

### 3. 実態等調査結果

#### 3-1 歩行者及び自転車交通量調査

- 歩行者及び自転車交通量は、⑤錦通り、⑨ダイヤ街、②駅前通り、①東通り、④お城通り、③おしゃれ横丁、⑧⑨お堀端通りの交通量が多く、4,000人（6時間計）を上回っています。
- ⑨お堀端通りは、自転車交通量も多く607台（6時間計）、自動車交通量は1,278台（6時間計）となっており、歩道もないことから、歩行者と自転車、自動車が錯綜していることが伺えます。
- お堀端通りでは、12時、13時、16時に歩行者のピークがあり、自転車、自動車もほぼ同様の傾向です。

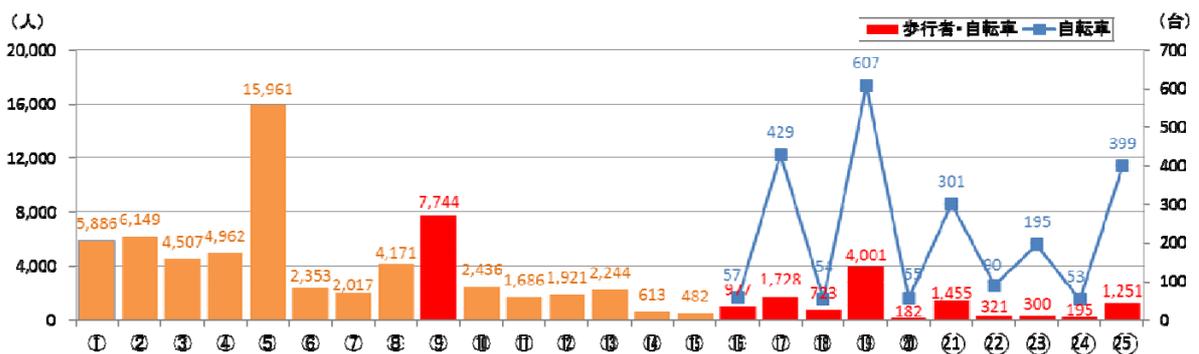


図-35 歩行者及び自転車交通量（昼間6時間12時～18時の計）

調査日：平成26年8月17日（日） 調査時間：8～20時（12時間）

※オレンジ色は、歩行者及び自転車の交通量（H25年12月の調査結果）

※ダイヤ街はH26年11月2日調査結果



- ①東通り、②駅前通り、③おしゃれ横丁、④お城通り、⑤錦通り、⑥中央通り、⑦栄通り、⑧お堀端通り（北）、⑨ダイヤ街、⑩緑一番街、⑪銀座通り（北）、⑫竹の花通り、⑬大工町通り、⑭国際通り（南）、⑮青物町通り、⑯旭丘高校前交差点、⑰銀座通り（中）、⑱弁財天通り（西）、⑲お堀端通り（中）、⑳弁財天通り（東）、㉑国道255号、㉒銀座通り（南）、㉓国際通り（北）、㉔裁判所横、㉕お堀端通り（南）

図-36 調査箇所

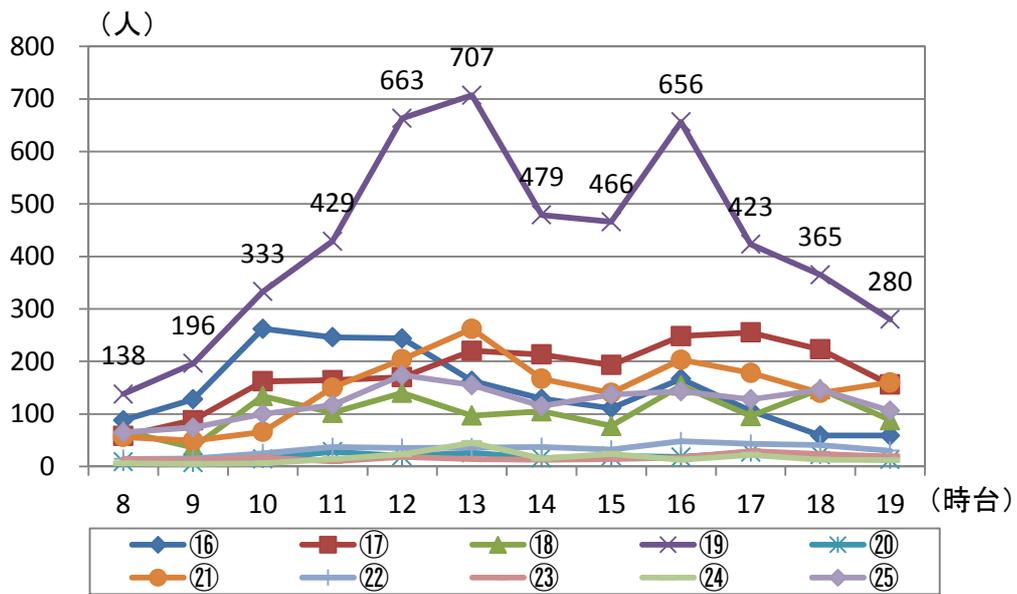


図-37 時間帯別歩行者交通量  
調査日：平成 26 年 8 月 17 日（日） 調査時間：8～20 時（12 時間）

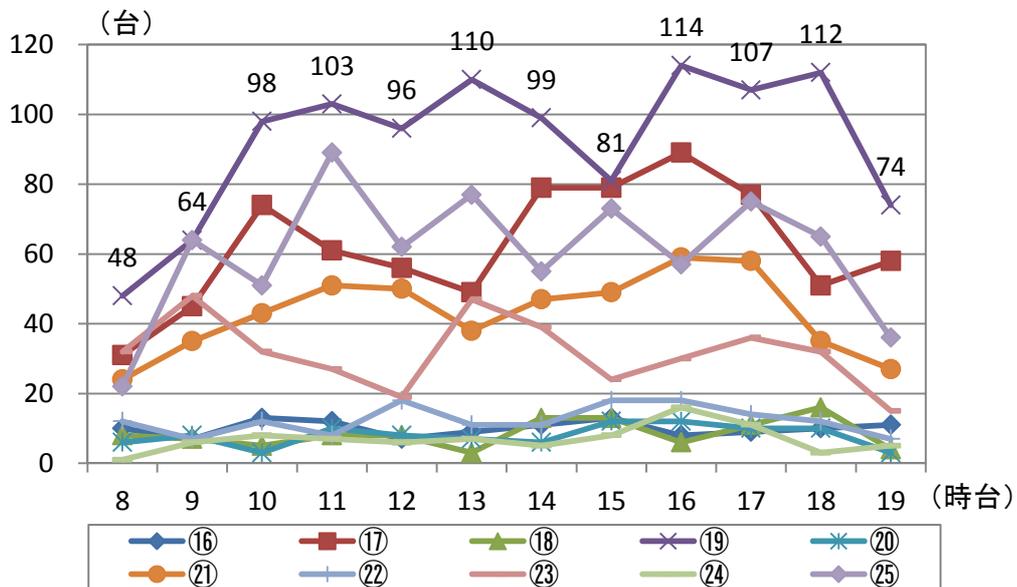


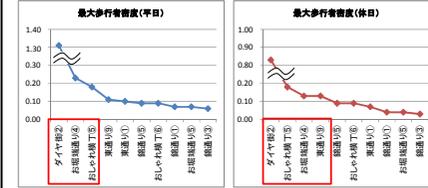
図-38 時間帯別自転車交通量  
調査日：平成 26 年 8 月 17 日（日） 調査時間：8～20 時（12 時間）

①⑥旭丘高校前交差点、①⑦銀座通り（中）、①⑧弁財天通り（西）、  
①⑨お堀端通り（中）、②⑩弁財天通り（東）、②⑪国道 255 号、  
②⑫銀座通り（南）、②⑬国際通り（北）、②⑭裁判所横、②⑮お堀端通り（南）

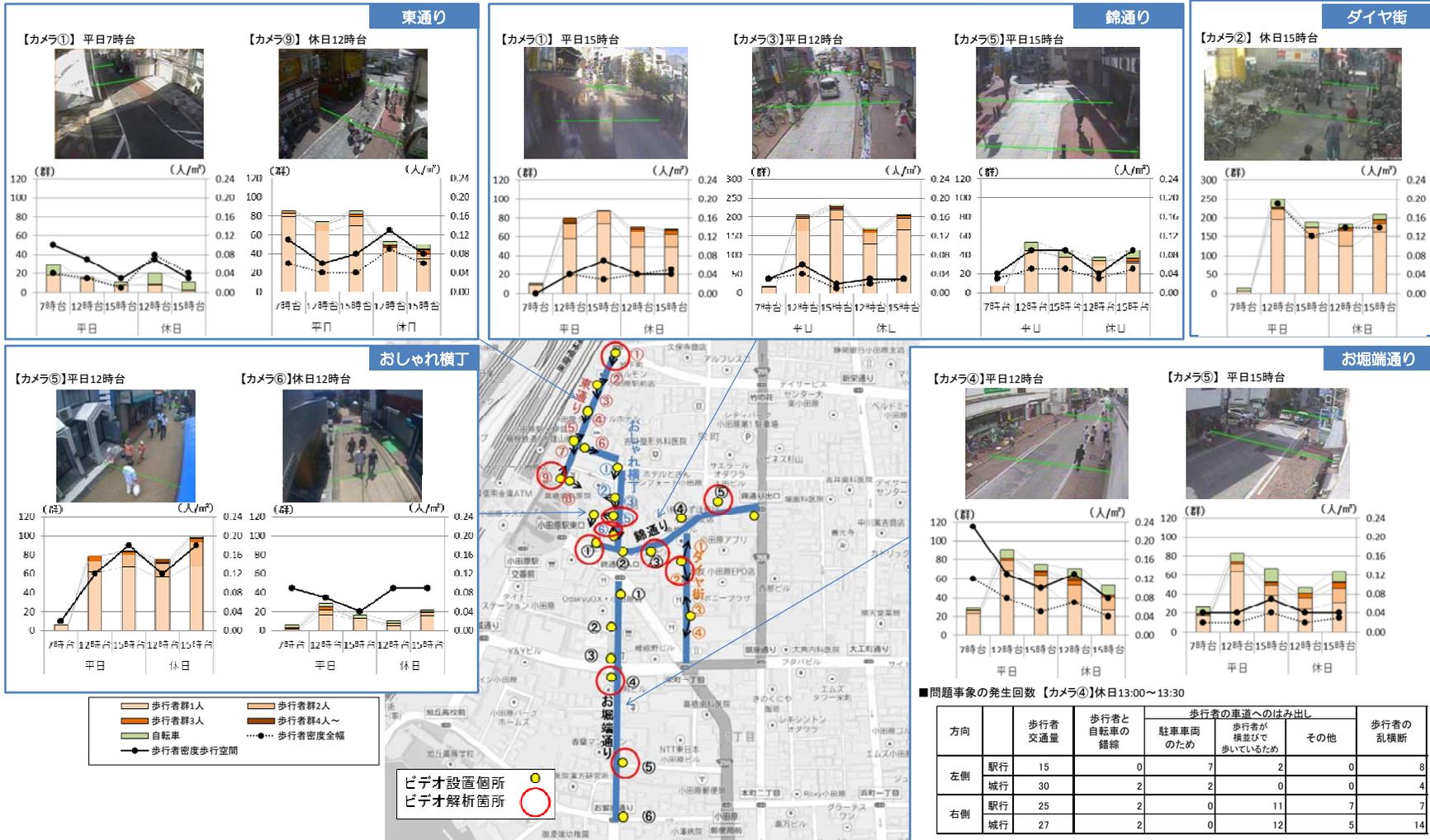
### 3-2 通りの利用実態調査

- いずれも一人歩きが大半ですが、お堀端通りでは他と比較し日中に2人以上のグループでの利用が多い傾向です。
- 東通り⑨は通勤・通学経路としての利用も多いため朝の歩行者数も多いのですが、他地点では店舗が営業する午後の歩行者数が多くなっています。特に、錦通り③とダイヤ街②では、朝以外は200グループ前後と突出しています。
- 東通りの休日昼間、ダイヤ街の平休午後、お堀端通りの平日朝と平休昼間は歩行者で賑わうことから、歩行者優先の施策の実施による自転車や自動車との錯綜を抑制することが望ましいと考えます。

### ○最大歩行者密度ランキング



賑わいを表す「最大歩行者密度」のランキングでは、ダイヤ街、おしゃれ横丁、お堀端通り、東通りが上位1/3~1/2を占めている。





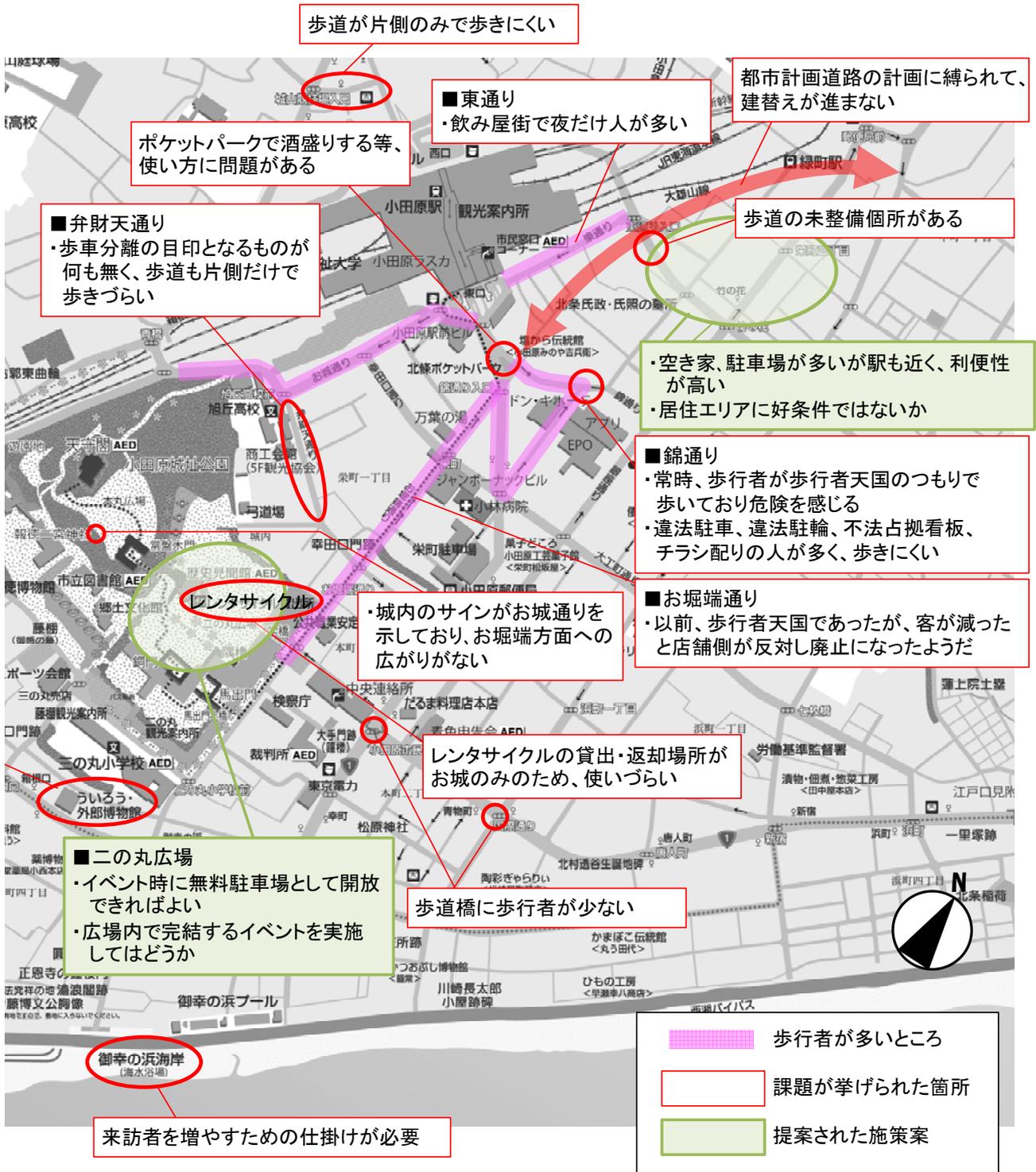
### 3-3 ヒアリング等調査結果

地元目線での通りの特性と課題箇所を把握するため、自治会との意見交換会、商店会アンケート調査を実施しました。

#### (1) 自治会との意見交換会

平成26年9月11日に都市廊政策エリア内の自治会長にお集まり頂き、ワークショップ形式で意見の聞き取りを行いました。

提案された施策案	地域全体の課題
<p>定住人口、来街者増加に向けた施策が必要である（藤沢市は増加しているらしい）</p>	<p>物価が高い、客は多いが購入しない、衣料品を買う所が無い(特に男性洋品)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・辻堂のショッピングセンターが出来てさらに売り上げが下がった</li> <li>・平塚のイオンに客が流れている印象がある</li> </ul>
<p>成功事例にヒントを得るとよいのではないか</p>	<p>自転車のマナー、走行環境が悪い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のスピードが速い</li> <li>・一方通行が多いが気づかずに逆走する車両も多い</li> <li>・自転車通行帯の整備が求められる</li> </ul>
<p>駅前をトランジットモール化し自転車も分離するとよいのではないか</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道0001を地下化、地下街をロータリーにしてはどうか</li> <li>・歩行者を回遊させるのであれば、附置義務を緩和し、車を入れないようにすべきだ</li> <li>・地下街にできる朝採れ野菜の店舗に主婦層が期待しているようだ</li> </ul>	<p>子供がいない、いても子ども会に入らない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3区、銀座、大工町は子供がいない</li> <li>・マンションの住民の顔が見えない</li> </ul> <p>また、子ども会に入っていない子も存在する</p>
<p>街の奥にも人を呼び込む仕掛けが必要（例：蓮上院の御開帳 など）</p>	<p>途絶えてしまったイベントもある</p>
<p>歴史、文化等の資源活用も有効ではないか（例：白秋等の偉人、オシツケ（魚）等、天皇とのゆかり など）</p>	<p>電線共同溝の地上機器が通行を阻害している</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他地域では電柱に設置しているものも存在</li> </ul>
<p>パワースポットの演出も有効ではないか（例：おしゃれ横丁の鈴 など）</p>	<p>歩きたばこが危険である</p>



平成 26 年 9 月 11 日実施

## (2) 商店会アンケート調査

平成 26 年 8 月以降に各商店会長あてに調査票を配布し、各会員に回答して頂きました。

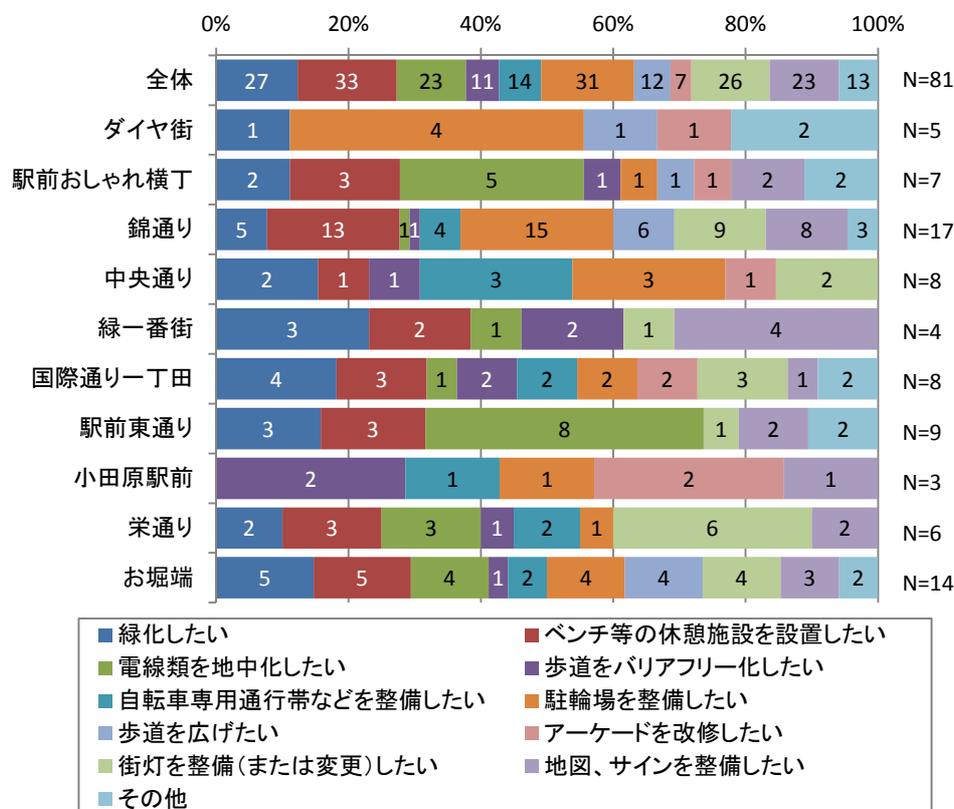
### ①現在、店舗や商店会で来客の増加を目的として進めている取組み

表-4 現在、店舗や商店会で来客の増加を目的として進めている取組み

商店会	回答
ダイヤ街	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年に数回ガラポン抽選会を実施、広場にてパフォーマーによるイベントを開催</li> <li>・緑化の推進</li> </ul>
駅前 おしゃれ 横丁	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的にイベントや飾りつけ、お店紹介（ランチボード等）</li> <li>・自販機の設置などで認知度を向上</li> <li>・販売促進の活動をおしゃれ横丁で取組み中</li> <li>・月 1 全体清掃（商店会）、夏・冬のバーゲンセール（店舗）</li> </ul>
錦通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マスコットキャラクター（ニッキー）を活用した商店ブランド作り</li> <li>・防犯カメラ、AED を導入した安心安全まちづくり</li> </ul>
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・屋上広告看板設置。インターネットPC、スマートフォンからの情報を見ての来客が大半のため、特別他の集客方法はなし</li> <li>・的確なインフォームドコンセントと診断</li> <li>・即日に行える審美修復（最先端技術の応用）</li> </ul>
緑一番街	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝市、コンサート、グリーンウォール、ギョサンイベント（すべらない笑店街）</li> </ul>
国際通り 一丁田	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新商品の企画</li> <li>・ディスプレイの変更、一般向けの商品PR</li> </ul>
駅前東通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街路灯や商店街の入口の進入路を明るく、そして広く取り、来街者を積極的に導入</li> <li>・小田原・箱根周辺の紹介雑誌に定期的に店舗をのせ、系列店で互いの紹介</li> </ul>
小田原駅前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店会：アーケード上部に「小田原城正規登城ルート」の横断幕を設置し、初めて訪れる人へ小田原城をPR（道案内など「思いやり」のある店が多い）</li> <li>・店：小田原に訪れて頂くように、観光パンフレットやチラシを地方のアンテナショップや物産展で配布</li> <li>・ポイントカードによる再来店強化等、顧客満足度を上げるしくみ作り</li> </ul> <p>⇒自社物件の増加、管理物件の増加、居住者の増加、賃借人の増加により、手続きに来る顧客が増加（市内全域より）</p>
栄通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店街マップや歩行者天国</li> </ul>
お堀端	<ul style="list-style-type: none"> <li>・店のメニューに「グラスワインプレゼント」のチラシを店の前、観光案内所、箱根湯本駅などに設置</li> <li>・店舗内ではあるが、11月9日より雪の降るクリスマスツリーを設置</li> <li>・商店会：バルーンアート、氷の彫刻、お堀でボート、商店イベント</li> <li>・店舗：各種イベント、フェア</li> <li>・主力商品以外に、商店街客層向けの観光客、年配者への商品等、バラエティーの多様化</li> </ul>

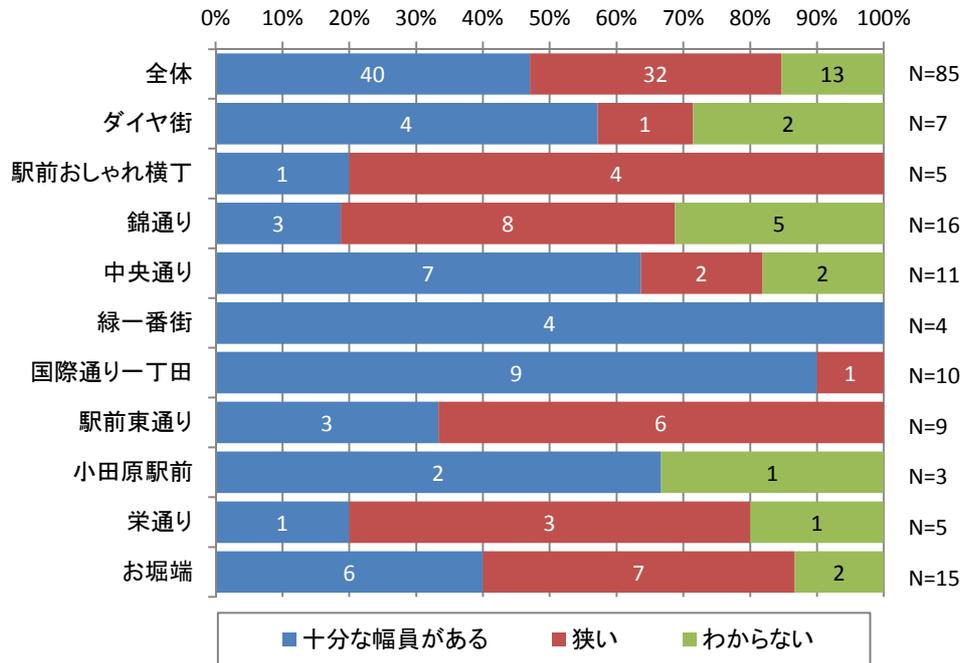
## ②今後、店舗や商店会で実施したい（して欲しい）取組み

- ダイヤ街では「駐輪場を整備したい」という声が最も多く挙がりました。
- 駅前おしゃれ横丁では「電線類を地中化したい」という声が最も多く挙がりました。
- 錦通りでは「駐輪場を整備したい」が最も多く、次いで「ベンチ等の休憩施設を設置したい」でした。
- 中央通りでは、「自転車専用通行帯などを整備したい」と「駐輪場を整備したい」が同率で最も多い結果となりました。
- 緑一番街では、「地図、サインを整備したい」が最も多く、次いで「緑化したい」でした。
- 国際通り一丁田では、「緑化したい」が最も多く、次いで「ベンチ等の休憩施設を設置したい」と「街灯を整備（または変更）したい」が同率で多い結果となりました。
- 駅前東通りでは、「電線類を地中化したい」が最も多く、次いで「緑化したい」と「ベンチ等の休憩施設を設置したい」が同率で多い結果となりました。
- 小田原駅前では、「歩道をバリアフリー化したい」と「アーケードを改修したい」が同率で最も多い結果となりました。
- 栄通りでは、「街灯を整備（または変更）したい」が最も多く、次いで「ベンチ等の休憩施設を設置したい」と「電線類を地中化したい」が同率で多い結果となりました。
- お堀端では、「緑化したい」と「ベンチ等の休憩施設を設置したい」が同率で最も多い結果となりました。



### ③商店街の歩行空間の幅員

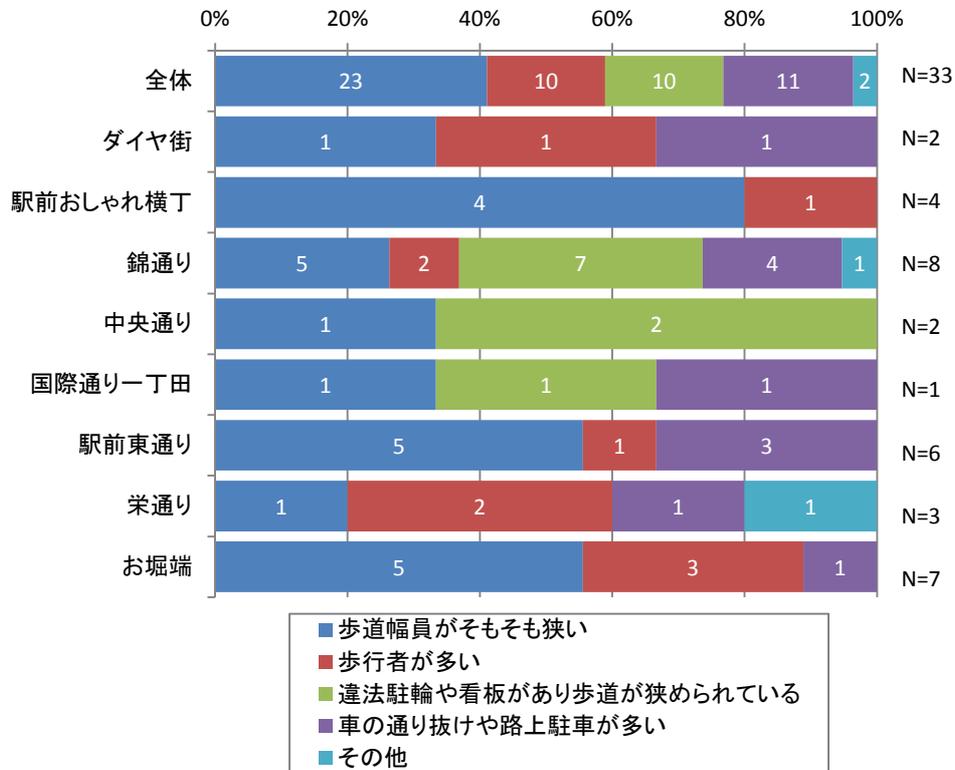
■全体的に「十分な幅員がある」という声が多い傾向です。



### ④「2. 狭い」と感じる理由

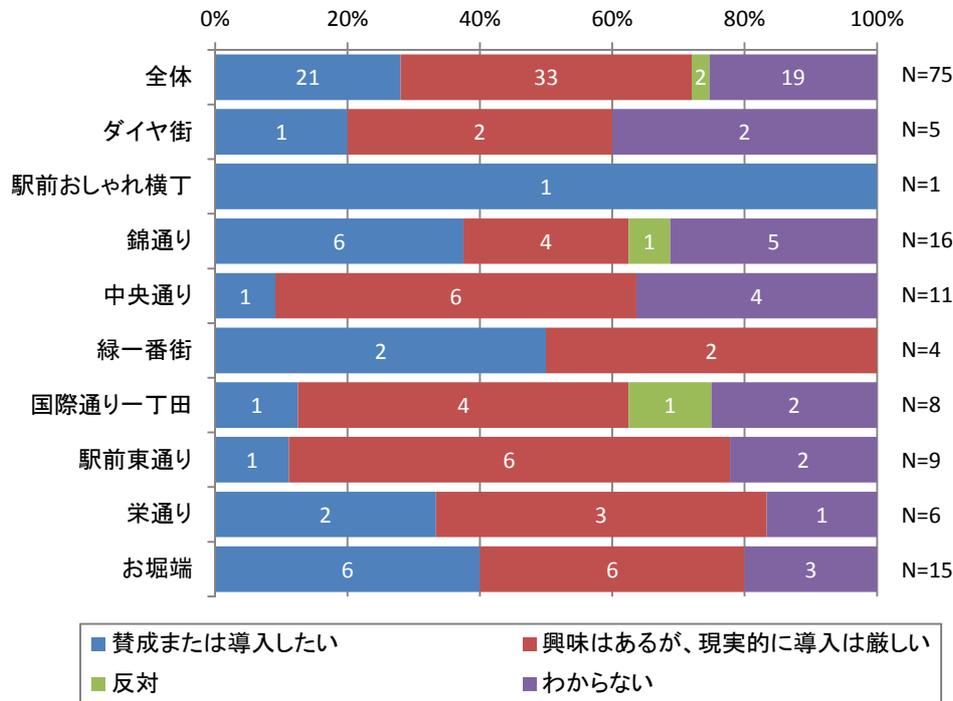
■全体的に「歩道がそもそも狭い」という声が多い傾向です。

■錦通りでは、「違法駐輪や看板があり歩道が狭められている」という声が多くなっています。



### ⑤ 「歩行者専用道路の導入」に対する意向

■ 全体的に「賛成または導入したい」や、「興味はあるが、現実的に導入は厳しい」という声が多い傾向です。



### ⑥ 「歩行者専用道路」を導入した場合に考えられる問題点等

表-5 「歩行者専用道路」を導入した場合に考えられる問題点等

商店会	回答
駅前おしゃれ横丁	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐輪対策と並行して進めないと、駐輪台数（放置車両）が増えるだけで効果は望めない</li> <li>・ 先に整備するのは道路よりも駐輪場。道路は去年直したから改めて見直すのは税金のムダ使い</li> </ul>
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業者の納品の際に不便</li> <li>・ 商工会の喫煙スペースでのたむろ等による健康増進法の侵害が心配</li> <li>・ バス通りのため無理がある</li> </ul>
国際通り一丁田	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣の理解が必要</li> </ul>
栄通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交差道路の交通処理や、駐車場（有料）に入る車への対応が必要</li> </ul>
お堀端	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土日イベント時間帯は車が通りづらい状態になるので、歩行者天国時間があると良いと思う一方、車でご来店されるお客様には不都合になってしまう</li> </ul>

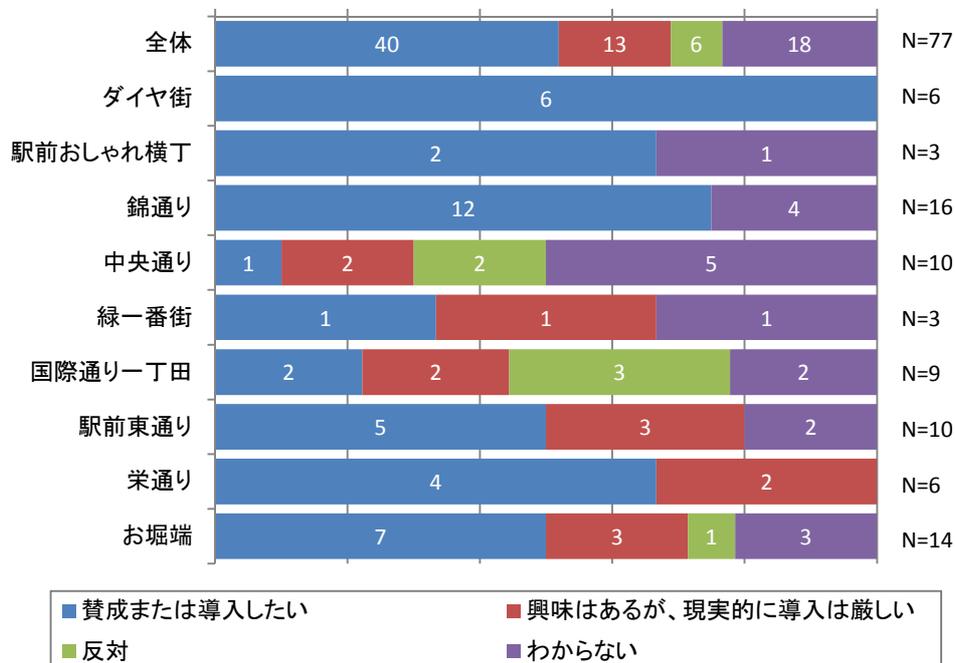
⑦「歩行者専用道路」の導入に反対の理由

表-6 「歩行者専用道路」の導入に反対の理由

商店会	回答
ダイヤ街	・歩行者天国の時間があるため不必要
錦通り	・店の前にちょっと止めて、お直しなどに来る方もいるため ・高齢のお客様が多いため ・駐輪スペースがなければ、自転車置場になるだけなので、まず駐輪スペースを確保し、自転車を置けなくさせる事を考えるべき
中央通り	・反対という訳ではないが現在の状況でも十分な歩道が確保されている ・バス通りであり、車道も狭い ・足の悪い方の電気自動車等、歩行者だけではないため ・自転車の通行が多い
国際通り 一丁田	・重量物の販売店では車で来店されないと、持ち帰れなくなるため ・配送に車が必要なため
駅前 東通り	・車の往来ができなくなる
栄通り	・現状の雑然とした雰囲気が当商店街の魅力

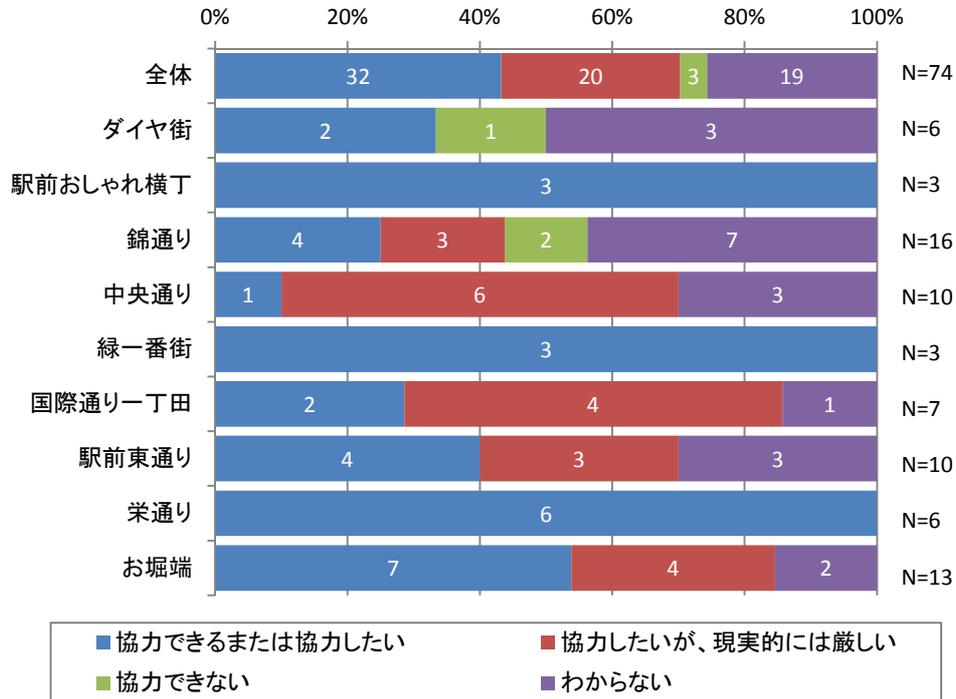
⑧「時間帯指定の歩行者天国」に対する意向

■全体的に見て、特に多かったのは「賛成または導入したい」という回答です。



### ⑨「歩行者専用道路」実施の実証実験に対する意向

■全体的に「協力できるまたは協力したい」という回答が多い傾向です。



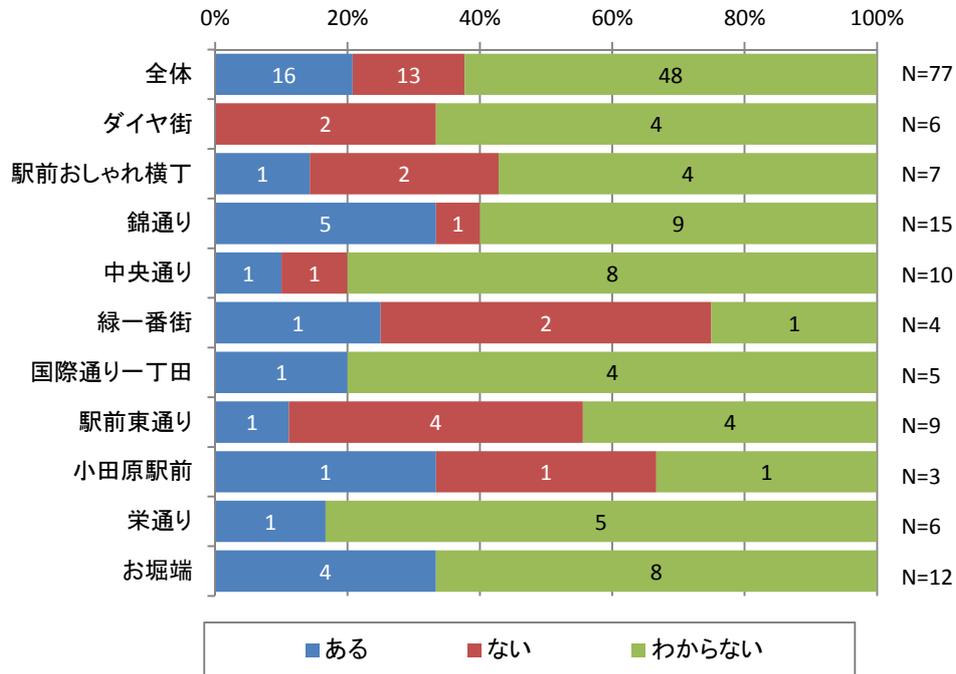
### ⑩歩行者のたまり場となるような場所

表-7 歩行者のたまり場となるような場所

商店会	回答
ダイヤ街	・特に中年層以上の年配の女性が多いため、特化した場所ではなくそこかしこで立ち話をしているのを見る
駅前 おしゃれ 横丁	・角地の喫煙スペース
錦通り	・北條ポケットパーク周辺 ・公園、アプリ、エポ、裏路（おしゃれ横丁、長栄館の奥の方） ・駅寄りの公園、アプリ、エポ、みずほ銀行の前やポケットパーク、セットバックされている所
中央通り	・旧三角ひろば ・コンビニ前
緑一番街	・ダイヤ街の旧日野歯科の辺り
栄通り	・時間貸し駐車場（悪い意味で）
お堀端	・幸田口門跡

⑪商店街に接続する通りで、魅力はあるが歩行者の回遊が行き届いてない通り

■全体的に見て、特に多かったのは「わからない」という回答です。



## ⑫商店街で歩行者の通行に関して抱えている問題点等

表-8 商店街で歩行者の通行に関して抱えている問題点等

商店会	回答
ダイヤ街	<ul style="list-style-type: none"> <li>各店舗一基程度の看板掲示は仕方ないにしろ、商品の展示スペースとして張り出しているのはどうかと思う</li> <li>自転車による危険な通行、風紀的にもよくない人達の毎日のたむろ</li> </ul>
錦通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>今年度、「ダイヤ街」の都市廊（緑化）が完成することによりアプリ、エポの自転車が商店街内に駐輪されるのではと、危惧している</li> <li>夜、もう少し照明が明るくならないか。公園が暗すぎる。深夜不良のたまり場になっている。明るくすれば改善できるはず</li> <li>年配の人のためにも休める場所は作ってほしい</li> <li>雨の日に工事した箇所の至る所で水たまりがあり、あれでは店前の人がかわいそう</li> </ul>
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>店舗の旗が多すぎ・看板の多すぎ、これがなければ歩きやすい</li> <li>歩行者よりも自転車移動をされている方の通行方法、駐輪方法に問題がある</li> </ul>
緑一番街	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車と歩行者の安全確保</li> </ul>
国際通り 一丁田	<ul style="list-style-type: none"> <li>人が常に歩いておらず、川東地区の大規模商業施設に比べ、賑わいが乏しい</li> <li>アーケード付きの広い歩道があるが、自転車が我が者顔で走ってきて危険に感じる</li> <li>建物の影から出てくる車が危ない</li> </ul>
駅前 東通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間、違法駐車が多いので歩行者の妨げになっている</li> <li>電柱が歩行の妨げとなっている。道路の路面が荒れている</li> </ul>
小田原駅前	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の通行・歩行者との接触事故の危険あり</li> <li>飲食店（居酒屋）の歩道上の看板</li> <li>アーケード内を自転車で通行する人が多く、かなりのスピードのため危険</li> </ul>
お堀端	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベントの時に落ちているゴミや缶</li> <li>イベント時間帯は歩行者がなかなか途切れないので、車が進めない</li> <li>鰻屋さんのT字路、お堀端通り交差点でも人があふれる</li> <li>公衆トイレが欲しい</li> </ul>

### (3) 道路利用者への意見聴取

平成 26 年 8 月 17 日（日）8 時～20 時の 12 時間に、小田原駅東口、北條ポケットパーク、小田原城を訪れた来街者の方へ聞き取りアンケート調査を実施しました。

#### ①回収数

- 回収総数は 165 票でした。
- 箇所別では小田原城が最も多く 63.0%を占めます。

調査場所	回収票数	割合
小田原駅東口	35	21.2%
北條ポケットパーク	26	15.8%
小田原城	104	63.0%
合計	165	100.0%

#### ②回答者属性

- 性別は、男性 48.5%、女性 49.1%、年齢層は、40～50 代が最も多く 42.4%、次いで 20～30 代が 30.9%でした。
- 同行者は、「家族」が最も多く 60.0%、次いで「友人・知人等」および「同行者なし」が同率で 18.2%でした。
- 同行者数は、「2 人」という回答が最も多く 36.4%、次いで「1 人」が 18.2%でした。
- 居住地は、神奈川県が最も多く 44.8%、次いで東京都が 23%。県内では横浜市が最多で 11.5%でした。

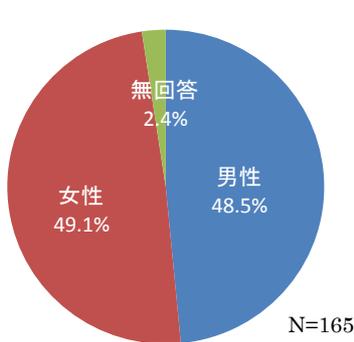


図-39 回答者の性別

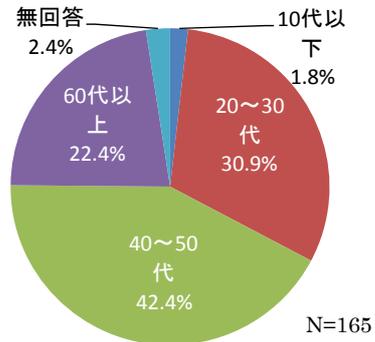


図-40 回答者の年齢層

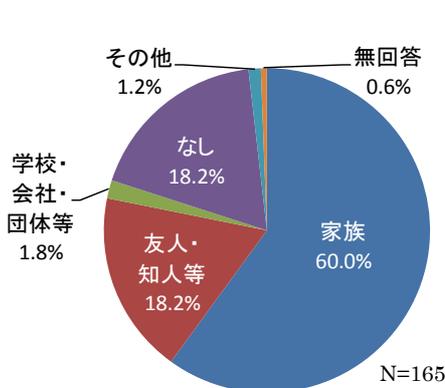


図-41 回答者の同行者

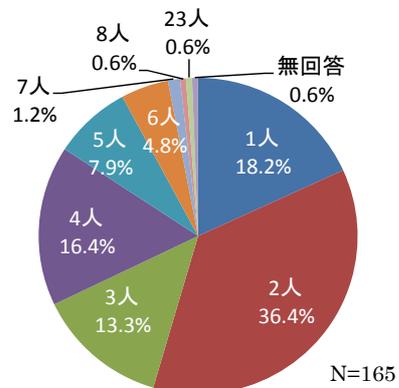


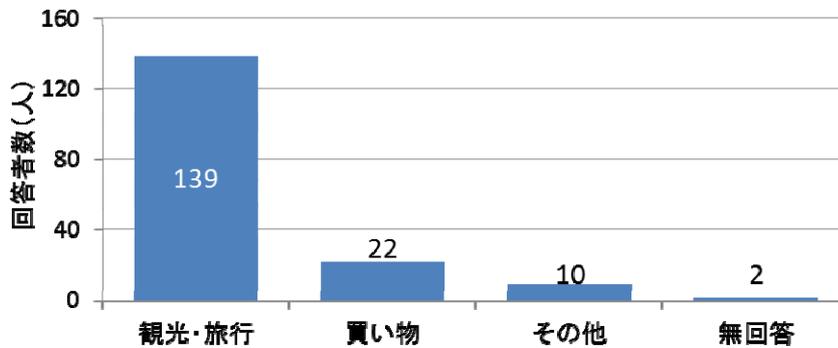
図-42 同行者の人数

表-9 回答者の居住地

		回答者数	割合			回答者数	割合			回答者数	割合	
神奈川県 (44.8%)	横浜市	19	11.5%	神奈川県 (続き)	町田市	2	1.2%	関東 (38.2%)	東京都	38	23.0%	
	小田原市	6	3.6%		平塚市	2	1.2%		千葉県	10	6.1%	
	藤沢市	6	3.6%		綾瀬市	1	0.6%		埼玉県	9	5.5%	
	川崎市	5	3.0%		横須賀市	1	0.6%		栃木県	3	1.8%	
	相模原市	4	2.4%		海老名市	1	0.6%		群馬県	2	1.2%	
	大和市	4	2.4%		開成町	1	0.6%		茨城県	1	0.6%	
	茅ヶ崎市	3	1.8%		寒川町	1	0.6%		中部 (12.7%)	静岡県	17	10.3%
	秦野市	3	1.8%		厚木市	1	0.6%		愛知県	3	1.8%	
	足柄下郡	3	1.8%		真鶴町	1	0.6%		三重県	1	0.6%	
	南足柄市	3	1.8%		足柄上郡	1	0.6%		関西 (1.8%)	大阪府	2	1.2%
	座間市	2	1.2%		二宮町	1	0.6%		京都府	1	0.6%	
	大磯町	2	1.2%		葉山町	1	0.6%		北海道	1	0.6%	
								山梨県	1	0.6%		
								台湾	1	0.6%		
								無回答	1	0.6%		
								合計	165	100.0%		

③来訪目的 [複数回答]

■来訪目的は、小田原城の回答者が多いことから「観光・旅行」が最も多く、139人でした。



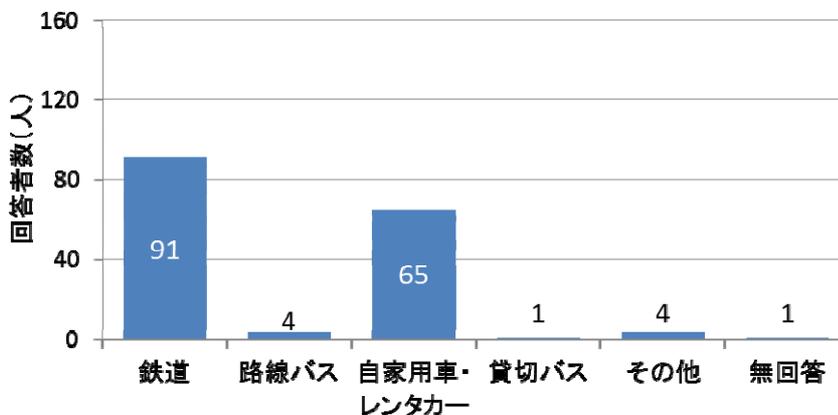
【その他の内容】

- ・食事 (2人)
- ・小田急からJRへの乗り換えのついで
- ・墓参り
- ・会合にきた
- ・作品展を見にきた
- ・子供の自由研究
- ・競輪場
- ・コンサート (市民会館)

図-43 来訪目的

④小田原駅周辺までの移動手段[複数回答]

■小田原駅周辺までの移動手段は、鉄道が最も多く91人、次いで自家用車・レンタカーが65人でした。



【その他の内容】

- ・風祭からタクシーで城へ
- ・バイク
- ・徒歩
- ・伊豆に別荘がある為、鉄道で小田原まで来てレンタカーを借り、帰りは小田原でレンタカーを返して鉄道で東京へ戻る

図-44 小田原駅周辺までの移動手段

### ⑤立ち寄り場所

- 最も多く立ち寄りされた場所はG地点（小田原城）で130人、次いでA地点（小田原駅・東口）で97人であり、他の地点への回遊行動の広がりには薄いことが分かりました。
- 最も長時間滞在された場所はF地点（お堀端通り）で平均77.5分、次いでG地点で70.5分でした。

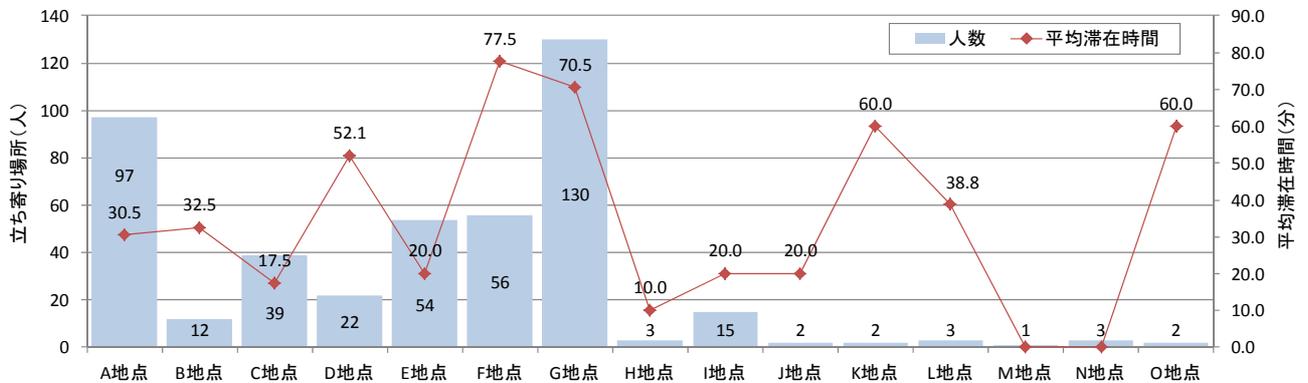


図-45 立ち寄り場所および平均滞在時間

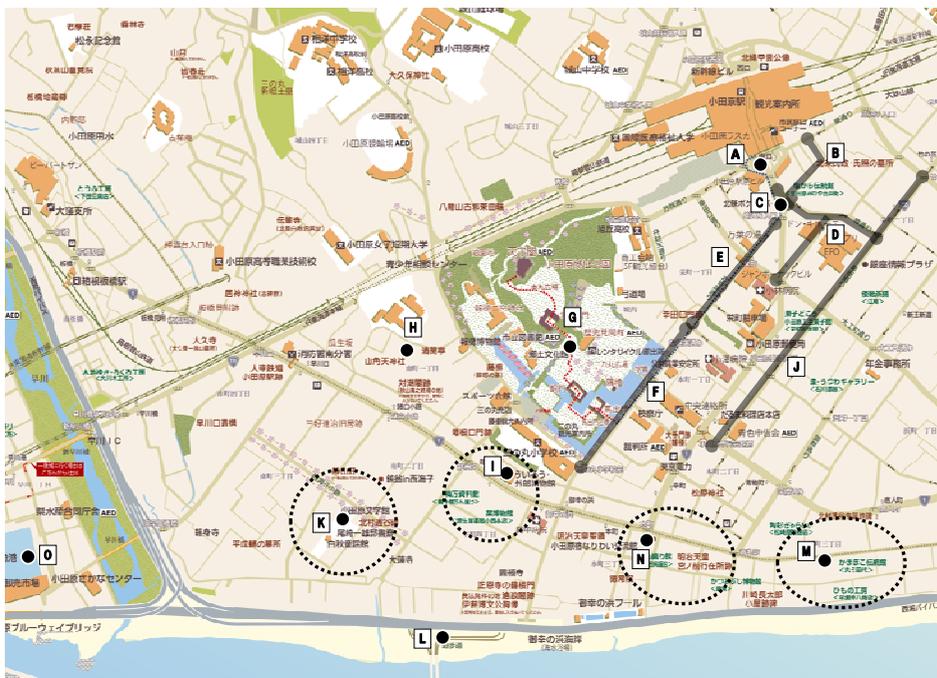


図-46 地点図

表-10 地点名一覧

A	小田原駅・東口
B	おしゃれ横丁
C	北条ポケットパーク
D	錦通り、ダイヤ街
E	お堀端通り、北
F	お堀端通り、南
G	小田原城
H	清閑亭
I	外郎博物館
J	銀座通り
K	小田原文学館周辺
L	御幸の浜海岸
M	かまぼこ伝統館周辺
N	染め織り館周辺
O	小田原漁港

表-11 良かった点、課題に感じた点

良かった点	課題に感じた点
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベビーカーを引いてきたが問題なく上る事ができた</li> <li>・静かで心休まる</li> <li>・色々お店があって楽しかった</li> <li>・お城がきれい。ベンチもあり木陰もあって過ごしやすい</li> <li>・美味しかった。建物も昔風で良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場の表示をわかりやすくしてほしい</li> <li>・車イスの人の通行を考えると通りづらい</li> <li>・平日に、歩行者天国ではないのに道の真ん中を歩く人がいる</li> <li>・シャッターが閉まっていて寂しい</li> <li>・少し離れた所にショッピングセンターが出来て寂しい感じになった</li> </ul>

## ⑥立ち寄り意向

- 「この後行く予定だった場所」として最も多く挙げたのは、A地点（小田原駅）とG地点（小田原城）であり、市外では箱根（その他）です。
- 「概要を見て今日行こうと思った場所」として最も多かったのは、G地点でした。また、「後日行ってみたい場所」は、M地点（かまぼこ伝統館周辺）が最も多く、次いでL地点（御幸の浜海岸）でした。これらに「今日行かない理由」として、最も多く挙げた理由は「時間がない」でした。
- かまぼこ伝統館周辺、御幸の浜海岸等への潜在的ニーズは高いものの、時間の制約等により実際の来訪にはつながっていないのが実情です。

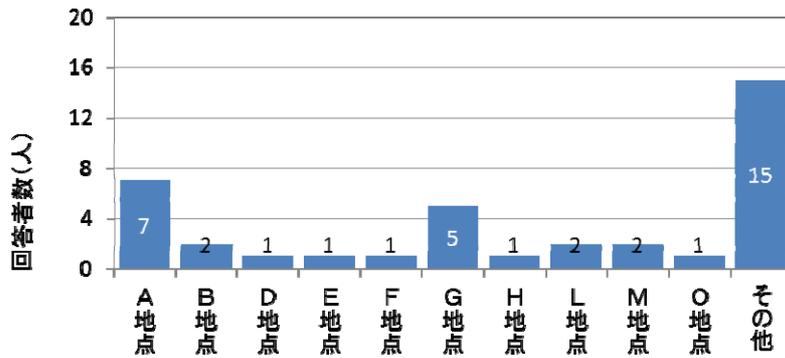


図-47 この後行く予定だった場所

### 【その他の内容】

- ・箱根（6人）
- ・真鶴（2人）
- ・かまぼこ工場（2人）
- ・伊豆
- ・仙石原
- ・小田原競輪
- ・わんぱくらんど
- ・市外の海岸

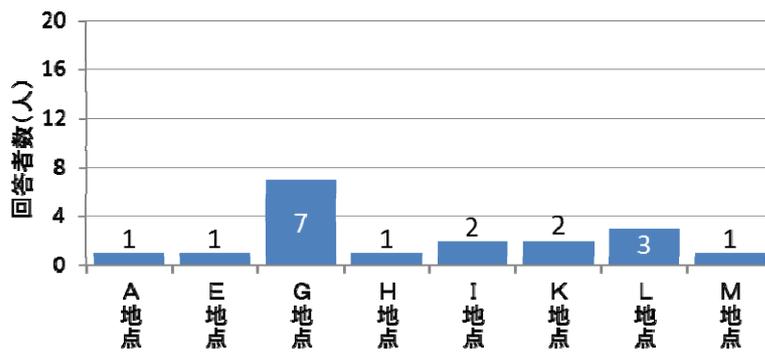


図-48 概要を見て今日行こうと思った場所

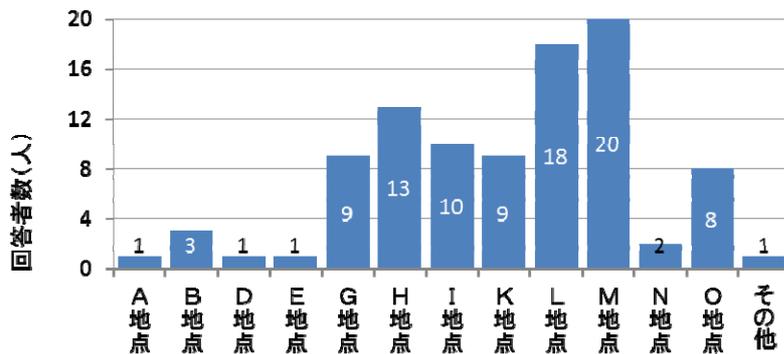


図-49 後日行ってみたい場所

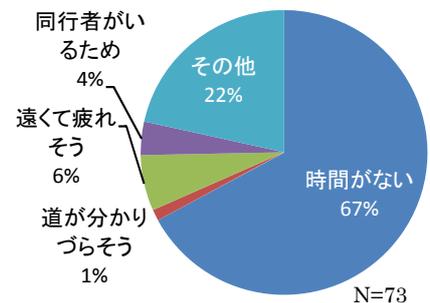


図-50 今日行かない理由

### 【その他の内容】

- ・二宮尊徳

【鉄道利用者の経路】

- 鉄道利用者の移動経路をみると、小田原駅⇔小田原城の移動が多いことから、お城通り、駅前通り、お堀端通りの通過人数が多くなっています。
- 小田原駅⇔小田原城の移動では、お堀端通り利用がお城通りの2倍程度となっており、主動線となっていることがわかります。
- その他は、錦通り、おしゃれ横丁、駅前通り（錦通り入口交差点～栄町1丁目交差点間）、三の丸小学校の東西両端の道路と国道1号が多くなっています。

鉄道利用者の総数：91人

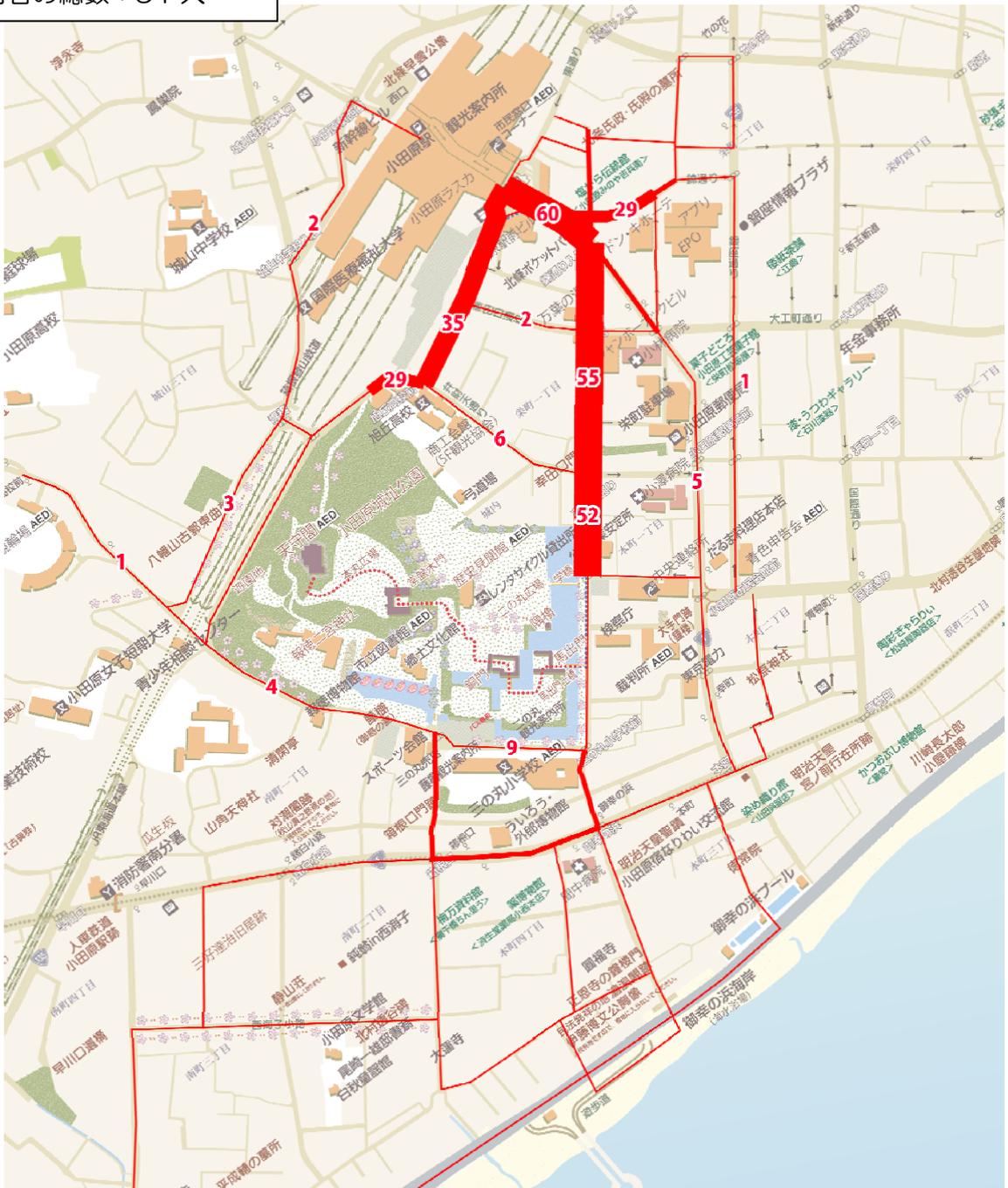


図-51 経路図（鉄道利用者）

※小田原駅周辺までの移動手段を「鉄道」と回答した方の回遊ルートを集計し作図

【自家用車または貸切バス利用者の経路】

- 車利用者（自家用車または貸切バス利用者）の移動経路をみると、小田原城を目的地とした移動が多いことから、お堀端通りの学橋の前後区間、藤棚交差点以西のボリュームが多くなっています。
- 車利用者は最寄りの駐車場を利用するため、短距離の移動が多くなっています。

自家用車または貸切バス利用者の総数：66人

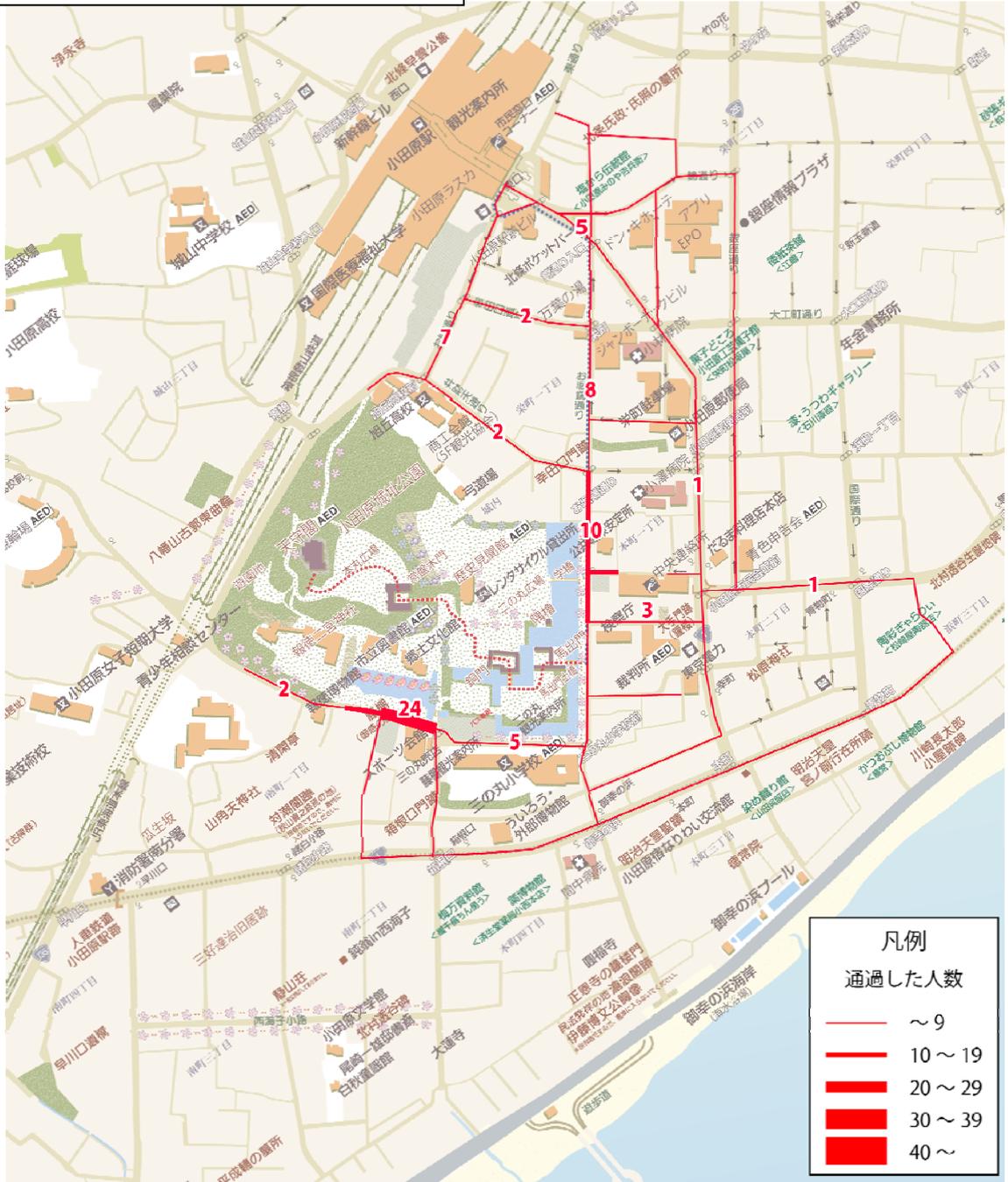
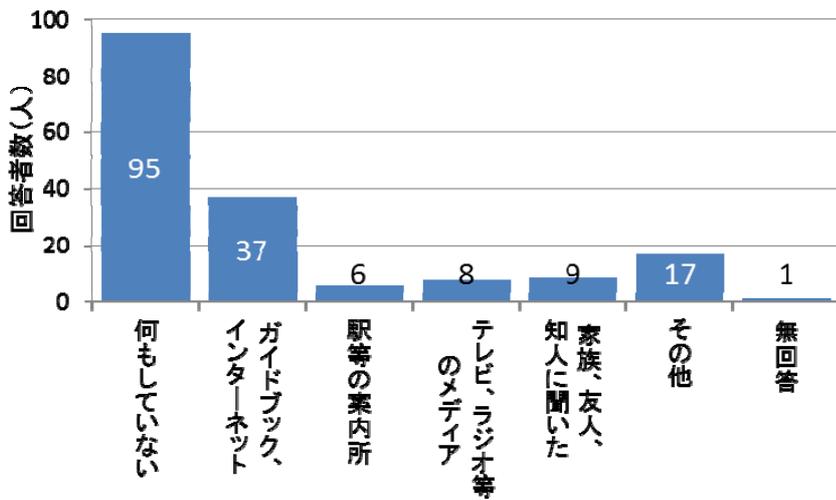


図-52 経路図（自家用車またはバス利用者）

※小田原駅周辺までの移動手段を「自家用車」または「貸切バス」と回答した方の回遊ルートを集計し作図

## ⑦来街のための情報収集

■情報収集の手段として最も多く挙げたのは「何もしていない」という回答でした。  
「ガイドブック、インターネット」を挙げたのは、37人でした。

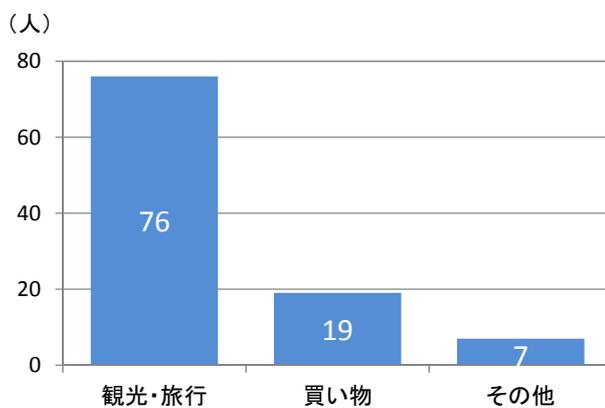


### 【その他の内容】

- ・駅のポスターを見た
- ・駅でもらったパンフレット
- ・散策していて見つけた
- ・歴史があって小田原が好きなので色々な所に網を張っている
- ・小田原城プロジェクションマッピングが行ききっかけに
- ・競輪の情報
- ・カーナビ
- ・高速道路のマップ
- ・子供の宿題の為に来た
- ・小田原に元の職場があったので土地勘がある
- ・小田原城の存在を知っていたから
- ・城・・・前から知っていたから
- ・子供の頃から行きつけで良く知っている
- ・20年前中学校に通っていた時の知識

図-53 来街のための情報収集

## ※情報収集を「何もしていない」方の来訪目的〔複数回答〕



### 【その他の内容】

- ・小田急からJRへの乗り換えのついで
- ・食事
- ・墓参り
- ・会合に来た
- ・作品展を見に来た
- ・競輪場
- ・コンサート（市民会館）

図-54 情報収集を「何もしていない」方の来訪目的

### ⑧ぐるりん小田原（レンタサイクル）について

■認知度は、「知らなかった」という回答が約8割を占めました。  
 ■今後の利用意向は、「利用しない」が約8割を占めました。改善意向として多いのは、利便性に関する意見です。

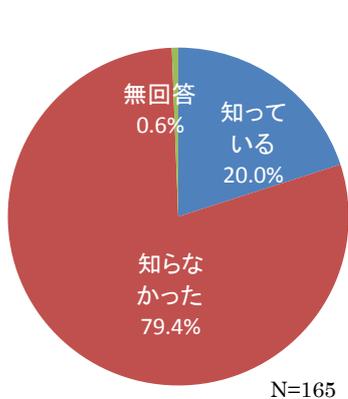


図-55 認知度

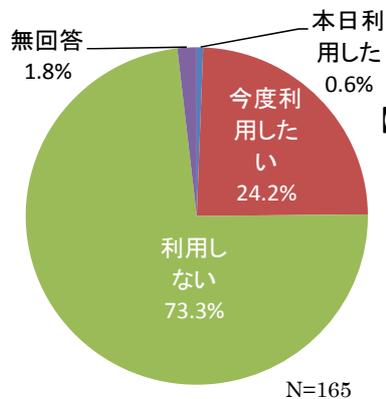


図-56 利用意向

#### 【ぐるりんに対する改善意向】

- ・駅前にあるともっと便利
- ・乗り捨てができればなお良い
- ・城起点では使いづらい
- ・場所が少ない
- ・気候が良い時期に利用できるように配慮
- ・子供が乗せられるような自転車を導入してほしい

### ⑨小田原宿観光回遊バスについて

■認知度は、「知らなかった」という回答が約9割を占めました。  
 ■今後の利用意向は、「利用しない」が約7割を占めました。改善意向として多いのは、運行日に関する意見です。

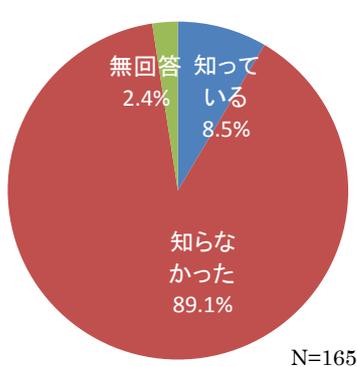


図-57 認知度

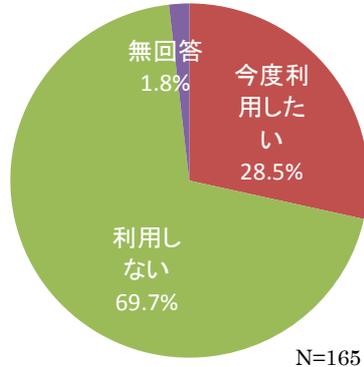


図-58 利用意向

#### 【小田原宿観光回遊バスに対する改善意向】

- ・通年なら利用したい
- ・夏休みの運行も実施してほしい
- ・運行期間外の土日にも、運行を実施してほしい

## ⑩小田原駅周辺への居留意向

- 小田原駅周辺への居留意向については、「住んでみたい」が27.3%、「住んでみたくない」が35.8%でした。
- 住んでみたくない理由として住環境や利便性が、住んでみたい理由として、まちなみや自然に関する意見が多く挙がっています。
- 居住地域別の居留意向は、他地域と比較し神奈川県（小田原以西）の方の“住んでみたい”と回答した割合が30.8%と最も高く、その他の地域居住者は30%以下でした。
- 神奈川県（小田原以西）以外では、“住んでみたくない”が30~40%と高い割合を占めており、今後、居留意向が高まるよう取り組む必要があります。

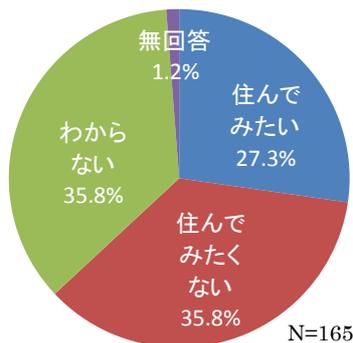


図-59 居留意向

### 【小田原駅周辺に住んでみたくない理由】

- 住環境
  - ・ 繁華街なので嫌だ
  - ・ ゴミゴミしてるし治安が悪そう
  - ・ 駅周辺には住みたくない、一方通行の道路が多い
  - ・ 駐車する所が少ない、家と家の間が狭い
- 利便性
  - ・ 交通の便が悪い
  - ・ 住むのには都心の方が便利だから
- 防災
  - ・ 地震での津波が怖いから（関東大震災で被害があった）
- その他
  - ・ 今住んでいる所が気に入っている
  - ・ 職場から遠いから
  - ・ 観光地でたまに来るのが良い所
  - ・ 伊豆の方が温泉があるから

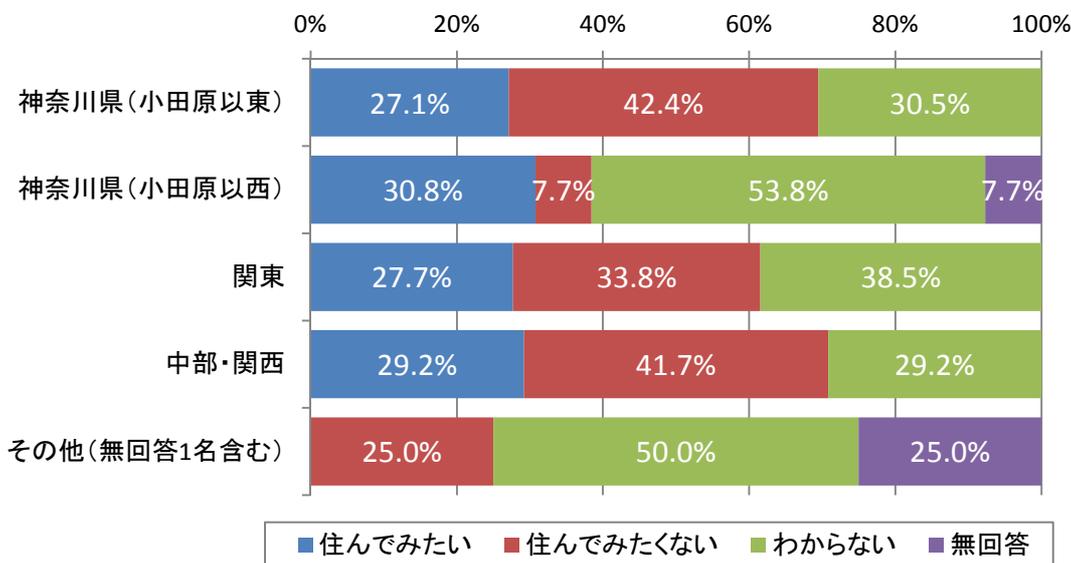


図-60 居住地別の居留意向

小田原以西・・・小田原市、真鶴町、足柄下郡、南足柄市

小田原以東・・・綾瀬市、横須賀市、横浜市、海老名市、開成町、茅ヶ崎市、寒川町、厚木市、座間市、秦野市、川崎市、相模原市、足柄上郡、大磯町、大和市、藤沢市、二宮町、平塚市、葉山町

※その他：北海道、山梨県、台湾

## 【小田原駅周辺に住んでみたい理由】

まちなみ	<ul style="list-style-type: none"><li>・歴史的遺産や建物も多く、海岸も近く素敵な所だから</li><li>・静かな城下町だから</li><li>・落ち着きがある</li><li>・パワースポットみたい（城趾あたり）</li><li>・商店街やまちなみが良い。のんびりしていて住民の方の雰囲気もゆっくりしていて地元に近い</li><li>・温泉があり、海があり、買い物も便利そう</li><li>・おいしい物がたくさんあるし、都心にも近い</li><li>・繁華街があって賑やかでよい</li></ul>
自然	<ul style="list-style-type: none"><li>・気候がよさそう、食事も新鮮でよさそう。ただし、地震が怖い</li><li>・買い物しやすい</li><li>・海に近いから</li><li>・自然が豊かだから</li><li>・魚が美味しいから</li></ul>
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"><li>・新幹線が通っていて便利（新横浜で下車できる。夫の会社がある）</li><li>・交通の便がいい</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・以前住んでいたのがここが好き</li></ul>

## ⑩困った点、不便と感じた点

歩行環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・駅まわりの歩道が狭く、子連れでは歩きづらい</li><li>・弁財天通りの歩道が狭い。歩道はマウントアップされているが危険に感じた</li><li>・歩道でつまづいた（段差があったから）</li><li>・日陰の道を整備してほしい</li><li>・所々東屋や平らな踊り場みたいな所があるとよい</li><li>・おしゃれ横丁の道をきれいにしてほしい</li><li>・城の周辺のスロープを増やして欲しかった（車イス）</li></ul>
道路環境・ 駐車場	<ul style="list-style-type: none"><li>・道が複雑で運転しにくい</li><li>・車での移動が一方通行が多いので不便だ</li><li>・駐車場が遠く、数も少ない</li></ul>
情報提供	<ul style="list-style-type: none"><li>・外国人のみでもわかるように、英語表記の標示板を増やしてほしい</li><li>・行きたい場所に行けず残念。わかりやすい看板、パンフレット、親切な地図（行き方マップ）が欲しかった！</li><li>・小田原周辺を観光したいけどよくわからない。魅力的な所がない。小田原城中心でガイドマップやお散歩ルート、徒歩圏内でサイト上に載せてほしい</li><li>・もっと観光施設の充実を！海岸に子供も遊べる、楽しめるプールの増設、かまぼこが作れる施設がほしい</li><li>・宣伝効果が悪い。NHK大河をやるのは良かった。お城を上がってくると寂しいももっとターゲットを絞って活気を。もったいない。商店街や大人も子供も楽しめる、何かしてほしい。全て中途半端！！宿泊施設もなかなかない（温泉とか）</li></ul>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"><li>・朝早くから食事できる所を増やしてほしい</li><li>・店が早く閉まってしまう。地下街か駅ナカがあれば。役所なども駅にあればよい</li><li>・商店が閉まる時間が早い</li><li>・宿泊施設をしっかりと作ってほしい。北条家の歴史を全面に出して、箱根と差別化を図ってほしい。小田原は本屋が少ない。若者の文化が育たない</li><li>・電気屋さんがあまりない。銀座通りがシャッター街のようで寂しい</li><li>・錦通りアーケードを造ってほしい</li><li>・鈴廣の手作りかまぼこ体験をして来た。小田原市内の駅近くにこのような体験ができるテーマパークがほしい</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事中的場所が多い</li></ul>

#### (4) ガイド協会へのヒアリング

平成26年8月21日(木) NPO 法人小田原ガイド協会へのヒアリングを実施しました。

##### ■観光客のニーズ

- 春はお堀端通りのほうに桜を見る需要があります。今、お客さんが最も好む場所は、小田原漁港です。
- 他に意外に人気があったのが海です。しかし、途中のルートに休憩所やトイレがないのがネックです。

##### ■観光シーズンの回遊バスの運行状況について

- 漁港に入るルートは3通りあるが、どこも、混雑し漁港にたどり着けません。駐車場が少ないのも問題です。交通誘導員がいるものの、ピーク時には、意味を成していないのが現状です。
- 北條五代祭りの時も渋滞し、バスが進みません。

##### ■その他

- 全体的な話として、街の色の統一感がないことが残念です。そこに配慮すれば、より良いまちづくりに繋がるのではないのでしょうか。

##### ■回遊バスの見直しについて

- 現在、バスの回遊ルートの検討について協力依頼があり、調整しているところです。
- 回遊バスが回るルートにある名所は、地元では知名度があっても、観光で来た人からすると知らない箇所ばかりで、案内人がいなければ観光名所として成立しない箇所が多いのが現状です。

⇒小田原駅西口→一夜城 ヨロイツカファーム→小田原漁港というルートを別に構築し、小田原駅周辺は、ガイドをつけて歩いて回れるルートにしてしまうのも一つの手段ではないかとも思っています。

⇒歩行者ネットワーク計画で考えられているような整備がされれば、観光の回遊ルートにも整備された通りを取り込んでいきたいと思います。

⇒バスのルートも駅で停めるのではなく、手前の商店会で観光客を降ろすような方法にすれば、おみやげなどを商店街で買ってもらえるようになるはずです。

## (5) 学識経験者の意見

本計画の検討にあたって、東洋大学の岡村教授から、以下のご意見を頂きました。

(第1回検討会)

### ①「路地」「細街路」の整備に向けた検討

(とくに「都市廊エリア内」)

- 中心市街地の魅力は、表通りと裏通りという個性の違う通りが、同じエリアに併存していること。小田原でも、賑わっている道路と並行/直交する路地・細街路が、市街地の魅力をつくりだしている。⇒小田原の強み
- 表通りが、老舗や大型店・全国チェーン店による「街の集客装置」であるとすれば、「裏通り」は、割安な賃料による新規出店も期待でき、まちの回遊の楽しさを増すことから、「街の個性の演出装置」ともいえる。
- 裏通りは、放っておけば「うらぶれた通り」となってしまう。「裏通り」が「個性的な通り」となるためにも、これらの通りも含めた歩行者ネットワークの構築、歩行者空間整備の検討が必要。  
⇒路地・細街路も含めた空間整備により、そのエリア全体の魅力を向上させることが、来街者の回遊を促し、さらには新規出店や既存建築物改装の呼び水ともなる。



ナザレ (ポルトガル)



横浜 元町商店街 (表通りと直交する通り)

### ②シンボリックな「歩行者専用空間」創出の検討

どこにでもある「歩行者天国(時間帯を限った自動車進入禁止)」から「歩行者専用空間(歩行者専用を強く意識したデザイン)」に進化を

- 市街地の「面」としての魅力だけでなく、「点」としてのシンボリック性の高い空間がある中心市街地は強い。
- 歩行者の「通行機能」(回遊も含む)のみならず、「溜まり」機能がある歩行者空間の存在が、魅力向上に資する。民地を利用した広場の空間は確かに魅力的だが、「道路空間」を利用した広場的機能+都市のシンボリック機能も併せ持つ歩行者専用空間の整備も一手法。⇒区間は短くとも効果的
- 本検討会資料では、「歩行者の通行機能」の面を重視している印象があり(検討項目、調査項目など)、「滞留機能」も考慮した現状把握、および今後の展開提案が欲しい。
- 小田原市街地では既に多くの取り組みがなされ、全国的にも先進的だが、東京をはじめ歩行者中心をうたう施策が多く都市で検討中であり、小田原の整備計画が「周回遅れ」のものになってしまう可能性。  
⇒より大胆な施策もあってよい。



カイザースラウテルン  
(ドイツ:人口10万人)

「広場」とは言わぬまでも歩行者専用空間として整備するだけで、通りのシンボリック性は大きく向上する。



金沢 (堅町商店街)

## 4. 歩行者及び自転車通行者数の将来推計

### 4-1 前提条件

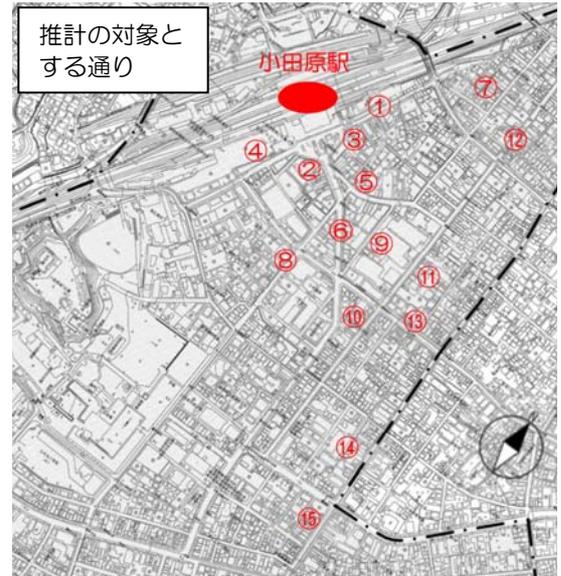
本計画では、「小田原市中心市街地活性化基本計画」の数値目標の一つ「訪れたくなる・歩きたくなるまちづくり」の指標と整合を図り、以下の「予測年次」、「対象とする通り」における、「歩行者及び自転車通行者数」の将来推計値（計画交通量）を示します。

#### ① 予測年次

- 平成 23 年の実測データ（12～18 時の 6h 合計）に基づき、H32 年、H37 年、H42 年を予測年次として、将来値を推計

#### ② 対象とする通り

- 右図に示す 15 地点



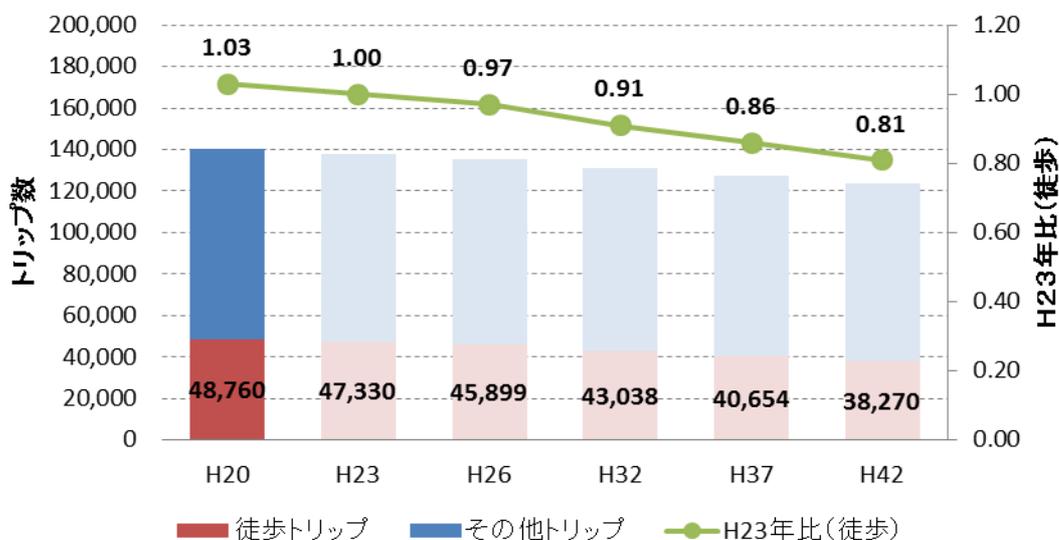
- ① 東通り、② 駅前通り、③ おしゃれ横丁、④ お城通り、⑤ 錦通り、⑥ 中央通り、⑦ 栄通り、⑧ お堀端通り（北）、⑨ ダイヤ街、⑩ 緑一番街、⑪ 銀座通り（北）、⑫ 竹の花通り、⑬ 大工町通り、⑭ 国際通り（南）、⑮ 青物町通り

### 4-2 推計の方法

#### (1) パーソントリップ調査データに基づく将来予測

既往調査結果（実測）によると、対象とする通り（15 地点）における近年の歩行者及び自転車通行量はほぼ横ばいで推移していますが、パーソントリップ調査に基づく将来見通しをみると、中心市街地における歩行者トリップ数は今後も減少していくと予想されています。

この予測に基づくと、平成 23 年から平成 42 年にかけて、歩行者交通需要は 0.81 倍まで減少すると考えられます。（年あたり 1% 減少）



※H23～H37は、H20 実測値と H42 推計値から直線補完法により算出した値

図-61 パーソントリップ調査データに基づく交通需要の経年変化、及び今後の見通し（中心市街地、全目的）

## (2) 計画事業の実施による通行量増分の想定

「小田原市中心市街地活性化基本計画」の数値目標等に基づき、計画事業の実施に伴う、通り別の「歩行者及び自転車通行量の増分」を、以下のとおり+7,926人と想定しました。

表-12 計画事業の実施による通行量増分の設定

計画事業	歩行者及び自転車通行量の増分 (単位：人/昼間6h)
①芸術文化創造センター整備事業	<p><b>+224人</b> (うち、⑧お堀端通り+112人、④お城通り+56人、②駅前通り+56人)</p> <p><b>[算出方法]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画延床面積に発生集中原単位を乗じて設定。 平日：3,647×1.1(ha：計画延床面積)=4,012(人 T.E/日) 4,012人 T.E/日×5.6%※=224人</li> <li>※小田原市民会館「パリ祭」交通機関分担率(徒歩)</li> </ul> <p>出典：芸術文化創造センター整備に伴う周辺交通解析業務委託報告書(平成26年8月)</p>
②小田原地下街再生事業	<p><b>+5,690人</b> (うち、④お城通り+1,004人、②駅前通り+1,080人、⑤錦通り+2,744人、①東通り+862人)</p> <p><b>[算出方法]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地活性化基本計画の目標値5,690人を基に、駅直結の4本の通り(往復)について、平成23年実績通行量の割合で配分</li> </ul>
③お城通り地区再開発事業	<p><b>+2,012人</b> (④お城通り+2,012人)</p> <p><b>[算出方法]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地活性化基本計画の目標値6,135人</li> <li>平成20年の小田原市の代表交通手段構成比(徒歩20.1%、自転車12.7%)により、「歩行者及び自転車の分担率」を0.328に設定 <math>6,135 \times 0.328 = 2,012</math>人</li> </ul>
合計	<b>+7,926人</b>

### (3) 歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し

上記(1)～(2)の想定を踏まえ、前節4-1の推計の対象とする通り(15地点)の各々について、以下のとおり、歩行者及び自転車通行者数の「将来の見通し」を設定しました。

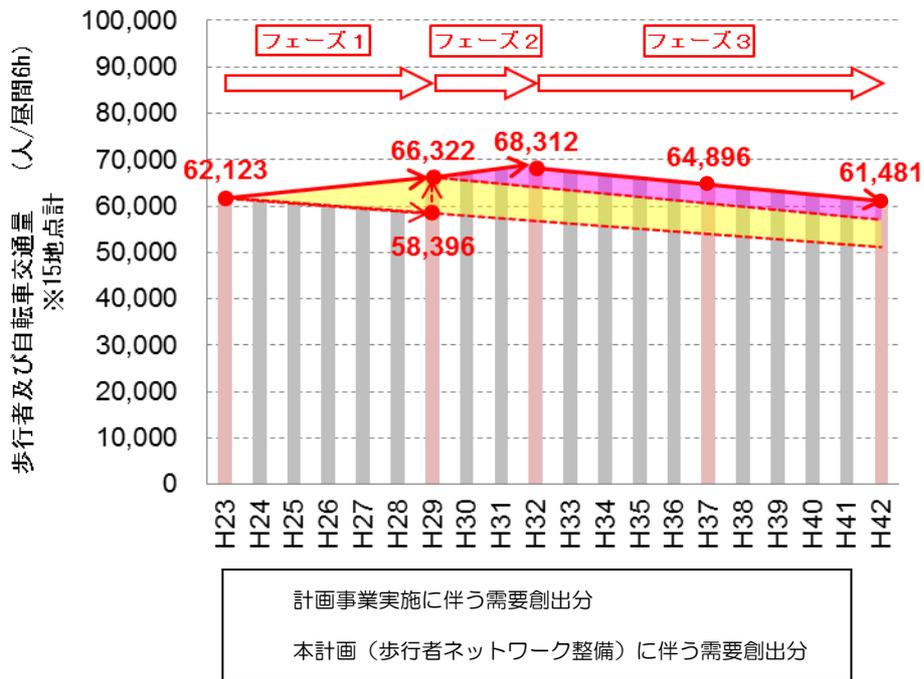


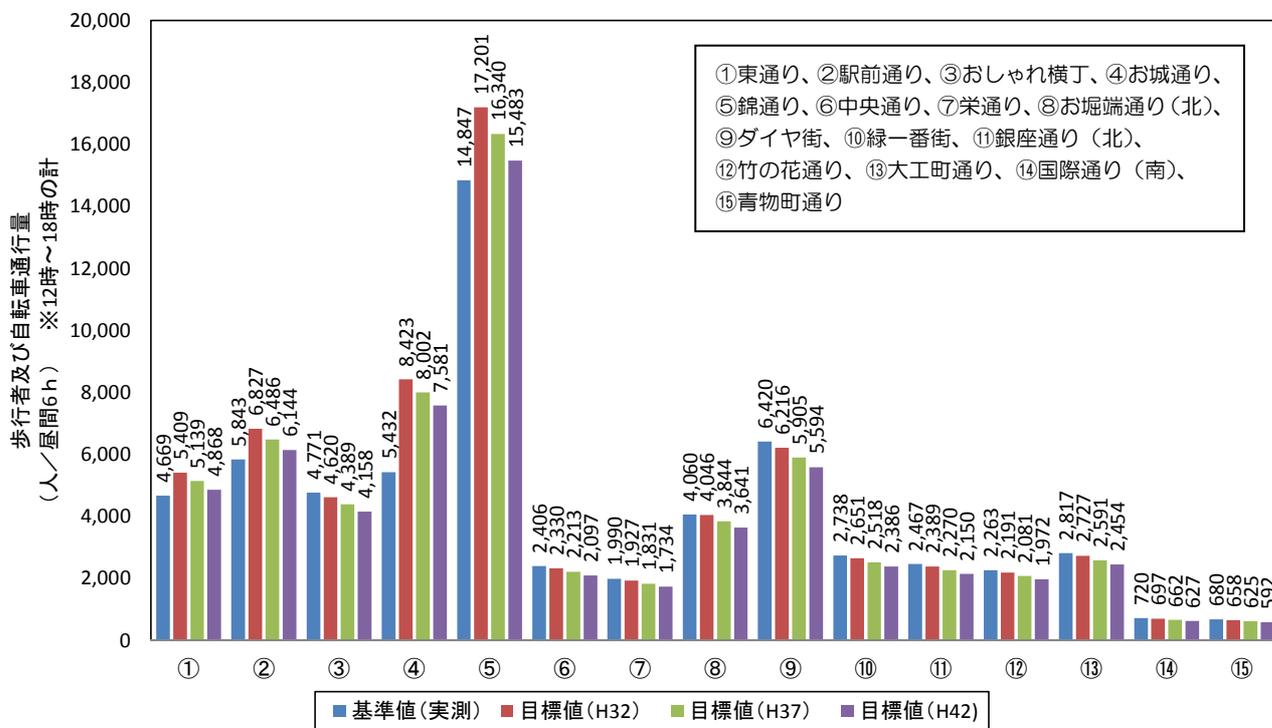
図-62 歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し

表-13 歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し

	歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し	変化量 (対象15地点の計)
フェーズ1 (H24～H29)	パーソントリップ (PT) 調査の将来予測と同等のペース (年あたり1%減少) で、通行量が減少すると想定 $62,123 \times (1 - 0.01 \times 6) = 58,396$ 人	-3,727 人/ 6 年
	計画事業の実施により、通行量が増加すると想定 $58,396 + 7,926 = 66,322$ 人	+7,926 人/ 6 年
フェーズ2 (H30～H32)	波及効果 (本計画の短期施策や、2020年東京オリンピック等の影響) により、フェーズ1までと同等のペース (年あたり約1%増加) で、通行量が増加すると想定 $(66,322 - 62,123) \div 62,123 \div 6 = 0.011 \approx 0.01$ $66,322 \times (1 + 0.01 \times 3) = 68,312$ 人	+1,990 人/ 3 年
フェーズ3 (H33～H42)	パーソントリップ (PT) 調査の将来予測と同等のペース (年あたり1%減少) で、通行量が減少すると想定 $68,312 \times (1 - 0.01 \times 10) = 61,481$ 人	-6,831 人/ 10 年

#### (4) 「将来における通行量変化の見通し」に基づく予測年次の推計結果

上記(3)の「将来における通行量変化の見通し」に基づき、予測年次における通り別の歩行者及び自転車の通行量を、以下のとおりとしました。



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	合計
基準値(実測)	4,669	5,843	4,771	5,432	14,847	2,406	1,990	4,060	6,420	2,738	2,467	2,263	2,817	720	680	62,123
推計値	H32	5,409	6,827	4,620	8,423	2,330	1,927	4,046	6,216	2,651	2,389	2,191	2,727	697	658	68,312
	H37	5,139	6,486	4,389	8,002	16,340	2,213	1,831	3,844	2,518	2,270	2,081	2,591	662	625	64,896
	H42	4,868	6,144	4,158	7,581	15,483	2,097	1,734	3,641	5,594	2,386	2,150	1,972	2,454	627	592

図-63 予測年次における通り別の歩行者及び自転車の通行量(人/昼間6h)