

■新松田駅周辺地域まちづくり協議会（第5回）

開催日時 平成30年3月28日（水）午後1時30分から

開催場所 松田町役場 4階 4AB会議室

1. 前回協議会の総括と今回の主な協議内容について

事務局より、第4回まちづくり協議会について、開催概要や当日の意見等を報告。

意見・質問はなし。

2. 駅周辺整備基本構想（案）について

3. 整備手法について

事務局より、駅周辺整備基本構想（案）、整備手法について説明後、議論を行った。

【委員】

今お聞きすると実現可能な何か構想に見えるのですが、当初はすごく絵に描いたもちのようなものが多く、金額面で指摘された点があったと思いますが、非常に何か明るく感じました。今回の意見を書く際に、大体同じようなことを少し書きましたが、非常に何か見えてきたような感じを受けました。

【委員】

前回、回遊性の話や、利便性の問題で逆転したほうがいいのではないかなどという意見を申し上げたのですが、今回出してきていただいた配置図の2案が有力だという話なのですが、その2案の共同化施設の場所は横浜銀行さんがある所です。正直言うと横浜銀行さんにここを提供してもらわなければいけないのはすごくハードルが高いのかなと思っている。もう一つは小田急さんが、この駅の駅舎が橋上駅舎なのか今と同じようなスタイルの駅舎なのかによっても、やはり変わってくるのではないのでしょうか。少しその辺の前提がみえないという思いがあります。

それで、正直言ってコンパクトなのは配置図1のほうがいいのですが、それだと前回のときに私が申し上げたことと矛盾するのですが、これは逆転させるとどうなのでしょう。このバスロータリーのほうを。

JR側に持って行って、それで共同施設のほうを今あるバスロータリーの所に造り、配置図をひっくり返してしまうという、裏から見透かすような感じにしてはどうかと思います。確かに交通部会で言っている乗降客の利便性は、少し歩いたりして遠くなるのだと思うのですが、逆にこれからのまちづくりは健康志向というのも考えたりすると、あまり便利が良過ぎるのはどうかと思います。

要は、小田急さんから降りて、バスに乗ってそのまま出掛けていってしまうのであれば、週末など全然にぎわいなど創出されません。でも、それが少し歩き、バス停に行くまでの間に商業施設があるということになれば、商業モールの所みんなが行ってバスに乗ります。そうすると「あれをちょっと買っておこうかな」とかいうことがあってお金が落ちてくるのではないかと思います。ここはターミナルにしたいのですが、そこはあまり便利が良過ぎると、ただ単純にストロー現象でそのまま持っていかれるというのと同じ話が起きてしまうのではないかと思います。

むしろ今、ヨーロッパのほうでは、住宅とは別に街の中には車を乗り入れないというのがあります。中は歩いていきます。鎌倉などもそうですよね。渋滞をなくすために鎌倉の街の中に車を

乗り入れないということを考えようとか言っているのですが、むしろこの中に立体駐車場を設けるとするのは、私は逆にナンセンスで、ロマンス通りの渋滞でもっと、この駐車場に止めるための車が入ってきてしまうのではないのでしょうか。皆さまもどうでしょうという感じです。

【ランドブレイン】

まず、最初にご意見いただいたこの交通広場をこちら側というお話は、現時点での課題ですが、JR とロマンス通りの間の奥行きがあまり今ありません。ですからこちらのほうに車を置けるのですが、現時点で想定しているこのエリアだと敷地形状が非常に効率悪いので、当初の流れからいくと新松田駅の乗降客数が多いのでこちら側に寄せて配置をしているという理由です。ですから今のご意見は決して否定はできないとは思いますが、ご意見としては承りたいと思います。

【事務局（町）】

今のご質問の中で、小田急さんが今日お見えですが、橋上駅の話で、町としては、将来に向かっては橋上駅自由通路というのが、そばの踏切の安全性を確保するために、自由通路があることによって新宿側の踏切の歩行者の事故も防げるということで、橋上駅自由通路化というのは将来この構想の中では必要なものだと考えています。それについては個別案件になりますが、小田急さんと随時協議していきながら、再開発になってくるのかなと思っています。

それから立体駐車場の話ですが、実は共同化施設の上層部に住宅を設けると、私どもで作っているまちづくり条例の中で1戸1台という、駐車場を設けなければならないという条例がありまして、どうしてもその近隣に駐車場を確保するということが必要になります。市町村によっては地下駐車場を設けてマンションの車を収めるような施設もありますが、なかなか費用がかかるので、今後、配置関係についてはご指摘のとおりビルがどこ、バス停がどこ、タクシーがどこというのは、この全体の広さの中で少しパズルのように動かしながら一番いい状態を探していきたいと考えます。

【委員】

今日ご説明いただいたのは、何となく先ほど感想がありましたが、よさそうに感じました。そのロータリーのほうを交通部会で何が何台というような前提条件がありましたが、もう一度私が気になる場所があったので、少し皆さんのご意見を聞きたいところです。

まず町さんのほうで、小田原方面の富士急さんのバスも踏切横断するのに時間がかかるということで南口に持っていくということでしたが、夕方だと、迎えの車があふれています。県道まであふれたりするような状態ですが、キスアンドライドで駐車しないようにしてもらおうということでしたが、実際にそのようなことをできるのかなと思います。近くに広い駐車場も用意しておいて時間になれば順番にとってもそこで列は絶対できてしまうと思います。

そこで、車両の大きさが普通車でいうと、まず走っている車で5メートルを超えているのはほとんどないです。バスが最大12メートルです。そうすると回転半径が大きく違ってきますので、共存すると、バスが来るとブルドーザーでがっとな押し出すイメージで一般車をかき分けないと出られないので、日常的にトラブルが発生するだろうというところがあります。なので、今迎えに来ている大井町方面からの車というのが減るとするのはイメージできないので、これは考え直したほうがいいのではないのかなと思います。それを考え直すと、北口の広場のバスが発車するスペースというのをもう少し広くしなければいけないかなというところもあるのですが、皆さんは

どう思われますか。私も町民なので、町民の視点でよろしくないのではないかと思うところです。

【委員】

確かにあの南口は今すごい状態になっていますが、私もその自治会のものですからよく見掛けているのですが、あの状態は少し異常だと思っているぐらい混雑していますね。

【委員】

大体他の駅前でもロータリーを再開発した場合、一般車と営業車のエリアを分けるというのが最近のトレンドですが、それをあえてミックスするというのが本当にいい姿ですか。

【事務局（町）】

南口の話です。実は南口の整備の最終形は、今止まっている部分よりもまだかなり広いです。広場としては、ほんの一部です。それとバス・タクシーに関しては、警察協議の中で一般車の侵入を規制する、バス・タクシーを除くという規制方式をも警察では検討しています。では、一般車はどうするのかというのも宿題で頂いています。それにつきましては、南口周辺の整備を警察の協議の中で、他の周辺道路も整備対象にして道路をまず整備することと、引き続き南口の西寄りの部分に一般車の駐車スペースを設けたほうがいいですと警察から言われています。ということで、南口のオープンに併せて一般車を別の場所に収めるようなイメージで今検討しています。

それと、先ほど言われている小田原方面のバスに関しましては、公共交通部会の際に富士急さんの本社の方が来られて、踏切を渡る事故の防止とかの意味では、南口の発着をもし町さんが本気で検討してくれるならば当社としてもそれが望ましい、というお言葉を頂きましたので、富士急さんの小田原方面のバスについても計画どおり南口からの発着と考えています。

一般車の侵入をバスの広場の中へ規制するのと、もう少し用地買収の面積を広げて一般車を停車できるようなゾーンを造るのと、あともう1点は、南口は今、駅利用者ではない方の駐車が多いです。ご存じの方はたくさんいると思いますが、近隣で別の施設があって、そこにお迎えに来ている施設利用者の方が多くて、電車に関係なく止まっています。電車が何台来てもどかないということは、その施設に来ている方をお迎えに来ている方がいて、その施設の方には注意して、うちから通知を出して、駅利用者の方の駐車場でするのでご遠慮ください、と今申し入れをしているところです。

それから、駅に関しては、小田急線はジャストタイムで運行されていることが多いのですが、時刻表よりも早く電車が来るということはまずないと思うので、駅で待つことがないように、到着時間より早く来ても絶対迎えには来れないということを待っている方に5分遅れて家を出てくれという、職員が駅前で止まっている車にコンコンとやりながら、待たないでくれというのをやっています。しばらくの間それをやると減ります。

ですから、皆さんが早く来て迎えに来たい気持ちは分かっています。南口もまさにそうです。でもそこは今、皆さん携帯電話をお使いですので、どこの駅を通過したとかそういった情報を個別で発信してくれるようにということとそのティッシュの中に打ってお渡しして、皆さんここでまた新年度になりますので、あと小田急さんの時間が変わりましたので、いろいろとあると思いますが、ここで新しい、年度が変わったときにもう一度町のほうで待つ時間を短くするようなお願いをするほうもソフト面としては取り組んでいます。今後はもう少し南口に関して一般車専用の駐車スペースを設けるイメージで検討していきたいと思っています。

【委員】

近隣の施設に駐車をしないようにお願いするというのであれば、私は何度か公用車が駐車して誰もいないというのを一方で見掛けていますので、まずは庁舎内からそれは始められたほうが説得力があるのではないかと、警察のほうで入れるなという話ができているということなのですね。それに関してはバス事業者富士急さんでそれができるならばそれをやりたい、それで専用のスペースができるというのであれば、いいと言うでしょう。ただ以前配られた図面は、タクシー1台とバス1台のためにこれだけのスペースを通路して用意しなければいけない、バスが通るだけのために常に空けておかなければいけないというのが、この限られた土地の活用法としてベストなのかというところはもう一度考え直していいのではないかと思います。

【委員】

まず橋上駅舎化の話がありましたけれども、自由通路が整備されるのであれば、自由通路になっていますのであの辺りの回遊性というのは非常に、悪いところがありますので、自由通路が整備されれば橋上駅舎化というのはあるのではないかなと思っています。ただ、先ほどおっしゃっていたように個別の案件になって、前回も少し発言させていただいたのですが、やはりこの自由通路化で、再開発の共同施設の配置によって周辺はその影響が大きいので、個別の協議が必要ということになっていたのですが、今個別の協議というものがなくなっておりませんので、ちょっと個別の協議をしたほうがいいのかと思います。具体的な話がどんどん進んできていますので、弊社の意向をちょっと確認しないと少しご迷惑をお掛けするような形になるのかなと危惧しているところです。

それから、何点かお伺いしたいところがあるのですが、事業費が算出されていて、用地の算出、用地費、補償費、盛土となっていて、これは十分理解しているのですが、どちらもこれは用地費・補償費が非常に高くつくのではないかなと思っています、1億1,300万円できるとというのが少し心配ですという意見と、このJR通路の中に自由通路の整備費が含まれているのかどうかということをお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

【ランドブレイン】

自由通路は今の事業費には入れていません。

【委員】

あと、共同化施設のほうに、先ほど横浜銀行があり、なかなかというような話がありましたが、弊社のほうでもここに線路を点検する施設の駐在所のような所がありまして、そちらはどのように代替を考えればいいのか。この共同施設の中に入れるものなのか、それとも町さんで何かで代替する言い方というのが、何かその辺の考えがありましたら少しお伺いしたいです。

【事務局（町）】

まず個別の協議の件ですが、実は現在構想段階で、全体の面積を決めようとかどういったものが必要かというところで今止まっていますので、このような段階で小田急さんの所に行ってお相談するのがなかなか難しく、30年度にはある程度の形が見えてきますので、個別協議を開始させていただきたいと思っています。

【委員】

構想の割にはそのマンションの平面図があるので少し細かいと思ひまして、そこまでやられると少し、もう少し前にやっておいたほうがいいのかと思います。

【事務局（町）】

このマンションの絵柄の、例えば間取りの絵なのですが、これは実は逆に皆さん一般の会員の方がたくさんおられるので、70平米というのとはどのような間取りなのですかとかそういった中で、イメージを持っていただくために描いたものです。よくマンションのチラシを見ていただければ載っているようなものです。1階に何軒ずつ収めてどのような形で収まるのかというイメージだけを出したもので、実際にこのとおりのものを造るわけでもありませんし、あくまでも皆さんが「何だ、こういう感じなのか」というのを分かりやすく説明した資料だと思っていただければ結構だと思います。あくまでもそういったイメージでお考えいただければと思います。このマンションを建てるという意味ではありませんので、その辺はご理解を願えればと思います。

【委員】

これは松田町さんでは、例えば町の総合計画ですとかこういう交通マスタープランとかそういうものの上位計画の中に、この松田駅の、新松田駅の周辺の再開発のようなものが上位計画の中でうたわれているものなのでしょうか。

【事務局（町）】

まず総合計画の中では新松田駅周辺の整備ということであってあります。それから、神奈川県都市マスタープランと整備開発保全の方針の中にも新松田駅周辺の整備ということであってあります。それから松田町の都市マスタープランの中でも新松田駅周辺の整備を積極的に行うとあってあります。

【委員】

地権者さんが結構いるかと思うのですが、地権者さんとかと協議だとかというのが進められているものなのでしょうか。

【事務局（町）】

今日も地権者の代表の方お一方に来ていただいていますけれども、2年前に個別に1軒ずつ歩かせていただいて、町がこういう計画を立てていきますというのをお話させていただきました。それから、この協議会の資料は地権者の方に協議会の資料という形で皆さんにお配りして、説明をしてくれという方には必ず説明をするような形を取っております。それから来年度にかけてもう一度、さらに再度地権者の方に最終的なご意向をもう一度こういった計画がまとまりつつあります、そういった中で意向を確認したいというふうに5~6月ぐらいに再度確認に回る予定でいます。

【委員】

駅前広場の用地も多分弊社の用地だと思うのですが、そちらは道路扱いにするので用地買収をしていただいて道路認定を掛けて都市計画決定をしていくというような手順でよろしいでしょうか。

【事務局（町）】

実はご存じのとおり海老名で今駅周辺を結構開発でやられていると思うのですが、バスレーンやバスターミナル、広場を道路区域に入れずに再開発・開発をやっているものがあります。これは警察さんと交渉が難しく、広場を道路区域に入れるとなかなかその調整ができないことが多くて、道路区域から外して単に広場ということでやっている事例もあります。

町としては都市計画区域、都市計画事業で行うのであれば、再開発のエリアとして駅の整備をしながら道路区域として整備をしていきたいと考えます。それに伴って当然小田急さんとは用地

買収を前提にお話し合いになると思います。単価等につきましてはまたこれは後日相談という個別の案件になりますので、それはまた相談させていただいてと考えています。

【委員】

弊社の用地で道路認定をそのまま掛けるというのは、これは多分あり得ないと思いますが、道路認定を掛けるのであれば用地買収をしていただくというのが多分条件になると思います。よろしくをお願いします。

【委員】

26 ページの左側に、広場から小学校のほうへ抜ける道がありますけれども、一応この7メートルの数字がありますけれど、信号まで続くと思っていいいのですか。

【事務局（町）】

今のところそうです。7メートルというのは歩道を設置するというのでこの寸法が入っています。駅の広場から最初の頃ににぎわいの創出というのでロマンス通りを照明灯があって両サイドにお店があるようなイメージです。ロマンス通り商店街があるような場所はそのぐらいの寸法で整備していくのもいいですし、それが今の小学校の所まで必要なかどうかというのはこれからの検討課題だと思います。

【委員】

どれぐらい要るかというのと、今ここの通りは小学生の通行道路になっていないのです。それで、これから生徒はバス通いで小学校に通います。

【事務局（町）】

近隣に小学校もありますし商店街もあるということで、両側歩道が望ましいのか片側の歩道が望ましいのかと、これからの計画の中でそれは検討していきたいです。絶対に歩道を設置しなければ歩行者は安全に開成町方面にも歩けませんので、少なくとも片側歩道は絶対に必要だと思っています。今のところはまだどこまで両側でどこから片側で、とかというところまでは決まっていないです。

【委員】

あそこの踏切のそばに変電所があります。あの施設というのは、例えばもう少し街中ではない所ということとか、または地下に入れるとか、費用はえらくかかるというのですけれどもそういうことにできないですか。アクセスが違うのではないかと素人ながら思うのです。非常に難しい問題なのですか。

【委員】

変電所というのは大変重要な施設でして、電車はあの電気で動いています。場所があそこでなくてはいけないということではないです。その他の事例で変電所を移設して道路に使っていただくとかという事例は十分にあるのですが、莫大な費用がかかるということだけは少しご認識いただければというところです。確か南口整備をするときに、1回そこは当たらないような形で町さんと調整させていただいて、これでよいということで調整させていただいた経緯があるかと思えます。そのときに何か少し言ういただければということはあったのですが、今はその変電所有りきで駅前広場を考えていただいているということなので、技術的には全然できないことではないのですけれども、少し費用的な面が大変かなとはちょっと直感で思っています。

以上