

# 新松田駅周辺地域まちづくり協議会

日 時 平成29年3月27日(月)

午後1時30分から

場 所 松田町役場1階 1AB会議室

# 新松田駅周辺地域まちづくり協議会

## 次 第

1. 前回協議会の確認
2. 新松田駅前周辺のまちづくり構想について
3. まちづくりの実現化に向けた手法について
4. 今後の協議会について

# 1. 前回協議会の確認

(1) 駅周辺地区のまちづくり方向の考え方

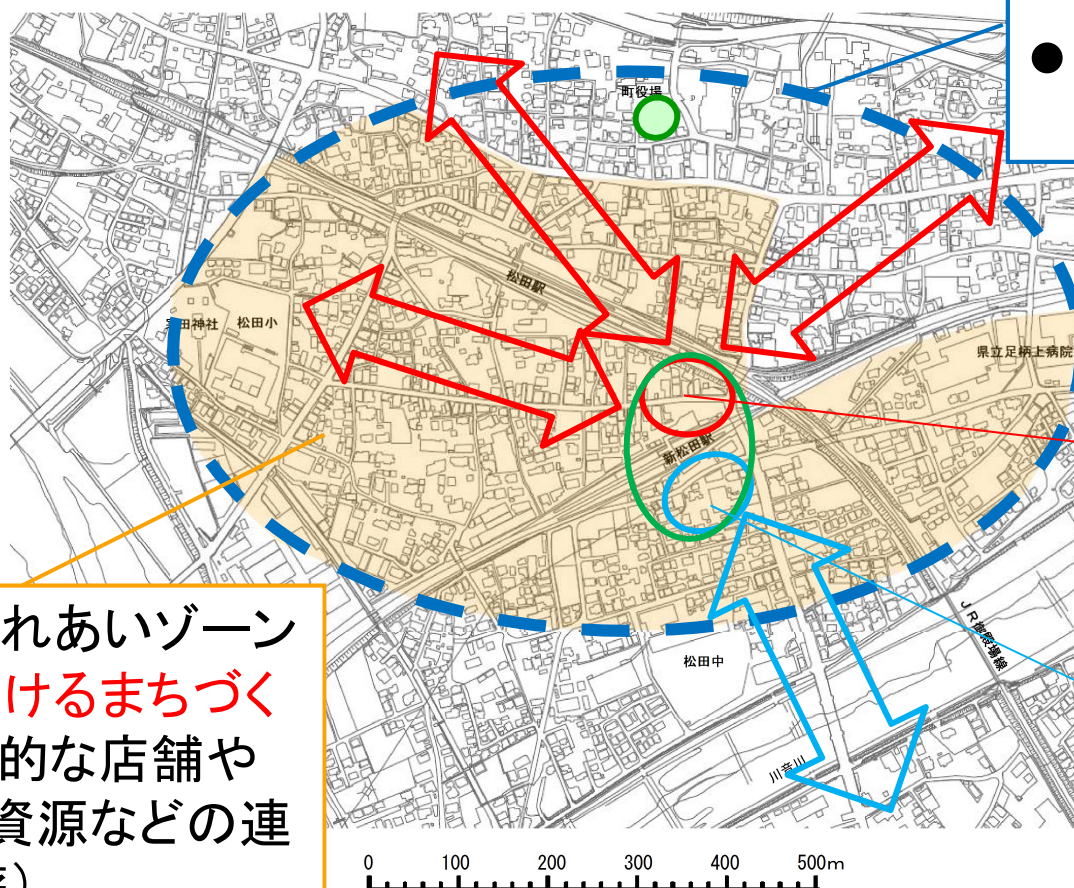
(2) 駅周辺地区のまちづくりの検討イメージ

(3) 前回協議会の総括

# (1) 駅周辺地区のまちづくり方向の考え方

## 足柄上地区の玄関口

賑わい・活力を生み出すまちづくり



地区情報発信拠点

- 町や地域などの様々な情報を受発信

足柄上地区の玄関口

町内・開成町・観光エリアへの  
玄関口として機能

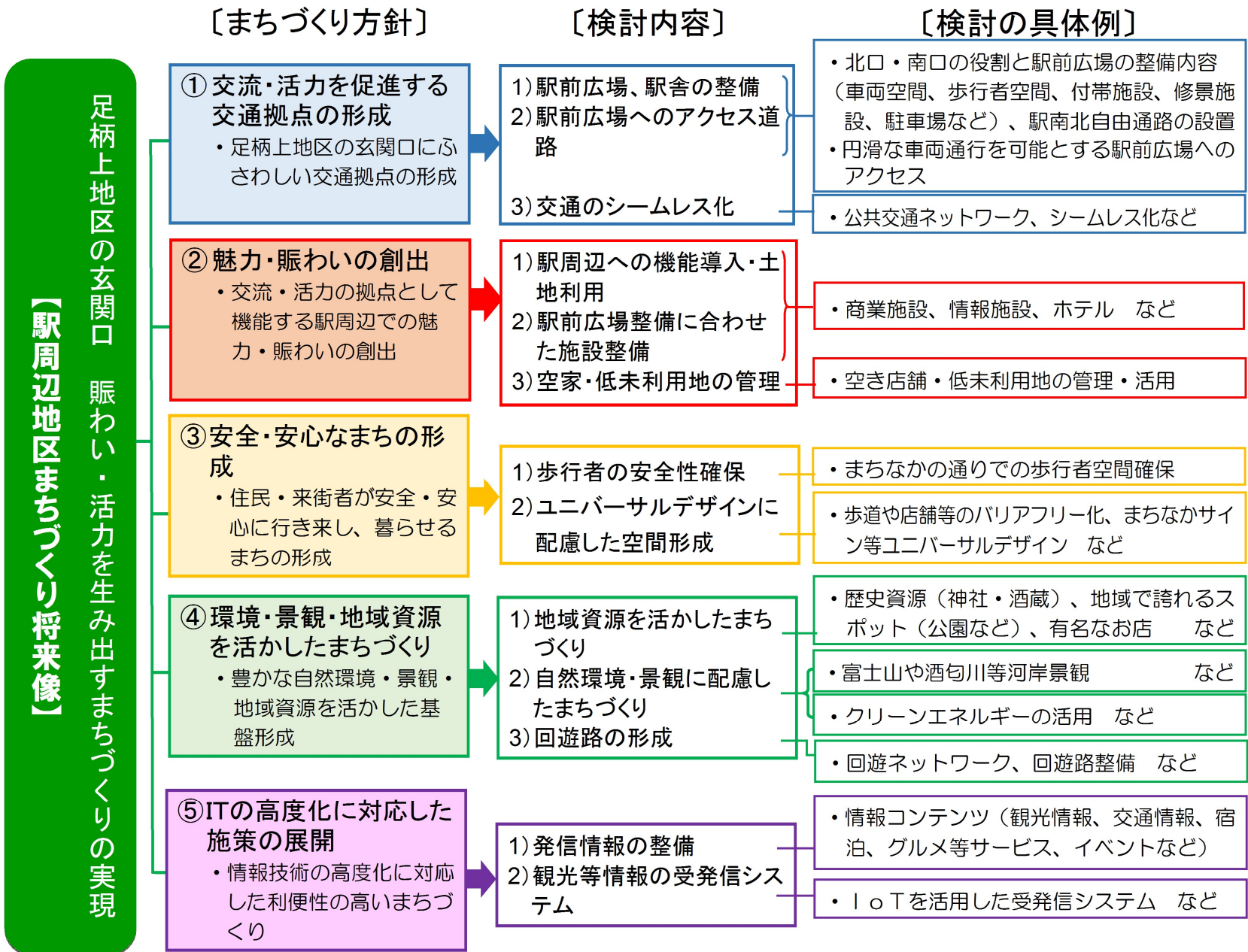
町内・大井町方面  
への玄関口  
として機能

まちなかふれあいゾーン

- 楽しく歩けるまちづくり(特徴的な店舗や歴史的資源などの連携・回遊)



# (2) 駅周辺地区のまちづくりの検討イメージ



## (3) 前回協議会の総括

### 【第2回協議会での主な意見】

- 交通アクセスの強化といった取り組みについても検討してほしい
- 新松田駅は広域的な玄関口であるべきだ
- 鉄道が高架化されるなどの対策がされると非常に理想的だ
- 優先的にやってもらいたいのは駅前整備
- まちづくり方針についてはイメージが沸かず検討しにくい
- 駅の周辺の魅力をつくるための具体的な取り組みについて話し合う方がいいのでは

### 【第2回協議会の総括】

- 協議会は具体的な駅前のあり方や、2つの駅のつなぎ方といった具体的な取り組みを検討する場とすることとなった。

## 2. 新松田駅前周辺のまちづくり構想について

# 新松田駅前周辺の現状

## 【新松田駅前周辺の現状】

### 〔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

### 〔駅前の安全性〕

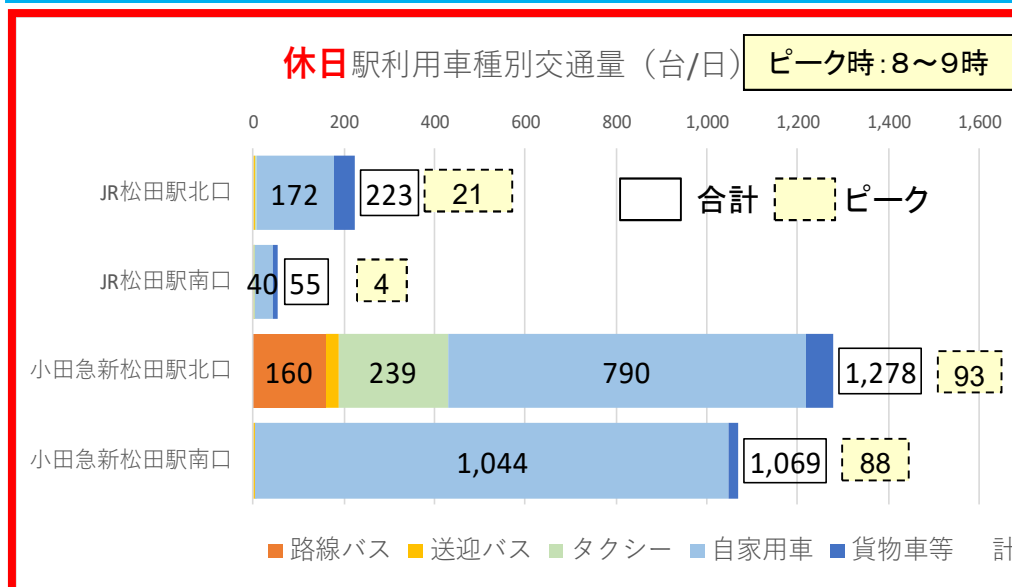
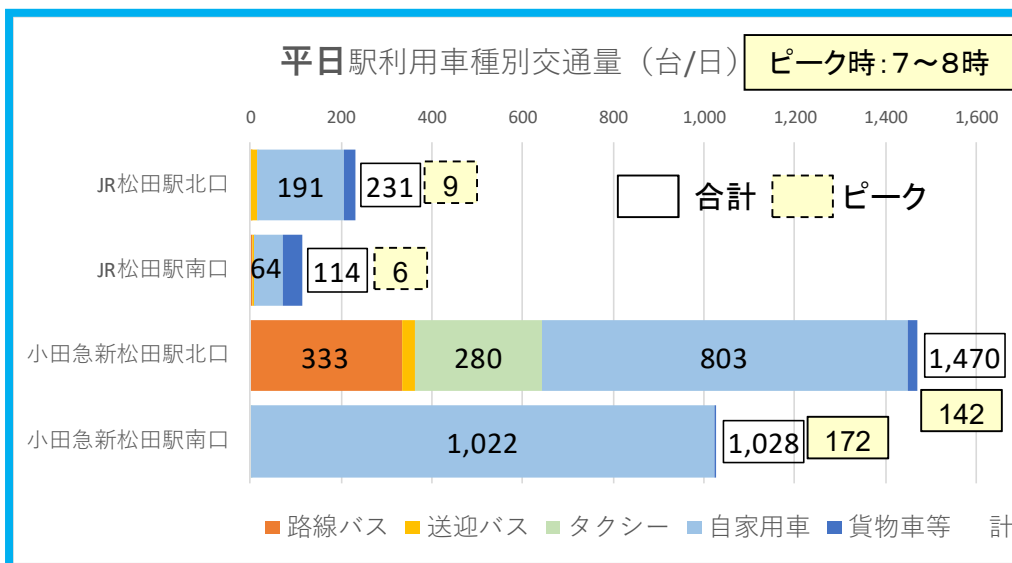
- 車両と歩行者・自転車が錯綜し危険である
- 2つの駅間の移動が道路横断となり危険である

### 〔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

# 交通実態調査で新たにわかったこと(1)

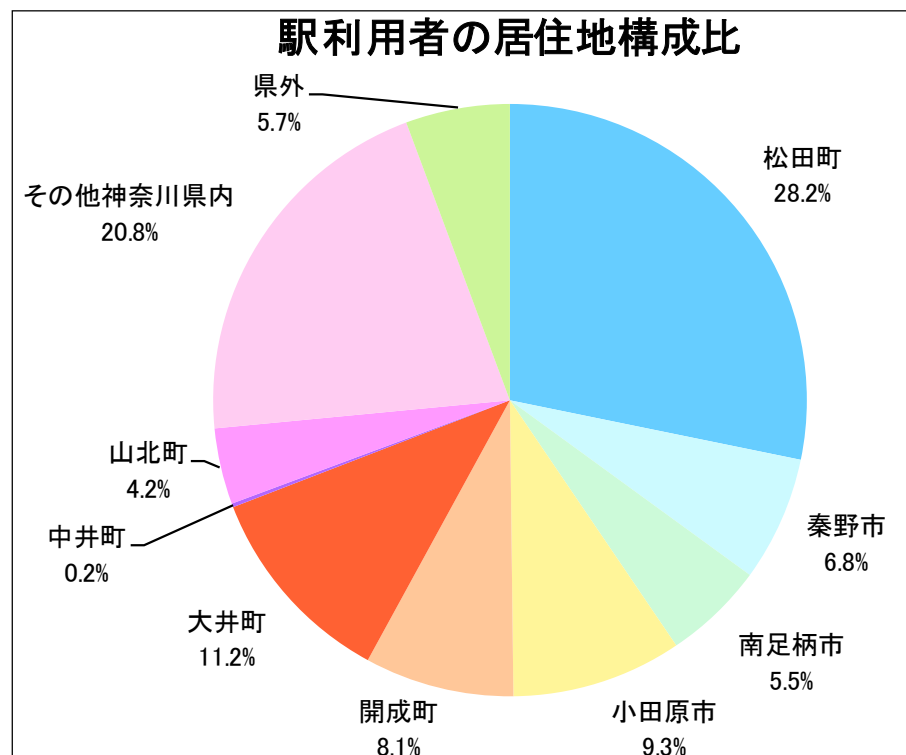
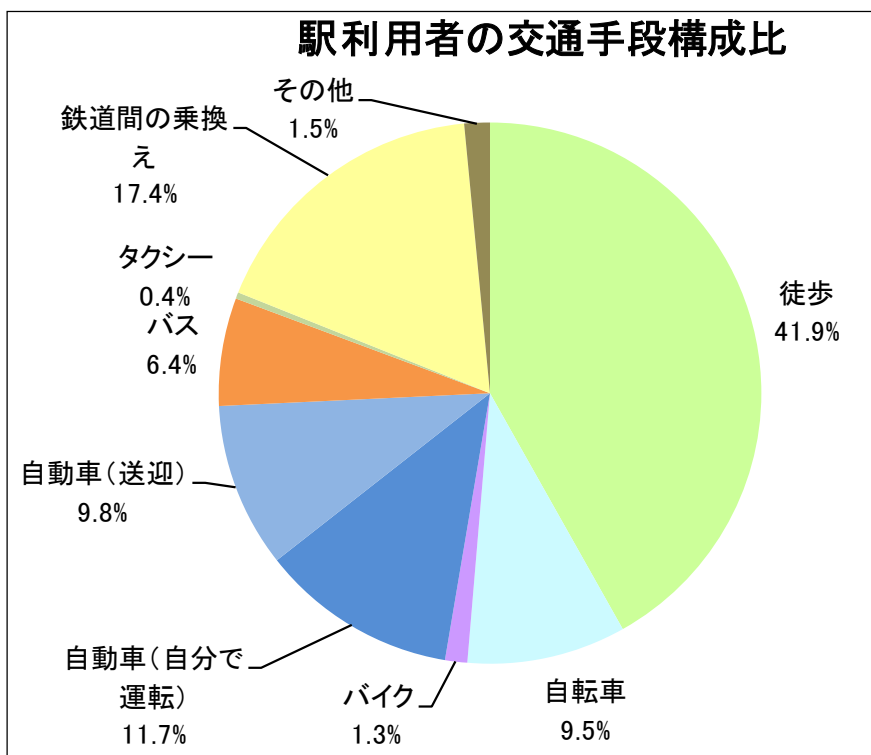
- バス利用は通勤通学目的が多いため、平日は利用者・運行本数とも半減する。
- 新松田駅では平日休日とも北口より南口の自動車利用者が多い。
- 主に町屋・店屋場・大井町方面から自家用車を利用する需要が多いと考えられる。
- 南口へは踏切横断がなくバスやタクシーの乗入れもないため、自家用車を利用しやすい環境であると考えられる。



※駅乗降に係る利用交通量(20時間:始発5:00~終発1:00)

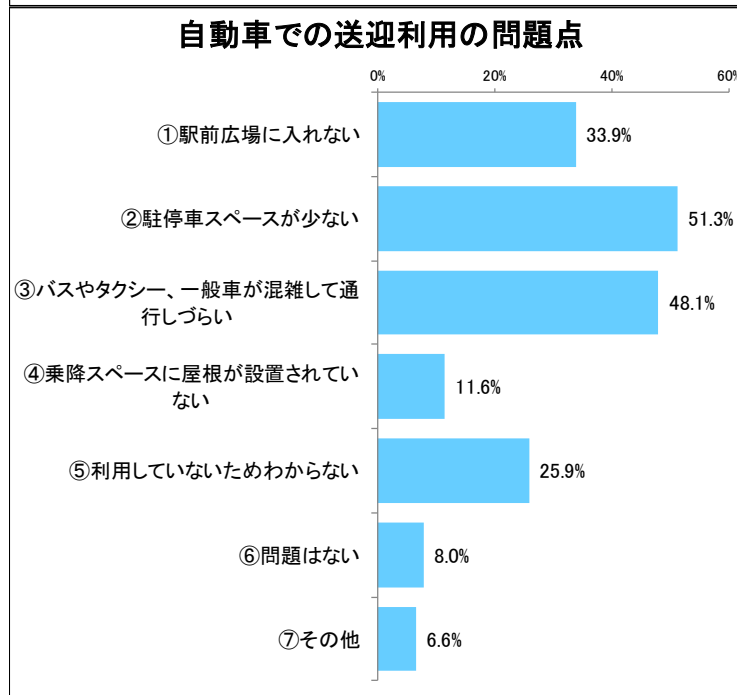
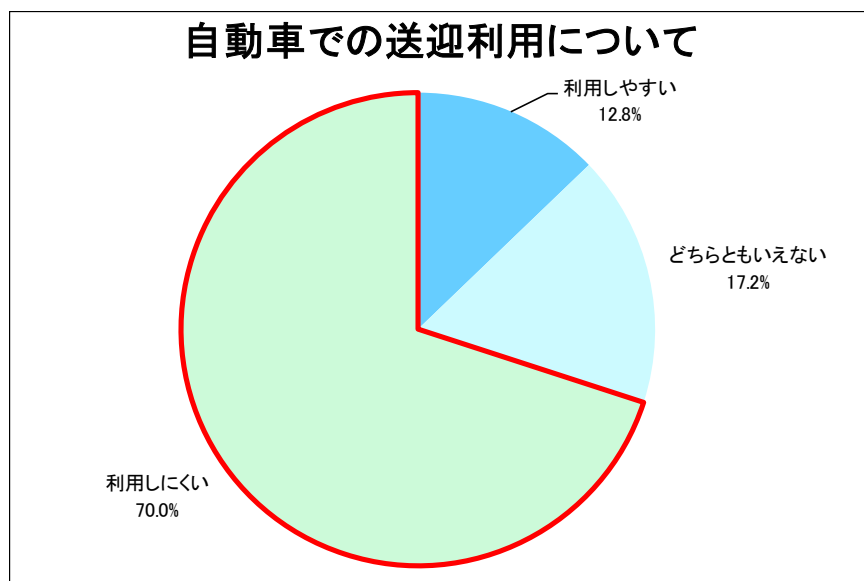
# 利用者アンケートで新たにわかったこと(2)

- 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・大井町方面等からの町外利用であることが想定される。
- 町外利用者は約70%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。



# 利用者アンケートで新たにわかったこと(3)

- 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、駐停車スペースの不足が要因と考えられる。
- 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いことから、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。





# 駅前のまちづくり分類

## 〔まちづくり方針〕

### ① 交流・活力を促進する交通拠点の形成

- ・足柄上地区の玄関口にふさわしい交通拠点の形成

### ② 魅力・賑わいの創出

- ・交流・活力の拠点として機能する駅周辺での魅力・賑わいの創出

### ③ 安全・安心なまちの形成

- ・住民・来街者が安全・安心に行き来し、暮らせるまちの形成

### ④ 環境・景観・地域資源を活かしたまちづくり

- ・豊かな自然環境・景観・地域資源を活かした基盤形成

### ⑤ ITの高度化に対応した施策の展開

- ・情報技術の高度化に対応した利便性の高いまちづくり

## 【駅前のまちづくり分類】

### 【ハード面から考えるまちづくり】

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

+

### 【ソフトによる付加価値を向上するまちづくり】

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



## 【ハード面から考えるまちづくり】

### ①交流・活力を促進する交通拠点の形成

#### 【検討内容】

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

## 駅前広場整備の考え方

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

# 交流・活力を促進する交通拠点のイメージ(素案)

① 玄関口にふさわしい環境空間の創出

駅舎の整備による利便性向上・  
バリアフリー化

※イメージ図です。

② 一般車の乗降場の確保

④ 歩行者動線と  
車両動線の分離

⑤ 公共交通と一般車交通機能の分離

③ 安全な待合・滞留スペースの確保

## ②魅力・賑わいの創出

### 【検討内容】

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

## 魅力・賑わい創出の考え方

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

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

③ 個性ある駅前景観の創出  
⇒玄関口にふさわしい都市景観、シンボルの創造

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



# 魅力・賑わいを創出する駅前のイメージ(素案)

① 玄関口にふさわしい賑わい空間の形成

溜り空間の創出

既存施設の  
リニューアル

② 集客力を高める施設整備

富士山の眺望を活かした複合集客施設の整備

既存施設の  
集約化

※イメージ図です。

③ 個性ある駅前景観の創出

シンボルの創造

玄関口にふさわしい都市景観の形成

④ 空家・低未利用地の管理・活用

空家の店舗等での利用

低未利用地のポケットパーク等での利用

# 交流・活力促進と魅力・賑わいを創出を 合わせたイメージ(素案)

① 玄関口にふさわしい賑わい空間の形成

溜り空間の創出

② 集客力を高める施設整備

富士山の眺望を活かした複合集客施設の整備

既存施設の  
集約化

※イメージ図です。

既存施設の  
リニューアル

③ 個性ある駅前景観の創出

シンボルの創造

玄関口にふさわしい都市景観の形成

④ 空家・低未利用地の管理・活用

空家の店舗等での利用

低未利用地のポケットパーク等での利用

## ③安全・安心なまちの形成

### 【検討内容】

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

## 安全・安心なまちの形成の考え方

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

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



# 駅前や通りにおける安全・安心なまちの形成のイメージ

## ① 安全に歩ける歩行者空間の確保

歩車分離による安全性の確保

休憩場所となる小広場

太陽発電による照明灯

※イメージ図です。



〔小広場のイメージ〕



## ② 人に優しい環境形成

歩道や店舗等での段差の解消等  
バリアフリー化

道路沿道や敷地内などの緑化

道路と調和した街並みの形成

ベンチ等休憩施設  
の設置

案内サインなど人にやさしい街なかサインの設置

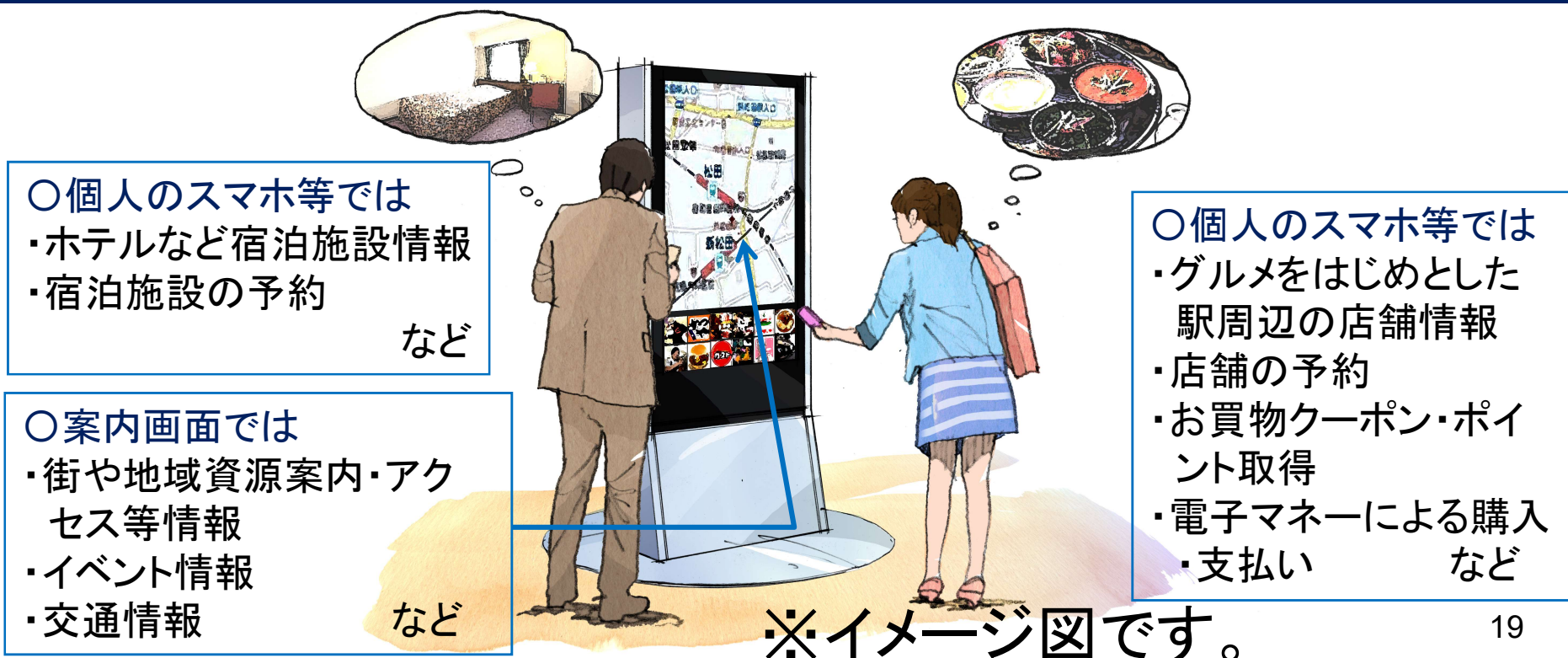
# 【ソフトによる付加価値を向上するまちづくり】

## ITの高度化に対応した施策の展開

### 【検討内容】

- 1) 発信情報の整備
- 2) 観光等情報の受発信システム

## 観光等情報の受発信システムのイメージ





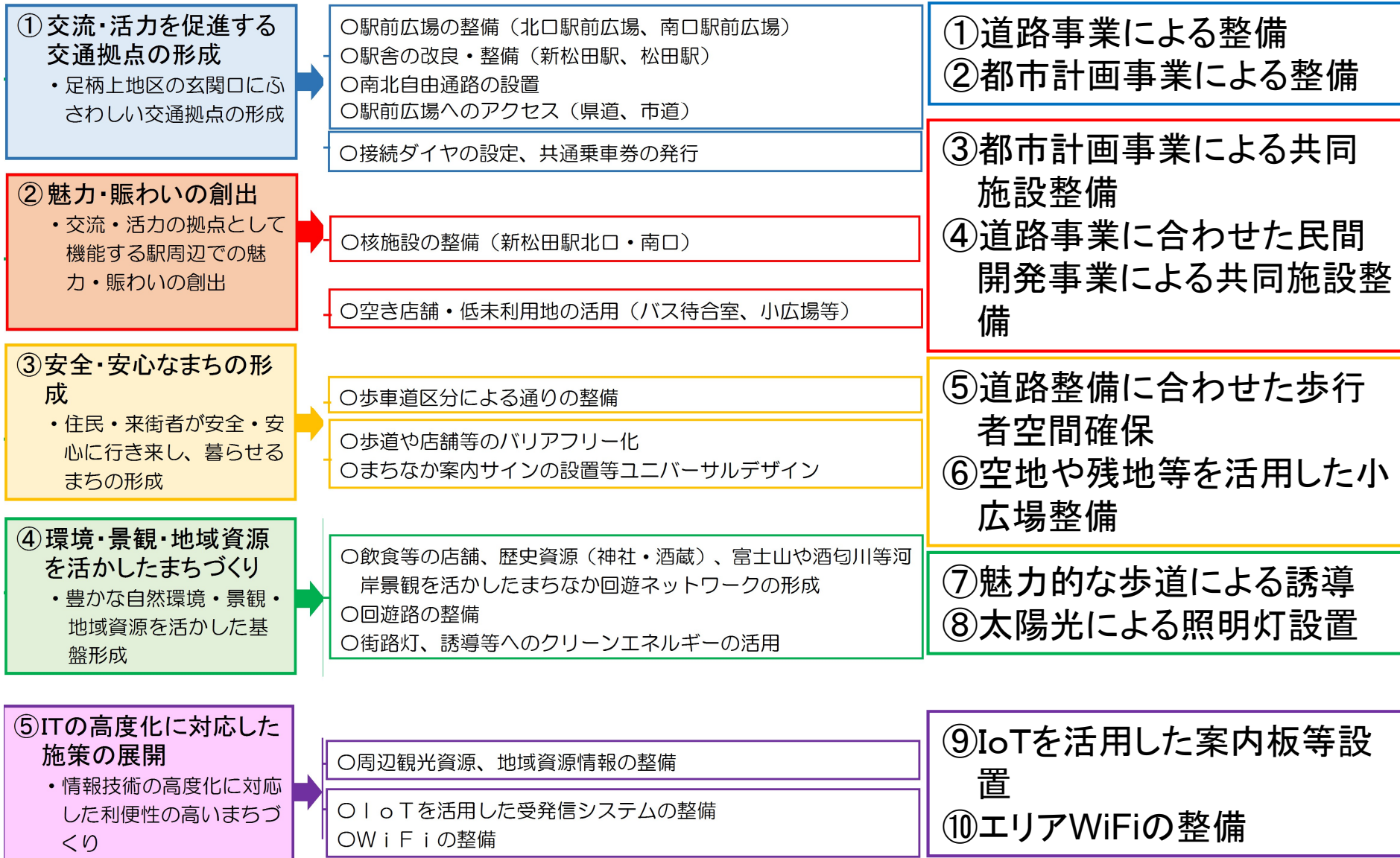
### 3. まちづくりの実現化に向けた手法について

# 駅周辺整備の実現手法

## 〔まちづくり方針〕

## 〔主要事業〕

## 【実現手法】



# 道路・駅前広場整備の実現手法

## ①道路事業による道路整備

道路事業：用地の買収方式により車道や歩道を整備  
(例：県道711号(歩道設置、CCB等))

### メリット

・都市計画決定の手続きが不要。

### デメリット

・手法は、用地買収を行い道路整備を行うことに限られる。

## ②都市計画事業による道路整備

街路事業：対象路線や駅前広場を都市計画決定(\*)し、  
用地の買収方式により車道や歩道を整備  
(例：酒匂川左岸道路(小田原から大井)、  
伊勢原駅の駅前広場)

(伊勢原駅駅前広場)



### メリット

・都市計画決定手続きにより将来まで事業による整備が担保される。  
・用地買収手法だけでなく区画整理事業や再開発事業でも整備ができる。

### デメリット

・都市計画手続きが必要で作業量が多く時間がかかる。  
・都市計画決定により計画区域内の土地での建物建築の際に規制が生じる。

# 共同施設整備の実現手法

## ③都市計画事業による共同施設整備

都市計画事業：対象路線や駅前広場を都市計画決定とは別に市街地再開発事業や土地区画整理事業の都市計画決定を行い、同施設を整備  
 (例：藤沢駅前、厚木駅前、海老名駅周辺等)

(海老名駅駅前)



### メリット

- ・都市計画事業として公平性が保たれる。
- ・税の特例措置がある。
- ・民間事業に比べ補助金の導入額が多い。

### デメリット

- ・事業に参加する地権者が事業主体となるため地権者の責任が大きい

## ④道路事業に合わせた民間開発事業による共同施設整備

民間開発事業：道路事業に合わせて沿道の宅地をデベロッパー等民間開発事業者が買収し、共同施設を整備  
 (例：戸塚駅周辺(パルソ)等)

(戸塚パルソ)



### メリット

- ・自己による建物建設が不要。

### デメリット

- ・民間事業であるため、税金の特例措置が少ない。
- ・補助金の導入額が少ない。

# 都市計画決定とは

## 〔都市計画決定とは…〕

用途地域などの地域地区、都市計画道路や都市計画公園などの都市施設、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市街地開発事業など、さまざまな都市計画を正式に決定することをいいます。

## 〔都市計画が決定されると…〕

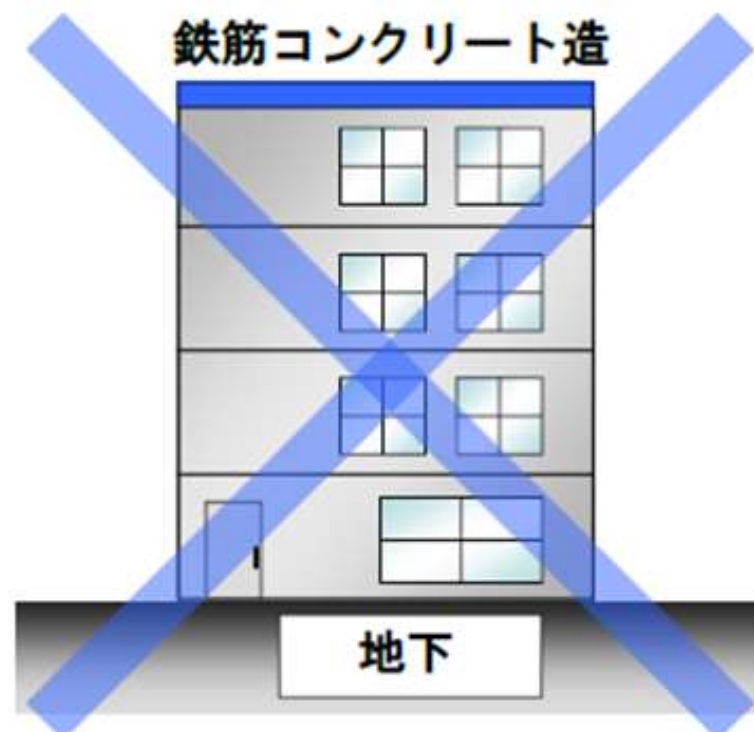
都市計画の告示があった日において、都市計画は正式に効力を生じ（都市計画法第20条第3項）、都市計画の告示があった日から「都市計画施設の区域内の制限」、「市街地開発事業の施行区域内の制限」、「市街地開発事業等予定区域内の制限」などが適用される。

## 〔都市計画決定後の規制〕

都市計画決定の告示があった日以降、「都市計画施設の区域」、「市街地開発事業の施行区域」、「市街地開発事業等予定区域」内で建築物の建築を行おうとする方は、県知事の許可が必要となります(都市計画法第53条)。

〔許可される建築物〕

- 容易に移転し、又は除却することが可能な建築物（階数が2階以下で地階がない建築物、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造の建築物等）



# 歩行車空間確保の実現手法

## ⑤道路整備に合わせた歩行者空間確保

方策1：現況の道路幅を拡幅し歩道を確保

- 1) 相互通行道路とする
- 2) 一方通行道路（コミュニティ道路）とする

方策2：現況の道路幅を拡幅せず歩道空間を確保

○敷地内の建物の外壁や道路に面する1階部分を後退して歩行空間を確保（例：横浜元町商店街 等）

	メリット	デメリット
方策1	・公共施設として整備される。	・沿道の建物移転や改造が必要。
方策2	・沿道の建物に影響がない。	・まちづくりルール（地区計画）づくりが必要。 ・まちづくりルール（地区計画）を沿道の地権者が守ることにより実現するため、時間がかかる。 ・歩行空間の管理は土地所有者が行う。



# 小広場整備の実現手法

## ⑥空地や残地等を活用した小広場整備

方策1：沿道の低未利用地や道路事業により沿道に生じる残地を町が取得又は寄付を受け小広場を設置

(例：ポケットパーク（松田駅前や松田小学校前） 等)

方策2：まちづくりルール（地区計画）で広場空間を位置づける

	メリット	デメリット
方策1	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の低未利用地や道路事業により沿道に残る土地を町が取得する場合は、公共施設として整備される。</li> </ul>	<p>(町が取得する場合)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地所有者との合意形成が必要。</li> </ul> <p>(町が寄付を受ける場合)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地所有者との合意形成が必要。</li> <li>実現には整備、管理に対する町の支援が必要。</li> </ul>
方策2	<ul style="list-style-type: none"> <li>広場空間が都市計画として定められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりルールを定める区域内の住民など関係者の合意により計画を作り都市計画に定めることが必要。</li> <li>広場空間に建物が建てられなくなる。</li> </ul>



## 4. 今後の協議会について

# 来年度(平成29年度)の予定

## 〔平成28年度〕

- ・ 駅周辺交通実態調査
- ・ 駅利用者アンケート調査

## 〔平成29年度〕

### 1. 駅周辺整備内容についての計画づくり

- 駅前広場機能のあり方の整理
  - ・ 交通空間としての機能のあり方：人と車等の処理のあり方
  - ・ 環境空間としての機能のあり方：人々の交流やまちの景観づくり
- 駅前広場計画の基本方針の決定

### 駅前広場、共同施設等、アクセス道路などの基本構想を決定

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

## 2. 実現方策の検討

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

## 3. 駅周辺整備基本計画を作成