

■パブリックコメントの取りまとめについて

- 1 「ご意見（要約）」欄は、お寄せいただいたご意見のうち、同趣旨のものは集約し、また内容等を要約しております。
- 2 「対応」欄は、お寄せいただいたご意見に対し、4つに区分し対応方針を記載しています。

区 分	意見の考慮の結果
A	意見を反映したもの
B	事業施行に当たって検討するもの
C	参考意見としたもの
D	その他

- 3 「回答」欄は、対応方針の理由や説明を記載しています。

なお、記載内容をご覧いただく際に、ご留意いただきたい点は次のとおりとなります。

- (1) 本事業は、都市再開発法に規定されている第1種市街地再開発事業であるため、施行主体は再開発組合（現在は地権者31名が加入する準備組合）となります。このため、準備組合から提出された基本計画案に関するご意見等につきましては、町が回答すべきでない内容も含まれるため、可能な範囲での回答となっていることをご了承願います。
- (2) 現在は、都市計画決定前の段階で、基本的な設計等は都市計画が決定されないと進められないため、事業に関する詳細な回答でないことを、ご理解願います。
- (3) 市街地再開発事業は、公共・公益性の高い「官」と「民」が連携して行う事業です。町（官）は、主に公共施設となる駅前広場や道路等を整備するための費用を負担します。民間（再開発組合）では、区域内の地権者様の権利（土地や建物）を新たに建設する住宅や商業施設に変換して負担（整備）します。

上記の「官（駅前広場や道路等の整備）」又は「民（住宅や商業施設の整備）」の部分については、それぞれ単独での施行も可能ですが、一体的で秩序あるまちづくりを推進するため、町の未来を切り拓く再開発事業を「総合計画」や「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画（平成31年）」等に位置付け、皆様のご理解を賜りながら推進してきた経緯等を踏まえ、町の「対応」「回答」としております。

意見 内 訳	ご意見（要約）	対応	回答
市 街 地 再 開 発	小田急さんは区域から外れるのになぜ個人は外れないのか。	D	事業区域は事業に必要な面積・形状を確保するように設定されており、個人・法人の違いで区域編入の可否を決定しているものではありません。 なお、小田急さんが所有している土地も区域に含まれています。
	事業の区域を決定する際に個人の許可を取らないのはなぜか。	D	都市計画における市街地再開発事業区域については、都市計画法に基づく手続きを経て町が決定するものであり、現段階では地権者個人の許可を必要とするものではありません。
	地権者の居住状況、賛成状況からロマンズ通りから北側を主区域として計画し直してほしい。	D	再開発事業は本組合の設立や権利変換計画の認可など、段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていく事業です。個々の地権者とよく協議をして進めるよう準備組合、再開発組合に助言していきます。
	長年、本事業の区域内に住んでいて、現在の生活を変えたくないため、区域に含めないでほしい。	B	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画に基づき事業を進めていますが、再開発事業は都市計画決定後、本組合の設立や権利変換計画の認可を経て着工する事業であり、それぞれ各段階毎に地権者の同意を得て進めていくこととなります。地権者ごとにそれぞれの事情は異なるため、個々の地権者とよく協議をして進めるよう準備組合、再開発組合に助言していきます。
	松田駅舎、小田急さん所有地、富士急操車場等については、本事業では触れないと言われていたと聞いたが、最初は松田駅と新松田駅間の乗り継ぎを改善するというものではなかったのか。	D	小田急さん所有地のうち、現在の駅前広場に係る部分を再開発区域に含めることについては了承いただいております。課題の解決に向け神奈川県警と協議のうえ、ペDESTリアンデッキの整備を検討しています。
	本事業の計画作成に必要な交通量が示されておらず、歩行者空間の規模等の妥当性がわからない。交通量調査の結果があれば開示し、調査していないのであれば調査をするべきである。	C	現計画は平成28年度に実施した交通量調査の結果と、令和3年度の道路交通センサスを基に24時間交通量を換算し、再開発による発生集中交通量の推計を行い将来交通量を算出の上、神奈川県警との交通協議を実施しています。 平成28年度の調査結果は町ホームページ内の新松田駅周辺整備基本構想・基本計画のページにおいて公表済みです。直近では、本年6月に交通量調査を行っており、現在調査結果を分析中です。結果については公表していきます。
	本計画による県道711号JRガード下のT字交差点周辺の人流車両動線について、交通シミュレーションを実施し、その結果を町民に対して分かりやすく公表するべきである。仮に「現状よりも改善される」という十分な根拠が示されない場合には、計画の一時停止と再検討を強く求める。	C	現計画は平成28年度に実施した交通量調査の結果と、令和3年度の道路交通センサスを基に24時間交通量を換算し、再開発による発生集中交通量の推計を行い将来交通量を算出の上、神奈川県警との交通協議を実施しています。 平成28年度の調査結果は町ホームページ内の新松田駅周辺整備基本構想・基本計画のページにおいて公表済みです。直近では、本年6月に交通量調査を行っており、現在調査結果を分析中です。結果については公表していきます。
	歩行者の安全面から駅前広場整備を行うことは理解できる。	D	意見を踏まえ、引き続き安全で快適な駅前広場や道路の整備を目指して参ります。
	広報特別号において事業費の比較で案が2つしかないのはなぜか。平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本計画にある案のようなロータリーにする案は出なかったのか。	D	広報特別号の事業費は、道路事業で整備した場合との比較として掲載しています。平成31年3月に策定した基本計画においては小田急さん敷地内である新松田駅の1階駅舎付近を含んだ区域で検討していましたが、小田急さんとの協議も踏まえ検討を重ねた結果、駅舎を含めない計画となり、駅前広場の形状に変更が生じています。
	本計画が平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本計画の駅前広場計画図案と違っているのはなぜか。	D	平成31年3月に策定した基本計画での駅前広場計画図案は、新松田駅を橋上駅舎化した場合の計画案です。基本計画の策定後小田急さんとの協議も踏まえ検討を重ねた結果、駅舎を含めない計画となり、駅前広場の形状に変更が生じています。また、現在の駅前広場計画案は交通管理者である神奈川県警との協議を踏まえた計画となっています。
	送迎車による渋滞を課題としているが、計画案では送迎車用スペースが少ないのではないのか。	D	駅前広場の施設規模の基準となる駅前広場計画指針に基づき、確保すべき送迎車用の待機台数を検討しています。頂いた意見を踏まえ駅前広場計画の精査を行います。
	町道3号線においてバスが鋭角に曲がる動線となっているが安全なのか。	D	駅前広場におけるバスの動線については、回転半径を考慮し、交通管理者である神奈川県警と協議の上、計画案を作成しています。意見の趣旨を踏まえて、引き続き安全で快適な道路交通環境を目指して駅前広場の計画の精査を行っていきます。
	マンション建設よりも送迎時の駐車スペースや駐輪場を増やしてほしい。	C	駅前広場の施設規模の基準となる駅前広場計画指針に基づき、確保すべき送迎車用の待機台数を検討しています。また、駐輪場の規模については、施設計画に関する意見として準備組合に伝えさせていただきます。
	夕方から夜間において多くの送迎車が北口駅前に停車しているが、企業の送迎車も含め、計画されてる待機所数で対応可能なのか。	D	駅前広場の施設規模の基準となる駅前広場計画指針に基づき、確保すべき送迎車用の待機台数を検討しています。頂いた意見を踏まえ駅前広場計画の精査を行います。

市 街 地 再 開 発	平成31年3月の駅前広場計画には2階ベデストリアンデッキの真下に横断歩道があったが、なぜ現計画では無くなってしまったのか。	D	警察との協議の結果、安全性の確保を目的とし、ベデストリアンデッキを利用した移動を主としたため、現在の計画案となっています。
	松田駅と新松田駅間の横断歩道が無くなるのが不安である。また階段にエレベーターは設置されるのか。	D	警察との協議の結果、安全性の確保を目的とし、ベデストリアンデッキを利用した移動を主としたため、現在の計画案となっています。 なお、エスカレーター及びエレベーターの設置を検討しています。
	ロータリーと送迎のための30分無料の駐車場、タクシー乗り場を整備するだけでよいのではないか。	D	駅前広場のみの整備では、「魅力あるまちづくり」による人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	駅前広場の安全性、利便性については、とても叶うと思えず、未来につなげて行けるのかという不安の方が大きい。	D	歩車道やベデストリアンデッキが整備され、鉄道乗り換え者と自動車との平面交差が無くなることで安全性及び交通渋滞が改善されるものと考えています。
	計画内容が現実的なのか疑問である。ロータリーの安全性を確保してほしい。	D	駅前広場の規模や一般車・バス・タクシー乗降場等の施設数の検討に当たっては、各種基準や交通事業者へのヒアリング内容などを踏まえて必要台数を算定の上、交通管理者である神奈川県警との協議を行い現在の計画としており、安全性・利便性が向上すると考えています。
	町の規模からしたら駅前広場のみの整備がちょうどいいと思う。インフラや既存建物の修繕を優先してほしい。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	駅前がもう少し広がったらと思うが、本事業のような大規模の工事は不要であり、近隣駅と同じくそれほど便利になるとは思わない。	D	駅前広場の規模や一般車・バス・タクシー乗降場等の施設数の検討に当たっては、各種基準や交通事業者へのヒアリング内容などを踏まえて必要台数を算定の上、交通管理者である神奈川県警との協議を行い現在の計画としており、安全性・利便性が向上すると考えています。
	地権者の家屋になるべく影響が出ないように駅前広場を整備し、歩行者優先で交通事業者・一般車の動線をコントロールする。	D	駅前広場の規模や一般車・バス・タクシー乗降場等の施設数の検討に当たっては、各種基準や交通事業者へのヒアリング内容などを踏まえて必要台数を算定の上、交通管理者である神奈川県警との協議を行い現在の計画としており、安全性・利便性が向上すると考えています。
	新松田駅前は現状のままでいいけないため、駅前広場の整備を実現してほしい。	D	頂いた意見を踏まえ、引き続き安全で快適な駅前広場や道路の整備を目指して参ります。
	計画当初は錯綜している動線の解決が目的であったが、本計画ではそれが解決されない。	D	歩車道やベデストリアンデッキが整備され、鉄道乗り換え者と自動車との平面交差が無くなることで安全性及び交通渋滞が改善されると考えています。
	マンションや駐車場により通勤時刻に駅または小学校方向へ出る車が増加する。	C	交通量の増加については、交通量調査の結果を元に再開発により増加が見込まれる発生集中交通量を推計の上、交通管理者である神奈川県警と協議を行っており、都市計画決定後、事業を実施する段階で再度協議を行うこととしています。 なお、朝の通勤時間帯は現状と同じく一方通行のため、一般車の小学校方面への通行は想定していません。

市 街 地 再 開 発	駐車場出入口が歩道に面することにより危険な動線交差ポイントが2箇所増える。	C	動線の交差があっても安全が確保されるよう、頂いた意見は準備組合に伝えさせていただきます。
	再開発区域の西側の富士急モビリティの操車場により、歩行者とバス、自動車の混走は未解決となる。	D	駅前広場や歩車道の整備により、区域内において円滑な通行が図られる見込みです。また区域より西側の町道3号線（ロマンス通り）については、別途、道路改良により車道の拡幅及び歩道整備を検討して参ります。
	マンションの入居者や商業施設の利用者が出入りする車により新たな渋滞は発生しないのか、現在の交通量からどれくらい変化するのかを示してほしい。	C	現計画は平成28年度に実施した交通量調査の結果と、令和3年度の道路交通センサスを基に24時間交通量を換算し、再開発による発生集中交通量の推計を行い将来交通量を算出の上、神奈川県警との交通協議を実施しています。 平成28年度の調査結果は町ホームページ内の新松田駅周辺整備基本構想・基本計画のページにおいて公表済みです。直近では、本年6月に交通量調査を行っており、現在調査結果を分析中です。結果については公表していきます。
	住宅設置の場合、新たな歩行者と車のトラブルの増加が予想される。小学校もあるため対策してほしい。	C	現況は歩車分離がされておらず、安全な歩行空間を確保するため歩道の整備を検討しています。現在計画している再開発区域南街区の西端まで歩道を整備し、区域内において歩車分離を行う見込みであり、住宅設置等による動線の交差があっても安全が確保されるよう、頂いた意見は準備組合に伝えさせていただきます。また区域より西側の町道3号線（ロマンス通り）については、別途道路改良により車道の拡幅及び歩道整備の検討をして参ります。
	ロマンス通りは開発後も小学校前までは広くならないが、渋滞・事故対策についてどのように考えているか。	D	町道3号線（ロマンス通り）については、別途道路改良により車道の拡幅及び歩道整備の検討をして参ります。
	一番の町民の願いは人と車の錯綜の解消であり、動線を整備してほしい。	D	駅前広場や歩車道、ベデストリアンデッキの整備により、区域内での錯綜はなくなる見込みです。
	新松田駅と松田駅間の横断歩道の撤去により、交番前の横断歩道利用者が増加し、当該交差点の車両通行量の増加や走行スピードの上昇により現在以上の交通渋滞と事故リスクの増大が懸念される。	D	課題の解消に向け神奈川県警と協議の上、ベデストリアンデッキの整備を検討しています。ベデストリアンデッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより、最短経路での乗り換えとなることから、交番前の横断歩道の利用者が分散され交通混雑が緩和されるものと考えています。また、車両の通行に係る法定速度の遵守については、必要に応じて交通管理者である神奈川県警と協議いたします。
	安全な交通ができる道路の整備を実現してほしい。	D	頂いた意見を踏まえ、引き続き安全で快適な駅前広場や道路の整備を目指して参ります。
	本事業において、自動車だけでなく歩行者と自転車の安全に最大限に配慮した交通計画とし、十分な歩道幅を確保してほしい。多額の予算が投じられるこの機会に、誰もが使いやすい空間を創造するため、バリアフリーの視点を深く計画に反映することを強く要望する。	B	現在の計画案では歩道のほか、建築物の壁面後退により歩道状空地が生まれるため、合わせて十分な歩行空間が形成されると考えています。 また、バリアフリーについて考慮するとともに、自転車の通行についても神奈川県警と協議を進めて参ります。
	本事業の施行区域は線路に囲まれた立地上、渋滞が発生しやすく、県道711号JRガード下の拡幅には長期間を要すると思われ、車の流入を抑制した方が良い。	D	安全で快適な駅前広場・道路整備を目指し、都市計画決定の手続きを進めるとともに、県道711号JRガード下の拡幅に関しては、町、道路管理者である県とその他関係機関との間で調整しています。

市 街 地 再 開 発	道路拡幅を主とした駅前開発とすることは難しいのか。	D	駅前広場のみの整備手法として新松田駅南口と同じ道路事業での整備手法も検討しましたが、整備に当たり都市計画決定を行うことができないため、事業の担保性に欠け完成時期が不透明となります。
	ペDESTロリアンデッキは使われずに交番前から横断歩道を渡ると考えられ、最も混乱する部分の解決になっていない。	D	JRさんとバスの乗り換えに当たってはペDESTロリアンデッキへの昇り降りが必要となりますが、エスカレーター等の整備を検討しており、歩行者の流れが分散し、影響は少ないものと考えています。
	新松田駅と松田駅間をペDESTロリアンデッキで繋げると移動時間が今よりも掛かり逆に不便になる。	D	課題の解消に向け神奈川県警と協議の上、ペDESTロリアンデッキの整備を検討しています。デッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより、移動距離は現在と比較してもわずかな違いであり、自動車の通行状況に左右されないことや、エスカレーターの設置等による移動時間の短縮が見込まれます。
	JRさんと小田急さんの乗換距離が増加する。計画では乗換動線が長くなり、また、トイレや切符購入などで新松田駅1階に用事がある利用者は、階段移動の負担も加わる。そのため、より短距離で平面移動が可能な交番前横断歩道が選ばれと予想する。	D	課題の解消に向け神奈川県警と協議の上、ペDESTロリアンデッキの整備を検討しています。デッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより、移動距離は現在と比較してもわずかな違いであり、自動車の通行状況に左右されないことや、エスカレーターの設置等により移動時間の短縮が見込まれます。 ただし、小田急さんのトイレを利用される場合は現在よりも移動距離が増加する可能性があるため、検討を進めて参ります。
	バス利用者の動線について、ペDESTロリアンデッキ経由での移動が計画されているが、利便性や距離の観点から、少なくとも半数以上のバス利用者が交番前の横断歩道を利用すると考える。	D	JRさんとバスの乗り換えに当たってはペDESTロリアンデッキの昇り降りが必要となりますが、エスカレーター等の整備を検討しており、歩行者の流れが分散し、影響は少ないものと考えています。
	小田急さんとJRさんを乗り継いで行き来できない中途半端なペDESTロリアンデッキは必要ない。	D	新松田駅と松田駅のペDESTロリアンデッキでの直接接続を検討する場合、御殿場線の線路高を考慮した松田駅の改良が必要となることから、実現可能な整備方法の検討を行っています。
	ペDESTロリアンデッキは松田駅南口と新松田駅2階の最短距離で作れないのか。	D	2駅間の最短距離をペDESTロリアンデッキでつなぐ場合、バスロータリー及び町道3号線の上を長区間で橋梁を整備する必要があります。橋梁区間が長くなるほどデッキの構造強度を高める必要があり、デッキ整備の工事費も増加することとなるため、経済性・施工性等を鑑みながら総合的に判断し、現在のデッキの形を計画案としています。
	駅舎が目のあるのに遠回りするようなペDESTロリアンデッキを乗り換えの人全員が歩くとは思えない。	D	警察との協議の結果、安全性の確保を目的とし、ペDESTロリアンデッキを利用した移動を主としたため、現在の計画案となっています。 なお、エスカレーター及びエレベーターの設置を検討しています。
	JRさんと小田急さんの間のペDESTロリアンデッキの使い勝手が悪く、平面交差の方が良いと考える。	D	警察との協議の結果、安全性の確保を目的とし、ペDESTロリアンデッキを利用した移動を主としたため、現在の計画案となっています。 なお、エスカレーター及びエレベーターの設置を検討しています。
	ペDESTロリアンデッキはJRさんと小田急さんとは直接接続されないことが明確になっていない。乗り換えの利便性向上と駅利用者の要望が達成できていない。	D	課題の解消に向け神奈川県警と協議の上、ペDESTロリアンデッキの整備を検討しています。デッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより、最短経路での乗り換えとなり利便性の向上につながるものと考えます。 また、新松田駅と松田駅のデッキでの直接接続を検討する場合、御殿場線の線路高を考慮した松田駅の改良が必要となることから、実現可能な整備方法の検討を行っています。

市 街 地 再 開 発	松田駅から新松田駅への直接渡れる ペDESTリアンデッキは考えていないのか。	D	新松田駅と松田駅のペDESTリアンデッキでの直接接続を検討する場合、御殿場線の線路高を考慮した松田駅の改良が必要となることから、実現可能な整備方法の検討を行っています。
	ペDESTリアンデッキについては使 われない歩道橋のようにならないよ う動線の検討をしてほしい。	D	ペDESTリアンデッキについては、現況の駅乗換え動線に代わるものと考えており、日常的に利用される経路とし て想定しています。
	本事業において建築物の維持費、改 築費、撤去費を考慮し、便利さを優 先せずに必要な内容に限定し、ペデ ストリアンデッキはあきらめてはど うか。	D	現況は歩車分離が図られておらず、特に朝の通勤・通学時において、松田駅・新松田駅間の横断歩道を渡る歩行者 と町道3号線を通過する自動車の錯綜により交通渋滞が発生しており、歩行者の安全確保や交通渋滞の解消を目的 として、歩行者がペDESTリアンデッキを渡り横断する動線を確保するよう交通管理者である神奈川県警とも協議 を行った検討案となっています。
	本計画のペDESTリアンデッキと歩 道の接続において、昇降は階段を使 うものとなっており、また、エレ ベーターやエスカレーターを使用す る場合は商業施設内を通る必要であ ることから、バリアフリーが考慮さ れておらず、利便性も悪い。	B	再開発ビル等の施設配置については、都市計画決定後、準備組合において検討・精査するものとなります。歩道か らペDESTリアンデッキへは24時間通行可能とする必要があるため、商業施設等を経由しない動線を考えています が、バリアフリーも踏まえた利便性の高い配置となるようエレベーターやエスカレーターの設置について検討しま す。また、再開発ビル内のエレベーターについて、準備組合からは小田急線及びJR御殿場線始発から終電までの間 で利用できる運用とする計画であることを聞いており、都市計画決定後、利用方法や維持管理について町と再開発 組合と協議していくこととなります。
	ロマンス通りの交通量は多くないた め。ペDESTリアンデッキの整備は 不要であり、横断歩道があればよ い。ペDESTリアンデッキを設けな ければ、整備費や維持管理費、橋上 改札の設置費が削減出来る。	D	警察との協議の結果、安全性の確保を目的とし、ペDESTリアンデッキを利用した移動を主としたため、現在の計 画案となっています。 なお、エスカレーター及びエレベーターの設置を検討しています。
	道路幅は是非実施してほしい。	D	現況は歩車分離がされておらず、安全な歩行空間を確保するため歩道の整備を検討しています。課題の解消に向け 神奈川県警と協議の上、ペDESTリアンデッキの整備を検討しています。
	道路事業のみの施行で良い。横断歩 道に信号をつけるといくら費用が掛 かるか教えてほしい。	D	駅前広場計画に当たり、県道711号JRガード下と町道3号線（ロマンス通り）の交差点改良について神奈川県警本 と協議を行ったところ、踏切が近接する交差点であるため、信号を設置することはできないと伺っています。
	安心して歩ける歩道が欲しい。	D	今回の駅前広場の計画においては、歩車分離を行うためにも歩道の整備は必須と考えており、歩行者が安全に歩け る空間を確保したいと考えています。
	駅前の交通渋滞の解消を計画するの であれば、県道711号との交差点の 幅広と信号機の設置など交通の流れ がわかるものを盛り込んだ方が良 い。	D	駅前広場整備の検討に当たり、県道711号と町道3号線（ロマンス通り）の交差点改良について、神奈川県警と協 議を行っており、踏切が近接する交差点であるため、信号を設置することができませんが、より安全な交通処理を 目指し引き続き協議を行っていきます。また、県道711号JRガード下の幅広整備について、市街地再開発事業の進 捗などを踏まえ、工事が実施可能な方法について、町、道路管理者である神奈川県と関係機関との間で調整してい ます。
	県道711号JRガード下及びロマンス 通りの幅広、松田駅と新松田駅の乗 り換え動線の整備、車の一方通行化 を優先して検討してほしい。	D	頂いた意見の趣旨を踏まえ、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災機能の向上、魅力と活力のある商業拠点の 形成を目指して参ります。

市 街 地 再 開 発	松田駅から新松田駅間の横断歩道において、歩行者はルールを守って横断している現状のため、今のままでよい。	D	現況は歩車分離が図られておらず、特に朝の通勤・通学時において、松田駅・新松田駅間の横断歩道を渡る歩行者と町道3号線を通過する自動車の錯綜により交通渋滞が発生しており、歩行者の安全確保や交通渋滞の解消を目的として、歩行者がデッキを渡り横断する動線を確保するよう交通管理者である神奈川県警とも協議を行った検討案となっています。
	松田駅から新松田駅間の横断歩道は、人口減少や御殿場線の本数の減少から、現状のままで良い。	D	現況は歩車分離が図られておらず、特に朝の通勤・通学時において、松田駅・新松田駅間の横断歩道を渡る歩行者と町道3号線を通過する自動車の錯綜により交通渋滞が発生しており、歩行者の安全確保や交通渋滞の解消を目的として、歩行者がデッキを渡り横断する動線を確保するよう交通管理者である神奈川県警とも協議を行った検討案となっています。
	スーパーマーケットの誘致に関し、一般的な規模のものは商圏人口2～5万人を想定すべきものと考えますが、新松田駅北口地区は商圏人口が少なく、ミニスーパーかドラッグストア程度になるのではないかと。	C	準備組合からは、当再開発で想定しているスーパーマーケットは延床面積で約1,000㎡程のスーパーを考えていると伺っています。頂いた意見については準備組合に伝えさせていただきます。
	コンセプトに「地域コミュニティの活性化」とあるが、サラリーマンが多い転入者のみではコミュニティの形成は困難と考える。マンションを売ることで活性化できる方策があれば明示してほしい。 「賑わい創出」も店舗数件と富士山が見える点程度では困難と考える。	C	地域コミュニティの活性化はマンション入居者のみではなく、商業施設や公益施設の利用者も含めた賑わい・交流の活性化を想定しています。
	松田町の人口規模や消費者の動向から考えるとスーパーマーケットやサービス施設の誘致は厳しいと思う。誘致できても後に撤退が見込まれ、ビルの空洞化でにぎわい創出にデメリットが生じるのではないかと。	C	準備組合からはスーパーマーケット等のテナントへのヒアリングを行い、現時点で一定の出店意向について確認をしています。具体的な誘致については、都市計画決定後の組合設立認可までに決定することとなります。町民の要望に応え長期で出店するテナントを選定するよう、頂いた意見は、準備組合へ伝えさせていただきます。
	交通の安全性確保のため、トラックの出入りが増えるなどする商業ビルの建設はない方がよい。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住の促進及び町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。 意見のとおり、商業ビルができることで交通量の増加が見込まれますが、現在の計画案は交通管理者である神奈川県警との協議を踏まえた計画となっています。
	予想される利用者や売上額から継続的な経営ができるかの見積もりが可能かと思うが、客観的な数値による誘致可能なスーパーマーケットの企業規模について提示してほしい。	D	どのくらいの数値があれば経営が成り立つと考えるかは、スーパーマーケットの経営企業の考え方に左右されるため、誘致が可能であるかと町が示せるものではありません。
	商業施設のターゲットはどんな客層を想定しているのか。	D	準備組合からは商業施設は客層を限定せず、町民及び駅利用者を想定しているかと伺っています。
	バリアフリーの観点からも商業施設内にエスカレーターは作られるのか。	D	エスカレーター及びエレベーターが設置される予定です。

市 街 地 再 開 発	ターゲットとしている客層、品揃え、価格帯など、どの程度のスーパーマーケットの誘致を考えているか。	D	準備組合からは、スーパーマーケットについては客層、品揃え、価格帯等を限定せず、1,000㎡程度の規模での出店について、ヒアリングを実施していると伺っています。
	商業施設に入るテナントがないように感じる。スーパーマーケットがあったら良いが高齢者の移動手段の検討が必要と思う。	D	テナントについては準備組合からスーパーマーケット等のテナントへのヒアリングを行い、現時点で一定の出店意向について確認をしています。また、スーパーマーケットについては、自家用車等の交通手段がない方が、バスなどの公共交通機関を利用して買い物ができることを想定して、バスやタクシーが発着する再開発区域内に設置することで検討を進めています。
	町民の買い物に対する行動パターンから、スーパーマーケットにどれくらいの集客数・売上があれば良いのか教えてほしい。	D	どのくらいの数値があれば経営が成り立つと考えるかは、スーパーマーケットの経営企業の考え方に左右されるため、町が示せるものではありません。
	スーパーマーケットは望まれているが、利用者の予想を踏まえて規模や駐車場の位置を含めた利便性について慎重に検討する必要がある、持続的に経営してもらえることを目指してほしい。	C	準備組合からは、当再開発で想定しているスーパーマーケットは延床面積で約1,000㎡程のスーパーを考えていると伺っています。また準備組合ではある程度出店意向について企業にヒアリングを行っているとお伺っています。頂いた意見については準備組合に伝えさせていただきます。
	本計画では商業施設と駐車場が離れており、他のスーパーマーケット等の選択肢がある中、車での利用者は少ないのではないかと。	D	駅前にスーパーマーケットを誘致することにより、駅利用者を含む多くの町民の方等に利用していただけるものと考えています。また、自家用車の運転ができない方においても、駅前にスーパーマーケットがあることで、公共交通機関を利用して買い物がしやすくなるものと考えています。
	再開発ビルにおける商業施設などの具体的な見込みはどうなっているのか。	D	準備組合からは、スーパーマーケット等の商業施設への出店意向について企業にヒアリングを行っているとお伺っています。また、公益施設については役場内で検討を進めています。
	本事業によって大きな商業施設ができた場合、車の往来がバスと一緒に交通渋滞の懸念がある。商業施設はコスモス館ぐらいの規模で良い。	D	準備組合からは、当再開発で想定しているスーパーマーケットは延床面積で約1,000㎡程のスーパーを考えているとお伺っています。
	基本的な買い物ができるスーパーマーケット等の誘致を実現してほしい。	D	利便性の高い駅前環境の創出と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して参ります。
	再開発区域内に商業施設ができて、自家用車を持たない高齢者や障がい者は利用できない。	D	駅前にスーパーマーケットを誘致することにより、駅利用者を含む多くの町民の方等に利用していただけるものと考えています。また、自家用車の運転ができない方においても、駅前にスーパーマーケットがあることで、公共交通機関を利用して買い物がしやすくなるものと考えています。
	スーパーマーケットの規模は1,000㎡では町民の希望する規模よりはるかに小さい。町民目線としては規模がより大きいものを希望する。	D	再開発ビルにおける商業・業務施設の規模、施設配置、テナント候補等については、都市計画決定後、準備組合において検討するものとなります。

市 街 地 再 開 発	マンションに関して二拠点生活を考慮して提案されているが、都市部と松田の二拠点において、松田側でマンションを保有する想定はおかしい。松田町では庭付きの一戸建てや資源環境の良い立地が求められると考える。また、二拠点生活者では人口増加にならないのではないかと。	D	準備組合からは、当該再開発における「二拠点生活」とは、松田町のマンションに住むことで、都市の利便性と自然環境の両方を楽しむ生活様式を意味するものと伺っています。そのため、「二拠点目を松田町に持つ」といった意味合いではありません。
	都会から松田町に移住する目的は、都内では買えない一戸建てが買えるからであって、都内に多くあるようなマンションは求められていない。	D	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。
	13階建てのマンションは必要ない。	C	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。また、現在の再開発ビルのイメージ図については、検討中で確定したものではなく、今後も検討を重ね変更が生じます。
	小田原駅周辺のマンションでも売れ残っていると思われるのに、松田のマンションが売れるのかわからない。田舎に住むなら広い一戸建てが求められると思う。	D	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。 なお、小田原駅西口再開発ビルのマンションは完売と伺っています。
	マンションの供給は隣町と競合するため、建設が必要とは思えない。110戸建設の必然性を明示してほしい。民泊には治安などの観点から反対する。	C	松田町に移住される方は都心では買えない一戸建てを求める方もいますが、新松田駅前のマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。 また、市街地再開発事業は再開発ビルなど土地の高度利用により新たに生み出された床（保留床）を処分し事業に充てる仕組みです。 準備組合からは、民泊は一つのアイデアとして事業協力者より提案があったものと伺っています。ただこれを実現していく上では様々な課題があることは認識しており、あくまで検討案の選択段階であることから、今後町民の意見にも配慮しながら慎重に検証を進めるよう準備組合、組合に助言していきます。
	マンション購入対象は二拠点生活希望者とのことだが、田舎では一戸建てを求める人が多いと思う。どのようなデータを基に売却可能と判断したのか。再開発ビルは利用されなければ意味のない物であり、町の負担がなければ良いわけではない。	D	準備組合からは、当該再開発における「二拠点生活」とは、松田町のマンションに住むことで、都市の利便性と自然環境の両方を楽しむ生活様式を意味するものと伺っています。そのため、「二拠点目を松田町に持つ」といった意味合いではありません。また、準備組合において松田の自然環境を楽しみつつ、駅直近で交通利便性が高く、子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設があるという点で、マンションライフの需要を想定しています。
	駅前にはマンションは必要ない。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、事業の成立性の視点からもマンションは必要なものと考えています。
	計画されているマンションの面積等が子育て世代及び二拠点生活層に合っていない。空家の活用などを主とした移住者の受け入れを行うべき。	D	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性が高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設があることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。また再開発でのマンションとともに、空家対策についても引き続き対応していきたいと思います。
	13階建てマンションでないと事業収益が出ないとのことだが、その根拠を地権者や町民に示してほしい。	D	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。

市 街 地 再 開 発	本事業における高層ビルの建設には昔田んぼだった地盤の関係から反対である。	C	駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題が生じています。 そのような状況から、耐震性・防火性に優れた再開発ビルを建設することで、地域の防災性を高める必要があると考えています。また、建設箇所について地盤調査を実施し、調査結果に基づき地盤改良工事などの対策が講じられます。
	子育て世帯として、スーパーマーケット等ができて駅前が整っても子供の遊び場がなく、道が狭くてベビーカーが押しにくい道路などから入居しようとは思わないと考えるため、マンション建設は不要と思われる。	D	子どもの遊び場等については、公益施設の子育て支援機能や商業施設の中で今後都市計画決定後の準備組合による計画の中で検討することとなります。また、道路（ロマンズ通り）については、現況は歩車分離がされておらず、安全な歩行空間を確保するため歩道の整備を検討しています。現在計画している再開発区域南街区の西端まで歩道を整備し、区域内での歩行者と車両の錯綜はなくなる見込みです。また区域より西側については、別途道路改良により車道の拡幅及び歩道整備の検討をしています。
	マンションについては近隣の方が雇用・商業施設などの条件が良いため、どういうメリットがあり入居が見込まれるのか説明してほしい。	D	新松田駅前のマンションについて、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。
	現に移住してきた方々は、公園もない都市型マンションを選んでおらず、子育て世代が入居するとは思えない。実際の声をもっと反映した計画を再考することを望む。	D	都市計画法によって定められた地域区分のうち、新松田駅北口地区の大半は、商業地域であり利便性や経済活動が重視される地域であり、土地の高度利用が促進され、高層の建物も建築が可能な用途地域となっています。 準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。
	本事業に伴うマンションの需要はあるのか、住民が増える事での駅前の安全性は大丈夫なのか。	D	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。 駅前広場の安全性に関しては、交通量調査の結果を元に、再開発により増加が見込まれる発生集中交通量を推計の上、交通管理者である神奈川県警と協議を行っており、安全性を考慮した結果、現在の計画案となっています。
	のどかな景観が失われ、田舎への移住者希望者に対して魅力がないマンションは必要ないと感じる。	C	都市計画法によって定められた地域区分のうち、新松田駅北口地区の大半は、商業地域であり利便性や経済活動が重視される地域であることから、土地の高度利用が促進され、高層の建物も建築が可能な用途地域となっています。 準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。
	高層マンションは様々な理由から建設すべきではない	C	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画において、まちなかの活力を創出する都市居住の場としての「居住機能」の導入を目指すとしています。また松田町立地適正化計画においても、駅周辺区域を居住誘導区域と設定しています。このような上位計画から駅前周辺地区での都市居住施設としてのマンションを計画しています。 高層マンションに対しては、消防活動や避難ができるような対策をしないと建物を建てる許可（建築確認申請）が下りません。また、将来老朽化した際の解体費用は再開発ビルの管理組合が負担し、町の負担等はありません。外国人居住者の治安の不安については、そのようなことが起こらないよう準備組合、組合に対し助言を行っています。
	町を魅力的に感じられるような空家物件のリノベーションの取組みも必要と思う。若者世代が松田町でどのようなライフスタイルを送ってほしいかを考えると本事業にあるような高層マンションではないと考える。	D	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。 また、空家対策については松田町は国のモデル事業としていち早く取り組んできていますが、個人の意向に左右され、一体的な整備ができない空家の利活用は、高度利用が求められている当該区域においてはそぐわないものと考えています。
	13階建てのマンション建設について、広報特別号の図には建物の高さの記載がない。狭い駅前空間に45mの高層マンションは威圧的であり、ふさわしくない。譲歩しても8階建てまでが良いと考える。	D	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。

市 街 地 再 開 発	新松田駅の隣駅に快速急行が停車するようになり、新松田の魅力が薄れているため、再開発ビルにおけるマンションの戸数は十分な検討が必要である。	C	新松田駅前のマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。
	なぜ本事業で建てる再開発ビルは13階建てでマンションが約110戸となるのか。15階や20階建て、逆に5階や10階建てではいけないのか。再開発では反対者を強制的に排除できるなど事業者が有利に進められる決まりがあるのか。	B	再開発事業は本組合の設立や権利変換計画の認可などの段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていく事業となり、個々の地権者とよく協議をして事務を進めるよう準備組合、再開発組合に助言していきます。また、建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。
	最初は道路整備とスーパーマーケットの誘致がメインとされ、町が主体となってまちづくりを行っていたが、都市計画の計画書には歩道整備や渋滞解消の具体例の記載なく、スーパーマーケットの誘致も確約されていないことからマンション建設のみの計画であると考え。	D	駅前広場及び一般車・バス・タクシー乗降場等の施設数の検討に当たっては、交通事業者へのヒアリング内容などを踏まえて必要台数を算定の上、交通管理者である神奈川県警との協議を行い現在の計画としており、現在計画している再開発区域南街区の西端まで歩道を整備し、歩車分離が図られる見込みです。また、課題の解決に向けベデストリアンデッキの整備を検討しています。
	資料からはマンション建設だけが先行しているとは思えない。	D	再開発ビルは、マンションの他商業施設、業務施設、公益施設、駐車場等の複合施設を計画しています。再開発ビルにおける住宅戸数の規模、高さ、商業・業務施設の規模、施設配置等については、都市計画決定後、準備組合において計画を精査し、組合設立認可、権利変換計画作成までに計画を決定して行きます。
	約110戸のマンションは必要なのか。戸数を減らす予定はないのか。	D	準備組合からは、110戸程度までなら松田町駅前で計画が可能と伺っていますが、建物規模等については都市計画決定後に行う基本設計を行うことで明確になると考えます。
	町民は電車で来るわけではないが、なぜ公共公益施設を駅前に集積する必要があるのか。	D	再開発で整備する公益施設は、現在、子育て支援施設を検討しており、駅前にあることにより町民にとって利用しやすいものとなると考えています。公益施設の内容については、都市計画決定後にさらに検討を進めて参ります。
	「災害時避難所として使用できる公益施設を整備」とあるが、その対象者と収容人数はどのように考えているか。	D	公益施設の規模内容については、都市計画決定後の準備組合で詳細を決定していきますので、現時点では対象者や収容人数等については未定です。今後計画が進んだ段階で告示したいと考えています。
	本事業により民間駐輪場が無くなるが、代替の駐輪場案では不足するのではないのか。	D	駐輪場の台数については、都市計画決定後、準備組合にて施設計画を決定していく段階で、検討して参ります。
	歩行者の利便性を考えて駐車場の位置を再考すべきである。	D	駐車場の位置については、都市計画決定後、準備組合にて施設計画を決定していく段階で、検討して参ります。

	本事業に整備された駐車場の事業費・維持管理費の負担等は誰がするのか。	D	現段階では、誰が駐車場を所有するか決まっています。都市計画決定後、組合が駐車場の所有者を定め、再開発ビル完成後はその所有者が管理費を負担することとなります。
市街地再開発	本事業によるマンション約110戸分の駐車場は確保される予定なのか。駐車場の確保がないと入居者が入りにくいのではないかと危惧する。	D	松田町まちづくり条例に基づき、マンションに関しては1戸当たり1台分の駐車場の確保(整備)を行う計画となります。駐車場の規模及び施設配置等については、都市計画決定後、準備組合において計画を精査します。
	大型店舗では駐車場が利用者数に見合っておらず、いっぱい車が入れないといった問題がある。	C	再開発ビルは、マンションの他商業施設、業務施設、公益施設、駐車場等の複合施設を計画しています。再開発ビルにおける施設の規模、施設配置等については、都市計画決定後、準備組合において計画を精査し、組合設立認可、権利変換計画作成までに計画を決定して行きます。
	駅前の再開発ビルが新鮮に感じられるのは数年であり、他駅や他自治体での開発から見劣りすることは必須と考える。高層マンションが視覚的に長期に渡って町の象徴として魅力的に感じるものになるとは考えられない。	D	再開発ビルの形態や意匠に関し、足柄上地区の玄関口である駅前の施設として魅力的に感じられ長期的に賑わいや活力を生み出すまちづくりに寄与するよう、頂いた意見について準備組合に伝えさせていただきます。
	マンション、商業施設は不要と考える。現駅前の改良のみで十分である。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	再開発の成功例はわずかで、商業施設、住宅を備えた再開発の成功に懐疑的にならざるを得ない。	D	再開発事業は保留床処分金や補助金などの収入金と工事費などの支出金のバランスが取れてはじめて成立する事業です。近年の資材高騰や労務費の上昇などにより都度計画の見直しを行う事例もあり、収支のバランスを取りながら事業を進めていくよう再開発組合に助言していきます。
	大きな建物は壊す時も大金がかかり、駅前は広々していた方がよい。	D	再開発ビルを解体するのは所有者又はその後の土地利用者が行うものと考えられます。ビルの全てを町の費用で解体するのではなく、町が所有を見込んでいる公益施設分は町の費用負担が発生するものと考えられます。
	再開発は駅前広場だけにしてほしい。マンションや他の施設は必要ない。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	マンションを建築してもテナントが入らなければどうするのか。まずは新松田駅北口の整備が必要だと思う。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。 また、準備組合からはスーパーマーケット等のテナントへのヒアリングを行い、現時点で一定の出店意向について確認しており、具体的な誘致については、都市計画決定後の組合設立認可までに決定するものと伺っています。町民の要望に応え長期で出店するテナントを確実に誘致する様、頂いた意見は、準備組合へ伝えさせていただきます。

	交通量の多い駅前広場にマンション、スーパーマーケット等の商業施設、金融機関、公益施設など一極集中の建物が必要なのか。他の町有地での活用は出来ないのか。	D	再開発ビルに含まれる各種施設については、自家用車等の交通手段がない方が、バスなどの公共交通機関を利用して使用できることを想定しているため、バスやタクシーが発着する再開発区域内での一体的な整備を検討しています。
	電車の乗り換えの際に再開発ビル内のエレベーター等を利用するが、ビル内には24時間入れるのか。	C	再開発ビル内のエレベーターについて、準備組合からは小田急線及びJR御殿場線始発から終電までの間で利用できる運用とする計画であることを聞いており、都市計画決定後、利用方法や維持管理について町と再開発組合と協議していくこととなります。
市街地再開発	駅前の交通渋滞がさらに増えると予想されるため本事業に反対する。	D	駅前広場の安全性に関しては、交通量調査の結果を基に再開発により増加が見込まれる発生集中交通量の推計を行い将来交通量を算出の上、神奈川県警との交通協議を実施しています。
	事業の施行区域は昔水田であり、活断層が走っていることから危険なため高層ビル建設は反対である。	C	意見のような地盤の状況に加え、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題を生じています。 そのような状況から、耐震性・防火性に優れた再開発ビルを建築することで、地域の防災性を高める必要があると考えています。
	再開発は駅前広場のみとし、マンションやその他施設は必要ない。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。
	巨大な商業施設や高層マンションは狭い市街地に似つかわしくなく、現在近隣に住んでいる方々に好意的に受け入れられないと思う。	C	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。
	ハイカー等の来訪者に高層マンションがある駅前が好意的に受け入れられると思わない。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。
	住宅施設が無くなることでのスーパーマーケット等周辺施設の縮小は仕方がない考える。	D	準備組合からは、当再開発で想定しているスーパーマーケットは延床面積で約1,000㎡程のスーパーを考えていると伺っています。また準備組合ではある程度出店意向について企業にヒアリングを行っているとのこと伺っています。
	本事業のコンセプトである来街者の滞留・回遊や分譲マンションの建設は松田町でやらなくてよい。	D	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画に基づき事業を進めており、今後も目標に沿って進めてまいります。
	どの自治体でも人口が減少している中、大きな商業施設やマンションの整備は不要である。	D	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと伺っています。

	本事業後、再開発ビルにおける民泊などを町が制限するべきではないのか。	C	再開発事業は町主体の事業ではなく、地権者で組織される再開発組合が行っていく事業です。町はこの開発が公共性がある事業として、組合に対し国、県とともに補助金等の助成を行っていきます。民泊については準備組合の中で一つのアイデアとして事業協力者より提案があったものと伺っています。ただこれを実現していく上では様々な課題があることは認識しており、あくまで検討案の選択肢段階であることから、今後町民の意見にも配慮しながら慎重に検証を進めるよう準備組合、組合に助言していきます。
	バリアフリー化、休憩できる場所、地場産物販店、子育て世代が集える場所、公園やイベント会場など住宅以外のものが欲しい。	C	頂いた意見の趣旨を踏まえ、引き続き利便性の高い駅前環境の創出と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して参ります。
市 街 地 再 開 発	はしご車が届かない高さとなる再開発ビルに関して、火災への十分な対策がない。	D	高層ビルに関しては、消防署との協議の基、消防活動や避難ができるような対策を講じていないと建物を建てる許可（建築確認申請）が下りませんので、設計段階において検討して参ります。
	本事業に関して商業・業務施設を精査した上で規模を圧縮し、スーパーマーケットを施行区域外の町内に誘致することとすればマンション部分の高さを低くできるのではないかな。	C	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。
	再開発ビルを建設するにあたり、材質・形態・意匠も重要である。大手の不動産会社が手掛けるものには高級感や木造を売りとした建築物もあるため、シンボリックな佇まいもあるような建築物ができれば良いと思う。	B	再開発ビルの形態や意匠に関し、足柄上地区の玄関口である駅前の施設として魅力的に感じられ、長期的に賑わいや活力を生み出すまちづくりに寄与するよう、頂いた意見について準備組合に伝えさせていただきます。
	SDGsなどを政策に掲げている中で、天然素材の魅力や環境への負荷を考慮した事業となることを望む。	C	再開発ビルの形態や意匠に関し、足柄上地区の玄関口である駅前の施設として魅力的に感じられ、長期的に賑わいや活力を生み出すまちづくりに寄与するよう、頂いた意見について準備組合に伝えさせていただきます。
	再開発ビルは13階建てではなく、横に広げることで低層階とし、屋上に富士山の展望スペースを作るといったことは考えられないか。都心部からのアクセスが良いため、マンションの販売価格が上がったとしても、富裕層からは魅力的であると思う。	C	市街地再開発事業は再開発ビルなど土地の高度利用により新たに生み出された床（保留床）を処分し事業に充てる仕組みです。当該施行区域は、敷地形状や駅前広場の関係から、施設が建てられる範囲が限られているため、低層での計画は事業性から難しいと準備組合からは伺っています。 一方で、南街区の屋上に展望スペースを作ることについては検討していると伺っています。
	駅前開発は必要だと思うが再開発ビルは美観のために7階建て程度が良い。商業施設は北街区に集約し、南街区は公益施設のみとし2階建てにすれば建設費用が削減できるのではないかな。	C	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。
	松田町は歴史ある町である。町の魅力を考える上で単に新しさや機能性、利便性を求めるだけでなく、町の特色を考慮した再開発事業を行うべきである。本計画のような規模の再開発は再考すべきである。	C	頂いた意見については、準備組合と共有しながら、今後のまちづくりの計画等の参考にさせていただきます。

	便利になるのは大事だが再開発は小規模でよい。	D	小規模でも町の費用負担は大きく変わらないため、将来像を考慮した際に現計画の規模が適当であると考えています。
	本再開発事業を進めるうえでのデメリットは。	D	町としては費用負担があること、また事務手続き等に時間を要することがデメリットと考えられます。地権者の方にとっては移転が伴うことやマンションの管理費が掛かることなどが今までの個人所有とは異なります。
市街地再開発	人口減少の中、商業施設の再開発に利点がどこにあるのか。環境が損なわれる土地開発については慎重になる必要があり、現状の交通の利便性、施設、商店等に関し、新しい建設は不要なのではないかと考える。松田町にとって何が必要かをよく考えて欲しい。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	施行区域の変更理由を公表してほしい。 また、区域の変更の余地はないのか	D	施行区域は、準備組合において事業の採算性等に関して慎重に検討を重ね総合的に判断した結果、現在の区域における都市計画決定の要請があったものです。町は新松田駅周辺整備基本構想・基本計画や総合計画などの上位計画との整合を踏まえ準備組合の意見を尊重し都市計画決定を行います。
	都市計画決定の理由書の最後に「高層住宅の整備」という文言が突然出てくるが、整備の理由が書かれていない。	D	市街地再開発事業の理由書内において、古くから商店街や住宅が形成されており、それら建物の老朽化が進行していること、今後は土地の高度利用による都市機能の充実や良好な市街地形成を図っていくことについて言及しています。
	本事業は歩道空間の確保、駅前広場、見通しのよい道路や交差点の整備を行えば十分であると考ええる。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	事業に係る資料では再開発事業におけるメリットが強調されているが、道路事業、土地区画整理事業でのメリットはないのか。	D	道路事業は道路だけを整備する手法です。道路拡幅に係る土地所有者の土地を買収し、補償を行う事業であるため、一部でも土地の買収が難航した場合、道路整備が進まないというデメリットがある一方で、道路区域以外へは何ら影響が生じない事業です。 土地区画整理事業は、その区域内の土地所有者から少しづつ土地を提供（減歩）していただいた部分を活用し、道路等の整備と、一部を売却することで事業費を賄う仕組みであり、土地所有者は事業前とほぼ同じ場所で生活ができる事業です。しかし、本事業では駅前地区という特性や既存建物の立地状況から、土地の提供（減歩）の同意取得は非常に困難であると判断しています。 それぞれの整備手法について、比較検討した結果、市街地再開発事業が最も適しているとの判断に至っています。
	市街地再開発事業という手法での施行は決定事項か。いつ、何をもって決定されたのか。今現在でも変更は可能なのか。	D	再開発事業の施行が決定されるのは、再開発組合（本組合）の設立が認可された時点となります。それまでは地権者で組織された再開発準備組合という任意団体が行っているため、場合によっては再開発事業を断念することもあります。しかし、都市計画の決定を行うとその区域は、都市計画法上、再開発事業が計画された地区となり、その都市計画の変更や廃止をしない限りは施行区域として存在し続けることとなります。
	本事業により歩行者の安全性、快適性への課題が解決すると思えない。	D	現況は歩車分離がされていないことから、安全な歩行空間を確保するため歩道の整備を検討しています。また、課題の解消に向け神奈川県警と協議の上、ペDESTリアンデッキの整備を検討しています。
	現計画には反対だが道路拡幅は必要だと思う。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。

地区計画	現在ある横断歩道は残してほしい。	D	警察との協議の結果、安全性の確保を目的とし、ベデストリアンデッキを利用した移動を主としたため、現在の計画案となっています。
	本事業に対して、町民として大きな期待を寄せているが、計画におけるバリアフリー化の視点が不十分でないかと懸念している。バリアフリー法を遵守し、全ての公共空間や商業施設においてユニバーサルデザインの考えを反映させた整備をしてほしい。	B	今後の詳細な施設計画において、バリアフリーを考慮したものとなるよう、準備組合に対し頂いた意見について伝えさせていただきます。
地区計画	資料に「美しい自然と良好な都市環境」とあるが、本事業は大きなコンクリートの建物が増えるだけで相反している。	C	松田町の美しい自然があり、さらに再開発により良好な都市環境が整備されることにより、賑わいが生まれ、耐震・防災性の優れた複合施設の整備がされた町民・来訪者が集う駅前環境を目指します。
	レトロな松田の風景を生かしたまちづくりを望む。	C	再開発ビルの形態や意匠に関し、足柄上地区の玄関口である駅前の施設として魅力的に感じられ長期的に賑わいや活力を生み出すまちづくりに寄与するよう、頂いた意見について準備組合に伝えさせていただきます。
	現在は新松田駅から出ると空があるが、本事業により目の前に高いマンションが立ちはだかる状況は受け入れがたい。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。
	景観保全のため、駅前に高層マンションを建ててほしくない。松田の良さである自然を生かして安全・安心なまちづくりをしてほしい。	C	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。再開発ビルが景観に配慮した形態や意匠になるよう頂いた意見について、準備組合に伝えさせていただきます。
	松田町は豊かな自然があることが魅力だと思っているが、高層マンションが建つことで景観等の穏やかな町の魅力を失うことになり、本事業を進めるメリットがあるのか疑問である。マンションや商業施設の建設により人口増加するとの考えにも疑問がある。	C	都市計画法によって定められた地域区分のうち、新松田駅北口地区の大半は、商業地域であり利便性や経済活動が重視され、土地の高度利用の促進や高層の建物も建築が可能な用途地域となっています。準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと聞いています。頂いた意見は、準備組合に伝えさせていただきます。
	本事業における高層ビルの建設には反対である。駅前から望む自然風景を壊さないでほしい。	C	駅前から望む景観について、再開発ビルにより景観に変化が生じることが想定されますが、現在の計画では南街区に新たな眺望スペースが設置されるなど、これまでに見えなかった景観を楽しむことができ、町民や来訪者にとっての新たな憩いの場となることも考えられます。
	駅前のマンション建設は、松田町の持つ素朴な美しさを全く感じさせない、どこにでもあるものに変えてしまうため、本計画には反対である。	C	準備組合から提案されたマンションは、周辺で自然環境が楽しめ、駅直近で交通利便性も高く、階下には子育て支援施設やスーパーマーケット等の利便施設が計画されることから、マンションライフの需要を想定しており、今まで松田町内にマンションがないことからニーズも高いと聞いています。頂いた意見は、準備組合に伝えさせていただきます。
	再開発ビルにより富士山や松田山の桜といった自然が見えなくなってしまうことを町民全員に知ってほしい。	C	再開発事業は都市計画決定後、本組合の設立や権利変換計画の認可を経て着工する事業であり、それぞれの段階ごとに計画内容について地権者の同意を得て進めていくこととなります。平成31年3月に策定した基本構想・基本計画に基づく事業コンセプトで計画されるよう準備組合、再開発組合に助言していきます。
	本事業によって松田町の良い景観が失われてしまう。	C	松田町まちづくり条例第4条の開発事業の基準の中で、建築物その他工作物の位置、色彩、意匠、形態は、周囲のまちなみ及び自然景観に調和したものとするとあり、再開発の計画において条例を遵守するよう準備組合、組合に助言していきます。
	本事業は自然と調和した計画となっておらず、計画書には「足柄上地区にふさわしい魅力ある街並みを形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める」とあるが、町は景観に関する明確な考えを持っていない。	C	松田町まちづくり条例第4条の開発事業の基準の中で、建築物その他工作物の位置、色彩、意匠、形態は、周囲のまちなみ及び自然景観に調和したものとするとあり、再開発の計画において条例を遵守するよう準備組合、組合に助言していきます。頂いた意見は地域の自然環境への配慮に関する意見として、準備組合に伝えさせていただきます。

	松田町は自然が豊かで景観が良い特徴があるが、高層ビルにより落ち着や佇まい、駅前視界が損なわれると思うため、事業には反対である。	C	再開発ビルにより景観に変化が生じることが想定されますが、現在の計画では南街区に新たな眺望スペースが設置されるなど、これまでに見えなかった景観を楽しむことができ、町民や来訪者にとっての新たな憩いの場となることも考えられます。頂いた意見は地域の自然環境や景観への配慮に関する意見として、準備組合に伝えさせていただきます。
	再開発ビルにより駅前の景観が乱されることで自然を求めてくる人々による賑わいを失ってしまうと考える。	C	自然環境を求めて来訪される方等にも利便性が高く、良好な駅前環境を目指し、施設の意匠においても景観等に配慮した事業となるよう頂いた意見は、準備組合に伝えさせていただきます。
用途地域	松田町は元々風が通る町である。再開発ビルによるビル風や、日照の問題、コンクリートによる気温上昇が心配である。	C	再開発ビル建設による環境への影響について設計時に検証し、適切な対策を講ずるものと伺っています。
用途地域	本事業に伴い日影やビル風に関して住環境の大幅な悪化が予想される。不動産業者の予測はあてにならない。	C	条例による日影緩和を再開発区域北側の鉄道事業の用に供される土地に対して行う予定ですが、鉄道敷地以外の土地に対する緩和は計画していません。また、再開発ビルを起因とする環境の変化について、松田町まちづくり条例第4条の開発事業の基準の中で、建築物その他工作物の位置、色彩、意匠、形態は、周囲のまちなみ及び自然景観に調和したものとすると規定されており、再開発の計画において当該条例を遵守するよう準備組合、組合に助言していきます。頂いた意見は地域の住環境への配慮に関する意見として、準備組合に伝えさせていただきます。
その他	マンションが賃貸や民泊になった場合、外国人が増えて治安が悪化すると考える。再開発事業を行うことで危険になる未来も想定して進める必要がある。 将来的に子ども達に負債を残さないために、県との法定縦覧前に全町民の声に耳を傾けて再開発事業への見直しをしてほしい。	C	再開発事業は地権者で組織される再開発組合が行っていく事業で、町はこの開発が公共性がある事業として、組合に対し国、県とともに補助金等の助成を行っていきます。民泊については準備組合の中で一つのアイデアとして事業協力者より提案があったものと伺っています。ただこれを実現していく上では様々な課題があることは認識しており、あくまで検討案の選択肢段階であることから、今後町民の意見にも配慮しながら慎重に検証を進めるよう準備組合、組合に助言していきます。
	民泊可とするマンションは居住者にとって迷惑と考える。	C	準備組合からは、民泊は一つのアイデアとして事業協力者より提案があったものと伺っています。ただこれを実現していく上では様々な課題があることは認識しており、あくまで検討案の選択肢段階であることから、今後町民の意見にも配慮しながら慎重に検証を進めるよう準備組合、組合に助言していきます。
	県道711号JRガード下付近にごみが多く、駅前人口が増えるとより悪化する可能性があり、対策を考えてほしい。	D	県道711号JRガード下のごみ対策については、引き続き町において対応を進めて参ります。
	松田町まちづくり条例に「良好な自然環境と快適な生活環境は永く保全・確保されるべきもの」となっており、そのことを忘れないでほしい。	C	頂いた意見の趣旨を踏まえ、安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、都市計画手続きを進めていきます。
	再開発による住宅施設や商業施設について、町は保有しないとのことだが、その結果、民営・民泊につながってしまうのではないかと考える。	D	再開発事業では、権利者が取得した住宅、店舗以外の住宅施設や商業・業務施設は、保留床として売却します。マンションについては参加組合員に売却し、参加組合員が一般に分譲していきます。また商業・業務施設は第3者に売却し、床の取得者がテナント等に賃借していくこととなります。準備組合からは、民泊は一つのアイデアとして事業協力者より提案があったものと伺っています。ただこれを実現していく上では様々な課題があることは認識しており、あくまで検討案の選択肢段階であることから、今後町民の意見にも配慮しながら慎重に検証を進めるよう準備組合、組合に助言していきます。
	本事業により周辺環境が悪化することは町役場も知っているはずだが、説明会では黙っていた。 今回、再開発ビル北側の日影規制を町は密かに解除した。土地に係る建築規制の解除は事前に近隣住民には周知されるものである。 土地規制に係る委員会の公益性が機能していないと思われる。	D	条例による日影緩和を再開発区域北側の鉄道事業の用に供される土地に対して行う予定ですが、鉄道敷地以外の土地に対する緩和は計画していません。また、再開発ビルを起因とする環境の変化について、松田町まちづくり条例第4条の開発事業の基準の中で、建築物その他工作物の位置、色彩、意匠、形態は、周囲のまちなみ及び自然景観に調和したものとすると規定されており、再開発の計画において当該条例を遵守するよう準備組合、組合に助言していきます。頂いた意見は地域の住環境への配慮に関する意見として、準備組合に伝えさせていただきます。
	本事業によってできたマンションに空室が多い場合、防犯面から不安がある。松田町の規模にあった駅前開発であってほしい。	D	マンションについて、空室が多いといった状態とならないよう準備組合には頂いた意見を伝えさせていただきます。

	本計画において、再開発区域内には高齢の住民が多く、引越などの負担が大きいことを考えているのか。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	松田町において本計画の規模の再開発事業を実施することは現実的ではない。町民全員が本事業の内容を理解して賛同しているわけではないと感じている。 町は、苦勞して建てた家を取り壊され、安定していた生活ができなくなるなど、長年住み続けている町民の立場に立って考えていないと感じている。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
その他	地権者として、本事業を行えば生活が成り立たなくなるので賛同できない。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	松田町は個人の財産権・居住権は認めないのか。	D	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	新松田駅北口の改良は喫緊の課題とされてきたが、私有財産の権利移動を伴う再開発事業は、直接影響を受ける権利者の協力は得難く、地権者の意向を無視して、再開発組合を本年秋に設立し、強制執行により事業を進めることは認められない。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	反対地権者に十分な補償ができないのはなぜか。	D	各権利者への補償については、組合設立後に、国の定める基準に基づき組合で決議した補償基準により、公平性・客観性をもって補償費の算定を行います。地権者の方によっては十分ではないと感じる方もいらっしゃると思いますが、個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	反対者の意見及び納得させる対策を教えてください	D	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	地権者に反対者がいても、無理やり推し進めるのか。	D	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	再開発事業により住み慣れた場所を追われることになるのは納得ができない。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	地権者への補償に関する説明が曖昧である。	B	各権利者への補償については、組合設立後に、国の定める基準に基づき組合で決議した補償基準により、公平性・客観性をもって補償費の算定を行います。地権者の方によっては十分ではないと感じる方もいらっしゃると思いますが、個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	反対地権者の意見は取り上げてもらえないのか。	B	本事業に賛成・反対であることを問わず、関係人から広く意見を伺い、検討していきます。
	松田町に住み続けたい、働き続けたい住民やその周辺の方々の意見に対して町はどのように考えているか。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。 再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	駅周辺で現に商売をして生活されている方々の暮らしが犠牲になるようなことはあってはならない。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	地権者への補償は充分なものとなっているのか、合意の上で進んでいるのか。	D	各権利者への補償については、組合設立後に、国の定める基準に基づき組合で決議した補償基準により、公平性・客観性をもって補償費の算定を行います。地権者の方によっては十分ではないと感じる方もいらっしゃると思いますが、個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	本事業に伴う高齢者の引越は精神的体力的に無理である。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。

その他	準備組合の中で多数決で現在の計画エリアに決まったが、実際に住んでいる人の生活や人生について多数決で決定されるのは納得できない。	D	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	強制撤去はできないため、施行区域内に居住している地権者と今後きちんと話し合うと言われたがその後の話がない。	C	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	補償については等価交換では十分な配慮がなされているとは言えない	D	各権利者への補償については、組合設立後に、国の定める基準に基づき組合で決議した補償基準により、公平性・客観性をもって補償費の算定を行います。このことから、地権者の方によっては十分ではないと感じる方もいらっしゃると思われますので、個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	地権者全員が納得した再開発としてほしい。町民の分断は避けたい。	C	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	本事業には地権者全員の協力が不可欠である。松田町の未来のために全員が最大限考えて実行しなければ事業は実現できない。	C	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	再開発地域に住み続けたい住民への十分な補償がない。 再開発によって転居が必要な者に対しては、無償で同面積の住居を提供すべきである。	D	各権利者への補償については、組合設立後に、国の定める基準に基づき組合で決議した補償基準により、公平性・客観性をもって補償費の算定を行います。このことから、地権者の方によっては十分ではないと感じる方もいらっしゃると思われますので、個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	市街地再開発事業は、事業に反対の地権者がいても計画区域内の権利者の3分の2以上、同所有面積の3分の2以上の所有者の同意があれば施行可能な制度となっているが、自己資産評価額が少額なため生活が成り立たなくなる方や十分な権利床を持たない地権者を切り捨てるのか。	B	再開発事業は段階ごとに地権者の同意を得て事業を進めていくものです。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	大きな建物を作るよりも、将来の見通しが立つ持続可能な事業をしてほしい。	D	現在の再開発事業計画案は町の将来を考えて、準備組合にて作成されています。計画の詳細については今後準備組合で検討し、持続可能なものとなるよう町としても助言して参ります。
	本事業に伴う町の借金が町民に負担として掛かるのではないのか。	D	町が負担する費用については一部起債（町債）となりますが、税収増等により将来回収できる見込みです。また、再開発事業に係る費用捻出のために税率を上げるといった措置は考えておらず、税額が上がることはありません。
	本事業が成功しなかった時にどれだけの負担が生じるのか公表すべきである。	D	再開発ビルの建設に関しては、町は補助金を拠出しますが、原則は組合員のうち、事業協力者が全額費用を負担し、マンション等を売却することで投下資金を回収する仕組みとなっています。そのため、マンションやテナントへの入居が十分でなかったとしても、町が追加で費用負担をすることはなく、町民や地権者の方の負担が増えることはありません。
	町負担で設置予定の新松田駅の改札数を教えてほしい。また維持費は誰が負担するのか。	D	現在は新松田駅北口橋上改札の設置について小田急さんと協議中で、改札数などの詳細については現在未定となっています。今後の具体的な協議により改札数や維持費について決めていくこととなります。
	再開発ビルの維持管理費には町負担がないのであれば管理組合と覚書を交わしておくべきである。	D	公益施設については町所有となるため、維持管理費について町の費用負担が発生します。また、町も再開発ビルの床の一所有者としてビルの管理組合員となるため、そちらの費用負担も発生しますが、費用については今後協議していきます。
	町が作った当初の事業計画に係る資料の総事業費150億円というのは間違いであったのか。	D	当初の計画案から規模・内容を修正したものが現在の計画案であること、また物価上昇等による影響も踏まえ事業費を変更しています。
	借金だらけの町を誰が担うのか。	D	本事業に係る借入金は、25年かけて完済する予定です。返済金は、新たな民間施設や転入者による税収増や国からの交付税により賄われる見込みですので、新たな税負担はありません。
	財政力指数が低いうえ、税収減、歳出増加が予測できる状況で「財務的にまったく心配していない」根拠を提示してほしい。	D	神奈川県内における松田町の財政力指数の状況は下位に位置していますが、全国的には平均以上となっています。人口と産業構造に近い類似団体の中では基礎的財政収支・経常収支比率・実質公債費比率などの財務指標がいずれも中位から上位に位置していること、また町の将来財政推計は、毎年度作成して議会にも報告しており、財政的に問題がないことを確認しています。また、町が支出する費用は再開発事業による税収増で回収できる見込みとなっています。

その他	資金計画はマンション住民やテナントが予定どおりに入居したケースを想定した数字であり、そうでないことを想定した数字を示していくべきではないか。	D	再開発事業に係る資金は補助金を除き、参加組合員（事業協力者）等によって供出されます。ビルが完成する前に床を売って事業資金に投入するものではないため、マンションの売買は資金計画には関係ありません。 あくまで、床の売却状況は、再開発事業の完了後、参加組合員（事業協力者）等が投下した資金をどこまで回収できるかにのみ関係するため、床の売却状況は事業の成否に影響ありません。
	自治体として破綻しないよう身の丈に合った再開発を望む。	D	再開発事業は、地権者で組織される再開発組合が主体となり施行する事業で、整備される住宅施設や商業施設は権利者や民間事業者が取得・保有するため、町は所有者にはなりません。そのため、将来に渡って住宅（マンション）やテナントが埋まらなかった、又は途中で退去した場合であっても、町が税金等で負担することはありません。再開発における町の維持管理に関するコストについては、駅前広場や道路などの公共施設の維持管理費が考えられますが、他町道と同様に町道維持管理計画に組み込んで管理することとなります。
	事業の採算性や将来の町の維持管理コストについて町としてはどのように考え、今後どう対応していくのか。	D	再開発事業は、地権者で組織される再開発組合が主体となり施行する事業で、整備される住宅施設や商業施設は権利者や民間事業者が取得・保有するので町は所有者にはなりません。そのため、将来に渡って住宅（マンション）やテナントが埋まらなかった、又は途中で退去した場合であっても、町が税金等で負担することはありません。再開発における町の維持管理に関するコストについては、駅前広場や道路などの公共施設の維持管理費が考えられますが、他町道と同様に町道維持管理計画に組み込んで管理することとなります。
	最悪の場合に町民に掛かる負担を明確にしてほしい。	D	再開発ビルの建設に関しては、町は補助金を拠出しますが、原則は組合員のうち、事業協力者が全額費用を負担し、マンション等売却することで投下資金を回収する仕組みとなっています。そのため、マンションやテナントへの入居が十分でなかったとしても、町が追加で費用負担をすることはなく、町民や地権者の方の負担が増えることはありません。
	町負担額が微増で済むと言うが、具体的な方策、数値を示してほしい。	D	広報特別号の4頁にあるように、道路事業での駅前広場整備費と再開発事業での町負担額を比較した場合、再開発事業では全体事業費が約95億円増えた場合であっても、町の負担は約5億円の増にとどまると試算しています。
	建物を建設しても、採算が取れなくなってしまうことが恐い。	D	再開発事業は収支のバランスが取れて成立する事業であり、都市計画が決定した後に事業を進めていく中で、組合設立認可に向けた事業計画作成の段階で、事業の採算性についても検討し、成立の見込みが立たなければ神奈川県から認可を受けることができないものとなります。
	ロマンスカーも停まらない新松田駅前に総事業費150億円が掛かる高層マンションの建設を計画して大丈夫なのか。本事業には反対する。	D	新松田駅周辺整備事業費は約126.7億円を想定しており、その費用の中には再開発ビルの他、駅前広場・道路・デッキの整備費、橋上改札の整備費及び公益施設整備費が含まれています。再開発事業は収支のバランスが取れて成立する事業であることから、組合設立認可に向けた事業計画作成の段階で、事業の採算性についても検討し、成立の見込みが立たなければ神奈川県から認可を受けることができないものとなります。
	事業比較をしている海老名市は相鉄線により横浜や都心方面へのアクセスが良く、その事業の倍近くも事業費を掛ける意味が分からないため、本事業には反対である。	D	比較対象は、本町の状況と類似した小田急さんと単線のJRさんとの乗り換えがある厚木駅であり、小規模な商業施設と約200戸の住宅が建設され、事業費は新松田駅北口地区の事業費の約70%ですが、自治体の負担額は約31億円とほぼ同額となっているため比較対象としています。
	町議会で予算の見直しがされた際に計画を一度白紙に戻すべきであった	D	再開発事業の事業計画については、今後、準備組合及び組合及び基本設計、実施設計の各段階ごとに見直しを行っていきますが、町の負担額も変更が生じることが考えられます。この場合、その時点毎の町の財政等を勘案し検討を行っていくこととなります。町の負担額の変更については、その時点ごとに町民の皆様様に説明し、ご理解を得て参ります。
	計画が大きくなり、今後も事業費の増額が見込まれる	D	再開発事業の事業計画については、今後、準備組合及び組合及び基本設計、実施設計の各段階ごとに見直しを行っていきますが、町の負担額も変更が生じることが考えられます。この場合、その時点毎の町の財政等を勘案し検討を行っていくこととなります。町の負担額の変更については、その時点ごとに町民の皆様様に説明し、ご理解を得て参ります。
	人口増による財政収支は大きなプラスにはならない	D	本事業における人口増や施設整備に伴う税收等町の収入増、駅前広場や公益施設の整備に伴う行政サービスや施設の維持管理費の増について試算の結果、収入が支出を上回る結果が出ているため、人口増による税收も重要な要素と認識しています。
	これまでの人口減少傾向から、人口や税收は現状と大きく変わらない水準にとどまると考えられる	D	本事業における人口増や施設整備に伴う税收等町の収入増、駅前広場や公益施設の整備に伴う行政サービスや施設の維持管理費の増等を勘案したところ、収入が支出を上回る試算結果が出ています。 本来であれば人口が減少し、町の収入も減少するところ、現状と変わらない水準が保てるのであれば、事業効果があるものと考えています。
	駅前開発は長年の町民の願いだが、120億使った開発は適切な開発には思えない。	D	再開発事業を施行するのは、地権者組織である再開発組合です。また、市街地再開発事業は再開発ビルなど土地の高度利用により新たに生み出された床（保留床）を処分し事業に充てる仕組みです。現在、総事業費約126.7億円のうち町の負担は約31億円程となる試算をしています。町の負担は、駅前広場、ペデストリアンデッキ、道路の拡幅及び子育て支援施設といった公益施設の整備に係るもの、新松田駅北口の橋上改札の設置、再開発ビルの整備費の一部を補助金として助成するものとなります。
	人口減少傾向から、後の世代の負担を考慮した事業としないと無責任である。	D	事業費における町負担額のうち、起債（借入）については、新たな民間施設に係る固定資産税や国からの交付税を原資として償還する予定です。町の将来財政推計上、財政破綻や町民サービスの低下を招く心配はありません。また、市街地再開発事業により整備される住宅施設や商業施設は、権利者や民間事業者が取得・保有し、町が保有することはないため、維持管理について町民の負担となることはありません。

その他	新松田駅北口は道路整備をするだけで良いと思う。国等から補助金がもらえても松田町は借金をしなければならず、子どもたちに負債を背負わせたくない。	D	事業費における町負担額のうち、起債（借入）については、新たな民間施設に係る固定資産税や国からの交付税を原資として償還する予定です。町の将来財政推計上、財政破綻や町民サービスの低下を招く心配はなく、将来を担う子どもたちの負担となることもありません。
	事業説明会において、本事業に係る借金は事業後の税収増で返済できるとの回答があったが、完成したマンションが家族世帯で満室になる確証はないのではないか。借金をしてまで再開発を行う必要はない。	D	税収等における割合は再開発ビルそのものに係る固定資産税が大きな割合を占めるため、将来に渡ってマンションやテナントが埋まらなかった、又は途中で退去した場合であっても、大きな影響はありません。なお、起債（借入）の償還には国からの交付税についても原資とします。
	松田町は水道管といったインフラ施設のメンテナンスや防災設備の整備が喫緊の課題であり、不必要な本事業等の建設事業は必要ない。	D	インフラ施設の修繕や更新、防災設備の整備の必要性も認識していますが、駅前広場や道路整備についても同様に喫緊の課題でもあります。そのほか、駅前の賑わいや人口減少対策も含めた町が抱える課題を、当該再開発事業により一体的に解消していきたいと考えています。
	本事業に伴う借金について、大規模な災害があった場合は返済が困難となり、町民への更なる負担額が増加すると予想する。町民の負担が増えるような再開発は必要ない。	D	大規模災害を想定することの重要性は認識しています。事業費における町負担額のうち、起債（借入）については、新たな民間施設に係る固定資産税や国からの交付税を原資として償還する予定です。町の将来財政推計上、財政破綻や町民サービスの低下を招く心配はありません。
	経済情勢から事業費は増加傾向にあると思われ、推進する状況にないのでは	D	試算している総事業費は、現在準備組合にて想定している施設計画案を基に算出されたものです。都市計画決定後、基本設計の段階で計画を精査し、物価高騰等を踏まえた上での採算性について検討していくものと認識しています。
	ペDESTリアンデッキの管理は町になるか。維持費は年間いくら掛かるのか。	D	ペDESTリアンデッキの道路上の部分の管理については町管理になり、再開発ビルの共用部分については今後設立される再開発ビルの管理組合と協議を行い維持管理費等の費用負担についても決めていくこととなります。
	都会では味わえない松田町の良さを大切にし、魅力ある便利さを小田急さん、JRさんと協力してあきらめず進めてほしい。	C	小田急さん、JRさんの各鉄道事業者とは再開発事業について良好な関係をもって協議を進めています。頂いた意見の趣旨を踏まえ、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して参ります。
	小田急さんの2階改札にペDESTリアンデッキを接続することについて協議中とのことだが、小田急さんの協力が得られない状況では現状と変わらず平面交差することになり不便さは解消されない。	D	橋上改札の設置については再開発の施行区域外での整備であるため、再開発事業と並行して小田急さんと協議を進めています。
	鉄道事業者との連携は不可欠であり、再開発の費用対効果を高めるために小田急さん・JRさん主導で協議するべきと考える。	C	小田急さん、JRさんの各鉄道事業者とは再開発事業について良好な関係をもって協議を進めています。頂いた意見の趣旨を踏まえ、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して参ります。
	本事業では小田急さんとJRさんの乗り換えに係る改善が期待できないと判断する。 都市計画決定を行う現時点において鉄道事業者と合意に至っていないのは、両社とも事業化はしないという考えて交渉は失敗していると判断する。	D	小田急さん、JRさんの各鉄道事業者とは再開発事業について良好な関係をもって協議を進めています。課題の解決に向け神奈川県警と協議の上、ペDESTリアンデッキの整備を検討しており、デッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより最短経路での乗り換えとなり、利便性の向上につながるものと考えます。
	鉄道事業者と一緒に松田駅と新松田駅をつなぐ通路を作してほしい。	D	新松田駅と松田駅のペDESTリアンデッキでの直接接続を検討する場合、御殿場線の線路高を考慮した松田駅の改良が必要となることから、実現可能な整備方法の検討を行っています。
	歩車分離は良いが、新松田駅と松田駅を直結させ、また改札を通らなくても渡れる歩道にすべきである。	D	新松田駅と松田駅のペDESTリアンデッキでの直接接続を検討する場合、御殿場線の線路高を考慮した松田駅の改良が必要となることから、実現可能な整備方法の検討を行っています。また、新松田駅の南北自由通路については引き続き検討を進めます。
	新松田駅南口から松田駅北口まで一本でつながる自由通路があればよい。	C	新松田駅南口と北口を結ぶ自由通路については、再開発事業の施行区域外での事業となりますが、引き続き検討を進めます。

その他	ベドストリアンデッキと小田急さんの橋上改札との接続に問題がある。接続可能であることが明確になるまでは計画を中止すべきである。	D	課題の解決に向け神奈川県警と協議の上、ベドストリアンデッキの整備を検討しています。デッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより、最短経路での乗り換えとなることから、交番前の横断歩道の利用者が分散され交通混雑が緩和されるものと考えています。また、デッキの高さ等の詳細については、都市計画決定後に行う基本設計及び今後の小田急さんとの協議により決めていくこととなります。
	山北町では環境に配慮したイベントや自然を生かしたイベントが多い一方で松田町ではそれが少ないと思う。新しい住宅を作るよりも空家のリノベーションなどによりあるものを活かして自然環境に配慮した計画を望む。	D	再開発は空家の利活用を行う事業ではありませんが、町の現在の施策として空家・空地バンクの設置や、空家に居住するために必要な改修に要する経費について補助を行うなど空き家の活用促進に向けた取り組みを行っています。
	人口増加策は空家対策を行う方が効果的だと考える。	D	町の現在の施策として空家・空地バンクの設置や、空家に居住するために必要な改修に要する経費について補助を行うなど空き家の活用促進に向けた取り組みを行っていますので、引き続き空家対策についても実施していきます。
	必要のないものが多すぎる。老朽化したビルや空家問題への対策だけでも現状より良くなると思う。強引なやり方ではいずれ松田町から人が流出してしまう。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	町内に空家が多く存在するにもかかわらず税金を使いマンションを建てるなど考えられない。空家を安く利用できる方法を考えるべきである。	D	再開発事業への補助金はビルのマンション部分ではなく、主に一般の方々が使う再開発ビルの共用部分に対する建設費を補助対象としています。町の現在の施策として空家・空地バンクの設置や、空家に居住するために必要な改修に要する経費について補助を行うなど空き家の活用促進に向けた取り組みを行っていますので、引き続き空家対策についても実施していきます。
	定住促進には豊かな自然を宣伝して若者が空家を利用できるような方法を考えた方が良いと思う。	D	町の現在の施策として空家・空地バンクの設置や、空家に居住するために必要な改修に要する経費について補助を行うなど空き家の活用促進に向けた取り組みを行っていますので、引き続き空家対策についても実施していきます。
	新松田駅から松田小学校までのロマンス通り沿いに空家が多いことへの対策について取り組んだ方が良い。	D	町では平成28年5月に空家等対策計画を策定し、空家・空地バンクの制度の活用や令和6年6月にさがみ信用金庫・全国補償（株）と「空家対策に関する協定」を締結するなど、空家予防・空室対策に取り組んでいます。また、当地区内においても空家が散見されますが、老朽化した建物が多く存在し、都市機能の低下が懸念される状態であるため、土地の高度利用と都市機能の更新を図り、足柄上郡地区の玄関口としてふさわしい商業・サービス・住宅機能を集約し、中心市街地の活性化に向けた賑わいの創出を目指すため、市街地再開発事業を施行するものです。
	新松田駅南口も中途半端で混雑している。	D	新松田駅南口は道路事業にて整備を進めており、早期完成に向けて順次整備を進めていきます。
	新松田駅北口における交通の分散のため、南口にバス停を移設する件はどうなったのか。	D	新松田駅南口は道路事業にて整備を進めており、早期完成に向けて順次整備を進めていきます。
	新松田駅と松田駅間の横断歩道の撤去により、交番前の横断歩道の利用者が増加し、再開発ビルの利用者による交差点の車両通行量の増加や走行スピードの上昇により現状以上の交通渋滞と事故リスクの増大が懸念される。	D	課題の解決に向け神奈川県警と協議の上、ベドストリアンデッキの整備を検討しています。デッキと併せて新松田駅北口の橋上改札を整備することにより、最短経路での乗り換えとなることから、交番前の横断歩道の利用者が分散され交通混雑が緩和されるものと考えています。また、車両の通行に係る法定速度の遵守については、必要に応じて交通管理者である神奈川県警と協議いたします。
	北側地域からの来訪者動線について、県道711号JRガード下の北側から、計画中の商業施設1階へ向かう来訪者は交番前の横断歩道を通行することになる。駅利用者もこちらを使う可能性が高くなる。	D	県道711号JRガード下の北側から南街区の商業施設へ向かう場合、スーパーマーケットなど2階以上の店舗へはベドストリアンデッキを通行し、1階店舗へは横断歩道の通行を想定しており、利用者が分散され交通混雑が緩和されるものと考えています。
	県道711号JRガード下の拡幅が最優先だと思う。そこが拡幅されないまま再開発ビルが完成したら交通が大変なことになると心配している。	C	安全で快適な駅前広場・道路整備を目指し、都市計画決定の手続きを進めると共に、県道711号JRガード下の拡幅に関しては、同様の課題を認識しており、町、道路管理者である県とその他関係機関との間で調整しています。
	県道711号JRガード下の道路拡幅に係る交通事業者との調整状況を教えてほしい。	D	県道711号JRガード下を拡幅するには、通行止めの期間が長くなるなどの課題があるため、市街地再開発事業の進捗状況を踏まえ、工事が実施可能な方法について、神奈川県と町と関係機関が検討を進めています。

その他	駅前が整備されると交通量が増えるが、県道711号JRガード下の拡幅等の計画が見えず、周辺道路計画が不十分に思われる。	C	安全で快適な駅前広場・道路整備を目指し、都市計画決定の手続きを進めると共に、県道711号JRガード下の拡幅に関しては、同様の課題を認識しており、町、道路管理者である県とその他関係機関との間で調整しています。
	町内の狭あい道路の整備については、どのように考えているか。	D	町内の狭あい道路の改善については、建築基準法において道路後退義務のある箇所においては基本的に建物の建築時に道路後退し、将来的に4mの道路幅員が確保できるよう各地権者と個別協議を実施しています。
	まちづくりのコンセプトがブレているように思う。	D	これまでの経緯として、平成25年度に新松田駅北口周辺整備調査を開始し、地元自治会、交通事業者、警察等関係団体による新松田駅周辺まちづくり協議会における協議を経て、平成31年3月に新松田駅周辺整備基本構想・基本計画を策定しており、現在は基本構想・基本計画を元にした整備方針、事業コンセプトをもって計画を進めています。
	説明会の資料にある過去の町民アンケートは、実施時期が平成30年と古く、実施した母数も少ない。	D	町は町民との意見交換の場として毎年地域ごとに町政懇話会や地域座談会を開催し、意見を伺っています。令和7年度は6月から8月にかけてタウンミーティングを開催し、その中でもスーパーマーケット等の商業施設が欲しいという声を数多くお寄せいただいています。駅周辺の問題点や課題点は平成30年のアンケート調査時から大きな変化はないものと考えていますが、頂いた意見は参考にさせていただきます。
	駅前とロマンス通りの拡幅のみの再開発事業には賛成だが、本計画には反対である。すべての計画が不透明であり、事業協力者は本当に本開発のために地域周辺に関して徹底的なリサーチを行ったのか。サステナブルな社会を造ることは、世界共通の事柄だが、50年後やその先をどう考えているのか。今が良ければよいのか。	D	事業協力者は新松田駅周辺地域を調査の上、事業の成立性が見込めることから準備組合へ参画しています。また、平成31年に町が策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画においても居住機能の整備が計画されており、今後も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、賑わいと活力の創出を目指すものです。
	新松田駅北口周辺整備はもっと早く完了すると思っていた。是非、このタイミングを逃さないで早く進めてほしい。駅周辺の安全性と利便性の確保が喫緊の課題であり、商業施設や交通網が充実すれば住みやすくなる。	D	意見の主旨を踏まえて、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある利便性の高い新松田駅北口地区の形成を目指して参ります。
	本事業により人や商店のコミュニティが形成され、地域が活性化すると考える。	D	地域コミュニティの活性化はマンション入居者のみではなく、商業施設や公益施設の利用者も含めた賑わい・交流の活性化を想定しています。
	駅前の再開発に伴って松田町内の不動産の価値が上がると考える。	D	駅前の道路や商業施設等が整備されることで、周辺の土地の資産価値の上昇が見込まれます。
	再開発が行なわれた周辺では、交通面や生活面における利便性が高まり、土地の需要が高まる。安全性、利便性が高まれば、再開発ビルの入居者だけでなく松田町内の一戸建てなどにも越してくる人も増え、松田町全体の活性化にもつながる。	D	町としても駅周辺の利便性・快適性が向上することでマンションのみならず近隣土地の需要の高まり町全体が活性化することを期待しています。
	広報特別号で本事業を知った者も多いと思うが、今から町民アンケートを実施し、説明会を開催した上でパブリックコメントを実施するのが本来の流れではないか。	D	今まで新松田駅周辺地区整備基本構想・基本計画時にパブリックコメントを実施し、その後も広報紙や町ホームページでの周知や地域での説明会、駅周辺事業説明会等を開催してきました。また、準備組合設立後も説明会等を開催し、町民の皆様への周知を図っています。
	今までの実施された事業説明会で出た意見・質問に対してなぜ町はきちんと回答しないのか。	D	今までの説明会での意見に対する町の回答は、ホームページでの議事録や広報でよくある意見の回答というような形で回答しています。
	テナントが入らないことへの対策がなく、多くの自治体でも抱える問題からの学びがない。	D	テナント等については都市計画決定後の再開発組合設立認可までに見込みを付け、それに合わせ施設計画を検討します。準備組合へはテナントが入る見込みをもって計画を進めるよう助言してまいります。なお、テナント等が入らなかった場合においても町の負担が増えるということはありません。
	生涯学習センターの老朽化対策・体育館の整備等、優先して行うべきことが他にある。	D	頂いた意見は、各施設管理者に共有し、適切かつ計画的に維持管理を行うよう伝えます。

その他	大勢の意見を取り入れて本事業の案を再考すべきである。	D	駅周辺の安全性・利便性・快適性の向上を確保するにあたり、皆様の意見を参考にさせていただきます。
	生涯学習センターや健康福祉センターのメンテナンスが必要と考える。	D	頂いた意見は、各施設管理者に共有し、計画に基づき適切な維持管理を行います。
	何をもって賑わいとするのか、目標数値を公表してほしい。	D	賑わいの評価については、再開発前と再開発後の歩行者の通行量の比較や商業施設利用者数が考えられます。事業の詳細が決定する過程で検証していきます。
	今年度を実施した交通量調査の結果を公表してほしい。	C	現在、交通量調査の結果については分析作業をしているところです。結果がまとまり次第公表します。
	街並に関して、個性的で魅力ある“らしさ”の創出とは何か。	D	現状の新松田駅北口周辺は、松田町や足柄上地域の玄関口としての駅前広場や建物の街並みとなっていません。今後、松田町の魅力ある創出を図るため準備組合・組合と協議しながら松田町らしい魅力的な街並み景観を創出していきたいと考えています。
	本事業に関する資料は、具体例や数値を示してわかりやすく説明すべきである。	C	頂いた意見を踏まえ、今後の説明時には分かりやすい説明を心がけていきます。
	計画について、いつも「案である」という説明だが、いつ確定するのか。確定したら押し切るつもりなのか。	D	計画は都市計画決定後、準備組合において組合設立認可までに詳細な内容を決定し、本組合設立後に作成する権利変換計画書について、県の認可を得た時点で確定します。従いまして、上記の確定がなされるまでは地権者の方々や関係機関の協議調整を図って計画の検討を行うものとなります。
	様々な形で意見を述べてきたがなぜ民意が反映されないのか。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。 現在の計画に賛成の方、反対の方がそれぞれいらっしゃる事は承知しており、様々な意見をいただきながらより良い形にしていきたいと考えています。
	チルドレンファーストと訴えているが安全が担保されていない。	D	駅前広場整備により、歩車分離がされ安全で快適な道路交通環境が整備されることにより、子供にも安全な駅前広場となります。また公益施設の整備についても子ども・子育て支援施設の整備を検討しています。
	町内に日常生活に必要なスーパーマーケットの誘致を考えてほしい	D	頂いた意見のように多くの町民が望んでいるスーパーマーケットを再開発で整備する方針です。
	駅前だけの道を広げたり、マンションを建てたりと目の前のことでなく可能性を広げてほしい。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	小さな町のあり方を大げさな開発で変えてほしくない。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	課題に対してできるできないを明確にし、状況まとめ一覧を作成すべき。	C	頂いた意見は、今後準備組合に伝えさせていただきます。
	雇用の創出とは、具体的な数字を教えてほしい。	D	雇用の創出についての具体的な数字については、計画が未確定な現段階ではお示しできるものではありません。施設計画が具体的になった段階でお示ししたいと考えています。
	カラフル町屋のような町営住宅を増やす方が良いと思う。	D	町営住宅では管理費用がかかること、また町所有となるため税収が得られないことなどの財政上の課題が多く、本計画については、再開発事業による整備を計画しています。
	より具体的な事業計画、補償の提示など納得のいくものを示してほしい。	D	各権利者の従前資産や補償費等については、都市計画決定後の組合設立認可申請前に、再開発組合からお示しする内容であるため、現時点でお話しできる内容のものは既に説明しています。
	本事業の検討には50年遅い。	D	意見を踏まえ、安全で快適な駅前広場・道路整備を目指して参ります。

その他	反対者の意見を無視して計画を進めることは強引だと思う。まちづくりのモットーに「町民の声をカタチに」ということを掲げているが町民の意見を切り捨て、事業を進めようとしているのはおかしい。	D	開発区域の設定については、平成31年3月に策定した基本構想・基本計画の中で当時の検討区域をお示ししています。また、基本構想・基本計画の策定に当たっては、平成27年より策定までの間、交通事業者、警察、土木事務所等関係団体の皆様に加え、地元自治会の代表者様にも参加いただいた中で新松田駅周辺地域のまちづくり協議会を設立し、検討を重ねていただいた上、パブリックコメントを実施し多くの意見をお寄せいただきながら策定しています。基本構想・基本計画の策定後、策定内容を基に地権者の皆様にお集まりいただき、検討会を設立しました。検討会の中で再開発の仕組みについて熟度を深めていただき、令和5年5月に準備組合が設立され、準備組合内での事業協力者の選定後、再開発の都市計画決定へ向けて、駅前広場の配置や道路の線形、再開発ビルの事業計画等の検討を行いました。そして本年6月15日の準備組合通常総会にて、町へ都市計画決定の手続きを進めることについての要望を行うことが承認され、町へ要望書を提出されましたが、この間に駅周辺整備事業についての町民向けの説明会を4回、地元自治会の説明会を2回開催し、町民の皆様への説明や意見をお寄せいただいています。
	反対理由全てに賛同する。	D	ご理解いただけるよう検討を重ねてまいります。
	地域の再開発事業は、30年~40年位前に町民の了解の上に計画し、その後、町民の最終承認を執ると言った事が事前の流れではないか。本事業は、昨年7月頃からの話である。	D	開発区域の設定については、平成31年3月に策定した基本構想・基本計画の中で当時の検討区域をお示ししています。また、基本構想・基本計画の策定に当たっては、平成27年より策定までの間、交通事業者、警察、土木事務所等関係団体の皆様に加え、地元自治会の代表者様にも参加いただいた中で新松田駅周辺地域のまちづくり協議会を設立し、検討を重ねていただいた上、パブリックコメントを実施し多くの意見をお寄せいただきながら策定しています。基本構想・基本計画の策定後、策定内容を基に地権者の皆様にお集まりいただき、検討会を設立しました。検討会の中で再開発の仕組みについて熟度を深めていただき、令和5年5月に準備組合が設立され、準備組合内での事業協力者の選定後、再開発の都市計画決定へ向けて、駅前広場の配置や道路の線形、再開発ビルの事業計画等の検討を行いました。そして本年6月15日の準備組合通常総会にて、町へ都市計画決定の手続きを進めることについての要望を行うことが承認され、町へ要望書を提出されましたが、この間に駅周辺整備事業についての町民向けの説明会を4回、地元自治会の説明会を2回開催し、町民の皆様への説明や意見をお寄せいただいています。
	本事業後、現在の平日朝の交通規制はそのままになるのか。	D	朝の交通規制は現状のままとする予定です。
	本事業は補助金ありきで進めるのではなく、本当に必要なものを妥協なく精査し創り上げてほしい。	C	再開発事業は、地権者で組織される再開発組合が主体となり行っていく事業ですが、町としても新松田駅周辺整備基本構想・基本計画を元にした整備方針、事業コンセプトにより整備が進むよう組合に対し指導助言を行います。
	数十年前と現在とでは状況は異なり、本計画は住民の望む内容ではないため再考する必要があると思う。	D	数十年前と現在での駅周辺地区での課題と地元の方々が望んでいるまちづくりに関する意向は大きくは変わっていないと考えますが、頂いた意見は、今後準備組合に伝えさせていただきます。
	計画段階で、何を望んでいるかを広く町民から聴取し、話し合い等ができる開かれた場を作してほしい。	D	総合計画の策定時に町民アンケートを実施し、最も改善すべき現状に駅周辺が挙げられ、最も整備が必要な事業としても新松田駅・松田駅周辺整備という結果となっていますが、駅周辺に求める機能や施設について令和4年度にもワークショップを2回開催し、多くの意見を伺っています。引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して参ります。
	人口が減っても住民が充実して幸せな暮らしができる町という方向性を考えてほしい。	D	再開発事業により、駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	本計画内容は、大規模すぎる上、綿密なニーズの調査や町民や利用者の目線が欠けていると感じる。	D	施設計画に関する意見として、準備組合に伝えさせていただきます。
	駅周辺は狭い高架下と商店街、踏切に挟まれていて寄りつきづらいつ感じ、本事業の計画ではその問題がほんの一部しか解決されない。	D	頂いた意見の趣旨を踏まえ、引き続き安全で利便性の高い駅前環境の創出と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して参ります。
	少子化の時代に、将来を見据えた計画であるのか疑問がある。	D	再開発事業のコンセプトの一つとして、中心市街地における定住人口の増加や若年世代等の流入による地域コミュニティの活性化など持続可能なコミュニティ形成としての住宅施設の整備を目指しています。
	開発の規模が大きすぎる。利用できる建物は利用するようにしたい。	D	施設計画に関する意見として、準備組合に伝えさせていただきます。
	開発後の収益性を高めるために駅を利用している住民の目線からニーズを第一に考えて本事業について再考してほしい。	D	駅の利用者の目線も考慮し、検討を重ねて参ります。

その他	町民が収めた税金は町民のために使われるべきであり、町民の意見を無視し、町民ではなくマンションへの入居者を優先する事業は公共事業とは言わない。	D	本事業については公共事業ではなく、第一種市街地再開発事業ということで、地権者からなる組合施行での整備となります。 皆様から頂戴した意見も参考に事業を進めて行くよう準備組合に伝えさせていただきます。
	9月町長選挙に向けた見映えの良い点のみ強調した計画のように感じる。	D	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画において再開発事業としての整備方針が示され、当再開発事業を進めています。
	事業協力者として（株）マリモを選定した経緯、透明性を教えてほしい。	D	準備組合内にて事業協力者の決定まで理事会を計14回と臨時総会を開催し審議の上で決定しています。
	無意味な開発計画を白紙に戻してほしい。	D	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画において再開発事業としての整備方針が示され、当再開発事業を進めています。
	計画の縮小案を提示したが回答がない。	D	駅前広場及び、一般車・バス・タクシー乗降場等の施設数の検討に当たっては、交通事業者へのヒアリング内容などを踏まえて必要台数を算定の上、交通管理者である神奈川県警との協議を行い現在の計画としており、検討内容をもって整備を進めていきます。
	再開発に関する情報は重要であるのになぜ町内放送を使わないのか。	D	放送での周知の基準について、庁内での検討への参考意見とさせていただきます。
	駅舎や線路は今のままで良いと考える。	D	頂いた意見の趣旨を踏まえ、引き続き安全で快適な駅前広場の整備を目指して参ります。
	町民への説明や情報提供が十分に行われていない。 広報発表からパブコメ提出期限までが短い。	D	開発区域の設定については、平成31年3月に策定した基本構想・基本計画の中で当時の検討区域をお示ししています。また、基本構想・基本計画の策定にあたっては、平成27年より策定までの間、交通事業者、警察、土木事務所等関係団体の皆様に加え、地元自治会の代表者様にも参加いただいた中で新松田駅周辺地域のまちづくり協議会を設立し、検討を重ねていただいた上、パブリックコメントを実施し多くの意見をお寄せいただきながら策定しています。基本構想・基本計画の策定後、策定内容を基に地権者の皆様にお集まりいただき、検討会を設立しました。検討会の中で再開発の仕組みについて熟度を深めていただき、令和5年5月に準備組合が設立され、準備組合内での事業協力者の選定後、再開発の都市計画決定へ向けて、駅前広場の配置や道路の線形、再開発ビルの事業計画等の検討を行いました。そして本年6月15日の準備組合通常総会にて、町へ都市計画決定の手続きを進めることについての要望を行うことが承認され、町へ要望書を提出されましたが、この間に駅周辺整備事業についての町民向けの説明会を4回、地元自治会の説明会を2回開催し、町民の皆様への説明や意見をお寄せいただいています。なお、パブリックコメントの実施については7月1日発行の広報まつだに掲載しており、7月16日の実施から30日間を確保しています。
	事業協力者及び委託業者との契約内容を教えて欲しい	D	(株)マリモは本事業に係る事業協力者として、再開準備組合と協定書を締結して市街地再開発事業に参画しており、町との契約関係はありません。協定により、準備組合から事業協力に係る対価の支払い等はなく、都市計画決定後において(株)マリモは事業用資金の立替えに協力することとなります。 また、(株)トーニチコンサルタント及び(株)アイテック計画は町の委託業者です。 (株)トーニチコンサルタントは、本事業に係る新松田駅周辺地域の基本設計や現況交通量調査といった業務を行っています。 (株)アイテック計画は、準備組合の活動支援や本事業に係る基本計画・都市計画案の作成、関係機関協議といった業務を行っています。
	事業協力者及び委託業者との契約状況を教えて欲しい	D	本事業の事業主体は、今後地権者で組織される市街地再開発組合となります。また、(株)マリモ等の民間企業が参加組合員として事業資金の負担や技術支援を行い事業を施行します。市街地再開発組合がまだ設立されていない現時点において契約等決定しているものはありません。

その他	都市計画審議会議事録の公表までに時間を要した理由は何か	D	都市計画審議会の議事録は、詳細な議事録と議事概要を作成した後、内部決裁や審議会による内容確認といった事務処理を経て公表をしています。公表までに一定の期間を要することについて、ご理解くださるようお願いいたします。
	要請書提出者のうち何名が準備組合員か、また該当者の記号を示してほしい	D	要請書は公表を前提として提出いただいたものではなく、個人情報保護の観点から踏まえ、要旨一覧における準備組合員の人数や準備組合員である者の記号等の情報を公開する予定はありません。
	都市計画審議会に関する内容が町ホームページの新着情報に掲載されていない理由は	D	都市計画審議会は新松田駅周辺事業に特化した附属機関ではないため、開催等に関して新松田駅周辺事業に係るページの新着情報には掲載しておりません。 これまでは傍聴対象としていなかったことなどから町ホームページには掲載しておりませんでしたが、令和7年度第2回都市計画審議会からはまちづくり課のページ及びトップページの新着情報にも掲載することとしました。なお、開催案内については広報まつだに掲載し、周知をしています。
その他	「新松田駅北口都市開発150億円」等の記載がされたチラシについて、対応状況を公表してほしい	D	当該チラシには発行元の記載がなく、記載内容の一部に事実と異なる内容が含まれていたことで、町に対する多数の問合せの対応に時間を要したことから、警察への相談を行いました。 本年6月に開催した事業説明会において、発行者の方から名乗り出ていただいたものの、不特定多数の個人宅等にポスティングなされた結果に対する問題解消には至っていないことから町公式サイトに掲載しています。

その他	広報まつだ特別号表紙の絵が同日発行の本山ひろゆき通信に出典名なしに勝手に使用されているのは公私混同ではないか	D	使用されているデータは令和7年7月26日実施の「新松田駅北口地区市街地再開発事業説明会」で配布された資料中のイメージ図であり、説明会資料は町公式サイトにもデータを掲載しています。当該イメージ図等に関しては、松田町ホームページコンテンツの使用申請がなされ、許可しています。なお、出典の記載については、使用条件としていません。
	駅前再開発は、歩道整備で交通安全を進める、スーパーマーケット等の誘致、松田駅と新松田駅間の乗換えの利便性を良くするといった3点が目標であるが、本計画は地権者、町、不動産会社が結託した住人の追い出し計画である。	D	新松田駅周辺整備については平成31年3月に基本構想・基本計画を策定しましたが、平成27年より策定までの間、交通事業者、警察、土木事務所等関係団体の皆様に加え、地元自治会の代表者様にも参加いただいた中で新松田駅周辺地域のまちづくり協議会を設立し、検討を重ねていただいた上、パブリックコメントを実施し多くの意見をお寄せいただきながら策定しています。基本構想・基本計画の策定後、策定内容を基に地権者の皆様にお集まりいただき、検討会を設立しました。検討会の中で再開発の仕組みについて熟度を深めていただき、令和5年5月に準備組合が設立され、準備組合内で慎重に議論を重ね事業協力が選定されており、いただいたご意見のように地主・町役場・不動産会社が結託しているものではありません。また、市街地再開発事業は本組合の設立、権利変換計画の認可等各手続きごとに地権者の同意を得て事業を進める制度です。個々の地権者への丁寧な説明と協議をした上で、地権者皆様からの同意のもと各手続きを進めるよう準備組合、再開発組合に対し助言と技術的支援をしています。
	空家を壊し、マンションにすれば固定資産税や住民税の増収により財政が潤うため町はマンション建設にこだわっていると考える。 また、不動産業者は営利が目的であり、合法であれば社会的な批判があっても事業を進める。町役場が不動産会社に加担して規制緩和・補助金投入を計画していると考え。	D	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画において、まちなかの活力を創出する都市居住の場としての「居住機能」の導入を目指すとしています。また松田町立地適正化計画においても、駅周辺区域を居住誘導区域と設定しています。このような上位計画から駅前周辺地区での都市居住施設としてのマンションを計画しています。再開発でのマンションとともに、空家対策についても引き続き対応していきたいと思います。また、市街地再開発事業は本組合の設立、権利変換計画の認可等各手続きごとに地権者の同意を得て事業を進める制度です。個々の地権者への丁寧な説明と協議をした上で、地権者皆様からの同意のもと各手続きを進めるよう準備組合、再開発組合に対し助言と技術的支援をしています。
	町の幹部は業者と癒着している。 町長は委託業者と宴会をしており、地方公務員法違反であり、止めない役場職員も問題である。	D	頂いた意見のような事実はありません。
	事業説明会の内容が分かりづらいため、住民が理解しやすい説明をしてほしい。説明資料のプレゼンテーション方法を改善してほしい。	D	頂いた意見について役場庁内に共有させていただきます。
	事業説明会において質問と回答が一致していない。 不動産会社は大規模マンションを作らないと事業の採算性が取れないと説明しているが、根拠が示されていない。	D	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。また、現在の再開発ビルのイメージ図については、検討中で確定したものではなく、今後も検討を重ね変更が生じます。また、今後開催させていただく説明会においても分かりやすい説明となるよう努めてまいります。
	本事業の施行区域は国府津松田活断層に隣接しており、また、軟弱地盤であることから大規模な再開発は無謀である。 活断層の存在を町民に知らせないまま事業を進めようとしている。	D	意見のような地盤の状況に加え、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題を生じています。そのような状況から、耐震性・防火性に優れた再開発ビルを建築することで、地域の防災性を高める必要があると考えています。
	町の事業推進方法が犯罪的である。 町は事業説明会において転居したくないとする地権者に対して、「再開発計画ができたなら土地・建物の強制執行も可能である」旨のと発言したことや、地権者宅に複数回訪問したことについては、恫喝に当たると考える。	D	再開発事業は段階毎に地権者の同意を得て事業を進めていきます。個々の地権者とよく協議をし進めるよう準備組合、再開発組合に助言して参ります。
	本事業における収支計画はすでに破綻している内容である。人件費や資材費の高騰により町の負担額が増加することが予想される。	D	建物の規模については現在検討中であり、都市計画決定後に行う基本設計の中で全体の事業性や収支バランス、意見等を考慮し、階数や配置などの詳細を決めていくこととなります。

その他	本事業後、50年後には駅前に廃墟化した高層マンションが残ることになるのではないかと。再開発ビルの耐用年数を経過した際の建替えや修繕費のことも視野に入れ、地域の将来像を考えるべきである。。	C	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画において、まちなかの活力を創出する都市居住の場としての「居住機能」の導入を目指すとしています。また松田町立地適正化計画においても、駅周辺区域を居住誘導区域と設定しています。このような上位計画から駅前周辺地区での都市居住施設としてのマンションを計画しています。当町の現状では、新松田駅北口地区において歩行者と車の錯綜により円滑な走行や歩行者の安全面に問題があるだけでなく、少子高齢化や若年層の流出による人口減少を食い止め、若者の定住・交流、人の流れを呼び込む「魅力あるまちづくり」の必要があると考えており、駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住の促進及び町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	地域の住環境を破壊し、誇大広告で購入者を騙す悪徳不動産業者を排除するべきである。	D	頂いた意見を準備組合に伝えさせていただきます。
	松田町はバリアフリー基本構想を策定しているのか。国からの支援を受けるため、至急策定してほしい。	B	現在、バリアフリー構想は策定しておりません。今後検討してまいります。
	本事業の計画案自体が極めて不合理であり、それに関連する都市計画案については都市計画決定を行う段階に至っていないと考える。	D	計画案は、まだ決定したものではなく、都市計画決定後、準備組合により基本設計等において詳細な検討を行うため変更が生じます。都市計画案は当該区域で将来的に再開発事業を進めていくことについて都市計画法に基づいて決定するものです。
	本事業に関して反対意見が多くある中で施行を強行するのではなく、独自の魅力を失わない再開発としてほしい	C	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画において、まちなかの活力を創出する都市居住の場としての「居住機能」の導入を目指すとしています。また松田町立地適正化計画においても、駅周辺区域を居住誘導区域と設定しています。このような上位計画から駅前周辺地区での都市居住施設としてのマンションを計画しています。当町の現状では、新松田駅北口地区において歩行者と車の錯綜により円滑な走行や歩行者の安全面に問題があるだけでなく、少子高齢化や若年層の流出による人口減少を食い止め、若者の定住・交流、人の流れを呼び込む「魅力あるまちづくり」が必要であると考えており、駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺の地域では老朽化し耐震性に懸念のある建物も多く存在するため、防災上の課題を生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住の促進および町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しています。
	今後の長年の影響を考え、住民の理解が得られないのであれば、何もしないというのに必要なスタンスだと考える。	D	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画に基づき市街地再開発事業による駅周辺整備について都市計画決定の手続きを進めています。引き続き情報発信などを行い、より多くの町民の皆様のご理解が得られるよう努めます。
	過去最大の税金を使うのであれば、どんな駅前を望むのかといった町民アンケートを各戸配布して町民の願いを知ってほしい。	D	平成31年3月に策定した新松田駅周辺整備基本構想・基本計画策定時においてアンケートを実施し、結果を踏まえて駅前広場の整備方針等を定めており、現在の計画を作成しています。
	本事業は町民、町、再開発組合、デベロッパーの誰のためのものなのか。	D	当該事業は松田町の将来のために実施する最重要施策であり、町全体のための事業と考えています。
	資料において都市計画決定の手続きを進めることについて「理解」を得たとあるが「賛同」を得ていないのか。	D	準備組合総会において、都市計画決定の手続きを進める件について町に要望する議案に対し、賛成多数で可決しています。
	国に対する補助金は毎年申請できると思うが、今年に都市計画決定して事業を進めるメリットは何か。	D	国や県への補助申請時期が定められており、事業実施年に補助を受けるためには前年までに事業計画等を提出し、予算措置を受ける必要があります。本事業に係るスケジュール案を関係機関に提示しており、それに則って事務を進めているため、スケジュールが変更されれば改めて交付申請等の協議を要することとなります。
	再開発ビルに関して規模感がわかりやすい完成予想図を写真にはめ込んだものが見たい。	D	完成予想図は施設計画が具体化された段階での公開となります。
	建設費等の高騰に対して国からの補助金も連動するのか。	D	補助申請後に建築費用が上昇したとしても連動して補助額が加算されることはないため、必要に応じて変更交付申請を行うこととなります。
	新松田駅前再開発は絶対必要だと思うが、本計画のような規模のマンションが必要なのか。	D	駅前広場のみの整備では、人口減少の鈍化や人の流れは実現できません。また、駅周辺地域は老朽化し耐震性に懸念のある建物が多く存在するため、防災上の課題も生じています。再開発事業により駅前広場の整備とともに定住者の確保と町民や来訪者が楽しめる賑わいの核の形成を目指しており、マンションも必要なものと考えています。

	本計画において町、地権者、準備組合の関係性や責任がどこにあるかははっきりと示してほしい。	D	再開発事業の施行主体は地権者組織である準備組合、また基本設計や事業計画等を作成後に認可された再開発組合（本組合）となります。組合において、公益施設である駅前広場やペDESTロリアンデッキの整備、道路の拡幅も一体的に行いますが、整備費及び維持管理費は町の負担となります。また町は再開発ビルの整備費の一部を国、県とともに補助金として助成します。事業後の再開発ビルの維持管理は、その床（住宅、商業施設、公益施設）の所有者と管理組合が行うものとなります。
その他	準備組合で話された議事録を公開してほしい。	D	再開発準備組合は、地権者による任意団体であり、そこで話し合われた議事録については準備組合員以外の第三者に公開する義務はありません。
	本事業によるマンション建設は町が施行するのではないとしても、税金を投入する以上、準備組合の議事録を公開してほしい。	D	再開発準備組合は、地権者による任意団体であり、そこで話し合われた議事録については準備組合員以外の第三者に公開する義務はありません。
	駅前にスーパーマーケットが誘致されれば大変ありがたいが、駅前にこだわらずともスーパーマーケットを誘致してほしい。	D	準備組合からは、テナントヒアリングを行っているスーパーマーケットの意見として、再開発により住宅施設や他の商業施設、公益施設等が整備されることで集客が見込めるとして出店の可能性を検討していると伺っており、都市計画決定後の基本設計により店舗の規模等も決まってきます。町民の要望に応えスーパーマーケットを確実に誘致するよう、頂いた意見は、準備組合へ伝えさせていただきます。