

## 大磯駅前広場修正計画（案）に関するご意見及び町の考え方について

意見募集期間：R3.2.1～R3.3.2

	意見内容	町の考え方
1	<p>前回の案に比べ今回の案がやや後退しているように感じた。例えば駅前の横断歩道の出っ張りや車の一方通行など。</p> <p>多くの意見をくんでの計画ということであれば、概ね賛成できる。</p> <p>どうしても公共の利益とは何か、については個人的意見がより強く出てくるため、集約するのは難しいと思われるので、ご苦勞を理解しています。</p>	<p>今後の参考とさせていただきます。</p>
2	<p>説明会ありがとうございます。</p> <p>修正計画（案）は賛成です。</p> <p>風月堂の移転等もあり、色々大変でしょうが、早期に大磯駅前工事を進めて頂き、大磯町を安全安心の町にしてください。</p>	<p>安全安心な駅前空間となるよう努めてまいります。</p>
3	<p>下記を明確にして欲しい</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. タクシーを待たずに乗車させるために、どんな根拠になっているか。（今回はタクシー会社の計画が明らかになっていない）</li> <li>2. 送迎車であふれないようになっていない。ほっこり屋さんや駅でキップを購入する車も計画に加えるべき。</li> <li>3. 星槎学園、プリンスホテルの送迎車が考えに入っていない。</li> <li>4. 移転後の観光協会前の大きい空地の使い方が明確でない。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. タクシー事業者との協議により、3台の停車台数であれば円滑な配車対応は可能との回答を頂いております。</li> <li>2. 3. バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備への取組みとなりますが、駅利用者の利便性向上への対応も不可欠であると認識しています。しかしながら、駅前広場の限られたスペースの中で、駅利用者専用の車両駐停車スペースや公共交通以外のバス停車場所の確保は、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により車両の停車台数の確保は可能と判断しています。</li> </ol> <p>限られた駅前広場スペースの中での検討となりますので、ご</p>

		<p>理解くださいますようお願いいたします。</p> <p>4. 東側の「観光案内所等の移転」及び「横断歩道移設及び歩行者滞留空間の確保」は、現在の建物の位置を東側（奥側）にずらすことで、歩道幅の確保や来町者の待ち合い、集合場所のような滞留空間として利用していきます。なお、このスペースを利用した駅利用者向けの駐停車スペースの確保も検討しましたが、この空間は通学路としての利用状況や、滞留空間の位置付けにもあることから、安全性を考慮した上で困難と判断しています。</p>
4	駐輪場裏の土地を駐車場にしてもらいたい。	<p>駐輪場裏の土地は今回の計画区域に含んでいませんが、この区域は、平成26年7月の大磯駅前用地利活用検討委員会の答申において、当面の間「大磯港と相模湾を眺望する開けた展望緑地」として広場的な整備・維持をしたうえで、多くの人を訪れるための短期的な活用を図ることとしており、現在、ベンチ等を設置し、どなたでも利用できるよう開放しております。</p> <p>今後は、柔軟な発想による長期的な視点を持ち、利用方法などは検討していく必要があると認識していますが、整備後の駅前の活用や運用をしていく中で、ご提案いただいたような駐車場としての利用も含め検討していく必要があると思いますので、参考とさせていただきます。</p>
5	<p>1. 石垣がある道路の拡張（バスが通れるように）</p> <p>2. 朝・晩の送迎車の円滑な流れの確保</p>	<p>1. 県道に関しましては、バスの円滑なすれ違いに支障をきたしている状況にもあることから道路管理者となる神奈川県には道路拡幅の要望などをしております。また、東側線路沿いの町道については、現在もバス路線にはなっておらず、商工会付近の十字路交差部などバスが通行できるような環境整備が整って</p>

		<p>いないことから困難な状況にあります。</p> <p>2. バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備への取組みとなりますが、駅利用者の利便性向上への対応も不可欠であると認識しています。しかしながら、駅前広場の限られたスペースの中で、駅利用者専用の停車スペースの確保は、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状の駅前広場を大きく変えずに利用していただくざるを得ません。また、朝晩や雨天時においては、駅前広場が通学路としても利用されていることから、歩行者の通行や自転車通行のためのサイン表示など、より安全で円滑な通行環境を確保してまいります。</p>
6	喫煙場所を決めて欲しいです。	<p>喫煙場所の設置につきましては、健康増進法に基づく、喫煙をする際の配慮義務等も順守した上での設置が求められており、限られたスペースでの設置は難しいと捉えています。土地所有者となるJRとも検討していく必要があると認識しています。</p>
7	<p>1. 協議の相手は大磯警察だけですか？(JR、タクシー会社、商工会他)</p> <p>2. ⑦は建物は建てないで観光案内所、交番を入れる(菓子・レストラン風月は別のところに案内する)</p> <p>3. 計画区域は駐輪場南側の公園広場までを含むべき(⑧とする)</p> <p>目的は、県道大磯停車場線の拡幅と、バス・タクシー・乗用車の全ての問題を解決する。</p> <p>4. 自転車は駅前南側の歩道横に専用レーンを設けるべき</p> <p>5. 松月前の歩道をしっかり広げるべき</p>	<p>1. 警察、JR、バス事業者、タクシー事業者、道路管理者となる神奈川県等と協議をしています。</p> <p>2. ⑦は「観光案内所等の移転」を計画したスペースとなり、今後、地権者との協議なども踏まえ決定してまいります。修正計画(案)における考え方は、現在の建物の位置を東側(奥側)にずらすことで、歩道幅や来町者の待ち合い、集合場所としての滞留空間を確保していくものです。なお、このスペースを利用した駅利用者向けの駐停車スペースの確保も検討しましたが、この空間は通学路としての利用状況や、滞留空間の位置付けにもあることから、安全性を考慮した上で困難と判断して</p>

<p>6. ⑦部分は別添で計画案を具申します。  ※大磯発展の千載一遇のチャンスです。金はあとからついてくる。素晴らしい駅前にしましょう。</p>	<p>います。</p> <p>3. 駐輪場南側の区域については、平成26年7月の大磯駅前用地利活用検討委員会の答申において、当面の間「大磯港と相模湾を眺望する開けた展望緑地」として広場的な整備・維持をしたうえで、多くの人を訪れるための短期的な活用を図ることとしております。現在、ベンチ等を設置し、どなたでも利用できるよう開放しております。</p> <p>今後は、柔軟な発想による長期的な視点を持ち、利用方法などは検討していく必要があると認識していますが、駅前広場整備後の利用状況なども鑑みたく中で、通行環境の改善に繋げる活用方法なども含め検討していきたいと思っております。</p> <p>4. 自転車動線については、矢羽根やゼブラなどの路面表示により、より安全で円滑な通行環境を確保してまいります。</p> <p>5. 西側の歩道設置は、歩行者の安全性の確保に向け設置を計画していましたが、バス車両の軌跡等の影響やシンボルツリー等を含めた現状の交通島の修景などの保全へのご意見などを踏まえ、交通量調査結果に基づく利用状況などを勘案した中で、広場西側の交通島を残し、松月前の歩道整備は断念しました。</p> <p>6. ⑦は「観光案内所等の移転」を計画したスペースとなり、今後、地権者との協議なども踏まえ決定してまいります。修正計画(案)における考え方は、現在の建物の位置を東側(奥側)にずらすことで、歩道幅や来町者の待ち合い、集合場所としての滞留空間を確保していくものです。なお、このスペースを利用した駅利用者向けの駐停車スペースの確保も検討しましたが、この空間は通学路としての利用状況や、滞留空間の位置</p>
---	--

		付けにもあることから、安全性を考慮した上で困難と判断しています。
8	<p>A案修正であったが、(住民に説明する資料は不足) 東側角地の整備を行うのが主な内容になった。</p> <p>1. A案の課題がすべてクリアされたとは思えない。</p> <p>2. 東側角地が朝の登校、出勤時に混雑すると思われる。今より安全になるか疑問 自動車(送迎)、自転車(駐輪場利用)、歩行者(通勤・子ども)</p> <p>3. 今は登校する子どもは旧駐輪場跡地を通過して横断歩道まで行くので自動車とは別のルートになっている。今後は東から来た送迎車と重なることになるのか。新たな広場の形状がわからないので想像できない。</p> <p>4. 西からくる自動車、東からくる自転車の安全に走行できるようになっていない。</p>	<p>1. A案においては、駅利用者のための駐停車スペースや公共交通以外のバス駐車場所の確保など、ご意見をいただき、そのご意見を課題と捉え、駅前広場の限られたスペースの中、警察等関係機関との協議を行いました。しかしながら、課題の全てをクリアすることは困難な状況にあったことから、現状の運用方法等も鑑みながら、車両の停車可能台数を確保するなど、可能な限り町民の皆様の意見を反映し、修正計画(案)を作成しました。</p> <p>2. 東側角地は、現状、歩道が確保されていない状況にあり、「観光案内所等の移転」を計画することで、歩道幅や来町者の待ち合い、集合場所のような滞留空間として利用していくことで、小学生の登校時を含め、歩行者の安全性は向上するものと考えています。</p> <p>また、現在、観光案内所付近に設置している横断歩道を駐輪場の出入口付近から駅側に移動させることで、歩行者と二輪車などの交通導線が重ならいようするとともに、横断歩道の観光案内所の反対側の歩道空間をより広い場所にすることで現状に比べ安全性は向上すると考えております。</p> <p>3. 駐輪場の西側から駅に向かう線路沿いの町道(大磯48号線)は、現状歩道が設置されていませんが、歩道が設置されることで、通学児童も含めた歩行者の安全性は確保できると考えております。</p> <p>4. 駅前広場の限られたスペースの中で、バス、自動車、自転</p>

		<p>車、歩行者が万全に通行できる環境を整備することは限界がありますが、より安全性の向上に向けた整備のため、バス停付近の車道幅の拡幅やタクシーの二重駐車の解消、路面に矢羽根やゼブラを設置した自転車の走行位置の誘導、鋭角な交差点形状の是正など、警察等関係機関との協議も行いながら、ハード・ソフトの両面から安全性をより高める工夫などを行いました。</p>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場を通過する矢羽の位置（東→西）が実態と合っていない。</li> <li>・県道が含まれているのでしっかりと県とすり合わせをすべきと思う。</li> <li>・タクシーの屋根や障がい者用の車の乗り降り場に屋根をつけて欲しい。</li> <li>・今までの案の中では最も良い。</li> <li>・観光より町民に身近なところに予算を使って欲しい。都市計画課・建設課・下水道課にもっと予算を取ってきて欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、道路交通法上で軽車両の位置付けになることから、車道の左端を走行していただくこととなりますので、矢羽根の設置位置は車道の左端への明示となります。</li> <li>・駅前広場の東側には県道も含まれていることから、(仮称)大磯駅周辺安全安心・にぎわい創出計画(案)検討会議に参加いただくなど、道路管理者となる神奈川県とは連携しており、今後も十分協議を行ってまいります。</li> <li>・タクシー、バス、障がい者用の乗降場所には屋根を設置する方向で検討してまいります。</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お金と時間をかけて改変する必要はありません。ただ、路面の凹凸は無くしてください。</li> <li>・48号線を無理してカーブさせ有効面積を減らすと、使いづらく、危険性も増すと考えます。送迎車、歩行者のスペースがなくなるし、自転車も走行しづらく、何も変えず、狭い特徴のある駅前を保全する方が、町全体のためになると思います。</li> <li>・交番は道のすぐ側にあって欲しい。</li> <li>・タクシーの待機場所が減ると利用者の待ち時間が増え気の毒。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町道(大磯48号線)は、警察等関係機関との協議により、安全性を向上させるため、道路形状を変更したもので、道路の有効面積は減少しておらず、道路幅員は広がっています。また、送迎車スペースは、駅前広場の限られたスペースの中で、専用の駅利用者の車両駐停車スペースを確保することは、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により、現状と同等の停車台数の確保は可能と判断しています。さらに、歩行者スペースにつきましても、東側角地は、現状、歩道が確保されておらず、「観光案内所等の移転」を計画することで、歩道幅や来町者の待ち合い、集合場所のような滞留</li> </ul>

	<p>・民間所有者の交渉にあたっては、プレッシャーをかけることはしないように求めます。</p>	<p>空間を確保していくことで、児童生徒の登下校などを含め、歩行者の安全性は向上するものと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交番については、警察等との協議・調整を行ってまいります。</li> <li>・タクシー事業者との協議により、3台の停車台数であれば円滑な配車対応は可能との回答を頂いております。</li> <li>・そのようなことはいたしませんし、そのようにならないよう交渉してまいります。</li> </ul>
1 1	<p>拙速にならにようお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町民の皆さんのご意見を聞きながら時間をかけて進めてまいります。</li> </ul>
1 2	<p>1. 修正計画の中で、一般車の停車スペースの拡充とあります。これは車の送り迎えが必須の私たちからすれば、是非お願いしたい部分なのですが、修正後の図を見る限りほとんど変化が感じられないように思います。是非目に見える形での修正をお願いしたいです。</p> <p>2. 駅前の課題としまして、駐輪場から出た自転車が大磯小学校方面の線路沿いの道へ向かうのに、平塚行きのバスの横を逆走するシーンをよく見かけます。“自転車は歩道を押して”と言ってもそんなことをやる人はほとんど少数派に過ぎません。ローソン前のバス・車・自転車それぞれの安全を確保するため、自転車が逆走しなくて良いように導線を確保すべきと思います。</p>	<p>1. バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備への取組みとなりますが、駅利用者の利便性向上への対応も不可欠であると認識しています。しかしながら、駅前広場の限られたスペースの中で、駅利用者のための専用駐停車スペースなどの確保は、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により現状と同等の停車台数の確保は可能と考えております。</p> <p>2. 現状の自転車の通行動線は、サイン表示などがなく分かりにくい状況にあります。自転車は、道路交通法上で軽車両の位置付けになることから、車道の左端を走行していただくこととなりますので、路面に矢羽根やゼブラを明示することで、自動車、自転車、歩行者の動線を整理してまいります。</p>
1 3	<p>修正計画（案）の問題点</p> <p>1. 駅前平塚側が狭窄している為、二宮方向から来た車の転回スペースがない。</p> <p>2. 障がい者乗り場よりタクシー乗り場が優先的な場所を占</p>	<p>1. 駅前広場内での車両の転回は、現状通り東側の交通島を利用することとなりますので、交通島を通り越し、東側での車両の転回はできません。</p> <p>2. 現状、障がい者用の停車場所が確保できていないことから</p>

	<p>有している。</p> <p>3. 駐輪場利用者と乗降者、車両との動線交差が改善されていない。</p> <p>総じて場当たりの修正案に感じます。中長期的な視点から見て駅前の改修はJRとの積極的な連携が必須であると考えます。</p> <p>駅の改修の経緯を辿ると、陸橋をかけた事により山手側の改札廃止、外用トイレ改修により夏季臨時改札の廃止、エレベーター・エスカレーター設置による階段の移動、駐輪場改修のために西方向からの駐輪場利用者と動線交差と、悪手に悪手を重ねて来ました。確かに利便性が高まった事もありますが、失ったものも多いかと思えます。</p> <p>後世にこの改修が成功であったと言える様に、再度JR側と協議し、かつて廃案になった2階改札や駐輪場までの連絡通路など多面的に再検証が必要です。</p> <p>送り迎えが必要なのは高齢者や子ども、いわゆる弱者です。弱者が安全で快適に過ごせる駅を、町民が誇りに思える駅を作ってください。</p> <p>観光だけでは町は成り立っていきません。これからの時代、地方は如何に定住人口を増やしていくかが課題です。観光で訪れた方々がいつか大磯に住みたいと思わせる魅力的な駅を作ってください。</p>	<p>設置するもので、タクシー乗り場やバス停の位置なども勘案した上で、このような配置としています。</p> <p>3. 歩車分離の考えを踏まえ、修正計画案を作成しています。限られた駅前広場スペースの中での検討となりますので、ご理解くださいますようお願いいたします。</p> <p>駅前広場の限られたスペースの中での、バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備及び駅利用者の利便性向上への取組みとなり、安全性向上のための取組みとして、バス停付近の車道幅の拡幅やタクシーの二重駐車の解消、路面に矢羽根やゼブラを設置した自転車の走行位置の誘導、鋭角な交差点形状の是正など、警察等関係機関との協議も行いながら、ハード・ソフトの両面から安全性をより高める工夫などを行っております。また、駅前広場はJR所有地となるため、JRとの協議調整を図りながら整備計画を進めている状況にあります。</p>
1 4	<p>駅前整備に関する件で、駅ロータリーに車の一時停車余地が極端に少なすぎる。確かに2～3台分。公共交通（電車やバス）を利用するケースにおいて、自家用車で人を駅まで送ることが</p>	<p>バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備への取組みとなりますが、駅利用者の利便性向上への対応も不可欠であると認識しています。しかしながら、駅前広場の限ら</p>



	<p>多々あります。駅ロータリーから自家用車を追い出すこととなります。現実的にも駅に行ったときに多くの車が停車して邪魔なことはあるかもしれませんが、駅の利用価値を含めてロータリー周辺の自家用車停車スペースを出来るだけ増やしてください。駅ロータリーの図を見たことがありますが、やたらと歩道部分が異常に広いなと感じたのは私だけではないと思いました。</p> <p>雨が降っている日に現実的に多くの車が止まっている現状をご確認ください。そもそも自家用車が増えてしまったのは、町を含めて交通機関の将来的な予見が足りなかった行政（大磯町、警察署、関係団体）の不測とされることとなります。自家用車を締め出すだけでなく、コミュニティバスなどの導入も検討すべきだと考えます。小さな町だけに予算が難しいでしょうが、住みやすい町の将来を考えてください。住みやすい町になれば住人が引っ越してきます。そして町が栄えて、そしてショッピングセンターがNCR跡地に出来ることとなります。</p> <p>大磯からジョンソンがいなくなり、今度は東海大学病院まで引っ越すことになれば、町は寂れます。大磯駅自体の西側への引越しも顧慮してください。そして、駅前のロータリーを大きくし、車がバスが停車できるスペースを設けましょう。多くの人が引っ越して来て町が栄えること間違い無しです。出来ないことはありません。頑張りましょう。</p>	<p>れたスペースの中で、駅利用者のための専用駐停車スペースなどの確保は、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により現状と同等の停車台数の確保は可能と考えております。</p>
15	<p>1. 喫茶店、観光案内所、駐在所の移転先が、この辺りという図示だけの説明だったが（予算的に別なのかもしれないが）一緒に提案されるべきである。移転した跡地をどう使うか</p>	<p>1. ⑦は「観光案内所等の移転」を計画したスペースとなり、今後、地権者との協議なども踏まえ決定してまいります。修正計画（案）における考え方は、現在の建物の位置を東側（奥</p>

	<p>は重要なテーマである。</p> <p>2. 待機タクシーの減数（待機車は最大で3台？）に対する検証が不十分である。タクシー会社の対応策とそれに対する検証の説明がなかった。</p> <p>3. JR利用者の送迎車が（黙認の形で）駐停車している場所はそのままとの説明だったが、ピーク時の利用台数の確認や今後の推移予見もなく計画として不十分である。送迎車ごとに自覚ルールを定めて必要な場所や面積を用意すべきである。</p> <p>※送迎車の例としては、一般的な送迎車（5分間程の待ち）、JRのキップを購入するために運転席を離れる車、ほっこり屋に行くため、プリンスホテルの送迎、星槎の送迎などを考察しなければなりません。</p> <p>駅前の一 corner の土地で、この際（便利さと豊かさのため）有効利用すべきと考えるのは駐輪場の北側地と南側地（広い）があげられるが、この際一緒に検討すべきである。</p>	<p>側）にずらすことで、歩道や来町者の待ち合い、集合場所のような滞留空間として確保していくものです。なお、このスペースを利用した駅利用者向けの駐停車スペースの確保も検討しましたが、この空間は通学路としての利用状況や、滞留空間の位置付けにもあることから、安全性を考慮した上で困難と判断しています。</p> <p>2. タクシー事業者との協議により、3台の停車台数であれば円滑な配車対応は可能との回答を頂いております。</p> <p>3. 朝夕の雨天時など、駅利用者の送迎車両で混雑している状況は確認できていますが、ピーク時に合わせた整備は、平常時には過大な整備となってしまうとともに、駅前広場の限られたスペースの中では、駅利用者のための専用駐停車スペースなどを確保することは、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により現状と同等の停車台数の確保は可能と考えております。</p>
16	<p>駅正面道路から対面への横断歩道について</p> <p>歩行者優先であるにも関わらず停止もせず走行するクルマが多く、歩行中にもかかわらず直前に走行され、危ない思いをしたことが数回ある。</p> <p>大磯町は高齢者が多いことから、駅前の道路のクルマが必ず徐行するような仕組みにすべきである。</p> <p>1) 自動車駅前進入禁止</p>	<p>1) 一般車の乗り入れ禁止は、(仮称)大磯駅周辺安全安心・に</p>

	<p>もっとも望ましいのは一般自動車進入禁止である。 西からは現在のロータリーまでで戻らせる。 東からは、駐車場跡地を利用してロータリーを設置すれば同様にすることが可能である。 バス、タクシーのみ東西への通過を許可する。 1 斜線のみとなるので安全性向上および駅前を広場として活用できる。 2) クランクもしくはS字状 タクシーの2重駐車をやめるのであれば、両側に1 m程度のクランクをつけることは可能であるし、少なくとも狭窄させることによって自動車を減速させる。 クランク部分によって駅前歩道を広く確保すると同時に、横断歩道を短くすることができる。 参考) <a href="https://www.mlit.go.jp/road/soudan/soudan_06_01.html">https://www.mlit.go.jp/road/soudan/soudan_06_01.html</a> 3) バンプ 横断歩道両脇にはバンプを数カ所設置すべきである。これは簡単に可能であり、すぐにでも実施されたい。</p>	<p>ぎわい創出計画（案）検討会議において、東西分離ロータリー案として検討しましたが、交通規制が現状と大きく変わることや一般車両の東西の通過ができなくなるなど、住民生活に与える影響が大きすぎることから、取りやめた経緯があります。 2、3) クランク等については、自動車の減速には有効な手段ではありますが、バス、タクシー、一般車、自転車といった様々な交通動線がある現状では困難であると考えます。 また、バンプについては、バス事業者から乗客の安全性を懸念する意見を頂いておりますが、自動車減速のための方策は考えるべき点と捉えていることから、今後の検討材料とさせていただきます。</p>
1 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回の説明会の時より良くなっていると感じた。</li> <li>・ 横断歩道の前後の車道にデコボコをつけ（ヨーロッパでは多い）速度を落とさせるようにしたら良い。</li> <li>・ 小学生の登校路ですが、松月と線路の間に行くようにし、7:00～9:00 を時間帯の通行禁止にしたらどうですか。普段この道は小学校の教師が歩行者の事を考えず進入してきている。教師はバス道路から学校に行くべきです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バンプについては、バス事業者から乗客の安全性を懸念する意見を頂いておりますが、自動車減速のための方策は考えるべき点と捉えていることから、今後の検討材料とさせていただきます。</li> <li>・ ご指摘の道路は、日常的に利用されている方も想定されますので、交通規制（一方通行）については慎重に対応していく必要があります。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロータリーを囲んで一方通行にするのもアイデアです。</li> <li>・星槎学園のスクールバスの停留所が何も論じられていない。夕方見ていたら線路側のバス停に堂々ととまっていて、バスが来ても動こうとしてない。問題です。</li> <li>・電柱の埋設について、予算の関係で一緒にできないという説明でしたが、今こそ一緒に工事をし、経費を安くするべきではないか、また駅前を掘り返すのでは効率が悪いし不経済です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西側交通島周りの一方通行は、修正計画（案）を提示する過程において検討しましたが、通過交通が駅側を迂回することで、従前より危険性が増すとの判断から採用しませんでした。</li> <li>・スクールバスの専用バス停の設置については、駅前広場の限られたスペースの中で確保していくことは、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により対応せざるを得ないものと判断していますので、利用者においては、交通ルールやマナーの啓発などについて改めて協議調整してまいります。</li> <li>・電線地中化については、国道を中心にその取組みは進んでいますが、都道府県や市区町村では、最も進んでいる東京 23 区でも 8 %程度となっており、その要因は 1 キロ当たり 5 億円以上ともなるコストが挙げられるとの新聞報道などもあることから、今後の全体事業費なども勘案しながら検討してまいります。</li> </ul>
1 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以前の案から大きく変更されたことを評価します。</li> <li>・小学校からあがってくる車を直進でなくロータリーの左側を廻るようにすれば、ロータリーをけずってバスの幅を広げる必要がなくなる。(直進する車は結構飛ばすので、左をまわる事によって、スピードが落ちる) (ロータリーを廻って元の道に出るのにしても下からくる車がないので出やすい)</li> <li>・駅前の横断歩道の前後に(車道)でこぼこを入れてスピードを落とすようにする。電柱の埋設も同時に行う。</li> <li>・学校やホテルの送迎バスは東側の観光案内所の前を待機所と決める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西側交通島周りの一方通行は、修正計画（案）を提示する過程において検討しましたが、通過交通が駅側を迂回することで、従前より危険性が増すとの判断から採用しませんでした。</li> <li>・バンプについては、バス事業者から乗客の安全性を懸念する意見を頂いておりますが、自動車減速のための方策は考えるべき点と捉えていることから、今後の検討材料とさせていただきます。</li> <li>・駅前広場東側は、現在の建物の位置を東側（奥側）にずらすことで、歩道や来町者の待ち合い、集合場所としての滞留空間の確保や横断歩道を隣接した位置に設置することから、ご提案</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はじめの案から3年かかっています。今後も計画がまとまるまでにそれ程の年月がかかるようであれば、実現はいつになります。速やかな対応、実行をお願いします。</li> <li>・駅とは別に、最近とくに古いお宅の解体が多く、貴重な樹々が切られています。保護林、保護樹林の指定はできませんか。</li> </ul>	<p>の学校やホテルのバス停としての利用は困難であると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画着手から時間を費やしている状況にもあることから、速やかな事業執行へと努めてまいります。</li> </ul>
19	<p>1. 計画の進め方について ー同じ轍を踏んではいけない</p> <p>今回提示された修正計画案は、2019年9月に説明会で提示された①「整備計画案」の修正案と、②「整備計画案」では何の計画も示されていなかった旧駐輪場跡地（駅前に面した部分）の新たな利用計画案の二つを合わせたものだと思う。</p> <p>駅前広場整備計画は、町が計画当初から町民に知らせずに進めてきたことが原因で多くの時間と労力、予算を無駄に使う結果を招いた。修正計画案に含まれる②については、今回初めて町民に示されたものであり、多くの町民にこの情報が浸透しているとはいえない。2/11の展示説明で質問しても②の計画はまだ不明瞭なことが多く、中途半端な説明しか聞けなかった。</p> <p>旧駐輪場跡地②は、駅前の景観に大きく関わる重要な部分であり、修正計画案では目玉となっている。しかし、まだ取得していない土地を含めた計画案を提示して、中途半端な説明だけでパブリックコメントに突き進むという手法は、町民への情報共有がないまま立案→遅れて説明→修正という道筋を再びたどることが予想される。町はこれまでの学習がなぜ活かさないのか？こういったやり方は避けるべきだ。</p>	<p>1. 今後とも町民の皆様への情報提供について配慮してまいります。</p>

2. 修正計画案が取り残した課題 — 課題の解決に再検討を要望する

今回の「修正案」のもとになっているのは2019年の説明会で提案された「整備計画案」である。2019年9月の説明会で出た意見やその後の意見書を読むと、4億4千万円も使ってこのような整備をする必要はないというのが多数の意見であった。今回の修正案は、そのような町民の意向を反映した、と町は説明している。その結果、町がもともと整備の背景として挙げている「駅前広場の課題」のほとんどを解決しないままになっている。置き去りにされた課題のなかで重要だと思われるものを、2019年説明会資料に沿って以下に挙げる。

- ・「課題②駅舎前、横断歩道の近くで、車両のUターンが見られる」
- ・「課題③西側ロータリーは、バスの回転には狭く余裕が無い。コンビニエンスストア前にバスが停車している場合には、交通島周りの停車車両が他のバスや一般車の通行を妨げている」
- ・「課題⑤ロータリー西側には歩道が無く、南西側に横断歩道が無い」
- ・「課題〔その他〕一般車が安全に乗降できる場所が明示されていない」

これらの課題がなぜ取り残されてしまったのか？2/11の展示説明の際に、その答えをはっきりと得ることはできなかった。町はどう考えているのか？

「安全安心」に必要な課題を解決するために、限られた駅前

2. 令和元年9月の説明会において、現状の駅前広場を大きく変えない方が良いというご意見が非常に多かったと認識しております。また、一般車の駐車場所が少なくなり、使い勝手が悪くなるというご意見も多くいただきました。これらのご意見を踏まえ、現状の駅前広場部分を出来るだけ変えずに、可能な限り安全性を向上させることを考え、修正計画案を作成いたしました。

<p>スペースだけでなく修正案の②の区域を含めて再検討の努力をしてほしい。</p> <p>3. 計画に合ったタイミングが重要 ー 駅前広場整備計画は延期すべき</p> <p>町民にとって、駅前整備は緊急の課題ではない。そのことを町は2019年説明会と意見書により理解したと思う。限りある予算を使って解決すべき課題はそれ以外にたくさんある。中学校給食、公共施設長寿命化、新庁舎建設…。駅前整備はそれらに目途がついた後でいい。急ぐ計画ではない。</p> <p>今回の修正案に取り込まれた駅前東側の旧駐輪場跡地付近は駅前整備の計画を立てる上で重要な場所だ。さらにそことつながる駐輪場南側の空き地も町が所有する駅前の一等地である。駅前広場整備計画を作る時には、現在二つに分離されている東側の町有地を一体として立案すべきではないだろうか。駐輪場南側の空き地は現在、利用する人も少なくそもそも利用できるスペースだと知る人も少ないので、まずは計画を立てる以前にどんな場所か知ってもらうことが必要だと思う。新型コロナ感染が少し収まった時期にピクニックテーブルを置いて定期的にキッチンカーを導入するなど、町民が訪れて楽しめる場所にする低予算の工夫をすればどうか。</p> <p>旧駐輪場跡地の用地取得がはっきりし、さまざまな条件が整ったところで改めて駅前整備計画は出直せばよい。そして、その立案の際にはこの度の時間と労力と予算の「むだづかい」を活かして、今度こそ町民の意見をくみ上げ反映させることのできるプロセスによって進めて欲しい。</p>	<p>3. 駅の東西に設置されていた駐輪場について、西駐輪場が廃止されたことで、駅を通過する二輪車両の増加が懸念され、駅前広場の限られたスペースの中で、バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備として、バス停付近の車道幅の拡幅やタクシーの二重駐車解消、路面に矢羽根やゼブラを設置した自転車の走行位置の誘導、鋭角な交差点形状の是正など、警察等関係機関との協議も行いながら、ハード・ソフトの両面から安全性をより高める工夫などを行っていくものです。</p> <p>また、現在、観光案内所等の建物の位置を旧駐輪場跡地の位置（東側・奥側）にずらすことで、歩道や来町者の待ち合い、集合場所としての滞留空間を確保することで通行環境の安全性を向上させてまいります。</p> <p>そして、駐輪場南側の区域については、平成26年7月の大磯駅前用地利活用検討委員会の答申において、当面の間「大磯港と相模湾を眺望する開けた展望緑地」として広場的な整備・維持をしたうえで、多くの人を訪れるための短期的な活用を図ることとしております。現在、ベンチ等を設置し、どなたでも利用できるよう開放しております。</p> <p>今後は、柔軟な発想による長期的な視点を持ち、利用方法などは検討していく必要があると認識していますが、駅前広場整備後の利用状況なども鑑みたくて、通行環境の改善に繋げる活用方法なども含め検討していきたいと思っております。</p>
--	---

<p>20</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この計画が持ち上がった時からずっとフォローしています。2019年9月23日の説明会にも出席して、その時に示された整備計画案のうちA案が採択されたと理解していました。 ところが今回広報に掲載された図は現況と修正案のみでした。私は2月11日の説明展示に行きましたので、そこではA案も示されていて経緯がわかるようになっていたのですが、広報の記事だけ読んだ方は何をどう修正したのかわかりません。</li> <li>・結果的には、変更点はほとんど無い修正案となりました。今までかけてきた時間と費用と労力は一体何だったのかと思わざるを得ません。町民の意見を聞いた結果ということですが、最初から広く町民に呼びかけ、意見募集を行っていれば回り道をしなくても良かったのではないかと思います。2月26日の渡辺議員の議会質問を傍聴しましたが、2,000万円近い無駄遣いがされています。納税者として税金がそのように使われてしまうことには納得できません。</li> <li>・今回の修正案では東側の駐輪場、元風月、交番、観光案内所の地域が大きく変わる計画になっています。駅周辺の景観が大きく変わります。今回の修正案に付随補足したような形でなく、新たな計画として考えてはどうでしょうか？</li> </ul> <p>以上とは別に、建設的な意見も述べたいと思います。今回の修正案について2点あります。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 修正の考え方のところに「一般車の停車スペースの拡充」とありますが、修正計画には全く反映されていません。つまり</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年2月号の広報おおいそに掲載した内容は、紙面の都合上、現状の駅前広場と修正計画（案）、説明会の開催、パブリックコメントの実施のみでした。ご意見いただきました内容を踏まえ、今後の町民の皆様への周知方法などにつきましては、対応させていただきます。</li> <li>・駅前広場整備に関しましては、平成29年度から検討会議やアンケート調査、令和元年度に大磯国府の両小学校で開催した説明会での意見等も踏まえ、この度の修正計画（案）となります。当初の計画（案）と比べると現在の修正計画（案）は大幅に異なるものとなっていますが、様々なご意見等もいただいた中で、計画が変化してきているものとなっています。なお、意見聴取の仕方なども顧み、今後の取組みに活かしてまいります。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備への取組みとなりますが、駅利用者の利便性向上への対応も</li> </ol>
-----------	---	--



現状のままという結論でしょうが、修正されないならその理由も述べるべきだと思います。土地の制約があるので「どうにもならん」というのが現実だと思いますが、現状ではみんななんとなく譲り合っとうまく使っています。思いやりで成立する駐車スペースということですね。しかし長年使っている者としては塩梅はわかりますが、車で駅前を利用する人はそれだけではありません。やはり「一般車はここを乗降に使用しても良いが、長時間の駐車はしないで譲り合っとな」とか、「このへんに停車してください」とおおよそのラインを引いて示していただければ「なんとなく感」や「いいのかなあ？」という不安が解消されると思います。

## 2. 横断歩道について

A案では示されていた西側の横断歩道が二箇所消えています。

一箇所は線路際と松月の間、もう一箇所は松月南隣の駐車場とステパノ学園のあいだです。

この件については、2月11日の説明会で質問した際に横断歩道はあまり近くには設置できないというお答えを聞きましたが、その近くにある横断歩道は、ステパノ学園から渡るとクリエイト側には歩道はなく、縁石を乗り越えていきなりクリエイトの敷地内（それも駐車場の車のあいだ！）に入ってしまうという不思議なことになっています。これは要件等課題ではないかと思います。

駅前広場の東側から来る歩行者と自転車の人が安心して渡れる横断歩道は必要と考えます。

不可欠であると認識しています。しかしながら、駅前広場の限られたスペースの中で、専用の駅利用者の駐停車スペースや公共交通以外のバス停車場所の確保は、警察等関係機関との協議も踏まえ困難なことから、現状と同様の運用方法により停車可能台数の確保は可能と判断しています。限られた駅前広場スペースの中での検討となりますので、ご理解くださいますようお願いいたします。

また、ご提案いただきましたマナー啓発や譲り合いの気持ちなどは重要なものと捉えてはおりますが、それを交通規制やルールなどに照らし合わせ反映させることは大変難しいものと考えております。

2. 西側の2カ所の横断歩道については、歩行者の安全性の確保に向け設置を計画していましたが、バス車両の軌跡等の影響やシンボルツリー等を含めた現状の交通島の修景などの保全へのご意見などを踏まえ、広場西側の交通島を残し、松月前の歩道整備は断念したことから、現行の基準では歩道の無い箇所に横断歩道を設置することはできないため、二つの横断歩道を削除したものです。

2 1	<p>A、B、C案が提示され、A案決定を経てこの修正計画（案）に至るまでの、時間と1,600万円とも言われる血税は、はたして無駄使いではなかったのでしょうか。その検討はなされたのでしょうか。この（案）は検討結果の附記を添えて、町民に示されるべきです。私は無駄使いだっただと思っています。なぜなら風月さんのビル（土地）の取得及び建て直しは、断られてきたとは言え、ずっと、町の腹案だったのに、その目途が立たぬまま、拙速に血税を注ぎ、何の成果も得られずにどぶに捨ててしまったからです。その点について町長から何の説明・謝罪もないまま、この（案）を受け容れることは、私にはできません。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>
2 2	<p>＝狭さを逆手に取った駅前修正計画について＝</p> <p>今回出された大磯駅前広場修正計画は評価が難しい。案の良し悪しというよりコストと効果の面で積極的賛同者が少ないと予想される。神奈中バスの回転半径、伊豆箱根交通株式会社の客待ち駐車、雨天時の送迎など、如何せん駅前広場の理想像を実現するためには駅前広場の狭さが致命的制約になっている。</p> <p>しかし狭さを逆手にとれば、駅前修正計画に可能性が見えてくる。一つは駅前建物群の色彩の統一、もう一つは旧駐輪場跡地のパティオ化である。</p> <p>&lt;駅前広場を囲む建物群の色彩統一について&gt;</p> <p>東海道線の各駅が立て直されて没個性的デザインになっていったのに対して、大磯駅は古いデザインを残したまま近代化され、関東地方でも稀有な駅舎となっている。</p>	<p>・大磯駅前広場を含む大磯駅南側区域については、大磯駅周辺南景観形成重点地区に指定されており、大磯町景観計画及び大磯町景観条例に基づき適切に指導、調整していますが、民間所有の建物が立ち並んでいる状況にあることから、色彩統一などの取組みは所有者からの協力や費用面などから大変難しいものと捉えています。</p> <p>また、旧駐輪場跡地のパティオ化につきましては、現在の観光案内所等の建物の位置を旧駐輪場跡地の位置（東側・奥側）にずらすことで、歩道幅や来町者の待ち合い、集合場所としての滞留空間を確保することで通行環境の安全性を向上させていく計画内容となっていることからご提案の通りは難しいと思いますが、建物配置やご提案内容等は今後の整備に向け参考とさせていただきます。</p>

駅前広場の狭さを逆手に取れば、駅正面の5棟、観光案内所、交番を含めても7棟の塗り替えだけで統一感のある駅前風景となって、おそらく全国的に見ても非常に稀な駅前の景観となる可能性がある。


提案は大磯駅舎と色彩を揃えて外壁の基本色は耐火煉瓦色とし、屋上の手すりや装飾屋根はテラコッタ色とする。地権者の理解が最大のネックになるだろうが、手始めに右端の1棟、次いで左端の1棟をと塗り替えていくうちに狙い通りの景観になると予想される。

#### <旧駐輪場跡地のパティオ化について>

都市空間の魅力のひとつに迷路性がある。皇居前のように広い見通しが得られない大磯駅においては迷路性を生かした駅前計画の方がふさわしいと考える。風月、交番、観光案内所をそのまま残し、駐輪場との間に中庭(パティオ)づくりを提案したい。

ただ現況のままだと現建物の裏側が殺風景なので、現建物の裏側に観光ギャラリーをつくり、大磯の古い写真などを展示する。駐輪場との間を通路兼滞留空間とし、駐輪場側には幅が狭く高さのある針葉樹の並木で緑の目隠しをつくり、通路には植え柵を置いて落葉樹を植える。植え柵はベンチを兼ねる。

なお、案内所と交番を入れ替えれば交番脇がパトカーなどの駐車スペースとなり、観光ギャラリーと観光案内所は裏側通路で繋がり、管理する人間も1名で対応できよう。

	<p>以下の写真はイメージである。</p> 	
23	<p>大磯小での説明会に参加しました。整備内容について、</p> <p>①（バス停横の道路幅員の確保） 交通島の一部をけずることによって、幅員を確保したと言いますが、実際バスが停まっているとせまく、対向車線にはみだすのではないかと。前回の案のように、西から東へ向かう車は、交通島の北側を通るように（ロータリーのように使う）して、一方通行にした方がよいのでは。</p> <p>②（タクシーの2重停車の解消） 横断歩道の前後にタクシーが停まるのは危険。</p> <p>③（路面に矢羽根を設置し自転車の走行位置を誘導） 良いと思う。</p> <p>④（障がい者用乗降スペースの確保） 必須です。</p> <p>⑤（鋭角な交差点形状の是正） 大変良い。</p> <p>⑥（横断歩道移設及び歩行者滞留空間の確保） 良い。</p> <p>⑦（観光案内所等の移転）</p>	<p>①修正計画（案）の前の計画（案）においても交通島をロータリーのように一方通行での利用案ではありませんでしたが、バス車両の軌跡等の影響やシンボルツリー等を含めた現状の交通島の修景などの保全へのご意見などを踏まえ、現状の交通島の形状を大きく変えることなく、バスが停車した状態で安全に通行できる幅員を確保しています。なお、交通島を一方通行にすると、通過交通が駅側を迂回することになり、従前より危険性が増すとの判断から採用しませんでした。</p> <p>②横断歩道の前後5mの範囲には、タクシーが停車しないよう計画しています。</p> <p>③、④、⑤、⑥ご意見ありがとうございます。</p> <p>⑦観光案内所等の移転後の空地は、歩道幅や来町者の待ち合い、</p>

	<p>観光客（地域の人も）のたまりの場所は観光の町をめざすなら必要。座って、お茶を飲みながら、旅の計画をする。休憩をする。調べる。待ち合わせをする。大きい荷物をあずける。食べたりのんだりするテーブルベンチがある。Free Wifi と PC があると尚よい。例えば奈良駅前の観光案内所を調べてみて下さい。大磯コネクトにかけるお金があるならばこの箱も大事です。</p> <p>今回の説明会では、説明会を開く意図や経緯の説明も欲しかった。</p>	<p>集合場所のような滞留空間として利用していくもので、建築物や大きな工作物を建てることは想定していません。町民の皆さんや来訪者の方が集い、憩う場として活用していくため観光協会や町の観光所管部署とも今後、調整してまいります。</p> <p>また、駐輪場南側の区域につきましては、現在、ベンチ等を設置し、どなたでも利用できるよう開放しております。今後、柔軟な発想による長期的な視点を持ち、利用方法などを検討してまいります。</p>
24	<p>1. 計画に対して</p> <p>a. 時間によっては、障がい者用乗降スペースの前に線路沿いの道に入ろうとして歩行者の横断を待つ車が溜まってしまいう事が起こり、障がい者の方の車の出入りに差し支える事も起こるのではないのでしょうか。安全性で②の変更をするのであれば、寧ろ、線路沿いの道はほぼ終日一方通行で、ロータリー側から入れなくする、等ルールで改善できるのでは。</p> <p>b. 駅周辺で、打ち合わせもできる貴重な喫茶店である「風月」さんは無くなってしまうのでしょうか？ロータリーの周囲のどこかに残っていてほしい存在です。アンケートで飲食店がほしい、という声が多かった事もあります。</p> <p>c. 新しい駐輪場の南側のスペースはどのような使われ方をするのでしょうか。旧駐輪場スペースとのつながりは全く無いのでしょうか。</p> <p>2. その他</p>	<p>1</p> <p>a. 駅前広場から線路沿いの道路へ出て行く車両は約 100 台/日となっています。少なからず日常的に利用している方もいると考えられますので、交通規制（一方通行）については慎重に対応していく必要があります。</p> <p>b. 地権者のご意見を伺いながら対応してまいります。</p> <p>c. 駐輪場南側のスペースにつきましては、現在、自由に出入りできる緑地スペースとして暫定開放しております。本格的な土地利用については、駅前広場整備とは切り離して検討してまいります。</p>

	<p>a. にぎわいの創出も課題の一つのようですが、駅前整備は最小限にとどめ、寧ろ 1 号線沿いのソフト面に財政を投入しにぎわいを創り出す事が大切なのでは、と思います。</p> <p>b. アンケートや説明会で「大磯らしさ」という意見が多数出ていますが、そもそも大磯らしさとはどのような事なのでしょう。既に共通の認識があるのでしょうか。私の持つイメージは高い建物の無い広い空と緑と海ですが、皆さんがおっしゃる大磯らしさとは、どのようなものなのでしょう。</p> <p>c. 理想は、高齢化必至の日本においては、バス等公共交通機関を充実させ、自家用車による送迎不要つまり停車スペース増設は不要という方向性であるべきだと思います。</p>	<p>2</p> <p>a. 今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p> <p>b. 大磯町まちづくり基本計画（令和 3 年 3 月）において、大磯らしさとは、海や山などの自然環境、松並木や歴史的建造物などの歴史・文化環境など、風土と時代の移り変わりの中で大磯が歩んできた歴史と人々の生活が相まって醸成されてきたものとしています。</p> <p>c. 高齢化社会において、公共交通の役割は高まってくるものと考えます。限られた駅前広場スペースの中で皆様にご利用いただけるよう検討してまいります。</p>
2 5	<p>「大磯駅前広場修正計画（案）」に対する意見</p> <p>駅前整備問題は、駅前マンション計画がなくなり、計画地を大磯町が駐輪場建設を中心とした駅前用地の利活用の検討に端を発しているものと考えます。</p> <p>平成 26～30 年に設置された「大磯駅前用地の利活用検討委員会」や「大磯駅周辺安全安心・賑わい創出検討会議」の答申や「まとめ」では、駅前用地は、町の玄関口となる重要な場所にあることを重視し、憩いや交流の場となるための利活用。景観や自然などの特性や魅力の尊重。歩行者や自転車利用者への安全安心な対応…などを踏まえた土地利用を図ることや、「大磯駅前広場計画」においては、旧駐輪場跡地計画の検討は、周辺地区と連動させて整備することが重要。長期的に町民</p>	<p>大磯駅前広場につきましては、駅の東西に設置されていた駐輪場について、東駐輪場の老朽化及び西駐輪場の賃貸借契約期間の満了を契機に駅前マンション計画地を購入し、新たに駐輪場を建設したことにより検討を始めました。検討にあたっては、駅を通過して駐輪場を利用する方が増加することに対する懸念や、駅前広場の限られたスペースの中で、バス、自動車、自転車、歩行者のより安全な通行環境の整備を目指し整備を進めているものです。この度の修正計画案は様々な経過を踏まえ検討した結果として、提示させていただいております。</p> <p>なお、駐輪場南側の区域につきましては、平成 26 年 7 月の大磯駅前用地利活用検討委員会の答申において、当面の間「大磯港と相模湾を眺望する開けた展望緑地」として広場的な整備・</p>

の誇りとなる計画を進めて行くことを期待したい…などとなっています。

駅前用地に駐輪場建設が持ち上がった時、1つの具体的な提案を考えてくれた著名な建築家、鈴木エドワード氏は、大磯町を訪れた感想を次のように言っていました。「…町の事情はよく分かってないが、大磯は『心地よい町、素敵な町』です。駅を降りてみて『珍しい環境のある町』…」と。

『大磯らしさ』は様々かも知れませんが、大磯を訪れた感想として自然を感じる、気分がほっとする、住んでみたい町…などの『声』をよく聞きます。これらの感想、声を大事にして駅前整備を考えることが大事に思います。4.6億円で購入した駅前用地、まさに一等地です。現在の単なる「駅前整備計画修正案」ではこれまでの検討委員会、検討会議の答申やまとめに答えているとは言えません。

また、この間には、図書館前の県道やJR東海道線に沿った町道48号線の拡幅計画がありました。更には、一等地と言われる駅前購入用地は、別荘跡地でもあります。

大磯らしさ、歴史と文化が香る町のイメージを駅前に感じてもらうには、別荘の一部復元や、築山と枯山水の整備、海を臨める高台の景観を合わせて整備するなら、今以上に「心地よい、素敵な町」「大磯らしさをアピールできる駅前景観」を想像し、創造することも夢ではありません。

今示されている「修正案」は、駅東側角地の私有地が計画地として組み込まれています。とするならば、まさに今回の駅前整備は、駅前購入用地を一体のものとして整備・活用を図るべ

維持をしたうえで、多くの人を訪れるための短期的な活用を図ることとしております。現在、ベンチ等を設置し、どなたでも利用できるよう開放しており、今後、柔軟な発想による長期的な視点を持ち、利用方法などを検討していく必要があると認識していますが、駅前広場整備後の利用状況なども鑑みの中で、通行環境の改善に繋げる活用方法なども含め、検討していく必要があると考えています。

	<p>きと考えます。</p> <p>よって、町民「駅前整備計画修正案」は仕切り直しか再検討が必要と考えます。</p>	
26	<p>下図のように、新駅舎を線路上に建設する。現状跨線橋と同じ高さの二階広場を新設する。駅利用者は二階広場に上がり新駅舎に入る。</p>	<p>橋上駅舎につきましては、現状の駅前の景観を大きく変えることとなるため、検討から除外しております。</p>
27	<p>・「安心安全」を当初かかっていたにもかかわらず町民が最も望んでいる一般車一時駐車場がありません。安全を捨てなしくずしにした理由として場所がないという説明を受けま</p>	<p>・大磯駅前広場は東西に細長い形状をしており、限られた駅前広場スペースの中での検討となりますので、ご理解くださいますようお願いいたします。</p>



	<p>したが納得がいきませんでした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場とその裏の土地利用については自転車や人の動線、流れを考慮する必要がありますが現在の案では自転車が山側へ移動できない状態です。</li> <li>・又、空地利用については多くの町民が望んでいる公園や庭園とし、広く活用して欲しいです。町が駅前の一等地に土地を所有してこれを活かしたら本当に町の宝です。前述した様に人の動きが重要なので駅前計画と切り離して考えるのは反対です。</li> <li>・風月の移動と公共施設の移動にも疑問が残ります。説明会ではあいまいでした。こちらもふまえて計画をし説明して欲しいです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場、駐輪場南側用地、築山との動線については、今回の駅前広場の検討とは切り離して考えることとしております。今後の検討の際に参考とさせていただきます。</li> <li>・駐輪場南側の用地について、今後の検討の際に参考とさせていただきます。</li> <li>・旧駐輪場跡地内の具体的な建物配置等については、各地権者のご意見を伺いながら決定してまいります。</li> </ul>
28	<p>※コロナ禍で進める計画ではないという前提で 修正計画（案）の④⑤の土地は4億6500万円を掛けて入手した一等地です。海を望む広場・情緒ある築山・旧木下家別邸を含めた駅前として統一感のある町民が集いたくなる整備を考えて下さい。④の観光案内所等の移転は費用は抑えセンス良くコンパクトな物で町民が楽しめる植栽がある空間が良いのでは。西側の交通島や松月さんの趣も取り込んで。安全安心は最重要ですが、今のままでも互い譲り合い目と目であいさつをして安全は確保されています。無駄な変更は必要ありません。</p> <p>他の町にはない大磯町の良さのひとつ（駅前にも自然が残っている）を無くさない更にアップする整備をどうぞお願いします。看板は少な目に。県道610号線に掛っている「Oiso</p>	<p>今後の検討にあたり参考とさせていただきます。</p>

	Beach」看板は駅2階の窓から見える水平線をかくしています。不要な看板です。今はコロナ禍で生活が困窮する人に予算を使うべきです。	
29	<p>大磯駅から1号線に降りる道路(610号線)にかかっている「Oiso Beach」看板の高さを上げ、跨線橋から水平線が臨めるようになることを提案します。</p> <p>大磯の魅力の1つは、東京、横浜から東海道線乗り換えなしで、相模湾を堪能できるところにあります。</p> <p>大磯駅で降車、跨線橋から相模湾を臨み、「あ！海だ！」と感動した後、海水浴場まで数分で行かれるのは、本当に素晴らしい環境です。ところが、跨線橋から相模湾を臨んだ折に、上記「Oiso Beach」看板が水平線を隠してしまっているのです。</p> <p>大磯に在住していると気がつかない小さな改善かもしれません。しかし、大磯の魅力を来訪者に伝えるためには、とても重要なことだと思っています。</p>	今後、看板の掛替え等の検討の際に参考とさせていただきます。
30	<p>○(一般車の停車スペースについて)</p> <p>現状の使い方で上手くいっているのですが、それを活かしたらどうか。(修正計画通り)</p> <p>○(障がい者用乗降スペースの確保)</p> <p>障がい者用スペースに加えて、高齢者やケガ人等、弱者用スペースとして確保してはどうか。自宅から駅まで高齢者を送迎しても、現状降車する場所が無いので強く望みます。</p> <p>○(コンビニ前の自転車逆走)</p> <p>自転車がスピードを出して走り抜けるので(一方通行と逆走)危険である。標示を徹底してはどうか。一方通行の交通標</p>	<p>○現状の駅前広場を大きく変えることのない計画としています。</p> <p>○障がい者の方だけでなく、怪我をされている方、持病や疾患をお持ちの方、高齢者や妊産婦の方、乳幼児の保護者の方など、車両の乗降がスムーズにできにくい方などへの配慮は必要と考え、警察とも相談しましたが、限られたスペースの中、障がい者用スペースのみしか専用スペースを確保することができないという結論に至っています。</p> <p>○現状、自転車の通行導線は、サイン表示などがなく分かりに</p>

	<p>識だけでは子どもたちにわかりにくい。</p>	<p>くい状況にあります。自転車は、道路交通法上で軽車両の位置付けになることから、車道の左端を走行していただくこととなりますので、矢羽根やゼブラを路面に明示することで、車両、二輪車、歩行者の動線を整理してまいります。</p>
<p>3 1</p>	<p>大磯駅前広場修正計画（案）について以下を提案します。</p> <p>①交通島は極力削らないでほしい。交通島にあるミモザと桜の木は大磯の豊かさを象徴するシンボルツリーにもなる。特にミモザについてはあれほどまでに大きく育ったものをあまり見たことがない。寒い冬の朝にミモザの花が咲いているのを見て元気になる人も多い。</p> <p>②大磯駅の改札を出たあたりで待ち合わせる観光客が多く、時期によっては歩道の通行を妨げる。現在活用されていない駐輪場南側の町有地を待ち合わせ場所として使えるよう、ベンチなどを置いたりカフェなどを設置したらどうか。</p> <p>    コーヒースタンドを常設すると維持費もかかるので、コーヒーカーやキッチンカーなどを募集すれば、経費がかからないのでは。</p> <p>③築山の整備も併せて行ってほしい。（石垣の整備も含めて）</p> <p>②と③については現行の駅前整備事業に含まれないことは承知した上で提案させていただきました。</p> <p>以上です。</p> <p>よろしく願いいたします。</p>	<p>①交通島の緑につきましては、大磯駅前広場の一つの特徴であると考えていますので、交通島の削減は最小限にとどめ、交通島内の樹木についても極力伐採しないよう縁石等の工作物を設計してまいります。</p> <p>②駐輪場南側の空地につきましては、大磯駅前広場の検討区域には含まれておりませんので、今回の修正計画案では具体的な内容をお示しできませんが、今後の検討にあたり参考にさせていただきます。</p> <p>③築山（石垣を含む）の整備につきましても同様となります。</p>