

**新松田駅周辺整備基本構想・基本計画  
(案)**

**平成30年12月**

**神奈川県松田町**



# 新松田駅周辺整備基本構想

## 目 次

<b>序 はじめに</b> .....	1
1. 基本構想・基本計画策定の背景と目的.....	1
2. 対象区域.....	1
3. 基本構想の位置づけ.....	2
<b>I 新松田駅周辺地域基本構想</b> .....	3
1. 新松田周辺地域の位置づけ.....	3
(1) 上位計画における位置づけ.....	3
(2) 関連計画.....	5
2. 新松田周辺地域の実態と課題.....	6
(1) 新松田駅周辺の現状・問題点と課題.....	6
(2) 新松田駅周辺地域のまちづくりの基本的課題.....	10
3. 新松田駅周辺地域基本構想.....	11
(1) まちづくりの将来像.....	11
(2) まちづくりの基本方針.....	11
(3) 新松田駅周辺地域基本構想.....	12
(4) 新松田周辺地域基本構想図.....	13
(5) 実現施策.....	14
<b>II 新松田駅周辺整備基本計画</b> .....	16
1. 道路、駅前広場及び共同化施設の整備計画.....	16
(1) 道路網計画.....	16
(2) 新松田駅前広場整備計画.....	19
(3) 新松田駅北口駅前街区整備計画.....	24
2. 新松田駅周辺整備基本計画.....	30
(1) 新松田駅周辺整備の主要事業.....	27
(2) 新松田駅周辺整備のイメージ図.....	29
3. 新松田駅周辺整備基本計画の実現に向けて.....	30
(1) 実現化シナリオと重点事業.....	30
(2) 重点事業の実現化方策.....	31

<b>III 資料</b> .....	33
1. 交通量調査、利用者意向調査結果 .....	33
(1) 調査概要 .....	30
① 交通量調査 .....	33
② 駅端末交通手段別交通量・利用者調査 .....	33
③ 駅利用者アンケート調査 .....	33
(2) 調査結果 .....	30
① 交通量調査結果 .....	34
② 駅端末交通手段別交通量・利用者調査結果 .....	37
③ 駅利用者アンケート調査結果 .....	38
2. まちづくり協議会委員へのアンケート結果 .....	44
(1) 道路・駅前広場の都市計画決定について .....	44
(2) 共同化による施設の集約化について .....	44
3. 再開発事業関連意向調査結果 .....	45
(1) 権利者意向調査 .....	45
① 調査概要 .....	45
② 調査結果 .....	45
(2) 民間事業者意向調査 .....	46
① 調査概要 .....	46
② 調査結果 .....	46
<b>IV 用語集</b> .....	49

## 序 基本構想の策定について

### 1. 基本構想・基本計画策定の背景と目的

1日約24,000人が乗降する小田急小田原線新松田駅ならびに1日約6,600人が乗降するJR御殿場線松田駅が交わる新松田駅周辺地域は、神奈川県県西地域における交通結節点として機能しており、また、足柄上地区の中心拠点としての役割や世界遺産である富士山へ向かう、神奈川県の西の玄関口にもなっているため、多くの地域から来訪者が訪れる場所です。

しかし現在は、交通結節機能が脆弱なため、車両と歩行者が錯綜するなど交通混雑が生じており、県西地域の交通結節点にふさわしい交通広場整備をはじめとする駅前環境の整備改善が喫緊の課題となっています。

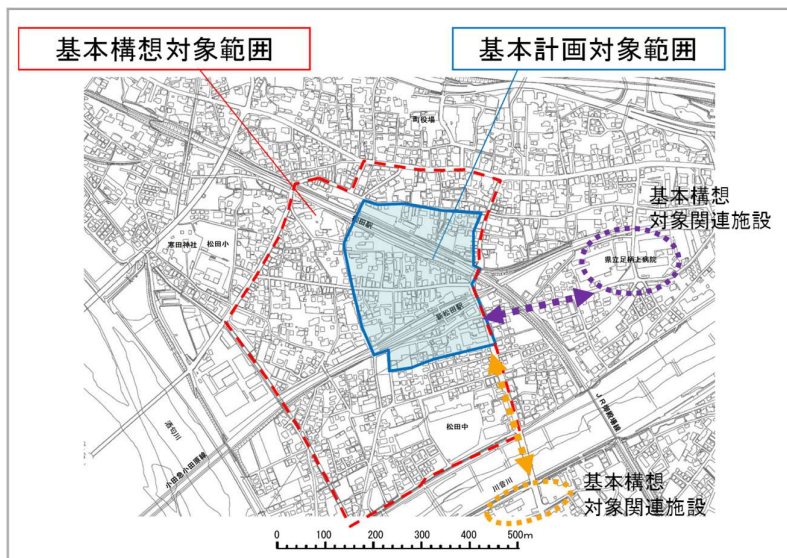
また、本町においても少子高齢化や若年層の流出などを要因とした人口の減少が見込まれており、町の発展に寄与する若年層の定住促進に資する魅力あるまちづくりのために、中心市街地の活性化に向けた賑わいの創出に向けて、町民サービスや都市空間の質の維持、向上を図ることが課題となっています。

新松田駅周辺整備基本構想・基本計画は、小田急線新松田駅及びJR御殿場線松田駅周辺地域（以下、「新松田駅周辺地域」という。）において、足柄上地区の玄関口としてふさわしい交通結節機能及び商業交流機能の充実を図ることにより、駅利用者の安全・安心を確保するとともに、本町の定住促進、地域活性化に資する交流人口の増加に向けて駅前広場及びアクセス道路（\*）、その周辺街区の再編等に関わる方向を整理するとともに、整備手法等実現方策を整理し、整備の早期実現を目指すものです。

### 2. 対象区域

- ・本基本構想・基本計画の対象区域は、以下に示す基本構想対象範囲（以下、「新松田駅周辺地域」という。）と基本計画対象範囲（以下、「新松田駅周辺地区」という。）とします。

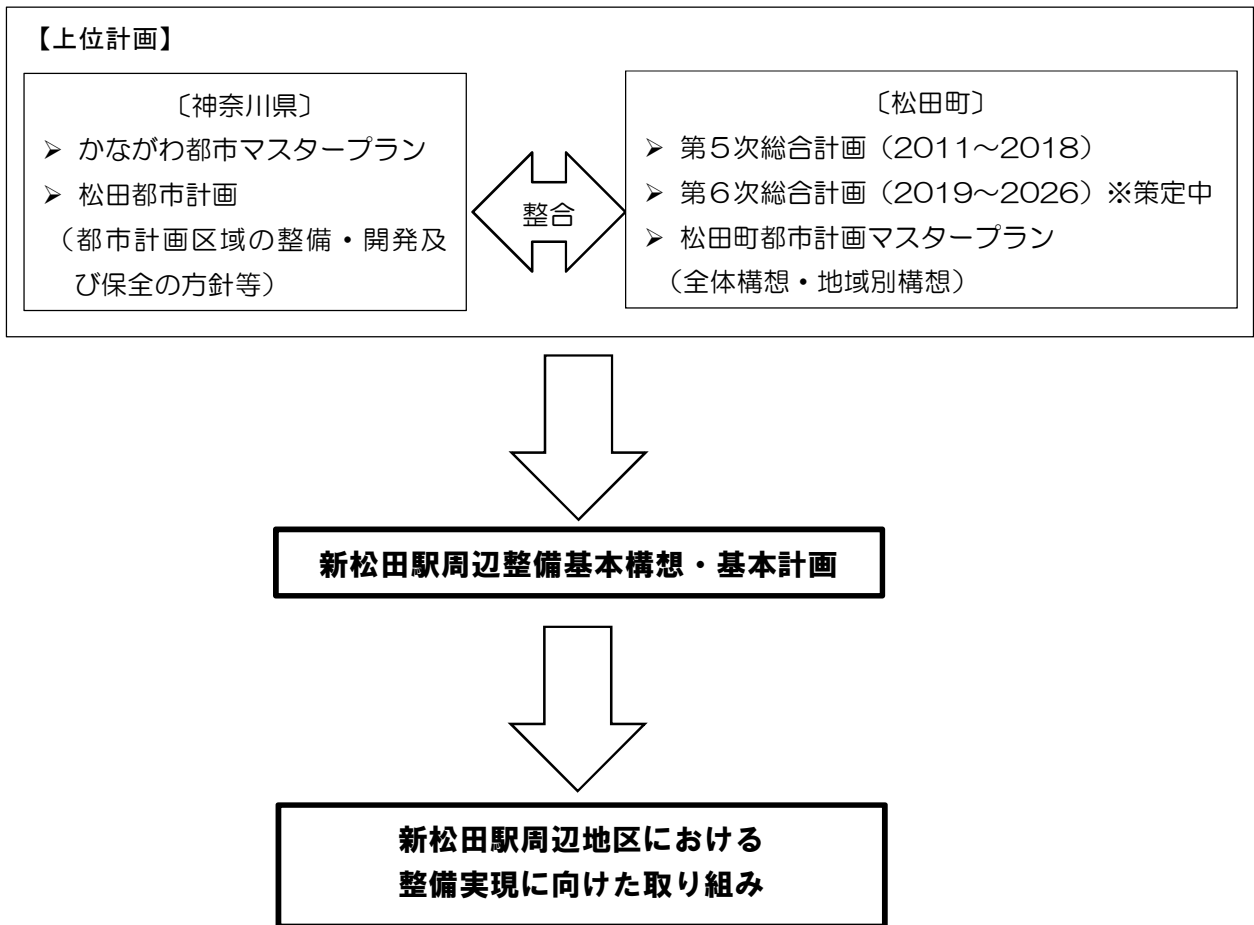
#### <業務検討対象区域>



### 3. 基本構想・基本計画の位置づけ

- ・基本構想・基本計画は、県及び町の上位計画を踏まえ、地域のまちづくりの方向を示すとともに、駅周辺地区の整備についての方針を整理するものです。
- ・基本構想・基本計画策定後は、本構想・計画を踏まえ、整備実現に取り組んでいくこととなります。

＜基本構想の位置づけ＞



# I 新松田駅周辺地域基本構想

## 1. 新松田駅周辺地域の位置づけ

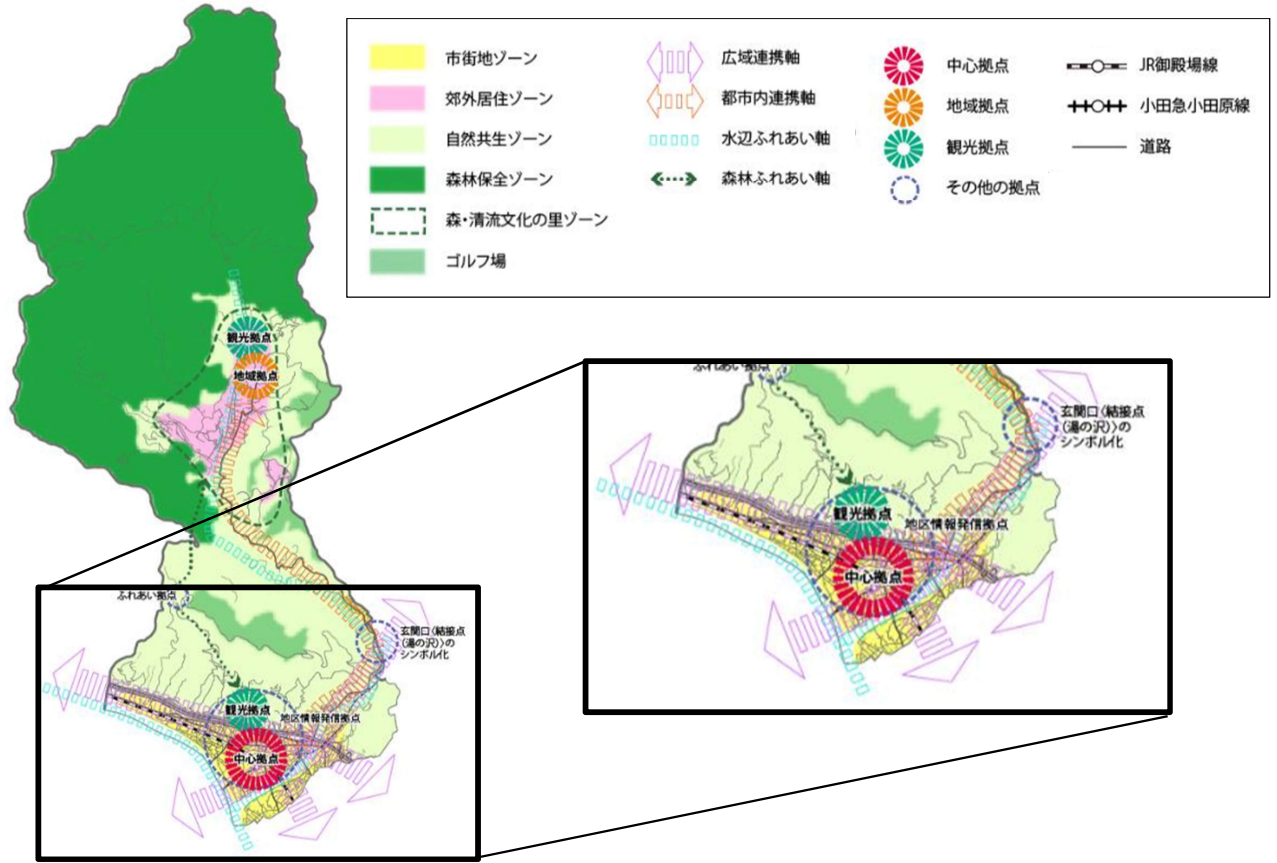
### (1) 上位計画における位置づけ

- ・上位計画における新松田駅周辺地域の位置づけは次のとおりです。

#### <上位計画における新松田駅周辺地域の位置づけ>

<p>◆地区の役割・機能・将来像等</p> <p>➢町や広域（足柄上地区）の玄関口となる交通結節点、こうした立地特性を活かした地域住民や町民、さらには来街者の活動を支える中心拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能・・・広域生活拠点、地域拠点、生活活動拠点、中心市街地、中心拠点</li> <li>・交通機能・・・交通結節点、玄関口</li> <li>・その他機能・・・医療の広域拠点、地区情報発信拠点</li> <li>・サービス圏域・・・松田町、広域（足柄上郡等）</li> </ul>
<p>◆土地利用に係る事項</p> <p>➢商業地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・購買需要の多様化に対応できる商業・業務機能の集積</li> </ul> <p>➢住宅地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅や商業地に近接する利便性を活かした都市型住宅地の形成</li> </ul> <p>➢土地の利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建物の更新や共同化等にあわせた土地の高度利用</li> <li>・定住促進を目的とした、低未利用地（空家・空店舗・空地等）の適正な管理・活用</li> </ul>
<p>◆基盤施設整備に係る事項</p> <p>➢駅前広場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新松田駅北口駅前広場及び南口駅前広場の整備</li> </ul> <p>➢アクセス道路等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス道路となる新松田駅前通り線及び新松田駅南口線の整備</li> <li>・周辺の市街化の動向を勘案した駅周辺道路の計画の具体化</li> </ul> <p>➢その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街区公園や緑道、オープンスペース等の確保</li> </ul>
<p>◆都市環境・景観その他に係る事項</p> <p>➢都市環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪者・観光客が回遊・滞在しやすい街なか環境の整備や楽しく歩けるまちづくり</li> <li>・町や地域などの様々な情報を受発信できる場（地区情報発信拠点）としての整備</li> <li>・鉄道駅周辺における交通の“シームレス化（*）”（複数の交通手段の接続性の改良等）</li> <li>・医療・交通の広域拠点にふさわしい、人にやさしい都市環境づくり</li> </ul> <p>➢都市景観</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・玄関口にふさわしい文化・風格・賑わい・うるおいが感じられる個性豊かな景観形成</li> </ul> <p>➢都市防災</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物の不燃化や耐震性の強化</li> </ul>

○新松田駅周辺地域の空間形成の方向（松田町第6次総合計画（策定中）より）



○新松田駅周辺地域の将来構想（松田町都市計画マスタープラン（平成29年3月）より）

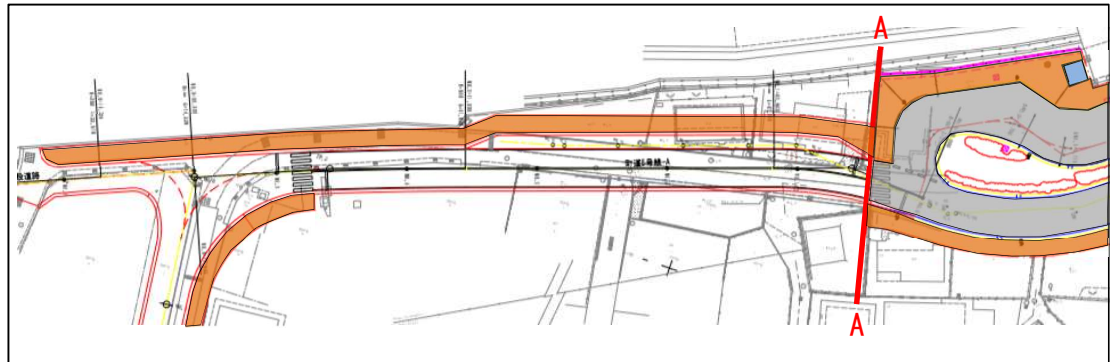
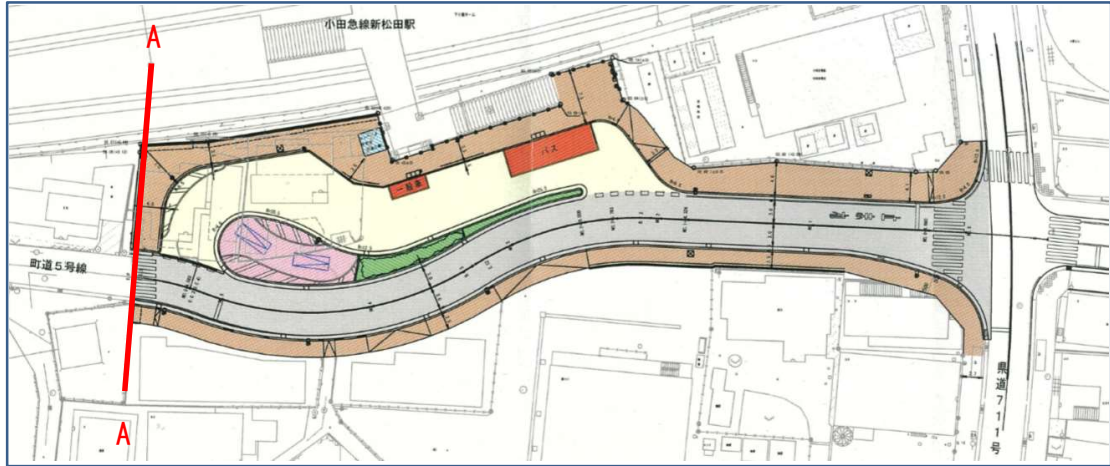




(2) 関連計画

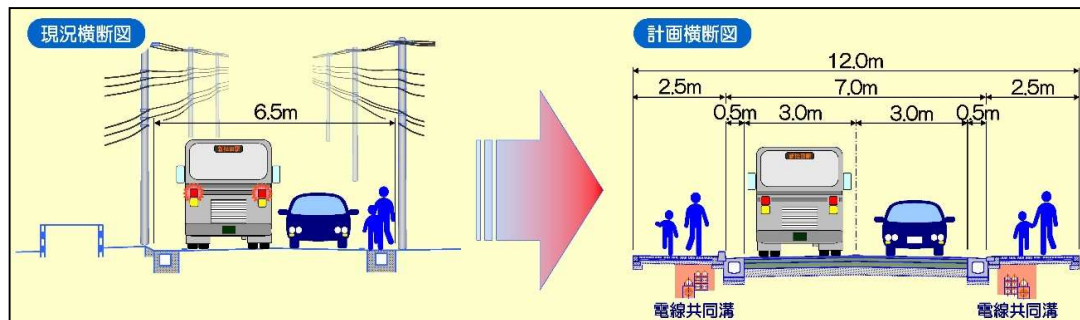
① 新松田駅南口駅前広場整備事業（町道5号線 道路整備事業）

- 平成13年度より新松田駅南口駅前広場の整備に向け、関係機関や事業者との協議・合意形成、関係住民との協議等を経て、現在、南口駅前広場として一部が整備され、供用されています。



② 県道711号（小田原松田）歩道整備事業

- 県道711号の道路拡幅・歩道設置事業として整備が進められ、新松田駅前のJRガード北側から県道72号までの区間の整備が完了しています。



## 2. 新松田駅周辺地域の実態と課題

### (1) 新松田駅周辺地域の現状・問題点と課題

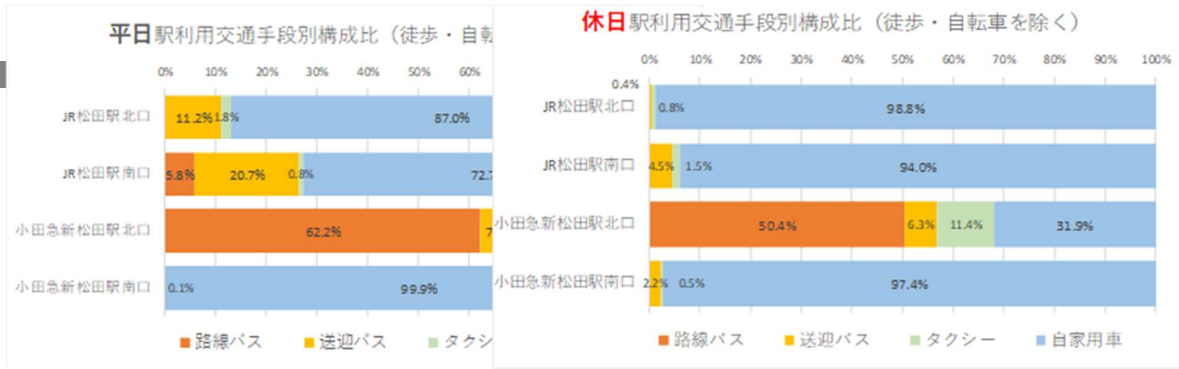
- 新松田駅周辺地域における交通環境及び市街地環境の現状・問題点と問題点解消のための課題を整理すると次のとおりです。

#### <交通環境に係る課題>

現状・問題点	問題点の所在	課題
(新松田駅北口・南口) ・駅前広場が各種交通の結節点としての機能(円滑な乗り継ぎや集散のための機能)を果たしていない。	・各種の駅目的交通(バス、タクシー、一般車、歩行者等)の円滑な処理に対応した規模を有していない。 ・各種交通を円滑に処理する乗降場等の配置や動線の確保が十分になされていない。	●交通結節点としての十分な機能(規模・施設配置・動線)が確保された駅前広場の整備
(新松田駅北口・南口) ・通勤・通学時における駅周辺の円滑な交通流を阻害する交通渋滞等の発生により、駅へのアクセスが不便である。	・県道711号の御殿場線高架下の狭あい部分、小田急線の踏切、未整備な町道3号線と県道との交差等のネック地点が連続して存在し、駅前で交通渋滞が発生している。 ・鉄道による南北市街地の分断や道路網の未整備により、駅前に通過交通が流入し、各種交通が錯綜している。	●交通の円滑化を図る周辺道路網の拡充整備
(新松田駅北口・南口) ・駅周辺の移動(鉄道・バス相互の乗り換え利用、南北市街地の往来)がスムーズでなく、不便である。	・駅周辺における各種交通の錯綜や動線の未整備により歩行者交通の移動に対する利便性が阻害されている。	●歩行者の円滑な移動環境を有した通行空間の整備
(新松田駅北口・南口) ・歩行者と自動車とが錯綜し、危険で安心して歩けない。	・駅周辺の道路網や駅前広場における歩行空間が未整備である。	●歩行者の安全な移動環境を有した通行空間の整備 ●歩行者の安全性の確保に資する周辺道路網の拡充整備

## ＜市街地環境に係る課題＞

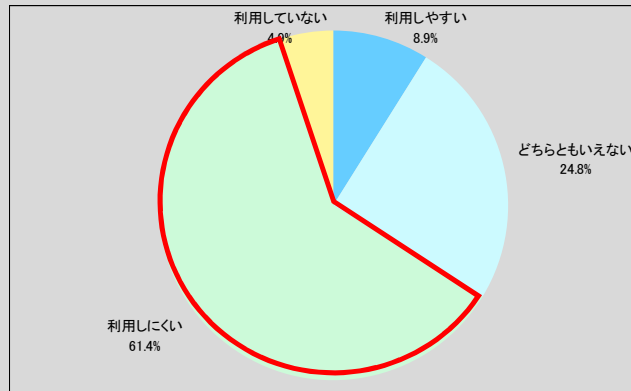
現状・問題点	問題点の所在	課題									
<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣住民の暮らしを支える生活拠点としての役割を十分に果たしていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣住民に対する生活支援サービス機能（商業機能、公共公益機能等）や駅利用者の利便を高めるサービス機能（交流機能、観光機能、情報発信機能等）が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●近隣住民や駅利用者の利便性を高める各種サービス機能の育成・強化</li> </ul>									
<p>(新松田駅北口・南口)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用者にとっては、単なる各種交通機関の乗り換えの場として役割を果たしているのみである。</li> </ul>			<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前商店街に活気や賑わいが感じられないなど、消費活動が活発でない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空地や空家・空テナントが散見されるなど、商業地域としてのポテンシャルが未活用である。</li> <li>駅前に住居系用途地域が指定されているなど、土地の高度・有効利用を阻害する要因も見受けられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域経済の活性化に配慮した土地の高度・有効利用の推進</li> </ul>	<p>(新松田駅周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>オフィス業務等の都市型の就業の場が不足しているなど、企業活動が活発でない。</li> </ul>	<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣住民や駅利用者にとって快適性が感じられるゆとりやうるおいのある空間・環境が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既成市街地での建物の密集化がみられる。</li> <li>道路や公園・広場等の公的なオープンスペースが十分確保されていない。</li> <li>植栽地や街路樹などの緑化空間が未整備である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●来訪者に優しい快適環境の創出</li> </ul>	<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者等の交通弱者の快適な移動が阻害されている。</li> </ul>	<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松田町や足柄上地域の玄関口として空間・環境を特徴づける良好な街並み景観を有しておらず、また、個性に乏しく、魅力がない。</li> </ul>
<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前商店街に活気や賑わいが感じられないなど、消費活動が活発でない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空地や空家・空テナントが散見されるなど、商業地域としてのポテンシャルが未活用である。</li> <li>駅前に住居系用途地域が指定されているなど、土地の高度・有効利用を阻害する要因も見受けられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域経済の活性化に配慮した土地の高度・有効利用の推進</li> </ul>									
<p>(新松田駅周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>オフィス業務等の都市型の就業の場が不足しているなど、企業活動が活発でない。</li> </ul>			<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣住民や駅利用者にとって快適性が感じられるゆとりやうるおいのある空間・環境が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既成市街地での建物の密集化がみられる。</li> <li>道路や公園・広場等の公的なオープンスペースが十分確保されていない。</li> <li>植栽地や街路樹などの緑化空間が未整備である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●来訪者に優しい快適環境の創出</li> </ul>	<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者等の交通弱者の快適な移動が阻害されている。</li> </ul>	<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松田町や足柄上地域の玄関口として空間・環境を特徴づける良好な街並み景観を有しておらず、また、個性に乏しく、魅力がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物や道路等の公的な空間において、老朽化が進み、また、その更新も遅れている。</li> <li>都市・地域の個性を活かした特色あるまちづくりが進められていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個性的で魅力ある“らしさ”の創出</li> </ul>		
<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣住民や駅利用者にとって快適性が感じられるゆとりやうるおいのある空間・環境が不足している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既成市街地での建物の密集化がみられる。</li> <li>道路や公園・広場等の公的なオープンスペースが十分確保されていない。</li> <li>植栽地や街路樹などの緑化空間が未整備である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●来訪者に優しい快適環境の創出</li> </ul>									
<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者等の交通弱者の快適な移動が阻害されている。</li> </ul>			<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松田町や足柄上地域の玄関口として空間・環境を特徴づける良好な街並み景観を有しておらず、また、個性に乏しく、魅力がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物や道路等の公的な空間において、老朽化が進み、また、その更新も遅れている。</li> <li>都市・地域の個性を活かした特色あるまちづくりが進められていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個性的で魅力ある“らしさ”の創出</li> </ul>						
<p>(新松田駅周辺、松田駅北口周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松田町や足柄上地域の玄関口として空間・環境を特徴づける良好な街並み景観を有しておらず、また、個性に乏しく、魅力がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物や道路等の公的な空間において、老朽化が進み、また、その更新も遅れている。</li> <li>都市・地域の個性を活かした特色あるまちづくりが進められていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個性的で魅力ある“らしさ”の創出</li> </ul>									



<新松田駅周辺の状況>

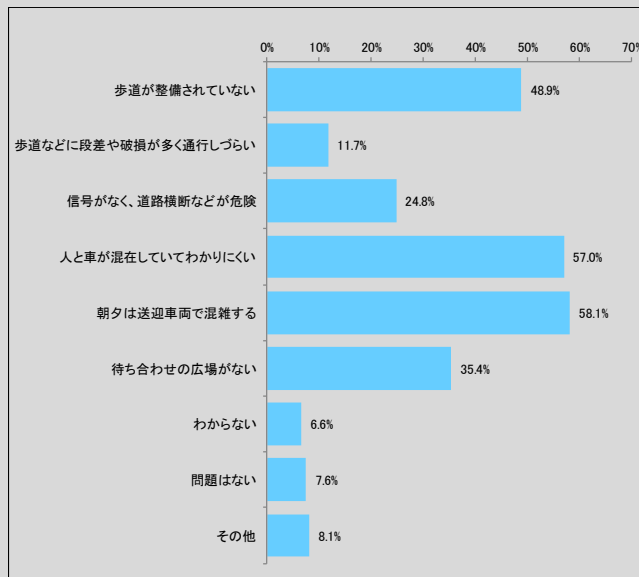
〔駅前広場やその周辺の歩道について〕

➤ 駅を利用する6割以上が利用しにくいと感じており、まとまった広場空間が少ないことが考えられる。



〔駅前広場やその周辺の環境について〕

➤ 歩道空間が少なく、広場空間も十分な面積が確保されていないため、ピーク時には送迎車両と歩行者との錯綜により安全性が確保されていない。



### ＜新松田駅周辺の問題点＞

#### 〔駅前安全性〕

- 車両と歩行者・自転車が錯綜し危険である
- 2つの駅間の移動が道路横断となり危険である

#### 〔駅前の利便性〕

- 駅前広場が各種交通の結節点としての機能を果たしていない
- 駅前における円滑な車両通行が確保されていない
- 駅周辺の移動（2つの駅間の移動、鉄道・バスの乗り換えなど）が不便である
- 待ち合わせやバス待ち等の滞留場所がない

#### 〔生活拠点・都市拠点〕

- 駅前が乗り換え等交通機能に特化し拠点として機能していない
- ゆとりや潤いのある空間・景観が不足し快適性がない
- 高齢者等の交通弱者の快適な移動が阻害されている
- 地域の玄関口としての魅力が不足している



新松田駅北口駅前広場の状況



新松田駅北口からロマンス通り方向



新松田駅南口 駅前広場



JR 松田駅 北口広場



県道 711 号 JR ガード部

### ＜新松田駅周辺の課題＞

- 横断歩道による駅間移動や車両と歩行者・自転車が錯綜するなど、駅利用者の安全性の向上が課題となっています。
- 県西地域北部の地域拠点、交通結節拠点であり、かつ町の中心であるため、駅周辺の交通結節機能の向上が課題となっています。
- 町の玄関口として、鉄道駅を中心とした末端交通手段（バス、タクシー、自家用車）の安全で利便性の高い交通接続機能向上に加え、玄関口として来街者にも利用しやすい環境を確保するため、案内情報機能や待合環境等のソフト的機能向上が課題です。
- 交通ターミナルとして鉄道間の乗り継ぎやバスへの乗り継ぎ利用者が多く、昼間の交流人口も少ないことから、地域の活性化に向けて、潜在的需要をまちなかに誘導することが課題となっています。

(2) 新松田駅周辺地域のまちづくりの基本的課題

- ・新松田駅周辺地域の現状と課題及び新松田駅周辺の課題を踏まえ、新松田駅周辺地域におけるまちづくりの基本的課題は、以下の5つの課題に集約されます。

〔新松田駅周辺地域の現状課題〕

交通環境に係る課題	1	●交通結節点としての十分な機能（規模・施設配置・動線）が確保された駅前広場の整備
	2	●交通の円滑化を図る周辺道路網の拡充整備
	3	●歩行者の円滑な移動環境を有した通行空間の整備
	4	●歩行者の安全性の確保に資する周辺道路網の拡充整備
市街地環境に係る課題	5	●近隣住民や駅利用者の利便性を高める各種サービス機能の育成・強化
	6	●地域経済の活性化に配慮した土地の高度・有効利用の推進
	7	●来訪者に優しい快適環境の創出
	8	●个性的で魅力ある“らしさ”の創出

【まちづくりの基本的課題】

駅前広場内の施設(交通機能、環境機能、防災機能)の適正規模の再配置  
〔現状課題:1・A・B〕

便利で魅力的な中心市街地としての商業・業務機能の集積  
〔現状課題:6・D〕

アクセス道路における円滑かつ安全な交通処理  
〔現状課題:2・4〕

商店街や歴史的資源、魅力的な街並みを活かし楽しく歩けるまちづくり  
〔課題:3・7・8・D〕

〔新松田駅周辺の現状課題〕

A	●交通結節機能の整備
B	●鉄道駅を中心とした安全で利便性の高い交通接続機能の向上
C	●案内情報機能や待合環境等のソフト的機能の向上
D	●潜在的需要のまちなか誘導による地域の活性化

松田町の玄関口としての情報発信機能の充実  
〔現状課題:5・C〕

### 3. 新松田駅周辺地域基本構想

#### (1) まちづくりの将来像

- ・新松田駅周辺地域におけるまちづくりが目指す将来像は、当該地域の位置づけである“足柄上地区の玄関口”という立地ポテンシャルを活かしたまちづくりにより、“賑わい”と“活力”を創出していくことを表明するものとして、以下のように設定します。

#### <新松田駅周辺地域の将来像>

～足柄上地区の玄関口 賑わい・活力を生み出すまちづくり～

#### (2) まちづくり基本方針

- ・新松田駅周辺地域におけるまちづくり将来像『～足柄上地区の玄関口 賑わい・活力を生み出すまちづくり～』と先に掲げたまちづくりで解消すべき5つの基本的課題を踏まえ、まちづくりの基本方針を次のとおり設定します。

#### <まちづくりの基本方針>

>まちづくり将来像	
～足柄上地区の玄関口 賑わい・活力を生み出すまちづくり～	
>まちづくりの基本的課題	>まちづくりの基本方針
アクセス道路における円滑かつ安全な交通処理	<b>安全・安心なまちの形成</b> ：住民・来訪者が安全・安心に行き来し、暮らせるまちの形成
駅前広場内の施設（交通機能、環境機能、防災機能）の適正規模の再配置	<b>交流・活力を促進する交通拠点の形成</b> ：足柄上地区の玄関口にふさわしい交通拠点の形成
便利で魅力的な中心市街地としての商業・業務機能の集積	<b>魅力・賑わいの創出</b> ：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
商店街や歴史的資源、魅力的な街並みを活かして楽しく歩けるまちづくり	<b>環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり</b> ：豊かな自然環境・景観・地域資源を活かした基盤形成
松田町の玄関口としての情報発信機能の充実	<b>IT（*）の高度化に対応した施策の展開</b> ：情報技術の高度化に対応した利便性の高いまちづくり

#### (3) 新松田駅周辺地域基本構想

- ・新松田駅周辺地域におけるまちづくりの基本方針ごとに、将来像の実現に向けた地域の基本構想を整理します。



■ 新松田駅周辺地域基本構想

まちづくりの基本方針		新松田駅周辺地域基本構想	
<p><b>安全・安心なまちの形成</b></p> <p>：住民・来訪者が安全・安心に行き来し、暮らせるまちの形成</p>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新松田駅北口～松田駅南口を中心商業地区、商店街を形成する県道711号沿道やロマンス通り沿道等を沿道商業地区、商店街を含む住宅地区を複合住宅地区、その他を住宅地区とし、適正な土地利用誘導を図ります。</li> <li>・県道72号及び県道711号、県道712号を地域の骨格道路とし、幹線町道（町道1・2・3・5・6・12・15号線）により道路網を形成し、地域内の円滑な交通を確保します。</li> </ul>	
<p><b>交流・活力を促進する交通拠点の形成</b></p> <p>：足柄上地区の玄関口にふさわしい交通拠点の形成</p>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新松田駅北口～松田駅南口は町内・観光エリアへの玄関口として、新松田駅南口は町内・大井町方面への玄関口として機能する『交通拠点』、松田駅北口は地域の玄関口としての整備を進めます。</li> </ul>	
<p><b>魅力・賑わいの創出</b></p> <p>：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</p>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新松田駅北口～松田駅南口周辺地区は、多くの町民や町外からの来訪者が集まる公共交通の結節点としての立地特性を活かした商業等の中枢的な都市機能が集積立地するにぎわい活動の中心となる拠点として、土地利用の更新を図ります。</li> </ul>	
<p><b>環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり</b></p> <p>：豊かな自然環境・景観・地域資源を活かした基盤形成</p>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・川音川等の自然や町役場をはじめとする各種行政サービス施設、商店街、神社や醸造所等の地域施設を活かし、地域を回遊できるまちづくりを進めます。</li> </ul>	
<p><b>ITの高度化に対応した施策の展開</b></p> <p>：情報技術の高度化に対応した利便性の高いまちづくり</p>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街なか発信情報の整備とともに、IoT（*）を活用した街なかにおける受発信システムを導入し、利便性の高いまちづくりを進めます。</li> </ul>	



(4) 新松田駅周辺地域基本構想図



**(5) 実現施策**

・5つのまちづくり基本方針を実現する施策を次の通り整理します。

## ① 「Ⅰ 交流・活力を促進する交通拠点の形成」

実現に向けた施策	施策の具体的な内容
1) 駅前広場、駅舎の整備	1) + 2) ・北口・南口の役割と駅前広場の整備内容（車両空間、歩行者空間、付帯施設、修景施設、駐車場など）、駅南北自由通路の設置 ・円滑な車両通行を可能とする駅前広場へのアクセス
2) 駅前広場へのアクセス道路	
3) 交通のシームレス化	3) ・公共交通ネットワーク、シームレス化 など

## ② 「Ⅱ 魅力・賑わいの創出」

実現に向けた施策	施策の具体的な内容
1) 駅周辺への機能導入・土地利用	1) + 2) ・商業施設や情報施設などの町民・来街者へのサービス機能の導入
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	3) ・空き店舗・低未利用地の管理・活用

## ③「Ⅲ安全・安心なまちの形成」

実現に向けた施策	施策の具体的な内容
1) 歩行者の安全性の確保	1) ・まちなかの通りでの歩行者空間確保
2) ユニバーサルデザイン （＊）に配慮した空間形 成・発信情報の整備	2) ・歩道や店舗等のバリアフリー化、まちなかサイン等ユニ バーサルデザイン など

## ④「Ⅳ 環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり」

実現に向けた施策	施策の具体的な内容
1) 地域資源を活かしたまちづ くり	1) ・歴史資源（神社・酒蔵）、地域で誇れるスポット（公園な ど）、有名なお店 など
2) 自然環境・景観に配慮した まちづくり	2) ・富士山や酒匂川等河岸景観 ・クリーンエネルギー（＊）の活用 など
3) 回遊路の形成	3) ・回遊ネットワーク、回遊路整備 など

## ⑤「Ⅴ ITの高度化に対応した施策の展開」

実現に向けた施策	施策の具体的な内容
1) 発信情報の整備	1) ・情報コンテンツ（観光情報、交通情報、宿泊、グルメ等 サービス、イベントなど）
2) 観光等情報の受発信システ ム	2) ・IoTを活用した受発信システム など

- ・新松田駅周辺地域は、町や足柄上地区の玄関口となる交通結節拠点であるとともに、地域住民や町民、来街者の活動を支える中心拠点である。
- ・人口減少、高齢化社会の到来に向けて本地域がこれらの役割を担い機能していくためには、地域課題に対応する上記5つの施策を行うことが必要不可欠である。
- ・また、これらの施策は、将来にわたって足柄上地域を維持・存続していくための基盤となるものでありかつ公共性が高いものであり、町により施策展開を図るべきものである。



## II 新松田駅周辺整備基本計画

- ・新松田駅周辺地域基本構想の5つのまちづくり基本方針のまちづくり展開を整理するとともに、「I 交流・活力を促進する交通拠点の形成」、「II 魅力・賑わいの創出」での主要施策となる道路、駅前広場及び集約施設について整備基本計画を策定します。

### 1. 道路、駅前広場及び共同化施設の整備計画

#### (1) 道路網計画

##### ① 都市計画道路

- ・駅を中心とした基盤整備に併せて、周辺の幹線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（駅前広場等の）整備を担保します。

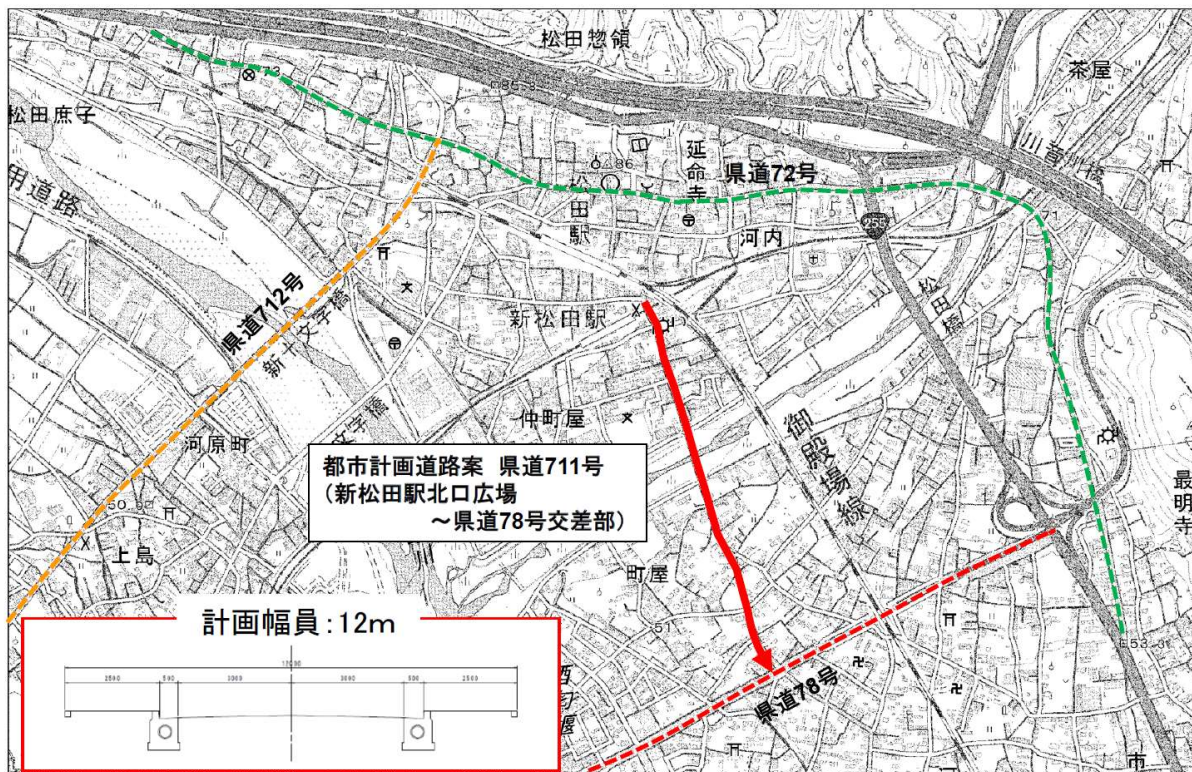
・県道711号（12m：新松田駅北口広場入口～県道78号交差点）

##### ② 駅前広場

- ・新松田駅北口の整備とともに、現在整備中である駅南口の広場整備を進め、一体的な交通結節点整備を検討します。

・新松田駅北口駅前広場  
・新松田駅南口駅前広場

#### ■ 駅周辺都市計画決定路線（案）



## ③ 主要道路

- 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、道路の拡幅整備を検討します。

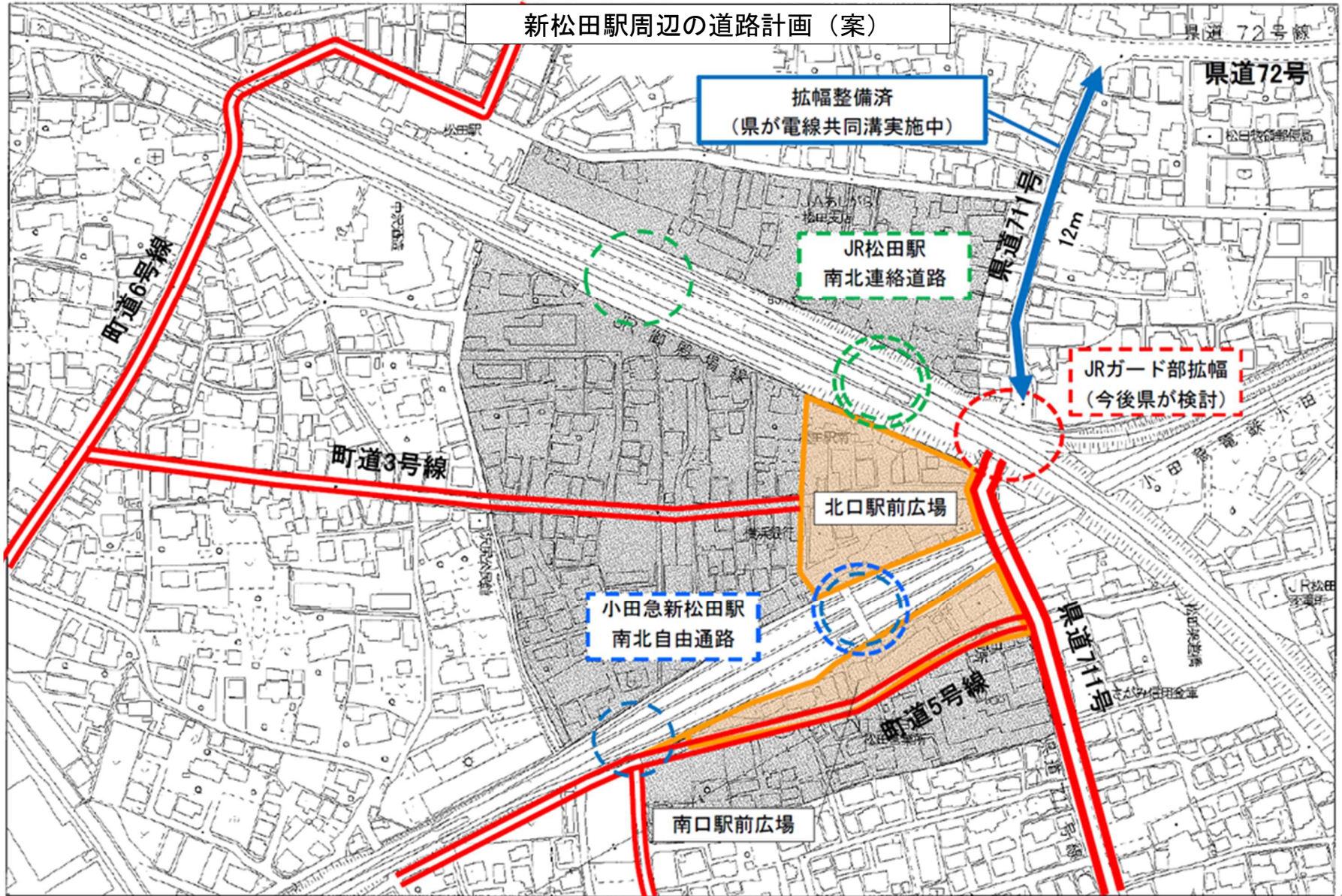
- 町道3号線（ロマンス通り）：11m
- 町道5号線：12m
- 町道6号線：12m

## ④ その他関連道路

- 新松田駅北口の整備に併せて、JR 松田駅から小田急新松田駅周辺の南北方向の一体的な歩行者動線を確保します。

- JR 松田駅南北連絡道路（4m）
- 新松田駅南北自由通路





(2) 新松田駅前広場整備計画

① 駅前広場の面積の算定

1) 新松田駅北口利用者数の設定

- ・現況の駅乗降客数から、平成 28 年度に実施した交通実態調査に基づき算定した南北分担率を乗じて、新松田駅北口の乗降客数は19,400人/日と算定されます。

■ 実態調査による南北口分担比率と新松田駅北口乗降客数

		実査データ (人)	構成比	乗降客数(H28) (人)
新松田駅	北口	4,222	79.03%	19,400
	南口	1,120	20.97%	5,146
	計	5,342	100.00%	24,546

※北口は JR 松田駅南口の利用者を含む

- ・駅前広場計画指針による98年式(積み上げ方式)により、環境空間を50%考慮して算出し、駅前広場面積は約4,000㎡となります。

② 必要施設規模

- ・必要施設規模は、現況及び駅前広場計画指針による98年式(積み上げ方式)算定値を踏まえ、以下のように設定します。

種類	現況	必要施設規模	備考
【バス】	5バス(*) 富士急(2バス) 箱根登山(3バス)	○降車専用 (1バス) ○乗車 (4バス)	・算定値は3バスであるが、現状バス数を基本とし、小田原駅方面系統の乗り場を駅南口駅前広場に移設予定となるため、4バスに設定する。 ・降車専用バスは現状維持。
【タクシー】	乗降場(2バス) プール(7バス)	○乗車 (1バス) ○降車 (1バス) ○プール (7バス)	・現状プール数を維持
【一般車】	なし	○5バス (道路上乗降場+路外駐車場の活用)	・算定値は5バス程度。 ・短時間駐車は、新規駐車場で対応。 ・送り車は道路停車帯、迎え車は駐車場に誘導する。

## ③ 施設配置

- ・駅前広場内施設の配置は、次に示す考え方に配慮し計画する。
- ・なお、広場用地は、現況駅前広場用地を活かしながら確保するものとします。

## ■施設配置の基本的な考え方

## 1) 車道

- ・駅前広場内の車道は右回り一方通行を原則とし、広場内を走行する車両の交差、分合流はできるだけ少なくなるように計画する。
- ・広場と接続する町道3号線（ロマンス通り）への広場内車道からの出入口は、広場形状が鉄道沿いに細長くなるため、流入流出を分離した2箇所とする。
- ・町道3号線と県道711号線との接続は、踏切が近接しており右折車両の滞留も考えられることから、付加車線を設け、流出2車線（左折・右折）、流入1車線とする。
- ・広場内には、通過交通が進入しないように計画する。

## 2) バス乗降場

- ・鉄道との乗り換えの利便性を確保するため、駅舎前面もしくはその付近に配置する。
- ・一部のバス乗降場は車道を横断することとなるため、その間の連絡が安全かつ容易になるように、横断歩道や視認性を確保するなど配慮する。

## 3) タクシー乗降場

- ・タクシーの利用者は、可能な限り駅改札口との距離が近い位置に配置する。
- ・タクシープールは、バス、一般自動車交通と錯綜しないように配置する。待機のタクシーが乗降場のタクシーの動きを容易に把握することができ、直ちに乗降場に行けるような位置に計画する。
- ・タクシー乗降場の歩道部分は、タクシー待ちの乗客が滞留する空間に対し、通行する歩行者に支障とならないように歩道幅に余裕を確保する。

## 4) 一般車キス・アンド・ライド（\*）用乗降場

- ・キス・アンド・ライド用施設は、ロータリー内に設置すると混雑や事故の原因となるため、ロータリー内は公共交通専用とし、送り車両は道路上の専用乗降場、一定の停車時間を有する迎え車両は短時間無料の新規立体駐車場への誘導を図る。

## 5) 歩道

- ・JR松田駅側は三角地となっており効果的な空間利用がしにくいことから、環境空間として多目的に利用できるオープンスペースとして位置付ける。
- ・横断歩道を設置する場合は、直線部の見通しの良い位置とし、交差角度を直角に近づけることにより、車道の横断距離が短くなるようにする。
- ・横断歩道には溜まり空間を確保する。
- ・人の動きは自由度が高く、ランダムな状態となりやすいことから、人の動線についてはできる限り整流化し、円滑な流れになるように歩道を配置する。
- ・このため、ロータリー内や町道3号線の乱横断を抑制するため、横断防止策を設置するなどの安全対策を検討する。

## 6) 小田急新松田駅－JR松田駅連絡通路

- ・現在は南北の人の流れが二つの鉄道により分断されていることから、新松田駅の南北自由通路、JR松田駅連絡通路の整備により、駅周辺の回遊性を高める。

## 7) その他

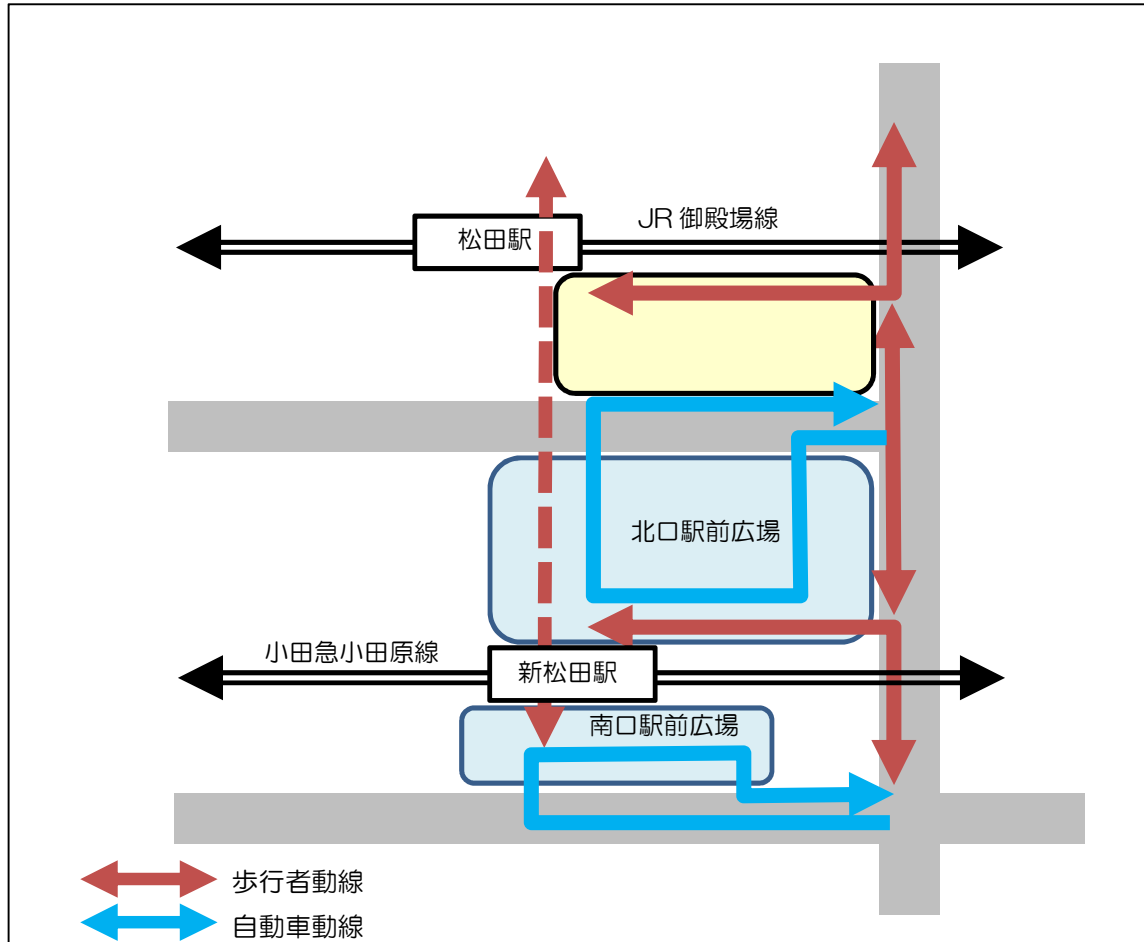
- ・広場ロータリー内へは、一般車を流入させないことを基本とし、広場外の道路沿道に一般車乗降スペースを確保する。



④ 動線の考え方

- ・ 駅間の乗換え客のための動線は、連絡通路とともに、平面においても確保します。
- ・ また、駅前街区における集約施設との動線の整合性を図ります。

■ 駅前広場周辺の動線計画



⑤ 駅前広場の整備計画（案）



## ⑦ 概算事業費

項目		数量	単価	事業費
用地費		1,568 m <sup>2</sup>	150 千円/m <sup>2</sup>	235,200 千円
補償費		1,568 m <sup>2</sup>	300 千円/m <sup>2</sup>	470,400 千円
施設整備費		—	—	497,300 千円
①	広場整備	4,530 m <sup>2</sup>	50 千円/m <sup>2</sup>	226,500 千円
②	連絡通路	364 m <sup>2</sup>	200 千円/m <sup>2</sup>	72,800 千円
③	エレベーター	2 基	40,000 千円/基	80,000 千円
④	エスカレーター	2 基	50,000 千円/基	100,000 千円
⑤	シェルター(*)	6 基	3,000 千円/基	18,000 千円
合計				1,202,900 千円

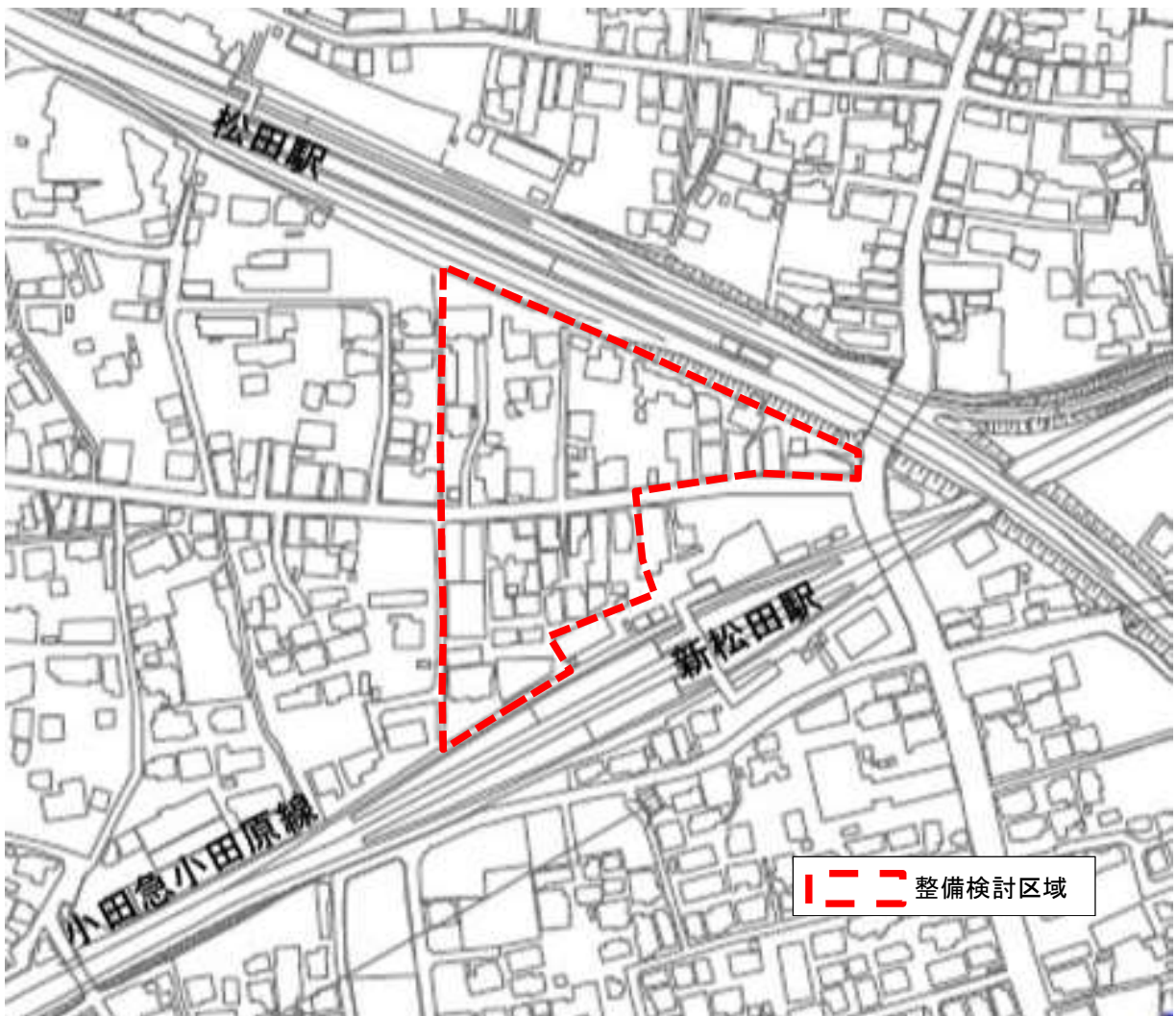
### (3) 新松田駅北口駅前街区整備計画

- ・現在、新松田駅北口の駅前広場沿道には、店舗や住宅が立地しており、駅前広場整備に関連する建物については、権利者の意向を踏まえながら移転に伴う生活再建を可能とする必要があります。
- ・一方、新松田駅周辺地区のまちづくりの方針から、新松田駅周辺地区は「交通拠点」、「都市機能拠点」、「人に優しいまち」、「まちの顔」としての役割を担い機能することが求められます。
- ・そのため、駅前広場に面する街区において、土地の高度利用を図った集約施設の整備を行うことを基本に、今後関係権利者の方々と協議を行い、整備の実現を目指します。

#### ① 整備検討区域

- ・駅前街区における集約施設の整備区域は、新松田駅北口駅前広場における連絡通路との連携、高度利用を可能とする一団の形状を考慮して、以下の範囲とします。

#### <集約施設整備検討区域>



## ② 導入機能

- ・新松田駅の駅前広場に面する街区においては、交流・活力の拠点として機能する魅力・賑わいの創出が求められます。
- ・そのため、街なかの活力を創出する都市居住の場としての「居住機能」を基本としながら、街なかの活動を支える「商業サービス機能」及び、「生活支援サービス機能」、「公共公益サービス機能」などの多様な都市的サービス機能の導入を目指し、実現化を進めます。

## ＜集約施設における基本的な導入機能＞

## ① 居住機能

- ・生活の場・暮らしを営む場となる機能（「都市居住の場」）  
例：分譲マンション等

## ② 商業サービス機能

- ・街なか居住及び来街者の活動を支える機能（「消費サービスの場」）  
例：小売店舗、飲食店等

## ③ 公共公益サービス機能

- ・街なか居住及び来街者の活動を支える主として公共系（非営利目的）の機能（「都市的サービスの場」）  
例：役場の窓口支所、図書館等

## ④ 生活支援サービス機能

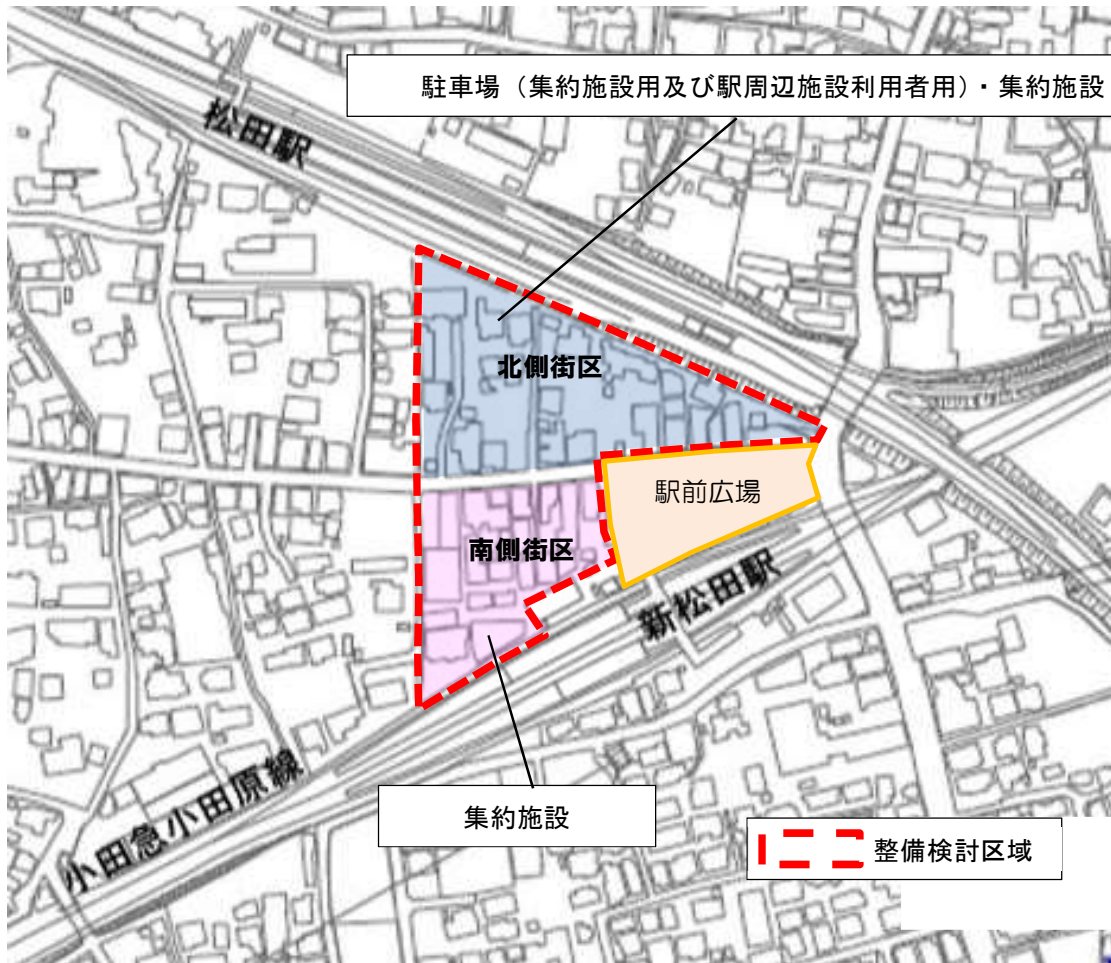
- ・街なか居住及び来街者の活動を支える主として民間系（営利目的）の機能（「都市的サービスの場」）  
例：金融機関、託児所、学習塾等



③ 施設配置

- ・集約施設の配置は、駅との近接性による利便性確保の観点から、町道3号線（ロマンス通り）南側の街区を基本とします。
- ・町道3号線（ロマンス通り）北側の街区には、集約施設の事業性を高めるため、共同化施設の整備による町の付置義務条例に基づく駐車場と駅前への車利用者に対応する駐車場の集約設置を検討します。
- ・また、需要に応じて、北側街区における施設配置も検討します。

<新松田駅周辺整備土地利用構想>



④ 資金計画

- ・用途地域指定を踏まえ、南側街区において最大限の集約施設を整備した場合の概算工事費は、以下の金額が想定される。

	金 額 (千円)	備 考
補助金 (※)	1,674,000	県1/3、町1/3 (国費含む)
保留床処分金	10,336,000	
合 計	12,010,000	

※補助金は、供用部分の整備費を計上。

## 2. 新松田駅周辺整備まちづくり基本計画

### (1) 新松田駅周辺整備の主要事業

- ・新松田駅周辺地域における5つのまちづくりの基本方針を踏まえ、駅周辺が交通・活動拠点として機能していくためには、「Ⅰ 交流・活力を促進する交通拠点の形成」、「Ⅱ 魅力・賑わいの創出」での主要事業となる道路網の整備、駅前広場の整備及び駅前広場街区における集約施設整備を進めるとともに、これらに合わせて「Ⅲ 安全・安心なまちの形成」、「Ⅳ 環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり」、「Ⅴ ITの高度化に対応した施策の展開」での施策展開を図っていく必要があります。
- ・5つのまちづくり基本方針ごとに、新松田駅周辺で展開する主要事業を次の通り整理します。

#### ① 「Ⅰ 交流・活力を促進する交通拠点の形成」

駅周辺地区における施策	主要事業
1) 駅前広場、駅舎の整備	○駅前広場の整備（北口駅前広場、南口駅前広場） ○駅舎の改良・整備（新松田駅、松田駅） ○南北自由通路の設置 ○駅前広場のアクセス道路の整備
2) 駅前広場へのアクセス道路	
3) 交通のシームレス化	○接続ダイヤの設定、共通乗車券の発行

#### ② 「Ⅱ 魅力・賑わいの創出」

駅周辺地区における施策	主要事業
1) 駅周辺への機能導入・土地利用	○核施設の整備（新松田駅北口・南口）
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	○空き店舗・低未利用地の活用（バス待合所、小広場等）

③ 「Ⅲ安全・安心なまちの形成」

駅周辺地区における施策	主要事業
1) 歩行者の安全性の確保	○歩車道区分による通りの整備
2) ユニバーサルデザインに配慮した空間形成・発信情報の整備	○歩道や店舗等のバリアフリー化 ○まちなか案内サインの設置等ユニバーサルデザインの整備

④ 「Ⅳ 環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり」

駅周辺地区における施策	主要事業
1) 地域資源を活かしたまちづくり	○飲食等の店舗、歴史資源（神社・酒蔵）、富士山や酒匂川等河岸景観を活かしたまちなか回遊ネットワークの形成 ○回遊路の整備 ○シェアサイクル（*）の導入 ○街路灯、誘導灯へのクリーンエネルギーの活用
2) 自然環境・景観に配慮したまちづくり	
3) 回遊路の形成	

⑤ 「Ⅴ ITの高度化に対応した施策の展開」

駅周辺地区における施策	主要事業
1) 発信情報の整備	○周辺観光資源、地域資源情報の整備
2) 観光等情報の受発信システム	○IoTを活用した受発信システムの整備 ○Wi-Fi（*）の整備



(2) 新松田駅周辺整備のイメージ図

大井町・小田原方面の玄関口となる新松田駅南口駅前広場



安心して散歩することができるロマンス通り



駅利用者の安全・安心を確保した  
新松田駅北口駅前広場



まちの情報を発信する  
デジタルサイネージ



※イメージであるため、詳細は今後の検討により変更となります。



### 3. 新松田駅周辺整備基本計画の実現に向けて

#### (1) 実現化シナリオと重点事業

##### ① 実現化シナリオ

- 新松田駅周辺整備基本計画を実現するためには、県道及び南北駅前広場の整備をはじめ、道路網計画に位置づけた道路の整備、主要施設の整備、新松田駅の橋上駅舎化及び自由通路の整備等多くの施設整備が必要となります。
- しかし、これらを一度に行っていくことは、財政的にも困難であり、整備効果の高い施設整備を重点事業として先行的に行い、その波及効果により段階的に整備を進めていくこととします。

##### ② 重点事業の設定

- 駅周辺地区内では、新松田駅南口駅前広場の一部整備が完了しているほか、県道 711 号線の整備も進められています。
- 一方、駅周辺地区における喫緊の課題は、新松田駅北口における円滑な車両通行及び歩行者の安全性確保、街なかの活性化です。
- そのため、新松田駅周辺整備基本計画の実現に向けて、以下の整備事業を重点事業として設定します。

#### 【新松田駅周辺整備基本計画の実現に向けて必要となる重点事業】

- 道路整備：県道 711 号（新松田駅北口広場入口～県道 78 号交差部）、市街地内ネットワーク道路、歩行者回遊路（南北市街地連携道路）
- 駅前広場：新松田駅北口駅前広場、新松田駅南口駅前広場
- 自由通路：小田急小田原線南北自由通路
- 駅舎改良：新松田駅の橋上駅舎化
- 集約施設：複合建築物整備（居住機能、商業機能等）

## (2) 重点事業の実現化方策

### ① 重点事業の整備手法

#### 1) 道路（県道 711 号）及び新松田駅北口駅前広場

- ・ 県道 711 号及び新松田駅北口駅前広場の整備手法は、整備の担保性、計画的なまちづくり、居住者及び店舗への柔軟な対応の観点から都市計画決定を行います。

#### 2) 新松田駅南口駅前広場

- ・ 新松田駅南口駅前広場の整備は、道路事業により一部の整備が完了しており、引き続き道路事業による整備を進めます。

#### 3) 自由通路及び駅舎改良

- ・ 自由通路及び駅舎改良の整備については、今後、事業化に向けて、鉄道事業者との協議を進めます。

#### 4) 集約施設

- ・ 集約施設の整備手法は、補助金の導入により開発事業者のリスク低減が図られるとともに、権利変換手法であることから関係権利者の権利床取得に係る税金がないなどのメリットがあるため、市街地再開発事業（組合施行）による整備を基本に事業化の検討を進めます。

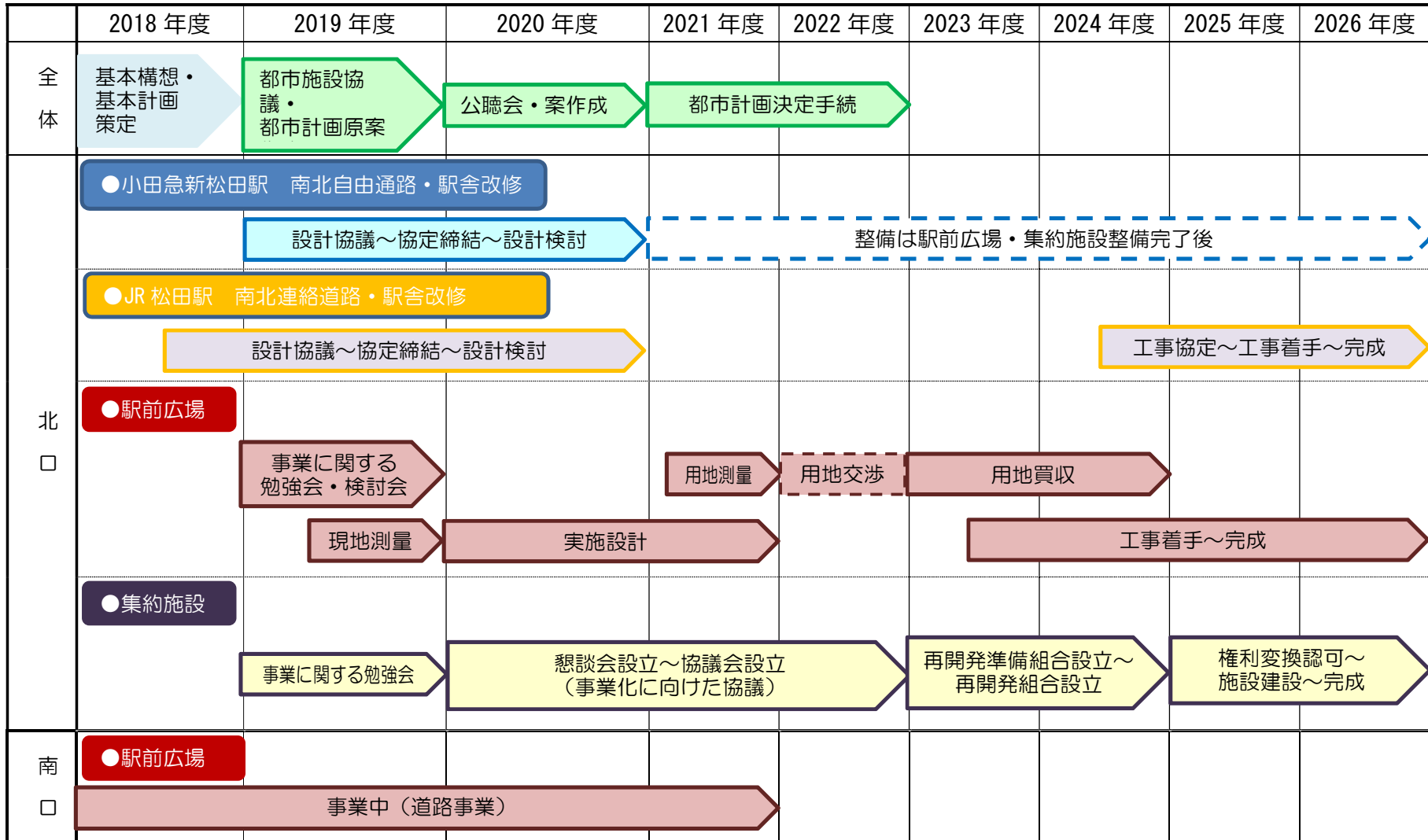
#### 5) 市街地内ネットワーク道路、歩行者回遊路（南北市街地連携道路）

- ・ 市街地内ネットワーク道路及び歩行者回遊路は、今後、事業化に向けて、鉄道事業者との協議を進めるとともに、道路事業による整備を進めます。

### ② 重点事業の整備スケジュール

- ・ 重点事業による整備を担保するためには、県道711号線及び新松田駅北口駅前広場を都市計画決定することが必要です。
- ・ また、新松田駅北口駅前広場の整備を進めるためには、新松田駅南口駅前広場の整備を進め、大井町や小田原方面へのバスの発着を可能とする必要があります。
- ・ 以上を踏まえ、重点事業の整備スケジュールを次頁に整理します。

＜重点事業の整備スケジュール＞



### III 資料

#### 1. 交通量調査、利用者意向調査結果（平成 28 年 11 月・12 月実施）

##### (1) 調査概要

##### ① 交通量調査

調査種類	自動車交通量	歩行者・自転車交通量
調査内容	交差点方向別車種別交通量 (6車種：バス、普通貨物、タクシー、乗用車、小型貨物車、自動二輪)	方向別断面交通量 (歩行者・自転車)
調査日時	11月29日(火)、12月4日(日)	
調査時間	12時間(7:00~19:00)	
調査方法	調査員の目視による数取り器を用いたカウント調査	
調査箇所	7箇所(新松田駅南北口、松田駅南北口) 次頁「実態調査位置図」参照	

##### ② 駅端末交通手段別交通量・利用者調査

調査種類	駅前広場流入交通量	交通手段別駅利用者数
調査内容	駅前広場に流入する車種別交通量	駅前広場に流入する車種別利用者数 (車種別駅乗降別場所別)
調査日時	11月29日(火)、12月4日(日)	
調査時間	始発(5:00)~終発(1:00)	
調査方法	調査員の目視による数取り器を用いたカウント調査	
調査箇所	4箇所(新松田駅南北口、松田駅南北口) 次頁「実態調査位置図」参照	

##### ③ 駅利用者アンケート調査

調査種類	駅乗降客に対する利用環境に対するアンケート調査(WEB)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者属性(年齢、目的、利用時間帯、居住地、駅までの交通手段、利用頻度等)</li> <li>○バスやタクシーについて(利用のしやすさ、問題点)</li> <li>○自動車駐車場について(駐車場所、利用のしやすさ、問題点)</li> <li>○自動車送迎について(利用のしやすさ、問題点)</li> <li>○駅前広場やその周辺の環境について (利用のしやすさ、問題点、整備する上で重視すべき点、必要施設)</li> <li>○まちづくりに必要な機能・施設について</li> </ul>
調査日時	11月29日(火)、12月4日(日)
調査時間	12時間(7:00~19:00)
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>①調査員により、アンケート調査依頼が記述されたティッシュ配布</li> <li>②WEB アンケート(依頼文にアドレス・QRコード表記、市HPにリンク)</li> </ul>
調査箇所	4箇所(新松田駅南北口、松田駅南北口) 次頁「実態調査位置図」参照

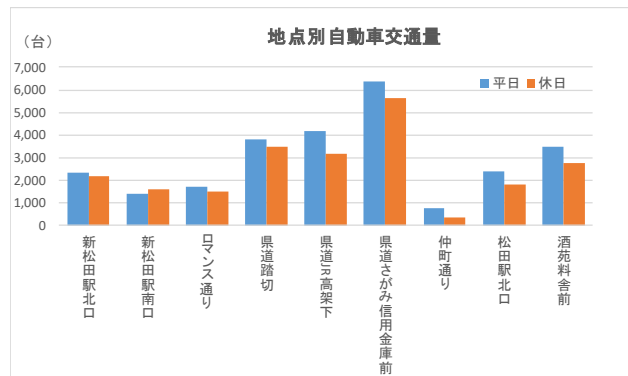


(2) 調査結果

① 交通量調査結果

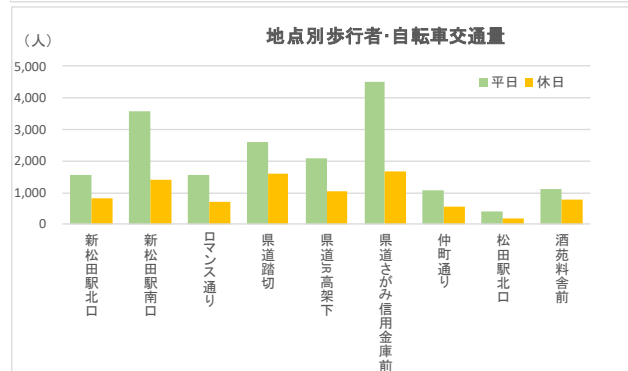
<自動車>

- 新松田駅周辺は、県道 72 号松田国府津線、県道 712 号松田停車場線が通過し、さらに国道 246 号・大井松田 I C にも近接しているため、自動車交通量は 6,000 台/12 時間を越えている区間もある。
- 平日、休日とも自動車交通量は多いが、やや平日の方が多くなっている。

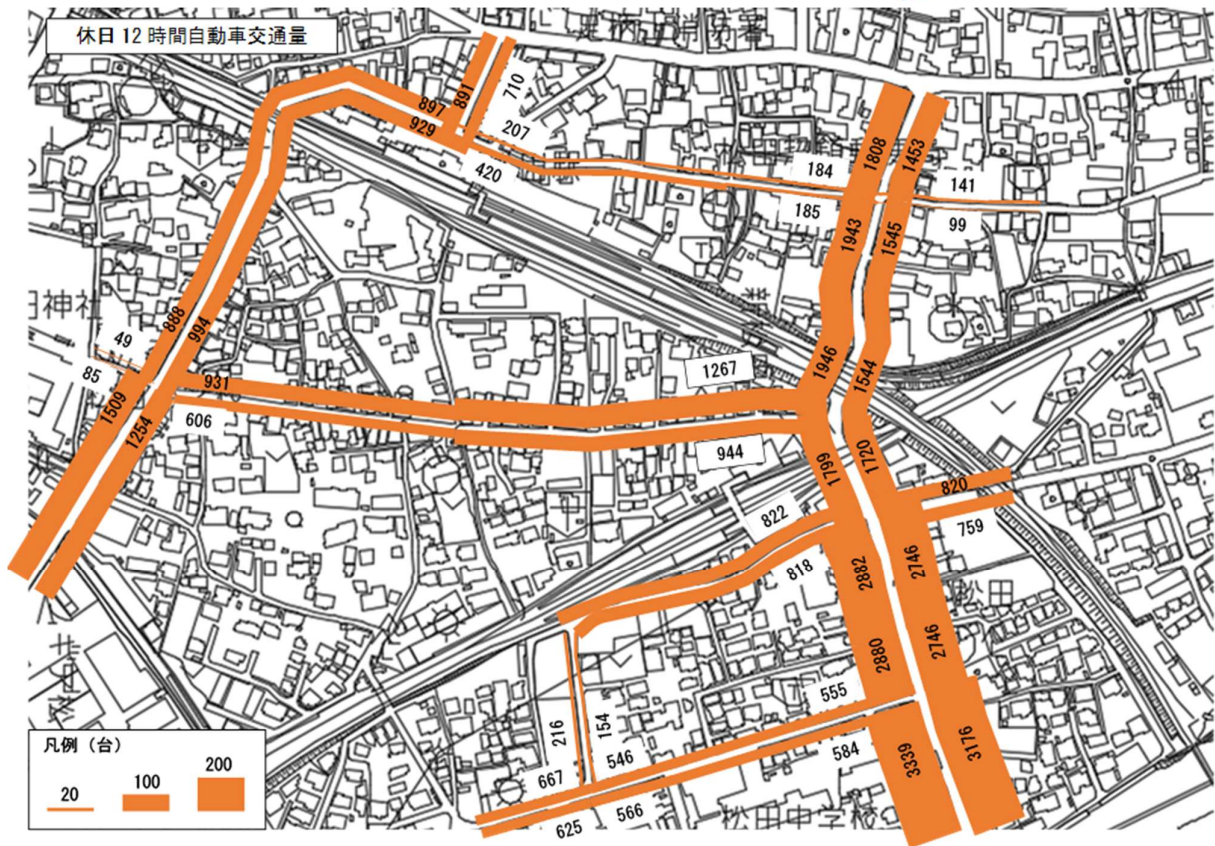
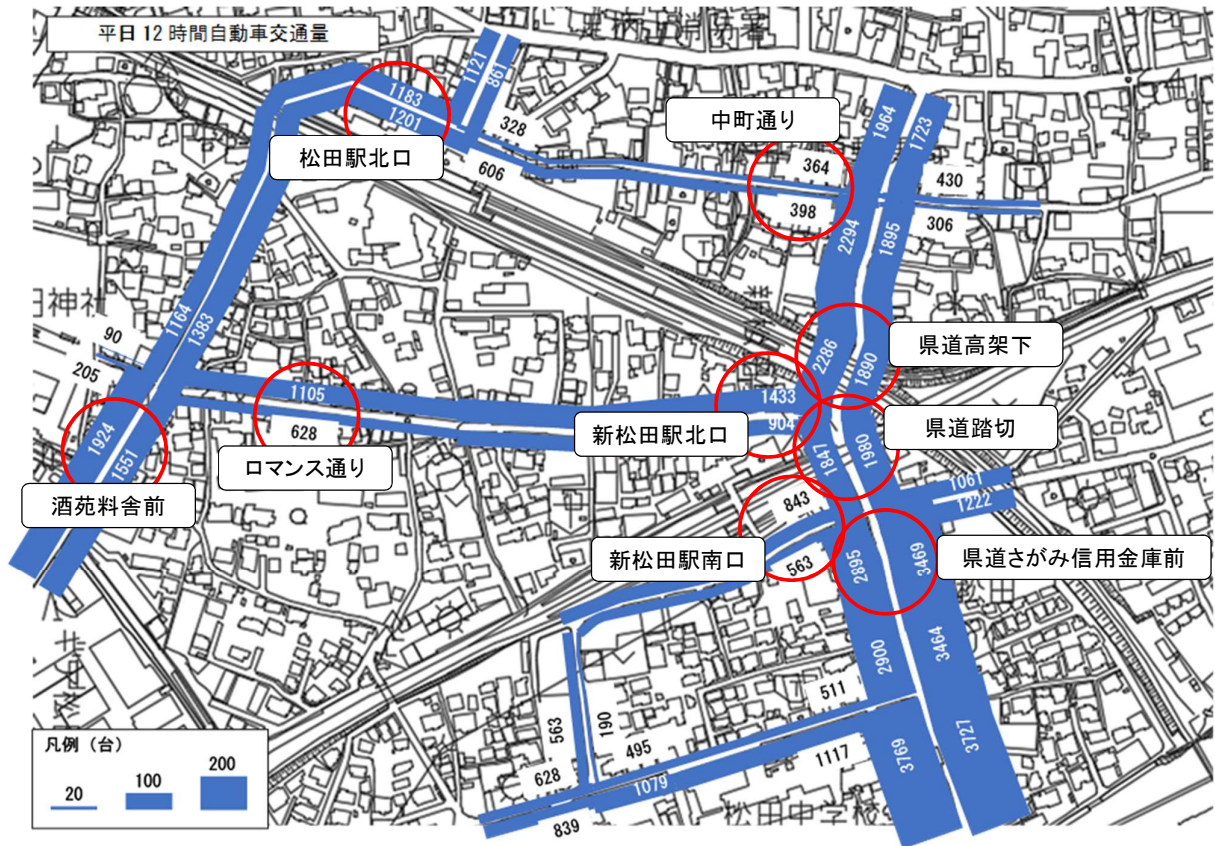


<歩行者自転車>

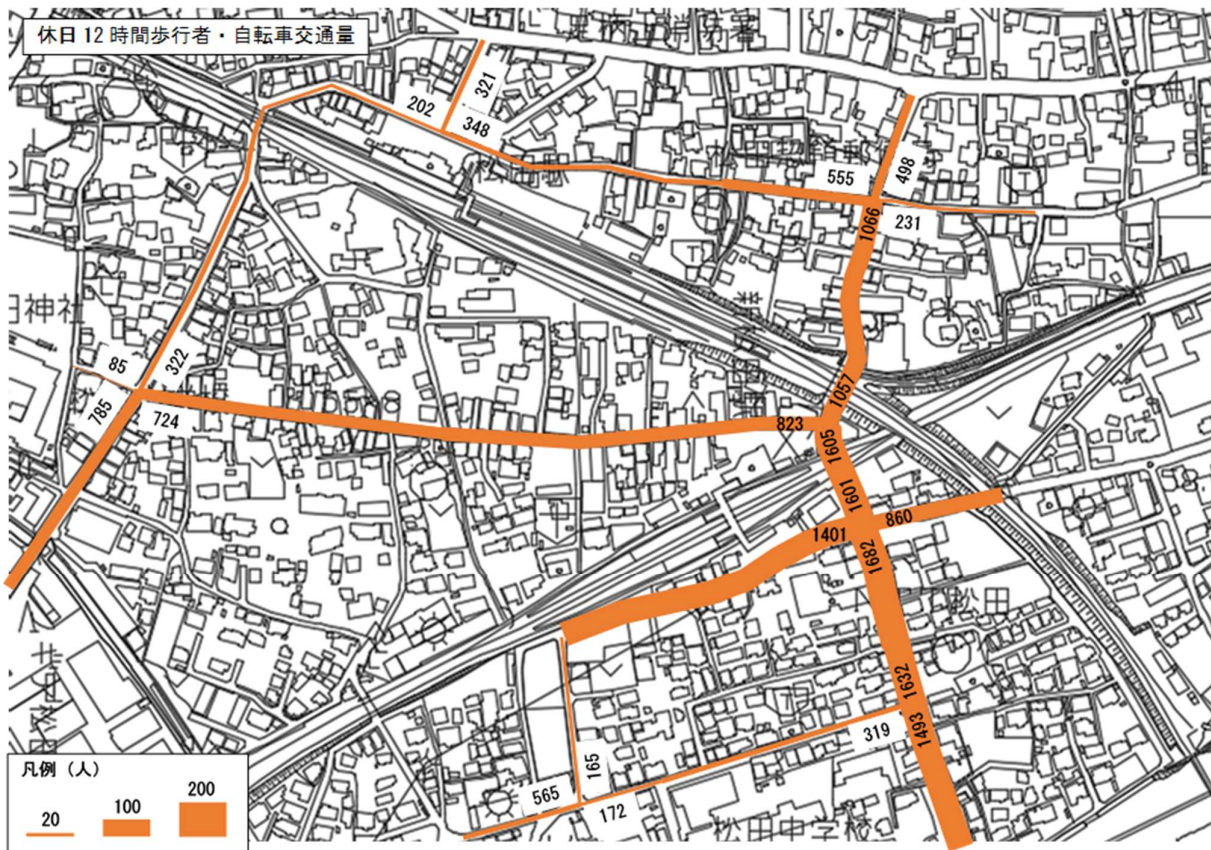
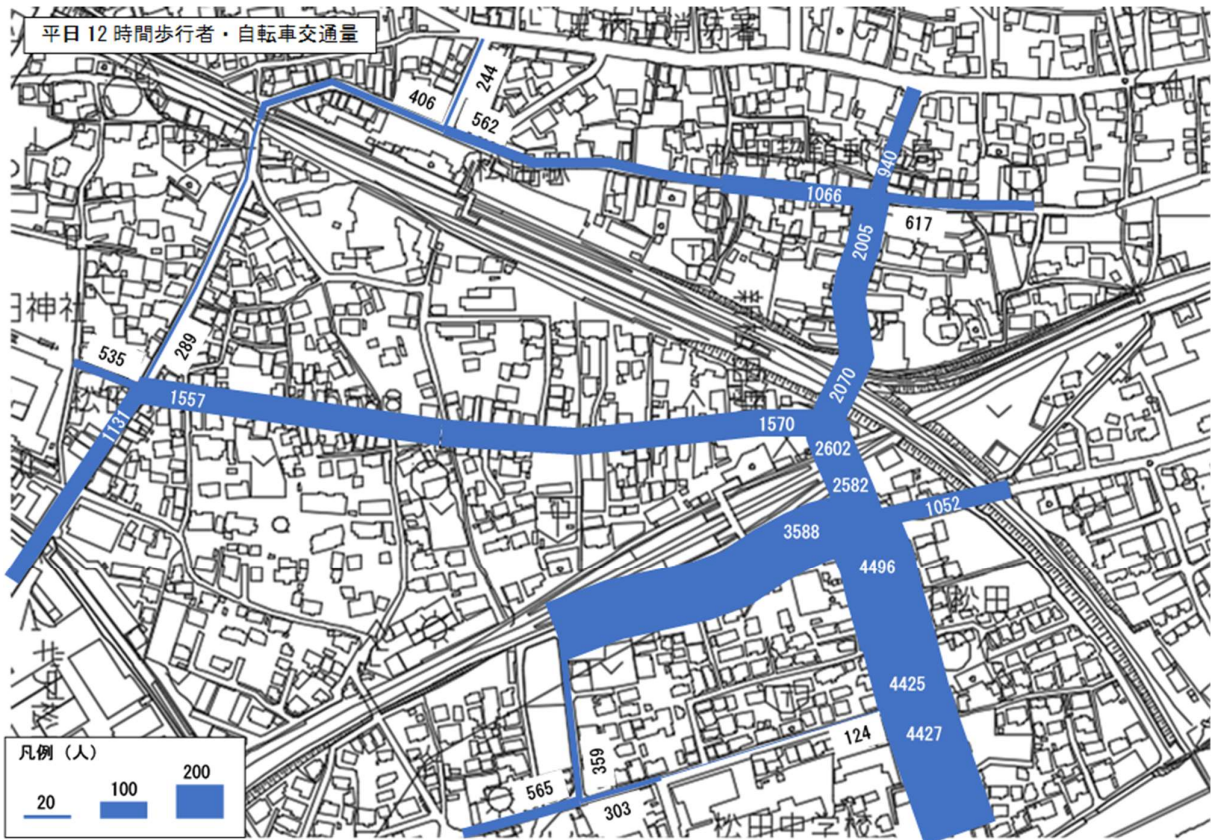
- 歩行者自転車は、通勤や通学目的が多く、足柄上病院や松田中学校等の施設立地の影響もあり、南側からの流入が多くなっている。
- 通勤や通学目的の利用が多い事から、休日より平日の方が2~3倍多くなっている。







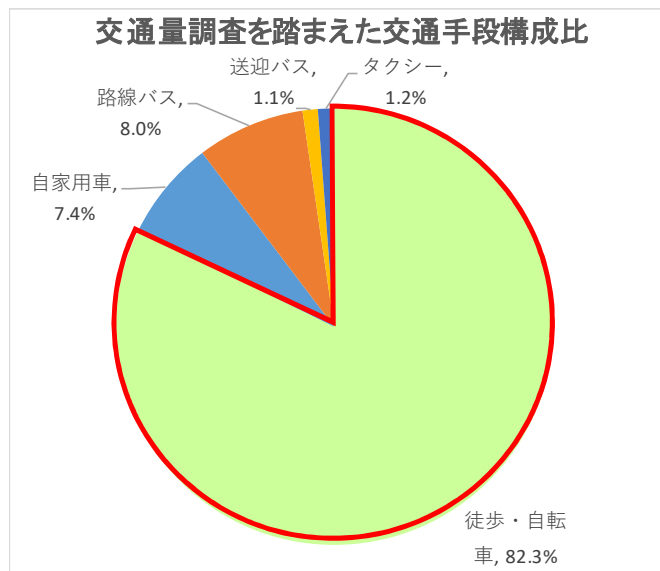
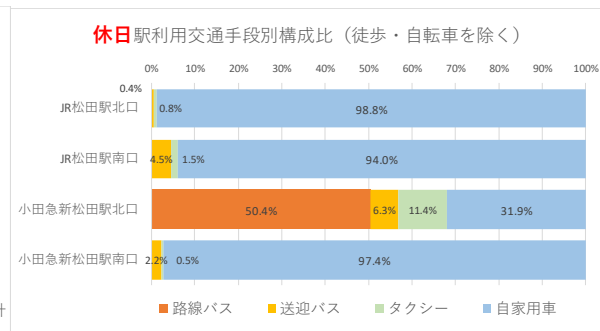
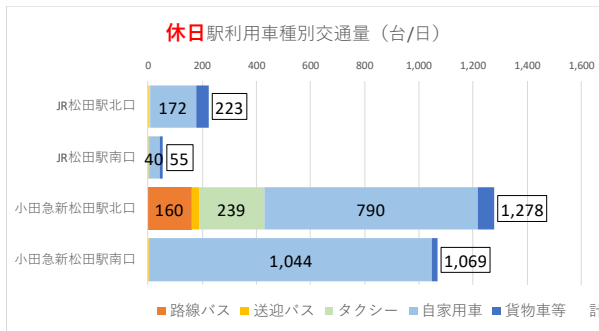
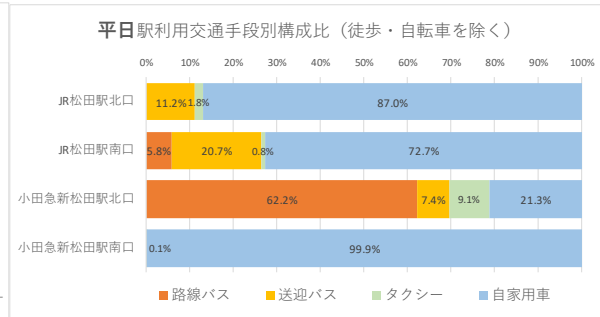
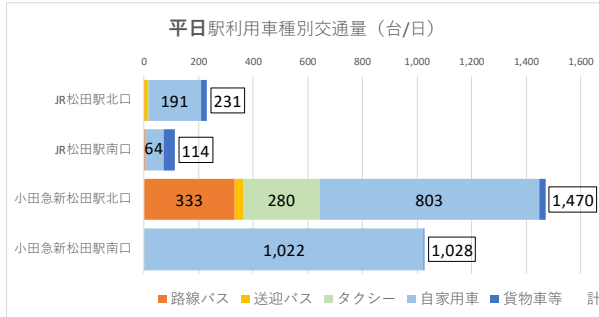






② 駅端末交通手段別交通量・利用者調査結果

- ・ 駅を利用する方の駅までの交通手段を見ると、バス利用者は通勤通学目的が多いため、平日より休日の利用者は半減している。なお、休日は平日よりバス本数自体も少なくなっている。
- ・ 新松田駅では平日休日とも北口より南口の自動車利用者が多い。
- ・ 主に町屋・店屋場・大井町方面から自家用車を利用する需要が多いと考えられる。
- ・ 南側からの利用が多いため、南口は踏切横断がなくバスやタクシーの乗入れもないため、自家用車を利用しやすい環境であると考えられる。



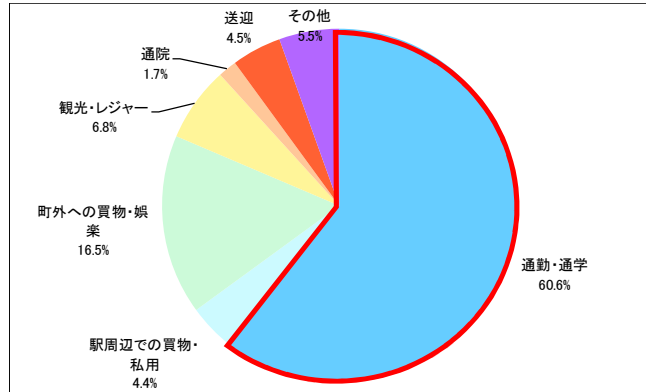
数値は、駅を利用する人が、どのような交通手段（バス、タクシー、自家用車、徒歩）を利用して、調査員がカウントした結果による。

③ 駅利用者アンケート調査結果（回答数 528 票）

- 新松田駅及び松田駅の利用者の駅までの交通手段は、駅周辺に市街地が形成されている地形的な制約から乗換えを含めて約 70%が徒歩・自転車であり、約 20%の自家用車利用は、開成町・大井町方面等の町外からの利用であることが想定される。
- 町外利用者は約 70%で、新松田駅周辺駅周辺地区が周辺都市を含めた交通結節拠点になっていると考えられる。

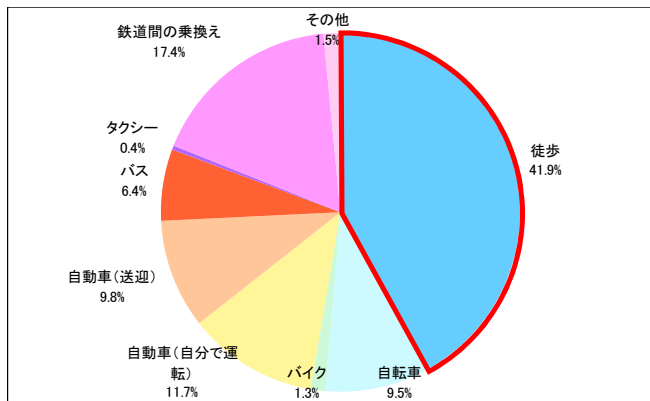
Q1\_1 小田急新松田駅・JR 松田駅の主な利用目的は何ですか。

- 通勤通学利用が6割を占めており、次いで買物が2割で、駅が日常生活に重要な役割を担っていることがわかる。



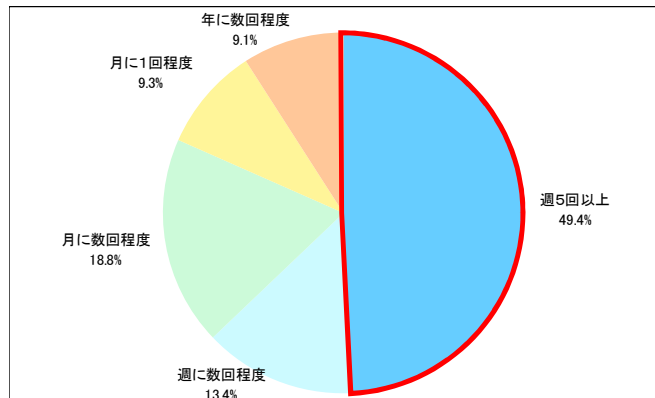
Q1\_2 駅までの主な利用交通手段は何ですか。

- 駅周辺に市街地が形成されている地形的な制約から、乗換えを含めて約7割が徒歩・自転車となっている。
- 自家用車利用は約2割で、開成町・大井町方面からの町外からの利用であることが想定される。



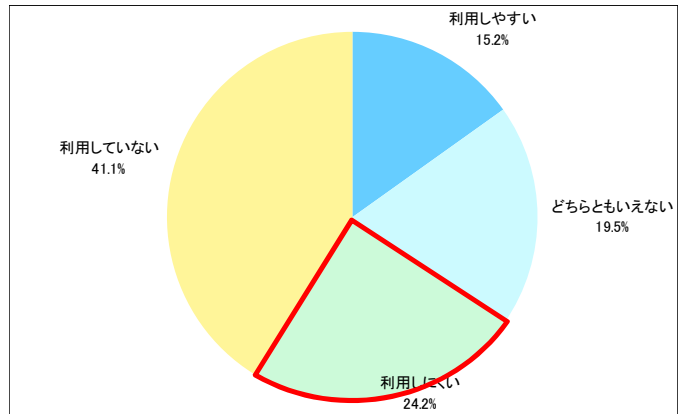
Q1\_3 駅の利用頻度はどれくらいですか。

- 通勤通学や買物利用が多いため、利用頻度も約半数が毎日利用である。



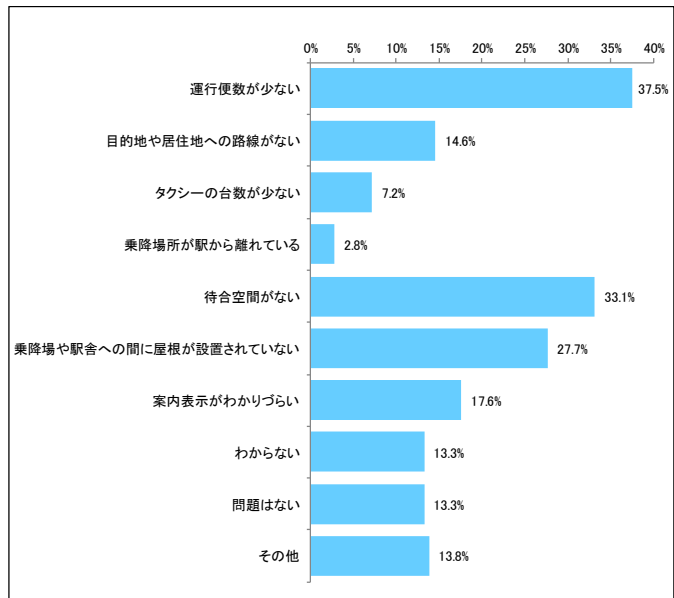
Q2\_1 バスやタクシーの利用についてお答え下さい。

- 15.2%の方が利用しやすいと答えているのに対し、利用しにくいとの回答が 24.2%ある。



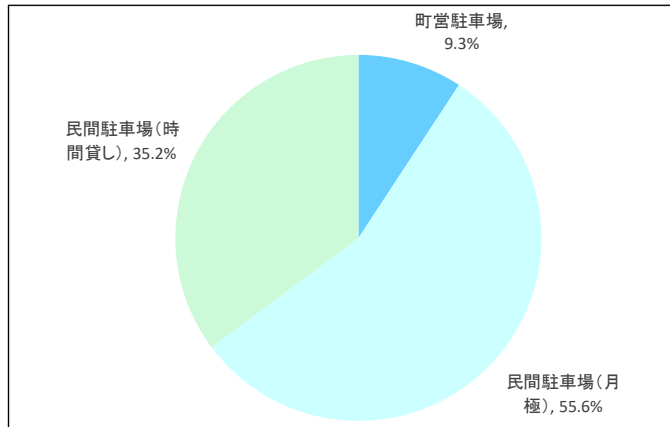
Q2\_2 バスやタクシーの利用についてどのようなことが問題だと思いますか。

- バスの問題点としては、運航便数が少ないが 37.5%と最も多く、ついで、待合空間がないが 33.1%に達している。
- また、乗降場や駅舎への間に屋根が設置されていないが 27.7%あり、これらのことから、設問 Q2.1 で利用しにくいとの回答が 24.2%に上る理由と考えられる。



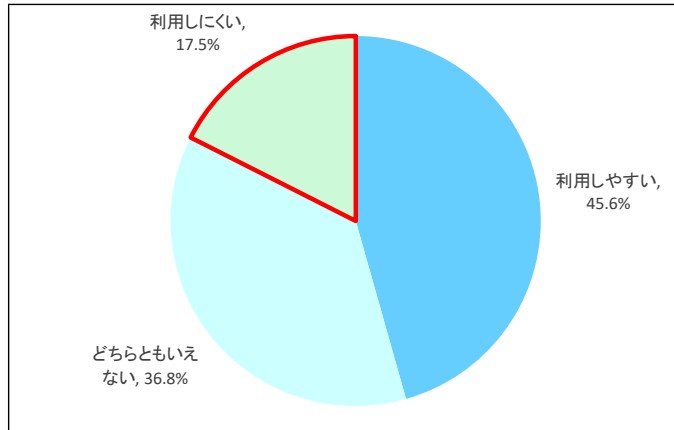
Q3\_1 主に利用している駐車場はどこですか。(自動車(自分で運転))

- 駅周辺の民間月極駐車場利用が 55.6%で、通勤・通学等で定期的にパーク&ライドによる利用が多いものと考えられる。



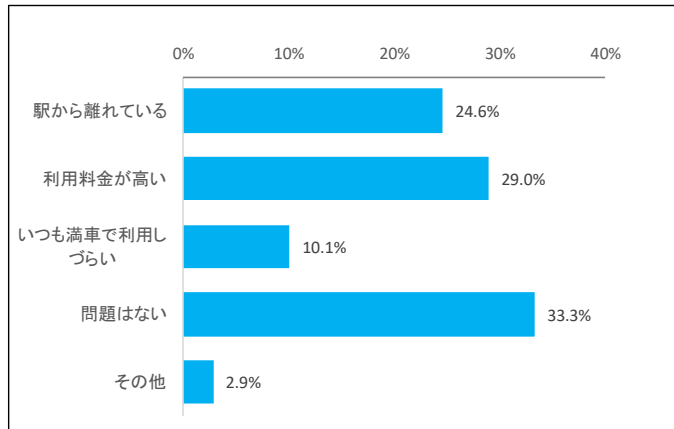
Q3\_2 駐車場の利用についてお答え下さい。(自動車(自分で運転))

- 利用しやすいが半数近くを占めており、利用しにくいと感じている人は17.5%で2割を下回っている。



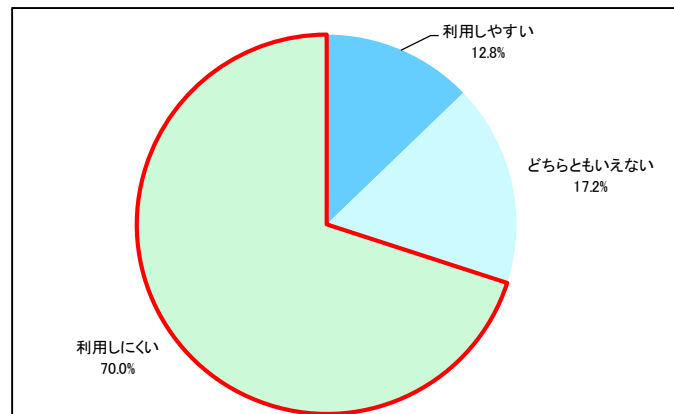
Q3\_3 駐車場の利用についてどのようなことが問題だと思いますか。

- 1/3 が問題ないという認識であるが、パーク&ライドによる長時間利用が多いと考えられ、利用金や駅からの距離についての問題意識も高い。



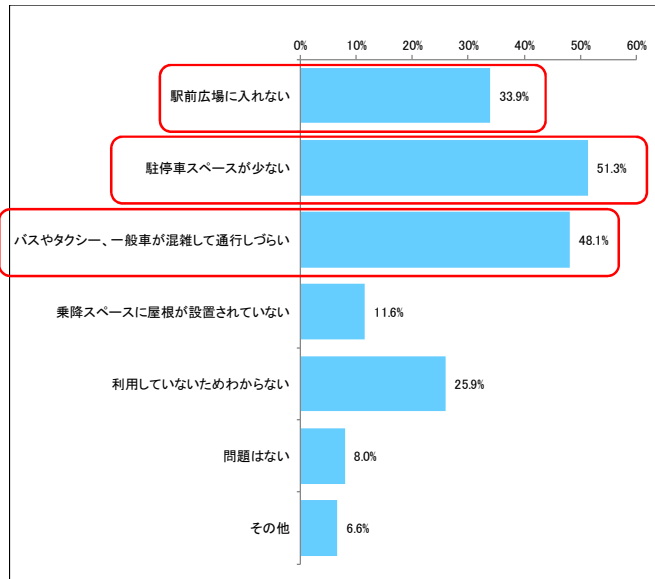
Q4\_1 自動車での送迎利用についてお答え下さい。

- 自動車での送迎利用について約自動車利用者の70%が利用しにくいと回答しており、駐車スペースの不足が要因と考えられる。



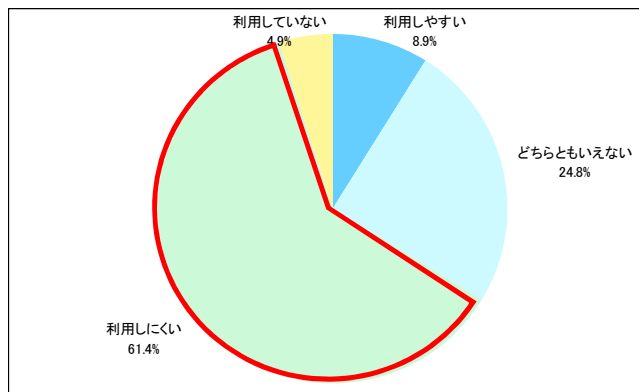
Q4\_2 自動車での送迎利用についてどのようなことが問題だと思えますか。

- 自動車での送迎利用の問題点  
①の回答から、北口広場に入れないと感じる人が約3割いることが考えられる。
- 自動車での送迎利用の問題点  
②の回答から、駐停車スペースは基本的に南口にしかなことから、南口の自家用車利用者は約半分の人が駐停車スペースが少ないと感じていると考えられる。



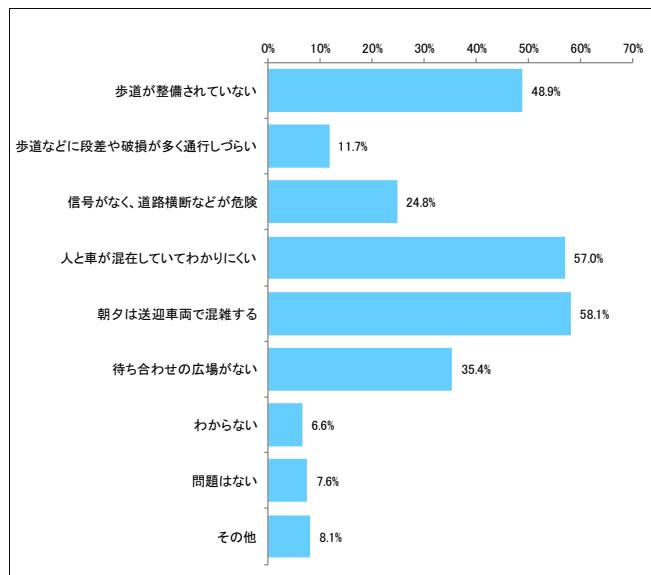
Q5\_1 駅前広場やその周辺の歩道についてお答え下さい。

- 駅を利用する6割以上が利用しにくいと感じており、まとまった広場空間が少ないことが考えられる。



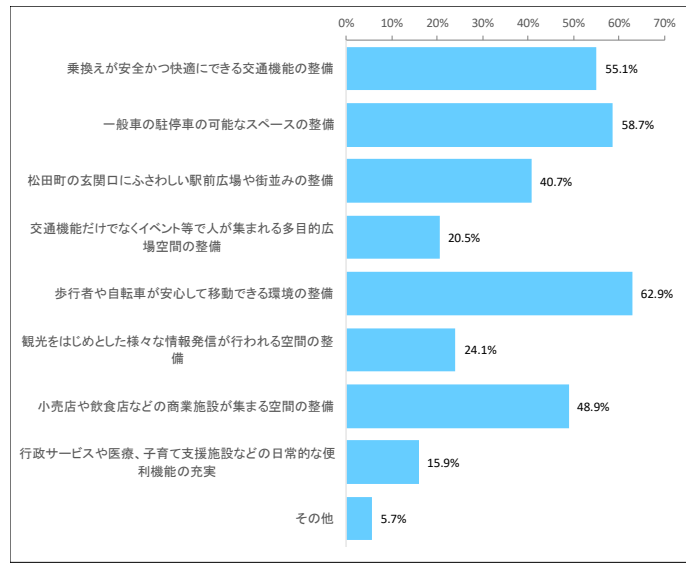
Q5\_2 駅前広場やその周辺の環境についてどのようなことが問題だと思えますか。

- 歩道空間が少なく、広場空間も十分な面積が確保されていないため、ピーク時には送迎車両と歩行者との錯綜により安全性が確保されていない。



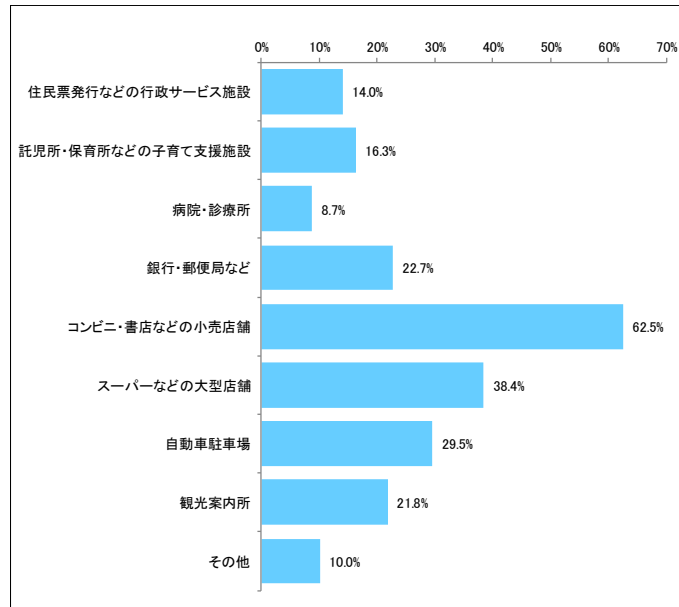
Q6\_1 駅前広場やその周辺を整備する上で、どのようなことを重視すべきと思いますか。

- 歩行者が安心して移動できる空間、一般車の駐停車スペースの整備、交通機能の整備等が求められている。



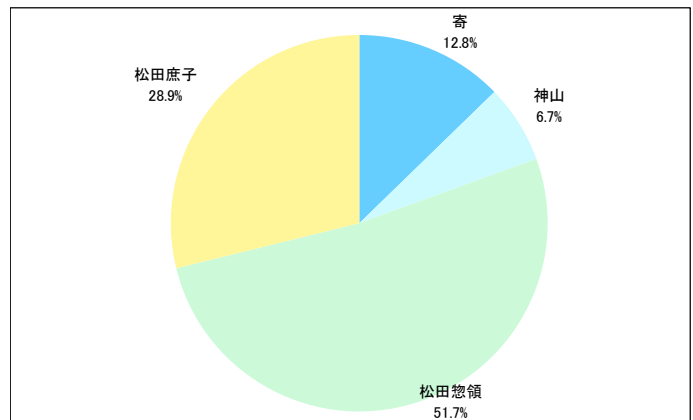
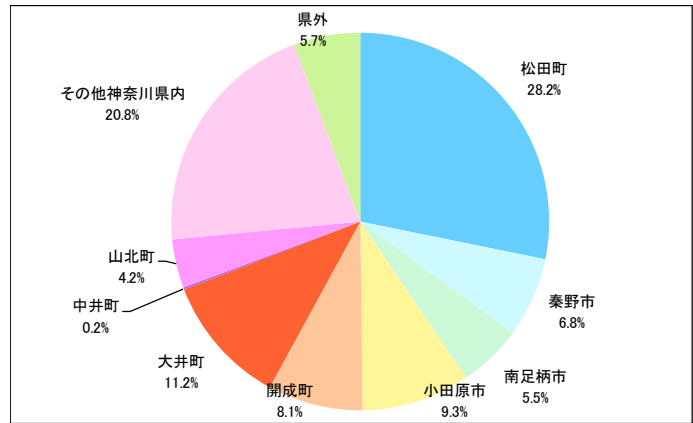
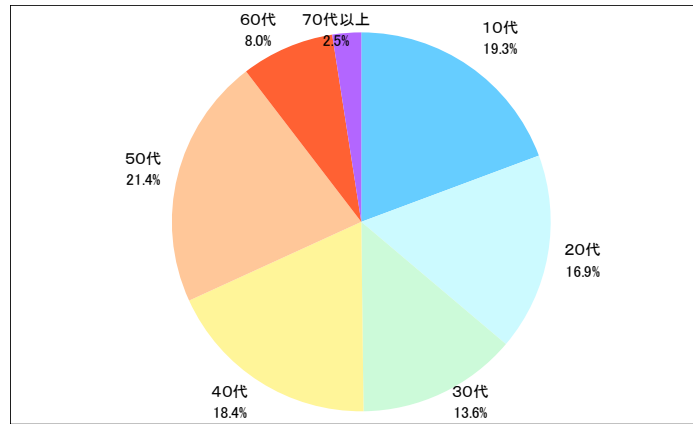
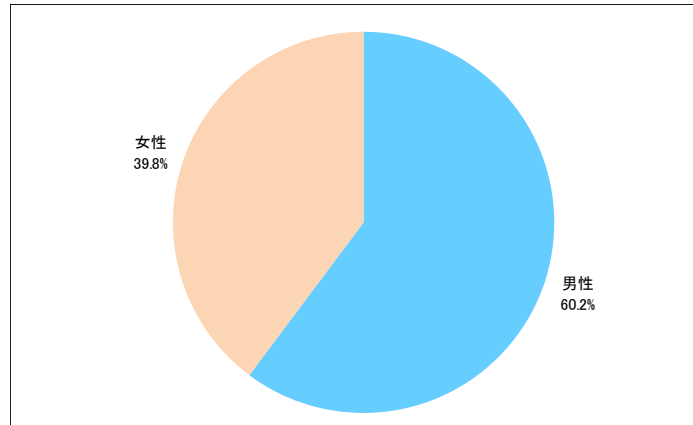
Q6\_2 駅前広場やその周辺の整備についてどのような施設を整備する必要があると思いますか。

- 駅周辺には小売店や大型スーパーなどの商業施設の立地が求められている。
- 自動車駐車場整備のニーズも約3割程度存在するため、駅周辺施設への短時間駐車やパーク&ライド駐車場の整備により、駅周辺の求心力（拠点性）が高まる可能性がある。



■属性

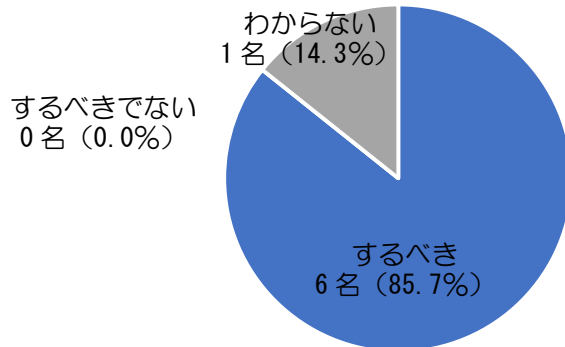
- 今回のアンケートでは、性別  
年齢に偏ることなく、幅広い  
利用者の意見をいただくこと  
ができた。
- 町内利用者は3割、町外利用  
者は約7割で、駅が周辺都市  
を含めた交通結節点になって  
いると考えられる。





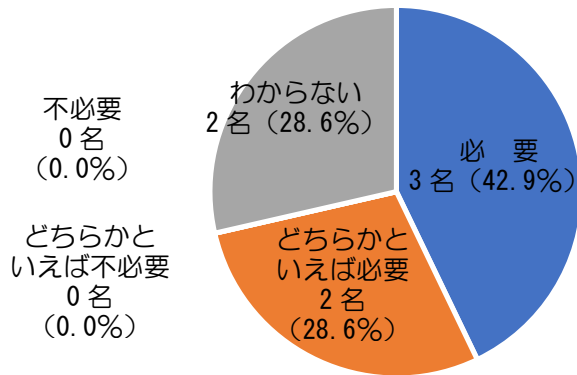
## 2. まちづくり協議会委員へのアンケート結果（平成30年3月実施）

### (1) 道路・駅前広場の都市計画決定について

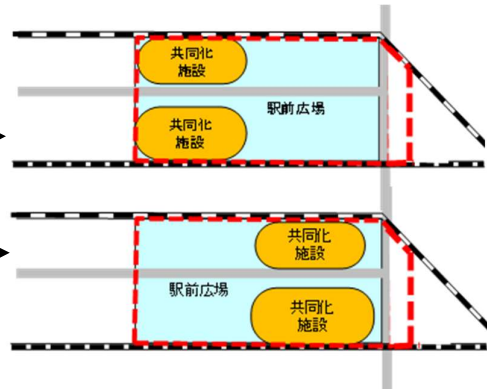
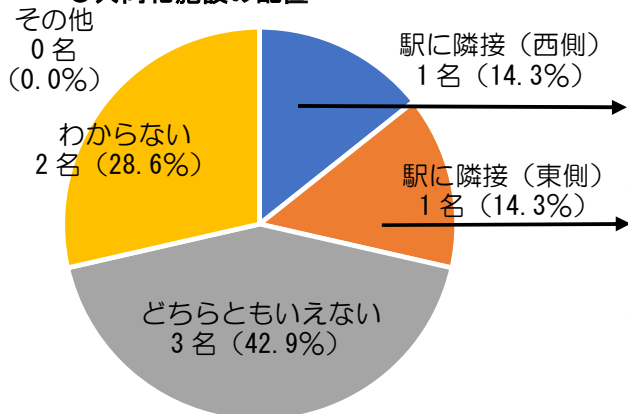


### (2) 共同化による施設の集約化について

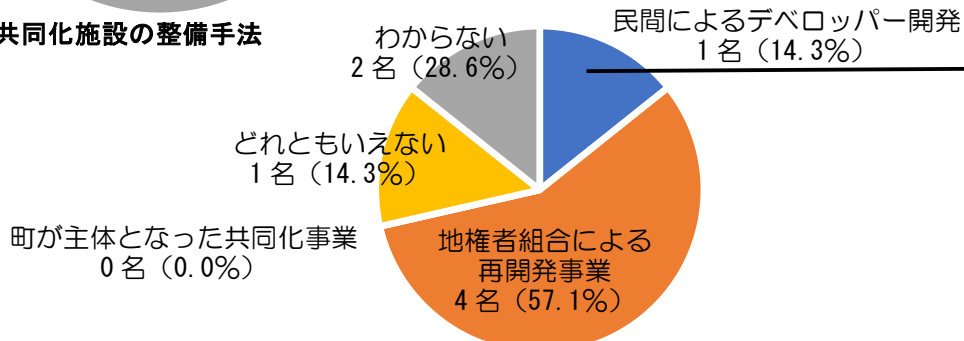
#### ○共同化による施設の集約化の必要性



#### ○共同化施設の配置



#### ○共同化施設の整備手法



### 3. 再開発事業関連意向調査結果（平成30年9月10日～28日実施）

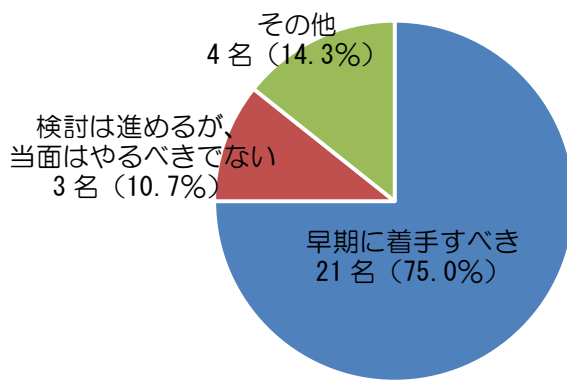
#### (1) 関係権利者意向調査

##### ① 調査概要

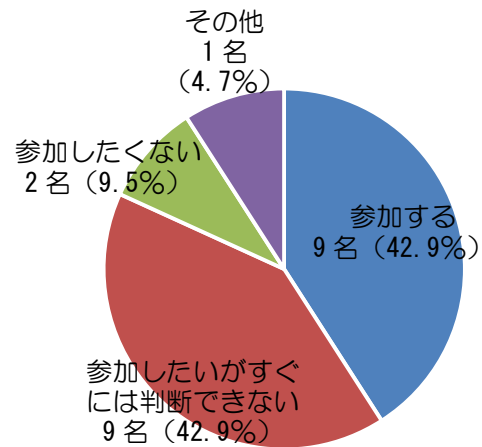
	土地所有者	建物権利者	関係権利者
権利者数	24 名	20 名	44 名
回答者数	16 名	12 名	28 名
回答率	66.7 %	60.0 %	63.6 %

##### ② 調査結果

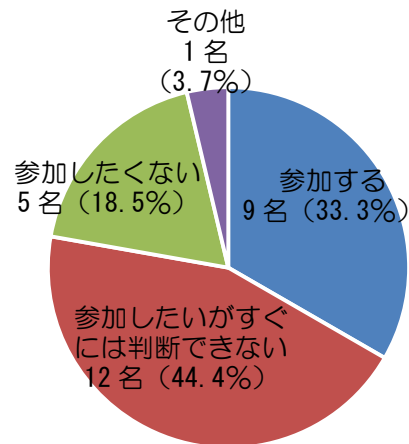
#### 1) 開発事業に対する考え方



#### 2) 開発事業に対する意向



#### 3) 検討会への参加



#### (自由意見)

- ・スーパーやドラッグストアがあると助かる。
- ・今回の計画のような大規模な開発が必要なのか疑問。メリット、リスクを検討してほしい。
- ・同規模の再開発の事例について資料を示してほしい。(成功例、失敗例など)
- ・権利者の意見を聞き、強硬に進めないでほしい。
- ・新松田駅南口との調整も図ってほしい。

(2) 民間事業者意向調査

① 調査概要

アンケート実施日	平成30年8月中旬～9月18日	
アンケート調査依頼	49	社
アンケート提出企業数	15	社
アンケート回収率	30.6	%

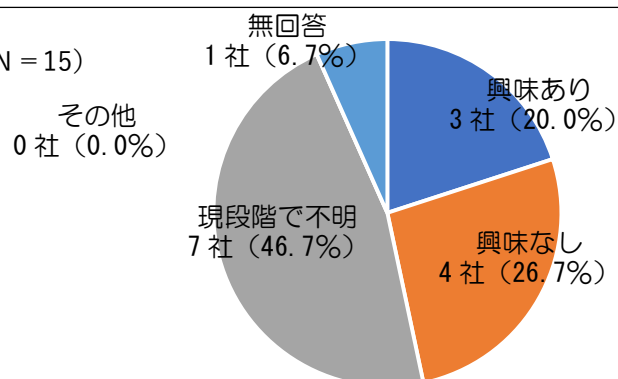
② 調査結果

Q1 新松田駅の印象・評価

【Q2 で興味ありと回答した企業のコメント】

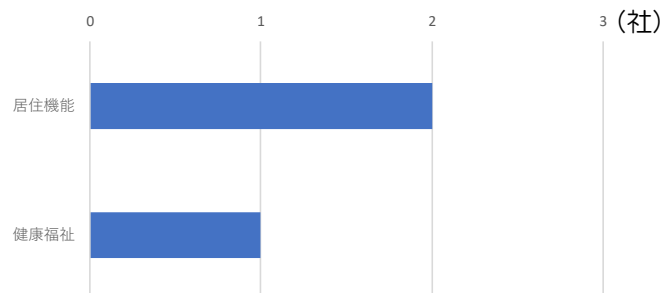
- 新松田駅がアクセスポイントにかかわらず、アクセス導線が弱い（幅員、交通施設インフラ）
- 駅利用者が集まるといふビジネスチャンスを消化しきる施設が少ない
- 平和でのだやかな雰囲気、環境がよい
- 現在は商店が少ないため利便性は低く時間消費には向いていない
- 地形的には松田町内での貴重な平面地であり、人口が集中しており、周辺の山々と川が織りなす景観が美しく、住環境に優れたエリア
- 交通基盤は2本の鉄道路線、国道246号線、255号線をはじめとした幹線道路、東名高速と広域道路に恵まれているものの、酒匂川、川音川、JR御殿場線、小田急小田原線と分断要素が多く、特に車利用者にとっては、物理的、心理的に広域から駅前アクセスしづらい構造になっている
- 人口密集エリアであり、徒歩、自転車での移動をする方や駅利用者向けに日用売買回品物販店、サービス店舗を出店する意向のある事業者がいれば施設配置しても良い環境である

Q2 事業への興味の有無（N=15）



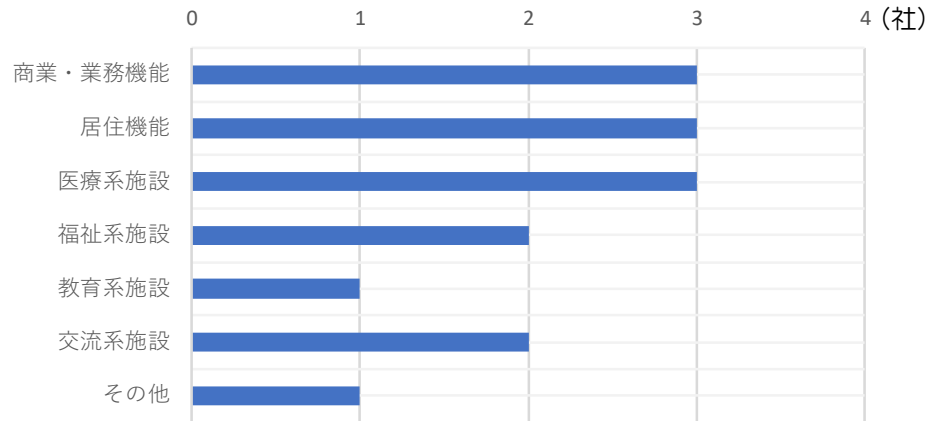
Q3 再開発事業における主な導入機能（複数回答：N=15）

※Q2で「興味がある」と回答した3社



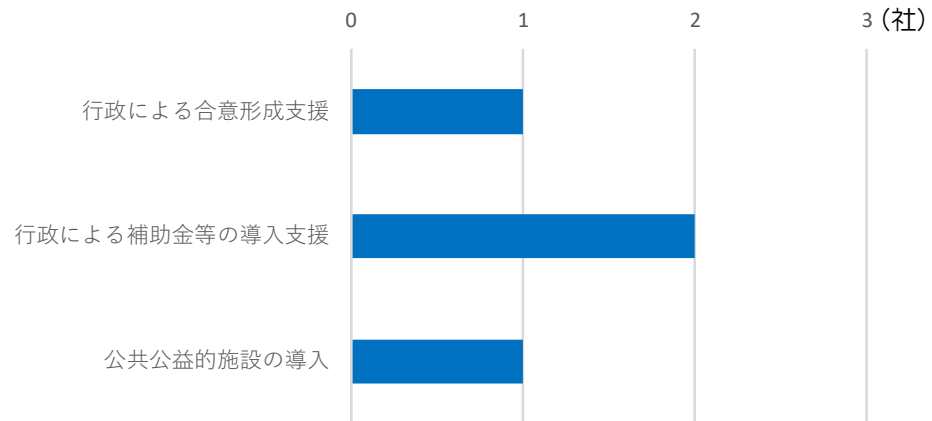
Q4 再開発事業においてその他に導入が考えられる機能（複数回答：N = 15）

※Q2で「興味がある」と回答した3社

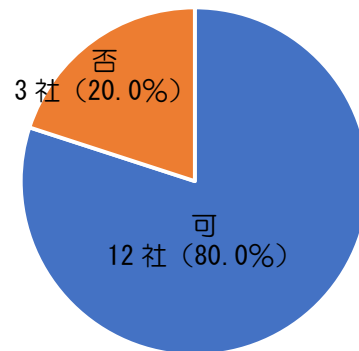


Q5 再開発事業に参加する場合の条件（複数回答：N = 15）

※Q2で「興味がある」と回答した3社



Q5 今後の連絡の可否（複数回答：N = 15）



Q5 再開発事業に参加する場合の条件（複数回答可：N=4）

※Q2で「興味がある」と回答した3社

	回答数	回答率	
行政による合意形成支援		25	%
行政による補助金等の導入支援		50	%
公共公益的施設の導入		25	%

Q6 今後の連絡の可否（N=15）

	回答数	回答率	
可	12	80	%
否	3	20	%

○自由意見

**【Q2 で興味ありと回答した企業のコメント】**

- 地方における再開発ニーズに対して、事業性（事業収支）の問題で事業化できない案件が多く、我々が不知の地方都市再開発の手法があれば、ノウハウとして蓄積していきたい
- 今後は駅周辺や松田町についてさらなる現地調査や情報収集を行い、地域の発展やにぎわいに資する施設、住民に求められる導入機能そして当地の可能性や需要などと併せてよりよいまちづくりを考えていきたい
- 決して強くはないマーケットである今回地域では、事業採算性を合わせるための調整事項が多いことが予測されます。事業採算性の判断要素となる施設建築物ボリューム、権利者状況と生活再建の考え方、行政負担、その他状況にもよるため、現段階では判断が付きませんが、地域ニーズを満たす、安心・安全なまちづくりには、当社としては興味があります。松田町における新しい賑わい・街並みの景観を創出する貴事業のお手伝いが出来ることを心より望んでおります。

#### IV 用語集

	用語	解説	該当頁
ア行	アクセス道路	●車、バス、鉄道、徒歩などの交通手段によって目的地に連絡する道路	1、3、14、17、27
	IT	●IT【Information Technology】。情報を取得、加工、保存、伝送するための科学技術のこと。	11
	IoT	●IoT【Internet of Things】。「身の周りのあらゆるモノがインターネットにつながる」仕組みのこと。	12、15
カ行	キスアンドライド	●最寄り駅まで自家用車で送迎してもらい、公共交通機関（主に鉄道やバス）に乗り換えて、目的地まで移動する方法。	20
	クリーンエネルギー	●廃棄物によって環境を汚染することのないエネルギーのこと。太陽熱・地熱・風力・波力など。	15、28
カ行	シームレス化	●「シームレス」とは、「継ぎ目のない」という意味を有しており、交通分野においては、乗継ぎ等の交通機関間の継ぎ目や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての継ぎ目をハード・ソフト両面にわたって解消・改善することにより、出発地から目的地までの移動を円滑かつ利便性の高いものとする。	3、14
	シェアサイクル	●自転車を好きなタイミングで、好きな時間使うことのできるサービスのこと。	28
	シェルター	●身を守る施設のこと、バス停では雨よけの施設のこと。	23
	情報コンテンツ	●情報として発信する内容のこと。	15
ハ行	バース	●バスが停留する区画のこと。	19
	バリアフリー化	●道路や建物内の段差など、物理的な障壁を取り除き、生活しやすくすること。	7、14
ヤ行	ユニバーサルデザイン	●高齢者や身体障がい者、あらゆる体格、年齢、障がいの度合いに関係なく、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること。	14
ワ行	Wi-Fi	●無線により相互接続するシステムのこと。	28