

# 1 章 小田原市の現況と課題

## 1-1 小田原市の二酸化炭素の排出状況

### ■ 二酸化炭素排出量の経年動向

本市の二酸化炭素排出量は、2005 年の 1,301 千 t-CO<sub>2</sub>/年をピークに減少傾向となっています。2010 年において、本計画で対象とする民生家庭部門、民生業務部門、運輸部門は、市全体の約 7 割を占めています。

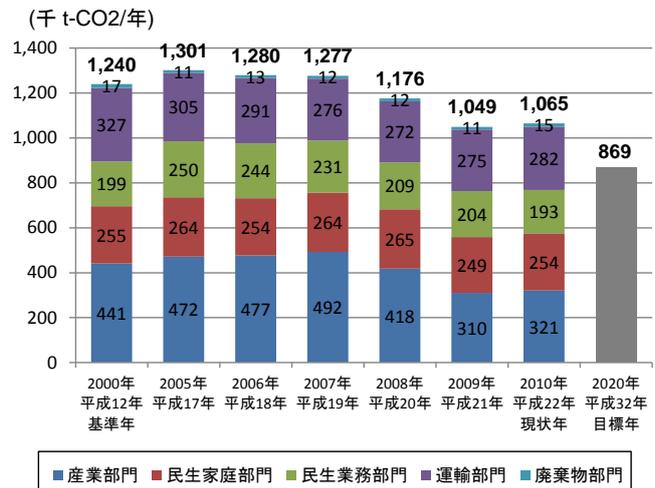


図 小田原市の部門別二酸化炭素排出量の推移  
参考：小田原市二酸化炭素排出量データ

## 1-2 土地利用・都市構造分野

### ■ 鉄道駅を中心とした人口分布

本市は、平地を中心に人口が集中しています。特に、小田原駅や鴨宮駅などの鉄道駅を中心に人口密度が高くなっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は、2010 年の約 19.9 万人から 30 年後の 2040 年には約 15.8 万人に減少し、少子・高齢化と相まって、つぼ型の人口構成になることが予想されています。

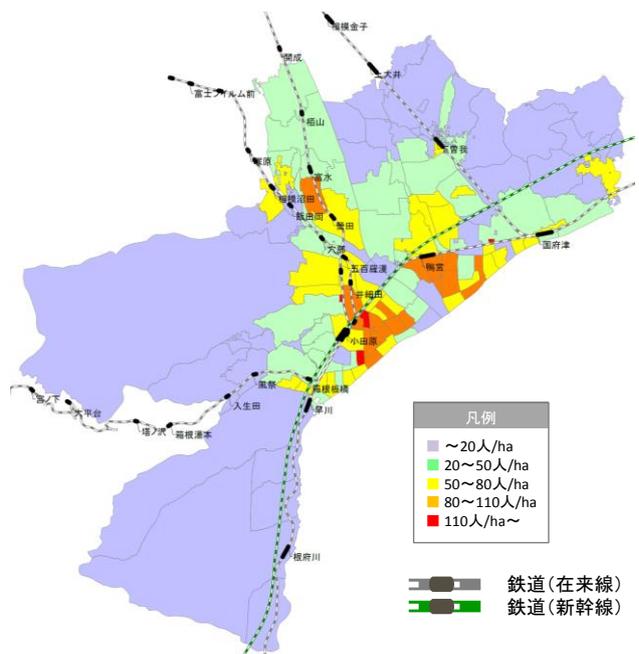


図 町丁目別人口密度  
参考：平成 22 年国勢調査

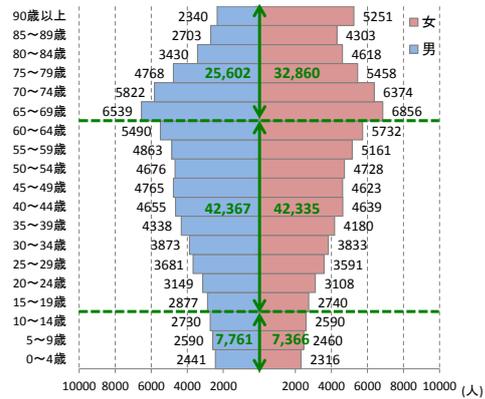
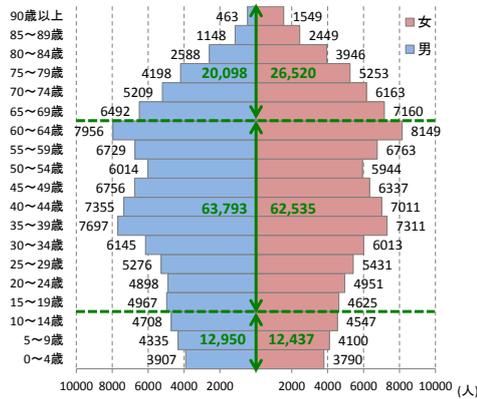


図 2010年の性別年齢階層別人口

図 2040年の性別年齢階層別人口

参考：国立社会保障・人口問題研究所推計値

### ■ 郊外の人口減少・高齢化と駅周辺の密度低下

近年の人口動向が今後も続いた場合、郊外を中心に人口が減少し、限界集落と呼ばれる高齢化率50%以上の地域が、公共交通沿線から外れた地域に点在することが予測されます。

一方で、駅周辺地域においても人口密度が低下傾向となり、公共交通の利用者減少に伴う公共交通のサービスレベルの低下が懸念されます。

また、人口減少や高齢化に伴い、市街地外周部においては診療所やコンビニエンスストアの閉鎖が懸念されます。

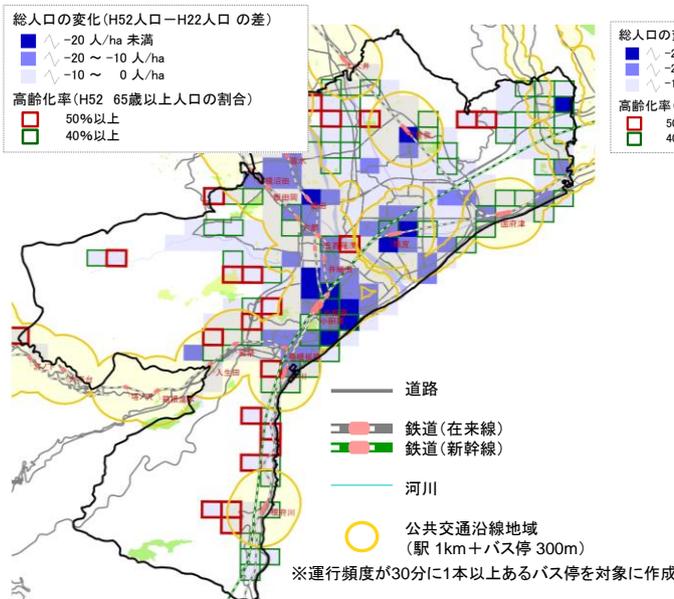


図 将来の人口予測と公共交通のサービス圏域(2040年)

※500mメッシュ別将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所が採用しているコーホート要因法をメッシュ別に適用し、社会移動なし(封鎖人口)で推計しています。

参考：駅・バス停は国土数値情報をもとに設定

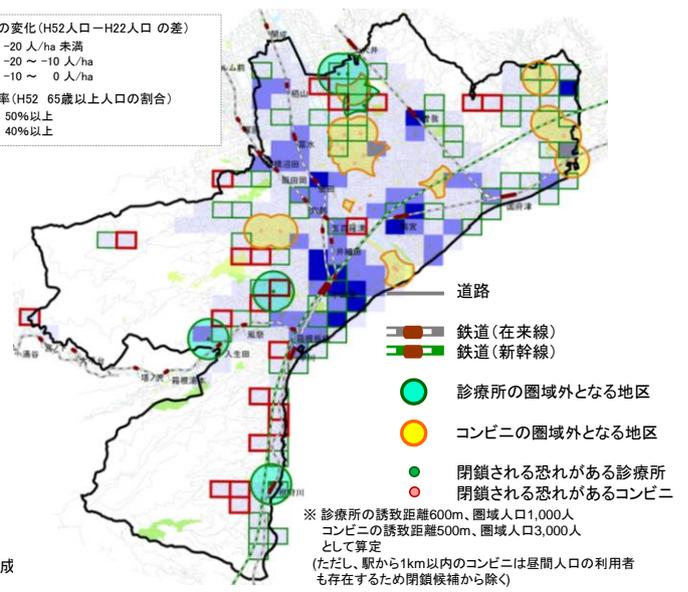


図 将来の診療所及びコンビニエンスストアの閉鎖による商圈の変化(2040年)

参考：診療所は国土数値情報、コンビニエンスストアはiタウンページをもとに設定

## ■ 都市構造と都市経営コストの関係

都市機能の維持管理に必要な歳出は、年間約 81 億円となっており、消防、学校関連、下水道の割合が大きくなっています。

全国の特例市の人口密度と歳出の関係を見ると、人口密度が低いほど 1 人当たりの歳出が大きくなる傾向にあり、今後、人口減少が進む中、対策を講じなければ都市構造の拡散による都市経営コストの負担増が懸念されます。

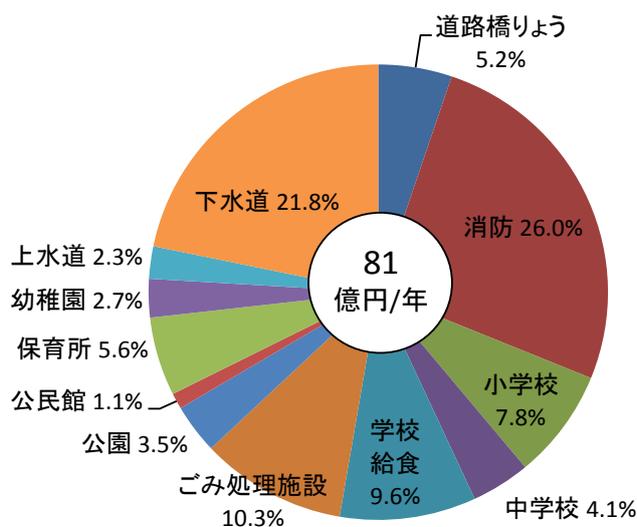


図 小田原市の都市経営コスト  
(都市機能の維持・管理に関する歳出)

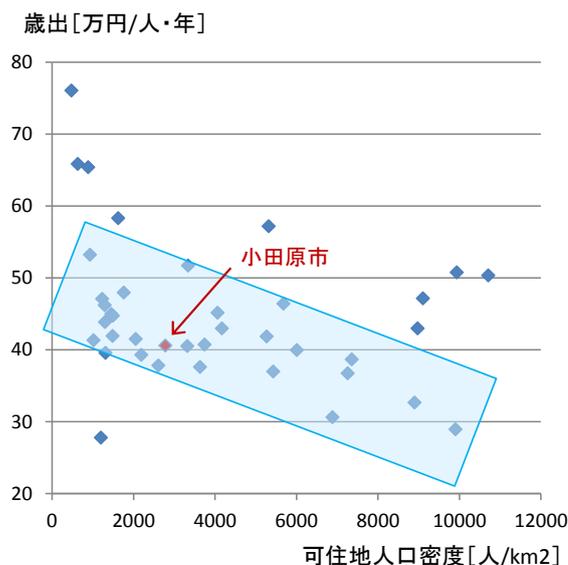


図 可住地人口密度と 1 人当たり歳出の関係  
(全国の特例市)

参考：歳出は「H22 地方財政状況調査及び H22 地方公営企業年鑑」、人口は「H22 住民基本台帳」、可住地面積は「H22 統計でみる都道府県のすがた」をもとに算出

## ■ 継続的に続く建物更新

本市では、各年代の建物が同程度の割合で存在していることから、今後も継続的に建物の更新が進むことが予想されます。建て替え時には、建物の低炭素化や再生可能エネルギーを導入し、環境負荷の低減に取り組むことが求められます。

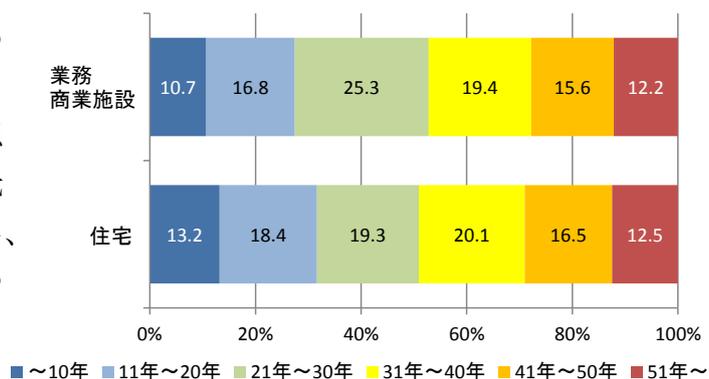


図 建築年次別の建物構成比  
参考：平成 25 年小田原市資産税家屋データ

## ■ 小田原駅周辺・中心市街地の交流人口・定住人口の減少

平成2年と平成22年の定住人口を比較すると、市全体では定住人口が増加しているにも関わらず、中心市街地の定住人口は減少しています。

本市では中心市街地の活性化を図るため、小田原駅周辺において、お城通り地区再開発事業、地下街再生事業、芸術文化創造センター整備事業等を進めています。

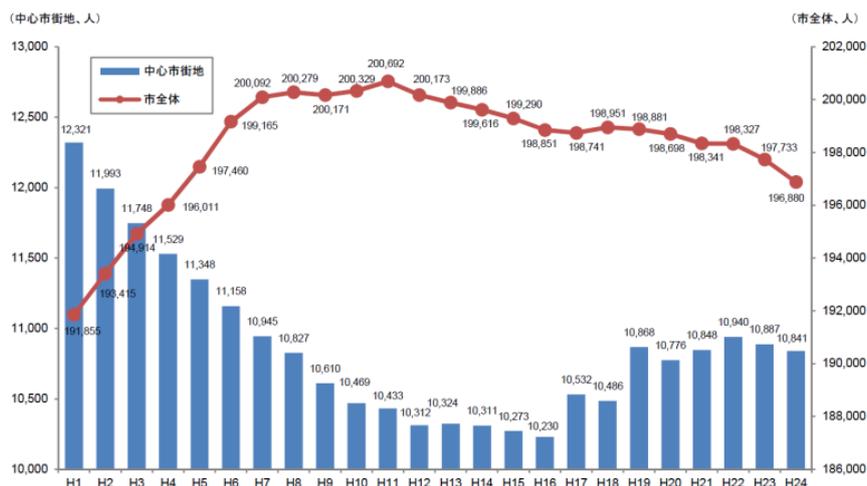


図 市全体と中心市街地の人口推移

出典：小田原市中心市街地活性化基本計画

## ■ 鴨宮駅周辺での高い自転車需要

鴨宮駅周辺では「通勤、買物の自転車需要が高い」、「交通事故の密度が高い」ことから、密度の高い自転車ネットワーク整備が求められています。

あわせて、良好な歩行環境や人と環境に優しい移動手段を提供することで、回遊しやすい市街地の形成が求められます。

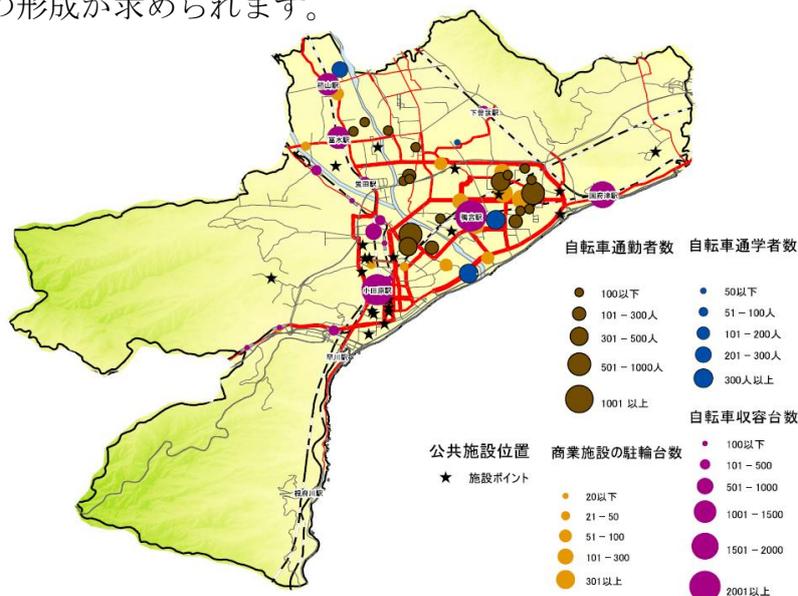


図 自転車需要と駐輪容量

出典：小田原市自転車ネットワーク計画

## ■ アクセス圏域の広い国府津駅

国府津駅は、列車の始発駅という特性を有していることから、広範囲から駅にアクセスしています。国府津駅前駐輪場の利用圏域を見ると、下曾我駅から国府津駅間の沿線を中心に広く分布しています。

一方で、駅前広場では、歩行者の乱横断や送迎車の駐停車等によりバス運行上の危険性が指摘されており、レイアウトの見直しや利用車両の待機方法・場所等の改善、送迎車両の交通規制、歩行者への注意喚起のサイン設置等について検討が求められています。



図 国府津駅の駅前広場の様子  
出典：小田原市地域公共交通総合連携計画

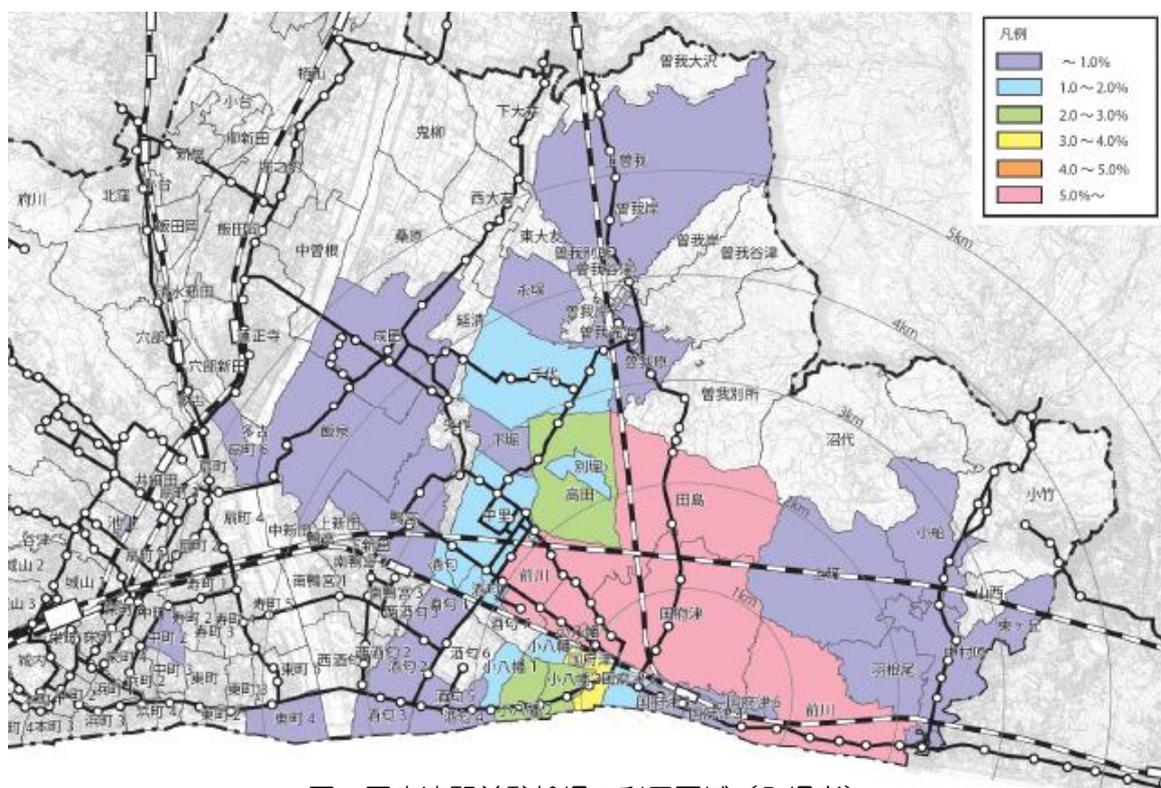


図 国府津駅前駐輪場の利用圏域（入場者）

出典：平成 24 年度小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査報告書

### 1-3 交通分野

#### ■ 将来的に増加が見込まれる自動車分担率と一定の利用がある鉄道の主要駅

本市の自動車分担率は、平成20年にやや減少したものの、依然として神奈川県平均値と比較して高くなっています。将来的には、自動車分担率の更なる増加が予測されています。

また、鉄道の主要駅の乗降客数は近年横ばいに推移していますが、将来的には、鉄道分担率の減少が予測されています。

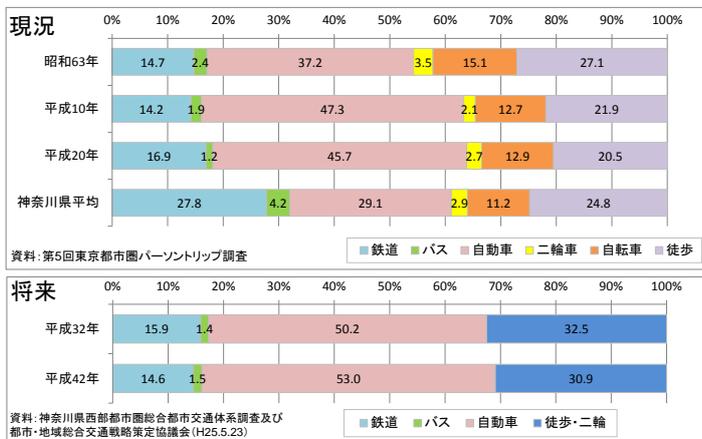


図 代表交通手段構成比の推移

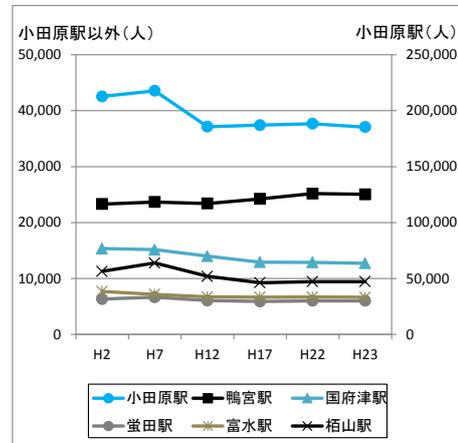


図 鉄道駅乗降客数の推移

参考：神奈川県交通関係資料集

#### ■ 中心市街地における歩行者の減少

中心市街地の商店街流動客数は、平成元年の16.2万人から、平成23年の6.2万人まで約60%減少しています。また、小田原駅から離れるほど流動客数が減少していることから、歩行環境の改善や不要な自動車の流入抑制等による回遊性の向上が望まれます。

< 商店街流動客数の推移 (H1→H23) >  
【中心市街地】16.2万人 → 6.2万人 (61.6%減)

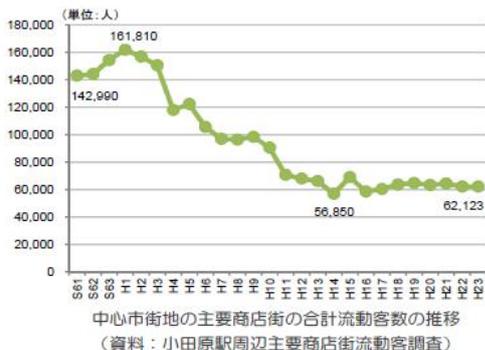


図 商店街流動客数の推移

< 商店街流動客数の状況 H23 >  
小田原駅から離れるほど流動客数が減少

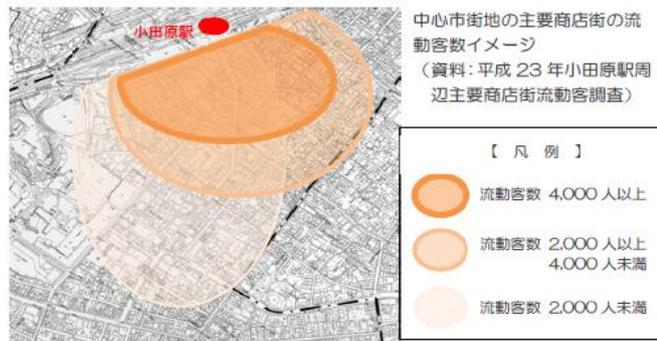


図 エリア別の商店街流動客数

出典：小田原市中心市街地活性化基本計画

## ■ 国道 1 号以外は利用者数が少ない路線バス

小田原駅を中心に国道 1 号を走る路線以外の区間では、利用者が平日・休日共に少ない状況となっています。

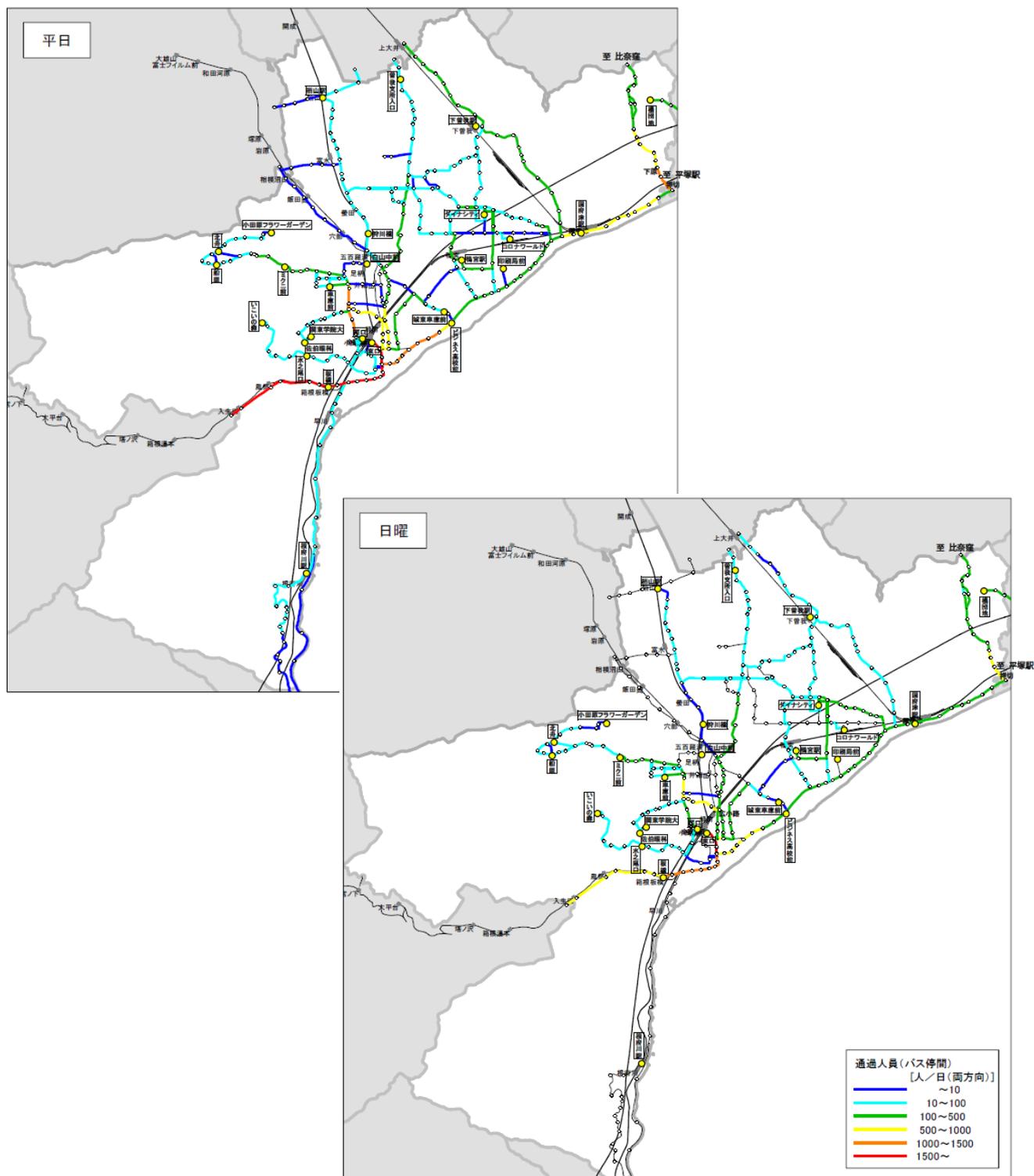


図 小田原市内を運行するバスの運行状況

出典：地域公共交通確保維持改善事業

## ■ 酒匂川周辺での交通混雑

市内の主な渋滞箇所は、酒匂川周辺と小田原 IC、国府津 IC などの自動車専用道路の出入口で発生しており、特に酒匂川周辺の国道 255 号（成田南～飯泉入口）と怒田開成小田原線（飯泉入口～扇町五丁目）では、連続的に発生しています。

今後、着実な道路整備や公共交通の利用促進を進める事で、渋滞箇所の解消が求められます。

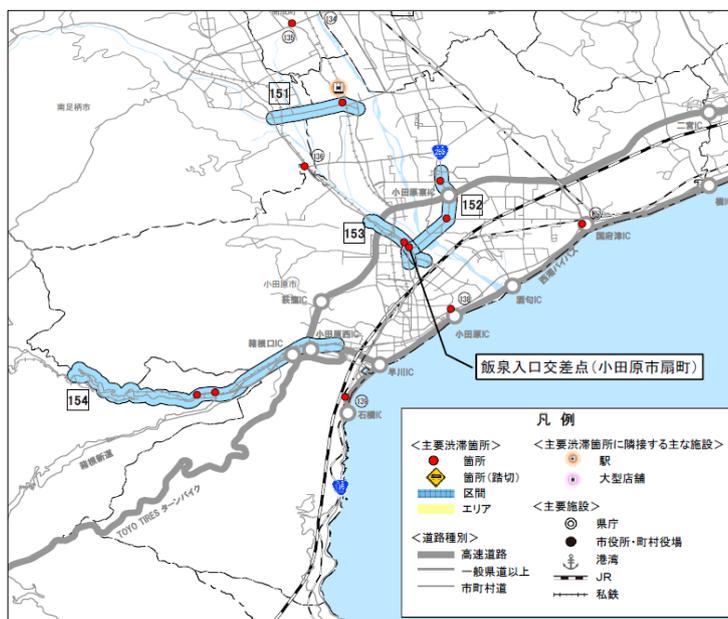


図 主要渋滞箇所（小田原市部分抜粋）

出典：国土交通省関東地方整備局  
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会

## ■ 平地と丘陵地で構成される地形条件と交通手段

本市の地形は、酒匂川が流れる足柄平野を中心に、東は丘陵、西は山地であり、市域は変化に富んだ地形となっています。

平地では自転車、丘陵地では動力のある移動手段、例えば超小型モビリティ等、地形条件に応じた適切な移動手段の導入が期待されます。

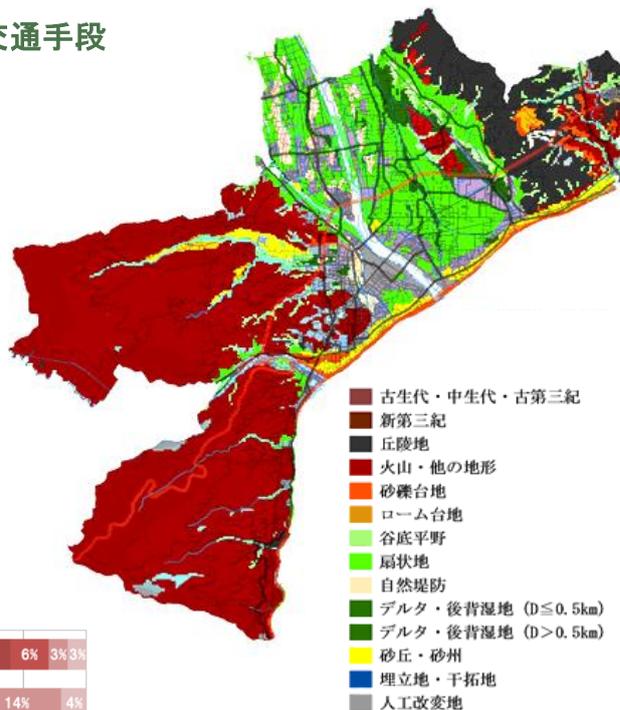


図 小田原市の地形

出典：神奈川大学学術フロンティア研究事業・災害リスク軽減を目的としたソフト・ハード融合型リスクマネジメントシステムの構築に関する研究による

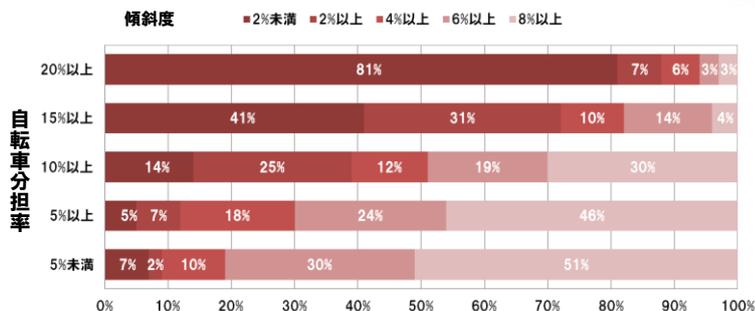


図 神奈川県内の地域ごとの自転車分担率と傾斜度の関係

出典：小田原市自転車ネットワーク計画

コラム：

運動している人と運動していない人の医療費の比較

新潟県見附市の健康づくり教室に、平成15年から平成18年の間継続して参加している人を対象に、参加期間中の医療費を比較対照群の医療費と比べると、年間約7万円の差があり、統計的にも優位なことが確認されています。

健康の観点からも歩いて暮らせる都市づくりが求められています。

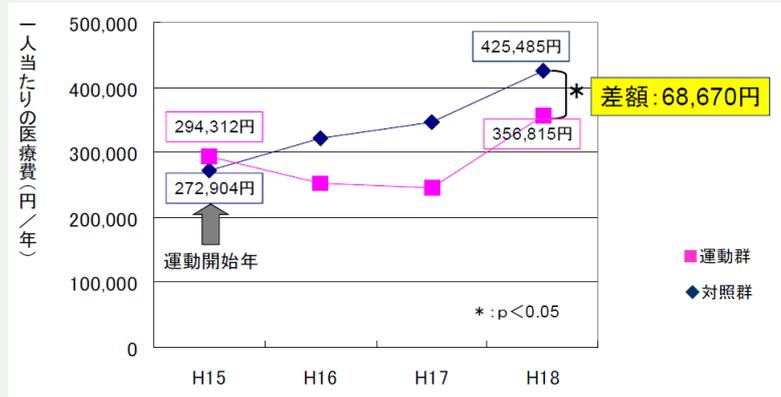


図 1人当たりの年間医療費の推移  
～総医療費（外来費＋入院費）～

出典：自治体における民間サポート型健康づくり教室の有効性に関する研究1～参加継続者の医療費抑制、体力の向上効果を中心として～

コラム：

自動車を1台持つことによる費用

家計調査によると、関東地方の1世帯あたりで、自動車を1台持つことにより発生する年間の費用は、約26万円になります。これは、1日平均700円自動車にかかっていることに値します。

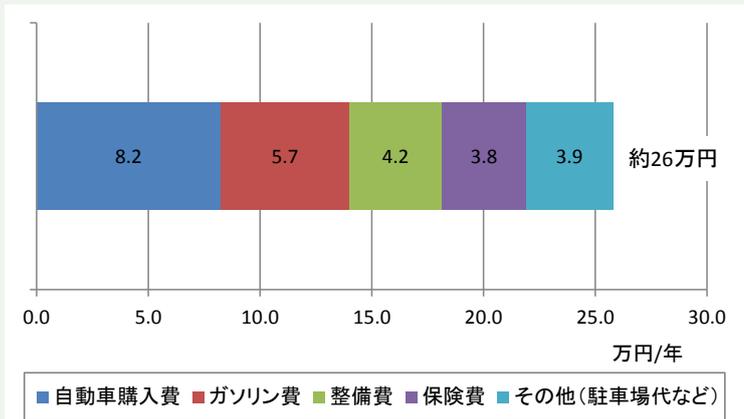


図 自動車保有に関する品目別コスト  
(関東地方、2人以上世帯の平均年間支出額)  
参考：平成24年家計調査(総務省)

コラム：

二酸化炭素排出量と都市構造

市街化区域の人口密度（都市の構造）と運輸旅客部門の1人当たりの年間二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、低密度の都市ほど二酸化炭素排出量も多くなっています。また、世界の都市を対象にした分析でも同様に、人口密度が高い都市ほど1人当たりの年間二酸化炭素排出量が低い傾向が明らかとなっています。今後、人口密度を高めることで、二酸化炭素排出量の少ない都市を目指すことが求められます。

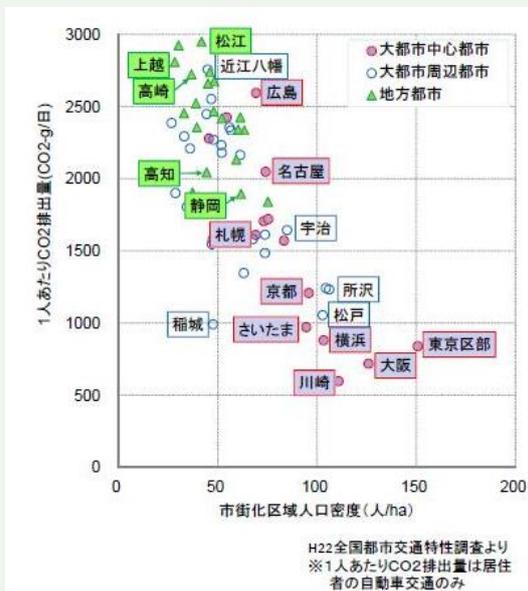


図 都市の人口密度と自動車の二酸化炭素排出量

出典：国土交通省ホームページ

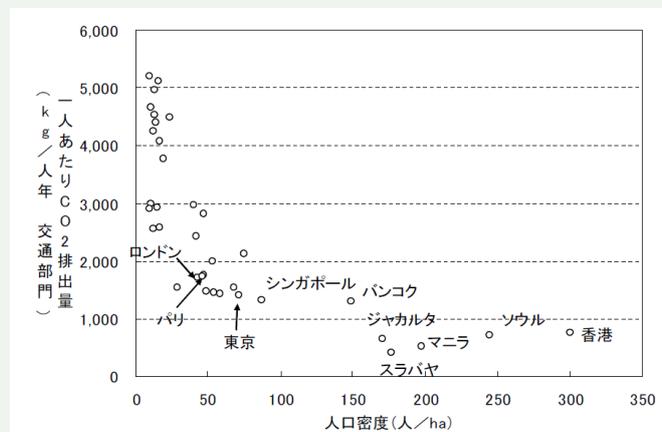


図 世界各国の都市における人口密度と1人当たり二酸化炭素排出量の関係

出典：国土交通省「まちづくりから見た交通施策」

## 1-4 エネルギー分野

### ■ 建物用途ごとのエネルギー需要を踏まえた施設の有効活用

地区別の電力需要を見ると、小田原駅南側の栄町や本町、大規模商業施設が立地する中里や前川で多くなっています。また、熱需要については、電力需要が多い地区に加えて、工場が多く立地する扇町や酒匂が多くなっています。

こうした地域では、将来的には地域内の熱融通や面的エネルギーの導入により、経済的で二酸化炭素排出量の削減効果が高いシステムを検討することが望まれます。

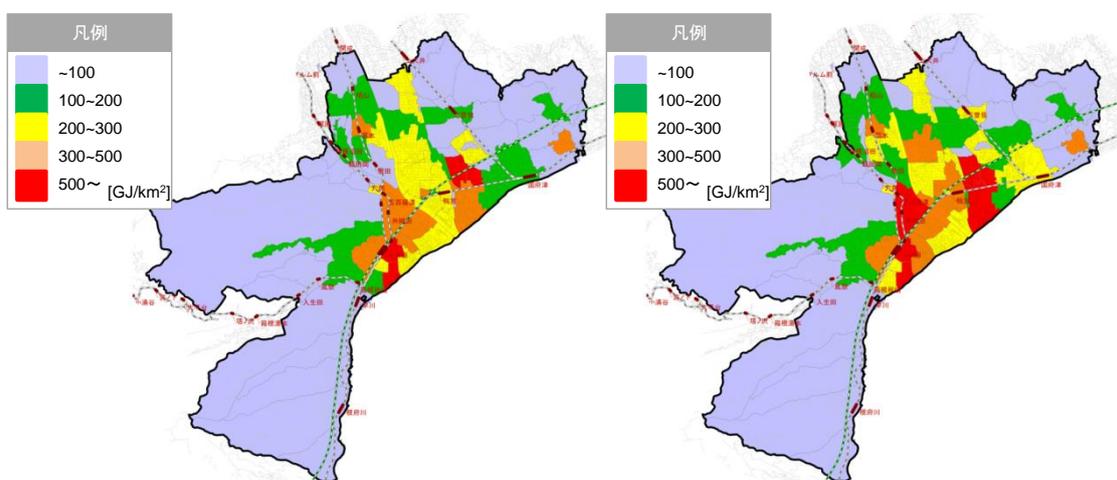


図 地区別の電力エネルギーの利用状況 図 地区別の熱エネルギーの利用状況

参考：都市計画基礎調査より推計

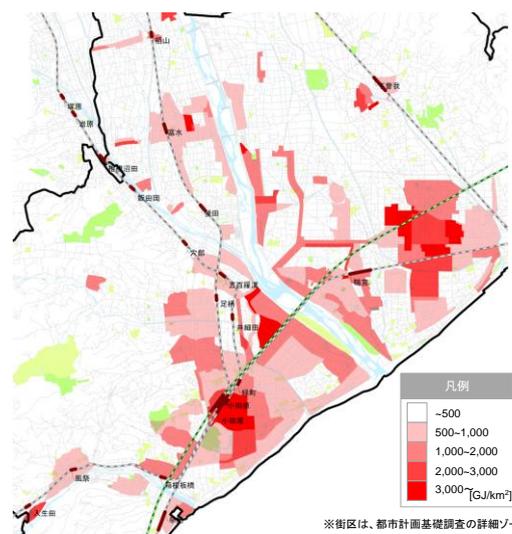
### ■ 中心市街地の高いエネルギー需要を踏まえた施設整備

小田原駅周辺の中心市街地は、駅の東口を中心にエネルギー需要が集中していることから、今後の再開発等の機会を捉え、高効率機器の導入や地点熱供給の導入が求められます。

表 新設住宅着工戸数（一戸建）と省エネ性能を有する住宅の認定数

年度	着工戸数 (一戸建)	省エネ性能を 有する住宅
21	780	131
22	858	260
23	872	230
24	892	249
25	945	239

参考：神奈川県内建築着工統計  
及び小田原市建築行政の概要



※街区は、都市計画基礎調査の詳細ゾーン

図 エネルギー利用の多い街区の分布  
参考：都市計画基礎調査より推計



## 1-5 みどり分野

### ■ 森林の再生・活用とバイオマス利用

本市には約 4,000ha の森林があり、市域の約 40%を占めています。本市では、「森林・林業・木材産業再生基本計画」を作成し、森林の整備や保全を実施している関係団体等とも連携し、きめ細やかな森林整備や環境林としての森林の保全・再生を図っています。また、再生可能エネルギーの固定価格買取制度により、木質バイオマスを活用した事業の可能性が高まりつつあります。

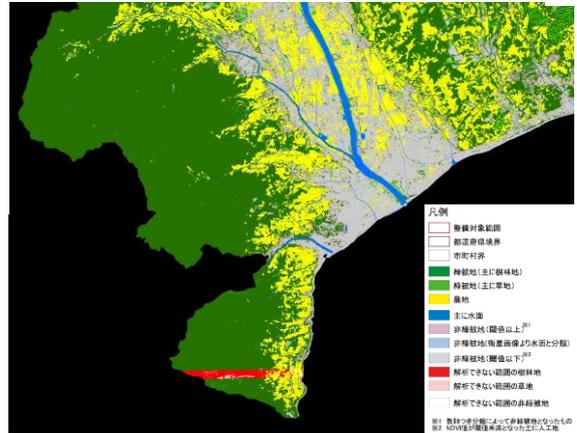


図 小田原市周辺の緑被分布  
出典：国土交通省都市局 2007 作成



図 市民団体の活動

出典：小田原市「報徳の森プロジェクト」



図 市民団体の活動

### ■ 市街地に少ない緑と身近な公園 プロデュースの活動

本市市街地部は、公園等の緑地が少なく、市民の憩いの場を提供することが課題となっています。一方、身近な公園プロデュースの活動が、市民の力を活用する形で実施されており、今後の展開が期待されています。



図 公園の位置図

出典：小田原市「小田原市における身近な公園空間の創出」  
及び「身近な公園プロデュース事業」サイト