

大磯駅前広場に関する説明会 議事録

■日 時：令和元年9月23日（月・祝） 10：00～12：00

■場 所：国府小学校

■出席者：町民 64名

大磯町 町長、都市建設課長、都市計画課長、都市計画課主査

■挨拶（町長）

町が計画している大磯駅前広場の整備は、非常に長い歴史の中で、大磯町が抱えてきた課題である。駅前広場整備の計画にあたっては、多くの意見を聞くべきといったご指摘もいただいた。また、町民団体の方には、駅前広場でシールアンケートなども行っていただきご意見もいただいたところである。

本日は、これまで、町が実施しようとしていることを町民の皆さんにお話しする機会が少なかったといった認識のもと、駅前広場整備に関する説明をさせていただく。2時間と限られた時間ではあるが、まず、町が何をしようとしているのかをご説明した後に、皆さんの意見を伺い、駅前広場の整備計画図（案）に取り入れていきたいと考えている。

■説明（町都市計画課）※大磯小学校で開催した説明会の議事録と同一の内容 （資料P2）

本日は、駅周辺整備の検討の経緯を説明した後、一点目に駅と駅前広場の現況、二点目にアンケート調査の結果、三点目に駅前広場の課題など、四点目に現在の整備計画図（案）について、五点目に今後の取組み、といった順でご説明する。

0. 駅周辺整備の検討経緯

（資料P4）

駅及び駅前周辺については、平成13年に、学識経験者、駅周辺自治会、住民団体、商工会、観光協会などで組織する「大磯駅前まちづくり検討会」で、大磯町にふさわしい駅前周辺について議論いただいた。その結果は、平成13年12月に「大磯町にふさわしい駅前周辺の整備構想」（提言書）として纏められている。提言書では、大磯町にふさわしい駅前周辺の整備として、自然・文化・歴史、さらには人と緑が調和する景観が保全された、「質」の高い、活気に満ちた街区として整備すべきといった趣旨の整理がなされている。また、安全性・バリアフリーにも配慮すべきといった提言もなされている。

また、平成20年3月には、大磯町議会により、町民の安全安心の確保を優先し、町の玄関にふさわしい駅前周辺の整備に、町が真剣に取り組むことを求める「決議」がなされた。

平成20年6月には、区長連絡協議会・漁業協同組合より、町の玄関としてふさわしい、安全安心を感じる道路・歩道整備の取組みを求める要望書が、約6000名の署名と共に提出されている。

町では、こうした決議や要望などを受けて、バリアフリー基本構想、第四次総合計画基本計画及びまちづくり基本計画に、駅前周辺地区の再整備を位置付けている。

(資料P 5)

町では、平成29年度には、『大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画(案)』の策定を目的とした検討を行った。検討にあたっては、『(仮称)大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画(案)策定委員会』を設置した。この委員会は、町が事務局となって、学識経験者、周辺町内会、観光協会、商工会、住民団体、行政関係機関などで構成する組織で、町が策定する計画の案に対して、専門的見地から助言・指導を行うことを目的としている。また、より専門的な事項について、助言・指導をいただくために、3つの専門部会が設けられた。

これらの委員会と部会での議論にあたっては、町民及び駅利用者の意見を把握するため、アンケート調査を実施している。

こうした体制の中で、町は、平成30年3月に「大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画(案)」を作成した。

本日は、この計画(案)の内容を中心に、駅前広場における現状と課題及び対応の方向性についてご説明する。

1. 駅・駅前広場の現状

(資料P 7)

資料P 7のグラフは、大磯駅の利用者数と大磯町の観光客数の推移を表している。

青い棒グラフは過去10年間の大磯駅の日平均乗車人員の推移を表している。赤い折れ線グラフは1年間に大磯町を訪れた観光客の推移である。1日平均乗車人員は徐々に増加している。観光客数については、年度ごとにバラつきはあるものの、増加傾向である。

現在、町内では大磯港の賑わい交流施設や明治記念大磯邸園の整備を進めているため、今後、更なる観光客の増加が見込まれる。それに伴い駅や駅前広場の利用者数の増加が想定される。

(資料P 8)

駅前広場の交通量について、徒歩で出入りする方は延べ約12,000人/日、自転車は約2,300人/日、自動車・バイクは、雨の日は約8,400台/日、晴れた日は約7,900台/日である。1日で、最も交通量が多い時間帯は、朝の通勤・通学の時間帯、7時から8時であった。

(資料P 9)

一般車の滞留台数について、送迎や買い物を目的に駅前広場に滞留している台数は、雨と晴れで大きく異なり、雨の日は2,300台、晴れた日は約700台で、その8割から9割が送迎を目的としたものである。滞留台数が多い時間帯は、先ほどの交通量と同様、朝の通勤・通学の時間帯である。

(資料P10)

駅前広場の事故の発生状況について、人身事故は、平成24年に1件、25年に1件、26年に2件、

28年に1件発生している。物損事故については、多くの物損事故の中から、県警に手作業で調べていただいたため、過去2年分のみとなるが、平成29年に6件、平成30年に13件発生している。

これらの数字は、あくまでも県警で把握している数字で、届出などがなされていないものなどを含めると、より多くの事故が発生していると思われる。

2. アンケート調査の結果

(資料P12)

町では、計画(案)の作成にあたり、無作為に抽出した町民と駅前広場利用者に対して、アンケート調査を実施した。

駅前広場利用者を対象としたアンケートは、駅前広場にて調査票を手渡しで、500通配布し46%の回答をいただいた。町民を対象としたアンケートは、住民基本台帳より無作為抽出した15歳以上の町民に、調査票999通を郵送し、40%の回答をいただいた。

その結果について、代表的なものをご説明する。

(資料P13)

駅前広場までの交通手段については、『徒歩』の方が全体の44%と約半数を占めている。続いて、バス、自転車、自家用送迎及び自家用運転の方がそれぞれ約10%といった結果になった。

(資料P14)

駅前広場の安全性に対する意識について、現状の駅前広場が安全・どちらかという安全と感じる方は全体の31%、安全では無い・どちらかという安全ではないと感じる方は全体の45%となった。安全では無いと感じている方がやや多いといった結果である。

(資料P15)

駅前広場の利便性について、現状の駅前広場が便利・どちらかという便利と感じる方は全体の20%で、安全では無い・どちらかという安全ではないと感じる方は全体の48%となった。便利では無いと感じている方が多いといった結果である。

(資料P16)

アンケート調査では、選択式のアンケート以外にも、自由意見を記載していただいた。資料P16にお示しする内容は、比較的多かった意見をまとめたものである。

安全・安心に関する内容としては、歩行者の安全性の向上を求めるとご意見、自転車との事故を懸念するご意見が多くあった。

景観に関する内容としては、緑地を残してほしいといったご意見、大磯らしいイメージ・景観は保ってほしいといったご意見が多くあった。

利便性に関する内容としては、一般車の駐停車スペースの設置を求めるとご意見が多くあった。また、利便性より、大磯らしい景観やイメージを求めるとご意見がある一方で、日常的な買い物が

できる商業施設や、喫茶店といった休憩ができる飲食店といった利便性を求めるご意見を頂いている。他にも、待ち合わせ・休憩できる場所を求めるご意見もあった。

この中で、特に多かった意見は、景観に関するものである。大磯らしいイメージを大切にし、どちらかと言えば、利便性よりも景観を重視といった考えの方が多といった傾向である。

3. 駅前広場の課題等

(資料P18)

アンケート調査や現地での調査の結果を踏まえて抽出した、現状の駅前広場の課題について、ご説明する。安全安心に関する課題として7項目、景観に関する課題として2項目、にぎわいや利便性に関する課題として2項目、その他の課題を3項目抽出している。

(資料P19)

課題の1点目は、駅舎前の安全に関するものである。

駅舎の前では、タクシーが1列、多い時には2列、待機している。このようにタクシーが待機していると、西から東に向かう車の運転手から、横断歩行者の確認が困難となる『死角』が生ずる。横断歩道の全体が見渡せるのは、横断歩道の直前となる。

また、タクシーが2列に並ぶと、タクシープールの幅一杯に、時には、はみ出して駐車することになるため、一般車に圧迫感を与え、接触の心配もある。

横断歩行者の視点では、横断歩道の延長が、特に高齢者や体が不自由な方などが安全に横断するには、長いことが挙げられる。また、自動車を運転する方にとっても、横断歩道が長いことで、注意を払うべき範囲が広がり、見落としが生じる可能性が高まる。更に言えば、横断歩行者がいる間は、車両はそれを妨げてはならないが、歩行者が渡る時間が長くなれば、車両が停車する時間も長くなる。

(資料P20)

資料P20は、駅舎前の現況写真である。横断歩道は約15mと、一般的な車道の4車線分の延長がある。駅前広場には、横断歩道をまたぐように、タクシーが2列にわたって停車している。駅前広場南側には学校が隣接しているため、通学時間帯には横断歩道を多くの児童や子供連れの方が渡る光景を目にする。

(資料P21)

課題2は、駅舎前の横断歩道の近くで、Uターンする車両が多く見られることである。多い時間帯では、1時間に30台のUターンが確認されている。Uターン自体は禁止されている行為では無いが、自動車や自転車などが輻輳し、さらには駐停車車両や横断歩行者がいる駅舎の前でUターンする際には、周囲に相当な注意を払う必要がある。見落としがあった場合には、事故に繋がる。

(資料P22)

課題3は、駅前広場の西側ロータリーの課題である。

西側ロータリーは、バスの回転には余裕が無い。特に、バスの本数が多い時間帯など、コンビニエンスストアの前にバスが待機し、その脇をもう一台バスが通行する場合には、ギリギリでの通行となる。また、交通島沿いの駐停車車両がバスの運行の妨げになっている状況も見られる。

(資料P23)

課題4も駅前広場西側ロータリーの課題である。

交通島の南側には、バス停が設置されているが、バスが停車している際の通行可能な幅は約5.2mに狭まる。この幅員であれば、一般車同士の行き違いは可能であるが、東側に緩やかなカーブがあり、直前までお互いを認識できず、接触事故の可能性が高まる。また、東側には、交通島の北側を回る車両との合流地点がある。注意を払わなければならない範囲・箇所が多く、衝突事故が発生する危険性が高い場所の一つと言える。

(資料P24)

課題5は、歩道及び横断歩道に関するもので、東西に課題が存在する。

まず、駅前広場の西側ロータリー付近について、西側の飲食店の前には歩道が無く、その南北には横断歩道が無い。この区間には1日に約700人の歩行者が通行しているが、混雑時には駐停車車両も見られ、その車道側を歩行者が通行している光景が見られる。

(資料P25)

課題5の駅前広場の東側の課題としては、飲食店、交番、観光案内所の前に歩道が無いことが挙げられる。この区間には、一日に約1800人が通行している。また、観光案内所の前の横断歩道は、前後の滞留空間が無い、または不足している。この横断歩道には、1日に約800人の通行があり、通学路としても利用されている。

(資料P26)

課題6は自転車の通行に関する課題である。自転車については、斜め横断や逆走が見られる。特に、駅舎前を西から東に向かう自転車の逆走が1日に約500台と多く、コンビニエンスストア前でも約250台の逆走が確認されている。

(資料P27)

課題7は、西側ロータリーの交通島に関する課題である。

交通島には、モニュメントの他、高木・中低木など、様々な植栽が植えられている。これらが、運転手の目線の先・高さにあるため、安全確認のための視界を遮っている。特に、交通島の西側と東側では、進行方向の確認や左右確認に支障が出ている状況にある。資料P27の下側の写真で

は、植生の向こう側の一般車が確認しづらい状況がお分かりいただけると思う。

(資料P28)

課題8は、駅前広場の景観をより良くする視点での提案で、駅前広場に面した建築物について、外観や看板に統一感を持たせることで、歴史的な資源である駅舎や駅前洋館と一体感のある、景観に優れた駅前広場になるといったものである。

課題9は、広場南側の電柱や電線が駅前広場の景観を損ねているといったことを挙げている。

(資料P29)

課題10は、駅前広場全体を見渡すと、待ち合わせや休憩スペースなどの滞留空間が不足していることを挙げている。特に、駅舎前で団体が待ち合わせをしていると、駅を利用する方の通行を妨げている状況にある。

(資料P30)

課題11は、駅前広場西側の観光案内所が狭いことを挙げている。今後、観光客の増加が見込まれているが、駅前広場に滞留空間が無く、観光案内所も狭いため、観光客が狭い歩道に溢れ、大変混雑するといった状況がみられる。こうした中で、観光協会裏側には、駐輪場の跡地があるため、課題を踏まえながら、この跡地の活用を検討する必要があると考えている。

(資料P31)

最後に、その他の課題として、駅前広場の望ましい整備基準と照らしたうえで課題となるもの、また、今後、駅前広場の管理上、課題と考えられるものを挙げた。

一点目としては、身障者用の乗降場所が無いこと、二点目としては、一般車の乗降場所が明示されていないこと、三点目としては、駅前広場内の土地は、ほとんどが民間企業の所有だが、部分的に町道の区域がかかるなど、駅前広場管理が複雑になっていることが挙げている。

以上が、アンケート調査結果や計画(案)策定委員会での議論を踏まえて抽出した、駅前広場の課題である。

4. 現在の整備計画図(案)

(資料P33)

町では、こうした課題に対して、駅前広場をどのように整備・改修し、解消・改善すればよいかを、計画(案)策定委員会の助言・指導をいただきながら検討した。

資料P33の図は検討の結果を整理し、整備計画図(案)として図示したものである。検討範囲は、図に赤枠で示した範囲で、現状の駅前広場と同じ範囲である。

駅前広場の区域を拡げるためには、隣接する用地の取得が必要となるが、平成29年度の検討時点では、民有地の権利者から、検討範囲に含めることの了解を頂いていなかったため、現状の駅前広場の範囲内のみで、出来る限りの整備を検討した。

この後ご説明するが、今後、本日のご意見などを踏まえて、整備計画図を修正するため、変更することを踏まえて、この後の説明をお聞きいただきたい。

なお、整備計画図（案）は、現況図と並べて、資料としてお手元にお配りしている。

（資料P34）

現況と整備計画図（案）の違いを比較しながら、ご説明する。

変更点としては大きく8つあり、順にご説明する。

（資料P35）

まず、変更点1は、駅舎前の滞留空間の確保と横断歩道の短縮である。

資料P35の図において、グレーで着色した範囲は現況歩道の範囲を表している。

整備計画図（案）では、黄色で着色する部分を、歩行者のスペースとして拡幅している。駅舎前の歩道は、現状の4.2mを5.7mに広げ、さらに横断歩道に接する部分は8.5mに広げている。また、駅舎と反対側の歩道について、幅員は現状と同じ3.4mだが、横断歩道に接する部分は6.8mに広げている。

このように歩行空間・滞留空間を十分に確保することで、駅舎前の混雑軽減に繋がり、人の流れが円滑になるとともに、憩い・にぎわいの場が生み出される。

（資料P36）

また、駅前の横断歩道の延長は現状14.7mあるが、7mに短縮することで、自動車運転者が横断歩行者を見つけやすくなり、安全性が向上する。さらに、横断歩道・横断時間の短縮によって、自動車の流れがスムーズになることが期待できる。お年寄りやお子さん、子供連れのご家族は、ゆっくりと渡っても、自動車への影響が少なくなるため、現状よりも、安全に、気兼ねなく横断することができる。

（資料P37）

変更点2は、タクシー乗り場とプールの位置の見直しである。現況のタクシープールは駅舎前にあるが、駅舎前の歩道を拡幅するため、移動が必要となる。タクシーは公共交通機関であって、基準上、一定台数以上のタクシープールが必要となるため、交通島を狭めて西側に移動しています。

変更点3は、身障者・一般車乗降場所の適切な配置である。現況では、一般車から安全に乗降できる場所が設けられていない。そのため、身障者を含む一般車の乗降場所を、駅舎前と駅舎の向い側に設けている。このうち、駅舎に最も近い位置には、体の不自由な方の優先場所を設ける。

なお、バスの停車場所については、変更はしていない。

（資料P38）

変更点4として、西側の飲食店の前に幅員2mの歩道を設けるとともに、また歩道前後に横断

歩道を設けている。

変更点5として、交通島を現状の位置から縮小し、変更点2でご説明したタクシープールを移動している。交通島の縮小は、西側への歩道設置とバスの通行位置を考慮して必要な道路幅員を確保するためにも必要となる。また、交通島内の植栽については、運転者の視界を確保するため、その高さや位置について配慮が必要である。

変更点6として、交通島の南側の道路は一方通行としている。こうすることで、運転者が注意を払うべき箇所を減らし、事故の危険性を低減している。

これらの変更によって、歩行者の安全性が向上するとともに、自動車の円滑かつ安全な走行空間が確保される。

(資料P39)

変更点7として、自転車の走行位置を『矢羽根』により示している。

『矢羽根』とは、資料P39の写真の青いマークである。こうした表示をすることで、自転車が、本来守らなければいけない走行位置や方向を明確にしている。また、自動車の運転者に、『ここは自転車も通る場所である』と認識していただくことにもつながり、自転車利用者の安全性が高まる。

(資料P40)

変更点8として広場南側の商店前の無電柱化である。

電柱と電線が無くなることで、上空の視界が広がり景観が向上する。また、歩道から電柱が無くなるため、実質的な歩行空間が広がる。他にも、大規模地震などの災害時に、電柱が倒壊するといった心配が無くなり、避難路や輸送路が確保されるといった効果がある。東日本大震災の際には、電柱の倒壊が物資の輸送の妨げになるなどの問題となった。無電柱化のうち地中化は、こうした災害に強いと言われている。

以上が、町が平成29年度に検討し、作成した整備計画図（案）についての説明である。

(資料P41)

ここまでご説明した内容については、『大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画（案）』として取りまとめている。作成時点から1年半が経過し、状況が変化している部分もあるが、詳細を知りたい場合には、計画（案）をご覧ください。

計画（案）をご覧ください。インターネットで閲覧される場合は、町HPのトップページで、『大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画（案）』と検索していただきたい。

印刷物をご覧ください。町役場の本庁舎及び国府支所の町民情報コーナー、もしくは都市計画課窓口をご覧ください。

5. 今後の取組み

(資料P43)

最後に、今後の取組みについてご説明する。

本日も説明した整備計画図(案)は、現状の駅前広場の範囲を変更しないことを前提に、検討したものである。限られたスペースの中で課題に対応するには限界があり、現状の駅前広場の課題のうち、いくつかは解消できていない。

解消出来ていない主な課題としては、駅前広場東側の歩道が未整備であること、観光案内所前の横断歩道の滞留空間が不足していること、駅舎前のUターン対策が十分でないこと、一般車の停車スペースを求める声があることが挙げられる。

また、駅前広場のほとんどは民間企業の所有地で、一部、町道の区域もあり、駅前広場の権利者・管理者といったものが非常に複雑になっていることも課題としてある。これは、適切に維持管理を行っていく上で支障になるため、整理が必要である。

(資料P44)

こうした課題が残されている中で、今年度に入り、広場東側の民有地の権利者の方々から、まずは、駅前広場の区域に含めて検討しても良いとの承諾をいただいた。今後、広場東側の旧駐輪場跡地や観光案内所、交番、飲食店の敷地を、駅前広場の区域に含めることも検討しながら、現在の整備計画図(案)を基本として、修正を行っていく。

(資料P45)

今後の検討の流れとしては、本日の町民等説明会の後、整備計画図の修正に着手する。

整備計画図は、まず、本日の説明会での意見や、関係機関等と協議・調整等をしながら行政案を作成し、その後、改めて、町民の皆様にご意見を伺ったうえで、最終的な整備計画図として取りまとめていく。その後、工事着手に必要な実施設計を行い、工事に着手していくこととなります。

駅前広場の検討については途中段階ではあるが、本日は、駅前広場の課題と、町が考えている対応案などについて御理解いただくため、説明会を開催させていただいた。また、この後、ご質問・ご意見をいただく時間を設け、今後の検討に、反映できればと考えている。

しかしながら、これまでも賛否様々なご意見を聞いており、本日いただく意見を全て反映することは不可能である。町としては、町民等の安全を確保する立場として、出来る限り受け止めたうえで、一日も早く、安全・安心を感じていただける駅前広場の実現を目指していきたい。

■質疑応答（○：町民等、●：大磯町）

○ 「安全・安心」と「にぎわい」は、相反する課題と思われる。「にぎわい」については、歩道を広げることで生まれるといった説明のみであったが、「にぎわい」の創出として、町はどういったイメージを描き、位置付けているのか。

また、駅利用者数の推移を見ると、急激に増えている状況には見えないが、町ではどのような見通しを立てて、駅前広場の整備計画図を作成したのか。

● 計画の名称に、「にぎわい創出」と付けているのは、平成29年度の検討の中で、既存の施設を集約したうえで、旧駐輪場跡地に、にぎわいを創出する施設を整備する可能性についても検討したためである。しかし、その後の様々な経過を経て、駅前の限られたスペースで、まずは安全を第一優先に考える方向性になってきている。

● 駅利用者の人数については、10年間で、1日あたりの乗車人員が約700人増えている。これは年間にすると約24万人で、大きく増加していると考えられる。内訳としては、観光客のみならず定期券利用者も増加しており、駅を利用される大磯町民も増えていると考えている。

○ この説明会が、今後の審議に向けたアライバイの場として利用されないことを望む。

また、課題が約10点出ているが、大磯町に対して損害賠償の訴えを起こされたことはあるのか。

● 町民団体が実施したアンケート調査の結果、駅前整備の計画を知らない方が多いことを知らされた。これまで、説明会等も実施してこなかったため、アンケート調査の結果を真摯に受け止めて、まずは、駅前広場の課題と、現時点で町が考える整備計画図（案）を周知するため、本日の説明会を開催した。

今回いただく意見については、しっかりと受け止め、全てとはいかないが、可能な限り今後の整備計画図の修正に役立てていきたいと考えている。

また、駅前広場の事故で被害を受けた方に対して補償したことは、記憶では無い。

○ 訴えられたことはあるか。

● 訴えられたことも無い。

○ アンケートの結果、危険とのことであったが、今回の駅前計画は、東日本大震災の発生した平成13年から始まっている。危険と考える人が40%といった円グラフを見せられると考えさせられるところはあるが、そもそも、現在の大磯駅の立地条件といったことは検討したのか。今回の資料の中で、立地条件の検討に関する説明が無かった。また、計画にあたって車社会であることを考慮したか。偏った意見になるのかもしれないが、現在の駅前広場は、車社会にふさわしい駅前広場ではないと考える。近隣の駅を見れば、二宮駅は南口・北口に広い土地があって、バスが入れ、個人の車が駐車できるスペースがある。平塚駅も同様な立地条件を持っている。それに対し大磯駅は、当初計画されたのは明治で、車社会では無い時代に作られた駅だと思われる。それに固執して計画をしているように思えるが、現在の計画を練るにあたって、立地条件や車社会といったことを考慮して計画したのか。

● 立地条件について、大磯町の地形等を踏まえると、駅前広場は現在の位置が最も良いと考える。それを前提として、現状の限られたスペースの中で、安全・安心といったものが確保できるかを検討した。一方で、車社会といったことに対しては、一般車の停車スペースの確保を、残る課題の一つとして挙げ、今後、駅広範囲を広げて整備計画図を修正していく中で、反映させていきたいと考えている。

● 皆さんが、表現が正しいかはわからないが、阿吽の呼吸で譲り合いながら駅前広場を利用している中で、少なくとも事故は発生している。様々な危険点を町は認識してこなかったのかといったお怒りの声もいただいている。こうした中で、お互いが、それぞれの立場でどのようなことができるかを聞くため、本日こうした説明会の場を設けた。

車を利用されている方のご意見、車に対して弱い立場にいる方、歩行者・高齢者・乳母車を押している人、自転車を利用されている方、そうした方々の立場をおもんばかりながら、町は考えなければならない。今後、少し広い範囲で駅前広場の検討していく中で、より安全性を高めることに加え、現在の車社会といったものを考えないわけにはいかないと考えている。

○ 駅舎前横断歩道の延長を半分にする事で、安全・安心となる理由をお答えいただきたい。

また、現在の整備計画図（案）では、一般車がどの程度止められるのか答えいただきたい。

● 現状、横断歩道が14m程あるが、現在の整備計画図（案）では約半分程度の長さとしている。横断歩道というのは、歩行者の動線と車の動線が交わる最も危険な場所である。そうした中で、横断歩道については、必要最低限に、できる限り短くといった基本的な考え方がある。

また、横断歩行者が渡っている間は、自動車は止まらなければならない。長い横断歩道であれば、歩行者が自分の前を通り過ぎるまで待ち、その後、安全を確認して発進しなければならない。現状のように長い横断歩道であると、停車する時間が長くなるといったことはある。

● 加えて、一般車のドライバーから、横断歩道を渡る方を視認しやすくなるといったことも挙げられる。現状では、タクシーの列の間から歩行者が渡ることになるため、運転手からは見にくい。それを、整備計画図（案）のように、歩道を前に出すことで、横断歩行者を視認し易くしている。

○ 私は、これまで長い期間、KYK（危険予知活動）といったものを行ってきたが、横断歩道の長短で、安全になるとは思わない。車が動きはじめたところに、観光客が突然横断し始めるなど、横断していることが明確にわからないことが問題と考える。私は、週に5日、駅前広場を利用するが、背の高い車は見えるが、低い車は見えなといった弱点もある。町の考えには、以前のように、横断歩道を渡る際には、黄色い旗を持つなどといった創意工夫が全く見えない。ただ、歩道を広げるだけでなく、こうした部分が他所と違うといったイメージが全く見えてこない。金の無駄遣いとしか私には思えない。

● 先に、その前に質問があった一般車の駐車場所について、現状は明示されていないが、駅舎の前と駅舎の反対側に明示したいと考えている。

また、横断歩道の延長を短くした理由について、横断歩道の前後5mは駐停車禁止だが、現状の横断歩道では人の心理で止めてしまう。横断歩道の前後5mに止めさせない構造を考えた

結果、横断歩道が短くなったといったことも、理由のひとつとしてある。

- それは理解するが、横断歩道前後5mは駐停車禁止については、現在も守られていない。なぜ、そうした違反行為を、町が警察とともに指導してこなかったのか。今になって問題があると言う前に、こうしたことを町は対応してきたことが伝わってこない。ただ箱モノを作りたいといったことしか私には伝わってこない。
- 免許証を取得していれば、駐停車禁止であることはご存じとは思いますが、人間の心理として、空いていれば少しの時間だからということで、止めてしまう方がいると考えている。それであれば、停車できないような措置をする必要があり、結果として歩道が拡がる考えたものである。
- なぜこれまで行政はやらなかったのかとのご指摘に返す言葉も無いが、高齢化が進む中で、安全安心はしっかりと取り組まなければならない。今までの経緯についてご指摘をいただいても、やらなくても良いものでは無く、気付いたときに、皆さんとともに対応していきたいと考え、ご提案していることをご理解いただきたい。

- 一般車乗降場と身障者用乗降場から人が乗り降りする。現状はチェーンポールが設置されているが、計画では撤去されるのか。チェーンポールの部分から急いで渡ろうとして引っ掛り、大けがをした方がいると聞いた。
- 仮に整備計画図（案）のようになったとすれば、歩道は拡幅することになるため、現状のチェーンポールは撤去し、整備後は歩道の際に、新たに柵やポールなどを設置することになる。具体的な構造は、今後検討する。東京丸の内ではポールのみに行っているなど、様々な事例があるため、広い視点で検討していきたい。
- バリアフリー対応となるのか。
- 町は、バリアフリー基本構想に基づいて、車いすの方などが安全に通行できる構造を考えなければならない。バリアフリーのひとつの例として、歩道と車道との段差を無くすといったことが考えられる。
- それはどの範囲まで行うのか。
- 現時点では概略計画の段階であるため、今後の実施設計の中で決めていくものと考えている。

- 現状、一般車両は、乗降のため、駅舎向かい側の歩道沿いと西側の交通島の周りに停車している。現在の整備計画図（案）では、一般車両が停車できる場所が相当狭くなる。現状の停車台数と、計画図での停車台数は把握しているか。
- 車の大きさにもよるが、現状で停車しているのは、駅舎反対側の歩道沿いに4～5台、個通島周りに4～5台停車していると思われる。また、時間帯によっては、それ以外の場所にも止めている状況である。
- 現状と計画の停車できる台数を聞いている。
- 道路交通法上、停車しても良い場所と、現状、利用者が止められている場所は異なる。町の立場で、交通島周りに何台止められるといったことは言いにくい。止めてよい場所とは言えな

いが、現状、利用者が止めている場所と比較すれば、整備計画図（案）では、4～5台は少なくなると考えている。そうしたことを踏まえて、今後、東側の旧駐輪場跡地などの活用を検討していく中で、出来る限り、現状の利便性は落とさないよう検討する必要があると考えている。

○ まず、予算について一切触れていない。

次に、本来、停車してはならない場所に停車している者に対して、町がそのスペースを設ける考え方がおかしい。

また、毎朝、西側の飲食店の前に学校の送迎バスが停車している。送迎バスにより、駅前広場北西の町道から駅に向かって走る自転車が見えない。そのため、駅前広場から北西の町道に左折しようとする、接触事故が起きる危険性がある。

交通島の南側を一方通行にするという案は良いが、横断歩道を短くするなどのお金をかけることなく、安全安心は確保できると考える。ドライバーや歩行者の意識の問題である。例えば、駅舎前の横断歩道については、歩行者の多い時間帯に駅舎側と反対側に警察官が立つなどでも十分対応が可能な問題である。

● まず、予算について、にぎわい創出計画（案）の中で、約4億円と算出した。この金額については、例えば、バスの乗降場所の屋根設置や無電柱化の実施、その他景観に配慮した施設など、全てを実施した場合の金額である。

しかしながら、町の財政状況は大変厳しい状況にあるため、今後、町民の意見を聞きながら、整備計画図（案）を修正し、その中から、安全・安心のために必要なものといったものを、優先順位をつけながら実施していくものと考えている。歩道が全くない場所については、設置しなければならない。そうした取捨選択しながら、概算事業費を改めて算出していく。その上で、実際に整備する内容を決めていく必要があると考えている。

● 車を止めてはいけない場所に車を止めるのはおかしいといったご意見であったが、車社会の中では、なかなかご理解いただけないと考えている。限られたスペースの中で、車社会にも配慮する、その是非といったこともにぎわい創出計画策定委員会からのご意見としていただいた。そうした中で、町としては一般車が止められる場所のルール作りを行っていきたいと考えている。運転手に良識があれば事故を起こさないといったご意見はあるかもしれないが、児童の列に車が突っ込むなどの事故も起こっており、町には、危険を感じるといった声が、年齢を問わず届いている。行政としては、安全性といったものを重視しなければならない。

○ 夕方には、交通島の周りに送迎の車両が満杯に停車している。送りの場合は降車後すぐに発車するため問題にはならないが、迎えの車両は、特に電車が遅れた際には、暫く待たなければならない。実際は駐停車禁止とは思われるが、国府方面の町民にとって非常に便利な場所である。バスについては変わらないとのことだが、交通島の周辺がどのように変わるのかを聞きしたい。

● 西側の交通島周りに停車している方がいる。整備計画図（案）のとおり整備した場合、法的に停車しても良いとは言えないが、現状停車している台数からは減ることになる。皆さんか

らは、それでは一般車が不便になるといった声は多く届いている。そうした意見を踏まえ、今後、東側の旧駐輪場跡地も含めて駅前広場の範囲を拡大し、駅前広場の計画を修正していく。一般車への影響がどれだけ小さくできるかといったことも検討していく。送迎の車両は、夕方の特に雨の日は多いため、可能な限り配慮することを検討していく。ただ、いずれにしても、限られた駅前広場のスペースの中では、全てが収まりきらないと考える。一般車の停車スペースをとれば、他の交通に支障が出るため、可能な限り、皆さんにご理解いただけるような計画に修正していきたい。

- 何らかの対応をしなければならないということは、皆さん良く理解していると思われるが、入念にシミュレーションする必要があると考える。実施した結果、車の流れが大きく変わり、不便になるといった事態がないように留意しなければならない。特に、整備計画図（案）の最も大きい変更点は駅舎前の横断歩道である。延長を短くすることは、ひとつの考え方として理解するが、現状、駅舎前でUターンしている車の流れが、ひょうたん型の道路形状となることで、Uターンできなくなり、国道1号の鳴立沢交差点から入って、大磯入口交差点に出ることになってしまう。こうした計画を検討する際には、想定だけではなく、警察の協力を得て、実際に、カラーコーンなどを用いたシミュレーションをして欲しい。予算をかける以上は、皆が納得する方法で進めてほしい。

もう一点、この説明会の趣旨は理解するが、広報活動が非常にお粗末である。私は、ある町議会議員からチラシを貰った。先ほどのアンケートにしても、町民の意見を聞いているとはいうものの、数が非常に少ない。我々自身にも問題があるのかもしれないが、町が行っていることを、より積極的にアピールして欲しい。

- 今後、整備計画図（案）を見直していく中で、駅舎前のくびれた部分の道路幅員をもう少し広げるなどは、考えられると思っている。また、現状、鳴立沢交差点方面から駅舎前に来た車は、Uターンをして戻っているが、現在の整備計画図（案）ではできない。今後、駅前広場の検討区域を旧駐輪場の跡地まで広げる中で、対応について検討していきたい。

また、町の広報不足といったご指摘いただいた。今回の説明会については、町の広報誌とホームページで周知をしている。広報誌を見ていない方も、多くいるとは思いますが、周知手段としては、有効な手段の一つと考えている。

- こんなにも課題があるとは知らなかった。駅前の雰囲気は非常に好きである。課題があり、以前から町が整備計画を考ええてきたことは理解する。基本的には、計画について、前向きに賛成したいと思う。ただ、駐輪場跡地計画と一体的にこの整備計画図をまとめていきたいとのことであるが、その場合、整備計画図として取りまとめていくのは、随分と先になるのかと思う。そうした意味では、個々の課題の緊急性・経済性・安全性など、様々な指標をもって、段階的に整備していくことが可能なのではと思う。町では、旧駐輪場跡地を含めた全体計画を作成し、数年後から実施設計・事業計画を作って実施といったことになると、大分先になると思

う。民意の合意が得られれば、段階的な整備というものは考えているのか。

- 町では、整備計画図（案）をたたき台として、計画案を修正する中で駅前広場の範囲や整備手法を検討し、国補助金を活用しながら整備していくことになる。安全・安心に重きを置いているため、少し時間はかかるが、段階的な整備については、まずは全体的なプランを固めたうえで、検討していきたいと考えている。

- 一般車の滞留台数が多いのは、8時台とのデータがあるが、8時台は送りが主な目的と思われる、降車後すぐに発車するため、大きな渋滞とはならない。しかし、特に夕方の16～18時は迎えの車両が多く、電車の到着を待つ車が、西側の交通島周りに停車する。さらに雨の日には、西側の飲食店の前やバス停車場所にもズラリと並ぶ。それでも止められない車は、ロータリーを周回して待つといった状況が日常的にある。そうした中で、整備計画図（案）では、交通島の西側に4台分のタクシープールが計画されている。二宮駅ではモニュメントを移設して駐車スペースを作った。大磯駅では、駅前商店での買物客も駅前に駐車している。大磯駅でもモニュメントを撤去して、3台でも4台でも、駐車スペースを作ってはどうか。記念碑などはコンビニの横へ、またモニュメントなどは、申し訳ないが、駐輪場の横などへ移設してはどうか。

- ご意見については、今後、整備計画図（案）の見直しにあたって、参考にさせていただきたい。

- 必要なことはあるが、整備計画図（案）の全てではないと思う。

検討にあたって、参考とした他の自治体の事例はあるか。八王子市をはじめ、気候変動に配慮して、低炭素化を目指したまちづくりのため、2030年・2050年などといった子供たちが活躍する未来を見据えた計画づくりに取り組む自治体が多く見られる。こうした視点がまちづくりでは必要だと考える。我々が生きている時の使い易さは目先のことである。当然、目先のことでやらなければならないことというのは、この中に詰まっていると思うが、その先のこと、例えばコミュニティバスの電気化といったことや、自転車などの様々な交通機関のことも考慮しなければならない。目の前のモノづくりだけが目的達成の手段ではない場合もあると考える。町のホームページを見た限りでは、長期的な視点での構想は無かったが、まず町のそうした視点での考えについて聞きたい。

- 駅前広場については、地域によって条件が異なる。大磯駅前には四方向から道路が接続しており、比較的珍しい形である。最近の駅前広場の整備事例としては、湯河原駅や二宮駅北口、平塚駅の改修や、茅ヶ崎駅南口でも現在計画中である。町では、それぞれの自治体に考え方などを聞いてきたが、それぞれ道路条件等が異なるため、参考にはなったが、大磯駅では大磯駅の条件の中で考えなければならないといったことを感じた。

次に、目先のことのみならず、次の世代にも繋いでいけるような整備をとったご意見をいただいた。町では、大磯駅前広場を改修して、平塚駅前広場のようにしたいとは考えていない。東京方面から大磯駅を降りるとと、平塚までと異なり、大磯で降りるとホッするといったご意見を多くいただいている。こうした現状の景観や大磯らしさといったものは、しっかりと守っ

ていかなければならないと感じている。それを次世代に引き継いでいきたい。安全を確保しながらも、大磯らしさは守っていかなければならないと考えている。

- 東側の駐輪場跡地でマンション計画があった際には、大磯町の景観の保全や緑地を残す運動が広がるなど、様々なことがあったと思う。要望として、そうした歴史・背景を踏まえ、大磯の良さを認識しながら、大磯の顔となるグランドビジョンを持ち、計画を考えて欲しい。また、検討の段階で、町民の意見を積極的に取り入れて欲しい。
- 今後の旧駐車場跡地含めた検討のタイムスケジュールを聞きたい。
- 本日、皆さんの意見を伺いながら、計画を修正していく。警察などとの協議も必要となるため、確定的なことは言えないが、整備計画図（行政案）を年内～年明けを目標に作成し、その後、町民等に意見を伺いたいと考えている。本日晒した整備計画図（案）は最終的なものではないため、様々なご意見が出ると思われるが、一旦、計画図を修正した段階で、町民の皆さんに、改めて意見募集をしたいと考えている。意見募集は、年度内を想定している。
- それは、旧駐輪場跡地も含めてか。
- 旧駐輪場跡地も含めた形である。
- 大磯は、観光に重きを置くことが大切である。問題として、この駅前広場に多くの人々が集まり、特に雨の日は非常に混雑しているため、早急に行うべきは、おもてなしの場として、駅に隣接するビルの空き室などを利用したらよいと思う。建設コストの低減にもつながる。
もう一点は、島の南側を一方通行とすることは、道路幅員が狭いため反対である。
また、一般車の乗降場を定めているが、パリの凱旋門では、信号を取り払い、運転者の判断・良心に任せている。大磯でも運転者の判断・良心に任せ、規制などをすべきではない。
- 観光の観点で隣接するビルの活用についてご意見いただいたが、今回は、駅前広場の整備に関するご意見をお聞きするものであるため、参考に留めさせていただく。
次に一方通行化に反対とのご意見だが、今後、整備計画図（案）を修正していく中で、参考にさせていただく。
- 構造的に大きく変更することは反対である。そうした予算を、観光のおもてなし施設にかけた方がよい。収支比率が非常に悪い町の財政状況で、固定費に金をかけるべきではないと思う。
- 予算について、計画（案）の中で、整備計画図（案）のとおり、バス停の屋根や電線類の地中化、舗装の打ち直しなど全てを行った場合の概算事業費として4億数千万円と示した。今後、町民意見を踏まえながら計画を修正し、国補助金の活用を検討しながら、極力、コストを削減した計画を作っていきたい。
- 要望になるが、100億を超える負債を抱える中で、高齢化が進展する今後を見据えると、4億円以上もの予算を投じることは、とんでもないことである。それよりも防災など予算を使うべきである。明治記念大磯邸園の整備もある。結局そうした負債に対して誰も責任を負わない。

是非、町長には財政再建について考えていただきたい。

- 今回の整備計画図（案）は東側の駐輪場の跡地を何に使うかが十分討議されていない。
もう一点は、明治記念大磯邸園である。昨年の2か月間の公開では、大磯駅からの人の流れが多くあった。この計画の中には、明治記念大磯邸園が整備されたことによる人の動きが考慮されていない。今後の検討にあたっては見直しをお願いしたい。
- 東側の駐輪場跡地等については、今年度に入り、飲食店の地権者のご理解のもと、駅前広場に含めて検討することができるようになった。今後、検討していきたいと考えている。
また、明治記念大磯邸園は来年の夏に一部区域の公開が予定されており、観光客が増加することが想定されている。先ほど、十年前と比較して、1日に700人ほど乗車人員が増えているといった情報をお示ししたが、更に増加することが想定される。今後国より示される来園者の想定といったものも踏まえて、計画の修正について検討していきたい。
- 以前、街歩きイベントの際に、雨が降っていたこともあり、危険に感じるほど多くの方が、駅前に溢れた。そうした場合には、安全・安心のために、駐輪場跡地を利用するなど、簡単にできることをすぐに実行して欲しい。
- 現在、駐輪場の跡地を子供たちが通学路としても利用しているため、入口を両側に設けており、どなたでも入ることができるようになっている。
- PRが足りない。
- 使えるのかどうかは知らないが、町内部の横の繋がりが足りない。真剣にやってもらいたい。
- 関係課には周知はしているが、公的なイベントに活用できることは、改めて周知する。
- 本日は、建設的な、また我々が思いつかなかったご意見をいただいた。午後は大磯小学校でも説明会を開催する。今後、町民意見を踏まえて計画を修正し、できるだけ早い段階で、改めて、意見を聞きたい。

(以 上)