

## 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、「② 交流・活力を促進する交通拠点の形成」、「③ 魅力・賑わいの創出」を実現する施策のうち、「1) 新松田駅駅前広場の整備」、「2) 新松田駅駅前広場へのアクセス道路の整備」及び「2) 駅前広場整備に合わせた集約施設の整備」について整備基本計画を策定します。

### 1. 道路、駅前広場及び集約施設の整備計画

#### (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、駅前広場などの整備を推進します。

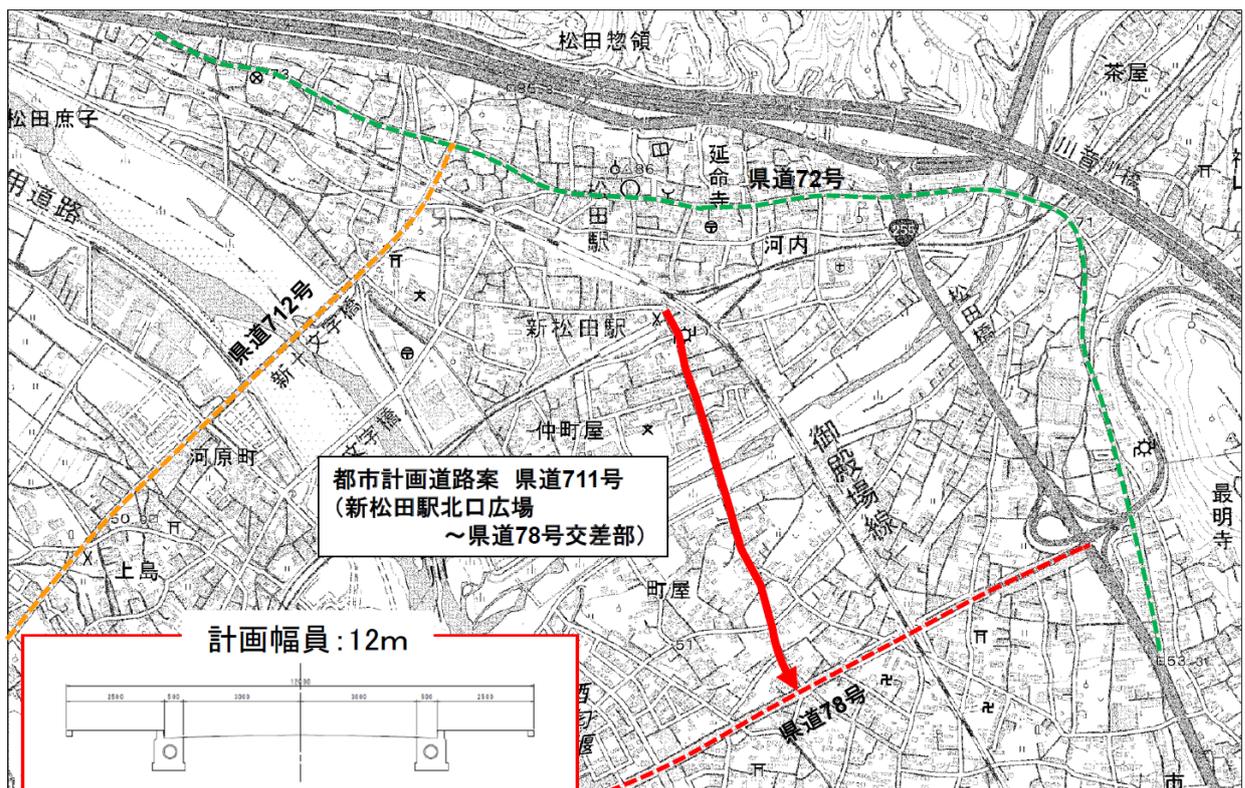
・県道711号（12m：新松田駅北口広場入口～県道78号交差部）

##### 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

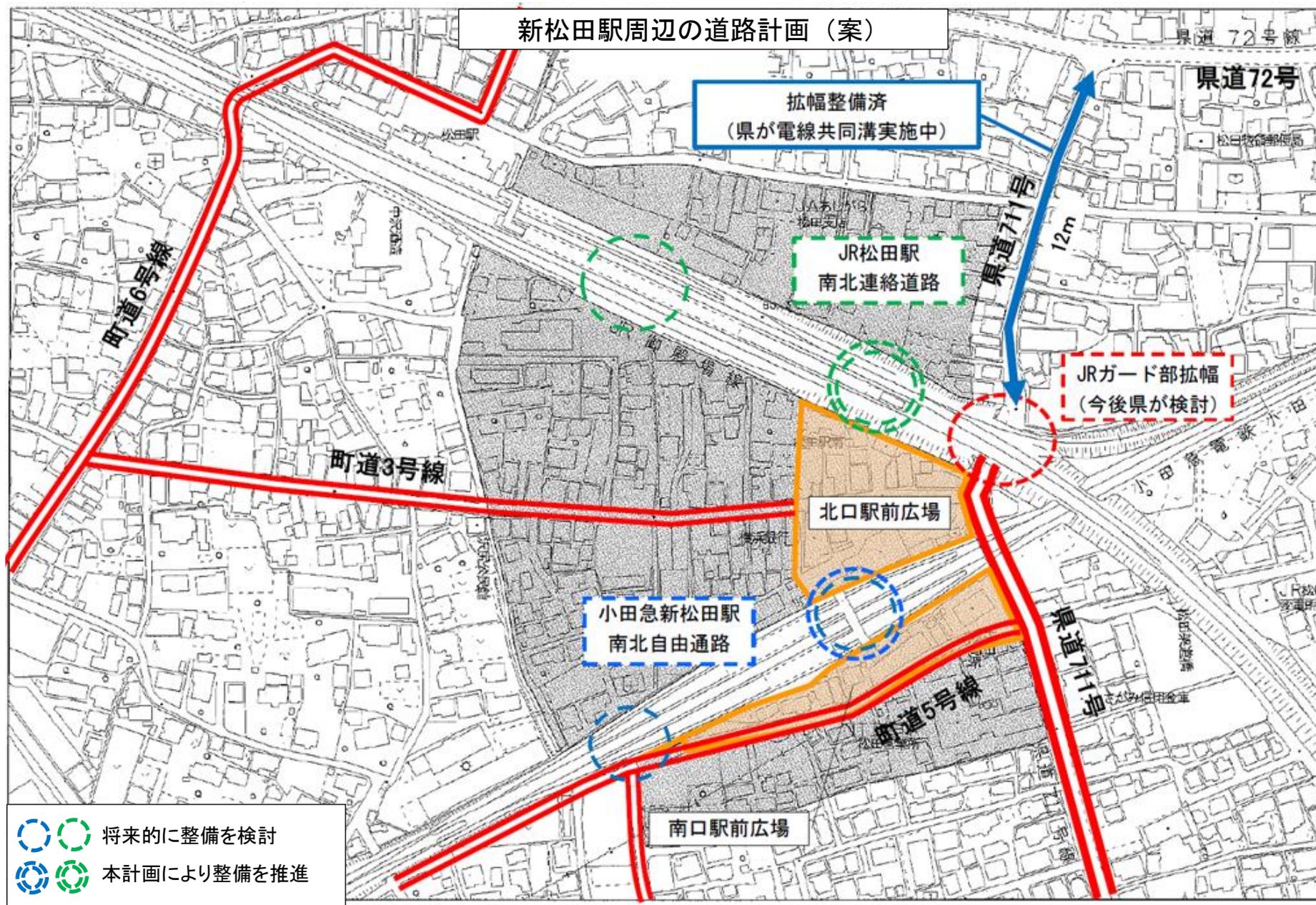
- 駅を中心とした基盤整備に併せて、周辺のアクセス道路の道路交通の円滑化や歩行者の安全を確保するため、道路の拡幅や現況幅員内での整備について検討します。

- 町道3号線（ロマンス通り）：12m
- 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	○7～8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（町道3号線両側で7～8バス）、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ことなどに配慮する。

## 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駐車料金無料制等を活用し、整備する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、横断防止柵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。

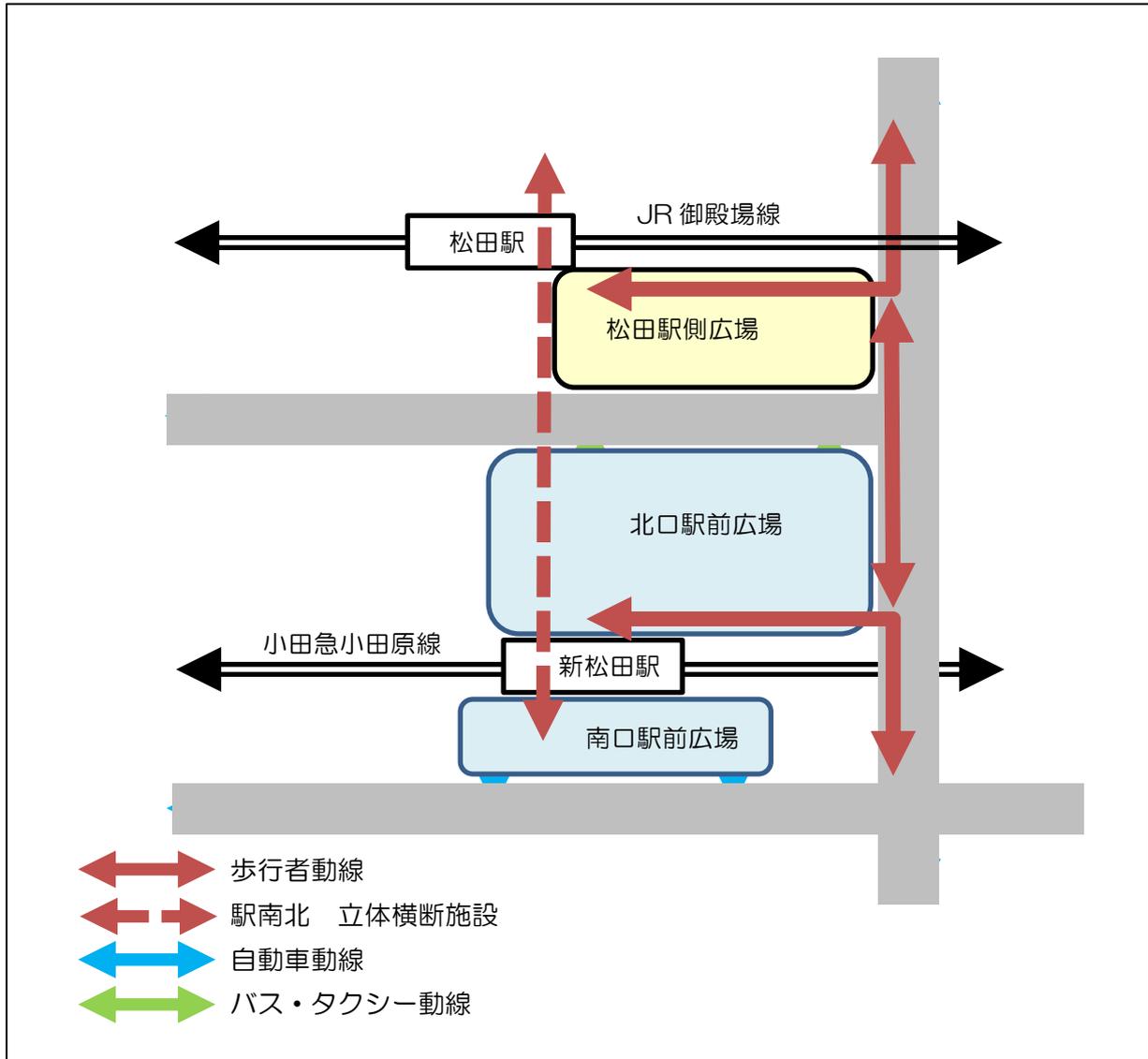
## 7) その他

- ・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。

① 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



② 駅前広場の整備計画（案）



## ③ 概算事業費

項目	数量	単価	事業費	備考
用地費	1,568 m <sup>2</sup>	150 千円/m <sup>2</sup>	235,200 千円	国補助 55%
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	—	—	537,300 千円	
① 広場整備	4,530 m <sup>2</sup>	80 千円/m <sup>2</sup>	362,400 千円	国補助 55%
② 連絡通路	364 m <sup>2</sup>	250 千円/m <sup>2</sup>	91,000 千円	
③ エレベーター	3基	40,000 千円/m <sup>2</sup>	120,000 千円	
④ エスカレーター	2基	50,000 千円/m <sup>2</sup>	100,000 千円	
⑤ シェルター(*)	6基	3,000 千円/m <sup>2</sup>	18,000 千円	
合計			1,397,000 千円	

## ■ 駅前広場面積算定結果

- 駅前広場計画指針による 98 年式（積み上げ方式）算定値は、約 4,000 m<sup>2</sup>であるが、交通事業者との協議の結果を反映しているため、計画案のレイアウト面積や各バース数とは異なります。

		98 年式	
		施設面積 (m <sup>2</sup> )	施設量
バス用面積	バース	280	3
	乗場滞留	14	—
	小計	294	—
タクシー用面積	バース	40	2
	乗場滞留	1	—
	滞留スペース	30	1
	小計	71	—
自家用車用面積	バース	100	5
	駐車スペース	360	12
	小計	460	—
歩道面積		192	—
車道面積		1,391	—
パーク&ライド駐車場		0	0
合計		1,949	—
特別に付加する面積 (環境空間面積)		1,994	
設定値		4,000	

※自家用車は駅前広場内への乗り入れを不可とした計画案であるため、広場の面積から除いています。

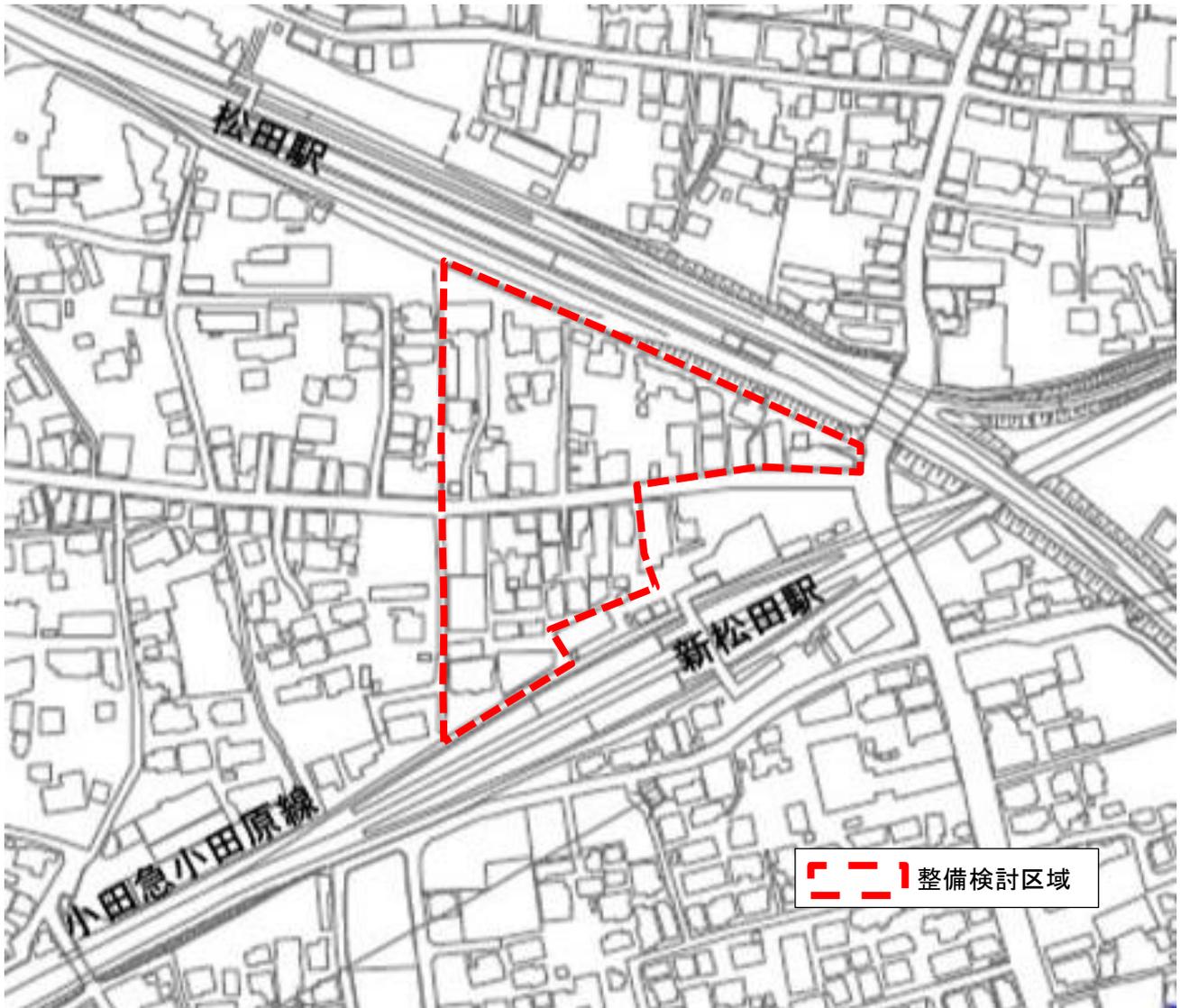
### (3) 集約施設の整備計画

- ・現在、新松田駅北口の駅前広場周辺には、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生活再建が可能となる計画であることが必要となります。
- ・一方、新松田駅周辺地区のまちづくりの方針から、「都市機能拠点」、「人に優しい町」、「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い、権利者の生活再建を可能とするなど、今後関係権利者の方々と協議を行います。

#### 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（約 1.4ha）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

- 街なか居住及び来訪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

- 街なか居住及び来訪者の活動を支える機能。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（図書館機能の一部など）

## ④ 生活支援サービス機能

- 街なか居住及び来訪者の活動を支える機能。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

- ・町道3号線（ロマンス通り）南側の街区は、居住機能や商業サービス機能をメインとした集約施設の配置を検討します。
- ・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、集約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、町道3号線（ロマンス通り）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ます。

	金 額 (千円)	備 考
補助金 (※)	1,674,000	国1/2、県・町1/2
保留床処分金	10,336,000	
合 計	12,010,000	

※補助金は、集約施設の供用部分の整備費（約25億円）に充当するものです。

## 2. 整備計画による将来交通量推計及び経済波及効果の検討

- 「1. 道路、駅前広場及び集約施設の整備計画」に基づき整備が行われた場合の影響及び効果を検証するため、新松田駅周辺の将来交通量推計及び経済波及効果を検討します。

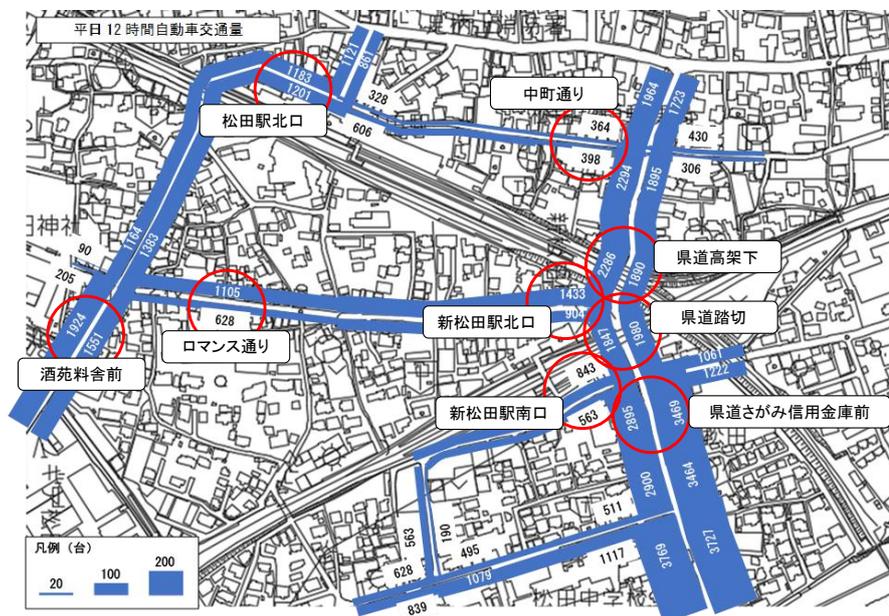
### (1) 新松田駅周辺将来交通量の推計

- 平成26年度に実施した交通量調査結果及び集約施設の整備計画を踏まえ、新松田駅周辺の将来交通量推計を検討する。

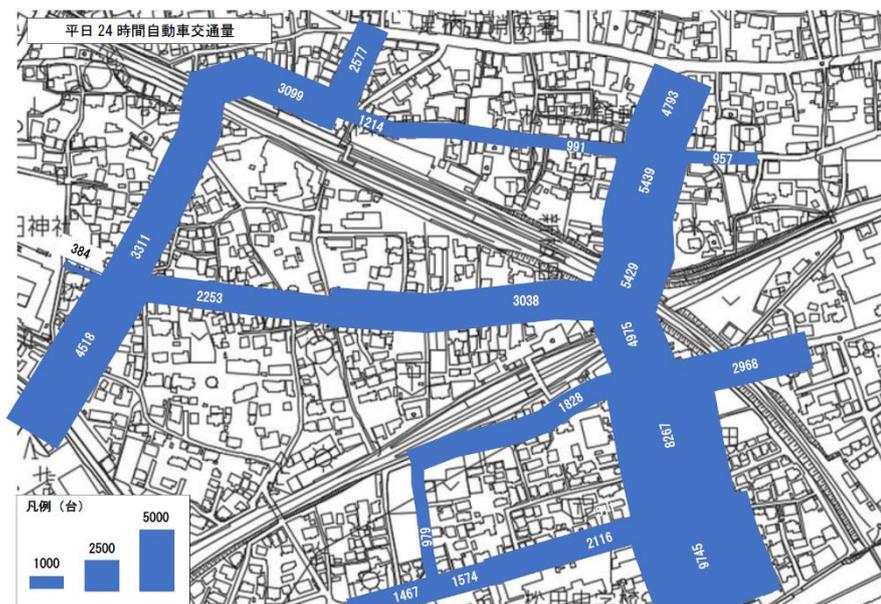
#### ① 現況 24 時間交通量

- 平成26年度に実施した交通量調査結果（12時間交通量（平成26年11月29日（火）））を現況交通量とし、神奈川県道路交通センサス（平成27年度）を基に現況24時間交通量を換算した。

#### ■ 現況 12 時間交通量



#### ■ 24 時間交通量換算値（12 時間交通量 × 1.30（昼夜率※））

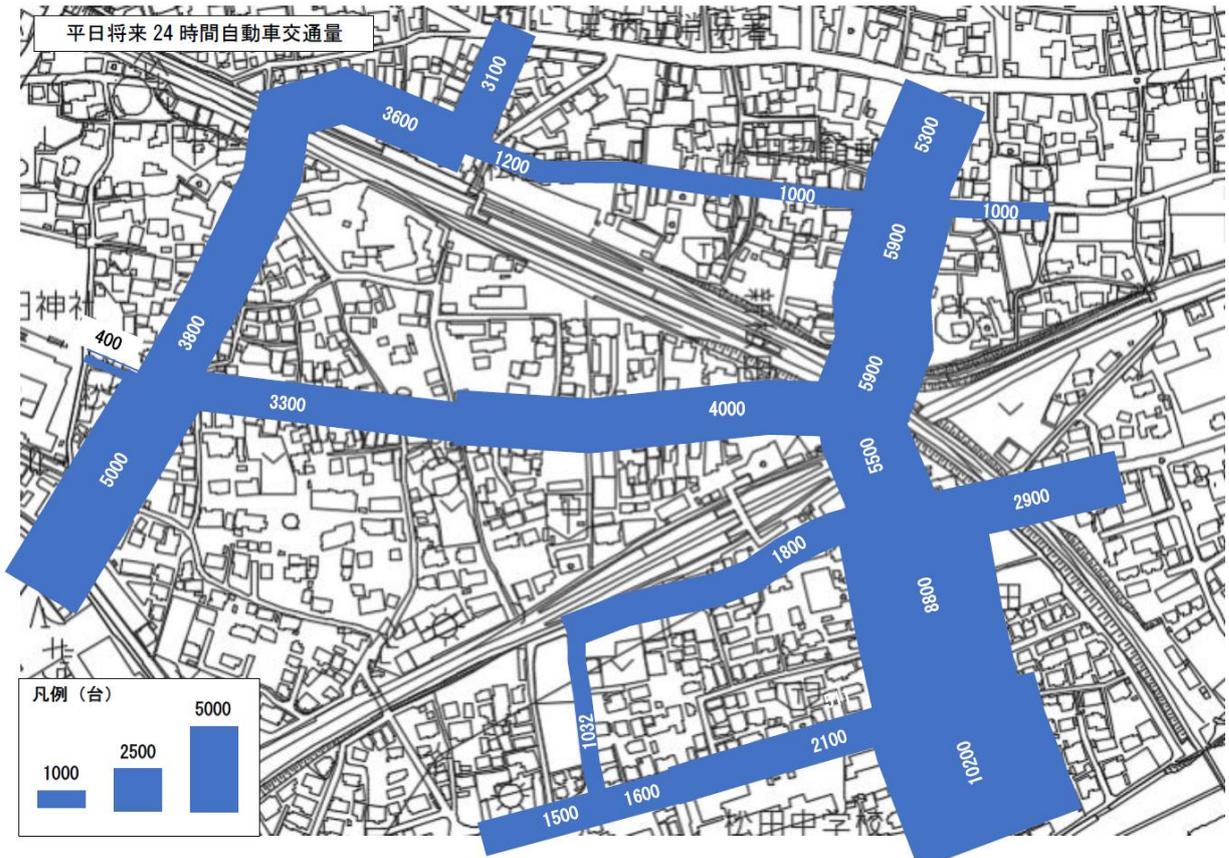




4) 将来交通量の推計

- ・現況の交通量に発生集中交通量を加えた新松田駅周辺の道路における交通量は以下のとおりとなる。

■ 駅周辺将来交通量



5) 計画道路の諸元

- ・将来交通量を踏まえた各道路の道路規格は、道路構造令を踏まえ以下のとおりとなる。

■ 道路別交通量

道路名称	将来交通量	道路規格	幅員	備考
県道 711 号	10,200 台	4 種 1 級	12m	都市計画道路
町道 3 号線	4,000 台	4 種 3 級	12m	道路事業
町道 6 号線	5,000 台	4 種 3 級	12m	道路事業
JR 松田駅 南北連絡道路	—	—	4 m	歩行者専用道路

■ 道路構造令による道路種別ごとの計画交通量

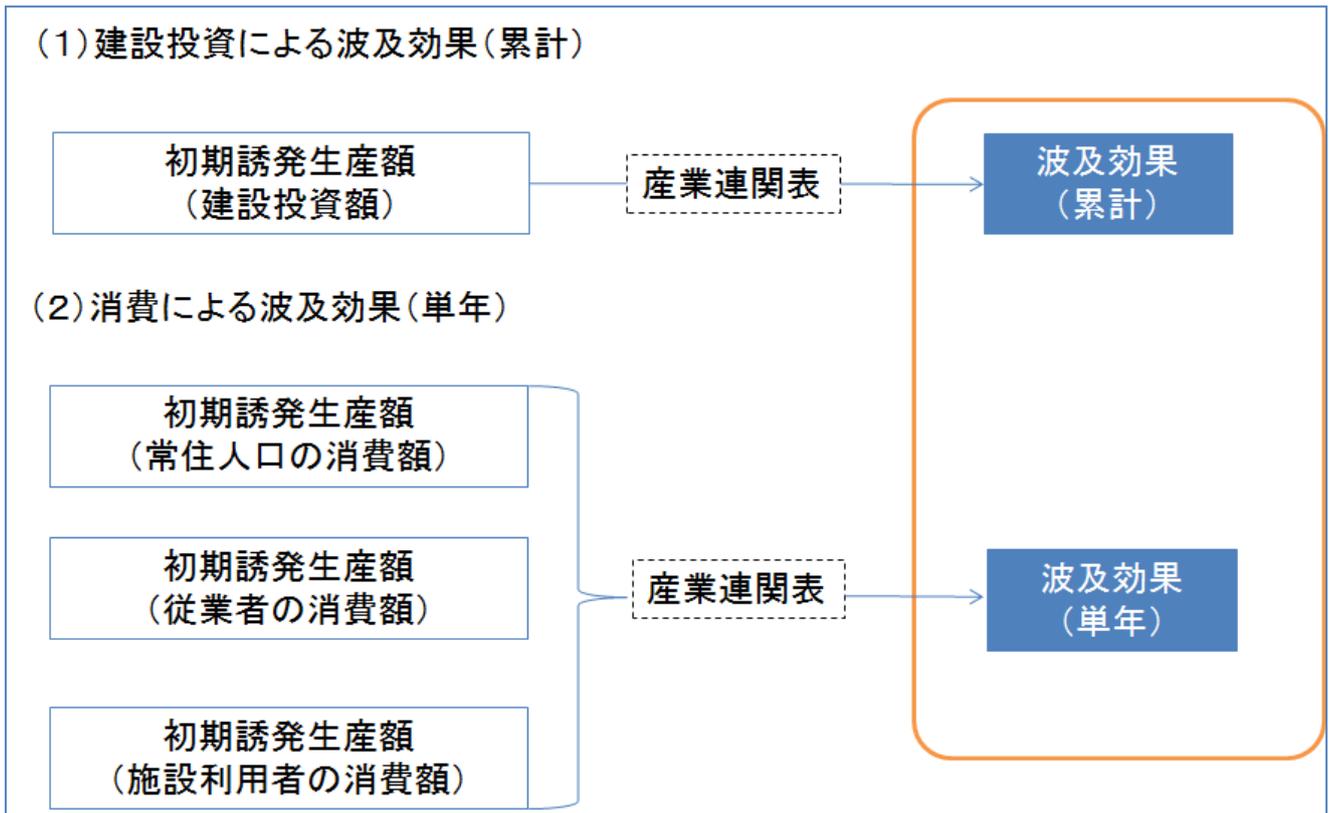
四 第四種の道路

計画交通量 (単位 一日につき台)	一〇,〇〇〇以上	四,〇〇〇以上 一〇,〇〇〇未満	五〇〇以上 四,〇〇〇未満	五〇〇未満
道路の種類				
一般国道	第一級		第二級	
都道府県道	第一級	第二級	第三級	
市町村道	第一級	第二級	第三級	第四級

## (2) 経済波及効果

- 新松田駅周辺地区の整備に伴う経済波及効果について、「平成 17 年（2005年）東京都産業連関表」（以下「産業連関表」という。）を用いて試算する。
- 産業連関表とは、産業間の取引をまとめたもので、ある地域における一定期間（通常 1 年間）の経済活動の実態を一つの表（マトリックス）にまとめたものである。
- 産業連関表から投入係数、逆行列係数などの各種係数が計算されるが、これらの係数により、特定の経済政策が各産業部門にどのような影響をもたらすかを分析することができる。
- なお、この手法は、財政支出の波及効果の測定、公共投資の経済効果の測定などに用いられており、ここでは、新松田駅周辺の整備に伴う建設需要を直接効果として算出される建設投資による波及効果と新松田駅周辺の整備がなされることにより、従業員人口、常住人口、観光入込客数が増加することに伴う消費額等を直接効果として算出される消費による波及効果の両面から、経済波及効果の算出を行う。

### ■ 対象地における土地活用に伴う経済波及効果算出の考え方



## ① 建設投資による波及効果

- ここでは、新松田駅周辺整備のうち、新松田駅北口駅前広場及び駅前広場隣接街区における集約施設の建設需要など、新松田駅周辺整備の実現を直接効果とした建設投資による生産誘発額を算出する。

## 1) 前提条件の設定

- 試算にあたっての前提条件を以下に設定する。
- なお、駅前広場隣接街区における施設は、基本構想のパスを基に、ロマンス通り南側街区については3棟の施設を、北側街区については1棟の施設とする。

## ■ 新松田駅駅前隣接街区における集約施設の設定

施 設		建築面積 (㎡、①)	階数 (階、②)	延床面積 (㎡)	
				全体 (①×②)	用途別
南側 街区	駅前広場側施設 (商業・住居複合施設)	2,000	10	20,000	住宅 16,000 商業 4,000
	中央施設 (店舗・住居複合施設)	1,400	7	9,800	住宅 8,400 商業 1,400
	西側施設 (店舗・住居複合施設)	1,000	5	5,000	住宅 4,000 商業 1,000
	小 計			34,800	住宅 28,400 商業 6,400
北側 街区	店舗・住居複合施設	2,400	5	12,000	住宅 9,600 商業 2,400
合 計				46,800	住宅 38,000 商業 8,800

## 2) 建設投資による初期誘発生産額の推計

- 「前提条件の設定」で設定した集約施設が建設された場合の総工事費は、総工事費単価を約250千円/㎡とすると約120億円となる。
- また、駅前広場の整備費は約14億円と試算され、合わせて約134億円が初期誘発生産額となる。

## 3) 建設投資による波及効果の試算

- 「2) 建設投資による初期誘発生産額」を基に、産業連関表に基づき波及効果を試算すると、「建設」部門の需要発生に伴い、他の産業部門（運輸、窯業・土石製品、鉄鋼等）に波及的に生じる需要（1次波及効果と2次波及効果の合計）は、約229億円と試算される。

## ■ 建設投資による波及効果の試算

	1次波及効果	2次波及効果	合計
建設投資による 波及効果	17,781,480千円	5,168,336千円	22,949,816千円

② 消費による波及効果

- ・集約施設への導入施設は商業施設及び公共公益施設、居住施設を想定している。
- ・これらの開発がなされると、従業人口や常住人口、買物人口の増加をもたらす、それらの人口増加が生む新たな消費を誘発することとなる。
- ・そのため、ここでは、消費による波及効果として、常住人口の増加による消費額、施設従業者の増加による消費額、施設利用者の増加による消費額について算出する。

1) 常住人口の増加による消費額の試算

- ・居住施設のターゲットを設定していないため、ここでは平均世帯人口 2.5 人、部屋当たり専有面積を 70 m<sup>2</sup>、レントラブル比を 70%と設定する。
- ・駅前広場に面する2棟の非住宅床を1階及び2階、その他の施設の非住宅床を1階として設定すると、集約施設の整備に伴い、約 950 人（約 380 世帯）の人口が増加する。
- ・総務省の家計調査（平成 30 年 7～9 月）の速報値をみると、1世帯当たりの1か月平均の消費支出は、総世帯平均が 242,336 円、二人以上の世帯が 282,380 円となっている。
- ・対象地に居住する世帯は、対象地周辺の平均世帯人員（約 2.3 人/世帯）から二人以上の世帯が中心であると考えられ、対象地周辺においても平均世帯人員と同程度の世帯人員の世帯が対象地に居住すると設定すると、集約施設の整備に伴う世帯増により1か月あたり 9,209 万円（約 0.9 億円）～10,730 万円（約 1.7 億円）、1年間 110,508 万円（約 11.0 億円）～128,760 万円（約 12.9 億円）の消費額の増加が見込まれる。

2) 施設利用者の増加による消費額の試算

- ・平成 30 年度に実施された「スーパーマーケット年次統計調査（日本スーパーマーケット協会、オール日本スーパーマーケット協会、一般社団法人 新日本スーパーマーケット協会）」によると、地方圏の売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>以上の店舗の平日及び休日の1日当たりの来客数の平均は、平日が 2,113.1 人、休日が 2,515.4 人、売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>未満の店舗の平日及び休日の1日当たりの平均来客数は、平日が 1,449.8 人、休日が 1,653.5 人となっている。
- ・年間の休日を土日と祝日が重ならないものとする、年間の休日は 121 日（土日 105 日、祝日 16 日）、平日は 244 日となり、駅前広場に隣接する2棟の集約施設を一体の集客施設として売り場面積 1,200 以上の集客店舗と想定すると、集約施設整備に伴い、年間来客数は、平日 515,596 人、休日 304,363 人、計約 819,959 人が見込まれる。

■ スーパーマーケット年次統計調査における店舗立地別来客数（平成 30 年度） (人)

(平日)

		n	500人以下	1,000人以下	2,000人以下	3,000人以下	3,000人超	平均	中央値
売場面積	800m <sup>2</sup> 未満	31	6.5%	19.4%	54.8%	12.9%	6.5%	1448.0 人	1200.0 人
	800m <sup>2</sup> ～1,200m <sup>2</sup> 未満	48	-	8.3%	75.0%	10.4%	6.3%	1586.4 人	1500.0 人
	1,200m <sup>2</sup> ～1,600m <sup>2</sup> 未満	45	-	13.3%	57.8%	20.0%	8.9%	1778.5 人	1700.0 人
	1,600m <sup>2</sup> 以上	72	-	2.8%	29.2%	45.8%	22.2%	2563.8 人	2300.0 人
都市区分×売場面積	都市圏・1200m <sup>2</sup> 未満	29	3.4%	10.3%	62.1%	13.8%	10.3%	1699.4 人	1500.0 人
	都市圏・1200m <sup>2</sup> 以上	21	-	4.8%	33.3%	33.3%	28.6%	2771.4 人	2299.0 人
	地方圏・1200m <sup>2</sup> 未満	50	2.0%	14.0%	70.0%	10.0%	4.0%	1449.8 人	1300.0 人
	地方圏・1200m <sup>2</sup> 以上	95	-	7.4%	42.1%	36.8%	13.7%	2113.1 人	2100.0 人

(休日)

(人)

		n	500人以下	1,000人以下	2,000人以下	3,000人以下	3,000人超	平均	中央値
売場面積	800㎡未満	28	7.1%	14.3%	60.7%	14.3%	3.6%	1429.5 人	1332.0 人
	800㎡～1,200㎡未満	47	-	2.1%	66.0%	25.5%	6.4%	1868.1 人	1800.0 人
	1,200㎡～1,600㎡未満	43	-	2.3%	51.2%	32.6%	14.0%	2127.6 人	2000.0 人
	1,600㎡以上	70	-	1.4%	20.0%	41.4%	37.1%	2967.0 人	2805.0 人
都市区分×売場面積	都市圏・1200㎡未満	26	3.8%	3.8%	57.7%	26.9%	7.7%	1833.0 人	1722.5 人
	都市圏・1200㎡以上	21	-	-	28.6%	33.3%	38.1%	3261.9 人	2953.0 人
	地方圏・1200㎡未満	49	2.0%	8.2%	67.3%	18.4%	4.1%	1653.5 人	1550.0 人
	地方圏・1200㎡以上	91	-	2.2%	33.0%	39.6%	25.3%	2515.4 人	2461.0 人

- 同調査によると、都市区分・売り場面積別の平均客単価は、地方圏の売り場面積 1,200 ㎡以上の店舗は、平日 1,941.3 円/人、休日 2,231.9 円/人、上記の年間来客数から、集約施設整備に伴う集客施設のみの年間消費額は、平日 100,093 万円、休日 67,931 万円、計 168,024 万円（約 16.8 億円）の消費額が見込まれる。

#### ■ スーパーマーケット年次統計調査における平均客単価（平成 30 年度）

(平日)

(人)

		n	1000円以下	1200円以下	1500円以下	2000円以下	2000円超	平均	中央値
売場面積	800㎡未満	31	9.7%	3.2%	22.6%	58.1%	6.5%	1,585.6 円	1,642.0 円
	800㎡～1,200㎡未満	48	-	2.1%	22.9%	45.8%	29.2%	1,820.3 円	1,865.0 円
	1,200㎡～1,600㎡未満	44	-	4.5%	11.4%	40.9%	43.2%	1,910.9 円	1,960.0 円
	1,600㎡以上	78	2.6%	-	9.0%	53.8%	34.6%	1,959.2 円	1,981.5 円
都市区分×売場面積	都市圏・1200㎡未満	29	3.4%	6.9%	24.1%	48.3%	17.2%	1,721.6 円	1,800.0 円
	都市圏・1200㎡以上	20	-	-	15.0%	45.0%	40.0%	1,963.8 円	1,938.0 円
	地方圏・1200㎡未満	50	4.0%	-	22.0%	52.0%	22.0%	1,751.3 円	1,700.0 円
	地方圏・1200㎡以上	101	2.0%	2.0%	7.9%	50.5%	37.6%	1,941.3 円	1,990.0 円

(休日)

(人)

		n	1000円以下	1200円以下	1500円以下	2000円以下	2000円超	平均	中央値
売場面積	800㎡未満	27	14.8%	3.7%	14.8%	48.1%	18.5%	1,657.9 円	1,780.0 円
	800㎡～1,200㎡未満	47	-	2.1%	4.3%	34.0%	59.6%	2,108.6 円	2,100.0 円
	1,200㎡～1,600㎡未満	42	-	2.4%	2.4%	33.3%	61.9%	2,194.7 円	2,160.0 円
	1,600㎡以上	76	2.6%	-	1.3%	19.7%	76.3%	2,275.0 円	2,240.5 円
都市区分×売場面積	都市圏・1200㎡未満	25	4.0%	8.0%	-	36.0%	52.0%	1,962.5 円	2,050.0 円
	都市圏・1200㎡以上	20	-	-	5.0%	15.0%	80.0%	2,356.3 円	2,329.5 円
	地方圏・1200㎡未満	49	6.1%	-	12.2%	40.8%	40.8%	1,949.5 円	1,960.0 円
	地方圏・1200㎡以上	97	2.1%	1.0%	1.0%	25.8%	70.1%	2,231.9 円	2,214.0 円

## 3) 施設従業者の増加による消費額の試算

- 平成 30 年度に実施された「スーパーマーケット年次統計調査（日本スーパーマーケット協会、オール日本スーパーマーケット協会、一般社団法人 新日本スーパーマーケット協会）」によると、都市区分・売り場面積別の1店舗当たりの従業員数の平均は、地方圏の売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>以上の店舗で正社員が 9.3 人、パート・アルバイトが 31.3 人、地方圏の売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>未満の店舗で正社員が 14.5 人、パート・アルバイトが 43.4 人となっている。
- 正社員は、週休2日制の導入企業が多いことから、週5日出社すると設定すると、年間 260 日/人が出社することとなり、集約施設整備に伴い年間の1施設当たり正社員出社人数は、売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>以上の店舗2棟で 4,836 人、売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>未満の店舗2棟で 7,540 人、総計 12,376 人/年と算定される。

## ■ スーパーマーケット年次統計調査における店舗立地別従業員数（平成 30 年度）

（正社員）

（人）

		n	5人以下	10人以下	15人以下	20人以下	20人超	平均	中央値
売場面積	800m <sup>2</sup> 未満	30	-	16.7%	10.0%	26.7%	46.7%	21.2 人	19.1 人
	800m <sup>2</sup> ～1,200m <sup>2</sup> 未満	47	14.9%	23.4%	31.9%	19.1%	10.6%	12.3 人	11.7 人
	1,200m <sup>2</sup> ～1,600m <sup>2</sup> 未満	46	13.0%	39.1%	26.1%	13.0%	8.7%	10.6 人	10.0 人
	1,600m <sup>2</sup> 以上	76	18.4%	50.0%	21.1%	3.9%	6.6%	9.2 人	7.8 人
都市区分×売場面積	都市圏・1200m <sup>2</sup> 未満	30	3.3%	16.7%	20.0%	30.0%	30.0%	17.9 人	16.5 人
	都市圏・1200m <sup>2</sup> 以上	22	-	45.5%	27.3%	22.7%	4.5%	11.1 人	10.4 人
	地方圏・1200m <sup>2</sup> 未満	47	12.8%	23.4%	25.5%	17.0%	21.3%	14.5 人	12.0 人
	地方圏・1200m <sup>2</sup> 以上	99	20.2%	46.5%	21.2%	4.0%	8.1%	9.3 人	8.0 人

（パート・アルバイト）

（人）

		n	15人以下	20人以下	30人以下	40人以下	40人超	平均	中央値
売場面積	800m <sup>2</sup> 未満	27	3.7%	3.7%	3.7%	22.2%	66.7%	58.1 人	47.6 人
	800m <sup>2</sup> ～1,200m <sup>2</sup> 未満	46	4.3%	4.3%	26.1%	28.3%	37.0%	38.4 人	35.4 人
	1,200m <sup>2</sup> ～1,600m <sup>2</sup> 未満	46	6.5%	6.5%	37.0%	19.6%	30.4%	40.1 人	30.8 人
	1,600m <sup>2</sup> 以上	72	6.9%	20.8%	34.7%	22.2%	15.3%	29.1 人	27.7 人
都市区分×売場面積	都市圏・1200m <sup>2</sup> 未満	25	4.0%	-	20.0%	32.0%	44.0%	47.6 人	37.9 人
	都市圏・1200m <sup>2</sup> 以上	22	4.5%	4.5%	31.8%	31.8%	27.3%	35.6 人	32.9 人
	地方圏・1200m <sup>2</sup> 未満	48	4.2%	6.3%	16.7%	22.9%	50.0%	43.4 人	40.0 人
	地方圏・1200m <sup>2</sup> 以上	95	6.3%	17.9%	36.8%	18.9%	20.0%	31.3 人	28.2 人

- 一方、商業施設で働くパート・アルバイトは主婦層が多く、年収の関係から1週あたり1人30時間を目安に労働しているケースが多く、1日あたり8時間労働とすると、1週間で 3.75 日/人、年間で 195.5/人日出社することとなる。

- これより、集約施設整備に伴う年間のパート・アルバイト出社人数総計を算出すると、売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>以上の店舗 2 棟で 12,238 人、売り場面積 1,200 m<sup>2</sup>未満の店舗 2 棟で 16,969 人、総計 29,207 人/年となる。
- 以上より、集約施設の整備に伴う年間の 1 施設あたり従業員の出社人数は、正社員 12,376 人、パート・アルバイト 29,207 人、計約 41,583 人/年が見込まれる。
- これらの従業者が出社日に平均 500 円を消費した場合、集約施設の整備に伴い、1 施設あたりの年間消費額は、2,079 万円（約 0.2 億円）の消費額の増加が見込まれる。

#### 4) 消費による波及効果の試算

- 常住人口の増加による消費額、施設従業者の増加による消費額、施設利用者の増加による消費額の試算は以下の通りであり、集約施設の整備に伴う消費による波及効果は約 28～29 億円と試算される。

#### ■ 消費による波及効果の試算

区 分	波及効果（1年間）
常住人口の増加に伴う消費による波及効果	約 11.0～12.9 億円
施設利用者の増加に伴う消費による波及効果	約 16.8 億円
施設従業者の増加に伴う消費による波及効果	約 0.2 億円
消費による波及効果 合計	約 28～30 億円

### 3. 新松田駅周辺整備基本計画

#### (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、「安全・安心なまちの形成」、「交流・活力を促進する交通拠点の形成」、「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「環境・景観に配慮し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」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、基本計画で今後展開する主要事業を次のとおり整理します。

#### ① 「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) 地域構造の形成に向けた適正な土地利用誘導	○地区特性に即した適正な土地利用誘導
2) 歩行者の安全性の確保	○周辺道路の歩行者と車両の錯綜を緩和するための歩道整備
3) 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

#### ② 「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（新松田駅） ○駅前広場のアクセス道路の整備（駅前広場への主要道路の整備、電線類の地中化）
2) 駅前広場へのアクセス道路	
3) 交通のシームレス化	

## ③ 「魅力・賑わいの創出」

駅周辺地区における施策	主要事業
1) 駅周辺へのサービス機能の導入	○核施設の整備（新松田駅北口・松田駅南口）
2) 駅前広場整備に合わせた集約施設整備	
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）

## ④ 「環境・景観に配慮し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 ○電線類の地中化 ○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 I T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



安心して買い物や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



※建物の位置や規模については、今後詳細な検討により決定します。

## 4. 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、財政的な課題となるため、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
- ・鉄道施設：小田急小田原線南北自由通路整備に伴う新松田駅の駅舎の改良
- ・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 号線）及び新松田駅北口駅前広場

- ・ 県道 711 号線及び新松田駅北口駅前広場の整備手法は、整備計画的な進捗及びまちづくり、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。

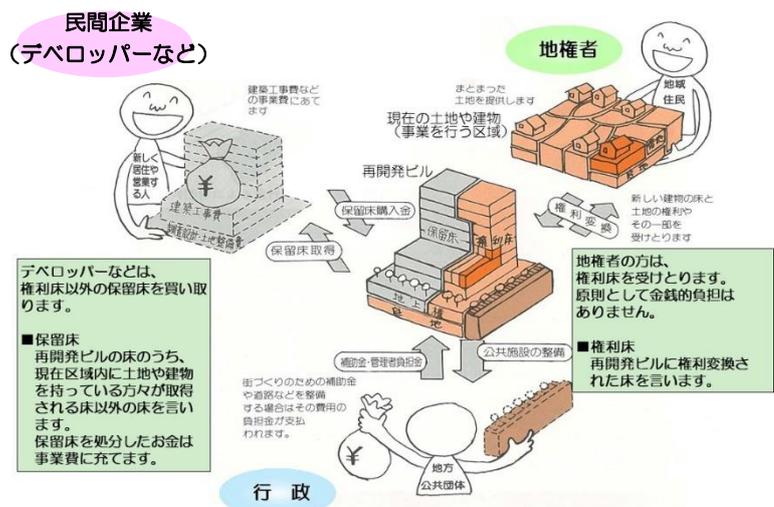
#### 3) 自由通路及び駅舎改良

- ・ 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。

#### ■ 市街地再開発事業（組合施行）の仕組み



#### 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計画的に進めるためには、県道711号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円滑に進めるためには、新松田駅南口駅前広場の整備を計画に沿って進め、南口駅前広場から大井町や小田原方面へのバスの発着を可能とすることにより、北口駅前広場の交通分散を図ることが必要です。
- ・ 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>

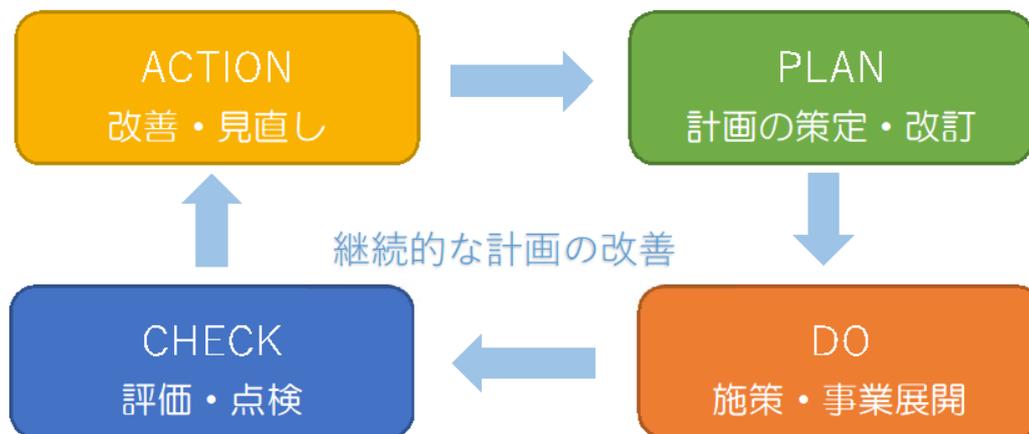
事業内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	
全体	基本構想・基本計画策定	都市計画決定手続 (施設協議・原案作成～公聴会・案の作成～都市計画審議会～都市計画決定)								
駅前広場関連	●駅前広場 (北口)	事業に関する勉強会・検討会		用地測量	用地交渉～用地買収					
	(南口)	事業中(道路事業)			現地測量	実施設計	工事着手～完成			
集約施設	●集約施設	事業に関する勉強会・検討会		再開発準備組合設立		再開発組合設立～権利変換認可		集約施設建設		
鉄道関連	●小田急新松田駅 南北自由通路・駅舎改修	設計協議～協定締結～設計検討				整備は駅前広場・集約施設整備と連携				
	●JR松田駅 南北連絡道路・駅舎改修	設計協議～協定締結～設計検討				南北連絡道路 工事協定～工事着手～完成				

### (3) 計画の進行管理と見直し

#### ① 計画の進行管理

- 本計画における駅周辺整備事業については各方針、構想、計画に基づいて、様々な制度・事業等を活用しながら進めていくことになるため、本計画の適正な進行管理を図り、実効性を高めていくことが求められます。
- そのため、本計画に位置づけられた各施策の進捗状況について、庁内の関係各課をはじめ、町民や事業者が、それぞれの立場で継続的に確認・評価できる体制を構築します。
- また、本計画を所管するまちづくり課が中心となって、計画（Plan）を、実行に移し（Do）、その効果进行评估・点検し（Check）、必要に応じて改善し（Action）、さらに次の計画（Plan）へとつなげていく「PDCA サイクル」によって、計画の進行管理と質的向上を図ります。評価・点検にあたっては、主に本計画で掲げた主要施策の進捗状況进行评估することとします。
- なお、PDCA サイクルのスピードについては、実施から成果までに一定の時間を要する都市づくりの性格を踏まえ、概ね2年を目途とし、定期的な計画管理を行います。

#### ■ PDCA サイクルのイメージ



#### ② 計画の見直し

- 本計画は、駅周辺整備の実現を目指した計画となりますが、PDCA サイクルによる定期的な計画管理に基づく見直し以外にも、計画期間内に本町を取り巻く環境の変化や、総合計画などの上位計画の変更、都市計画法をはじめとする関係法令の見直し、再開発準備組合設立等の事業の進捗など、社会経済情勢に大きな変化が生じた場合には、状況に応じた柔軟な見直しを行います。