

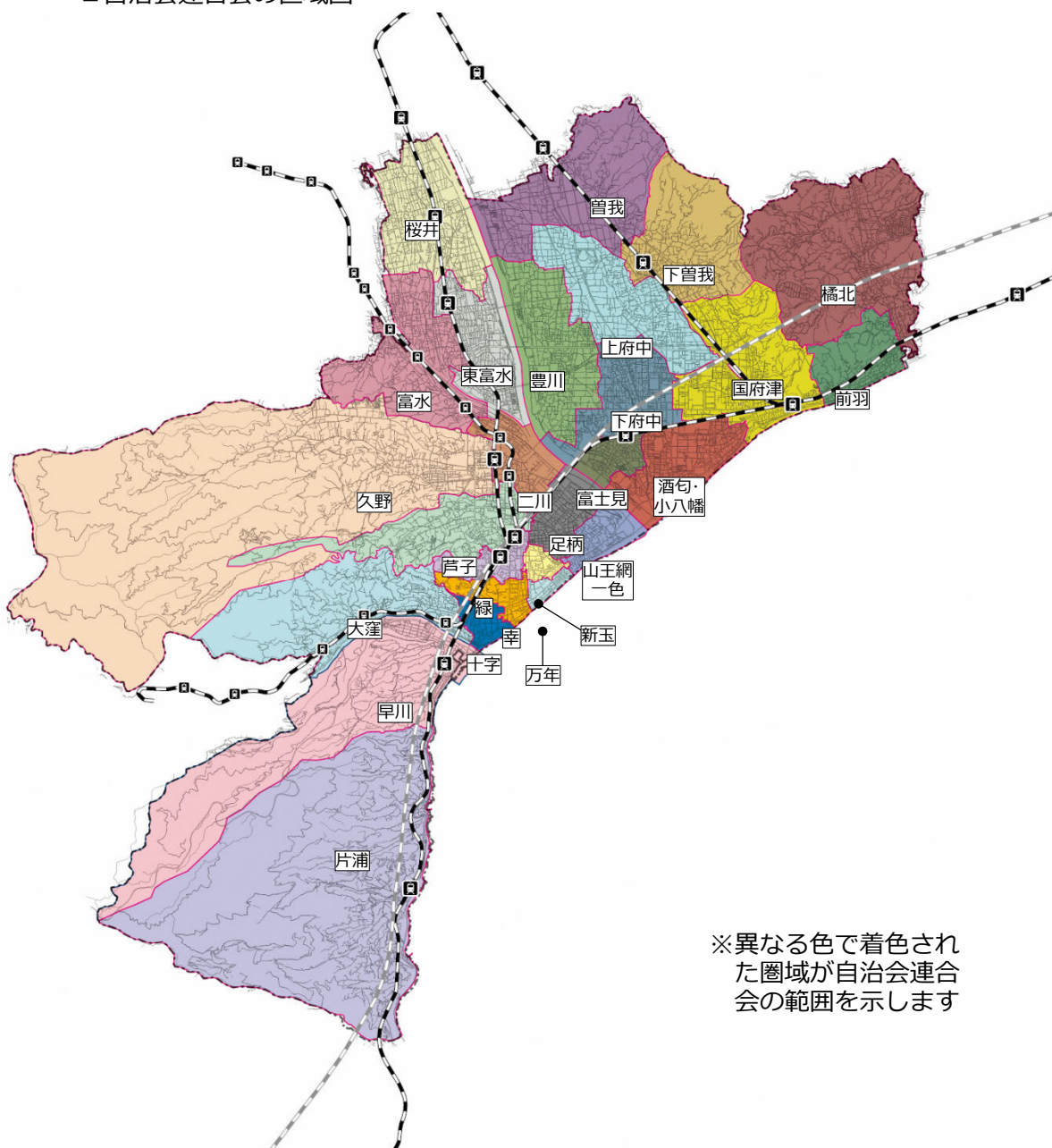
④地域コミュニティの中心となる拠点の設定

“歩いて暮らせる”生活圏を構築するとともに、地域のコミュニティの活動の場となる『地域コミュニティ拠点』を設定します。

本市は、近隣町村との合併を行いながら現在の市域を形成してきており、旧町村時代からの地域コミュニティは自治会連合会として受け継がれ、地域活動の母体としておおむね1次生活圏を形成しています。

“歩いて暮らせる”生活圏を構築するとともに、市街地のみならず、本市の1次産業を支える農業集落、漁業集落等も含め、地域コミュニティの持続的な維持・発展を図るため、小学校などに、地域コミュニティの活動の場となる『地域コミュニティ拠点』を設定します。

■自治会連合会の区域図



⑤拠点の設定

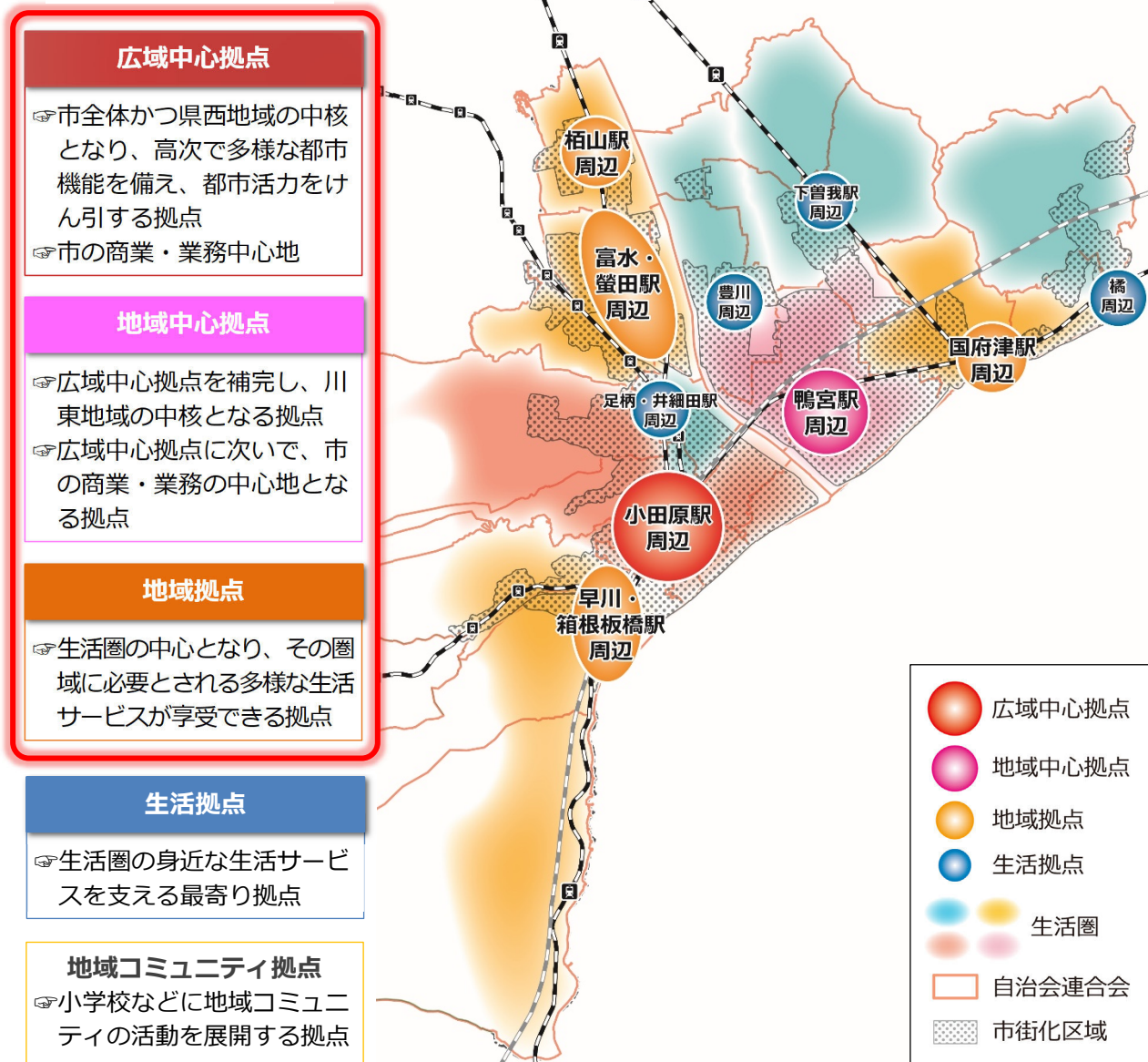
本市における都市構造の骨格をなす拠点については、その地域性と機能的特徴を基に、広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点、生活拠点、地域コミュニティ拠点の5つを設定します。

広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点については、都市機能誘導区域を設定することにより、広域的な都市機能や生活圏に必要な多様な生活サービスの誘導を図ります。

生活拠点については、生活圏の最寄り拠点として、身近な生活サービスの維持を図ります。

また、地域コミュニティ拠点については、小学校などに地域コミュニティの活動の場を設定します。

都市機能誘導区域を設定



2. 居住誘導の方向性

①地域特性に応じた居住誘導

都市づくりの方向性「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」
を踏まえ、拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、それぞれの特性に
応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指します。

将来の人口減少に備えて、市民の生活利便性の持続的な確保や財政上の課題等に対応するため、長い時間をかけて緩やかな居住誘導を図ります。

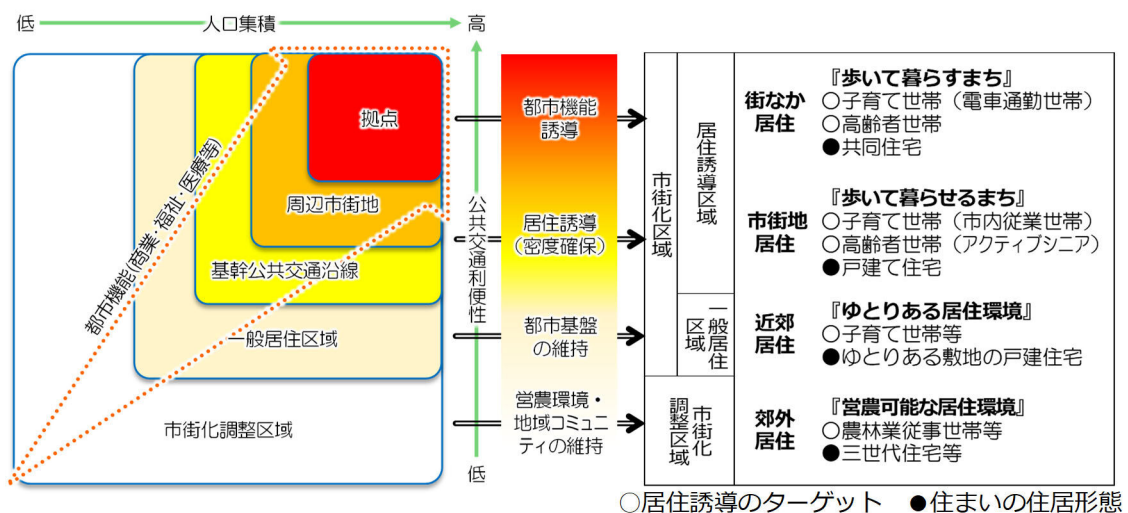
市民の住まい方やライフスタイルを尊重しながら、生活利便性・交通利便性の高い拠点やその周辺市街地、拠点間を結節する公共交通の沿線への住み替え等が促されるよう、それぞれの地域特性に応じた居住地選好につなげ、小田原らしいメリハリと特色ある市街地形成を図ります。

居住誘導区域に含まれない市街化区域（工業専用地域等を除く。）については、「一般居住区域」として、既存の都市基盤を生かしながら都市農地と共存した居住環境の形成を図ります。

市街化調整区域においては、田園環境の維持、優良農地等の保全を基本とし、営農環境を保全する一方で、古くから形成される集落において、市街化の外延化を抑え、社会経済情勢の変化に対応しつつ地域コミュニティを維持する必要があります。また、地域価値の創出と魅力向上に資する土地利用を実現する必要があります。

そこで、既存集落持続型開発許可制度の適切な運用を図るとともに、地区計画制度を活用してまいります。また、営農環境を保全する中で、既存の法制度を活用した住環境の形成についても検討します。

■地域特性に応じた居住誘導の方向性と住まい方



②小田原らしい居住環境の確保に向けた都市農地の保全・活用

都市農地は、良好な景観の形成や防災、農業体験による交流の場等、多様な機能を有しており、コンパクトシティの形成の促進に合わせて、都市環境を形成する観点から、その保全・活用を図ります。

3. 道路・公共交通ネットワーク

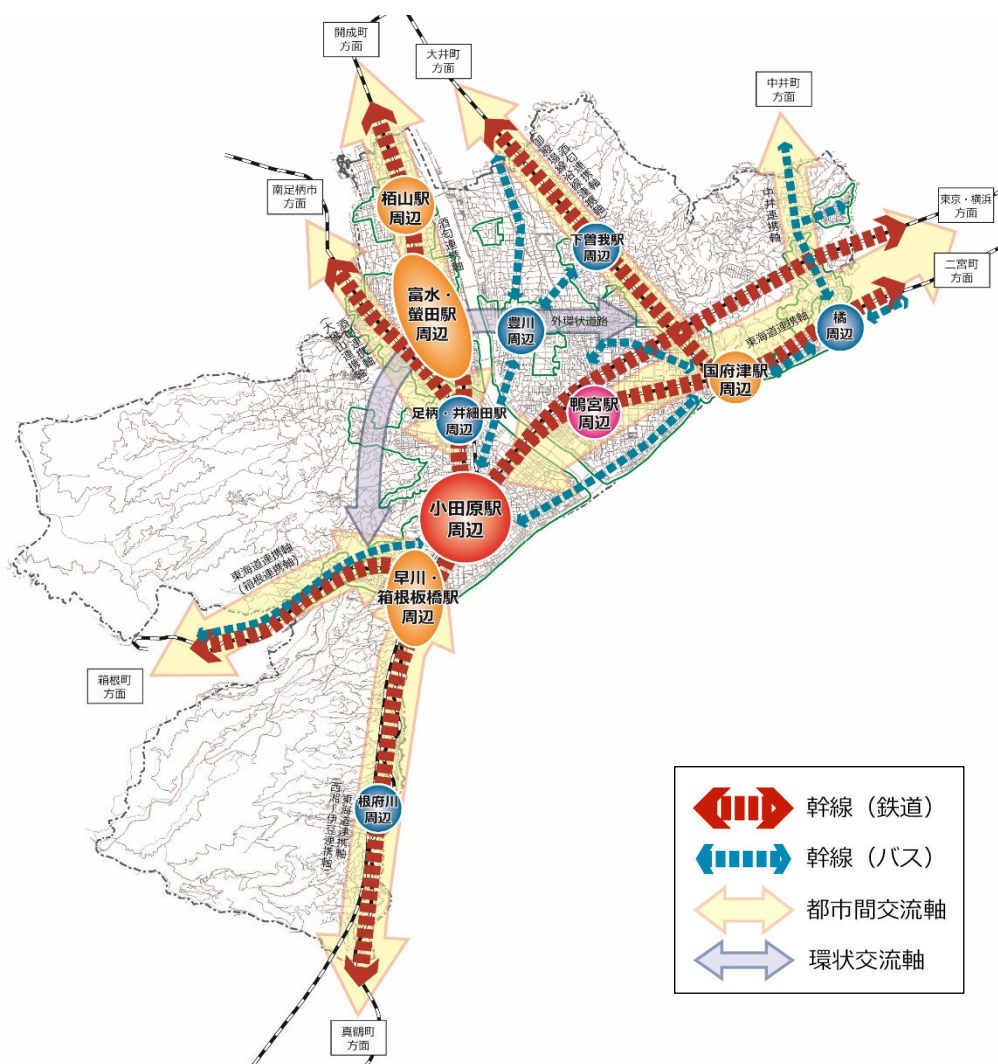
本市の将来都市構造は、中核となる拠点と生活圏の中心となる拠点が相互に連携し、段階的な生活圏を形成する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すものであり、道路・公共交通を軸にネットワークの構築を図ります。ネットワークを担う公共交通は、幹線や支線など、その役割に応じたサービスの確保を図るものとします。

広域交通や拠点間の連絡を担う公共交通を幹線に位置付け、公共交通ネットワークの骨格を形成します。幹線のイメージは、下図に示すとおり、鉄道とバス路線が一体となってネットワークを形成するものです。幹線に位置付けたバス路線は、拠点間移動の需要やニーズを踏まえたサービス水準を維持・確保します。

住宅地と拠点を結ぶ公共交通を支線に位置付け、生活圏の生活を支える地域交通の維持・確保に努めます。なお、公共交通の利用が不便な地域においては、「地域へのあらたな公共交通導入のルール」に基づき、コミュニティバスや乗合タクシーも含めた公共交通の導入検討を必要に応じて地域と進めます。

公共交通が結節する拠点においては、交通結節機能の改善を図り、乗継ぎ利便性の向上に努め、公共交通ネットワークの品質を高めます。また、駅周辺等公共交通の利便性の高い地域への居住を誘導することで一定の人口密度を確保し、公共交通の持続的な確保を図ります。

■ 拠点間を連絡する道路・公共交通の幹線イメージ



4. 将来都市構造

都市づくりの理念を踏まえ、将来あるべき都市の骨格（将来都市構造）を以下のとおり示します。

地域拠点（栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺）

地域の“歩いて暮らせる”生活を支えるコンパクトな市街地拠点

- 栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺は、駅から歩ける範囲に人口集積の高い市街地が形成されており、“歩いて暮らせる”拠点として、日常生活に必要な商業・医療・福祉といった様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、駅周辺の生活利便性の向上を図ることで、緩やかな居住の誘導を図ります。

広域中心拠点（小田原駅周辺）

賑わいと交流の創出、歴史と文化を継承し、都市活力をけん引する拠点

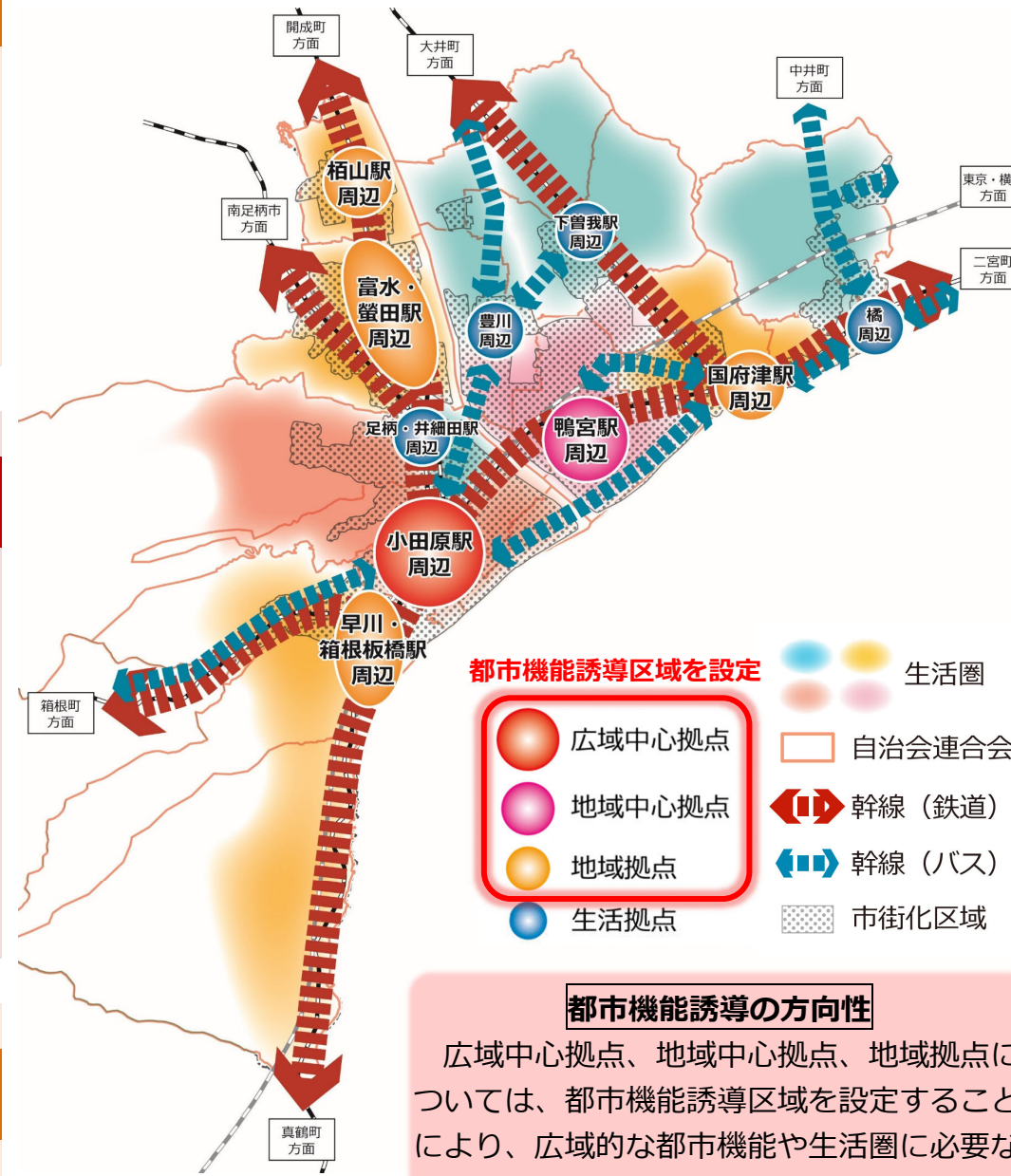
- 小田原駅周辺は、東海道本線や新幹線をはじめとする広域的な公共交通の結節点であり、県西地域の中核となる広域的な交流の拠点として、商業・業務、医療・福祉や公共施設をはじめとする高度な都市機能を集約・誘導するとともに、小田原城跡を中心とする歴史的・文化的資源の活用による交流の促進を図ります。
- また、交通利便性や歴史・文化等といった小田原駅周辺のブランドを生かした「街なか居住」の促進による、にぎわいと活気あふれる中心市街地の形成を図ります。

地域拠点（早川・箱根板橋駅周辺）

地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、地場の観光・産業の中心となる拠点

- 早川・箱根板橋駅周辺は、漁港を中心とする水産業等の地場産業、石垣山一夜城や板橋地区等の歴史的資源が集積するエリアであり、小田原駅周辺の歴史的・文化的資源と連携した観光回遊の拠点として、観光機能の強化を図ります。
- また、近隣の市民及び来訪者の利便性を支える生活サービスの誘導を図ります。

小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成



居住誘導の方向性

拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、それぞれの特性に応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指します。

交通ネットワーク

拠点間の連携を支える公共交通（幹線）ネットワークの骨格を形成します。

地域拠点（国府津駅周辺）

地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、交流の中心となる拠点

- 国府津駅周辺は、本市第2の交通結節点であり、人が集い・交流し、様々な生活サービスにアクセスが可能な地域の中心となる拠点として、交通結節機能の更なる強化と日常生活に必要な様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、高い交通利便性を生かした都市機能の集積を図ります。

地域中心拠点（鴨宮駅周辺）

市民の広域的な生活サービスを支え、“職住商”が近接する生活利便性の高い拠点

- 鴨宮駅周辺は、小田原駅周辺に次ぐ商業・業務の集積地、更には就業先となる工場が多く立地するエリアであり、市全体の生活の中心となる拠点として、広域的な生活サービスの誘導を図ります。
- また、本拠点の特性を生かした“職住商”が近接する利便性の高い拠点として都市機能の集積を図ります。

生活拠点（下曾我駅周辺、足柄・井細田駅周辺、豊川周辺、橋周辺）

生活圏の身近な生活サービスを支える地域の最寄り拠点

- 生活拠点は、該当生活圏から公共交通によるアクセスが容易な場所に立地し、身近な生活サービスが集積するエリアです。
- 今後とも身近な生活サービスの持続的な維持を図り、地域の最寄りとなる拠点機能を確保します。

地域コミュニティ拠点

地域コミュニティ活動の中心となる拠点

- 小学校などに、地域コミュニティの活動を支える拠点を設定します。

参考資料：拠点の特性整理

設定した各拠点の特性を、交通機能、都市機能立地ポテンシャル（駅乗車数及び周辺人口集積）や現況都市機能の立地状況から以下の通り整理します。

拠点類型			拠点名称	交通機能		都市機能立地ポテンシャル		現況都市機能（おおむね 800m圏）									拠点の特性	
上位計画		立地適正化計画		交通結節	駅端末交通手段分担率 ※2	駅乗車数（千人/年） ※3	拠点から 800m 圏内の H27 年人口密度と人口 ※4	公共公益機能				主要生活サービス						
都市計画マスタープラン	整備保 ※1							行政	文化	集会	観光・交流	大規模商業 ※5	スーパー	金融機関	病院 ※6	地域包括支援センター		子育て支援センター
広域交流拠点	広域拠点	広域中心拠点	小田原駅周辺	東海道新幹線 JR 東海道線 小田急小田原線 箱根登山鉄道線 伊豆箱根鉄道大雄山線 路線バス	徒歩+自転車 82% バス 8%	35,758 [1位]	67人/ha (1.3万人)	●小田原市役所 ●ア-加-ト市民窓口	●小田原駅 東口図書館 ●小田原 三の丸ホール	●市民交流センター UMECO ●生涯学習センター けやき	●小田原城 ●歴史見聞館 ●入-ツ会館 ●観光交流センター	●	●	●	●	●	●	●ターミナル駅 ●高次・広域機能の他、 公共公益機能が集積 する市の中心となる 拠点
地域中心拠点	副次拠点	地域中心拠点	鴨宮駅周辺	JR 東海道線 路線バス	徒歩+自転車 90% バス 3%	4,620 [2位]	82人/ha (1.6万人)	●R02住民窓口	●中央図書館	●川東のセンター R02 ●下府中市民集会施設	—	●	●	●	—	●	●	●市第2の駅乗降客数 ●人口集積も高く、大規模商業施設、公共公益機能が立地する拠点
地域拠点	地域拠点	地域拠点	国府津駅周辺	JR 東海道線 JR 御殿場線 路線バス	徒歩+自転車 76% バス 11%	2,214 [3位]	53人/ha (0.3万人)	—	—	●生涯学習センター 国府津学習館 ●国府津駅自転車 駐車場会議室	—	—	●	●	●	—	—	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点
地域拠点	生活拠点	地域拠点	栢山駅周辺	小田急小田原線 路線バス	徒歩+自転車 100%	1,708 [4位]	76人/ha (0.8万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	●	—	●駅乗降客数・人口集積とも高く、都市機能立地ポテンシャルを有する拠点
地域拠点	生活拠点	地域拠点	富水・螢田駅周辺	小田急小田原線 路線バス	徒歩+自転車 94%	計:2,439 富水:1,248 螢田:1,191 [5~6位]	78人/ha (2.2万人)	●いずみ住民窓口	—	●城北のセンター いずみ	●尊徳記念館	—	●	●	—	●	●	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点
地域拠点	生活拠点	地域拠点	早川・箱根板橋駅周辺	JR 東海道線 箱根登山鉄道線 路線バス	徒歩+自転車 100%	計954 早川:495 箱根板橋:459	50人/ha (0.9万人)	—	—	—	●小田原漁港	—	●	●	—	●	—	●観光交流資源（漁港）を有する拠点
生活拠点	生活拠点	生活拠点	下曽我駅周辺	JR 御殿場線 路線バス	徒歩+自転車 100%	493	68人/ha (0.5万人)	—	—	●梅の里センター ●下曽我市民集会施設	—	—	●	●	—	●	—	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点
生活拠点	—	生活拠点	足柄・井細田駅周辺	小田急小田原線 伊豆箱根鉄道大雄山線 路線バス	徒歩+自転車 100%	計1,599 足柄:704 井細田:628 五百羅漢:267	60人/ha (1.6万人)	●小田原市役所	—	●生涯学習センター けやき	—	—	●	●	●	●	—	●主要な生活サービス機能が立地する拠点
生活拠点	—	生活拠点	豊川周辺	路線バス	—	—	41人/ha (0.4万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	●	—	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点
生活拠点	—	生活拠点	橋周辺	路線バス	—	—	53人/ha (0.3万人)	●こゆるぎ住民窓口	—	●橋のセンター こゆるぎ	—	—	●	●	—	—	●	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点

※1 「整備保」は「小田原市都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の略。 ※2 「駅端末交通手段分担率」は H20 東京都市圏ハ-ソトリップ調査データ。 ※3 「駅乗車数」は H28 年度データ。
 ※4 「拠点から 800m 圏内の人口密度と人口」は市街化区域内の人口密度、また () 内は同圏域の H27 年時点の人口。 ※5 食料品を取扱い、店舗面積が 3 千㎡以上の施設。 ※6 内科又は外科を有する病院。