

新松田駅周辺地域まちづくり協議会

日 時 平成29年10月31日(火)

午後2時00分から

場 所 町民文化センター 1階展示ホール

新松田駅周辺地域まちづくり協議会

次 第

1. 前回協議会の確認
2. 道路・駅前広場等の整備計画について
3. 今後の協議会について

1. 前回協議会の確認

- (1) 新松田駅前周辺のまちづくり構想について
- (2) まちづくりの実現化に向けた手法について
- (3) 前回協議会の総括

(1) 新松田駅前周辺のまちづくり構想について

駅前のまちづくり分類

〔まちづくり方針〕

① 交流・活力を促進する交通拠点の形成

- ・足柄上地区の玄関口にふさわしい交通拠点の形成

② 魅力・賑わいの創出

- ・交流・活力の拠点として機能する駅周辺での魅力・賑わいの創出

③ 安全・安心なまちの形成

- ・住民・来街者が安全・安心に行き来し、暮らせるまちの形成

④ 環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり

- ・豊かな自然環境・景観・地域資源を活かした基盤形成

⑤ ITの高度化に対応した施策の展開

- ・情報技術の高度化に対応した利便性の高いまちづくり

【駅前のまちづくり分類】

【ハード面から考えるまちづくり】

- ① 交流・活力を促進する交通拠点の形成
- ② 魅力・賑わいの創出
- ③ 安全・安心なまちの形成

+

【ソフトによる付加価値を向上するまちづくり】

- 環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり
- ITの高度化に対応した施策の展開

【ハード面から考えるまちづくり】

①交流・活力を促進する交通拠点の形成

【検討内容】

- 1) 駅前広場、駅舎の整備
- 2) 駅前広場へのアクセス道路
- 3) 交通のシームレス化

駅前広場整備の考え方

- ① 玄関口にふさわしい環境空間の創出
- ② 一般車の乗降場の確保
- ③ 安全な待合・滞留スペースの確保
- ④ 歩行者動線と車両動線の分離
- ⑤ 公共交通と一般車交通機能の分離

交流・活力を促進する交通拠点のイメージ(素案)

① 玄関口にふさわしい環境空間の創出

駅舎の整備による利便性向上・
バリアフリー化

※イメージ図です。

② 一般車の乗降場の確保

④ 歩行者動線と
車両動線の分離

⑤ 公共交通と一般車交通機能の分離

③ 安全な待合・滞留スペースの確保

②魅力・賑わいの創出

【検討内容】

- 1) 駅周辺への機能導入・土地利用
- 2) 駅前広場整備に合わせた施設整備
- 3) 空家・低未利用地の管理

魅力・賑わい創出の考え方

① 玄関口にふさわしい賑わい空間の形成
⇒既存施設のリニューアル、溜り空間の創出

② 集客力を高める施設整備
⇒既存施設の集約化、眺望を活かした複合集客施設の整備

③ 個性ある駅前景観の創出
⇒玄関口にふさわしい都市景観、シンボルの創造

④ 空家・低未利用地の管理・活用
⇒店舗等での空家利用、ポケットパーク等での低未利用地利用

魅力・賑わいを創出する駅前のイメージ(素案)

① 玄関口にふさわしい賑わい空間の形成

溜り空間の創出

既存施設の
リニューアル

② 集客力を高める施設整備

富士山の眺望を活かした複合集客施設の整備

既存施設の
集約化

※イメージ図です。

③ 個性ある駅前景観の創出

シンボルの創造

玄関口にふさわしい都市景観の形成

④ 空家・低未利用地の管理・活用

空家の店舗等での利用

低未利用地のポケットパーク等での利用

交流・活力促進と魅力・賑わいを創出を 合わせたイメージ(素案)

① 玄関口にふさわしい賑わい空間の形成

溜り空間の創出

② 集客力を高める施設整備

富士山の眺望を活かした複合集客施設の整備

既存施設の
集約化

※イメージ図です。

既存施設の
リニューアル

③ 個性ある駅前景観の創出

シンボルの創造

玄関口にふさわしい都市景観の形成

④ 空家・低未利用地の管理・活用

空家の店舗等での利用

低未利用地のポケットパーク等での利用

③安全・安心なまちの形成

【検討内容】

- 1) 歩行者の安全性確保
- 2) ユニバーサルデザインに配慮した空間形成(駅舎・道路・周辺施設等)

安全・安心なまちの形成の考え方

- ① 安全に歩ける歩行者空間の確保
⇒歩車分離、小広場（ポケットパーク）の確保、照明灯・街路灯の設置

- ② 人に優しい環境形成
⇒歩道や店舗等での段差の解消等バリアフリー化、駅前広場や道路と調和した街並み形成や公共空間・敷地内の緑化など魅力ある景観形成、ベンチやトイレの設置・案内サインなど誰にもやさしいユニバーサルデザインに配慮したまちの形成 など

駅前や通りにおける安全・安心なまちの形成のイメージ

① 安全に歩ける歩行者空間の確保

歩車分離による安全性の確保

休憩場所となる小広場

太陽発電による照明灯

※イメージ図です。



② 人に優しい環境形成

歩道や店舗等での段差の解消等
バリアフリー化

道路沿道や敷地内などの緑化

道路と調和した街並みの形成

ベンチ等休憩施設
の設置

案内サインなど人にやさしい街なかサインの設置

【ソフトによる付加価値を向上するまちづくり】

ITの高度化に対応した施策の展開

【検討内容】

- 1) 発信情報の整備
- 2) 観光等情報の受発信システム

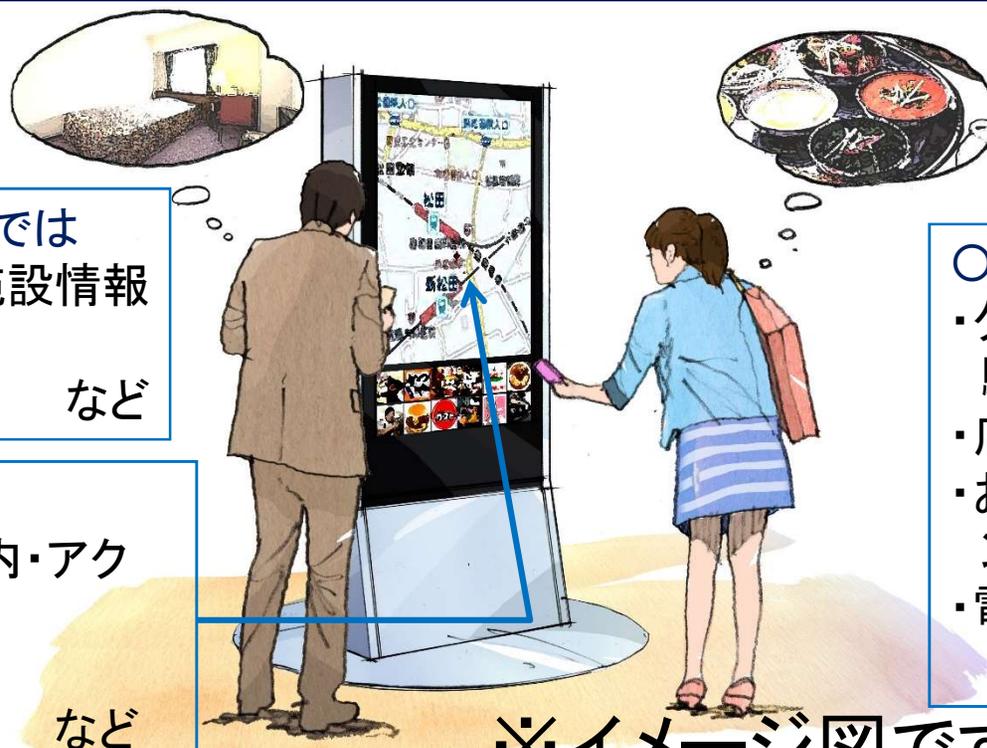
観光等情報の受発信システムのイメージ

- 個人のスマホ等では
- ・ホテルなど宿泊施設情報
 - ・宿泊施設の予約

など

- 案内画面では
- ・街や地域資源案内・アクセス等情報
 - ・イベント情報
 - ・交通情報

など



- 個人のスマホ等では
- ・グルメをはじめとした駅周辺の店舗情報
 - ・店舗の予約
 - ・お買物クーポン・ポイント取得
 - ・電子マネーによる購入・支払い

など

※イメージ図です。

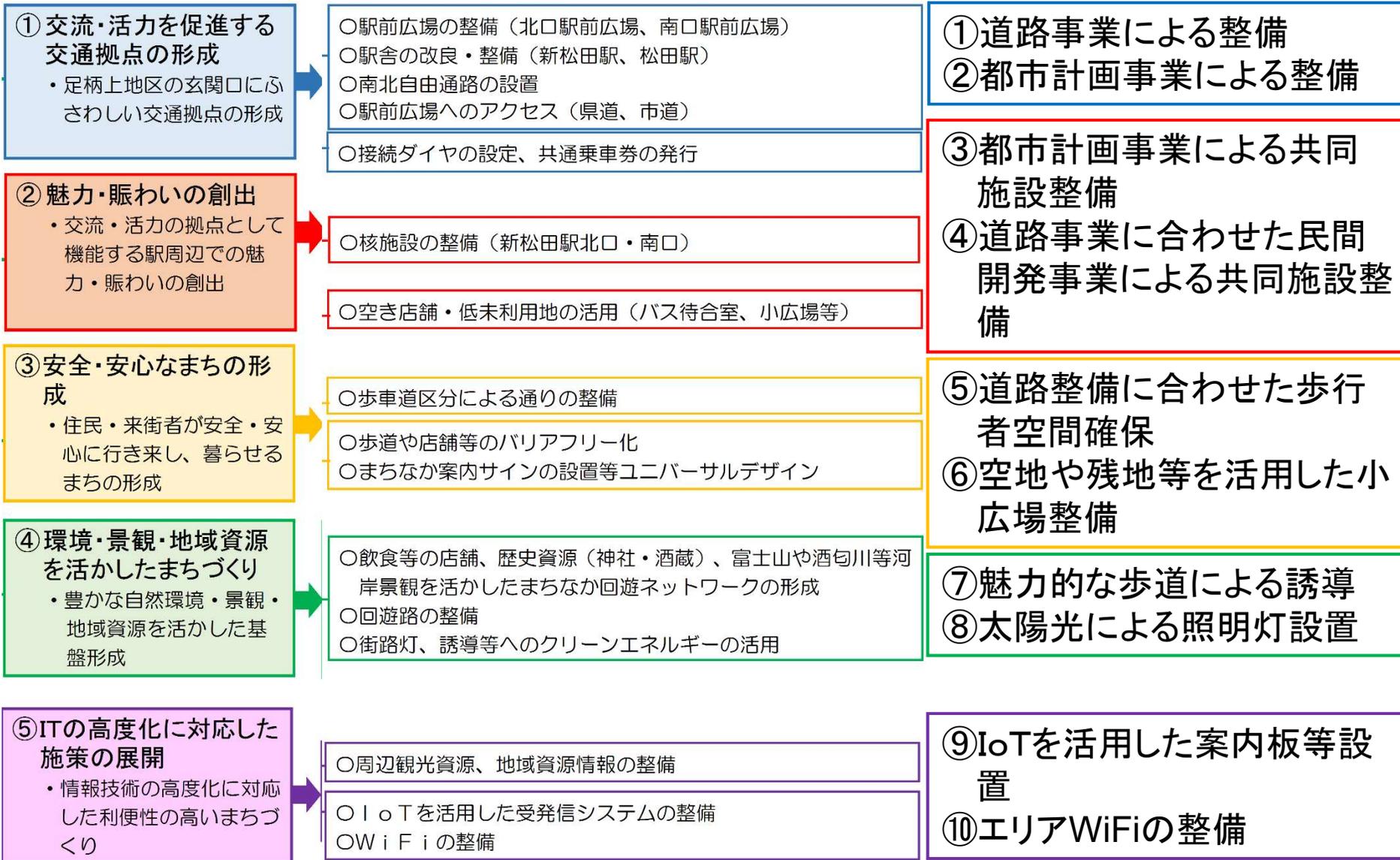
(2)まちづくりの実現化に向けた手法について

駅周辺整備の実現手法

〔まちづくり方針〕

〔主要事業〕

【実現手法】



(3) 前回協議会の総括

【第3回協議会での主な意見】

- ロマンズ通りは現在バス1台しか通れないが、そのままでは駅前を整備しても効果がないと思われる。
- 整備手法を伺いたい。是非やってもらいたいが、用地買収で単純にやっていると、なかなか難しいのでは。
- 都市計画決定しないと、実現は難しいのでは。
- 松田町のまちづくりでは都市計画事業をやってこなかったことがここまで遅れてしまった一番大きな要因ではないかと考えている。

【第3回協議会の総括】

- 現時点では整備する施設や整備手法が定まっていないため、施設の規模、必要なものの種類、整備方針を整理し、改めて施設整備の必要性を議論することとなった。

- 2. 道路・駅前広場等の整備計画について
 - (1) 道路・駅前広場の整備計画について
 - (2) 共同化による施設の集約化について

(1) 道路・駅前広場の整備計画について

道路・駅前広場の整備手法

	【都市計画決定を行う場合】	【都市計画決定を行わない場合】
方法1	<ul style="list-style-type: none"> 道路や駅前広場の整備に必要な用地を買収して整備 <p>都市計画道路 ————</p> <p>駅前広場</p>	<p>幹線道路 ————</p> <p>駅前広場</p>
方法2	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路と駅前広場を含む区域内を一体的に整備(再開発事業) <p>都市計画道路 ————</p> <p>再開発区域</p> <p>駅前広場</p>	

道路・駅前広場の整備手法比較

	【都市計画決定を行う場合】	【都市計画決定を行わない場合】
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画として計画が将来的に位置づけられる ・用地を買収して整備する方法だけでなく、道路・駅前広場・複合建物を一体的に整備することも可能 ・一体的に整備する場合、計画的な街づくりが可能であるとともに、関係地権者の意向により地区内に残留することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の活用制限がない
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定後に計画を廃止することが困難 ・都市計画決定後、計画区域内の土地に活用制限がかかる ・一体的に整備する場合、合意形成に時間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の法的な位置づけがなく実現性の担保性が低い ・実現手法が用地を買収して整備する方法のみ ・道路や駅前広場整備に関係する居住者や営業者は地区外への移転が必要 ・道路・駅前広場以外のまちづくりは、土地所有者にゆだねられ、計画的なまちづくりが困難

新松田駅周辺での都市計画道路計画(案)

①都市計画道路

- ・駅を中心とした基盤整備に併せて、周辺のアクセス道路の道路交通の円滑化を図るため、道路の都市計画決定により整備を担保する。

- ・県道72号線(12~15m)
- ・県道711号線(12m)

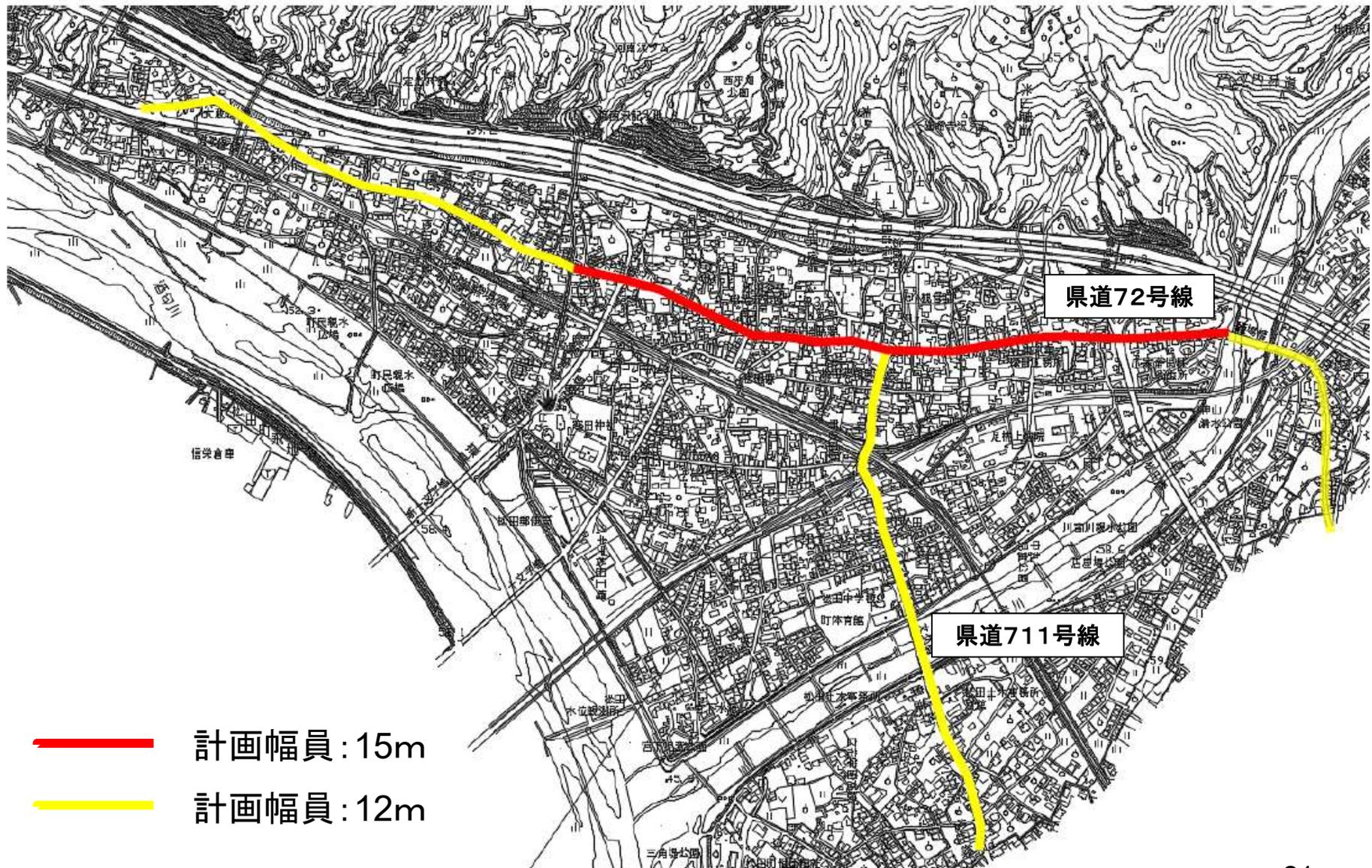
②駅前広場

- ・新松田駅北口の整備とともに、駅南口の小田急変電所や西側の宅地を含めた一体的な交通結節点整備を検討する。

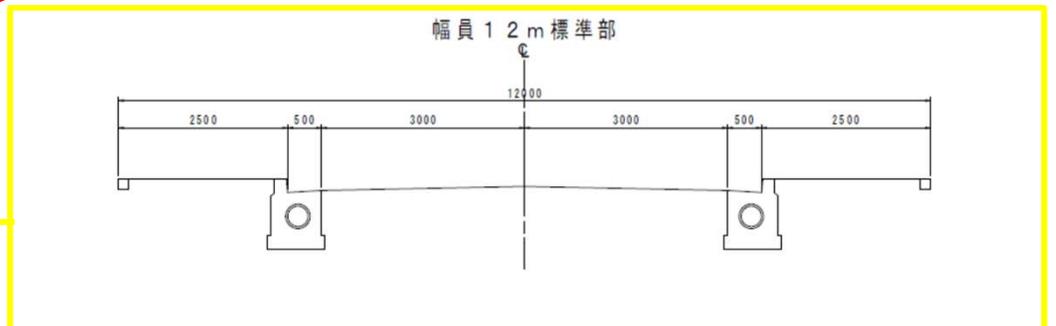
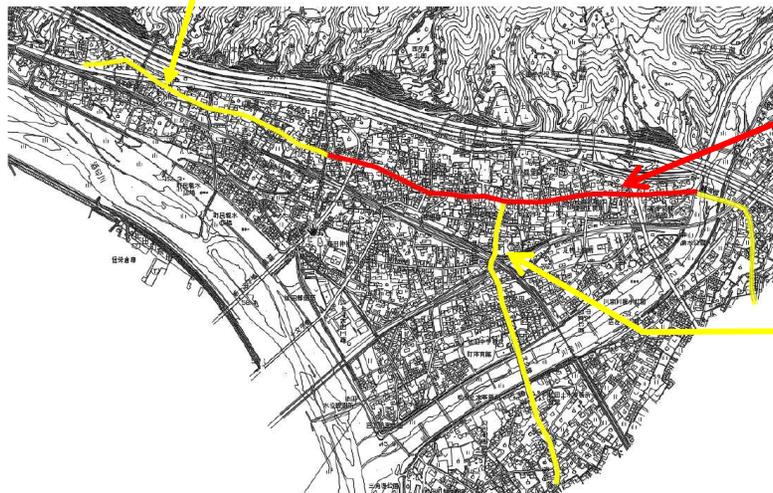
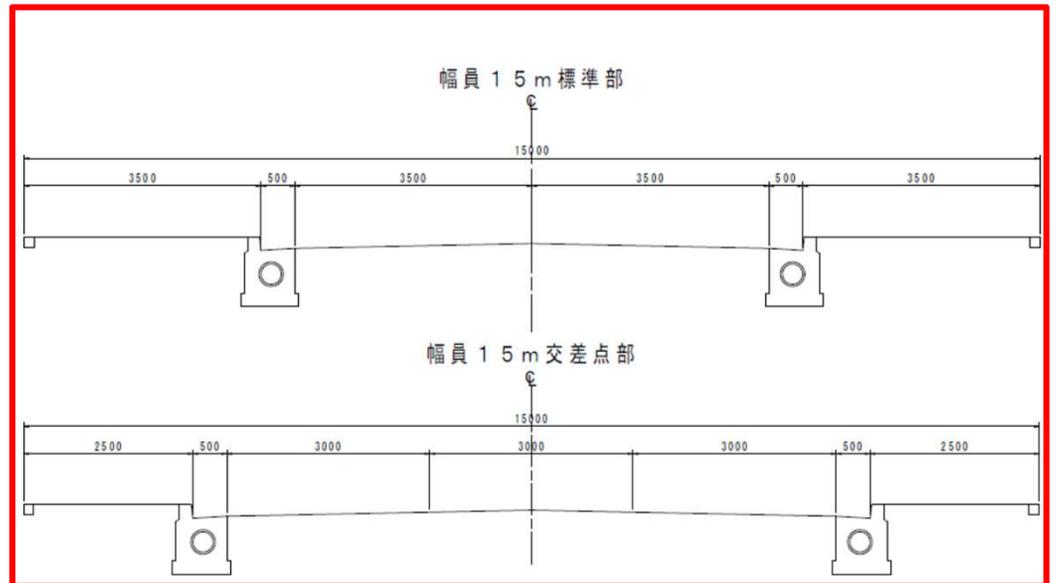
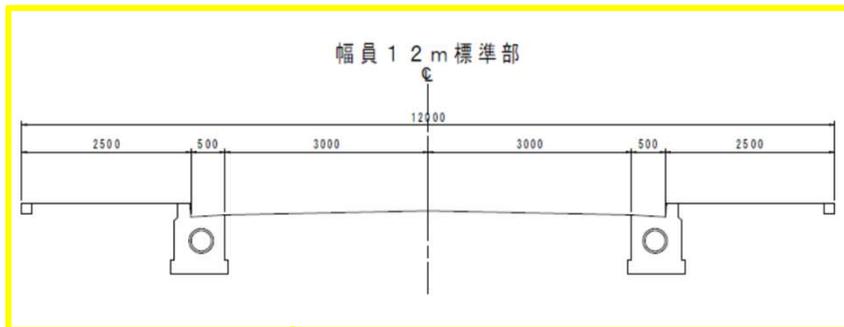
- ・新松田駅北口駅前広場(嵩上げ式)
- ・新松田駅南口駅前広場(嵩上げ式)

※嵩上げ式:駅前広場を地表部と高架のペデストリアンデッキの二層式とする方式

新松田駅周辺での都市計画道路計画(案)

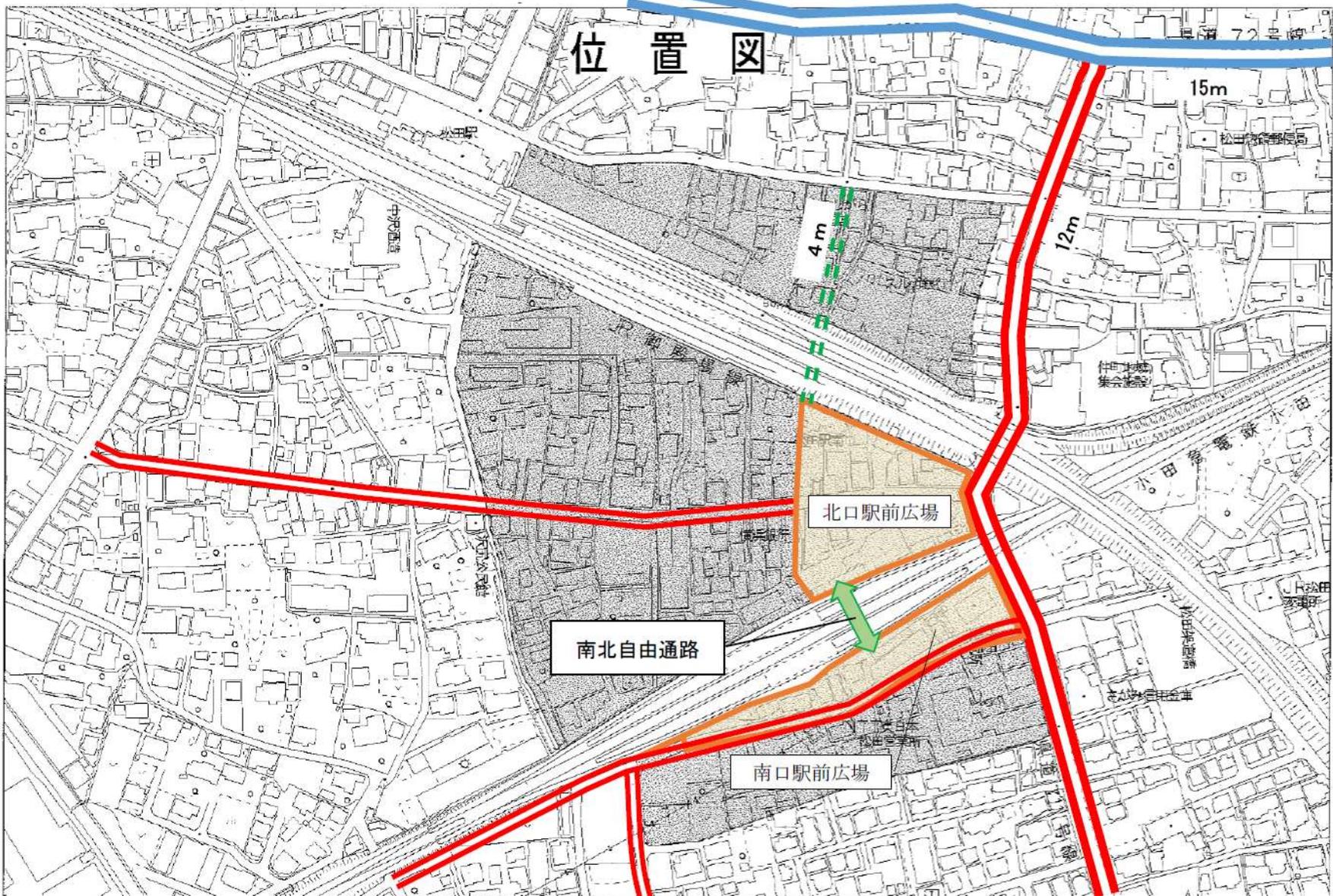


新松田駅周辺での都市計画道路計画(案)



新松田駅周辺での道路計画(案)

■ 検討区域周辺計画道路位置図



駅前広場の整備計画(案)

【整備の考え方】

① 玄関口にふさわしい環境空間の創出

- ・松田町の玄関口にふさわしいみどりの多い環境空間を配置
- ・モニュメントやシンボルシリーの配置



② 適正な交通結節機能の確保

- ・公共交通を優先し、新松田駅舎側に配置
- ・一般車乗降場を整備し、駅舎と反対側に配置し車両錯綜を抑制
- ・新松田駅南口広場の一般車交通機能としての役割分担



③ 安全な待合・滞留スペースの確保

- ・歩道幅員の拡大(5m以上を確保)
- ・歩道に接するバスベイの整備



④ 駅周辺歩行者動線と車両動線の分離による回遊性の向上

- ・歩行者動線上の安全な歩行者空間整備
- ・駅舎の橋上駅化
- ・ペDESTリアンデッキによる歩車分離と駅周辺の回遊性向上



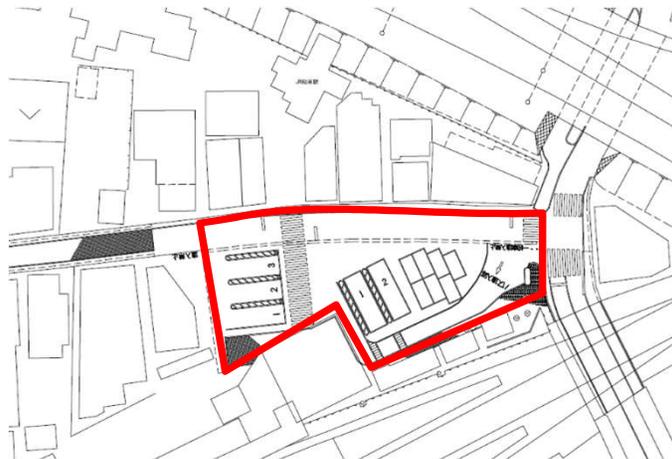
駅前広場の整備計画(案)

- 『駅前広場の計画指針』による算定結果、現状の交通施設規模(バス・タクシーバース等)を維持し、さらに環境空間面積を考慮した必要面積は、約7,700m²となる。

現況

[約900m²]

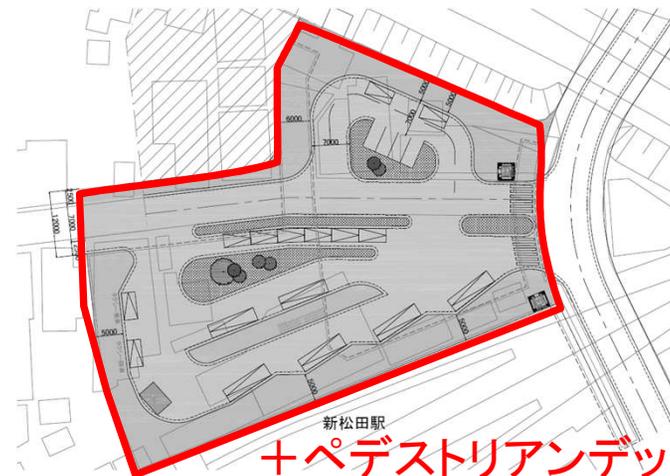
- バス(6バース)
- タクシー(2バース)
- タクシープール(7バース)



望ましい駅前広場

[約7,700m²]

- バス(6バース)
- タクシー(2バース)
- タクシープール(7バース)
- 一般車乗降場
- 環境空間(広場面積の50%)
- ペDESTリアンデッキ含む



新松田駅
+ペDESTリアンデッキ

駅前広場の整備計画(案)

■ 駅前広場面積及び施設量の算定結果

		交通施設規模	
		施設面積 (㎡)	施設量
バス用面積	バース	700	6
	乗場滞留	14	—
	小計	714	—
タクシー用面積	バース	40	2
	乗場滞留	1	—
	滞留スペース	210	7
	小計	251	—
自家用車用面積	バース	100	5
	駐車スペース	360	12
	小計	460	—
歩道面積		221	—
車道面積		2,432	—
パーク&ライド駐車場		0	0
合計		4,078	—
特別に付加する面積 (環境空間比50%)		3,606	
設定値		7,700	

項目	面積 (㎡)	備考	
①車道空間部分	3,842	バース、車道部	
②歩行者空間部分	236	滞留、歩道部	環境空間比
③環境機能付加部分	3,606	①－②	50%
合計	7,684		

駅前広場の整備計画(案)

【環境空間面積の考え方】

- 駅前広場の望ましい面積規模は、『駅前広場の計画指針』による算定結果、現状の交通施設規模(バス・タクシーバース等)を維持し、さらに環境空間面積を考慮すると、約7,700㎡となります。
- 約7,700㎡の内訳は、交通施設として必要な規模は約4,100㎡ですが、この内3,800㎡が車道関係必要空間となり、これと同等の環境空間が望ましいといわれていますので、3,800㎡から歩行者空間面積約200㎡を減じた3,600㎡が環境空間として付加する面積となります。
- この数値は計算値ですので、あくまでも目安であり、実際の車両軌跡や交通規制等を考慮したレイアウトにより変わります。

駅前広場の整備計画(案)

【比較検討ケースの設定】

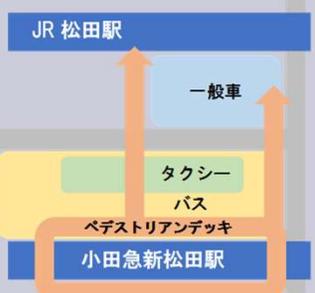
- 「駅前広場の計画指針」による算定式を用いて算定した結果、環境空間(全体面積の50%)を考慮しない必要面積規模は、約3,600m²となる。
- 一方、現状の交通施設規模(バス・タクシー等)を維持し、さらに環境空間付加面積を考慮した必要面積は、約7,700m²となる。
- 以上のことから、交通施設規模や環境空間面積の違いによる4ケースを設定し比較検討した。

(広場全体面積の50%)

※広場全体面積 = 車道空間面積 + 歩行者空間面積 + 環境空間面積

検討ケース	交通施設規模	環境空間面積	概略面積
A	算定式による 最低必要施設規模	歩道、交通島等のみ	3,600m ²
B	バス・タクシー等 現況施設規模確保		4,100m ²
C	算定式による 最低必要施設規模	広場面積の50% ペDESTリアンデッキによる 対応	6,300m ²
D	バス・タクシー等現況 施設規模確保		7,700m ²

駅前広場の整備計画(案)

検討ケース		A	B	C	D				
考え方		【分離型】 ・必要最低限の施設規模によるレイアウト	【一体型】 ・必要最低限の施設規模を基本とし、現況公共交通施設規模を確保したレイアウト	【分離型＋ ペデストリアンデッキ】 ・必要最低限の施設規模によるレイアウト	【一体型＋ ペデストリアンデッキ】 ・必要最低限の施設規模を基本とし、現況公共交通施設規模を確保したレイアウト				
	メリット デメリット	・各機能を分離しているため動線が錯綜しわかりにくい	・公共交通が一体となり動線もわかりやすい	・各機能を分離しているため動線が錯綜しわかりにくい	・公共交通が一体となり動線もわかりやすい				
レイアウト									
交通施設規模		バス	2バス	バス	6バス	バス	2バス	バス	6バス
		タクシー	2バス	タクシー	2バス	タクシー	2バス	タクシー	2バス
		タクシープール	1バス	タクシープール	7バス	タクシープール	1バス	タクシープール	7バス
		一般車	5バス	一般車	5バス	一般車	5バス	一般車	5バス
		障害者用	1バス	障害者用	1バス	障害者用	1バス	障害者用	1バス
		環境空間	—	環境空間	—	環境空間	50%	環境空間	50%
必要面積規模		3,600㎡	4,100㎡	6,300㎡	7,700㎡				
概算事業費	駅前広場	1.8億円	2.0億円	1.8億円	2.0億円				
	ペデ	—	—	27.0億円	36.0億円				
	計	1.8億円	2.0億円	28.8億円	38.1億円				

駅前広場の整備計画(案)

概算事業費算定根拠(用地費・補償費除く)

検討ケース		A	B	C	D
必要面積規模		3,600m ²	4,100m ²	6,300m ²	7,700m ²
広場面積		3,600m ²	4,100m ²	3,600m ²	4,100m ²
ペデ面積		—	—	2,700m ²	3,600m ²
概算事業費	駅前広場 (5万円/m ²)	1.8億円	2.0億円	1.8億円	2.0億円
	ペデ (100万円/m ²)	—	—	27.0億円	36.0億円
	計	1.8億円	2.0億円	28.8億円	38.1億円

駅前広場の整備計画(案)

A案:
バス・タクシー分離型 + 一般車乗降場



駅前広場の整備計画(案)

B案:
バス・タクシー一体型 + 一般車乗降場



駅前広場の整備計画(案)

C案:
バス・タクシー分離型 + ペDESTリアンデッキ



駅前広場の整備計画(案)

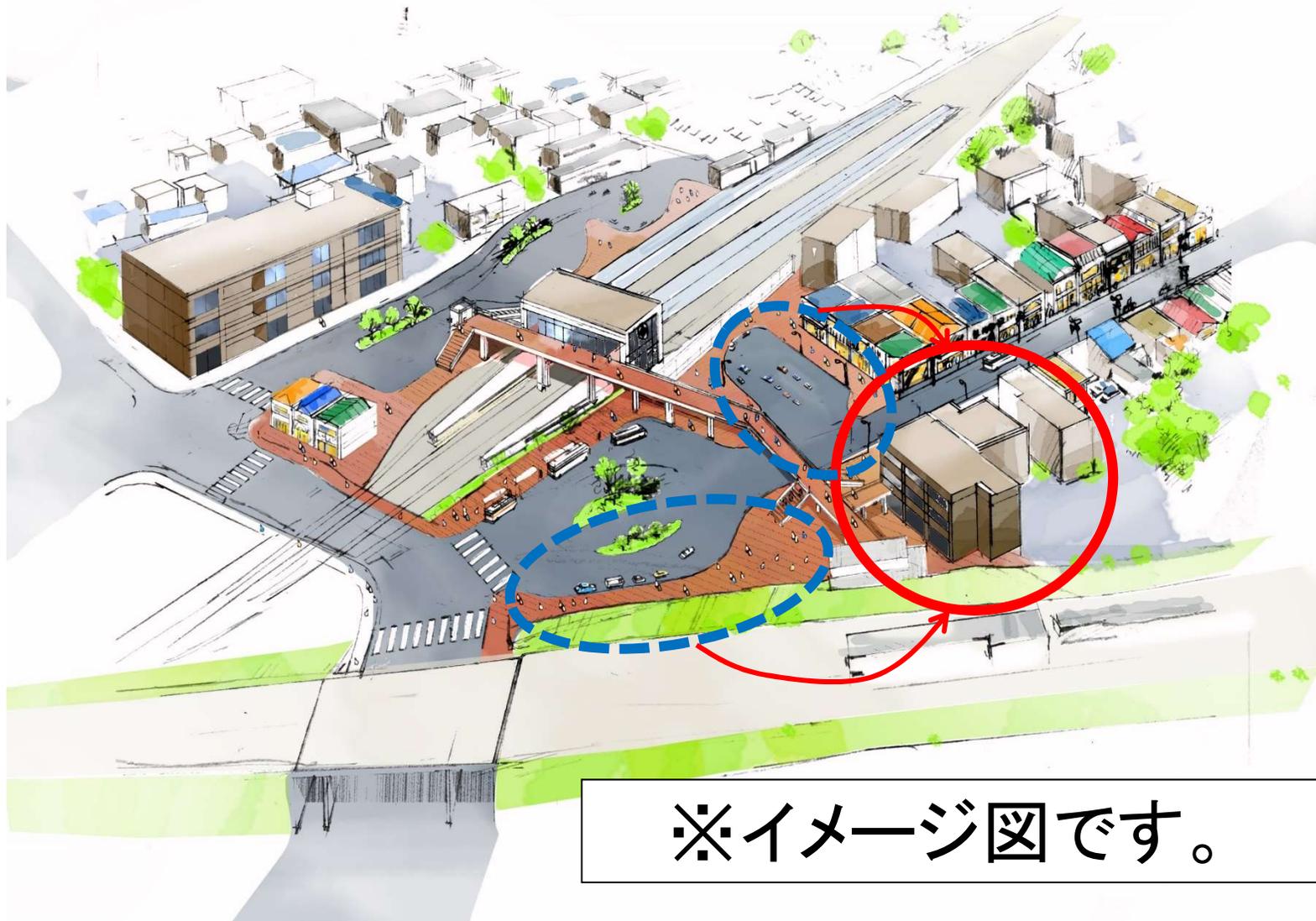
D案:
バス・タクシー一体型 + ペDESTリアンデッキ



(2) 共同化による施設の集約化について

共同化による施設の集約化の必要性

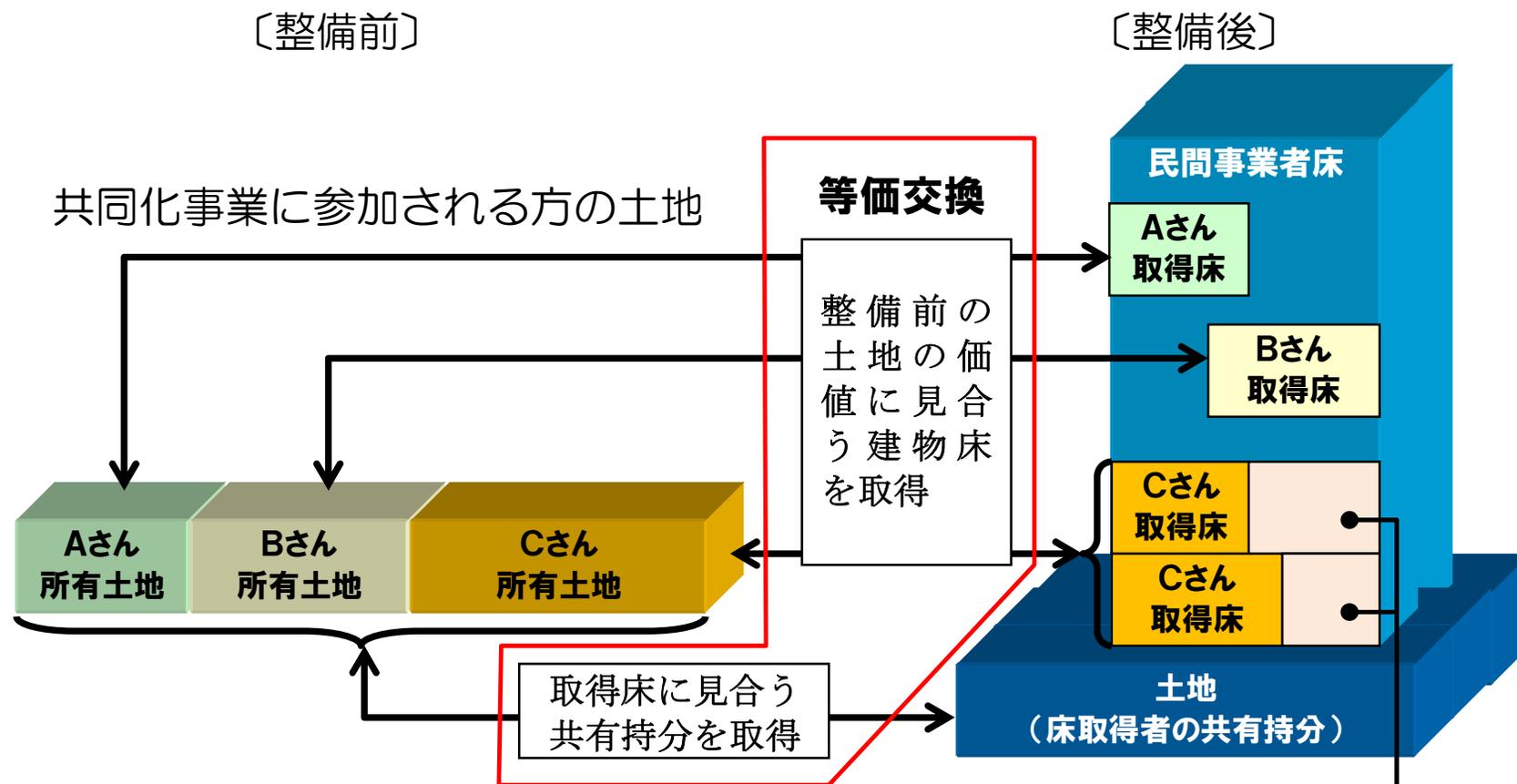
駅前広場等の整備を行うためには、既存施設の集約が必要！



※イメージ図です。

共同化による施設の集約化

手法 1 : 複数地権者で実施する手法(等価交換方式)



自己負担により床を買い増しすることは可能です

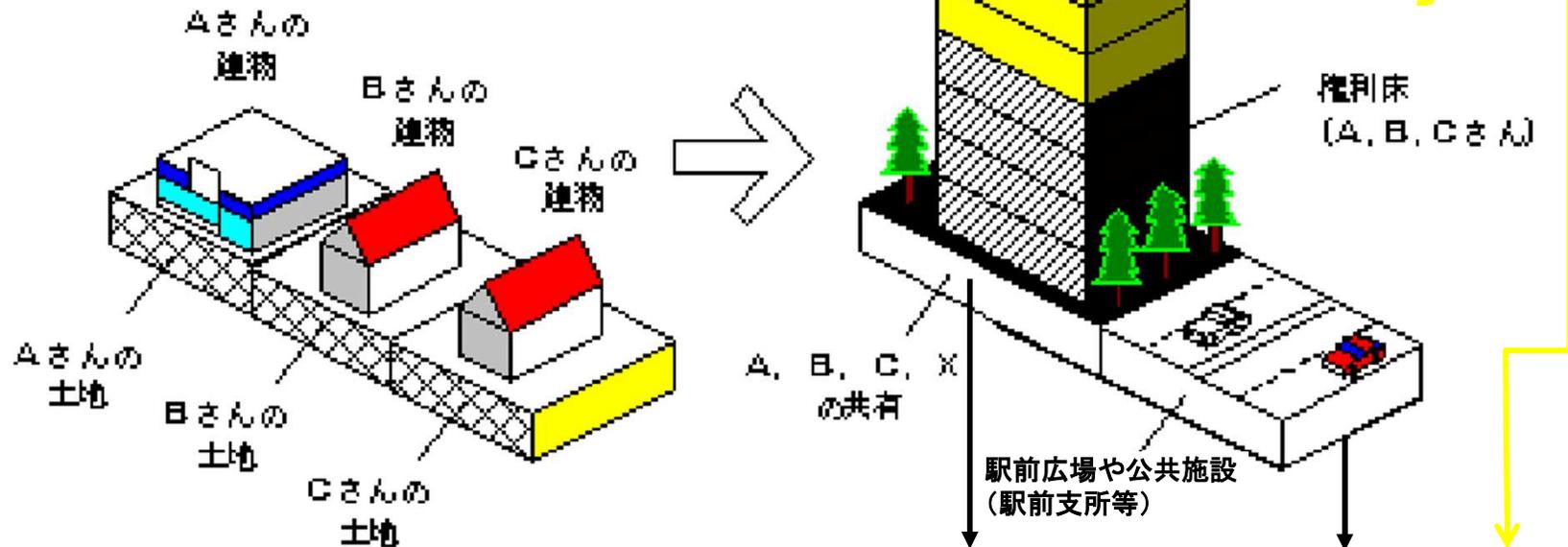
共同化による施設の集約化

手法 2 : 町と権利者協働で実施する手法 (市街地再開発事業)

【事業前】

【事業後】

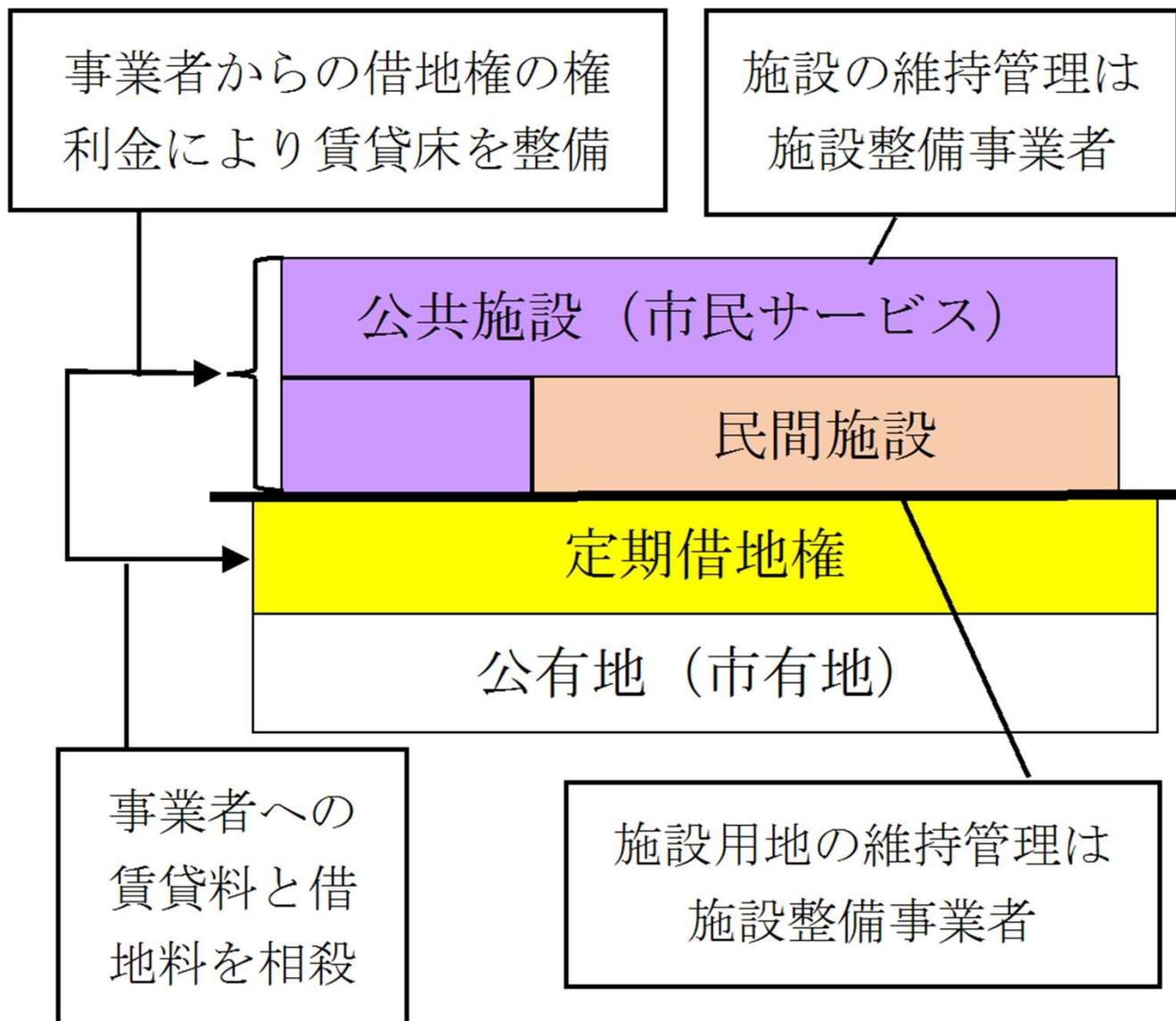
○事業前の土地や建物の権利を事業後の共有土地の持分、建物床(権利床)に変換します。



○事業費は、公共施設や施設建築物の整備に対する補助金と、保留床の売却費で賄います。

共同化による施設の集約化

手法 3 : 町が主体となって実施する手法(用地買収+民活導入)



共同化による施設の集約化手法

	複数地権者で実施 (等価交換方式)	町と権利者協働で実施 (市街地再開発事業)	町が主体となって実施 (用地買収＋民活導入)
手法内容	①関係地権者が民間企業に土地を売却 ↓ ②民間企業が建物を整備 ↓ ③地権者が土地の売却額に等価な床を取得	①駅前広場等を含めた区域内で再開発の都市計画決定を行う ↓ ②関係権利者が組合設立 ↓ ③再開発事業により共同化施設を整備	①施設の敷地内の土地(更地)を町が取得 ↓ ②町が取得地に定期借地権を設定し民間企業が施設を整備 ↓ ③民間企業が整備した床を町が賃借し活用
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・関係地権者は自己資金なく建物床を確保できる ・実現化を民間企業に委ねられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係地権者は自己資金なく建物床を確保できる ・権利変換手法のため床取得等への税の特例がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設床の確保、賃借部の内装整備、賃借に関し、町の支出が抑えられる ・町による維持管理が不要
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・実現化は参加事業者の有無が前提 ・土地価格に見合う床しか確保できない ・床取得等に税金がかかる 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定が必要 ・関係権利者による組合設立が必要 ・保留床の確実な売却が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得に関する議会承認が必要 ・実現化は参加事業者の有無が前提

概算事業費：約20億円(共同化施設整備費、用地費は除く)

3. 今後の協議会について

来年度(平成29年度)の予定

〔平成28年度〕

- ・ 駅周辺交通実態調査
- ・ 駅利用者アンケート調査

〔平成29年度〕

1. 駅周辺整備内容についての計画づくり

○ 駅前広場機能のあり方の整理

- ・ 交通空間としての機能のあり方：人と車等の処理のあり方
- ・ 環境空間としての機能のあり方：人々の交流やまちの景観づくり

○ 駅前広場計画の基本方針の決定

駅前広場、共同施設等、アクセス道路などの基本構想を決定

- ① 概略規模の算定
- ② 全体配置計画の検討
- ③ 動線計画、施設配置計画の検討
- ④ 駅前広場区域の設定

2. 実現方策の検討

- 事業手法・事業手順の検討
- 導入する補助制度の検討
 - ・社会資本整備総合交付金
 - ・市街地再開発事業
 - ・優良建築物等整備事業
 - ・中心市街地活性化事業 等
- 実現に向けたスケジュールの検討

3. 駅周辺整備基本計画を作成