

3章 低炭素都市づくりの方針

3-1 基本方針

本計画では、都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野の施策を総合的に行うことで、都市の低炭素化を目指していきます。3章では、全体構想として都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野別の低炭素都市づくりの方針を整理するとともに、重点地域構想として先導的に低炭素化に取り組んでいく集約拠点地域での方針を示します。

3-2 全体構想

3-2-1 都市構造分野（鉄道軸を生かした拠点集約型の都市づくり）

都市の低炭素化を図るためには、交通結節点である駅周辺に都市機能や居住機能を集約化していくことが有効です。

本市では、公共交通、特に、鉄道のネットワークが充実している小田原市の特徴を生かして、鉄道駅周辺の公共交通の利便性の高い市街地へ、都市機能や居住機能の集約化を目指します。特に、市の中心部である小田原駅周辺の中心市街地では、都市施設の更新や商店街の活性化、街なか居住を推進し、居住者だけでなく来訪者にも魅力ある空間づくりを進めます。

- 本市の主要な交通結節点である小田原駅、鴨宮駅、国府津駅周辺に都市機能の集約を図るための拠点となる地域（集約拠点地域）を設定します。
※集約拠点地域内の施策は「3-3 集約拠点地域構想」参照。
 - 小田原駅周辺集約拠点地域：広域交流拠点として、高次な都市機能や商業・業務機能と居住機能を高密に集積
 - 鴨宮駅、国府津駅周辺集約拠点地域：生活サポート機能や居住機能を中高密に集積
- その他の鉄道駅周辺については、交通結節点としての機能を強化し、居住機能と生活サポート機能の中密な集積を誘導します。
- 集約拠点地域周辺の市街地については、良好な都市型住宅を中心とした居住機能の誘導を図ります。

- 郊外の市街地については、緑豊かなゆとりのある戸建住宅を中心とした居住機能の誘導を図ります。
- 駅勢圏外の市街地及び市街化調整区域の居住地については、防災、農業環境や地域コミュニティの維持等の地域の状況も踏まえ、段階的に集約しつつ、再編についても検討を行います。
- 大規模工場の移転・撤退等により発生した跡地について、土地利用転換を行う場合には、地域の状況を総合的に判断した上で適切な土地利用が図られるような誘導方策を検討します。

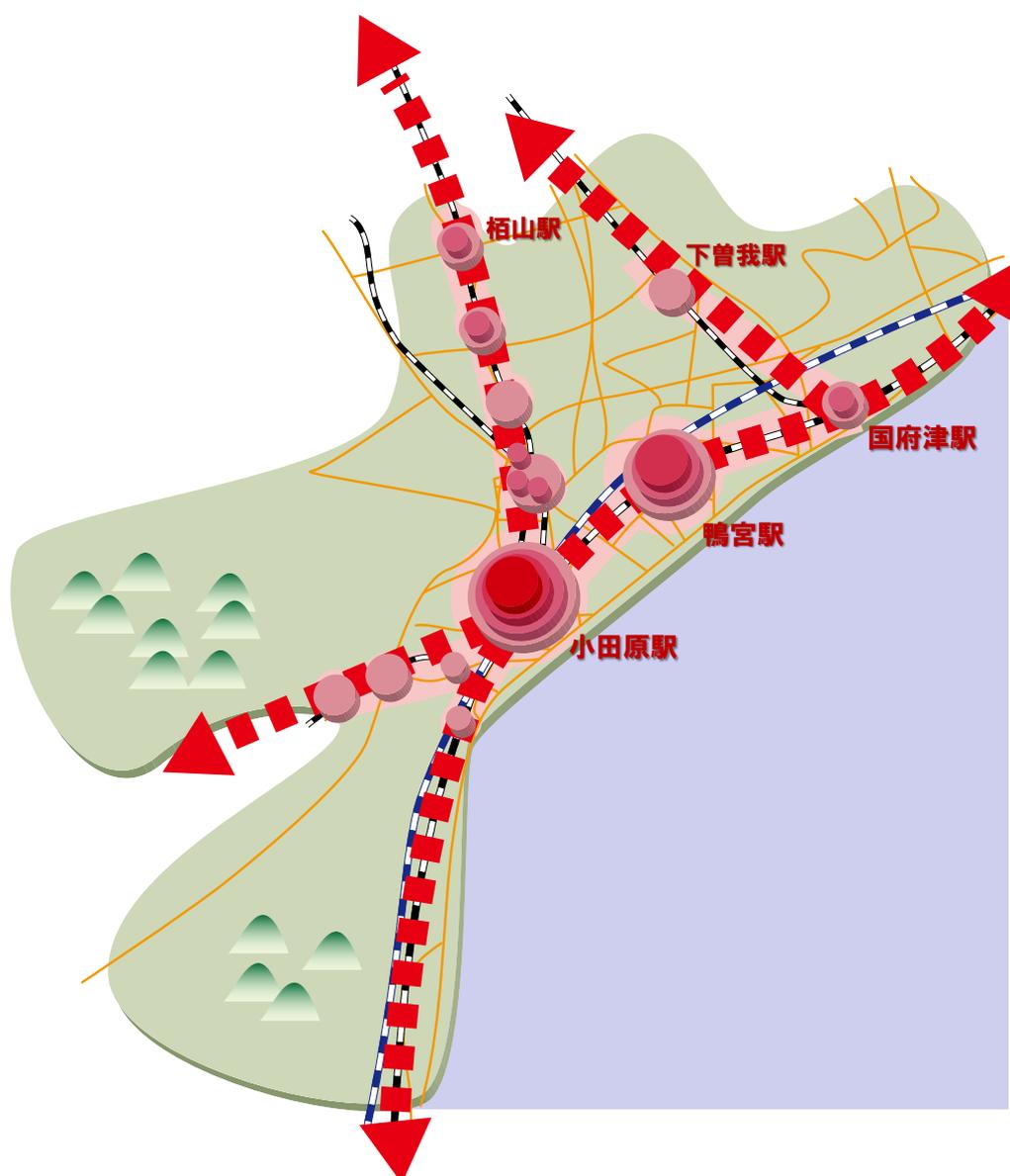


図 低炭素都市づくりの将来都市構造

3-2-2 交通分野（環境に優しい交通手段で誰もが「おでかけ」できる都市づくり）

都市機能や居住機能の駅周辺への集約化に併せて、駅と周辺の市街地との多様な交通手段によるアクセス機能を強化することが、都市の低炭素化に重要です。

本市では、都市の低炭素化に向けた交通分野の取り組みとして、鉄道駅の利用特性に応じて他の交通手段との乗り換え機能を強化して、バスも含めて階層的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

中心市街地では、歩行者や自転車が利用しやすい空間づくりを進め、適正な駐車場の配置等により過度な自動車の流入を抑制し、にぎわい空間の創出を図ります。

<公共交通ネットワークの構築と末端交通の強化>

- 鉄道軸と主軸バス路線を中心とした公共交通ネットワークの構築
- 鉄道駅へのアクセス強化として、フィーダーバスの導入検討や結節機能の強化、交通手段の低炭素化への誘導
- 乗換拠点を中心にバス案内の充実
- 小田原駅周辺の市街地から中心市街地へのアクセス性向上に向けた既存路線バスの再構築※

※同一方面に向かう複数のバス路線を1系統に統合し、運行頻度を高めること等（循環バス等）

- 長期的には、交通事業者相互が連携し、運賃体系を再構築

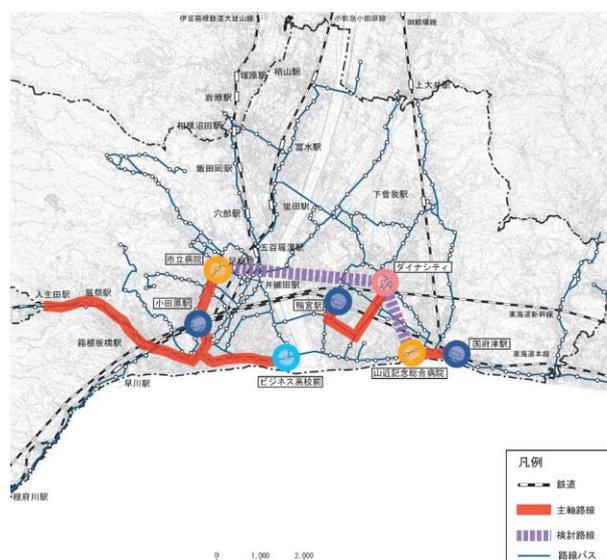


図 主軸路線図

出典：小田原市地域公共交通総合連携計画

全域(広域)

- ・ 鉄道軸と主要バス路線を中心とした階層的な交通ネットワークを構築
- ・ 長期的には、鉄道、バスなどの交通相互間の運賃体系を再構築
- ・ 駅勢圏外の市街地には、日常の「足」として超小型モビリティを導入



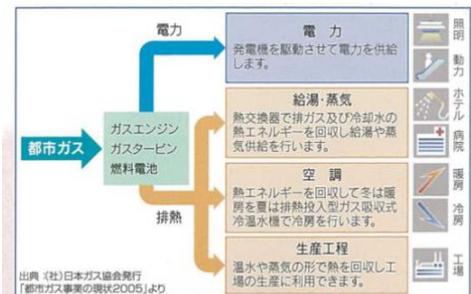
図 交通分野の施策全体像

3-2-3 エネルギー分野（地域で創るエネルギーを生かした都市づくり）

低炭素型の都市を実現するためには、これまで示した都市構造の集約化や公共交通機関の利用促進に加え、家庭部門、業務部門における化石燃料由来のエネルギー消費量を削減することも重要です。

本市では、都市の低炭素化に向けたエネルギー分野の取り組みとして、市街地のエネルギー需要や施設の種別を踏まえたコージェネレーションシステム等を街区単位で活用する面的エネルギーの導入の推進を図ります。

エネルギー需要の多い中心市街地では、再開発や建築物の更新等の時期を捉えた高効率機器の導入や地点熱供給の推進、郊外では太陽光発電やバイオマス発電等の再生可能エネルギーの検討を進めます。



<面的エネルギー、未利用エネルギーの活用>

- 熱需要等の高い施設の集積地における街区単位でのエネルギー需要を踏まえたコージェネレーションシステムや地域冷暖房、建物間熱融通の導入。特に、小田原駅前のお城通り地区再開発では、コージェネレーションシステムや建物間熱融通等の高効率化等によるエネルギー施策のシンボル化
- 小中学校をはじめとする防災拠点に位置付けられた施設への太陽光発電や燃料電池式コージェネレーション等の自立分散型電源の導入
- 公共施設における断熱性能の向上や省エネルギー設備等の導入、道路照明灯や防犯灯の順次LED化
- 郊外部での立地特性を生かしたバイオマス発電やメガソーラーの導入
- 本市の地理的特性や水資源を生かした小水力発電の導入
- 水を豊富に有する本市の特性を踏まえて、地下水位の高い市街地において地下水熱や、下水道幹線沿線での下水熱を生かしたヒートポンプの導入



図 コージェネレーションシステムの概要と小田原市での導入状況
出典：小田原ガス会社案内



図 愛川町でのグラウンド跡地を利用したメガソーラー
出典：飛鳥建設ホームページ



図 小水力発電事業化の候補地での簡易流量調査の様子
出典：平成25年度第1回小田原再生可能エネルギー事業化検討協議会資料

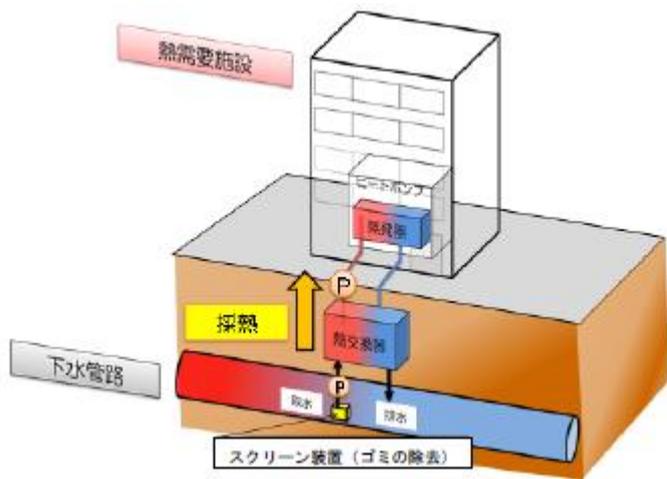


図 下水熱利用ヒートポンプの仕組み
出典：関西電力

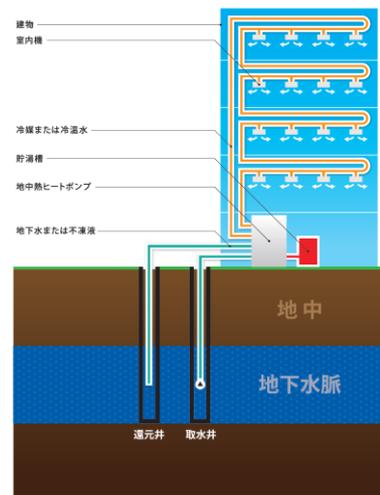


図 地下水利用ヒートポンプの仕組み
出典：ゼネラルヒートポンプ工業

＜地域特性に応じた住宅地の低炭素化＞

- 小田原駅・鴨宮駅を中心とした市街地での建て替え時における高気密、高断熱のエネルギー消費の少ない住宅の導入
- 低層住宅や田園環境が広がる小田急沿線・御殿場線沿線での周辺環境を生かした、パッシブ型の環境共生住宅の導入
- 街区単位で太陽光の活用がしやすいルールづくりや太陽光発電の屋根貸しを行うためのタウンマネジメントの実施
- 民間建築物のエネルギー性能の向上を図るための低炭素建築物の認定制度の推進や建築環境総合性能評価システム (CASBEE 小田原) または、LEED の導入

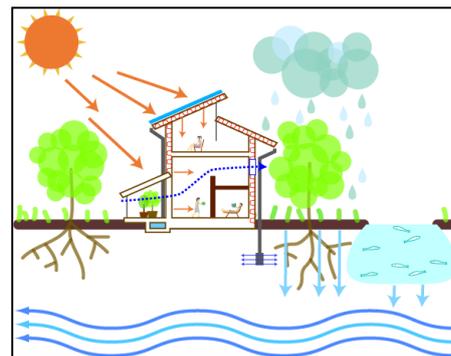


図 環境共生住宅のイメージ
出典：環境共生住宅推進協議会



図 街区単位での屋根貸しによるタウンマネジメントのイメージ
出典：ガーデンハウス黒崎リーフレット

＜エネルギー教育やシンボル化による意識啓発＞

- 家庭内での意識醸成につながる小中学校でのエネルギー教育プログラムを実施
- エネルギーへの意識を高めるために、小中学生自らの基金による太陽光発電の設置等、エネルギー政策に関わる仕組みづくり

例：少額の基金を集めて小中学校に太陽光を導入し、毎年の導入目標を達成するとLEDで表示するパネルが完成するといった取組み等



図 エネルギー環境学習のイメージ
出典：いわてエネルギー環境ネットワーク研究会

[市全域]

- ・エネルギー教育やシンボル化による意識啓発
- ・低炭素建築物認定制度やCASBEE小田原の策定、LEED導入

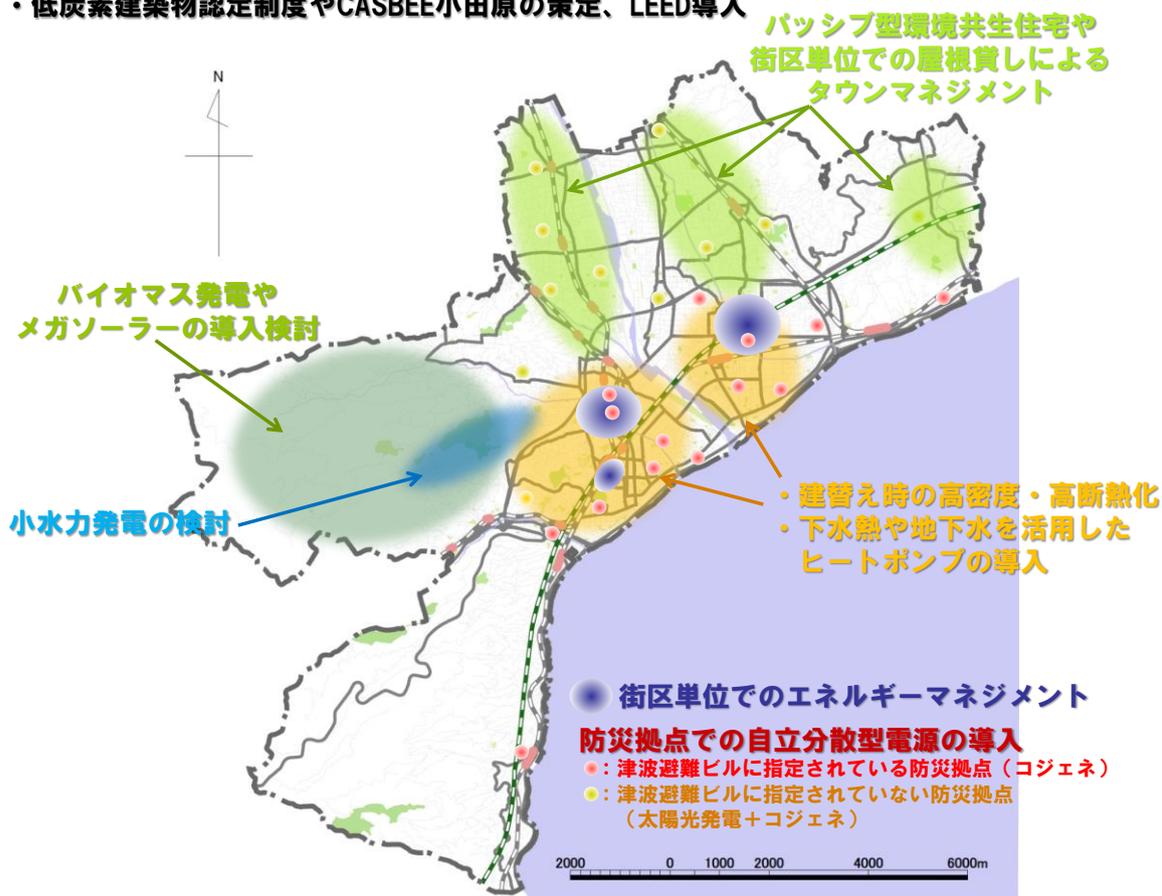


図 エネルギー分野の施策全体像

○これらのエネルギーに関する事項は、地球温暖化対策推進計画や（仮称）エネルギー計画と連携して取り組んでいきます。

3-2-4 みどり分野（地域の力でみどりを守り、生み出す都市づくり）

市西部の箱根外輪山につながる山地・丘陵地や市東部の大磯丘陵につながる丘陵地、酒匂川沿いの緑地を骨格的な緑地として位置付け、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ながら適切な管理を進めます。

また、再開発や商店街のにぎわい再生等、様々な機会を捉えて、市街地におけるみどりの創出を行います。

<森林の再生と活用>

- 森林・林業・木材産業再生基本計画に基づく関係団体等と連携した森林の整備、保全

<街なかでのみどりの創出>

- 都市廊政策や緑化補助制度による緑の創出
- 身近な公園プロデュース事業等により、市民の協力を得ながら憩いの空間づくり
- 日射病・熱射病対策としての緑陰の移動空間を整備

<小田原駅周辺市街地の緑化>

- 街なか緑化事業による緑あふれる空間の整備
- 共同建て替え等、建物の集約化による緑地等の創出

<街なかでの親水空間の創出>

- 荻窪用水、小田原用水等の活用による街なかへの親水空間を創出
- 街なかでは水路を開渠で保存して憩いの空間づくり

○これらのみどりに関する事項は、緑の基本計画に都市の低炭素化に関する内容を盛り込む等して、取り組んでいきます。



図 身近な公園プロデュース事業
出典：小田原市ホームページ



図 小田原ラスカ屋上庭園
出典：エコガーデン.JP ホームページ



図 荻窪用水

出典：広報おだわら平成24年5月1日号

3-3 集約拠点地域構想

■ 集約拠点地域とは

集約拠点地域(都市機能の集約を図る拠点となる地域)は、日常生活に必要な商業施設・業務施設・医療福祉施設などの都市機能が住宅の身近に集約され、徒歩や自転車による移動で日常生活の大半のニーズが満たされるような拠点となる地域を示します。

本計画では、低炭素都市づくりを先導的に進めるために以下の3つの集約拠点地域を設定します。

商業・業務機能と居住機能が共存して利便性の高い街なか居住を推進する地域として、“小田原駅周辺集約拠点地域”を設定します。

中低層住宅と生活サポート機能が調和し、徒歩・自転車等で「おでかけ」しやすい都市づくりを推進する地域として、“鴨宮駅周辺集約拠点地域”を設定します。

鉄道駅を中心に多様な交通機能と生活サポート機能・居住機能が集積し、鉄道を中心としたライフスタイルを推進する地域として、“国府津駅周辺集約拠点地域”を設定します。

なお、集約拠点地域の設定に当たっては、駅からの距離(徒歩圏)、再開発が必要である一号市街地、地形地物(幹線道路等)、市の従前からの取り組みなどを考慮しています。

また、集約拠点地域を設定するメリットとしては、①都市機能の集約を図るエリアを明示することで、民間事業者が行う医療、福祉、居住などの都市機能の整備を適切に誘導できること、②都市機能の整備のために、国や地方公共団体からの財政的な支援が得やすいこと、③来訪者が多い駅周辺に都市機能が整備されることで、多くの市民の利便性が向上することなどがあります。

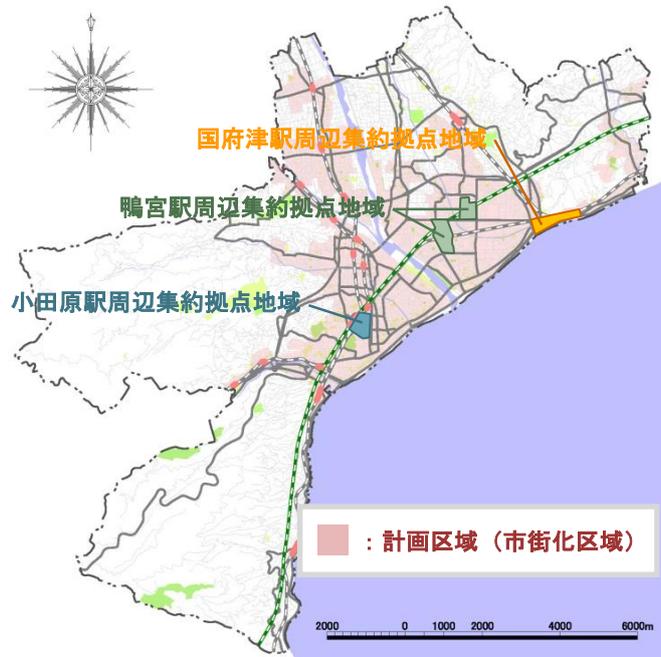


図 集約拠点地域の設定

3-3-1 小田原駅周辺集約拠点地域の低炭素化の施策

小田原駅周辺の環状機能を有する道路等の内側を小田原駅周辺集約拠点地域に設定し、商業・業務機能と居住機能が高密に集積したにぎわいある都市づくりを目指します。

地下街再生事業とお城通り地区再開発事業による商業の活性化や公共施設の集約立地を図ります。

点在する低未利用地や老朽建物群は、更新時期等を捉え、共同住宅と店舗等の複合施設への共同建て替え等小規模な再開発を誘導し、これらの再開発を複数連鎖的に波及させ、街のにぎわいと回遊性を高めます。

地域内は、エリアごとに相応しい居住環境や住宅性能等を示す等して、民間による市街地整備が積極的に取り組まれるよう支援します。また、基盤が未整備のエリアについては、面的な整備も検討します。

附置義務駐車台数の見直しや環状機能を有する道路沿いに駐車場配置を誘導する等、環状道路内への過度な自動車の流入抑制と適切な誘導を行い、歩行者や自転車の通行空間を確保することで、誰もが「おでかけ」しやすい街を目指します。

長期的には、縁辺部への集約駐車場整備による自家用車の流入抑制や自動車の動線見直しによるトランジットモール化について検討します。

小田原駅の東西両駅前広場から同一方面に向かう複数のバス路線の系統を統合して循環バスへ再編する等、中心市街地と市役所周辺の業務施設や市立病院等の周辺市街地とのアクセス向上を検討します。

再開発と併せたコージェネレーションシステムの導入や壁面緑化、建物の更新時の高効率機器の導入をはじめとする環境負荷のない建物（ZEB）への更新等、エネルギーの使用を抑制した中心市街地の再生を図ります。



図 小田原駅周辺集約拠点地域での施策展開のイメージ

3-3-2 鴨宮駅周辺集約拠点地域の低炭素化の施策

中低層住宅と生活サポート機能が集積する鴨宮駅周辺拠点と路線バスのターミナルとして交通機能が集積する大規模商業施設周辺拠点の2か所を鴨宮駅周辺集約拠点地域に設定し、相互のアクセス機能を強化することで、日常生活を徒歩・自転車、拠点間の移動を公共交通で行うことができる階層型都市づくりを目指します。

鴨宮駅周辺拠点では、密集度の高い市街地解消の取り組みと併せて、更なる生活サポート機能と居住機能の集積を図ります。

自転車ネットワークや歩行者回遊ネットワークによる通行環境の改善により、公共施設・商業施設へのアクセス性を高めることで、日常生活が徒歩・自転車・超小型モビリティ等の環境にやさしい交通モードで快適に移動できる都市の整備を進めます。

熱需要の高い大規模商業施設周辺拠点は、街区単位のエネルギーの利用を、鴨宮駅周辺拠点では、環境負荷のない建物（ZEHやZEB）への更新を先行的に誘導するとともに、周辺の学校・公共施設では、再生可能エネルギーを積極的に導入します。

大規模商業施設周辺拠点では、バス案内の充実を図ることで、乗り継ぎの利便性の向上を図ります。

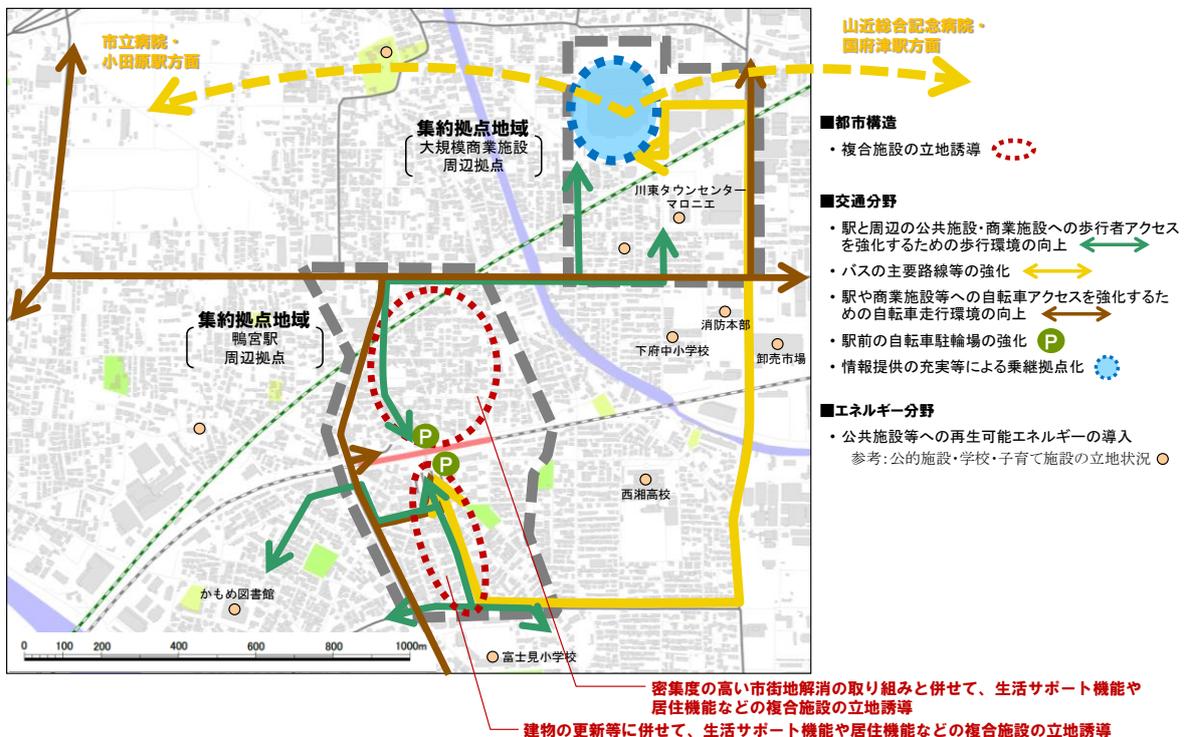


図 鴨宮駅周辺集約拠点地域での施策展開のイメージ

3-3-3 国府津駅周辺集約拠点地域の低炭素化の施策

本市 2 番目の規模の交通結節点というポテンシャルを生かして、商店街が形成されている駅徒歩圏のエリアを国府津駅周辺集約拠点地域に設定し、鉄道駅を中心に多様な交通機能と生活サポート機能が集積した、鉄道を中心とした都市づくりを目指します。

駅前広場では、レイアウトの見直し、車両の待機方法・場所等の改善、送迎車両の抑制、歩行者動線の改善等による路線バスの定時性の確保等、交通結節機能の向上を図ります。

東海道本線の発着本数が市内で最も多く、広範囲からのアクセスがあることを踏まえ、駅前広場の整備と併せて、自転車や自動二輪車の利用特性を踏まえた駐輪場の整備を行います。

国道 1 号（東海道）沿いに居住機能と生活サポート機能が一体となった複合施設を誘導することで、周辺居住者や国府津駅利用者が日常生活のニーズの大半を満たすことができるような環境整備を進めます。

複合施設等の立地に当たっては、環境負荷のない建物（ZEH や ZEB）への更新を先行的に誘導するとともに、周辺の学校・公共施設では、再生可能エネルギーを積極的に導入します。

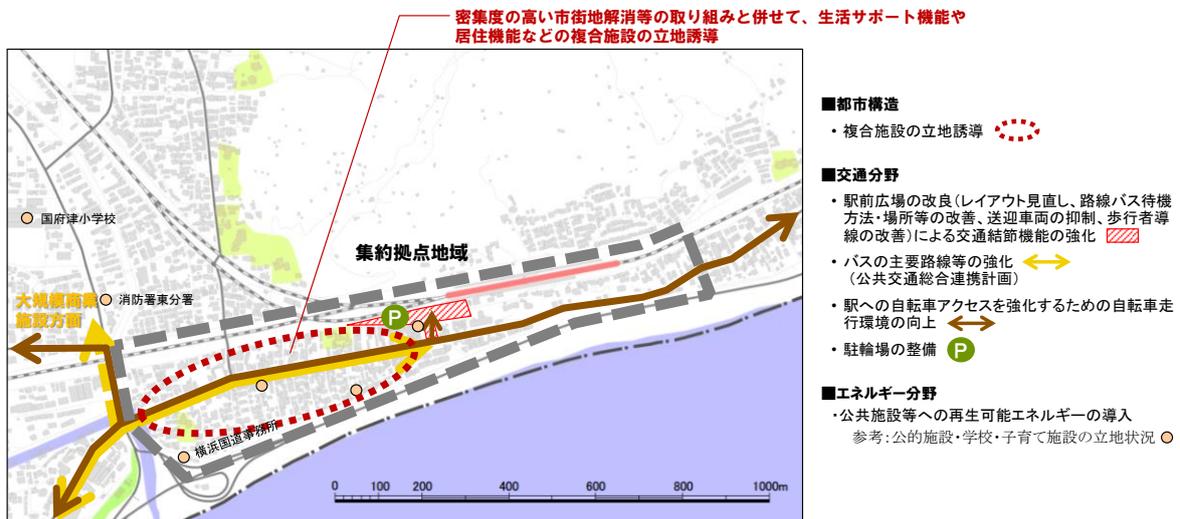


図 国府津駅周辺集約拠点地域での施策展開のイメージ