

III 資料

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

(1) 調査概要

① 交通量調査

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

② 駅端末交通手段別交通量・利用者調査

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

③ 駅利用者アンケート調査

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

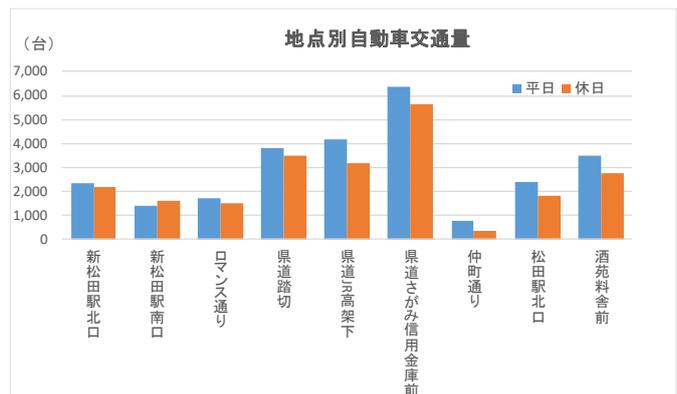


(2) 調査結果

① 交通量調査結果

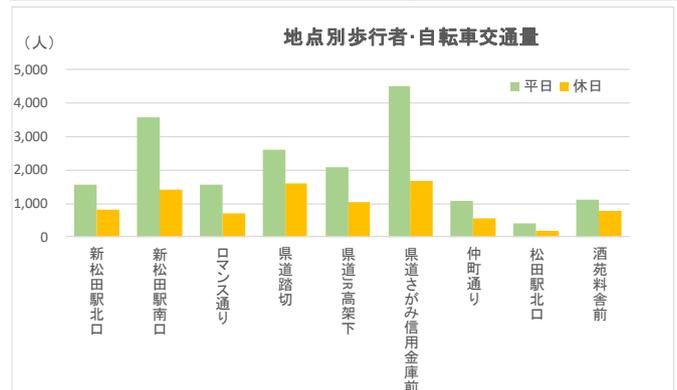
<自動車>

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



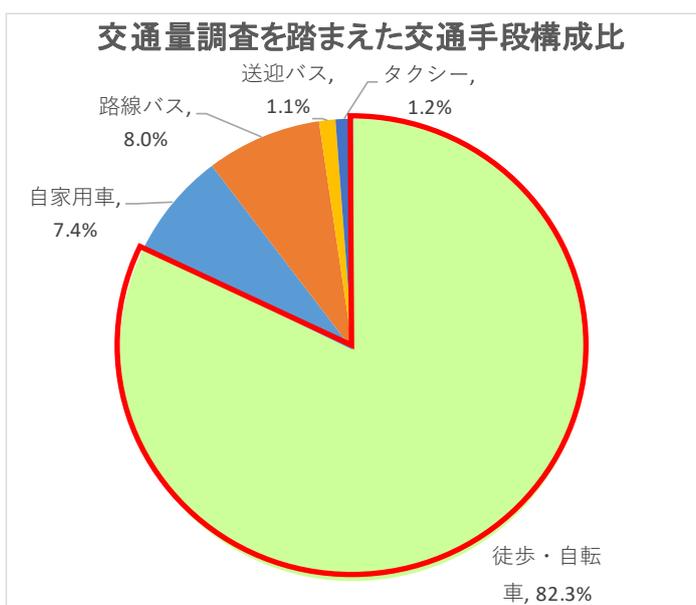
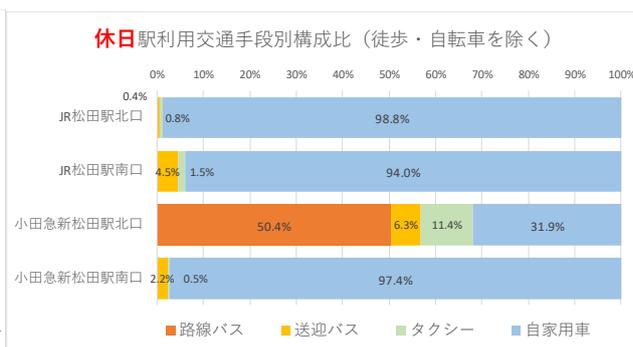
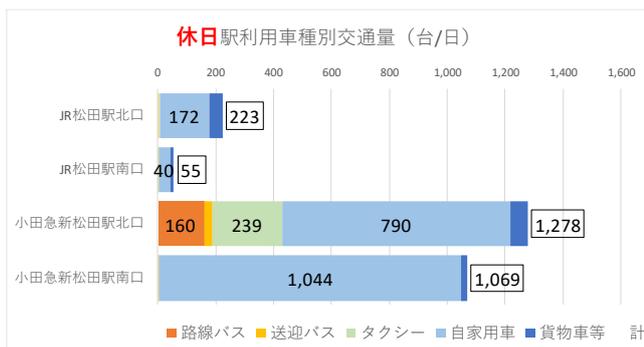
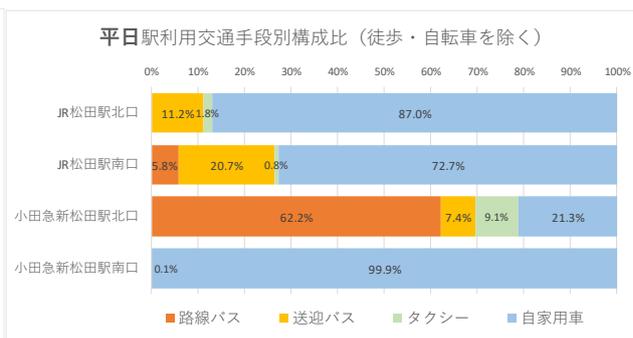
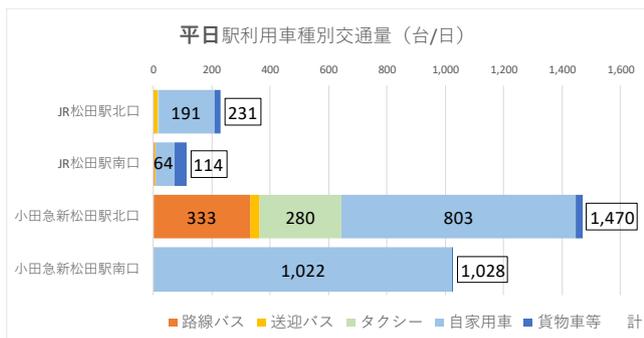
<歩行者自転車>

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



② 駅端末交通手段別交通量・利用者調査結果

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



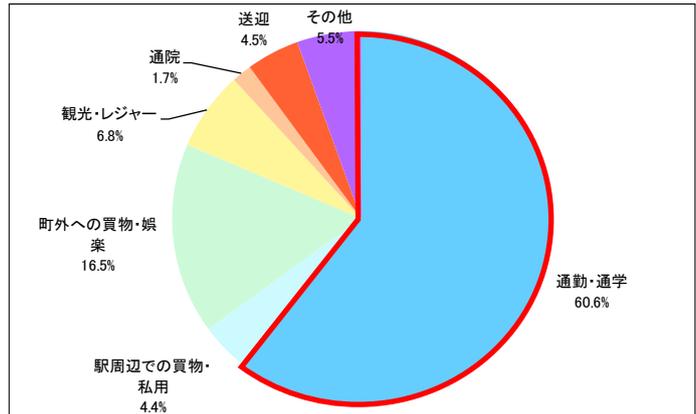
数値は、駅を利用する人が、どのような交通手段（バス、タクシー、自家用車、徒歩）を利用しているかについて、調査員がカウントした結果による。

③ 駅利用者アンケート調査結果（回答数 528 票）

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

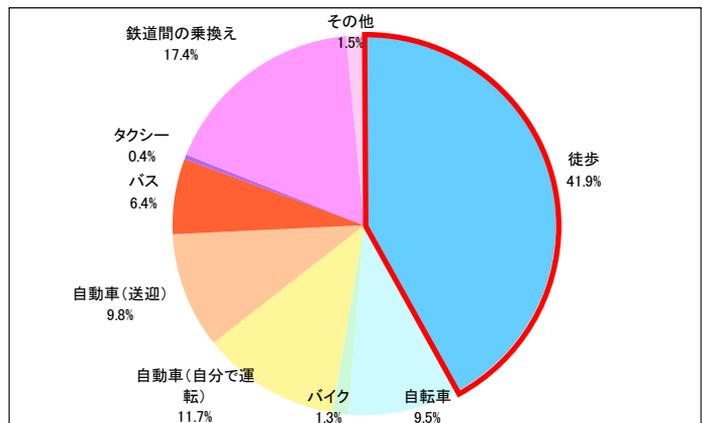
Q1_1 小田急新松田駅・JR 松田駅の主な利用目的は何ですか。

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



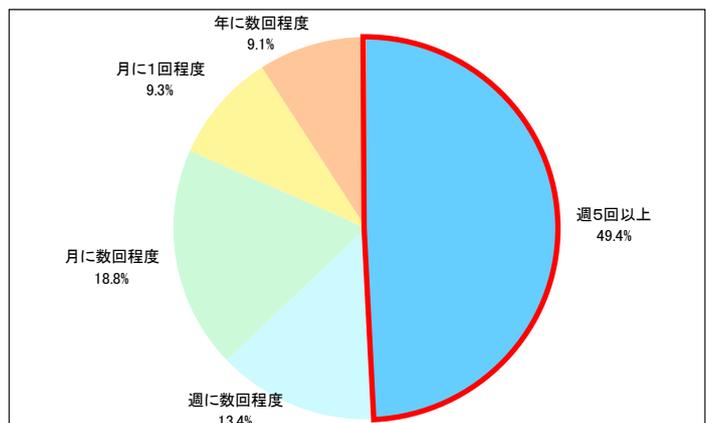
Q1_2 駅までの主な利用交通手段は何ですか。

- 駅周辺に市街地が形成されている地形的な制約から、約5割が徒歩・自転車となっている。
- 自家用車利用は約2割で、開成町・大井町方面からの町外からの利用であることが想定される。



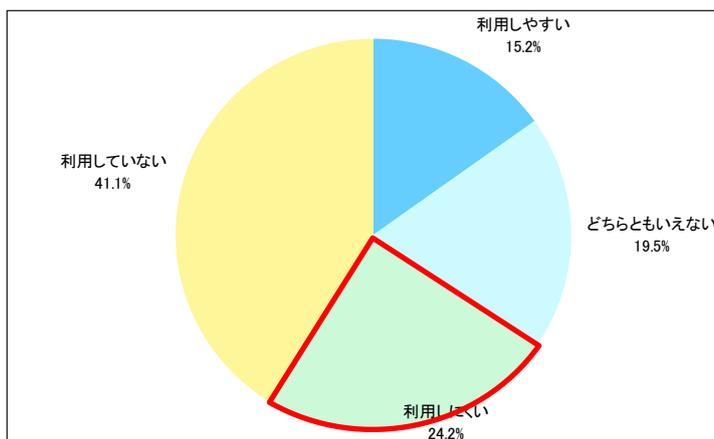
Q1_3 駅の利用頻度はどれくらいですか。

- 通勤通学や買物利用が多いため、利用頻度も約半数が毎日利用である。



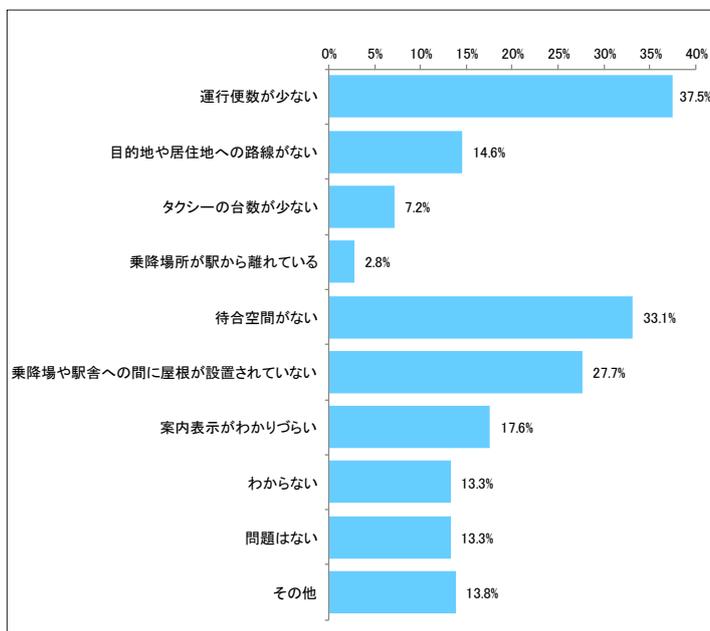
Q2_1 バスやタクシーの利用についてお答え下さい。

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



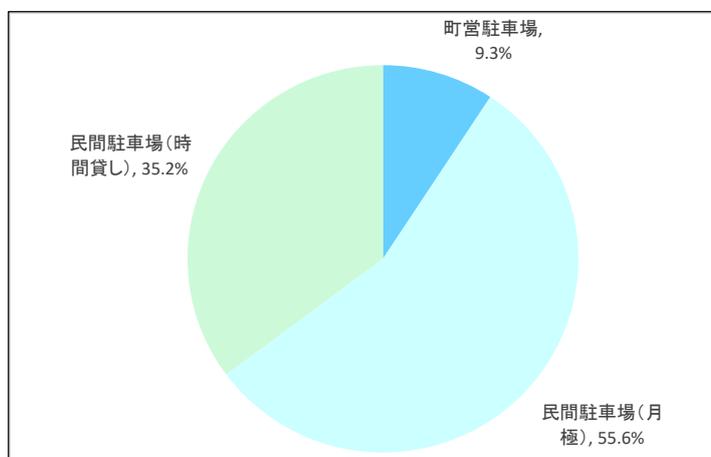
Q2_2 バスやタクシーの利用についてどのようなことが問題だと思えますか。

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



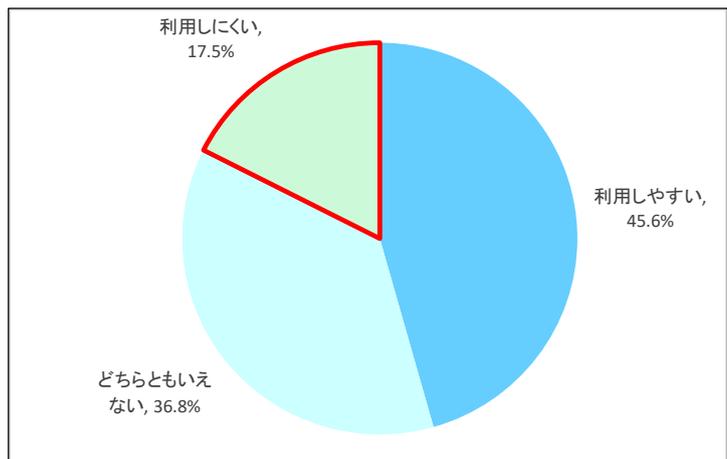
Q3_1 主に利用している駐車場はどこですか。(自動車(自分で運転))

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



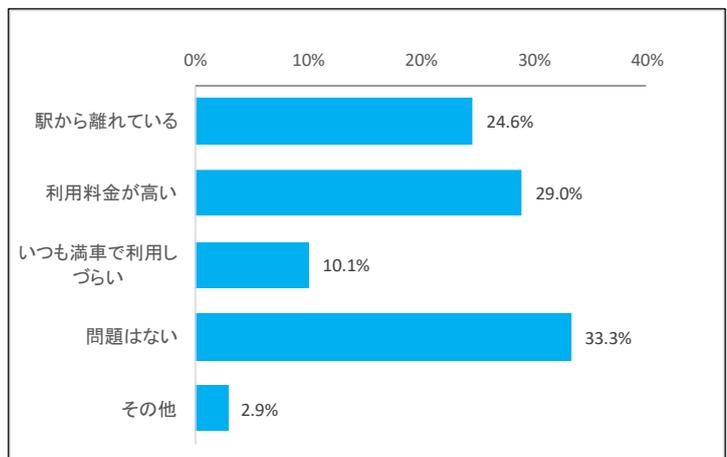
Q3_2 駐車場の利用についてお答え下さい。(自動車(自分で運転))

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



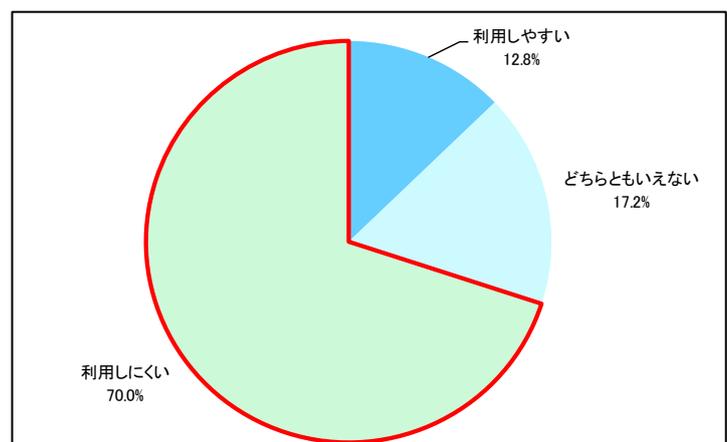
Q3_3 駐車場の利用についてどのようなことが問題だと思いますか。

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



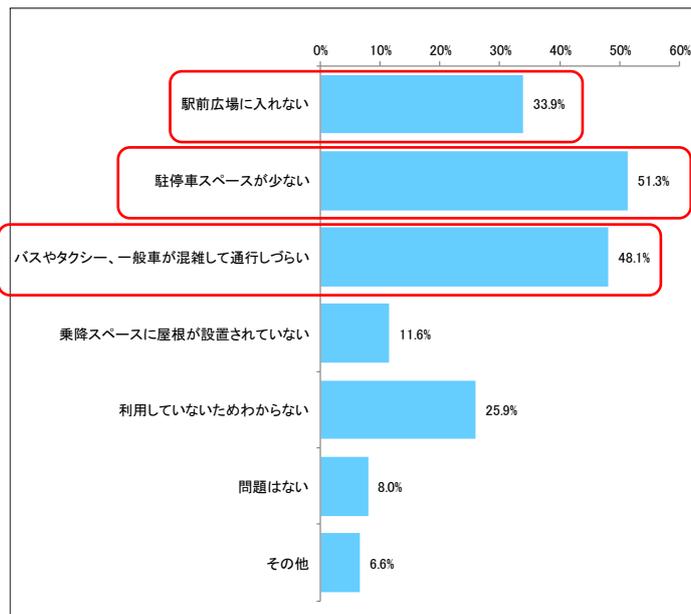
Q4_1 自動車での送迎利用についてお答え下さい。

- 自動車での送迎利用について自動車利用者の 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。



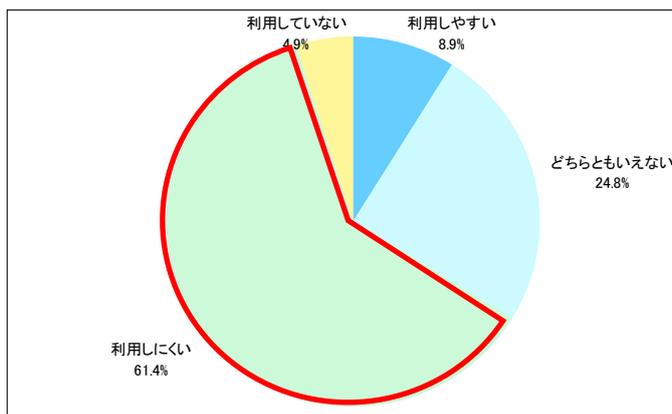
Q4_2 自動車での送迎利用についてどのようなことが問題だと思えますか。

- 自動車での送迎利用の問題点としては、“駐停車スペースが少ない”という意見が最も多く、次に“交通混雑が生じている”“駅前広場に入れない”ことが意見として多いことから、駅前広場全体のスペースが不足しているために、送迎車両の駐停車場所がないことを駅前広場周辺の交通の問題として感じていることが考えられる。



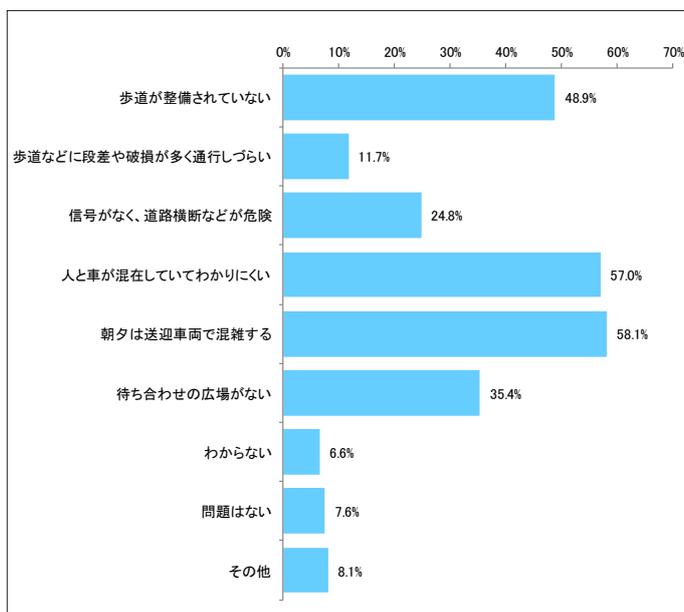
Q5_1 駅前広場やその周辺の歩道についてお答え下さい。

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



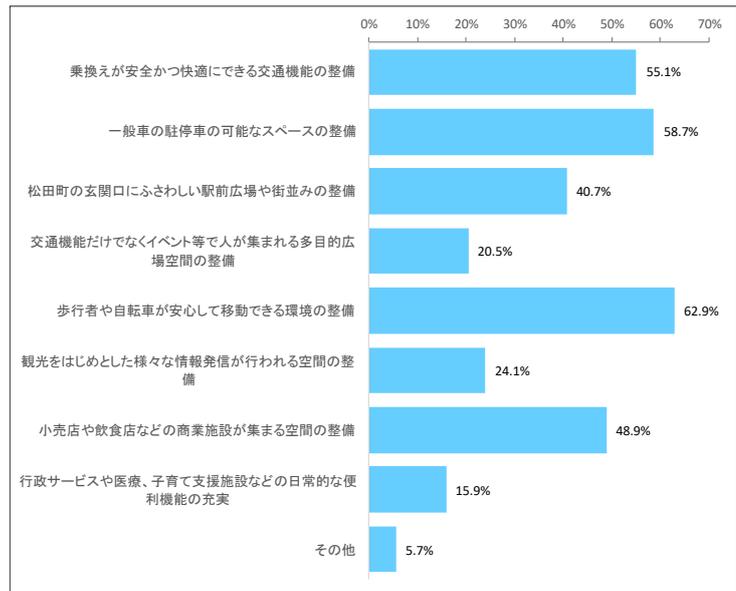
Q5_2 駅前広場やその周辺の環境についてどのようなことが問題だと思えますか。

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



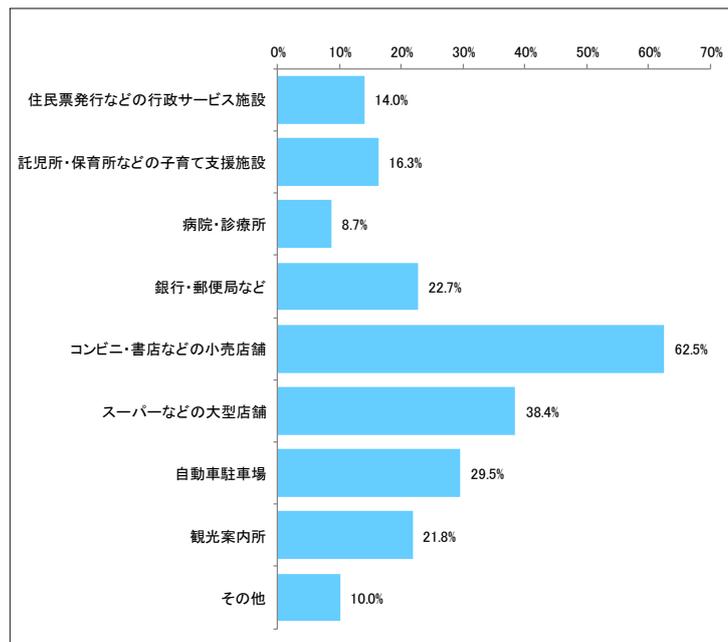
Q6_1 駅前広場やその周辺を整備する上で、どのようなことを重視すべきだと思いますか。

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



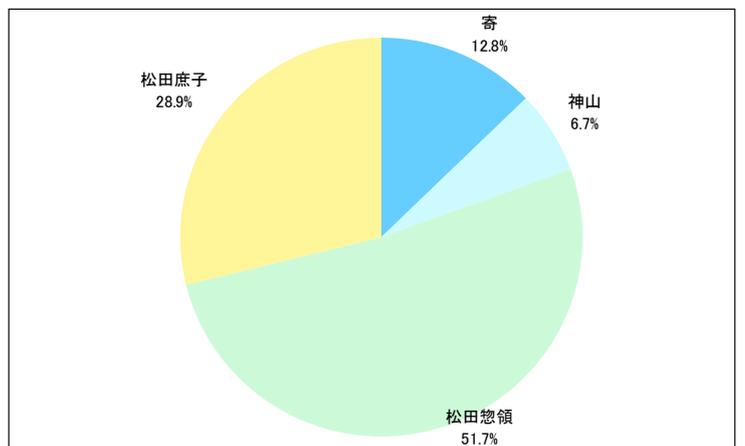
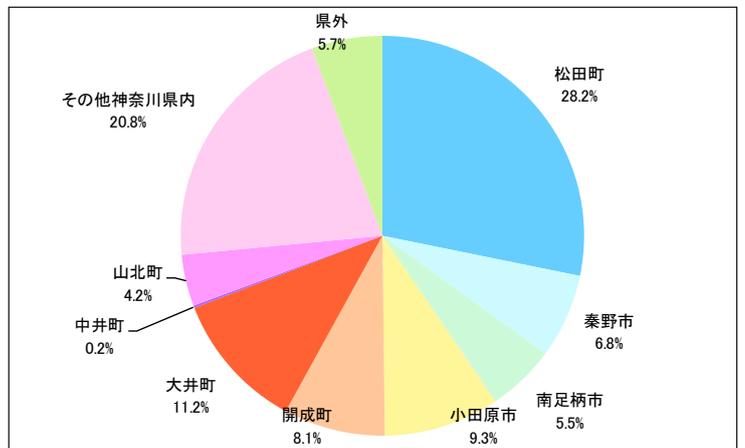
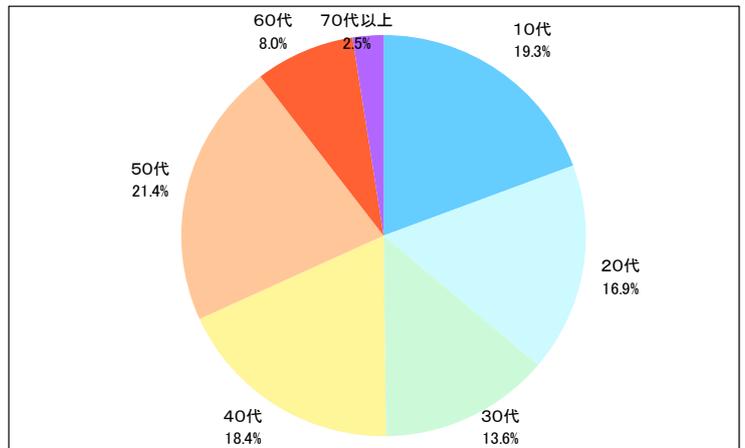
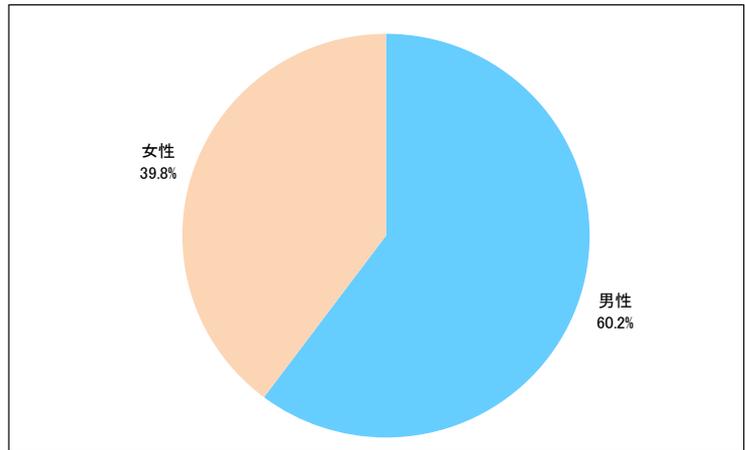
Q6_2 駅前広場やその周辺の整備についてどのような施設を整備する必要があると思いますか。

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



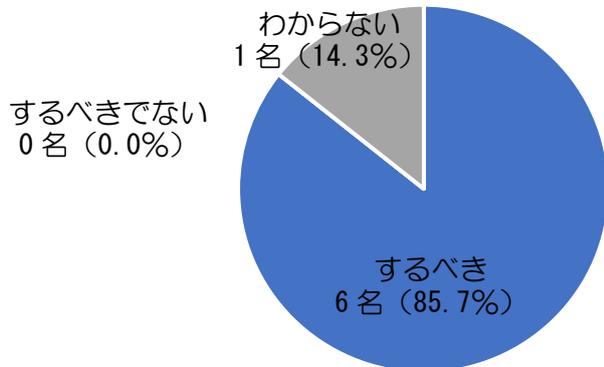
■属性

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



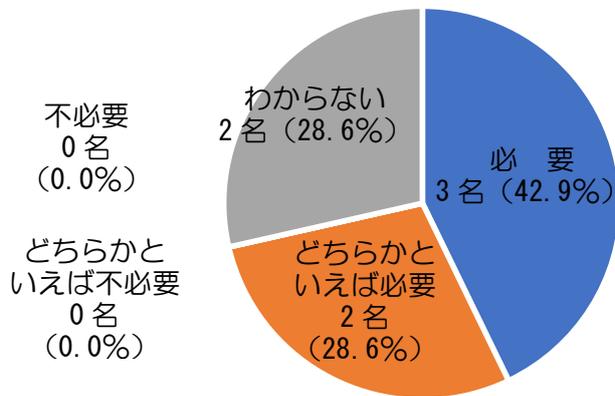
2. まちづくり協議会委員へのアンケート結果（平成30年3月実施）

（1）道路・駅前広場の都市計画決定について

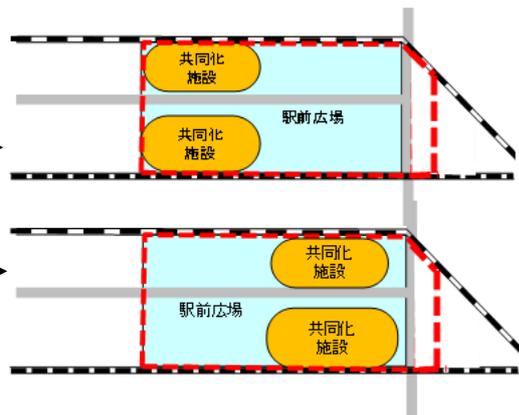
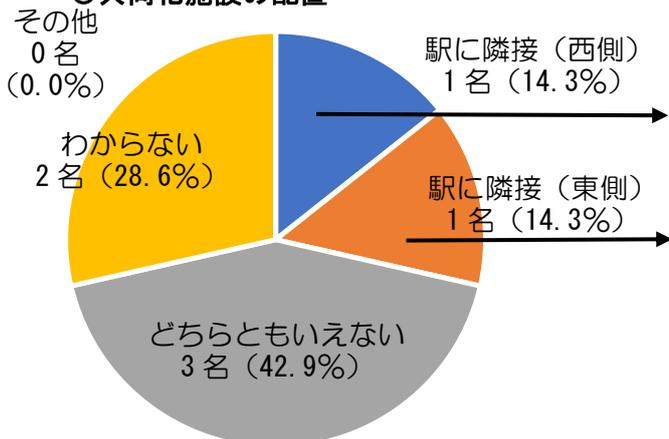


（2）共同化による施設の集約化について

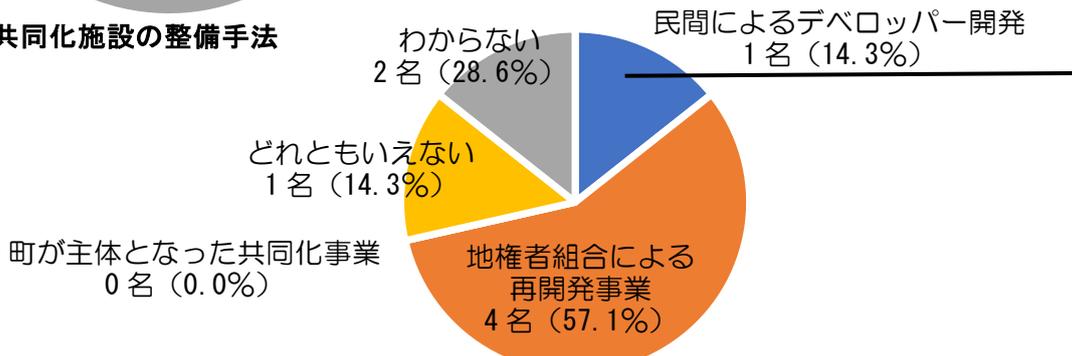
○共同化による施設の集約化の必要性



○共同化施設の配置



○共同化施設の整備手法



3. 再開発事業関連意向調査結果（平成30年9月10日～28日実施）

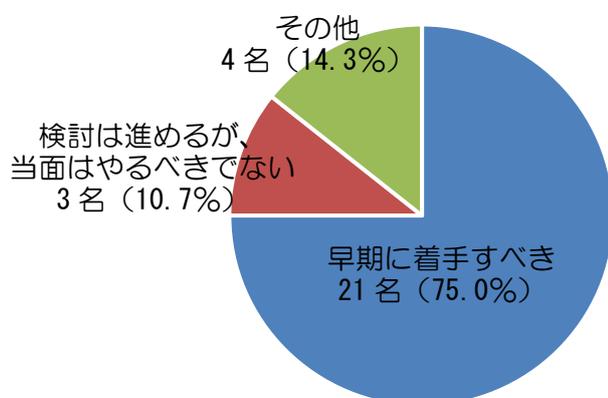
（1）関係権利者意向調査

① 調査概要

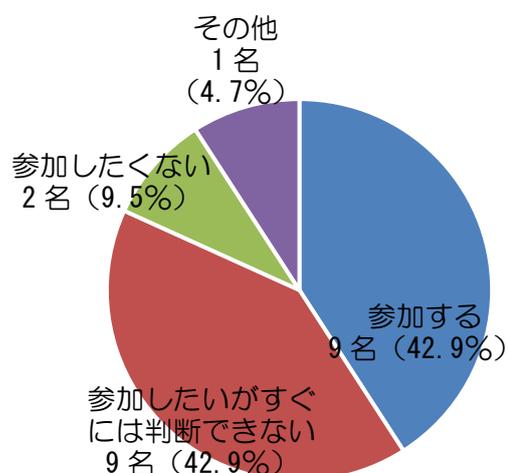
	土地所有者	建物権利者	関係権利者
権利者数	24 名	20 名	44 名
回答者数	16 名	12 名	28 名
回答率	66.7 %	60.0 %	63.6 %

② 調査結果

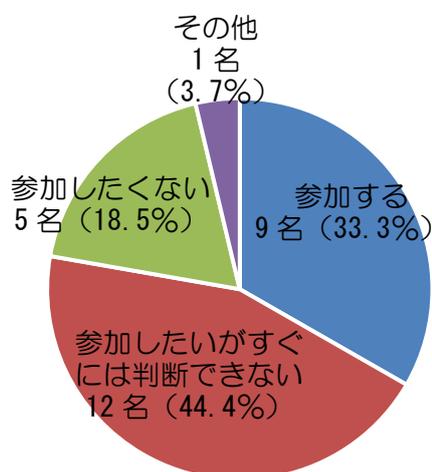
1) 開発事業に対する考え方



2) 開発事業に対する意向



3) 検討会への参加



（自由意見）

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

(2) 民間事業者意向調査

① 調査概要

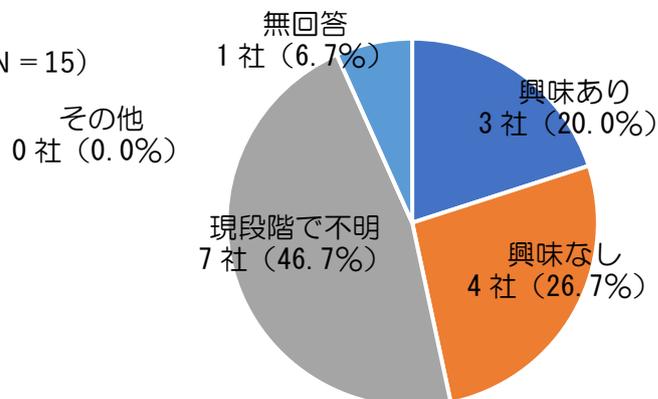
アンケート実施日	平成30年8月中旬～9月18日	
アンケート調査依頼	49	社
アンケート提出企業数	15	社
アンケート回収率	30.6	%

② 調査結果

Q1 新松田駅の印象・評価

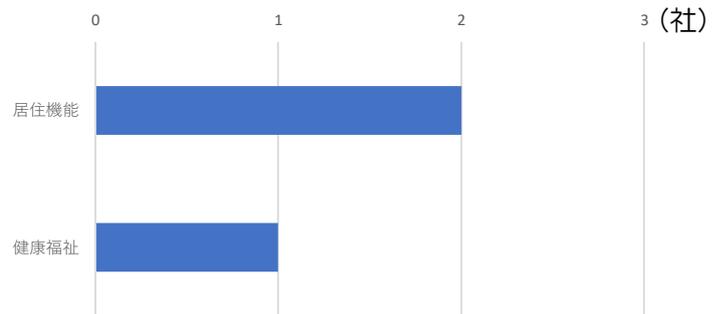
- 新松田駅がアクセスポイントにかかわらず、アクセス動線が弱い（幅員、交通施設インフラ）。
- 駅利用者が集まるというビジネスチャンスを生かせる施設が少ない。
- 平和でのどかな雰囲気、環境がよい。
- 現在は商店が少ないため利便性は低く時間消費には向いていない。
- 地形的には松田町内での貴重な平地地であり、人口が集中しており、周辺の山々と川が織りなす景観が美しく、住環境に優れたエリアである。
- 交通基盤は2本の鉄道路線、国道246号線、255号線をはじめとした幹線道路、東名高速と広域道路に恵まれているものの、酒匂川、川音川、JR御殿場線、小田急小田原線と分断要素が多く、特に車利用者にとっては、物理的、心理的に広域から駅前へアクセスしづらい構造になっている。
- 駅周辺は人口密集エリアであり、徒歩、自転車での移動をする方や駅利用者向けに日用売買回品物販店、サービス店舗を出店する意向のある事業者がいれば施設配置しても良い環境である。
- 現在の新松田駅は周辺エリアにおける交通の中心であると考えられる。一方で駅前周辺施設の老朽化や歩車分離ができていない点では課題を有しており、また、商店街をはじめとした商業の賑わいも停滞傾向にある印象を受けた。
- 生活利便の向上を目的とした施設の誘致（スーパーマーケット、ドラッグストア、クリニック等）を行うことで、商業施設に加えて居住機能を持たせた複合開発も可能であると考えられる。将来的に交通ターミナルと生活中心拠点の両側面を兼ね備えた町に変わりうるポテンシャルを持つ立地であると考えている。

Q2 事業への興味の有無（N = 15）



Q3 再開発事業における主な導入機能（複数回答：N = 3）

※Q2で「興味がある」と回答した3社



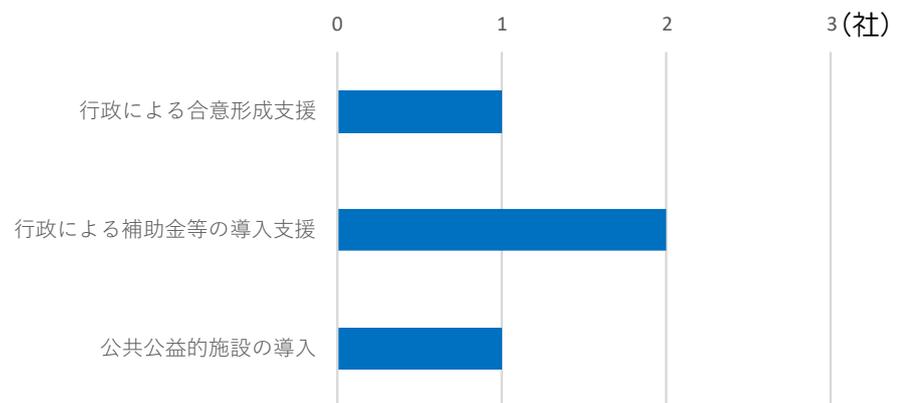
Q4 再開発事業においてその他に導入が考えられる機能（複数回答：N = 3）

※Q2で「興味がある」と回答した3社

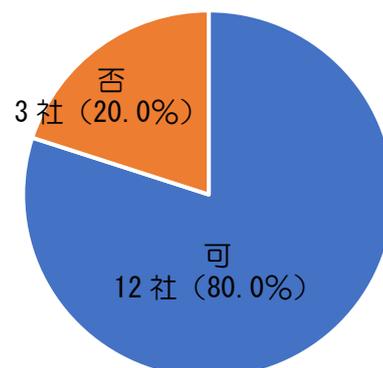


Q5 再開発事業に参加する場合の条件（複数回答：N = 3）

※Q2で「興味がある」と回答した3社



Q6 今後の連絡の可否（複数回答：N = 15）



○自由意見

- 地方における再開発ニーズに対して、事業性（事業収支）の問題で事業化できない案件が多く、我々が不知の地方都市再開発の手法があれば、ノウハウとして蓄積していきたい。
- 今後は駅周辺や松田町についてさらなる現地調査や情報収集を行い、地域の発展やにぎわいに資する施設、住民に求められる導入機能そして当地の可能性や需要などと併せてよりよいまちづくりを考えていきたい。
- 決して強くはないマーケットである今回地域では、事業採算性を合わせるための調整事項が多いことが予測される。事業採算性の判断要素となる施設建築物ボリューム、権利者状況と生活再建の考え方、行政負担、その他状況にもよるため、現段階では判断がつかないが、地域ニーズを満たす、安心・安全なまちづくりには、当社としては興味がある。松田町における新しい賑わい・街並みの景観を創出する貴事業のお手伝いができることを心より望んでいる。
- 松田町全体の活性化に繋がる開発を行うために、まずは現状の課題でもある駅周辺の歩車分離、ターミナル周辺の待合スペース設置や南北自由通路の計画をはじめとした駅の利便性向上を目的とした整備を行う必要があると考える。併せて、駅前共同化施設に生活インフラの支えとなるような商業施設（スーパーマーケット、ドラッグストア、クリニック等）の企画、誘致が達成されれば、駅前利便の更なる向上を図れると考える。
- 駅前を中心とした開発が実現することで、新たな人の流れが創出され、新松田駅を利用しているバス便の周辺居住者や隣接市町村からの移住も考えられるため、本開発が生活・居住機能の創出や行政機能の集約によるコンパクトシティ形成の足掛けとなって、町全体の活性化に繋がる可能性がある。

4. 新松田駅周辺地域まちづくり協議会委員名簿

	区 分	所 属	職 名
1	学識経験者	東海大学 工学部 建築学科	杉本洋文 教授
2	土地の権利者		代表1名
3	建物の権利者		代表1名
4	自治会代表者	自治会長連絡協議会	会 長
5		新松田自治会	会 長
6		仲町屋自治会	会 長
7	各種関係団体の代表者	松田町商工振興会	会 長
8		ロマンス通り商店会	代 表
9		松田町観光協会	会 長
10	交通事業者	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部交通企画部	課 長
11		富士急湘南バス 株式会社 本社営業所	所 長
12		箱根登山バス株式会社 運輸部	課 長
13		松田合同自動車株式会社	代表取締役
14		箱根登山ハイヤー株式会社	取締役社長
15	関係行政機関の職員	神奈川県 県西地域県政総合センター	副所長
16		神奈川県 県西土木事務所	所 長
17		神奈川県 松田警察署	署 長
18	町の職員	町民課	参事兼課長
19		観光経済課	参事兼課長
20		政策推進課	課 長
21		まちづくり課	課 長

5. 新松田駅周辺地域まちづくり協議会設置要綱

(目的)

第1条 新松田駅周辺地域において、県西地区の北の玄関口にふさわしい駅前広場や地方創生に資する周辺地域のまちづくりを目指し、関係者が連携や調整を行い、円滑かつ効率的な事業の推進を図ることを目的として、新松田駅周辺地域まちづくり協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 新松田駅前広場等の整備に関する事項
- (2) 新松田駅周辺地域のまちづくりに関する事項
- (3) 新松田駅周辺地域の交通安全対策に関する事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、新松田駅周辺地域のまちづくりに関し必要な事項

(組織)

第3条 協議会は委員25人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げるもののうちから、町長が委嘱する。

- (1) 土地、建物等の権利者
- (2) 各種関係団体の代表者
- (3) 交通事業者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 学識経験者
- (6) 町の職員
- (7) その他町長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、3年とする。ただし、後任者が任命されるまで在任する。

2 委員は再任することができる。

3 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長1人及び副会長1人を置く。

2 会長は学識経験者のうちから、委員の互選により定める。

3 副会長は、委員のうちから会長が任命する。

4 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集しその議長となる。

2 会議は、委員の過半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができるとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 会議は、会長が必要であると認めたときは、委員以外の関係者の出席を求め、資料の提出、意見又は説明、その他の協力を求めることができる。

(部会)

第7条 会議に付すべき案件について事前に専門的な調査・研究・検証・検討等を行うため、必要に応じて部会を置くことができる。

2 部会の運営等については、別に定めるものとする。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、まちづくり課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は会長が協議会に諮って定める。

附 則

この告示は、平成27年12月1日から施行する。

IV 用語集

	用語	解説	該当頁
ア行	アクセス道路	●車、バス、鉄道、徒歩などの交通手段によって目的地に連絡する道路	1、3、12、16、19、22、41
	IT	●IT【Information Technology】。情報を取得、加工、保存、伝送するための科学技術のこと。	16、18、19、41
	IoT	●IoT【Internet of Things】。「身の周りのあらゆるモノがインターネットにつながる」仕組みのこと。	18、42
カ行	キスアンドライド	●最寄り駅まで自家用車で送迎してもらい、公共交通機関（主に鉄道やバス）に乗り換えて、目的地まで移動する方法。	25
	クリーンエネルギー	●廃棄物によって環境を汚染することのないエネルギーのこと。太陽熱・地熱・風力・波力など。	42
サ行	シームレス化	●「シームレス」とは、「継ぎ目のない」という意味を有しており、交通分野においては、乗継ぎ等の交通機関間の継ぎ目や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての継ぎ目をハード・ソフト両面にわたって解消・改善することにより、出発地から目的地までの移動を円滑かつ利便性の高いものとする。	3、19、41
	シェアサイクル	●自転車を好きなタイミングで、好きな時間使うことのできるサービスのこと。	42
	シェルター	●身を守る施設のこと。バス停では雨よけの施設のこと。	28
ハ行	バース	●バスが停留する区画のこと。	24
	バリアフリー化	●道路や建物内の段差など、物理的な障壁を取り除き、生活しやすくすること。	7、9、41
ヤ行	ユニバーサルデザイン	●高齢者や身体障がい者、あらゆる体格、年齢、障がいの度合いに関係なく、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること。	17、19、41
	矢倉沢往還	●江戸時代に整備された街道で、江戸城の赤坂門（赤坂見附）から相模国、足柄峠を経て駿河国沼津宿を結んでおり、江戸から大山への参詣道として使われ「大山街道」、「大山道」、「厚木街道」などとも呼ばれた。	18
ワ行	Wi-Fi	●無線により相互接続するシステムのこと。	42

新松田駅周辺整備基本構想・基本計画

平成31年3月

発行：神奈川県松田町

編集：松田町 まちづくり課

〒258-8585 神奈川県足柄上郡松田町松田惣領 2037

電話：0465-84-1332

業務委託：ランドブレイン株式会社