

大磯駅前広場に隣接する旧駐輪場跡地を有効活用した憩いや交流、にぎわいの空間創出を目指し、当該町有地における施設の整備・運営について広く民間事業者から質の高い事業提案を募集し、公民連携の手法により民間のノウハウと技術、資金を最大限に活用することで、効果的かつ効率的に事業を実施して、町民や駅利用者にサービスを持続的に提供することを目指す。

事業手法としては、PPP/PFIを用いて整備をする方針で検討を進めていくが、サウンディング調査等により実現性を検証の上、事業手法を決定する。

公民連携事業の流れは、以下のようである。

公民連携事業の流れ



(2) 事業手法の比較

民間活力導入の事業手法について、業務分担やメリット・デメリットの比較検討を行った。(P60 参照)

(3) 事業の概要（案）

借地等については条件を設定し、事業者が下記①～③の施設を設計、建設、維持管理、運営を行う方針とする。事業敷地内に整備する施設は以下の「公共施設」、「民間施設」、「その他の共有施設」とする。

①公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場と連続する歩道機能の確保 ・交番（駐車場スペース含む）及び観光案内所 (※交番及び観光案内所をそれぞれ単独で新設する可能性も有) ・駅前の待合せの目印となるモニュメント等や休憩ベンチ等を含めた広場整備
②民間施設	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食や物販等条件を絞るが、具体的な用途等は事業者の提案とする。 ・駅前としての立地を活かした「落ち着きのあるまちの魅力向上」、「にぎわい創出」、「地域の特色を活かしたまちづくり」などを図る施設とする。
③その他の共有施設及び配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ・公共と民間施設で共用となる施設（エレベーター、階段等）、駐車場、駅前広場に配慮した外構（照明、植栽等）を整備する。 ・旧駐輪場跡地南側の「その他利用地区」とのつながりを考慮すると共に、大磯駅前洋館への景観軸を活かすこと。（※「その他利用地区」は別途検討）

事業手法の比較

○民設民営（PFI事業）…公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術力を活用し、民間主導で効率的・効果的な社会資本整備を行う方式。

民間収益施設の整備を認めるなど、民間に対するインセンティブが必要。

○公設民営…公共が施設整備を行い、管理運営を民間に委託する方式。

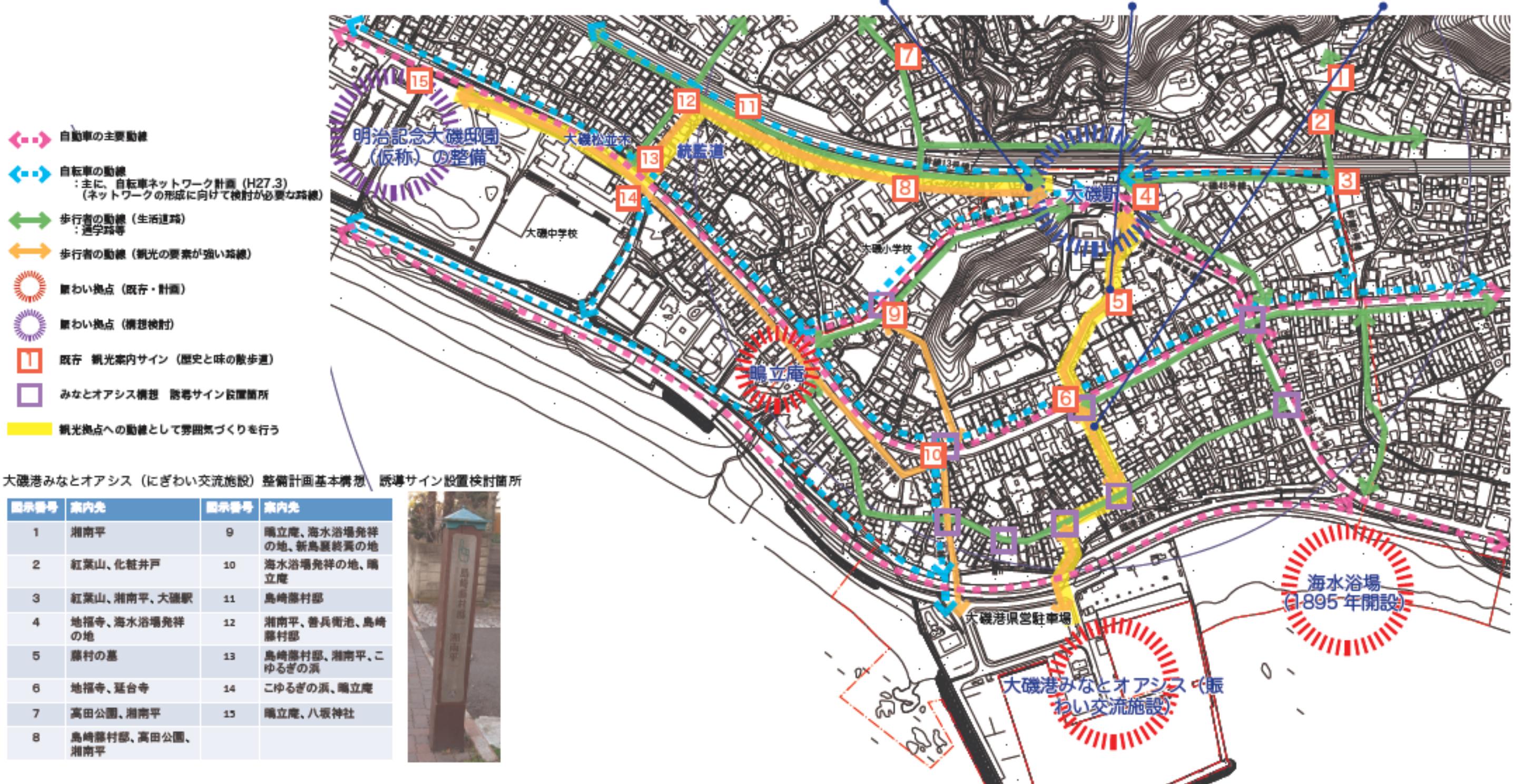
手法	民設民営（PFI事業）			公設民営		公設公営（従来方式）
	BTO 方式	BOT 方式	BOO 方式	DB 方式	DBO 方式	
概要	民間事業者が自ら資金調達を行い、施設の設計・建設・運営を行う。所有権について、施設完成後に公共に移転する。	民間事業者が自ら資金調達を行い、施設の設計・建設・運営を行う。所有権について、委託期間終了後に公共に移転する。	民間事業者が自ら資金調達を行い、施設の設計・建設・運営を行う。所有権については、委託期間終了後も公共に移転を行わず、対象施設を解体・撤去する。	公共が施設の設計・建設を行い、運営に関しては民間事業者に複数年にわたり委託する方式。	公共が起債や交付金等により資金調達し、施設の設計・建設、運営等を民間事業者に包括的に委託する方式。	公共が財源確保から施設の設計・建設、運営等の全てを行う方式。
事業の資金調達を行う機関	民	民	民	公	公	公
対象施設の設計・建設を行う機関	民	民	民	民	民	公
施設を所有する機関	公	民	民	公	公	公
事業期間満了後	公	公	民	公	公	公
施設の運営を行う機関	民	民	民	公	民	公
コスト縮減 (従来方式との比較)	建設	施工者のノウハウを設計に反映させられるため、コスト縮減効果の期待が高い。			施工者のノウハウを設計に反映させられるため、コスト縮減効果の期待が高い。	
	維持管理	維持管理を見越した設計が可能となり、コスト縮減効果の期待が高い。			従来方式と同等 (施工者のノウハウを設計に反映させられればコスト縮減に期待できる)	維持管理を見越した設計が可能となり、コスト縮減効果の期待が高い。
	運営	長期包括発注によるコスト縮減効果が期待できる。			従来方式と同等	—
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 施設の所有権が公共にあるため、柔軟な機能・用途等の変更が可能。 施設の所有に係る課税負担が発生しない。 補助制度の適用対象となりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設の所有権が民間にあるため、運営に関して民間が創意工夫を図りやすい。 建物所有に伴うリスクの大部分を民間に移転できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者のノウハウを最も反映しやすく、独立採算型の事業に向いている。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・建設を一括委託することで、コスト縮減が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計から維持管理まで一括委託することにより、コストを縮減できる。 長期契約となるため、契約手続きの負担軽減や支払い額の平準化が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 業務の継続性が担保される。 職員が設計・監督を行うため、行政内部にノウハウが蓄積される。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 建物所有に伴うリスクは公共が負担する。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設の所有に係る課税負担が発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業の永続性がない。 施設の所有に係る課税負担が発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> PFIと比較して、民間の創意工夫を活かす余地は減る。 	<ul style="list-style-type: none"> PFIと比較して、民間の創意工夫を活かす余地は減る。 長期の維持管理に係る民間のリスクがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 経営改善の努力が必ずしも高いとは言えない。 工事・委託とも発注に時間を使い、迅速な対応に欠ける。

本事業は、民設民営（PFI事業）で進めていく方針として検討していく。

4-5. 大磯駅周辺の案内誘導計画（案）

考え方

- 1) 案内サインの配置は既存観光案内サイン（歴史と味の散歩路）の更新を図る。更新は観光部局と連携していく。
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。
- 2) 大磯港みなとオアシスへ向かうさざんか通り及び国道1号の南側に続く道路や、明治記念大磯邸園（仮称）へ向かう幹線13号及び統監道の動線の連続性が弱いため、案内サインや路面標示などの追加により連続性の強化を図る。
- 3) 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。



4-6. 駅前広場概算工事費

駅前広場計画案の A,C 案それぞれの概算工事費を算出した。

駅前広場概算工事費 大磯駅前広場 A案

工種	名称	摘要	数量	単位	金額 (万円以下切り捨て)
1. 基盤整備					
1-1. 構造物撤去工			1	式	25,200,000
2. 植栽工					
2-1. 植栽工			1	式	2,300,000
3. 施設整備					
3-1. 雨水排水設備工			1	式	14,700,000
3-2. 電気設備工			1	式	15,500,000
3-3. 囲路広場整備工			1	式	85,000,000
3-4. 修景施設整備工			1	式	2,000,000
3-5. サービス施設整備工			1	式	4,800,000
3-6. 管理施設整備工			1	式	14,900,000
3-7. 建築施設組立設置工			1	式	28,600,000
3-8. 電柱地中化工			1	式	41,600,000
	直接工事費				234,600,000
	経費等	経費率=	0.75		175,900,000
	消費税	8%	0.08		32,800,000
	工事費				443,300,000
	総工事費		443,300,000	+仮設工事費	

*駅前広場を供用しながらの工事になるため、詳細な仮設計画(施工範囲と利用範囲の切り回し等)が必要であり、本検討では考慮しない。

駅前広場概算工事費 大磯駅前広場 C案

工種	名称	摘要	数量	単位	金額 (万円以下切り捨て)
1. 基盤整備					
1-1. 構造物撤去工			1	式	24,600,000
2. 植栽工					
2-1. 植栽工			1	式	2,100,000
3. 施設整備					
3-1. 雨水排水設備工			1	式	14,500,000
3-2. 電気設備工			1	式	16,700,000
3-3. 囲路広場整備工			1	式	85,100,000
3-4. 修景施設整備工			1	式	1,900,000
3-5. サービス施設整備工			1	式	4,800,000
3-6. 管理施設整備工			1	式	14,800,000
3-7. 建築施設組立設置工			1	式	28,600,000
3-8. 電柱地中化工			1	式	41,600,000
	直接工事費				234,700,000
	経費等	経費率=	0.75		176,000,000
	消費税	8%	0.08		32,800,000
	工事費				443,500,000
	総工事費		443,500,000	+仮設工事費	

*駅前広場を供用しながらの工事になるため、詳細な仮設計画(施工範囲と利用範囲の切り回し等)が必要であり、本検討では考慮しない。

5. 事業の進め方

5-1. 事業スケジュール

次年度以降の事業スケジュールを示す。本検討会議を踏まえ、関係機関協議を進める。

