

5. 整備の基本的な考え方

5-1 現況の問題

これまでの検討を踏まえ現況の問題を整理しました。

		現況のまとめ
地域概況	人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中心市街地の人口は、平成元年から平成24年間で12.0%減少。 ■ 世帯数は、平成元年から平成24年間で19.8%増加。 ■ 年齢別人口では、男女とも60代前半が最も多く、今後さらなる高齢化が見込まれる。
	商業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 商店数は、平成3年から平成19年までの間に△24.1%と大幅に減少。 ■ 商業床面積も、平成3年から平成19年までの間に、△31.7%と大幅に減少。 ■ 年間商品販売額も、平成3年から平成19年までの間に、△55.4%と大幅に減少。
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ■ 平成23年に東日本大震災後落ち込んだが、その後回復するまでには至っていない。 ■ 平成17年から平成24年の間の小田原城天守閣入場者数は+40.6%と大幅に増加。
道路状況	道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国道1号等は横断箇所が限定的で、立体横断のみの交差点も存在する。
	歩道の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ お堀端通りや弁財天通り等は駅からお城までの主要ルートであるにも関わらず、歩道が両側にない、幅員が狭い、波うちがある等、回遊の分断要素が存在する。 ■ 低木の植栽帯が歩行空間を阻害しているところもある。
	法規制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車のマナー、走行環境が悪い（一方通行多いが分らず逆走する自転車が多い）。
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩道整備や法規制等で適正な歩行環境整備されているところでも、違法駐車、違法駐輪、不法占拠看板等で歩行空間が阻害されているところがある。 ■ お堀端通りの一部区間では歩行者、自転車、自動車ともに最も交通量が多く、歩道もなく他の通りよりグループ歩行が多いため、錯綜が生じている。 ■ 国際通り等の商店街は店舗への人の出入りがあるが、歩行者と同程度の自転車交通量があり、危険が生じている。 ■ 東通り、ダイヤ街、お堀端通り等は、歩行者で賑わう時間帯が多い。
	主な観光・商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小田原城以外の施設は、認知度の低さ、駅からの距離や国道横断という利便性の低さ、連続性の途切れなどから、回遊行動につながりにくい。 ■ 来街者の回遊実態では、小田原城への立寄り最も多く、次いで小田原駅となっており、他地点への回遊行動の広がりは薄い。 ■ 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が、時間の制約等により実際の来訪にはつながっていない。
拠点施設	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅⇄お城以外の路線ではポケットパークやベンチが少なく、カフェ等も少ないため、お城から先の回遊行動の際に休憩がとりづらい。 ■ 観光客に海が人気だが、途中で休憩所やトイレがない。
	交通拠点・公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 検討の対象範囲は広く徒歩のみでの移動が難しいが、回遊行動に活用可能な常時運行している路線バスが少ない。 ■ レンタサイクルがあるものの、拠点施設が1か所のみで、駅からも距離がある。 ■ 現在のレンタサイクルと回遊バスに対する改善意向として、レンタサイクルは利便性に関する意見が、回遊バスは運行日に関する意見が多い。 ■ 観光客に小田原漁港は人気だが、交通混雑で回遊バスの運行に支障をきたしている。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ■ 街の色の統一が図られていないところも存在する。
案内	サイン	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅⇄小田原城以外の路線での行き先案内が少なく、不連続になっているところがある。 ■ 城址公園内のサインがお城通りを案内しており、街への回遊行動につながりづらい。

居住者と来街者に関わるもの

主に来街者に関わるもの

その他

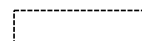
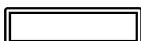




図-64 現況の問題

5-2 課題

前節でとりまとめた「現況の問題」を踏まえ、歩行者ネットワーク計画の課題を整理しました。

課題① 歩行空間の安全安心の確保

- ・お堀端通りや東通りなど、地域住民の日常的な移動や来街者の観光の主要動線であっても、歩道の無い道路では、歩行者と自転車、自動車との錯綜も生じています。

⇒歩行空間における、歩行者と自転車、自動車との錯綜の解消が求められます。



図-65 歩行者と自動車の錯綜状況（お堀端通り） ※再掲

課題② 歩行者ネットワークにおける休憩施設の拡充

- ・お堀端通り以外の路線や拠点施設にポケットパークやベンチが少なく、地域住民の散策や来街者の回遊の際に休憩できる空間が少ない状況です。

⇒地域住民の散策や、来街者の回遊の際に休憩できる空間の創出が求められます。



図-66 北條ポケットパーク ※再掲

課題③ 歩行者ネットワークの分断要素の解消

- ・現在の歩行者ネットワークには回遊の分断要素（歩道の不連続、十分な幅員が確保されていない、波うちがある等）も残存しています。

⇒賑わいの拠点から街なかへの回遊を促すため、歩行者ネットワークの連続性の確保が重要です。



図-67 歩道の波うちの状況（弁財天通り） ※再掲

課題④ 街の色の統一感の向上

- 小田原駅周辺には、小田原城前のお堀端通りなど、「舗装の美装化」や「道路付属物の修景」等、景観への配慮がなされた道路が存在します。一方で、「街の色の統一感がない」という声もあり、沿道建物や通りのデザインの統一性という面では改善の余地があるようです。
⇒通りの整備にあたっては、沿道建物や通りのデザインについても工夫が求められます。



図-68 市内の美装化した道路（お堀端通り） ※再掲

課題⑤ 駅から少し離れたスポットへの回遊の促進

- 当該地域は、観光客の立ち寄り先の大半が小田原城だけとなっています。その他の「御幸の浜」や「かまぼこ伝統館」等は潜在的ニーズが高いものの、徒歩のみでの移動が難しい（遠い）ことや、時間の制約等のため、実際の来訪には繋がっていないようです。
⇒案内情報、レンタサイクル、回遊バスの拡充による回遊促進が重要です。



図-69 御幸の浜

5-3 基本方針

『にぎわいとやすらぎの街なか再生』を実現するため、前節でとりまとめた「現況の問題」「課題」を踏まえ、歩行者ネットワーク計画の基本方針を以下のように設定しました。

基本方針Ⅰ 快適な歩行環境の整備

都市廊政策に掲げる、民有地との一体的な整備も推進しながら、歩行空間の拡幅、自転車や違法駐車による歩行空間への阻害の解消、歩行者専用化や、休憩や滞留スペースの拡充を行い、子供からお年寄りまで快適に歩けるようにします。

基本方針Ⅱ 拠点施設の賑わいを活かしたネットワークづくり

観光・商業施設の機能強化、魅力向上による賑わい創出を行うとともに、現存する歩行者ネットワークの分断要素（歩きにくさ・景観の不統一等）を解消し、賑わいの動線の連続性を高めることで、小田原駅周辺の賑わい向上を図ります。

基本方針Ⅲ 良好な道路景観の創出

賑わいの歩行者動線となっている通りや、景観重要道路、景観重点区域に該当する路線の整備を進めるにあたっては、道路部分だけでなく沿道建物のデザインの調和についても考慮します。

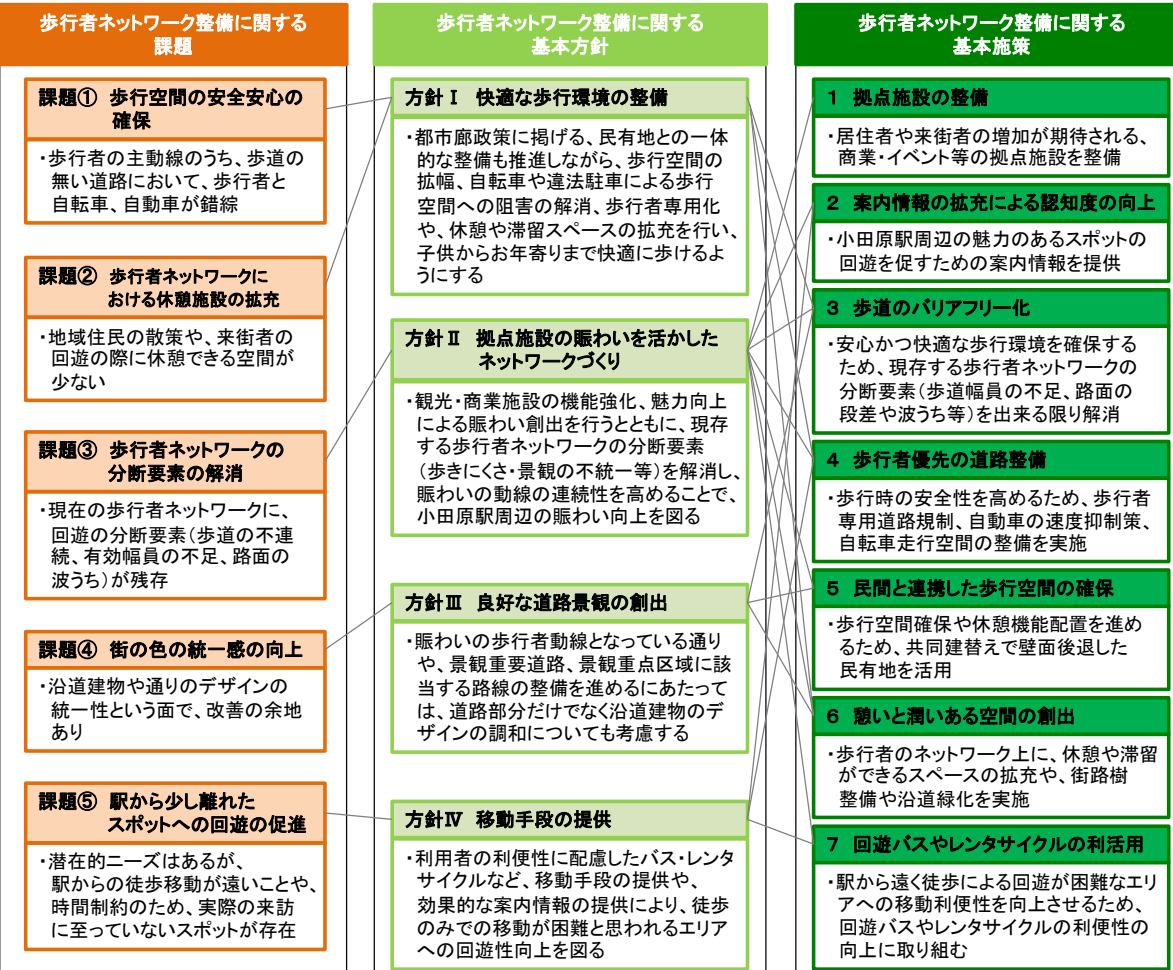
基本方針Ⅳ 移動手段の提供

利用者の利便性に配慮したバス・レンタサイクルなど、移動手段の提供や、効果的な案内情報の提供により、徒歩のみでの移動が困難と思われるエリアへの回遊性向上を図ります。

■課題・基本方針・基本施策のまとめ

地域概況	①社会情勢の変化 ・総人口の減少、高齢化の進行 ・商業停滞 ・観光入込客数の低下 （小田原城天守閣来場者数は増加）
	②歩道等の整備状況 ・歩道が両側にない、幅員が狭い、波打ちがある等の分断要素が存在 ・歩行空間を阻害する、低木の植栽帯が存在
道路状況	③利用状況等 ・一方通行が多いが、分らず逆走する自転車の存在 ・違法駐車、違法駐輪、不法占拠看板による歩行空間の阻害 ・お堀端はグループによる歩行が比較的多い ・特に歩行者で賑わう時間帯がある通り（東通り、ダイヤ街、お堀端）が存在
	④観光、商業施設 ・小田原城以外の観光スポットへの回遊が乏しい ・かまぼこ伝統館周辺や、御幸の浜海岸は、潜在的なニーズは高い ・街の色の統一感が乏しい
拠点施設	⑤休憩施設 ・お城から先の回遊において、ポケットパークやベンチ、カフェ等の休憩場所が少ない （海岸方面への移動の途中等）
	⑥交通拠点、公共交通 ・レンタサイクルは貸出場所が駅から離れている
	⑦サイン ・駅⇄小田原城以外の行き先案内が少ない。城址公園内のサインがお城通りを案内しており、街への回遊行動につながりづらい

上位関連計画等（将来像、方向性、キーワード） ○まちづくりの方向性 ・商業の振興、観光まちづくりの推進 ・当該地域の商業、業務、歴史、文化の特性を活用した機能強化、活性化、魅力向上 ・訪れたい、歩きたいまちづくり （歴史都市としてのまちづくりの推進、回遊性に配慮したもてなしの空間づくり、まちのにぎわいづくり）	○拠点開発 ・小田原地下街「ハルネ小田原」（H26.11開業） ・芸術文化創造センター ・お城通り地区再開発
--	---



5-4 基本施策と施策メニュー

前節で設定した基本方針に基づき、以下の基本施策と施策メニューを立案しました。

表-14 基本施策と整備方針、及び施策メニュー

基本施策	施策メニュー
<p>1 拠点施設の整備</p> <p>居住者や来街者の増加が期待される、商業・イベント等の拠点施設を整備する。</p>	<p>■商業・文化施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・芸術文化創造センター ・お城通り地区再開発事業 ・小田原地下街「ハルネ小田原」
<p>2 案内情報の拡充による認知度の向上</p> <p>小田原駅周辺の魅力のあるスポットの回遊を促すための案内情報を提供する。</p>	<p>■まち歩き観光の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短時間で回遊できるモデルルートの案内等 ・ガイドツアーの実施 ・案内サインの拡充
<p>3 歩道のバリアフリー化</p> <p>安心かつ快適な歩行環境を確保するため、現存する歩行者ネットワークの分断要素(歩道幅員の不足、路面の段差や波うち等)を出来る限り解消する。</p>	<p>■歩行空間の拡幅 (無電柱化、既存幅員構成の見直し等)</p> <p>■路面の段差、波うちの解消</p> <p>■歩道の不連続の解消</p>
<p>4 歩行者優先の道路整備</p> <p>歩行時の安全性を高めるため、歩行者専用道路規制、自動車の速度抑制策、自転車走行空間の整備を実施する。</p>	<p>■自動車走行の速度抑制 (コミュニティ道路化を含む)</p> <p>■歩行者専用道路規制 ※時間帯指定を含む</p> <p>■歩行者と自転車の整序化 (走行位置の明示等)</p>
<p>5 民間と連携した歩行空間の確保</p> <p>歩行空間確保や休憩機能配置を進めるため、共同建替えて壁面後退した民有地を活用する。</p>	<p>■壁面後退した民有地と一体的な歩行空間整備</p> <p>■民有地との歩行空間一体整備</p>
<p>6 憩いと潤いある空間の創出</p> <p>歩行者のネットワーク上に、休憩や滞留ができるスペースの拡充や、街路樹整備や沿道緑化を実施する。</p>	<p>■道路の美装化 (インターロッキング舗装等)</p> <p>■まちなか緑化</p> <p>■ベンチ、ポケットパークの整備</p>
<p>7 回遊バスやレンタサイクルの利活用</p> <p>駅から遠く徒歩による回遊が困難なエリアへの移動利便性を向上させるため、回遊バスやレンタサイクルの改良に取り組む。</p>	<p>■レンタサイクルの整備 (サイクルポートの整備等)</p> <p>■回遊バスの継続、拡充</p>

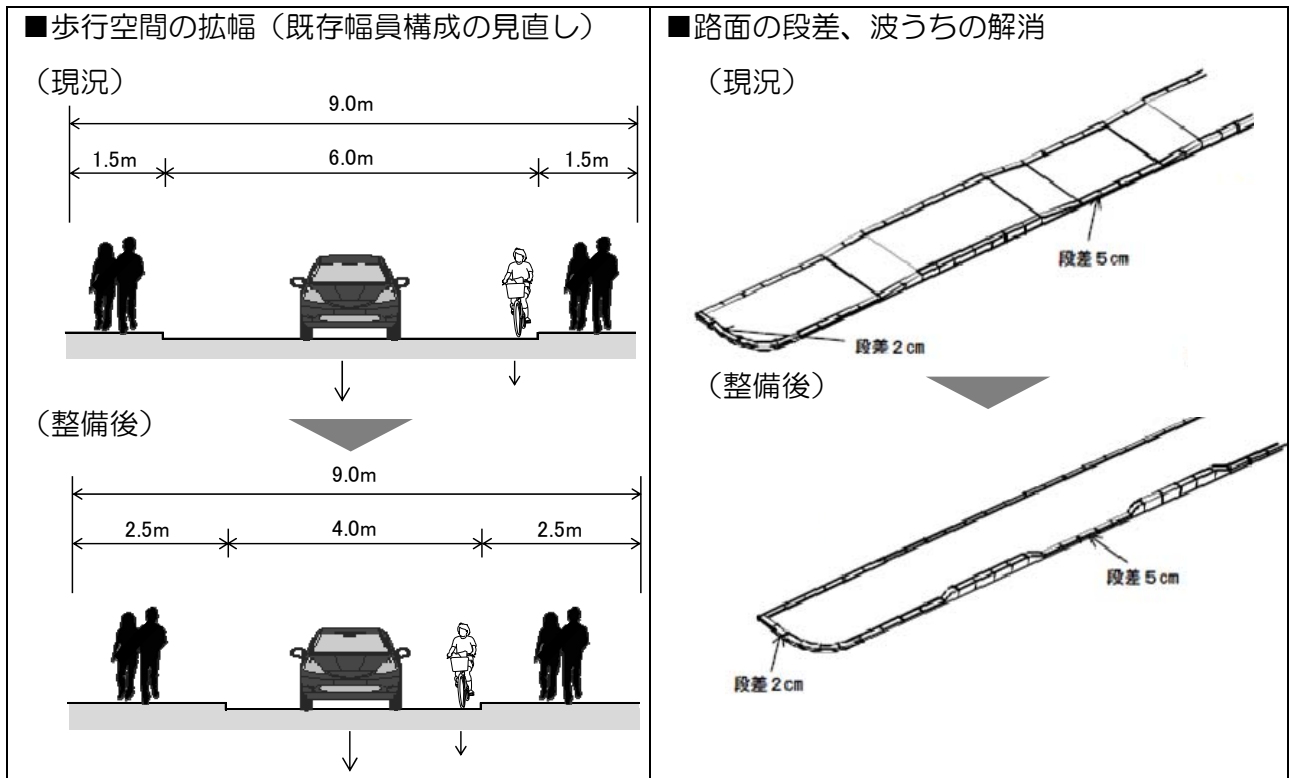


図-70 歩道のバリアフリー化のイメージ

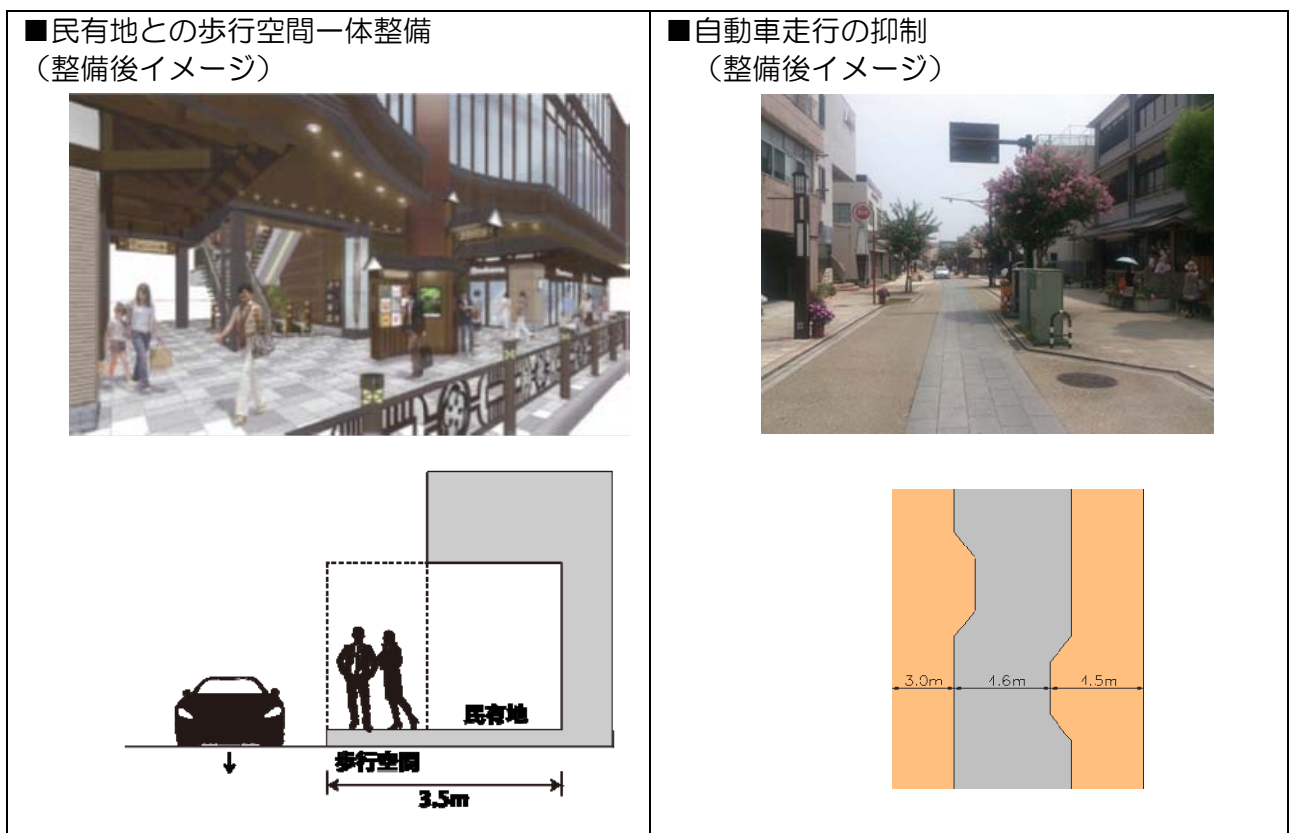


図-71 民間と連携した歩行空間の確保、歩行者優先の道路整備の事例

5-5 ゾーニング

ここでは、これまで整理した基本方針、基本施策を踏まえ、ゾーニング（交流軸・エリア）を設定しました。

- 交通量調査、自治会との意見交換会、道路利用者の意見聴取から、**現在、住民、来街者ともに歩行者が多い**と確認された路線
- 中心市街地活性化基本計画の**広域交流ゾーン、歴史・文化ゾーン**に該当
- 開発に伴い、**将来的に歩行者増が見込まれる**路線

“交流軸”として設定

交通拠点ならびに商業、業務等の都市機能が集積し、市民、来街者ともに訪れ、互いに交流し、小田原市の活力を高めていく路線とする。

- ・拠点施設の整備
- ・案内情報の拡充による認知度の向上
- ・歩道のバリアフリー化
- ・歩行者優先の歩道整備
- ・民間と連携した歩行空間の確保
- ・憩いと潤いのある空間の創出

- 民家やマンションが立地し、**現在、主に居住地として利用されている**地域
- 中心市街地活性化基本計画の**複合市街地ゾーン**に該当

“居住エリア”として設定

日用品等を取り扱う店舗や病院の生活関連施設等が配置され、主に周辺のまちなか居住の住民が訪れ、居住を支え、潤いを与えるエリアとする。

- ・拠点施設の整備
- ・歩道のバリアフリー化
- ・民間と連携した歩行空間の確保
- ・憩いと潤いのある空間の創出

- 自治会との意見交換会から、**現在、来街者が多い**と確認された地域
- 中心市街地活性化基本計画の**伝統の街なみ形成ゾーン**に該当
- 道路利用者の意見聴取から、**潜在的ニーズが確認された施設が立地する**地域

“回遊促進エリア”として設定

観光施設やお土産店等が配置され、主に観光を目的とした来街者が訪れ、回遊しながら小田原の歴史・文化・自然等の魅力に触れるエリアとする。

- ・案内情報の拡充による認知度の向上
- ・回遊バスやレンタサイクルの利便性の向上

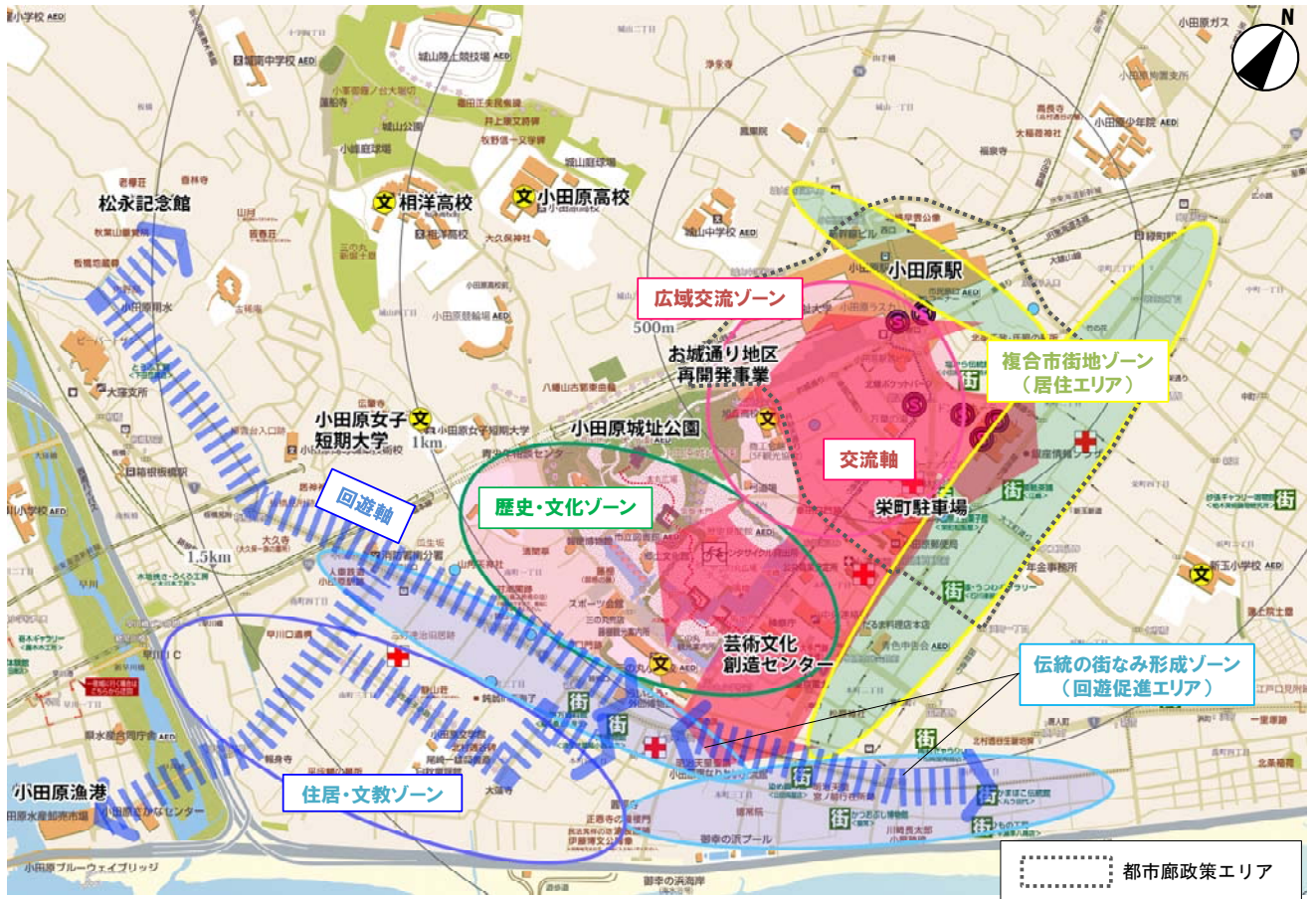


図-72 交流軸、エリアの設定

6. 歩行者ネットワーク計画

6-1 整備計画の推進方法

(1) 目標年次

小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画は、「都市・地域総合交通戦略」との整合を考慮し、概ね10年後の平成37年を目標年次として、短期・中期の目標及び施策を定めます。また、「県西部都市圏交通マスタープラン」等、関連計画との整合を考慮し、平成42年における長期の目標及び施策を定めます。

表-15 事業着手の考え方と目標年次

優先度		事業着手の考え方	目標年次
高	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、歩行者が多く、安全性にかかわる道路交通上の問題が生じている箇所 ●上位計画や関連計画に定められている整備計画にあわせて整備 	2020年東京オリンピック開催等を踏まえた早期の事業着手	短期 概ね5年以内の完成を目標とする
	<ul style="list-style-type: none"> ●案内情報の拡充、改善等のソフト施策 ●現在、歩行者が多く、用地買収を伴わず簡易に事業実施可能な箇所 	全体事業費とのバランスで事業着手	目標年次 平成32年
中	<ul style="list-style-type: none"> ●将来的に、開発に伴う需要の増加が見込まれ、対応が必要となる箇所 	開発完了にあわせ事業完了するように事業着手	中期 概ね10年後までの完成を目標とする
	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、歩行者が多く、用地買収等の目途が立っており、事業実施の実現性が高い箇所 ●現在、歩行者数はさほど多くないものの、都市廊政策等の方針に基づき、居住空間づくりと併せた歩行空間づくりを図る箇所 	全体事業費とのバランスで事業着手	目標年次 平成37年
低	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、歩行者が多いものの、用地買収や他事業との調整等が必要であり、施工期間も長期となるもの 	用地買収や他事業との調整等がついた時点で事業着手	長期 概ね15年後までの完成を目標とする
			目標年次 平成42年

(2) 事業推進体制と役割分担

歩行者ネットワーク計画の取組は、道路管理者や交通管理者だけでなく、まちづくり関係者（市・NPO）や民間が協力し、推進していきます。



図-73 事業推進体制と役割分担イメージ

6-2 歩行者ネットワーク路線

5-5 のゾーニングを踏まえ、以下条件に該当する路線を、歩行者ネットワーク路線（整備候補路線）として抽出しました。

歩行者ネットワーク路線の主な選定条件

- ①拠点施設に接する路線
- ②主要駐車場に接する路線
- ③都市廊回遊向上に資する路線
- ④沿道に居住者等の目的施設となる生活関連施設（病院、スーパー等）、商店街が立地している路線
- ⑤景観重要道路
- ⑥バリアフリー路線に位置づけられている路線

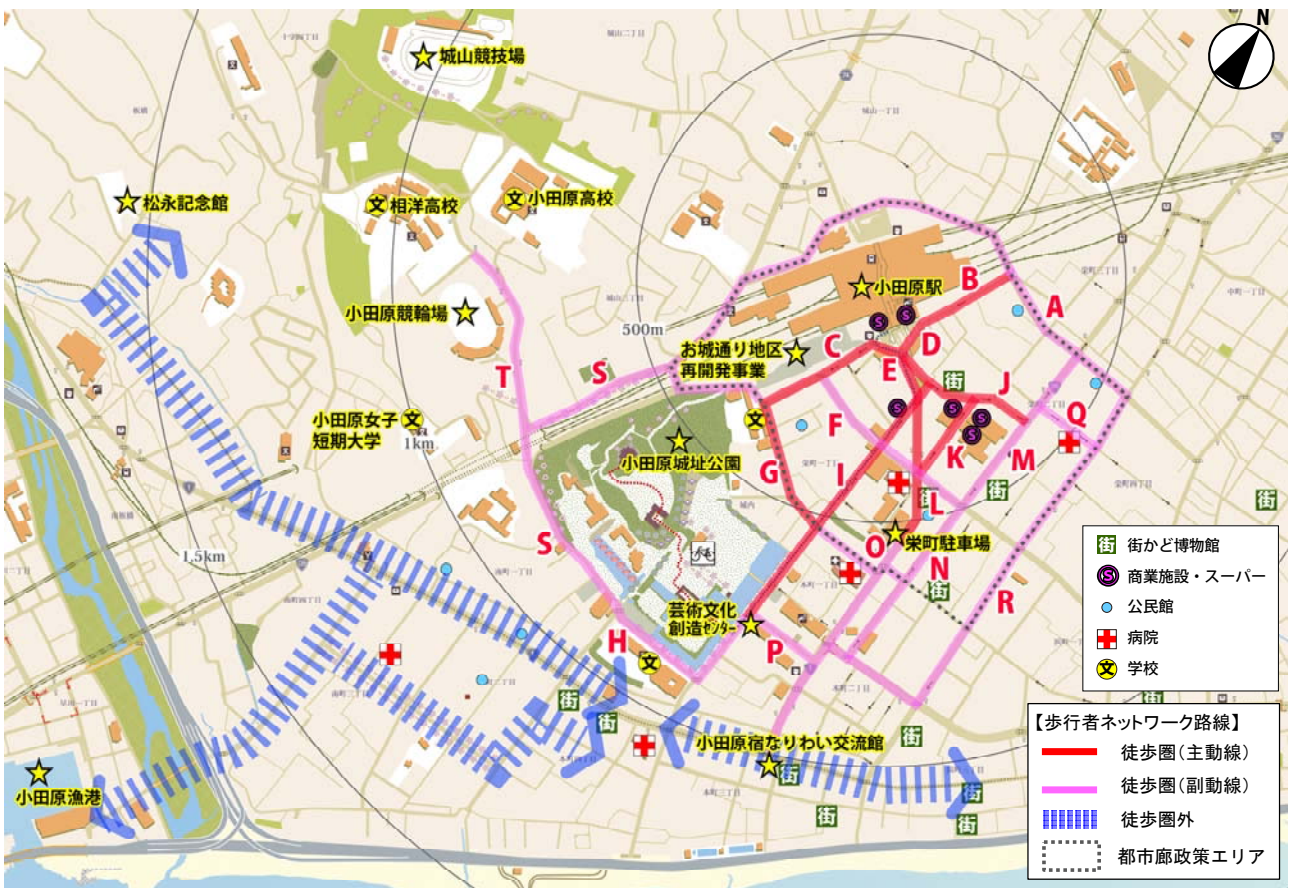


図-74 歩行者ネットワーク路線

表-16 歩行者ネットワーク路線

路線名	主 動 線	副 動 線	選定条件					
			① 拠 点 施 設	② 主 要 駐 車 場	③ 都 市 廊	④ 生 活 関 連 施 設 ・ 商 店 街	⑤ 景 観 重 要 道 路	⑥ バ リ ア フ リ ー
A 市道0005		●			○	○		
B 東通り (市道2227)	●		○		○	○		
C お城通り (市道2216)	●		○	○	○	○	○	
D 駅前広場	●		○		○		○	
E 中央通り ※駅前通り (市道0001)	●		○	○	○	○	○	○
F 幸田口通り (市道0014)		●			○		○	
G 弁財天通り (市道0004)	●				○	○	○	
H 市道2201		●					○	
I お堀端通り (市道0003)	●		○		○	○	○	
J 錦通り (市道0002)	●		○		○	○		
K ダイヤ街 (市道2222)	●				○	○		
L 国道255号	●				○	○		○
M 銀座通り (国道255号)		●			○	○		
N 銀座通り (市道2189)		●			○	○		
O 市道2186		●			○			
P 裁判所北側 (市道2196)		●				○		
Q 市道2180		●			○			
R 国際通り (市道0015)		●			○	○		
S 市道0087		●				○		
T 市道0028		●				○		

徒歩圏（駅から約1km圏内）

※選定条件が3項目以上のもの、または歩行者及び自転車交通量が特に多い路線（J・K）を主動線とします。

6-3 整備計画

(1) 全体計画

6-2 の歩行者ネットワーク路線を踏まえ、5-4 の施策メニューの中から、適切な整備内容を路線ごとに検討しました。また整備優先度と早期実現性を考慮し、短期・中期・長期の整備計画としてとりまとめました。

表-17 歩行者ネットワーク整備計画

時期	整備計画		路線名	推進主体			備考		
	基本施策	施策メニュー		道路管理者 (県・市)	まちづくり関係者 (市・NPO等)	交通管理者		民間	
短期	①拠点施設の整備	■商業・文化施設の整備	C お城通り (市道2216)		○		○	・お城通り地区再開発事業 (H30完成目標)	
			I お堀端通り (市道0003)		○			・芸術文化創造センター (H29完成目標)	
	②案内情報の拡充による認知度の向上	■短時間で廻れるモデルルートの案内等 ■ガイドツアーの実施	(小田原駅、地下街等で実施)		○			・小田原地下街「ハルネ小田原」 (H26.11開業)	
			(小田原駅、地下街等で実施)		○			・小田原駅周辺地区全体 (現在も実施中)	
	③歩道のバリアフリー化	■歩行空間の拡幅	C お城通り (市道2216)		○			・無電柱化、歩道の拡幅、道路景観の創出、緑化歩道整備	
			P 裁判所北側 (市道2196)		○				
			I お堀端通り (市道0003)			○			・芸術文化創造センター開業に伴うオープンスペースの整備
			M 国道255号		○				・無電柱化、歩道の拡幅、道路景観の創出
			N 銀座通り (市道2189)		○				・無電柱化、歩道の拡幅、道路景観の創出
			G 弁財天通り (市道0004)		○				・歴史公園の整備に伴う歩行空間の拡幅
			■ベンチ、ポケットパーク整備	N 銀座通り (市道2189)		○			
			■路面の段差、波うちの解消	G 弁財天通り (市道0004)		○			
	④歩行者優先の道路整備	■歩行者専用道路規制	I お堀端通り (市道0003) ※中央通りとの交差点付近		○		○	・時間帯指定の歩行者専用化	
			J 錦通り (市道0002)		○		○	・歩行者専用時間の拡大	
			K ダイヤ街 (市道2222)		○		○	・歩行者専用時間の拡大	
	⑤民間と連携した歩行空間の確保	■民有地との歩行空間一体整備	D 駅前広場		○			○	
⑥憩いと潤いある空間の創出	■ベンチ、ポケットパーク整備 ■まちなか緑化	C お城通り (市道2216)			○			・お城通り地区再開発事業に伴うポケットパーク整備	
		I お堀端通り (市道0003)			○				
		J 錦通り (市道0002)			○				
		K ダイヤ街 (市道2222)			○				
中期	③歩道のバリアフリー化	■歩道の不連続の解消	A 市道0005		○			(中・長期プラン)	
			S 市道0087		○			(中・長期プラン)	
	④歩行者優先の道路整備	■自動車走行の速度抑制	I お堀端通り (市道0003)		○			・コミュニティ道路化	
⑥憩いと潤いある空間の創出	■道路の美装化 ■まちなか緑化	B 東通り (市道2227)		○				・路地も含む	
		E 中央通り (市道0001) ※駅前通り		○				・駅前道路部の緑化	
長期	②案内情報の拡充による認知度の向上	■案内サインの拡充	(未定)		○				
	⑤民間と連携した歩行空間の確保	■壁面後退した民有地と一体的な歩行空間整備	(都市廊エリア)		○			○	
	⑥憩いと潤いある空間の創出	■ベンチ、ポケットパーク整備 ■道路の美装化	(都市廊エリア)		○		○		
(都市廊エリア)				○				・路地も含む	

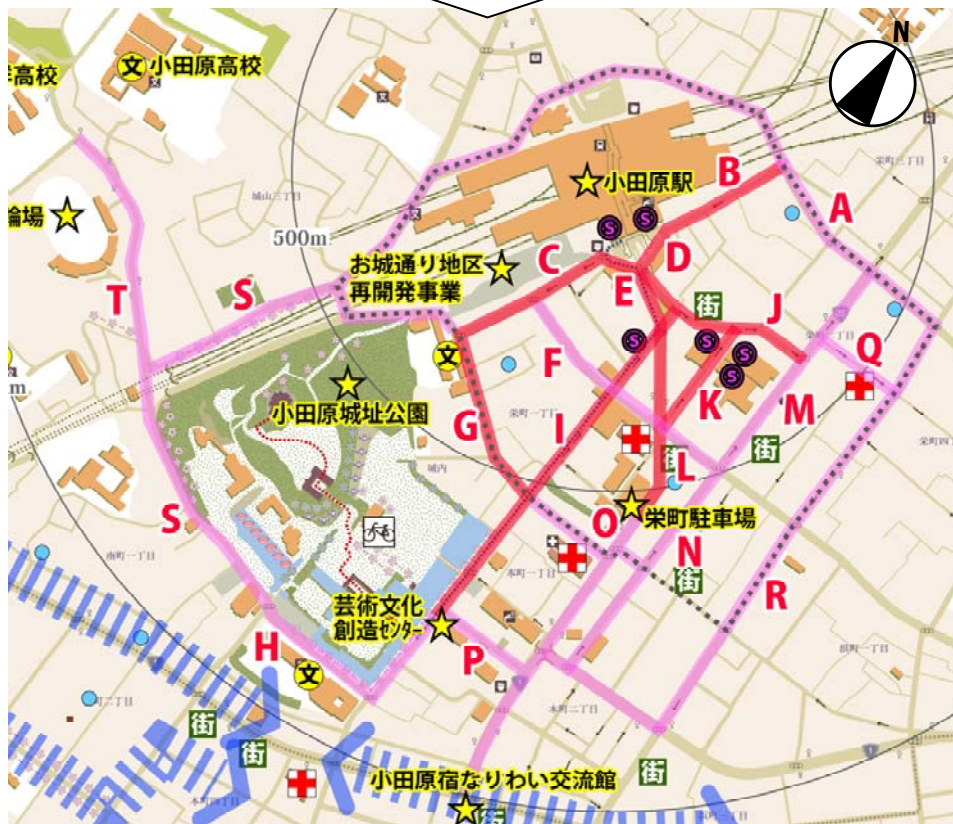
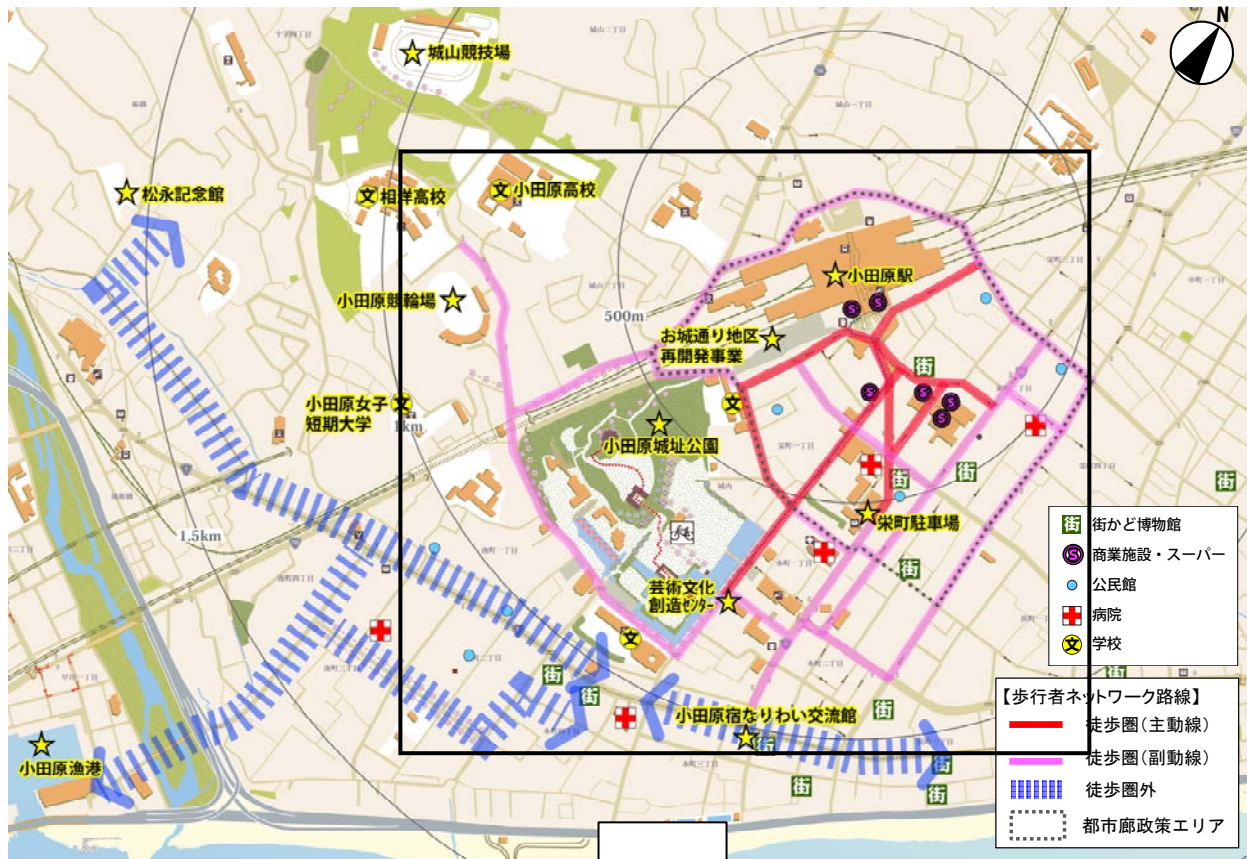


図-75 歩行者ネットワーク路線 (再掲)

(2) 短期（概ね5年以内）の整備 ～2020年東京オリンピック開催等を踏まえた早期の事業着手～

ハード整備 商業・文化施設の整備に伴う「歩行空間の拡幅」等（お城通り、裁判所北側、芸術文化センター内オープンスペース）、「民有地との歩行空間一体整備」（駅前広場）、「ベンチ、ポケットパーク整備」（お城通り）、「まちなか緑化」（ダイヤ街、錦通り、お堀端通り）
ソフト施策 「歩行者専用道路規制」（お堀端通り、錦通り、ダイヤ街）、「短時間で回遊できるモデルルートの案内等」、「ガイドツアーの実施」

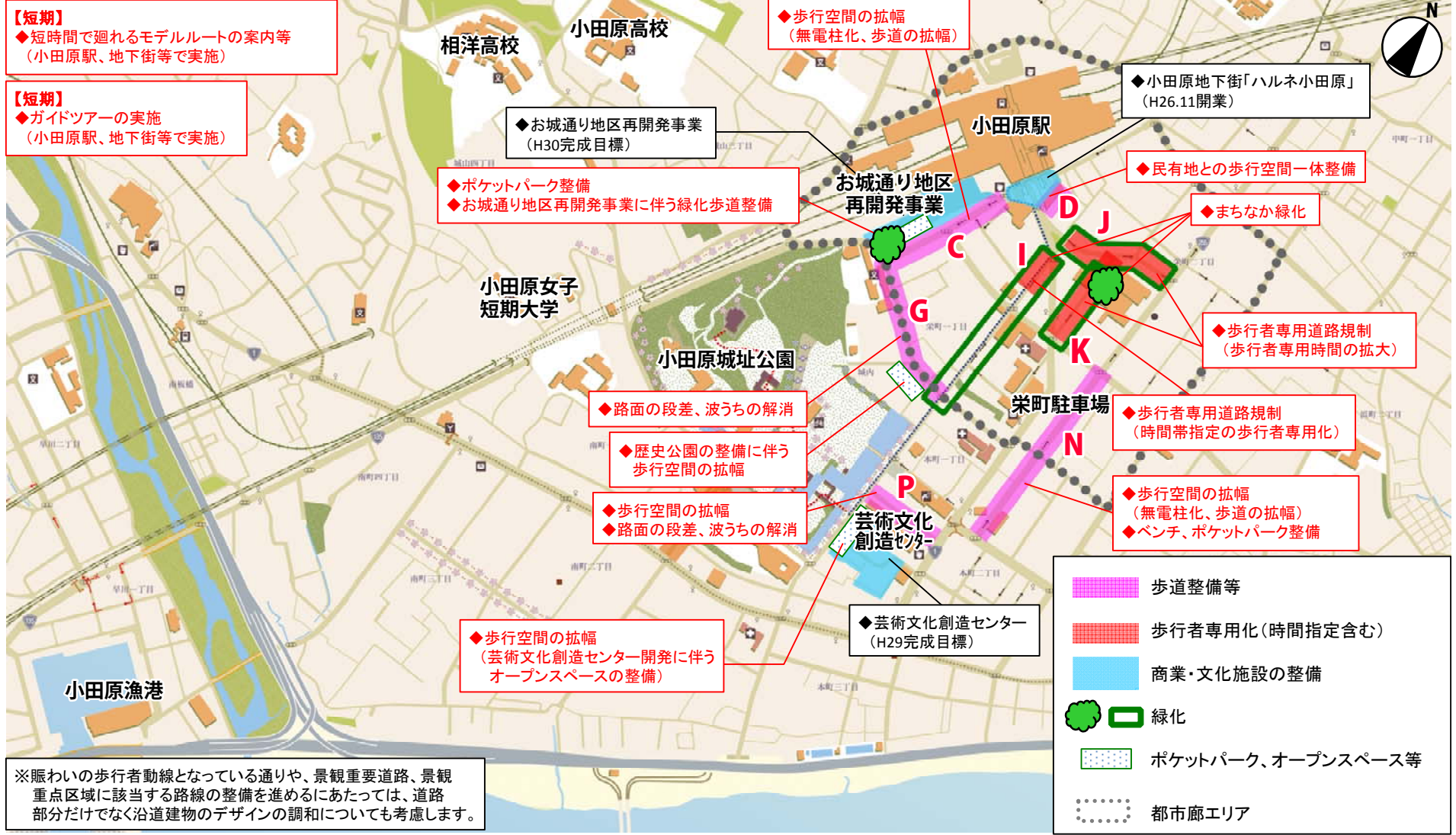


図-77 整備計画—短期—

(3) 中期（概ね10年後まで）の整備

ハード整備 「歩行空間の拡幅」及び「路面の段差、波うちの解消」（弁財天通り）、「自動車走行の抑制」及び「歩行空間の拡幅」（銀座通り）、「ベンチ・ポケットパークの整備」（銀座通り）、まちなか緑化（中央通り）、道路の美装化（東通り）



※賑わいの歩行者動線となっている通りや、景観重要道路、景観重点区域に該当する路線の整備を進めるにあたっては、道路部分だけでなく沿道建物のデザインの調和についても考慮します。

図-78 整備計画—中期—

(4) 長期（概ね 15 年後まで）の整備

ハード整備 「歩道の不連続の解消」（市道 0005、市道 0087）、「壁面後退した民有地と一体的な歩行空間整備」（都市廊エリア）、「ベンチ・ポケットパーク整備」（都市廊エリア）



図-79 整備計画—長期—

6-4 連携施策

(1) 自転車への対応

■基本施策④の「歩行者優先の道路整備」にあたっては、歩行者と自転車の整序化を図ります。



図-80 歩行者ネットワークのうち、歩行者と自転車の整序化を図る路線

整備イメージ

【自転車道：構造的な分離】



【自転車専用通行帯：視覚的な分離】



【自転車と自動車を車道で混在：混在（走行位置の表示）】



(2) まち歩き観光の推進

- 基本施策②の「案内情報の拡充による認知度の向上」にあたっては、テーマ毎に小田原駅周辺を歩いて回遊できるモデルコースを提案し、来街者へ紹介します。
- 小田原城に来られた方に対して、小田原駅周辺への回遊を促します。
- あわせて、現地ガイドの実施を推進します。



図-81 短時間で回遊できるモデルルートの案内

(3) 回遊バスの継続、拡充

- 基本施策⑦の「回遊バスやレンタサイクルの利活用」にあたっては、小田原駅から少し離れた回遊スポットへの移動を支援します。
- 回遊バスと連携した現地ガイド等、サービスの拡充を推進します。

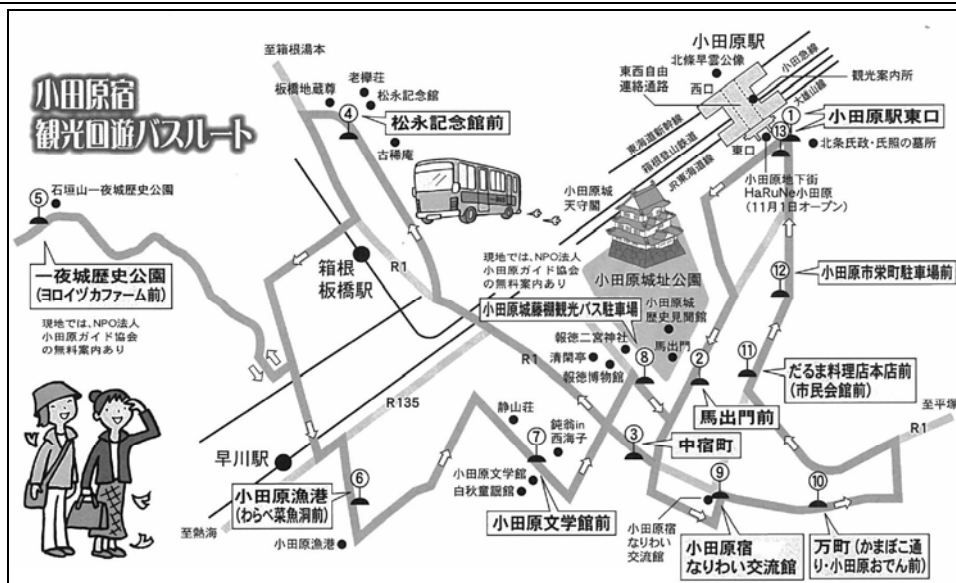


図-82 小田原宿観光回遊バスのルート（平成26年秋の土日祝に運行）

(4) レンタサイクルの整備

■基本施策⑦の「回遊バスやレンタサイクルの利活用」にあたっては、レンタサイクルの拠点をお城通りに増設予定です。

レンタサイクル(ぐるりん小田原)

市内の観光スポットの回遊に、レンタサイクルをご利用ください。



- 貸出場所 小田原城歴史見聞館（小田原城址公園内）
- 利用料金 1人1回 300円
- 利用時間 9:00～16:30（貸出しは15:30まで）
- 自転車台数 20台（子供用自転車もあります。）
- 休業日 12/29～1/1（年末年始）、5/3（北條五代祭り）
※このほかに、雨天等の場合は休業とします。
- 保証金 1,000円（自転車返却時に全額返金いたします。）
- 自転車台数 20台（24型～27型）
- 連絡先 0465-22-5795（小田原城歴史見聞館）
- 実施主体
小田原市観光課（電話0465-33-1521）
特定非営利活動法人小田原ガイド協会
- 実施協力 神奈川県自転車商協同組合小田原支部

[<<地図はこちらからご覧になれます>>](#)

図-83 ぐるりん小田原

6-5 他地域の整備事例

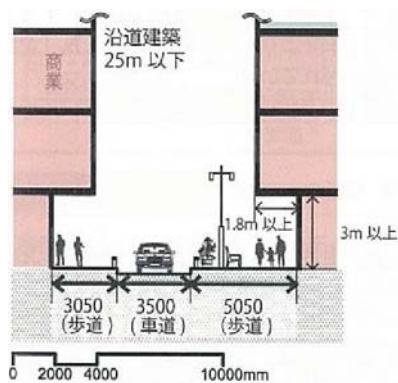
良好な道路景観と賑わい創出のための事例 ①神奈川県横浜市

◆事業概要

地区交通内の歩行者優先路線に対し、自動車交通を減速させる施設や荷捌き空間等を確保

◆整備概要

横浜市の建築基準条例に位置づけ、沿道をセットバックし民地内に歩道を確保してきた。(1955年～)。1985年には協同組合元町SS会が主体となり一方通行化及びセミモール整備が完了(土・日・祭日は歩行者天国実施)。なお、1994年には工房や居住用途など元町通りのウラとしての機能が集積してきた仲通りにも、元町仲通り会が発足し、街並み誘導地区地区計画やまちづくり協定締結がなされたことにより、元町エリアとして面的な歩行者環境の改善が進んでいる。



断面図 (クランク区間)



位置図



停車帯と歩道



インフォメーションタワー (マップ・イベント情報)、ベンチ、樹木 (アップライト照明)

◆管理・活用

元町通りでは、維持管理 (官民間の協定あり) や共同配送事業が、間口長さに応じたまちづくり負担金、各店舗への賦課金及びSS会運営の駐車場・商業ビル賃貸事業収入などの自主財源を用いて運営されている。さらに、近隣商店街と「元町まちづくり協議会 (2003年)」を組織してルールブックを作成、その後ルールが条例で認定され、市は違反者に対して勧告可能となった。活用としては、1961年以降継続している物販利用 (チャームセール) が代表的である。

出典：都市計画学会誌 (2014年12月)

良好な道路景観と賑わい創出のための事例 ②長野市中央通り（長野県長野市）

◆事業概要

歩行者優先の道路空間の再配分や歩道と車道のフラット化等を整備することにより、イベント等の柔軟な活用に対応可能な道路空間を創出。

◆整備概要

- 車道幅員を狭め、歩道を拡幅
- 歩車道の石畳化
- 歩車道分離施設（可動式ボラードの設置）
- 施設の整備（ベンチ、モニュメントなどの設置）
- 植栽の整理
- 照明の整備（アップライトの整備）



歩車道分離施設（可動式ボラード）



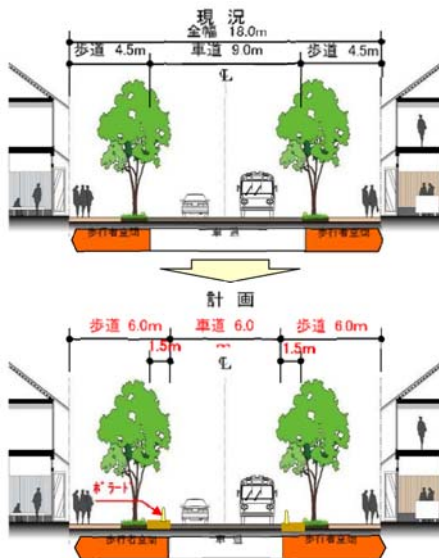
アップライト照明



休憩施設（ベンチ）

◆道路構造の改良

- 歩道を車道側へ片側 1.5m ずつ拡幅し、歩道及び車道を石畳で舗装。
- 歩道は既存の歩道との一体性を確保するため、既存の歩道と同系色（グレー）とし、車道は歩行者優先を印象付けるため、あえて明度の高い桜色の御影石を採用。
- 歩行者空間の連続性の確保と車両の速度抑制のため、バス停留所の切り込みは設置しないこととしている。
- 歩行者優先を印象付けるため、荷捌き場は設置しないこととし、車道と歩道の一体的な利用を行うため、歩道と車道の段差を限りなく小さくした。



整備前後の道路横断構成の比較



整備前後の比較

出典：国土交通省 HP

良好な道路景観と賑わい創出のための事例 ③松山ロープウェイ通り（愛媛県松山市）

◆事業概要

歩行者優先の道路空間の再配分や無電柱化、舗装の美装化を実施するとともに、沿道建物壁面の整備を実施することにより、商店街の活性化を図り、地域の活動に寄与。

◆整備概要

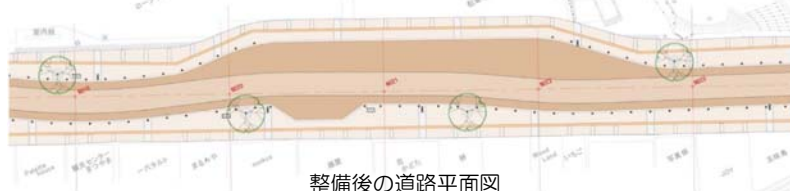
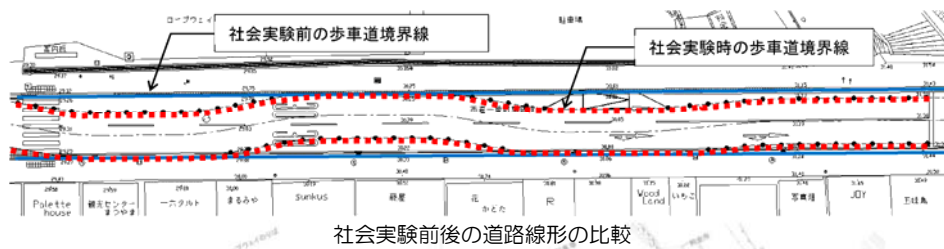
- 車道の1車線化に伴う道路線形改良
- 電線類の地中化
- アーケードの撤去
- デザインガイドラインによる沿道建物壁面の整備（店舗看板の統一化等）
- 歩道の美装化
- 道路附属物（照明等）の修景



道路整備とあわせて沿道建物の壁面も整備

◆道路線形・道路構造の改良

- 道路線形の改良は、既存の道路機能の見直しとして、車線を2車線から1車線へ縮小。
- 車線の縮小により、既存幅員（12m）の中で、設計速度30km、幅員5mとする1車線の車道（両側路肩1.0mを自転車通行帯）をスラローム形状とすることで、車道両側に幅員2.5m～4.5mの歩道空間を再配分。



出典：国土交通省 HP

良好な道路景観と賑わい創出のための事例 ④市道駅前大平線 賑わい空間 バード・ハット
(鳥取県鳥取市)

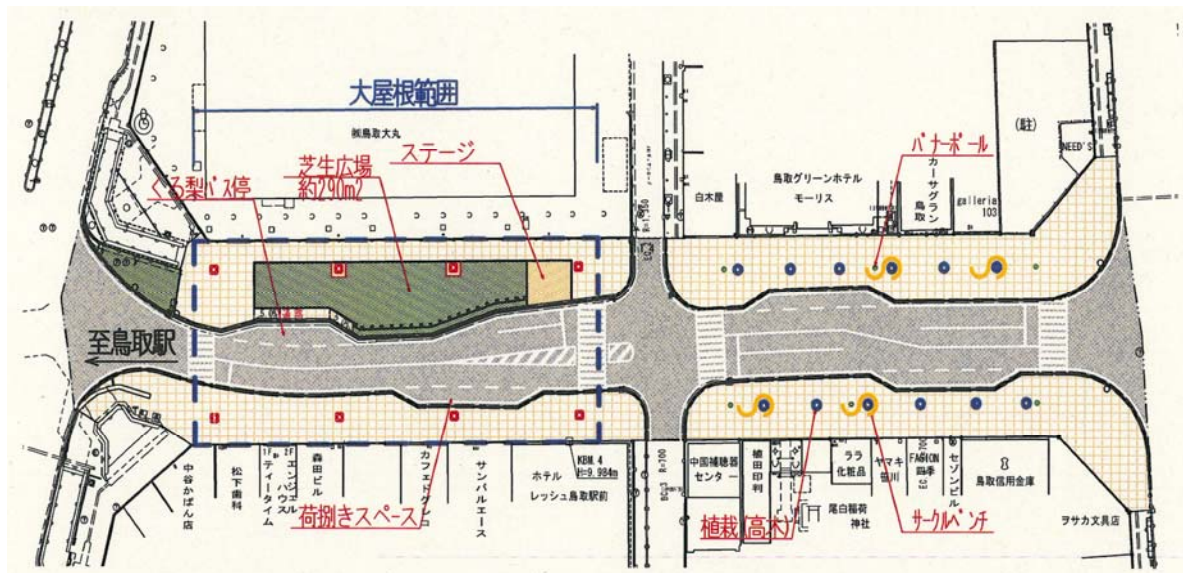
◆事業概要

中心市街地の再生に向け、鳥取駅周辺地区を「人が集まり、ものや情報が行き交う高度利用を進めるにぎわいのある経済・交流の核」として位置づけ、平成 19 年 11 月に「鳥取市中心市街地活性化基本計画」を策定。

鳥取駅前の新たなシンボル『バード・ハット』が完成し、今まで天候に左右され、また雪の季節に開催が難しかった様々なイベントを計画的に行うことができ、日常的に周辺商店街や周辺道路に人のにぎわいや流れを生み出すことで、駅周辺再生の起爆剤となることを期待。

◆施設概要

- 大屋根 規模：幅 27m 延長 61.5m 高さ 14.6m
- 芝生広場 約 290 m²



施設平面図



出典：鳥取市道路課資料

良好な道路景観と賑わい創出のための事例 ⑤高松丸亀商店街（香川県高松市）

◆事業概要

1990年代から、バブルによる地価の高騰で人が住めなくなり、空洞化が起きるなどの要因で商店街は疲弊していった。そこで、中心部が抱える土地問題・住居人口問題を解決するため、土地の所有と利用を分離した市中心部の土地の有効活用を行い、住宅整備と業種再編成を図った。

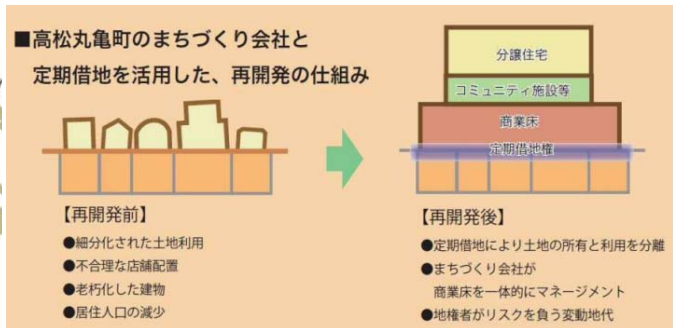


整備前



整備後

◆施設概要



出典：高松丸亀町 まちづくり戦略（高松丸亀町商店街振興組合）

レンタサイクルの事例

岡山県岡山市

岡山市では、岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」を導入した。「ももちゃり」は、ICカードやおサイフケータイ対応端末が、そのまま利用者カードとして利用できる。駐輪ポートは全17か所あり、ネット上で駐輪ポート状況を確認が可能。

ポート一覧	稼働機
岡山駅東口	有
西川緑道公園	有
柳川交差点	有
岡山シンフォニーホール	有
天神町	有
岡山後楽園・県立博物館	有
石山公園	有
県立図書館前	有
表町二丁目自転車等駐車場	有
岡山中央郵便局前	有
NTTコミュニケーションズ	有
西川アイプラザ前	有
イトーヨーカドー前	有
岡山市役所	有
保健福祉会館	有
岡山大学病院	有
大元駅	有



出典：岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」HP

香川県高松市

高松市のレンタサイクル事業は2001年からスタートしており、2011年4月から従来のバーコード読み取り式から磁気カードに変わり、琴電のICカード乗車券「IruCa」を使った新システムを開始し、利便性・サービスの向上と管理業務の省力化・一元化を図った。駐輪ポートは全7か所ある。



※ 丸印：レンタサイクルポート（7か所）



出典：高松市レンタサイクル新システムの概要

ガイドツアーの事例

北海道函館市

函館タウン情報サイト「はこナビ」では観光モデルルートとして、観光客の好みに合わせたモデルコースを紹介している。また、移動手段や所要時間、各スポットの詳細情報が閲覧できるようになっている。

函館おすすめ観光コース





名所スポットピックアップコース

函館観光をするなら、ここだけは見ておきたい名所をピックアップして紹介します。函館駅からスタートし、徒歩・市電・バスを利用しておよそ3時間のコースです。

函館駅→ウォーターフロント→外人墓地→旧函館区公会堂→ハリス正教会→ローウェン山麓駅→函館山夜景→立待岬→五稜郭公園→トラビスタ美術館→道の川邊島

[このコースに行く](#) [このコースをイラストで見る](#)

ウォーターフロントコース

赤レンガの金倉倉庫や若者に人気のベイエリアのスポットをおさえたウォーターフロントコース。徒歩・市電を利用して街歩きができる、およそ3時間のコースです。

函館駅→市街→中華会館→新島海海外漁船の碑→北海道第一歩の地蔵→旧馬車道→中環会館→日イリス緑地→元町公園→旧函館区公会堂→ハリス正教会→ローウェン山麓駅→函館山夜景→読書村→坂田隆寛墓所

[このコースに行く](#) [このコースをイラストで見る](#)

元町・函館山コース

函館らしい旧建物いっぱい元町地区は、歩いてゆっくり観光を。徒歩・市電を利用しておよそ3時間半の街歩きコースです。

函館駅→外人墓地→高輪寺→旧ロシア領事館→本刀川邸→旧馬車道→中環会館→日イリス緑地→元町公園→旧函館区公会堂→ハリス正教会→ローウェン山麓駅→函館山夜景→読書村→坂田隆寛墓所

[このコースに行く](#) [このコースをイラストで見る](#)



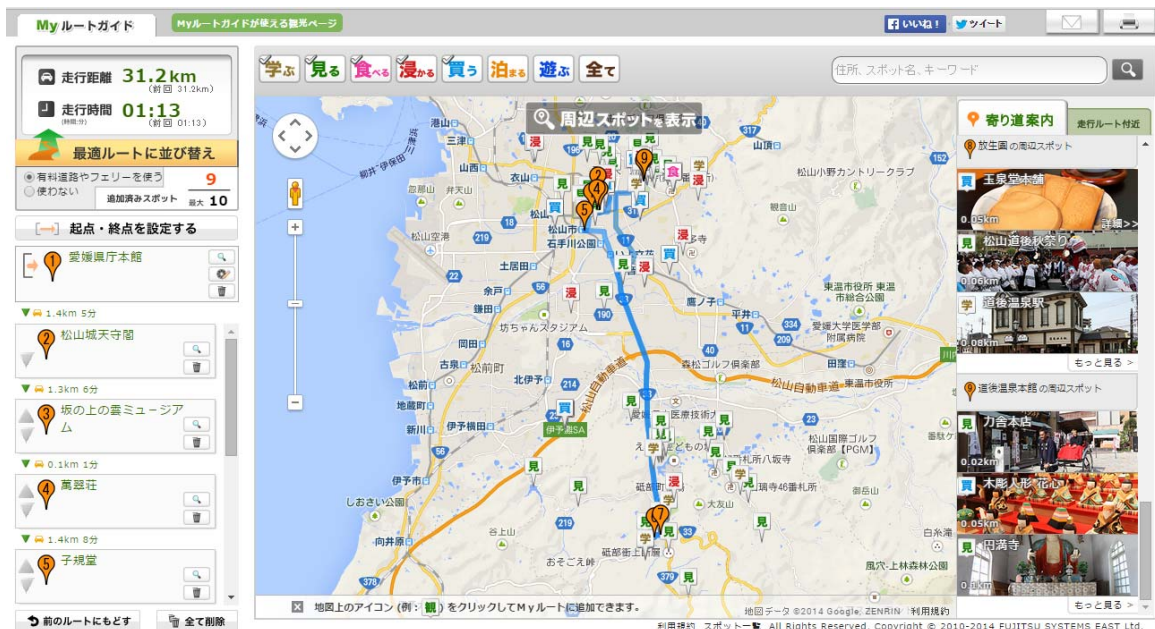
お好みのコースを選んでください

★バーチャル函館ツアー『元町・函館山コース』
※ご利用にはAcrobat Readerが必要です。

出典：函館タウン情報サイト「はこナビ」HP

愛媛県松山市

愛媛県の観光情報 web サイト「いよ観ネット」では、松山市の古き良き伝統文化を訪ねるコースを紹介しており、各スポットの情報だけでなく、その周辺で寄り道できるようなスポットの紹介も行っている。



Myルートガイド | Myルートガイドが使える観光ページ

走行距離 31.2km (前回 31.2km)

走行時間 01:13 (前回 01:13)

最適ルートに並び替え

- 有料道路やフェリーを使う 9
- 使わない 追加済みスポット 最大 10

起点・終点を設定する

- 愛媛県庁本館 1.4km 5分
- 松山城天守閣 1.3km 6分
- 坂の上の雲ミュージアム 0.1km 1分
- 萬葉荘 1.4km 8分
- 子規堂

地図上のアイコン(例: 観)をクリックしてMyルートに追加できます。

地図データ ©2014 Google, ZENRIN | 利用規約

出典：愛媛県の観光情報 web サイト「いよ観ネット」HP

6-6 計画目標

(1) 評価のしくみ

計画の推進にあたっては、具体的な施策の進捗や効果を把握するため、「アウトプット指標」と「アウトカム指標」を設定して、計画の評価・見直しを行いながら進めていくこととします。

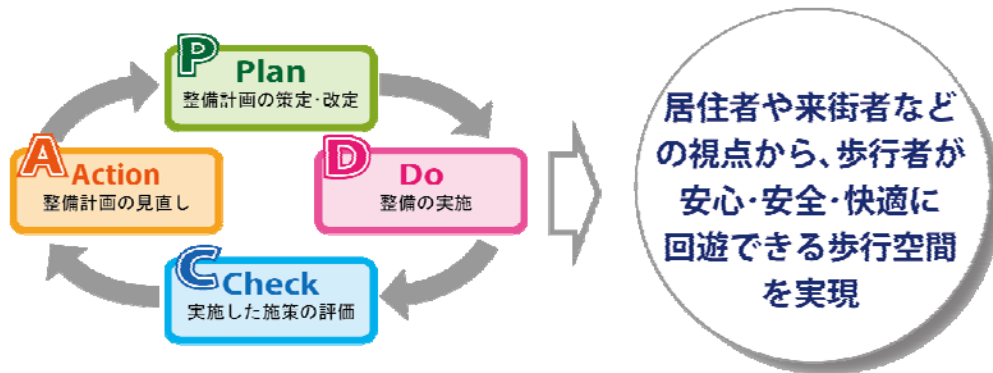


図-84 PDCA サイクル概念図

(2) 評価指標と目標値

本計画に基づいて実施する施策の進行管理と効果を検証するため、以下の評価指標を設定して、検証を行います。なお、目標年次を短期（概ね5年後：H32）、中期（概ね10年後：H37）、長期（概ね15年後：H42）と設定します。

指標① 整備進捗率

基本方針Ⅰの「快適な歩行環境の整備」、基本方針Ⅱの「拠点施設の賑わいを活かしたネットワークづくり」、基本方針Ⅲの「良好な道路景観の創出」の達成度を、計画延長ベースの整備実績を基に評価します。

<目標値>

	短期（H32）	中期（H37）	長期（H42）
整備進捗率 (整備累積延長)	56% (約 1.0km)	100% (約 1.7km)	100% (約 1.7km)

<考え方>

- 整備メニューの整備延長を路線別に計上し、これを目標値としました。

表-18 路線別の目標値

時期	通り	延長(m)
短期	お城通り (市道 2216)	240
	裁判所北側 (市道 2196)	140
	銀座通り (市道 2189)	350
	弁財天通り (市道 0004)	250
中期	お堀端通り (市道 0003)	310
	東通り (市道 2227)	190
	市道 0005	20
	市道 0087	250
整備延長計		1,750

指標② 歩行者ネットワーク上の『ベンチ等休憩施設の平均設置間隔』

基本方針Ⅰの「快適な歩行環境の整備」の達成度を評価します。

<目標値>

	短期 (H32)	中期 (H37)	長期 (H42)
歩行者ネットワーク路線の『ベンチ等休憩施設の平均設置間隔』	2.2 箇所/km	2.6 箇所/km	5 箇所/km

<考え方>

- 既存研究によると、都市内において通常の状態のもとで歩行者が抵抗なく歩ける距離は200～400m※程度とされています。この水準を満たすことを条件として、目標値を設定しました。

※出典 道路の移動円滑化整備ガイドライン (財)国土技術研究センター 平成23年8月

- 歩行者ネットワークの総延長を7,790m、現況及び、短期・中期に新設される休憩施設数を以下の通り想定しました。

表-19 休憩施設の箇所数

	該当する休憩施設
現況 (12箇所)	図に示す (近接するベンチは1箇所として計上)
短期 (5箇所)	⑬ポケットパーク (お城通り地区再開発事業) ⑭オープンスペース (芸術文化創造センター) ⑮～⑰まちなか緑化
中期 (3箇所)	⑱歴史公園の整備 ⑲ベンチ・ポケットパークの整備 (銀座通り) ⑳まちなか緑化 (駅前緑化)
長期 (19箇所)	㉑～㉳
合計	39箇所



図-85 現況の休憩施設

表-20 歩行者ネットワークの延長内訳

路線(路線番号)	延長(m)	路線(路線番号)	延長(m)
1 県道 73 号	469	13 国道 255 号	384
2 市道 0005	597	14 市道 0014	370
3 国道 255 号(銀座通り)	368	15 市道 2222	169
4 市道 2189	350	16 市道 0002	238
5 市道 0013	127	17 市道 2223	16
6 市道 0015	718	18 市道 2227	200
7 国道 1 号	450	19 小田原駅ロータリー(ベルジュ前)	70
8 市道 0028	376	20 青橋・市道 0004	634
9 市道 0087	727	21 市道 2186	30
10 市道 2201	192	22 市道 2216	240
11 市道 0003	700	23 市道 2196	140
12 市道 0001	225	-	-
歩行者ネットワーク全体			7,790

指標③ 交流軸の「歩行者及び自転車通行量」の総和

主に、基本方針Ⅱの「拠点施設の賑わいを活かしたネットワークづくり」、基本方針Ⅲの「良好な道路景観の創出」、基本方針Ⅳの「移手段の提供」の達成度を評価します。

<目標値>

	短期 (H32)	中期 (H37)	長期 (H42)
交流軸※の「歩行者及び自転車通行量」の総和	35,886人 (H23比 +17%)	34,091人 (H23比 +11%)	32,299人 (H23比 +5%)

※お城通り、錦通り、お堀端通り、ダイヤ街

<考え方>

- 歩行者及び自転車通行者数の将来推計に基づき、交流軸の路線別に「歩行者交通総量」を算出し、これを目標値としました。(P47(3)歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通しを参照)

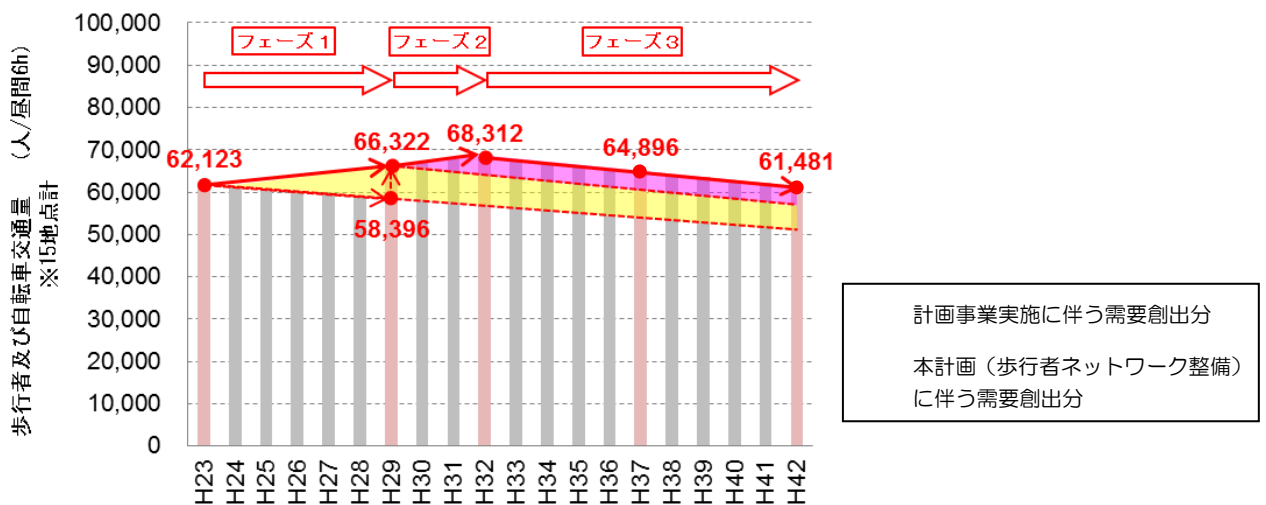


図-86 将来における通行量（歩行者及び自転車通行者数）変化の見通し

表-21 将来における通行量（歩行者及び自転車通行者数）変化の見通し

	将来における通行量変化の見通し	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	-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	+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	+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	-6,831人/10年

表-22 路線別の目標値 (単位:人/昼間6h)

	現況 (H23)	目標値			
		短期 (H32)	中期 (H37)	長期 (H42)	
交流軸	お城通り	5,432	8,423	8,002	7,581
	錦通り	14,847	17,201	16,340	15,483
	お堀端通り	4,060	4,046	3,844	3,641
	ダイヤ街	6,420	6,216	5,905	5,594
	交流軸計	30,759	35,886	34,091	32,299
中心市街地計 (15路線)	62,123	68,312	64,896	61,481	

※P48(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の図-63を参照

◇検討会運営要領

小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画検討会 運営要領

(目的)

第1条 小田原駅周辺において、歩行者の快適な利用環境づくりを目指し、回遊性、利便性を考慮した「まちのにぎわい」の創出を図る「歩行者ネットワーク計画」を策定するため、小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画検討会（以下、「検討会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 検討会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 小田原市総合計画(おだわらTRYプラン)、小田原市都市計画マスタープラン中心市街地活性化基本計画及び自転車ネットワーク計画等と整合の取れた、歩行者ネットワーク計画の検討に関する事項
- (2) 都市廊政策などの各種政策と整合の取れた、歩行者ネットワーク計画の検討に関する事項
- (3) その他目的達成のために必要な事項

(組織)

第3条 検討会は、別表に定める構成員をもって組織する。

- 2 検討会には座長を設け、座長は小田原市建設部道水路整備課長が当たる。

(会議)

第4条 座長は必要に応じて、検討会の構成員を召集し、会議の議長を務める。

- 2 構成員は、やむを得ない理由により検討会を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、その者の出席をもって当該構成員の出席とみなす。
- 3 検討会は、構成員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。
- 4 検討会は、座長が必要であると認めたときは、構成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。

(事務局)

第5条 検討会の事務局は、小田原市建設部道水路整備課建設係に置く。

(その他)

第6条 この運営要領に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、検討会において定める。

附 則

この運営要領は、平成26年7月15日から施行する。

◇検討体制

小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画検討会構成員名簿

	所 属 等	氏 名	摘 要
構 成 員	東洋大学 国際地域学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	
	小田原箱根商工会議所 中小企業相談部 経済支援課 まちづくり担当 係長	加藤 大介	
	小田原市商店街連合会 会長	古川 孝昭	
	NPO 法人小田原ガイド協会 副会長	湯山 尊明	
	一般社団法人 小田原市観光協会 専務理事	川久保 孝	
	緑地区自治会連合会 会長	河鍋 兆男	
	新玉地区自治会連合会 会長	飯田 和男	
	幸地区自治会連合会 会長	瀬戸 充	
	神奈川県 小田原警察署 交通第一課長	佐藤 等	
	国土交通省 横浜国道事務所 小田原出張所長	沼澤 俊伸	
	神奈川県 小田原土木センター 道路維持課長	市橋 清功	
	小田原市 市民部 地域安全課長	内野 好則	
	小田原市 都市部 都市計画課長	小澤 千香良	
	小田原市 都市部 都市政策課長	狩野 雅幸	
	小田原市 建設部 建設政策課長	石井 謙司	
小田原市 建設部 土木管理課長	浅田 健次		
小田原市 建設部 道水路整備課長	村田 真一		
事 務 局	小田原市 建設部 道水路整備課 建設係長	石黒 寛久	
	小田原市 建設部 道水路整備課 建設係	泉 遼佑	

◇用語と解説

本書で用いる用語は以下のように定義する。

アウトプット指標	歩道等の整備延長等、事業実施に直接関連する指標をいう。
アウトカム指標	歩行者空間整備による歩行者環境の快適性・賑わいの向上等、事業実施による効果に関する指標をいう。
横断施設	横断歩道や歩道橋等、車道を横断するための施設をいう。
回遊バス	観光等の目的で訪れた来街者が、エリア内の観光名所を巡りやすくするために運行するバスをいう。
空間機能	道路の持つ機能には、大きく交通機能と空間機能の二つがある。このうち空間機能としては、都市の骨格形成や沿道立地の促進等の市街地形成、延焼防止等のための防災空間、緑化や景観形成、沿道環境保全のための環境空間、交通施設やライフライン（上下水道等の供給処理施設）等の収容空間としての機能がある。
景観重点区域	小田原市景観計画の中で定められた区域であり、小田原の有する貴重な特色が象徴的に現れ、良好な景観の形成が特に必要とされる区域をいう。
景観重要道路	小田原市景観計画の中で定められた道路であり、良好な景観の形成に関する事項を定めた道路をいう。
交通機能	道路の持つ機能には、大きく交通機能と空間機能の二つがある。このうち交通機能とは道路の持つ一義的な機能であり、自動車や自転車・歩行者それぞれについて、安全・円滑・快適に通行できるという通行機能、沿道施設に容易に出入りできる等というアクセス機能、自動車が駐車したり歩行者が滞留できる等という滞留機能がある。
コミュニティ道路	歩行者および自転車利用者にとって安全かつ安心な道路空間とすることを目的として、自動車の速度を抑制する工夫を施した道路で、歩行者の通行空間と自動車の通行空間が縁石などにより物理的に分離されている構造の道路をいう。
サイン	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	道路交通法第20条第2項の道路標識等により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。
自転車道	道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。

自転車ネットワーク路線	自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。
車道	道路交通法第2条第1項第3号に規定される、車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分を用いる。
車両	道路交通法第2条第1項第8号に規定される、自転車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。
将来推計値 (計画交通量)	本計画では、歩行者ネットワーク計画路線の主要な通りについて、将来通行するであろう歩行者及び自転車の通行量を予測したものをいう。
ゾーニング	歩行者ネットワーク計画において、まちづくり計画と整合のとれた基本施策を導入するため、用途や機能の観点から市街地のエリアを区分することをいう。
代表交通手段	1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段のことをいう。パーソントリップ調査等では一般的に、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩といった順位を用いて、最上位の交通手段を代表交通手段としている。
道路交通センサス	全国の道路及び道路交通の実態をとらえ、将来の道路整備の基礎的資料とするため、国土交通省が5年ごとに定期的実施している調査を行い、正式には全国道路・街路交通情勢調査という。
トリップ	自転車や人または物の出発地から目的地への移動をいう。
パーソントリップ (PT) 調査	パーソントリップとは、人の動きに着目して捉えるトリップをいう。パーソントリップ調査とは、人の属性（職業・産業・年齢階層・職業上の地位）、交通目的、交通機関との関連において、パーソントリップの起終点を調査することをいう。
発生集中原単位	建物の用途ごとに設定された単位面積あたりの発生集中交通量
複合市街地	商店や住宅、工場等の複数の用途の建物が混在して形成している市街地をいう。
ポケットパーク	道路整備や交差点の改良によって生まれたスペースに、ベンチを置くなどして作った小さな公園をいう。
歩行者空間	主として歩行者のための、通行、沿道施設の出入り、滞留のための空間をいう。
歩行者ネットワーク計画	集客施設や商店街等への回遊性、利便性を高めるため、来街者、居住者ともに歩きやすい歩行者通行空間を整備することを目的に、歩行者ネットワーク路線を選定し、その路線の整備計画等を示したものをいう。

歩行者ネットワーク路線	歩行者ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、歩行者通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な歩行者ネットワークを構成する路線をいう。
歩行者密度	道路上の単位面積（1㎡）あたりに存在する歩行者数をいう。本計画では、定点カメラで撮影した静止画像をもとに算出した。
歩道	道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。
レンタサイクル	地域住民や観光客等に自転車を貸し出すサービスのことをいう。
路肩	道路構造令第2条第1項第12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう。

小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画
平成 27 年 3 月 発行

編集 小田原市建設部道水路整備課
〒250-8555 小田原市荻窪 300 番地
TEL 0465-33-1543