

## 素案に対する意見とりまとめ一覧及び対応表 (R2.7/10 ~ 8/6)

頁	項目	ご意見	対応
5	上位・関連計画	○ 「上位計画」の位置づけが法的にどうなるのか記載が欲しい。	○上位計画との法的な位置づけについては、P1の「1-2 まちづくり基本計画の位置づけ」の中で記載しています。また、相関関係がわかるように図として記載もしています。
6	人口・世帯数	○ ◇総人口の推移のグラフをゼロ基軸に。他のグラフと合わせた方がよいと思う。	○世帯数の推移に合わせ、ゼロ基軸とします。
15	鉄道乗車人員の推移	○ 「関東の駅百選に選定」した直後に乗車人員が減少しています。マイナス要因は別にあると思われるので、ここには掲載しない方がよいと思います。	○大磯駅が「関東の駅百選」に選定されたのは平成12年で、その年から増加傾向にあるので、平成12年度の位置に合わせて表記を修正します。
20	都市計画	○ 新駐車場（通称）は都市計画決定されていないか（確認）。緑地協定は対象外か。	○新駐車場（通称）は都市計画法の指定施設ですが、地域地区ではないため記載いたしません。また、緑地協定は、都市計画法による指定施設ではないので、本頁での記載はいたしません。が、地域別構想のそれぞれの地域に関わりのある緑地協定は、記載をいたします。

22	アンケート結果	<p>○ 「便利が良い！」ではないのが大磯らしさ</p> <p>P22 の「町民アンケート」では、項目の 15 から 18 までは「便利さ」という基準でアンケート項目が作られている。そして、評価が低かったものとして「15. 日常の買い物の便利さ」「18. (公共)交通機関の便利さ」「24. スポーツ施設」を挙げている。</p> <p>ここから推測すると「便利」＝高評価、「便利ではない」＝低評価という価値基準が採用されていると思われる。果たしてこの評価基準は大磯町での住み心地をはかる基準として適当だろうか？</p> <p>私は町民ワークショップで交わした会話から、また、その他の折に住民と大磯の住み心地について話した際にいつも強烈に受け取るのは、現代社会が「便利さ」を追求してきたなかで取りこぼしてきた「ほかの町にはないもの」「なつかしいもの」「不便かもしれないがそれ以上に失いたくないもの」を大磯町はかろうじて保っている、そのことにこの町の価値がある、という考え方だ。町自身が大磯のいちばんユニーク（唯一無二）な良さを理解せず、このようなアンケート項目を作り、それを単純に評価につなげていることに感覚の鈍さを感じる。</p> <p>「多少の不便はあっても当たり前。際限のない便利さを求めてきたために都会が失ってしまったものが大磯にある。大きいスーパーが無い代わりに緑の山がある。車が歩行者を気にしながらスピードを落として遠慮がちに走る狭い道はかえって安全」      そういう「大磯らしさ」に注目した視点がこの素案には表現されていない。ぜひ、加えてほしいと思う。</p>	<p>○アンケート結果は、「地域の環境評価」として評価の高かったものの、低かったものを客観的に示しているに過ぎず、それに対する良し悪しを表しているものではありません。むしろ、P29 の「まちの将来像」や「まちづくりの基本理念」、P35 の大磯らしさを守り育む方針」の中では、自然、環境、景観、歴史、文化を大切にする大磯町の地域特性を謳っており、アンケート結果は、その特性にフォーカスするための客観的データとして掲載しています。</p>
----	---------	--	---

25	まちづくりの課題	○ まちづくりの課題に関して、荒廃農地の活用や農業の自給率などが挙げられていない。農地活用は大きな課題である。	○意見を踏まえ、修正いたします。
30	将来フレーム	○ 将来フレームは歓迎する。	○「大磯町第五次総合計画」との整合性を図っています。
31	将来都市構造	○ （仮称）湘南新道の記載はやめるべき。人口減少で不要になる。	○上位計画である「大磯町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（神奈川県）」との整合を図っているもので、将来的な広域連携強化のための機能的な移動軸として町内唯一の縦軸として位置づけをしています。 また、本図中に縦軸を設けていないのは、機能的な移動軸をハード整備などに頼るばかりの視点を持つことなく、大磯町の地形的なコンパクトさを生かして、既存施設の維持管理や長寿命化、また、新たな交通体系などのソフト施策により充実させていくことを意図しております。

	<p>○ 大磯町では、「まちの拠点」は歴史的に大磯（駅周辺）と国府（月京）の2箇所であることは既成の事実である。私は大磯地区に住んでいるので、大磯駅周辺の「まちの拠点」について考えてみた。大磯で買い物など日常の用事を足すには、駅前のほか国道沿いの商店、銀行、郵便局、役場が主な行先だ。それら店舗、施設が集まっているところを「まちの拠点」というなら、駅前だけではなく国道沿いも含まれる。しかし、素案ではまちの拠点がどこをさしているのか区域がはっきりしない。</p> <p>たとえば「2-4 まちづくりの課題」「2-5 課題の展開」の中に「大磯駅を核にしたにぎわい創出」という言葉がある。「大磯駅を核としたにぎわい創出」は駅前広場整備計画でも使われていたフレーズで、かなり狭い範囲の駅前広場を指している。また「第3章全体構想」の基本ゾーニング中「商業・業務ゾーン」に「大磯駅周辺」が商業ゾーンとして挙がっている。P31 の〈将来都市構造図〉にも赤い点線で囲まれた「まちの拠点（大磯駅周辺）」が描かれている。その図によると、東海道線北側の山際から国道1号線までにわたる広い範囲だ。これらを見比べるとそれぞれズレがあって、いったいどの区域を「まちの拠点」として示すのかよく分からない。</p> <p>私は、大磯駅周辺の商業ゾーンとして、東海道線北側は含むべきではないと思う。そして、狭い駅前には今以上の商業施設は作らず、しっとりとレトロな雰囲気を残し、国道沿いの長く東西に広がる地域をもっと活力ある商業ゾーンとすべきではないかと思う。国道より海側に住む住民にとっては、駅前は坂を上がってい</p>	<p>○大磯駅周辺と国府支所周辺は大磯町合併以前から、それぞれ公共施設などのまちの機能が集積してきたエリアとして、「まちの拠点」に位置づけています。いわゆる「まちの中心」として大まかな位置を示しており明確な境界線は定めていないとご理解ください。「拠点＝都市化・商業化」ということではなく、駅周辺の山並みやエリザバスサンダースホーム一帯のみどりと調和した落ち着いた景観を保全しながら、地域の顔・中心として拠点形成していくものとしています。</p> <p>また、「ゾーニング」につきましては、まちの現在の地域特性・環境を生かして持続可能なまちづくりをめざすこととしていますが、「大磯駅周辺は商業ゾーンとして、東海道線北側を含むべきではない。」とのご意見のとおり、大磯駅周辺の東海道線北側は、「居住ゾーン」、「自然環境保全ゾーン」に位置づけさせていただきます。</p> <p>また、「国道沿いを活力のある商業ゾーンにすべき」という意見につきましては、P32 の「歴史・文化交流ゾーン」の中で、自然と歴史・文化資源を生かした都市機能の強化を謳っており、大磯港みなどオアシスや明治記念大磯邸園の整備を通した「観光振興の活性化」を図る中で、国道沿いに魅力ある商店が並び、町の日常生活や観光のまちあるきが楽しくなるような商業の活性化に繋げていきたいと考えています。</p>
--	--	---

		<p>かなくはならず不便という声も聴く。国道沿いに文字通り大磯のダウンタウンとして魅力ある商店が並ぶまちづくりをすれば、町民はもとより町外からの観光客にも楽しい街並みになると思う。</p>	
32	大磯らしさをかたちづくるゾーニング	<p>○ ゾーニングと用途地域の違いについての記載が欲しい。</p> <p>○ 「工業・物流ゾーン」は、高麗1丁目、3丁目のみが定められていますが、旧ジョンソン社周辺や小田原厚木道路インターチェンジ周辺については、工業物流の地区にすることで地域活性化を図ることはできないでしょうか。</p> <p>○ 「農業里山ゾーン」の記述は、「多面的な活用を図りながら」を「多種多様な生活活動に対応する土地活用を図り」に (理由) 農業里山ゾーンの活性化を図るためには、積極的な土地利用・土地活用を図る必要があると考えます。それにより地域が活性</p>	<p>○ゾーニングは、まちの土地利用の現況で、おおまかに地域特性を表現しています。この環境を維持発展するために位置づけをしています。<u>(P32のゾーニングの内容に記載します。)</u> 用途地域は、都市計画法の地域地区をいい、土地をどの様に利用していくべきか、どのくらい利用していくかなどを定めているものです。<u>(P20の都市計画の内容に記載します。)</u></p> <p>○旧ジョンソン社跡地や小田原厚木道路 IC 周辺の土地利用につきましては、P37の「地域特性にあった土地利用を図る」の中で、まとめた土地利用の転換を図る際の考え方をまとめています。 ⇒その土地が有する地形、地質、立地条件等の特性からみて、将来にわたり望ましい土地利用となるよう、町民、企業、行政の合意形成を図りながら進めていきます。</p> <p>○意見を踏まえ、修正いたします。</p>

		化し、地域の環境改善、みどりの適切な保全が図れるの いか。	
33	大磯の活力とネットワークを確保する都市軸	○ 広域幹線軸の2項目（新湘南国道・・・）の記載をやめるべき。人口減で不要になる。	○広域的なネットワーク、アクセス強化は、災害時に非常に有効なものとなります。これら国の事業進捗に向けて引き続き町は働きかけを行ってまいります。
34	大磯の魅力が溢れる都市機能を強化する拠点	○ 「みなと交流拠点」の記載は不要と考える。仕事が増えて、かえって負担が心配。	○拠点は、住民活動や商業活動などコミュニティの活躍の場です。これらを分散型に配置し、有機的にネットワークされることで、まちなかの活性化を図るねらいがあります。みなと交流拠点は、大磯港みなとオアシスの整備を通じた「今後の活性化」の内容だけではなく、現時点でも、普段利用の少ない港湾内道路を利用した「大磯市」が、大磯町最大のコミュニティ形成の場となり、そのコミュニティから派生した新たな地域活動なども見受けられるようになっていきます。遊休資産からまちの新たな都市機能を生み出している「先行事例」であり、まちの重要な拠点のひとつとして捉えています。
37	⑤地域特性にあった土地利用を図る	○ ⑤土地利用の転換を・・・適切に抑制・・・は評価するが、保証する法令は何か。まちづくり条例の手続きならば、記載があったほうが良いと考える。土地利用の「整序」にも通じると思う。	○上位計画である「大磯町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（神奈川県）」との整合を図っています。

		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「農業地区」の記述は、「農業振興地域」を「農業振興地域の活用されている農地」に</li> <li>○ 「多面的な活用を図ります」を「多種多様な生活活動に対応する土地活用を図る」に</li> </ul> <p>(理由)</p> <p>農業里山ゾーンの活性化を図るためには、積極的な土地利用・土地活用を図る必要があると考えます。それにより地域が活性化し、地域の環境改善、みどりの適切な保全が図れるのではないかと。</p>	○意見を踏まえ、修正いたします。
41	風景・景観形成方針	○ 保証する法令は何か。	○関連計画であり景観法に基づく「大磯町景観計画」との整合を図っています。
43	交通ネットワーク形成方針	○ 交通ネットワークの方針に災害時の交通確保が必要ではないか。	○災害時の交通確保につきましては、P47 の「安心して暮らせる災害に強いまちの方針」及び、P48 の「安全・安心まちづくり方針」に記載しています。
44	交通ネットワーク形成方針	○ 「道路の整備」は、新たな整備ではなく、「生活道路の整備を図る」に置き換える。	○広域的な連携を図り防災力の強化につながる路線整備はひきつづき促進してまいります。町民生活の安全安心につなげるため「生活道路の整備を図る（維持管理、長寿命化など）」の文言を追記いたします。

		<p>○ 「快適な公共交通・・・」の記載は評価するが、具体的な計画はあるか。</p>	<p>○地域実態に合った導入が必要となるため、現時点で具体計画を述べられるものではありませんが、富士見地区では地域公共交通に関するアンケートを始めています。実績としては「西小磯乗合タクシー」がこれらのプロセスを踏まえて本格実施されています。</p>
		<p>○ 「快適な歩行者・自転車ネットワーク」は、歩行者の他、車椅子・ベビーカーの人も快適に移動できるバリアフリーな道路整備を推進することとしていただきたい。</p>	<p>○意見を踏まえ、修正いたします。</p>
48	安心・安全まちづくりの方針	<p>○ 「災害に強いまちづくり」に狭隘な道路の整備もここで位置付けてほしい。「・・・老朽化した建物・空き家やブロック塀などは、倒壊の恐れもあるため、改修工事や除却などの対策を行うよう所有者に指導・助言や支援などを行います」</p>	<p>○「路地や細街路においては、消防水利などを適切に配置するとともに、狭隘道路整備を促進します。」に改めます。</p> <p>○意見を踏まえ、修正いたします。</p>
49	空き家対策の推進	<p>○ 地域と連携をしながら空き家の把握や空き家予防の取り組みを行っていきます。良好な住環境を維持するために適切な管理がされていない空き家については、改善に向けた支援を行うことで、町中に移住やビジネス・憩いの場が創出されるよう所有者や地域と連携強化を図ります。</p>	<p>○意見を踏まえ、修正いたします。</p>
50	良好な住環境の方針	<p>○ 「空き家等の利活用の促進」、空き家となっても地域資源として活用を可能とするため、地域ぐるみの空き家予防対策や空き家情報のスピーディーな把握につながる仕組みの構築を目指します。</p>	<p>○意見を踏まえ、修正いたします。</p>

		○ 空き家情報の提供を行い、立地的条件や町の将来イメージ像に合わせた利活用につながるよう支援します。	○意見を踏まえ、修正いたします。
その他	P.30 以降	○ ①・②などで表記される項目が何度も出てくるが、同じではないので、体系図をつくったらどうか。大磯町全体が理解できるというのでは。	○表記の仕方については、良い読みやすい・見やすいように検討いたします。
	パラダイム・レジリエンス	○ カタカナはやめてほしい。	○いままでもこの言葉は ICT 化が進む中で使われてきましたが、コロナ禍を受けて、生活様式の変更など「価値観の劇的変化」への「適応力、回復力」が一気に必要となりました。この情勢を生き残っていくために大磯町民にとって重要なキーワードとなります。これを一般的な言葉にしたいという思いから記載させていただきました。
	HP 上の意見募集の周知方法について	○ このたびの意見公募に限らず、現在募集中の意見公募を町の HP から見つけるのはとても難しい。トップページから「意見公募」「意見募集」で検索しても出てこない。「まちづくり基本計画」で検索すると3番目に「次期まちづくり基本計画（策定中）」が見つかるが、それも開けてみないと意見募集をしていることは分からない。できるだけ多くの町民に意見募集を呼び掛けたいのであれば、トップページからすぐに現在募集中の意見公募がすぐに分かるようにすべきだと思う。ちなみにトップページの「新着情報」をみると、この意見募集が載っていた。ただし掲載日は8月4日。締め切りは8月6日だ。	○トップページ新着情報に掲載していました。最初は7月6日、その後、日にちの経過により下層に隠れたため、再びトップページに更新したものです。

	<p>地域別構想</p>	<p>○まちづくり基本計画は全体構想と地域別構想から成り立っている。全体構想だけでなく地域別構想も一緒に出すべきである。まちづくり条例は手続きを示してあるが、全体構想を別々にすることは決めていない。条例に沿っているとは言えない。地域別構想を出さない理由は何か。</p>	<p>○まず、全体構想を策定して「まち全体としての考え方・方向性」を定め、その考え方・方向性に沿って、地域別構想を検討・策定していくという考えに基づき、計画作成を進めています。</p> <p>条例第7条は、計画策定までに「素案・原案・案」の3つの段階を設けたうえで、町民意向調査や説明会、意見募集などの実施や、まちづくり審議会と都市計画審議会、そして議決を経ることなど、町民への情報提供や意見徴収の方法、手続きのみ定めているものです。</p> <p>第6条で基本計画は「全体構想」と「地域別構想」で構成する旨が定められておりますが、第7条第2項でいう「素案」とは、一般に「おおもとの考え」と言われます。「いつから始めて、いつまでやるか」とか、「なにを対象とし、なにを目指すか」など、ごく大まかな案を示す言葉となります。いわゆる「たたき台」とか「草案」の一手前の段階です。</p> <p>今回の素案については、計画期間や町の現況・課題、基本理念、基本方針など、まち全体の考え方や方向性となる「全体構想まで」とすることでも「素案」の内容として適当であり、条例が定める趣旨に則っているものと存じます。</p>
	<p>自治のまちづくり</p>	<p>○（現行）第3章 2-5 の自治のまちづくりの方針はなくすべきではない。特に地域別構想地域の特性を生かした計画が必要であり、地域の自治の方針が必要である。</p>	<p>○意見を踏まえ、修正いたします。</p> <p>○素案作成当初の段階では、「自治のまちづくりの方針」をひとつのカテゴリーとして章立てをしていましたが、次期計画では「自治のまちづくり」の考え方は、さらに重要な視点として位置づけているため、各方針でも「自治のまちづくり」の内容が重複して記載される</p>

			<p>ことになり、計画書として非常に読みづらい構成となっていました。よって「自治のまちづくりの方針」は章立てとしては削除し、その代わりに P28 の「計画策定の共通視点」と P35 の「大磯らしさを守り育む方針」の中で、その考え方を説明し、さらに、6つの各方針の「基本方針」の中で、「誰もがコミュニティでつながる大磯」という言葉で、「自治のまちづくり」の考え方が関連する内容が分かるような構成としていました。</p>
		<p>○ 細かな調査に基づくが故に、現状の延長戦上で観光へ極端に依存した計画になっており、新規性のあるビジョンや成長戦略が見当たらない事を指摘させていただきます。</p> <p>具体的には非常に魅力ある地域でありながら「住民を増やす」政策がないまま人口減少を受け入れる前提になっている事は大きな疑問です。</p> <p>人口減少は全国的に進むものですが、都心等の商業力が高い地域や真に魅力ある地域は人口が増加するものであり一律ではありません。</p> <p>合併や吸収ではなく既存地域を前提に、例えば将来 2035～40 年頃の人口を 4～4.5 万人と設定すれば、やるべき事や優先度が大きく変わるものと考えます。</p> <p>人口増減は誕生と死亡以外に、移住者の増加と他地域への流出があります。最初の 2 つはコントロールが難しいものの、後の 2 つは行政の施策によりコントロール可能と考えます。</p> <p>移住者に対しては大規模な造成や開発を行わなくとも、上昇し</p>	<p>○まちづくり基本計画は、町の土地利用の基本となる計画なので、P30 の将来フレームでお示している通り、総人口減少社会を「前提」として、第 5 次総合計画の将来人口を踏まえ、土地利用については、市街化区域・市街化調整区域ともに「現行維持」として、フレーム設定しております。</p> <p>例えば、ご指摘のとおり、将来人口の目標を 4～4.5 万人に設定すると、土地利用の基本計画なので、目標の達成に繋がるような土地利用フレームを設定する必要があり、そのためには、市街化調整区域を減らして、市街化区域を増やすようなフレーム設定を行っていくことが考えられます。しかし、総人口減少社会で、空き家など既存資源の遊休化が増進していく中で、市街化を増やしていくような展開を計画することは、とても困難だと考えています。計画策定にあっては、中長期的な実現可能性も見据えて検討する必要があります。</p> <p>人口減少は「問題」として捉えるのではなく「前提」として捉え、また、今後、増加していく「空き家」なども、それを「問題」とするの</p>

		<p>つつある空き家の活用をベースに若い世代に転換を図り長期的な定住を狙って頂きたく存じます。コロナ禍により、都心からの程よい距離感や自然が豊かな地域に対するニーズが高まっております。</p>	<p>ではなく、若い世代の転入や、ビジネス機会の創出に繋がるような「まちづくりの実現手段」と捉え、計画・施策策定を検討します。</p>
		<p>○ 他地域への流出対策としましては、行政による規制緩和やコミュニティ支援策が求められます。駅から700m圏であってもコミュニティの持続性の課題に直面している地域があり（＝小職在住地域）、インフラ維持のための行政支援がなければ、大きな災害が発生した場合には在住者が一気に流出する恐れがあります。</p> <p>住民が増えれば地域内の経済は間違いなく現状よりも活性化し、その上で観光事業を展開するのであれば相乗的に効果が高まるものと推測いたします。大磯町の町民憲章はその両方の視点をカバーしているものではないのでしょうか。</p>	<p>○行政による規制緩和やコミュニティ支援につきましては、P28 の計画策定の共通視点でお示していますが、次期計画では、どのような暮らしの単位を作るかを考えた場合に、自然環境や住環境の保全、利活用または地域防災の単位など、「住民がある程度、自分たちで頑張れる範囲」で充足されていくことが、これからの「暮らしやすい」「住み続けたい」の生活の担保になってくると考えています。</p> <p>このような考えに基づき、「コミュニティでつながるまち」を重要な視点として、大磯町の暮らしの豊かさを分かち合うことができる施策を原案の中で、検討します。</p>