

新松田駅周辺地域まちづくり協議会

日 時 平成30年3月28日(水)

午後1時30分から

場 所 松田町役場 4階 4AB会議室

新松田駅周辺地域まちづくり協議会

次 第

1. 前回協議会の総括と今回の主な協議内容
2. 駅周辺整備基本構想(案)について
3. 整備手法について
4. 今後の協議会について

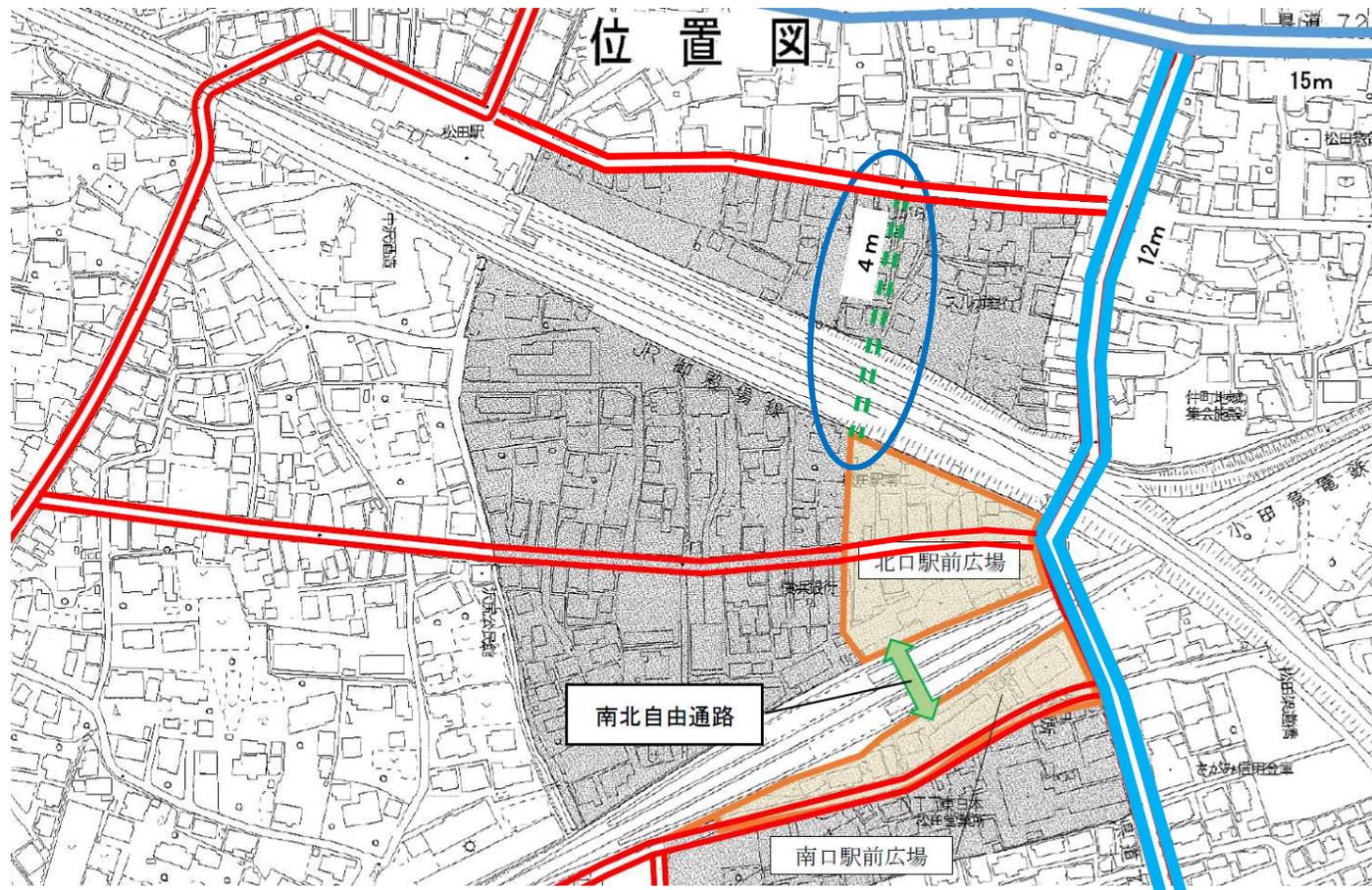
1. 前回協議会の総括と今回の主な協議内容
 - (1) 前回協議会での意見
 - (2) 本日の協議内容

(1) 前回協議会での意見

道路に関する意見

【道路に関する意見】

○御殿場線の下を通り南北市街地を結ぶ歩行者動線は商店街の活性化に向けたよい提示となる。



駅前広場に関する意見

【駅前広場に関する意見】

- ①一般車停車場をロマンス通り北側に配置するとさらに渋滞するのでは。
- ②デッキ部に広場を設ける場合、デッキに面して施設がないと単なる通過施設になるのでは。
- ③南北駅前のイメージを作り、段階的に南口の整備も併せて行っていく方がいいのでは。



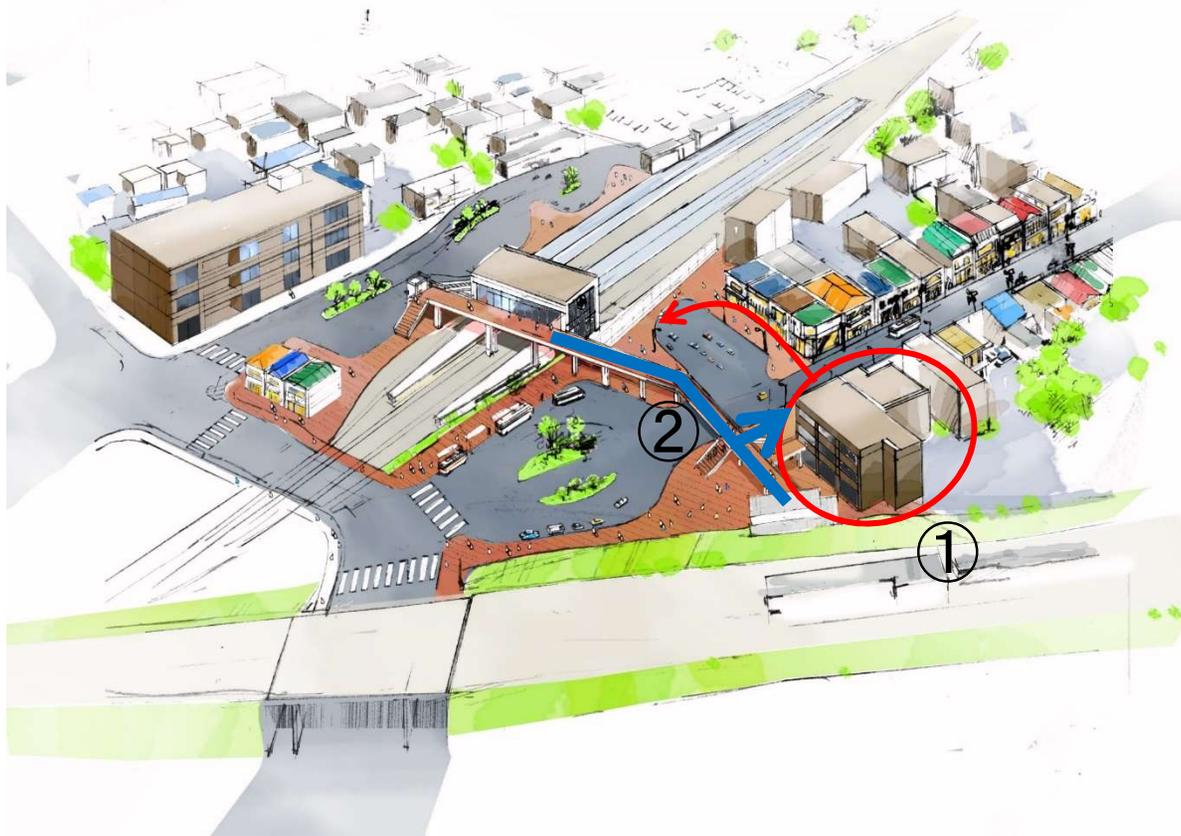
道路と駅前広場の整備手法に関する意見

【都市計画決定に関する意見】

○都市計画決定を町が行うか否かが重要なポイント。

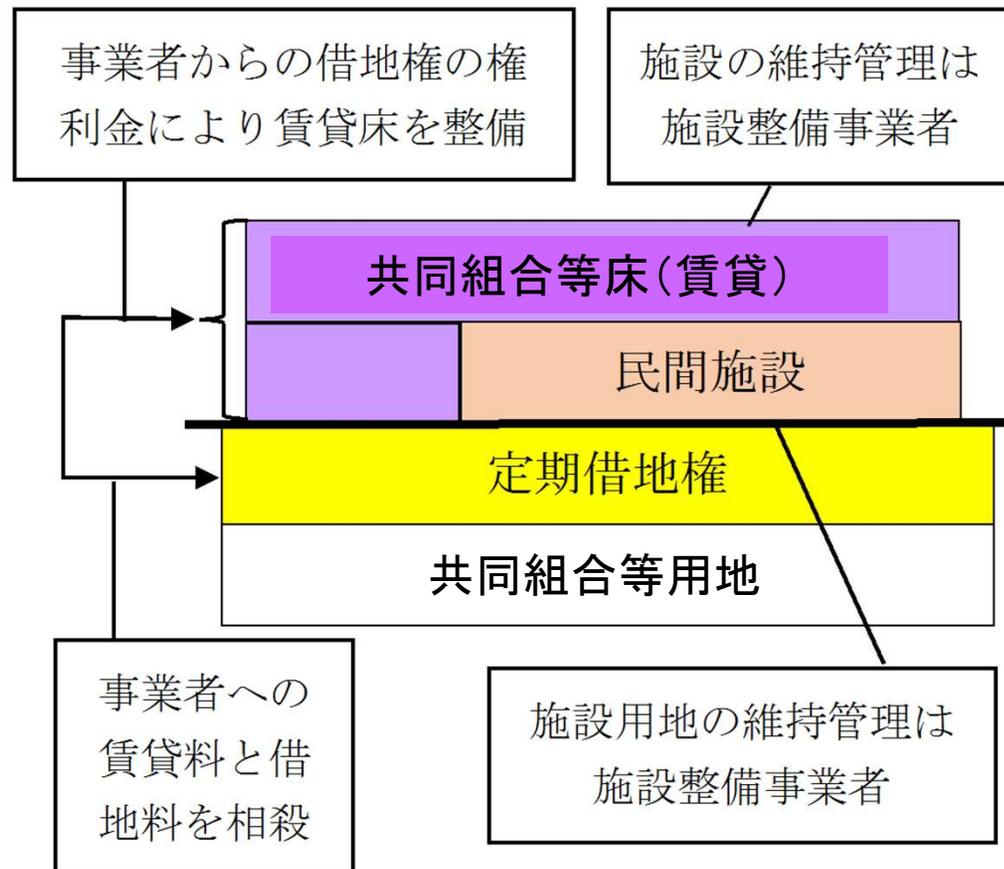
共同化による集約施設に関する意見

- ①共同化の施設は駅舎に近い方に建てた方がいいのでは。
- ②商店街とのつながりなど人の流れや動線も含め検討することが重要。



共同化による集約施設の整備手法に関する意見

○地権者等が所属する共同組合等が土地を取得し、定期借地権を設定して建物を建ててもらえる等ではないか。



(2) 本日の協議内容

駅周辺整備基本構想(案)について

2. 駅周辺整備基本構想(案)について

(1) 事業化すべきエリアの考え方について

(2) 道路・駅前広場の整備構想(案)について

(3) 共同化施設の配置等の方針について

(4) 実現に向けた事業手法について

(1) 事業化すべきエリアの考え方について

事業化すべきエリアの考え方

【駅周辺整備構想における施設整備の内容】

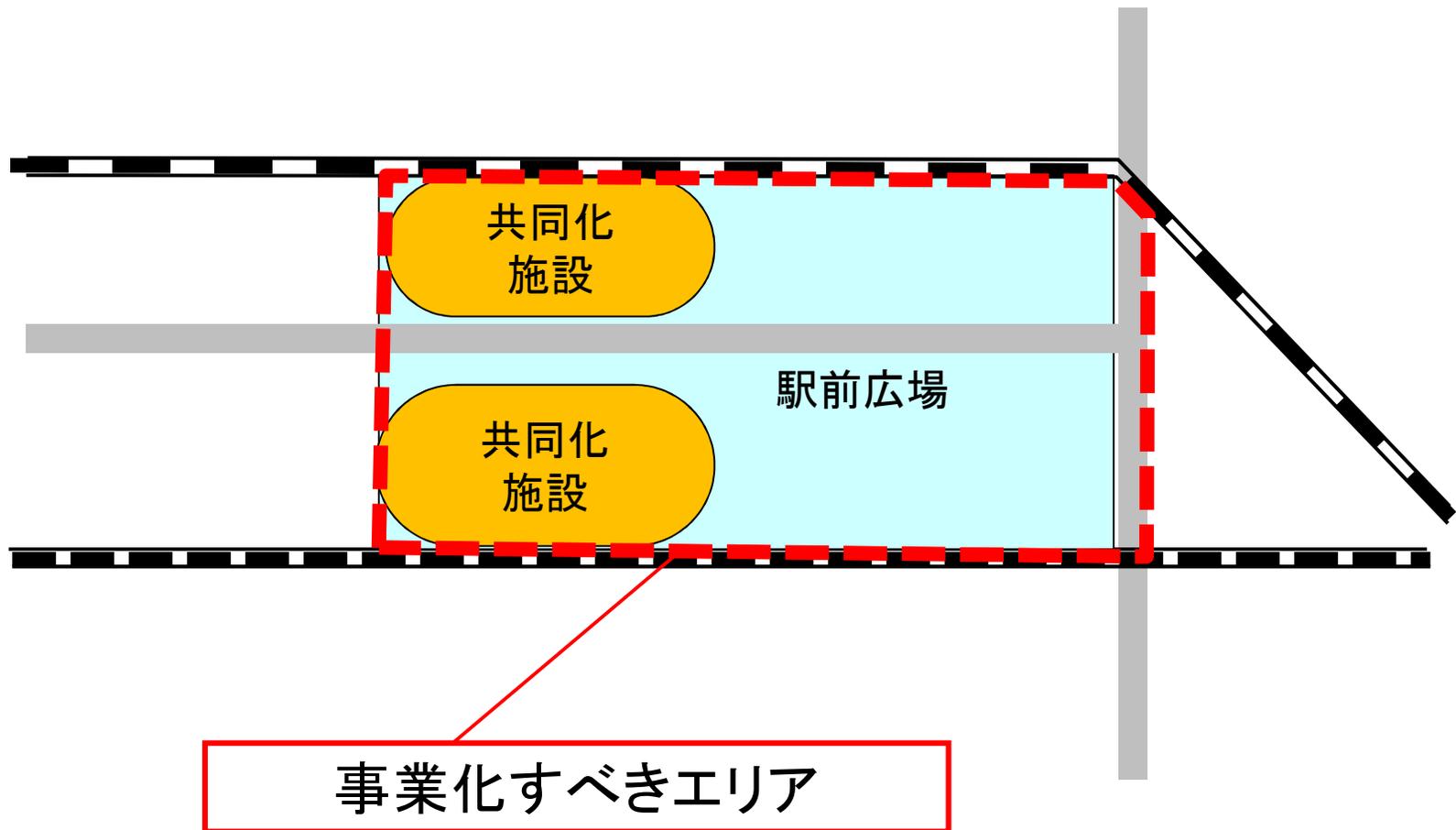
- ① 道路（市街地を形成する骨格道路・市街地内のネットワークを形成する道路）
- ② 駅前広場（新松田駅北口・南口）
- ③ 共同化施設

〔事業化すべきエリア〕

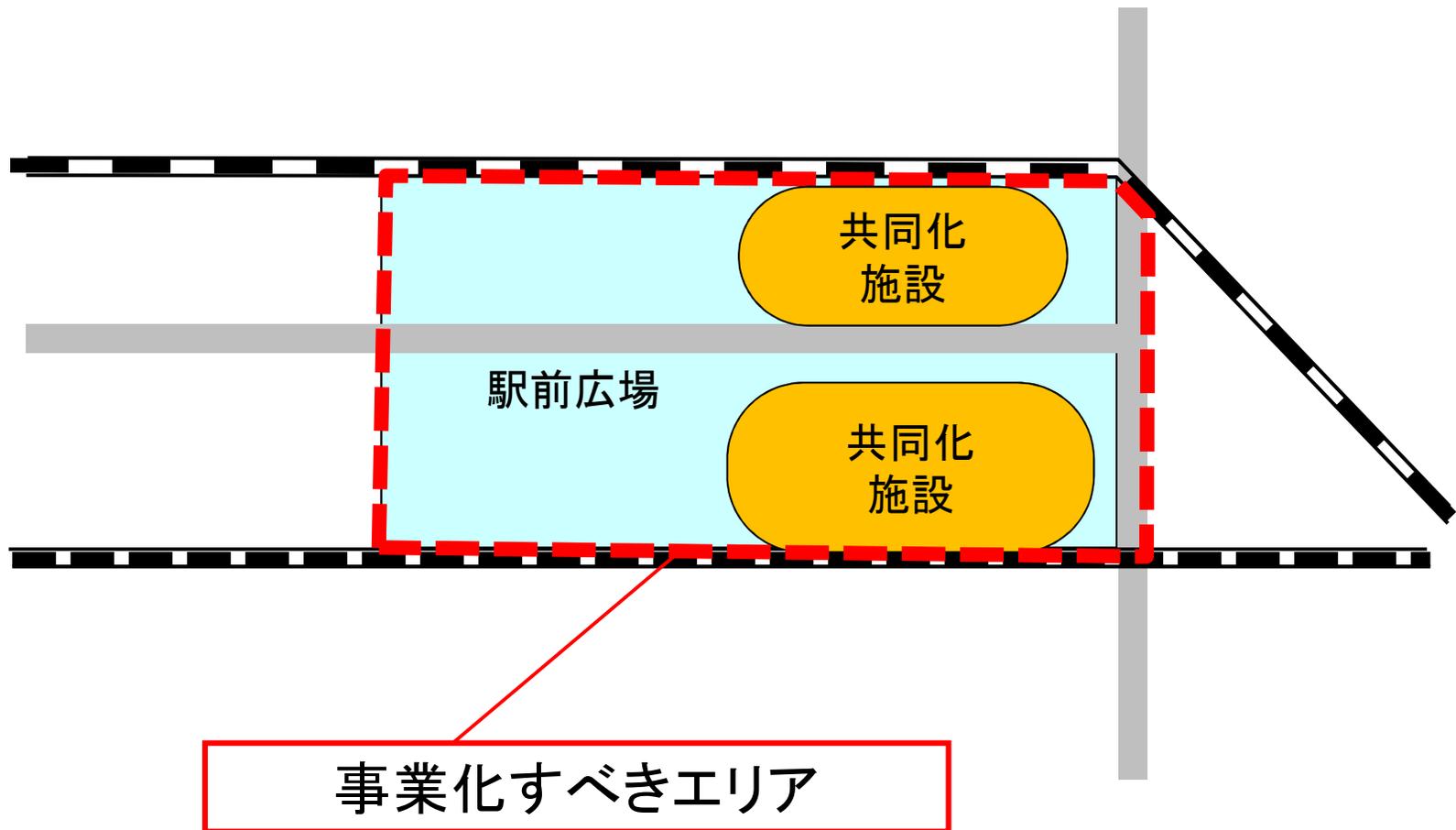
- 駅周辺地区整備構想実現の起爆剤となり、波及効果をもたらす事業の実施エリア

駅前広場整備エリア＋共同化施設整備エリア

事業化すべきエリアの設定イメージ①



事業化すべきエリアの設定イメージ②



(2) 道路・駅前広場の整備構想について

新松田駅周辺での都市計画道路構想(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。

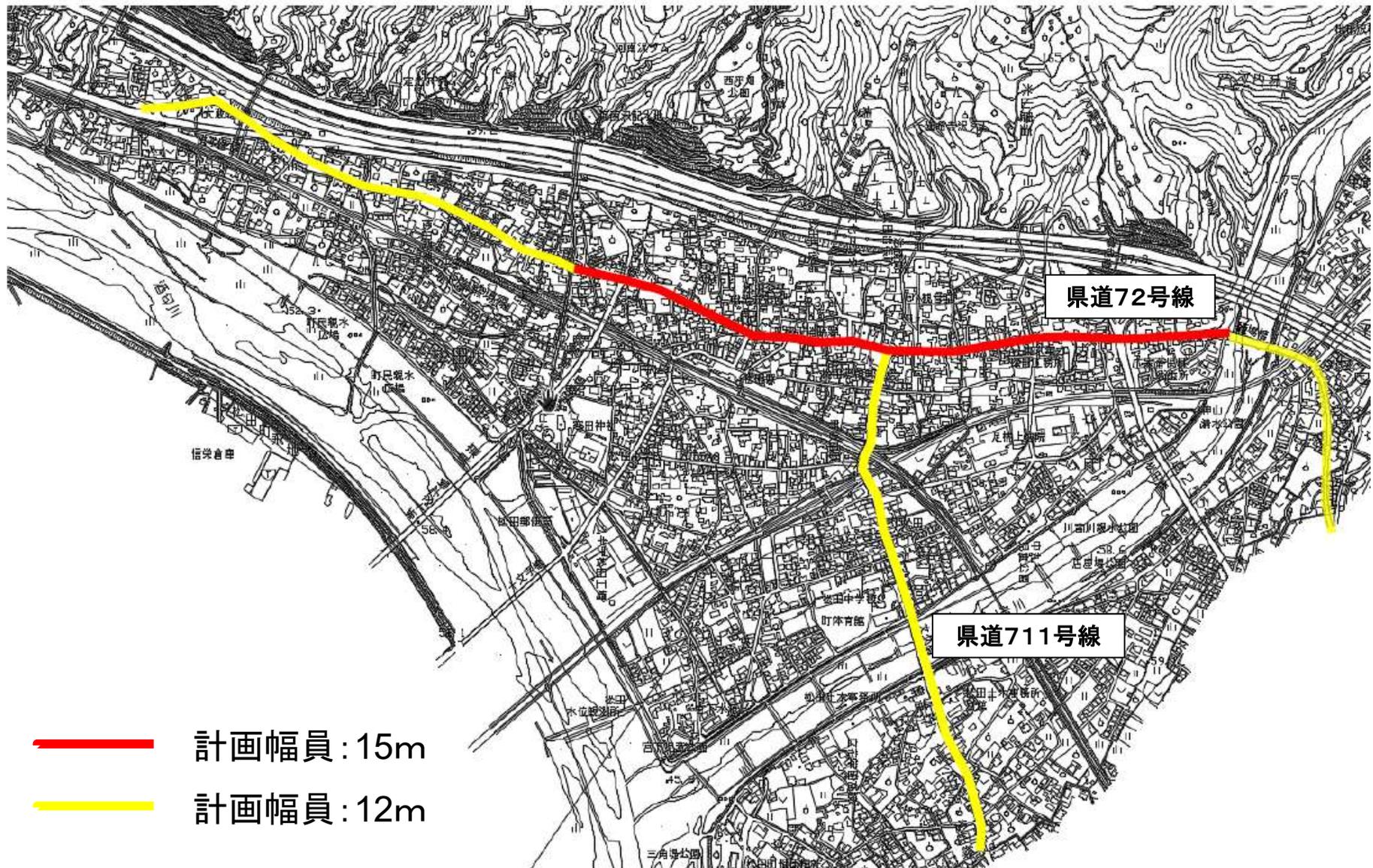
- ・県道72号線(12~15m)
- ・県道711号線(12m)

②駅前広場

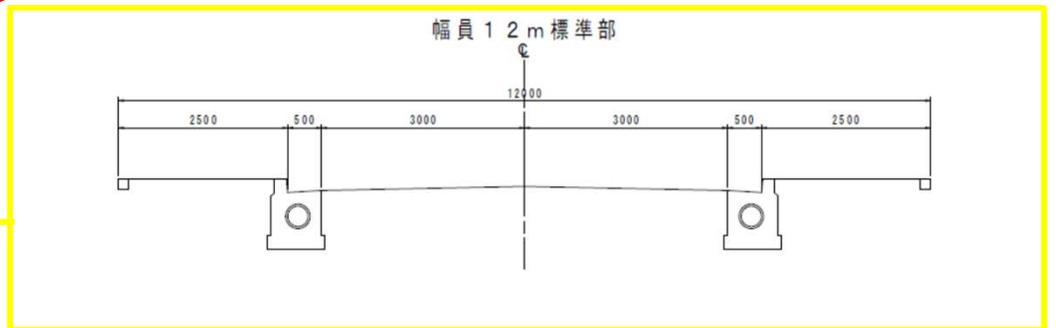
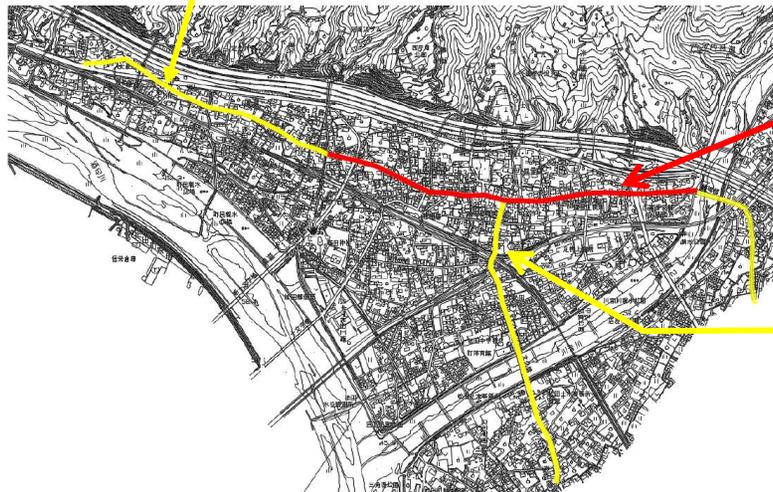
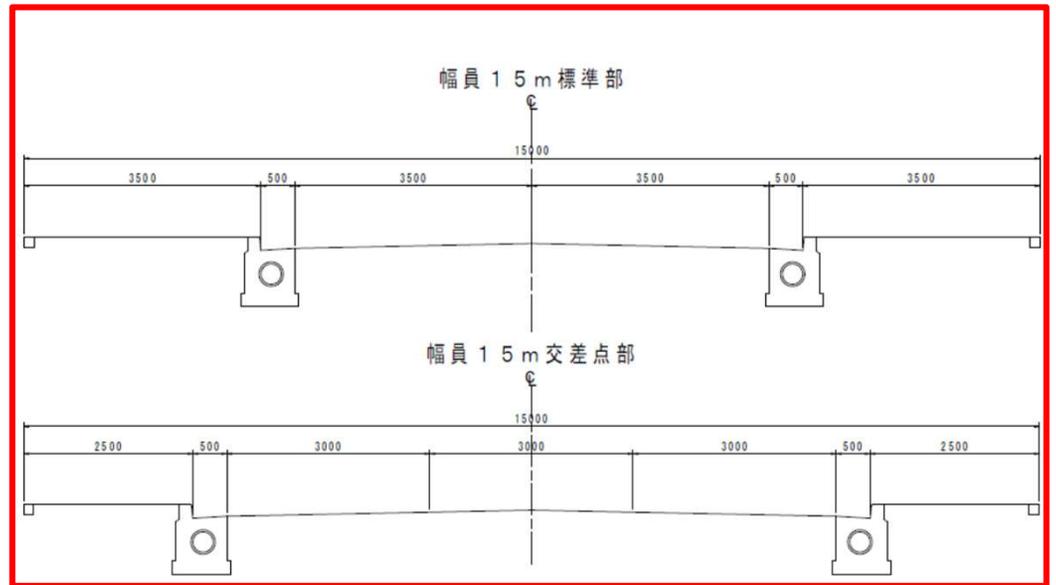
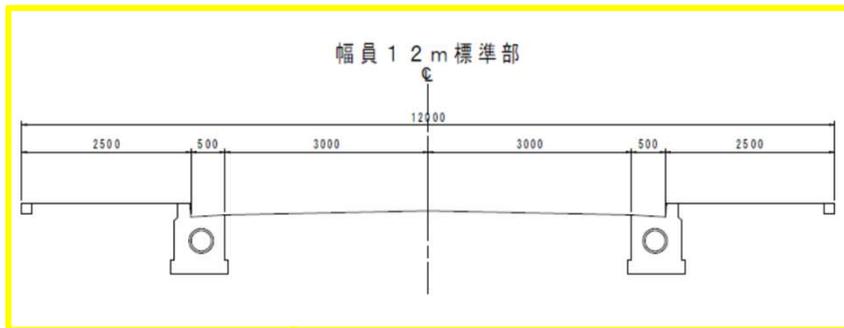
- ・新松田駅北口の整備とともに、駅南口の小田急変電所や西側の宅地を含めた一体的な交通結節点整備を検討する。

- ・新松田駅北口駅前広場
- ・新松田駅南口駅前広場

新松田駅周辺での都市計画道路構想(案)

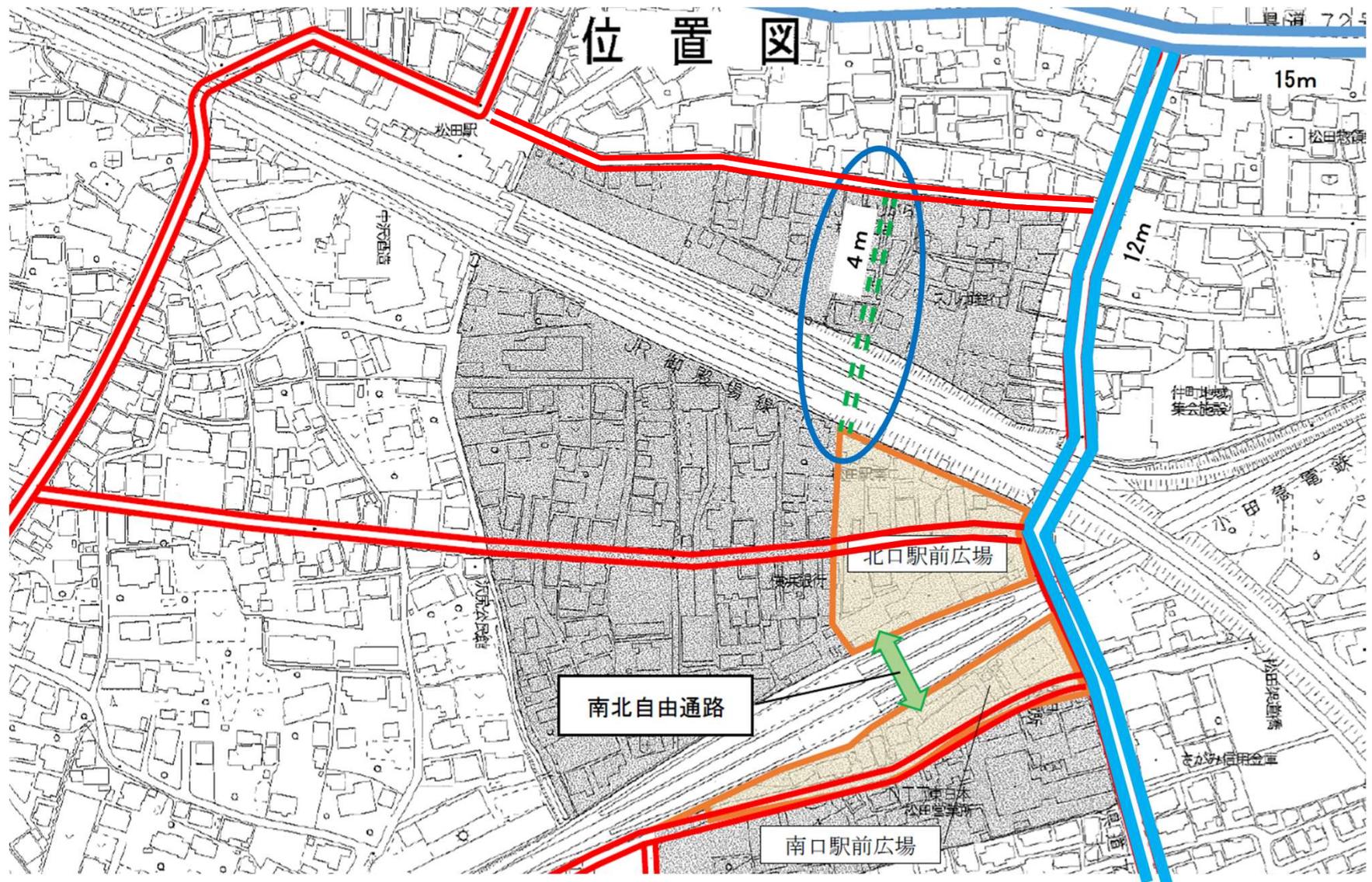


新松田駅周辺での都市計画道路構想(案)



新松田駅周辺での道路構想(案)

■ 検討区域周辺計画道路位置図



駅前広場の整備構想(案)

■交通部会での主な指摘事項

- バスの**待機スペース**が必要
- 南口に小田原方面のバス停を移設するため、**乗場は4バース**でよい
- バス**降車専用スペースが2台**必要
- タクシー**プールは余裕をみて8台**必要
- レイアウトは**B案をベース**とする
- 障害者用スペースは広場内には設置しない

■レイアウト修正事項

- バス待機スペースを2バース設置
- 駅前広場内で車両が回転できるように面積を拡大
- バス乗場を4バース、降車専用を2バース設置
- 駅舎からの階段スペースを確保するため、駅舎側歩道空間を拡大
- タクシー乗降場は駅舎側の一番近い位置に配置
- 一般車は道路上停車帯及び路外駐車場利用を前提
- 事業費を抑制するため、ペDESTリアンデッキを連絡通路に変更
- ロマンズ通り出口の右左折付加車線の設置

駅前広場の整備構想(案)

■必要施設規模

【バス】	降車専用(2バース)、乗車(4バース) 待機場(2バース)
【タクシー】	乗車(1バース)、降車(1バース) プール(8バース)
【一般車】	道路停車帯(+路外駐車場)

- 全体面積: 5,850m²
- 車道面積: 2,800m²
- 歩道面積: 2,100m²
- 緑地面積: 370m²
- 連絡通路: 580m²

駅前広場の整備構想(案)

交通部会の意見を踏まえた改良案
バス・タクシー一体型



駅前広場の整備構想(案)

【概算事業費(用地費・補償費除く)】

項目	面積	単価	概算事業費
駅前広場	5,270m ²	50千円/m ²	263,500千円
連絡通路	580m ²	500千円/m ²	290,000千円
EV	2基	30,000千円/基	60,000千円
合計			613,500千円

(3) 共同化施設の配置等の方針について

① 共同化施設の配置について

配置案1

.....▶ 歩行者動線



① 共同化施設の配置について

配置案2

.....▶ 歩行者動線



共同化施設の配置案の比較

	配置案1	配置案2
長所	<ul style="list-style-type: none"> ・新松田駅・松田駅の乗り換え者にとって便利 ・駅前広場内の滞留空間との連携により賑わい創出が可能 ・商店街に施設の影ができない 	<ul style="list-style-type: none"> ・新松田駅から歩行距離が短く便利 ・バス・タクシー乗り場からの施設への歩行距離が短く便利 ・デッキから施設内を通ることにより商店街へ人の流れの創出が可能
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・新松田駅から施設への歩行距離が長く不便 ・バス・タクシー乗り場からの施設への歩行距離が長く不便 ・駅と施設との歩行者動線がデッキ主体となり商店街への人の流れが創出されない 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場内の滞留空間との連携は不可能 ・商店街に施設の影ができる
評価	×	○
	<ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者の動線が限定的で利便性が劣る 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者の様々な動線が形成され利便性が高い

② 共同化施設の導入機能について

〔駅周辺整備のコンセプト〕

『安全・安心な魅力・賑わい創出』

○魅力高め、賑わいを創出する施設

〔魅力・賑わい方策〕

昼間人口・交流人口を増やす
集客力を高める
利便性を高める

〔導入機能〕

⇒ 居住機能(分譲マンション等)
⇒ 商業機能(小売店舗、飲食店等)
⇒ 公共・公益機能
 (役場の窓口支所、図書館等)
 生活支援サービス機能
 (金融機関、託児所、学習塾等)

③ 共同化施設の規模イメージ

○居住機能

〔小田急小田原線沿線のマンション開発動向〕（民間事業者ヒアリングより）

- ・松田町近隣市町での開発戸数：50～100戸
- ・最多タイプ：3LDK、最多専有面積：70㎡、最多価格帯：3,000万円台

$$\begin{aligned}\text{居住機能規模(延床面積)} &= (\text{専有面積} \times \text{戸数}) \div \text{レントブル比} \\ &= (70\text{㎡} \times 50 \sim 100\text{戸}) \div 0.8 \\ &= 4,375 \sim 8,750\text{㎡}\end{aligned}$$

※レントブル比＝専有面積の延床面積に占める割合

○その他の機能

1階あたり延床面積≒約1,400㎡（事例より）

$$\text{その他の機能の規模} : 1,400\text{㎡} \times 2\text{階} = 2,800\text{㎡}$$

③ 共同化施設の規模イメージ

○共同化施設の延床面積：7,175～11,550m²

- ・居住機能規模＝4,375～8,750m²(3階以上)
- ・その他の機能の規模≒2,800m²(1階、2階)

※1階あたりの延床面積＝1,400m²

共同化施設の階数＝(7,175～11,550m²)÷1,400m²≒5～8階

○共同化施設の敷地面積：約1,435～2,310m²

共同化施設の敷地規模＝施設の延床面積÷容積率
＝7,175～11,550 m²÷5(500% ※)

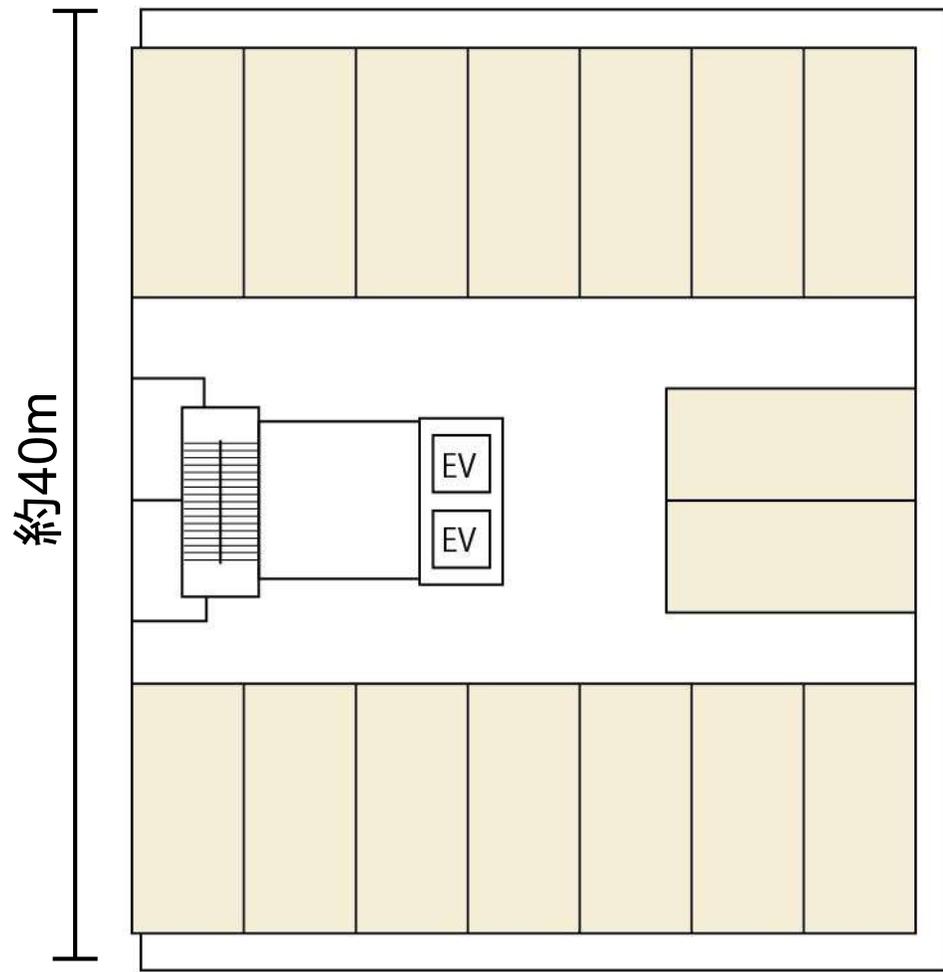
※高度利用地区指定により現行容積率(400%)の100%割り増しを想定

参考：居住機能

(3階以上、3LDK(専有面積70㎡)、1,400㎡/階)のイメージ



3LDK(専有面積70㎡)



約40m

約35m

④ 事業化すべき区域内の土地利用について

〔事業化すべきエリア〕

- 駅周辺地区整備構想実現の起爆剤となり、波及効果をもたらす事業の実施エリア

駅前広場整備エリア＋共同化施設整備エリア

- ・駅前広場に隣接する一団の土地として整備に合わせた活用を検討

- ・共同化施設整備区域

共同化施設の規模・計画により敷地を設定



事業化すべき区域内の土地利用(案)について①



(4) 実現に向けた事業手法について

① 道路・駅前広場の整備手法

【都市計画決定を行う場合】

- ・道路や駅前広場の整備に必要な用地を買収して整備

方法
1

都市計画道路
(街路整備)

駅前広場

- ・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)

方法
2

都市計画道路

再開発
区域

駅前広場

【都市計画決定を行わない場合】

- ・同左

幹線道路
(道路整備)

駅前広場

都市計画決定を行う場合のメリット・デメリット

	【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

※資金的メリットに差はない(いずれも補助率1/2)

② 共同化施設の整備手法

	民間による 民間デベロッパー開発	市街地再開発事業 (組合施行)	町有地での民間による 施設整備事業
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(土地と床の交換)	①駅前広場等を含めた区域内で都市計画決定 ↓ 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(従前従後の権利の移動)	①施設の敷地内の土地(更地)を町が取得 ↓ ②町の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

共同化施設概算事業費:約35～55億円(用地費は除く)

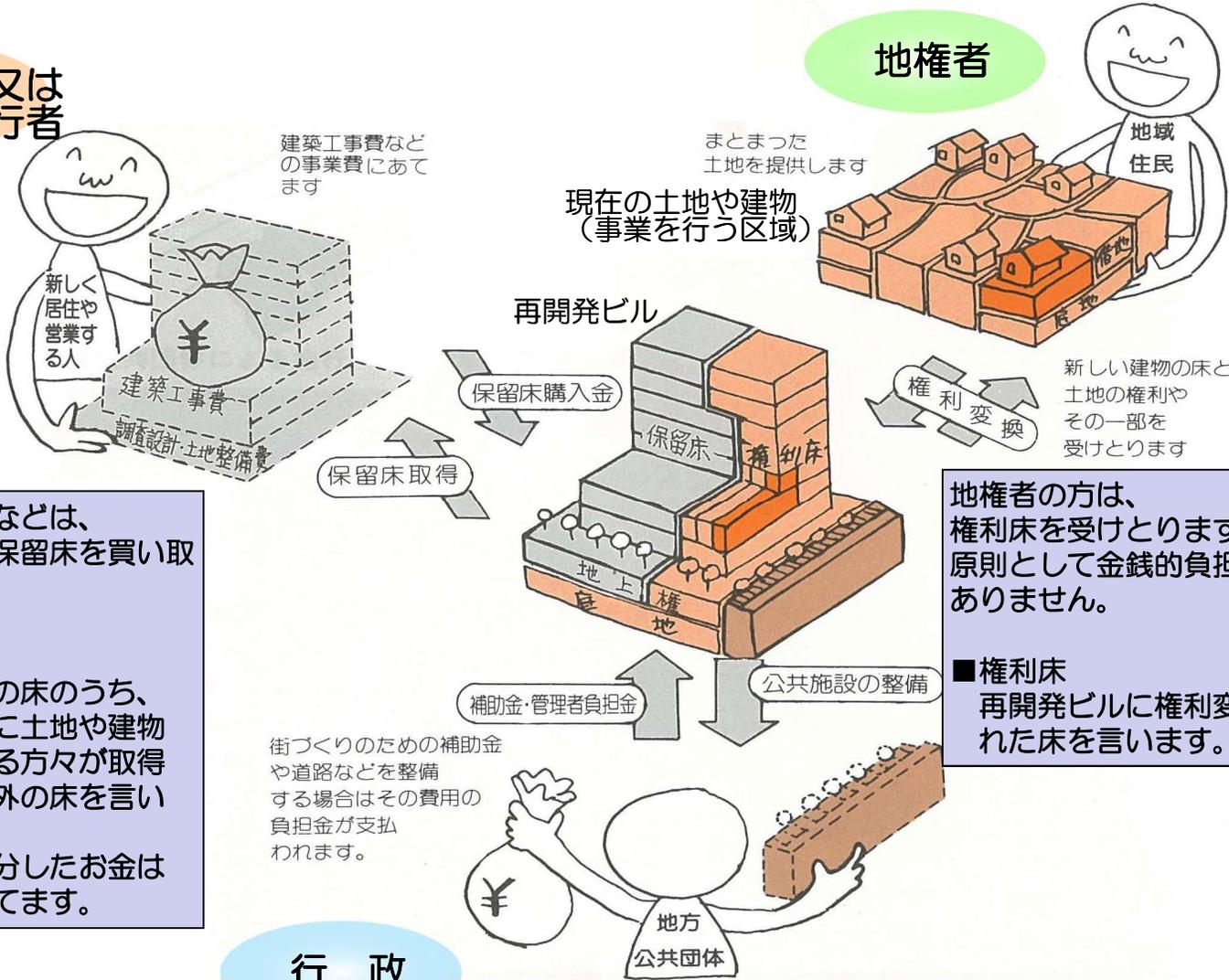
道路・駅前広場の整備手法(案)

『都市計画決定を行い、再開発区域を定め市街地再開発事業で検討することが望ましいと考えられる』

参考：市街地再開発事業（組合施行）の仕組み

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）

参加組合員又は
特定業務代行者



デベロッパーなどは、権利床以外の保留床を買い取ります。

■保留床
再開発ビルの床のうち、現在区域内に土地や建物を持っている方々が取得される床以外の床を言います。保留床を処分したお金は事業費に充てます。

地権者の方は、権利床を受けとります。原則として金銭的負担はありません。

■権利床
再開発ビルに権利変換された床を言います。

行政

事業化すべきエリアの整備手順(案)

〔STEP1〕

計画の担保、早期実現の観点から

『道路・駅前広場、再開発区域の
都市計画決定を行う！』

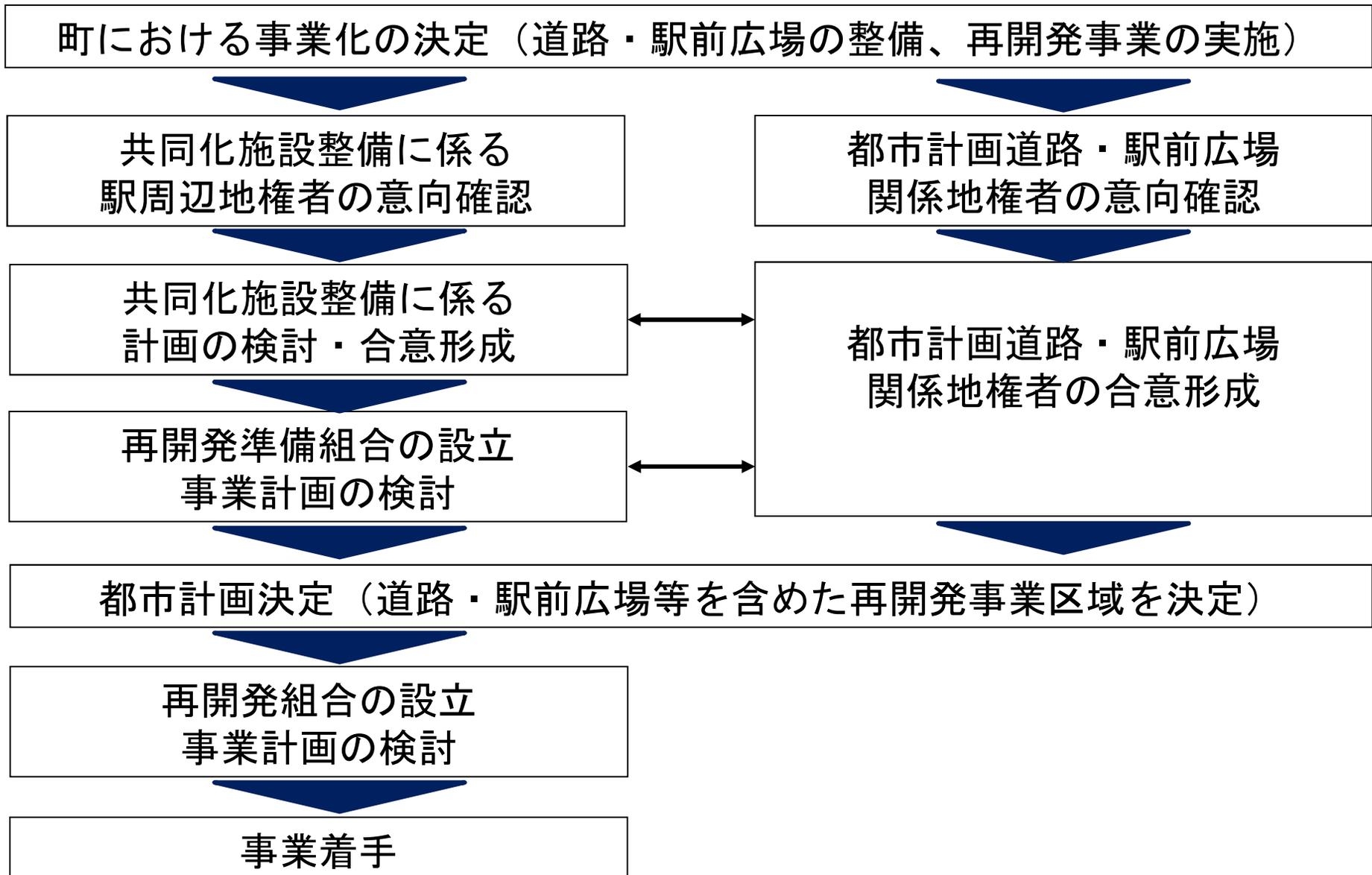


〔STEP2〕

道路や駅前広場に関係する地権者の意向を踏まえ、

『道路・駅前広場整備事業、
市街地再開発事業を行う！』

③ 実現化のステップ



3. 今後の協議会について

来年度(平成30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. 駅周辺整備基本構想（案）を作成

〔平成30年度〕

- ・庁内・協議会で協議、調整し、基本構想を策定
- ・町民説明会
- ・基本計画の策定