

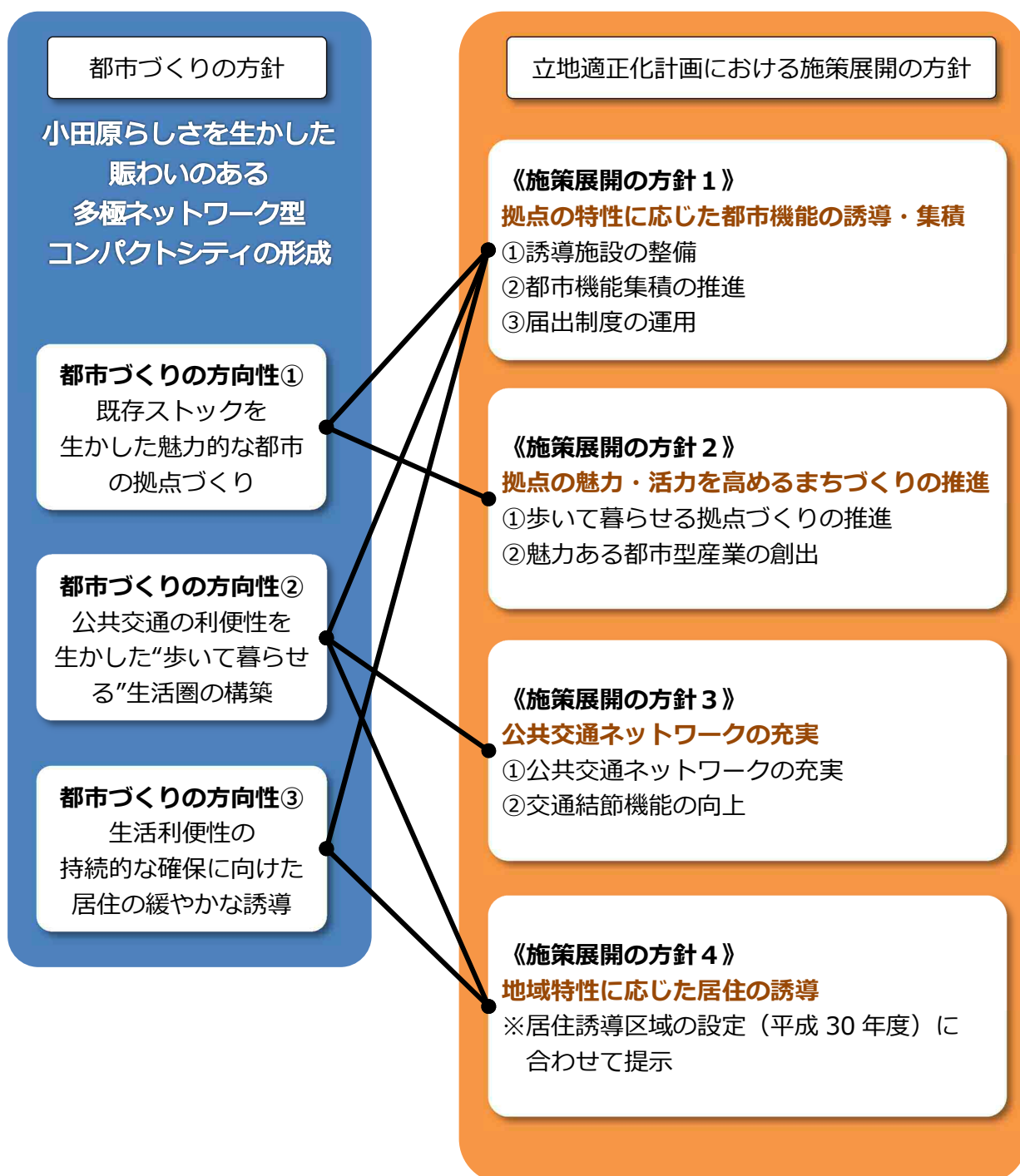
## V章 計画遂行に向けた取組

### V-1 | 立地適正化計画に位置付ける施策の基本的な考え方

立地適正化計画における都市づくりの方向性を踏まえた以下の施策展開の方針1～4に基づき、各種施策を展開します。

なお、居住誘導に関連する施策展開の方針4に基づく各種施策については、平成30年度末までに別途定める居住誘導区域の設定に合わせて提示するものとします。

#### ■都市づくりの方針と立地適正化計画における施策展開の方針の関係性



## V-2 | 施策展開の方向性

### 《施策展開の方針1》拠点の特性に応じた都市機能の誘導・集積

#### ① 誘導施設の整備・今後の土地利用の検討

国の支援を受けて本市が行う支援策（都市再構築戦略事業、都市機能立地支援事業等）、国の直接支援（税制特例等）や本市の公共施設、介護保険施設、教育・保育施設等に係る計画・事業との連携により、拠点の特性に応じた誘導施設の整備を推進します。

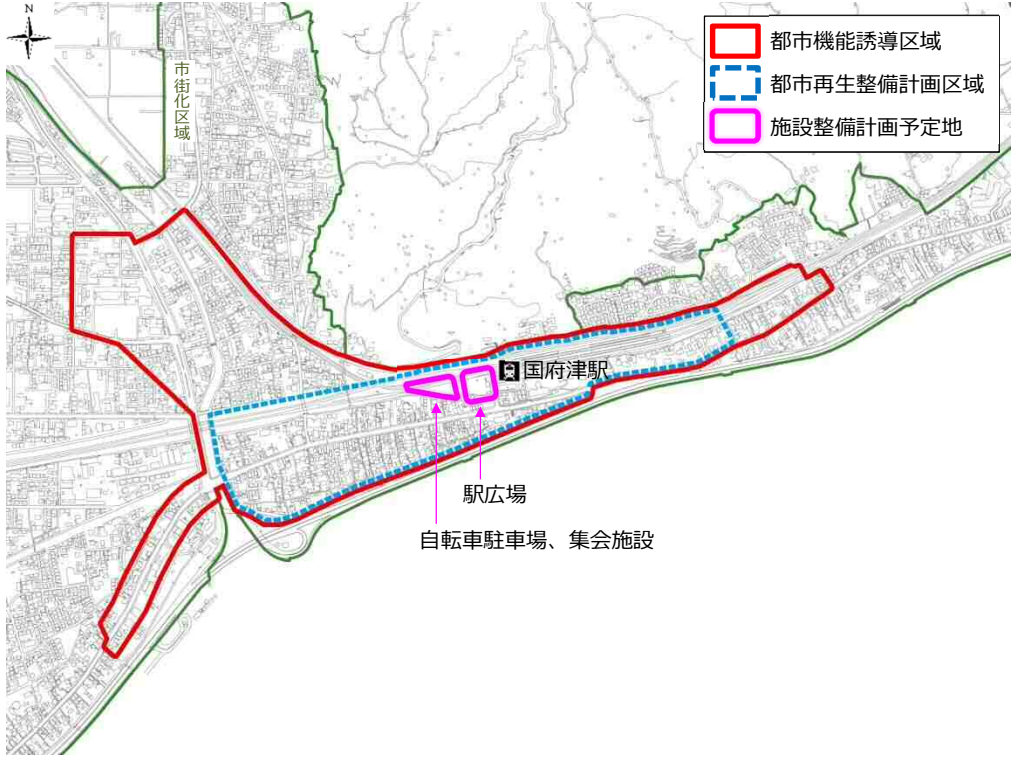
また、今後の課題として、区域内における新たな土地利用の転換については、必要に応じた検討を行います。

なお、誘導施設の整備等に係る事業は、計画策定時点で示すことができる事業を記載しているものです。

#### ①-1. 小田原駅周辺における施設整備事業

概要	<p>☞小田原駅周辺の良好な立地条件に市が有する公的不動産を活用して、複合施設、公共施設、都市基盤等の整備を実施し、老朽化した既存施設の機能再配置を促すとともに、交流と回遊、利便性の向上を図り、広域中心拠点としての再構築を進めます。</p>
事業計画	都市再生整備計画（都市再構築戦略事業）、暮らし・にぎわい再生事業計画等
整備内容及び導入機能	<p>☞広域交流施設</p> <p>〔 中心拠点誘導施設：子育て支援機能、ライブラリー機能 〕 〔 その他都市機能：コンベンション機能、商業、ホテル 〕</p> <p>☞市民ホール</p> <p>☞産科医療施設（中心拠点誘導施設：分娩機能を有する産科）</p>
計画予定地	

## ①- 2. 国府津駅周辺における施設整備

<p>概要</p>	<p>☞市第2の交通結節点である国府津駅周辺の交通結節機能の向上<sup>※</sup>を図るとともに、交流促進や駅周辺の都市機能の充実を図ります。</p> <p>※交通結節機能の向上に資する施策については、P75を参照</p>
<p>事業計画</p>	<p>都市再生整備計画</p>
<p>整備内容及び導入機能</p>	<p>☞ 駅広場、自転車駐車場、集会施設</p>
<p>計画予定地</p>	 <p>The map displays the area around Kofu Station (国府津駅) with various planning zones and facilities. A red outline indicates the 'Urban Function Guidance Area' (都市機能誘導区域). A blue dashed outline indicates the 'Urban Regeneration Planning Area' (都市再生整備計画区域). A pink outline indicates the 'Facility Improvement Planning Site' (施設整備計画予定地). The facilities to be improved are labeled as 'Station Plaza' (駅広場) and 'Bicycle Parking Lot, Assembly Facility' (自転車駐車場、集会施設). A legend in the top right corner defines these symbols. A north arrow and the label 'Urbanization Area' (市街化区域) are also present on the map.</p>

### ①-3.早川・箱根板橋駅周辺における施設整備事業

<p>概要</p>	<p>☞ 駅至近に立地する漁港施設を生かし、同施設整備及び関連周辺事業と併せて、早川駅周辺における都市機能の整備を実施し、回遊性の向上、観光・交流機能の強化を図ります。</p>
<p>事業計画</p>	<p>☞ 都市再生整備計画</p>
<p>整備内容及び導入機能</p>	<p>☞ 小田原漁港交流促進施設（インフォメーション、多目的スペースなど）</p>
<p>計画予定地</p>	



### ①-4. その他誘導施設等の整備に係る市の支援策

その他の誘導施設等については、関連する市の計画・事業との連携を図り、都市機能誘導区域内への立地などを促進する支援策を検討します。

関連する計画・事業	計画・事業の概要と連携の方向性
(仮) 公共施設再編基本計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全・安心な施設利用、持続可能な行政サービスの実現に向けて、公共施設の総量縮減に取り組む必要があり、公共施設の統廃合や複合化を含めた再編計画を、平成 29～30 年度の 2 か年で策定する予定です。</li> <li>市全体の施設配置のバランスや市民の利便性を踏まえ、公共施設が適切に配置されるよう、立地適正化計画と連携を図ります。</li> </ul>
介護保険施設等整備費補助事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>「おだわら高齢者福祉介護計画」の施設整備計画に基づき、介護保険施設等の整備事業者を公募により選定しています。</li> <li>地域包括支援センターなど、都市機能誘導区域内への立地が必要な施設の公募要件について検討を行います。</li> </ul>
子育て支援拠点充実事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て世代の不安解消等のため、市内 4 か所に子育て支援センター（子育て支援拠点）を設置・運営しています。</li> <li>子育て支援センターの配置については、立地適正化計画との整合が図られるよう検討を行います。</li> </ul>

### ①-5. その他誘導施設の整備に係る国の支援策

#### (都市機能立地支援事業（民間直接補助）)

誘導施設を整備する民間事業者に対して、市が公共跡地等の公的不動産を貸借させる場合等には、民間事業者は、国から直接支援を受けることができます。

〇誘導施設を整備するために公的不動産を貸借させ、公有地賃料の減免などの支援措置を実施する場合に、その額と同等の額を国から事業者へ直接補助します。



## ②都市機能集積の推進

交通利便性や生活利便性の向上を図る都市機能誘導区域において、商業・業務・文化機能に加え、居住機能の集積に係る以下の施策について検討を進めます。

特に既存ストックの活用にあたっては、空家等対策計画の策定に合わせて、空き家の適正管理や有効活用を図ります。

### ■都市機能集積の推進に係る施策

<p>既存ストック 活用支援</p>	<p>【既存ストック活用支援】</p> <p>☞空き地や空き店舗を地域の活性化に資するために活用した所有者に対して、改修等に要する費用の一部補助等を検討します。</p>
<p>事業化支援</p>	<p>【建替え・共同化支援】</p> <p>☞建替え・共同化を推進しようとする団体に対して、調査研究や活動に伴う財政支援を行います。（市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の初動時において、事業手法や組織化について助言するアドバイザーを派遣等）</p> <p>☞市街地環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するために、優良建築物等整備事業の拡充を検討します。</p>
<p>都市計画による誘導支援</p>	<p>【高度利用等による土地利用の促進】</p> <p>☞広域中心拠点等、特に交通利便性の高い地区においては、都市機能集積を目的とした高度利用等による土地利用の促進に向け、都市計画（用途地域や高度地区等）の見直しについて検討します。</p>
<p>駐車場施策による誘導支援</p>	<p>【駐車場施策の活用】</p> <p>☞「小田原市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」について、建築物敷地外への駐車施設の附置の特例を緩和する条例の一部改正（平成28年4月施行）を行い、小田原駅周辺において、附置義務駐車場の自己敷地外への設置（隔地）を認めています。本条例の運用により、敷地の有効活用を促すことで、民間開発の誘導を図ります。</p>

### ③届出制度の運用

小田原市が都市機能誘導区域外における誘導施設整備の動きを把握し、各種支援措置等の情報提供等を通じて都市機能誘導区域内への誘導施設の立地が促進されるよう、届出制度を活用します。

都市機能誘導区域外の区域で誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、原則として市長への届出が必要となります。

なお、各都市機能誘導区域により、設定している誘導施設が異なるため、他区域で設定し、当該区域で設定していない誘導施設を設置する場合は届出が必要となります。

#### ■ 誘導施設に係る届出の概要

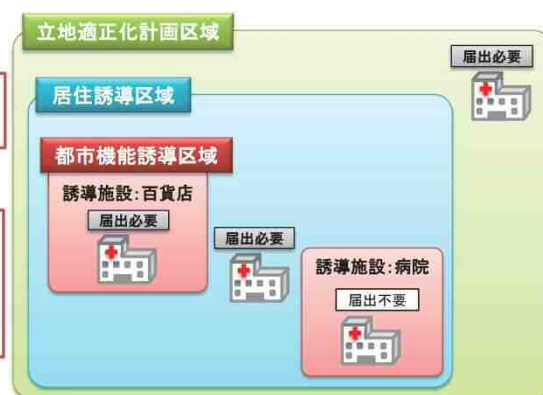
##### 届出の対象

###### ○ 開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行うおうとする場合。

###### ○ 開発行為以外

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



出典：国土交通省資料

##### 届出の時期

届出の時期は、開発行為等に着手する 30 日前まで。

##### 届出に対する対応

届出をした方に対して、税財政、金融上の支援措置など当該区域内における誘導施設の立地誘導のための施策に関する情報提供等を行うことがあります。

## 《施策展開の方針2》拠点の魅力・活力を高めるまちづくりの推進

### ①歩いて暮らせる魅力的な拠点づくりの推進

本市では、歩行者、自転車、自動車に関連する以下の計画を策定し、「歩いて暮らせる魅力的な都市の拠点づくり」の推進に向けた総合的な取組を進めています。

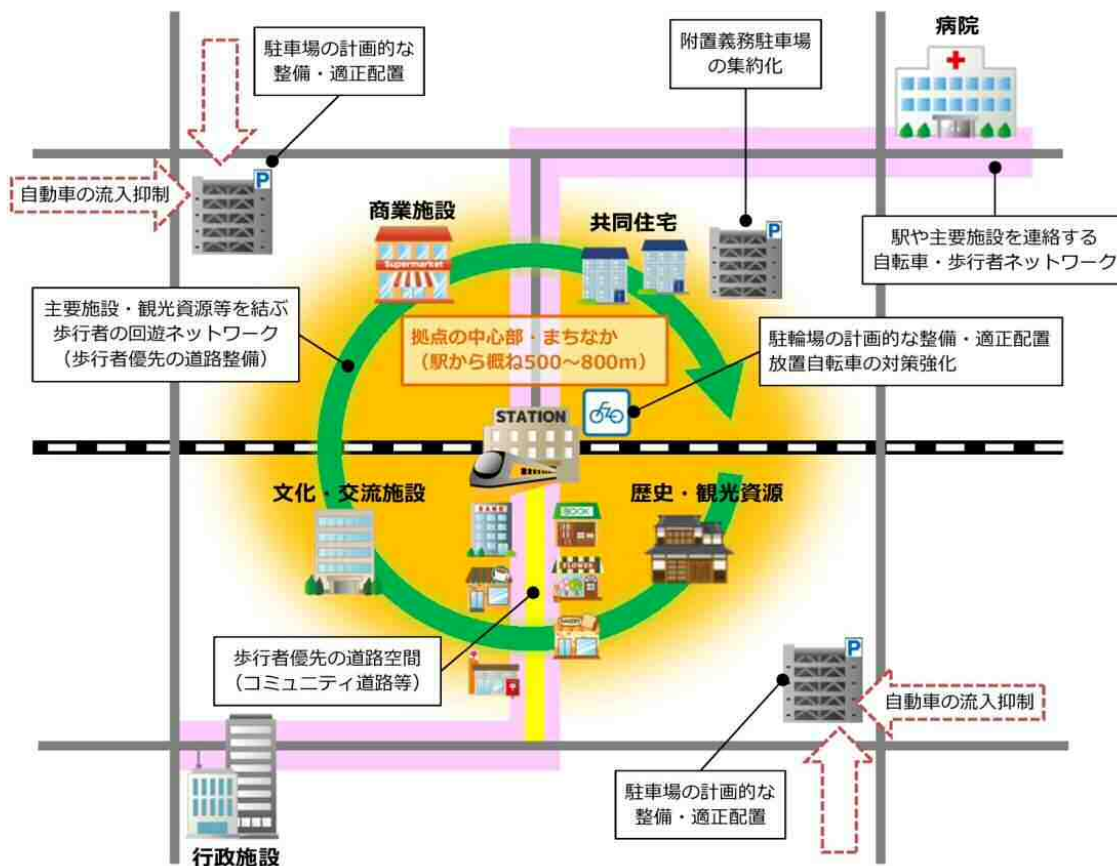
#### 【歩行者、自転車、自動車に関連する計画】

- 都市廊政策、小田原市歩行者ネットワーク計画、小田原市自転車ネットワーク計画
- 小田原市駐輪場整備計画、小田原市駐車場整備計画

これらの関連する計画との連携を図り、歩行者、自転車や自動車が集中する市内の主要交通結節点である拠点（小田原駅周辺、鴨宮駅周辺、国府津駅周辺）を重点に、歩行者が安心して移動できる空間整備を推進するとともに、拠点内における回遊性の向上を図ります。

また、拠点へのアクセス環境の向上と過度な自動車流入の抑制を図るため、需要を踏まえた駐車場の整備・適正配置を進めるとともに、隔地駐車場の集約が可能となる駐車場法の特例措置（附置義務駐車施設の集約化）の導入を視野に入れ、人が主役となる「歩いて暮らせる」魅力的な都市の拠点づくりを推進します。

#### ■歩いて暮らせる拠点づくりの推進に向けた取組イメージ





■「都市廊政策」の推進

<p>概要</p>	<p>☞歩行者（交流人口・定住人口）の増加により、商業が活性化され、相乗効果でさらに歩行者が増加するという、好循環の仕組みを構築し、中心市街地における持続可能な商業機能の確保を目指すため、平成24年度から「都市廊政策」を推進しています。</p>
<p>主な施策</p>	<p>☞もてなしの道路空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画の推進</li> <li>・道路の無電柱化の推進</li> <li>・駐車場整備計画等の推進 等</li> </ul> <p>☞魅力ある商店街づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街なか緑化事業の推進</li> <li>・地元住民等との「まちづくり」の検討（地区計画等）</li> <li>・空き店舗・空地対策 等</li> </ul> <p>☞住みよい居住空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街なか居住に資する建築行為等への支援の検討</li> <li>・統一感のあるまちなみの形成 等</li> </ul>
<p>対象区域</p>	<p>■都市廊政策区域</p> 

■ 「小田原市歩行者ネットワーク計画」に基づく歩行者ネットワークの構築

<p>概要</p>	<p>☞ 「小田原市歩行者ネットワーク計画」は『都市廊政策基本方針』の3本柱の1つである「もてなしの道路空間づくり」の一環として、来街者、居住者ともに歩きやすく、集客施設や商店街等への回遊性、利便性を高める歩行者ネットワーク整備を行うための計画です。小田原駅周辺を対象範囲に、以下の施策を展開する計画となっています。</p>
<p>主な施策</p>	<p>☞ 歩道のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行空間の拡幅（無電中化、既存幅員構成の見直し等）、路面の段差、歩道の不連続の解消 等</li> </ul> <p>☞ 歩行者優先の道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車走行の抑制化（コミュニティ道路化含む）、歩行者専用道路規制 等</li> </ul> <p>☞ 民間と連携した歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民有地との歩行空間一体整備 等</li> </ul> <p>☞ 憩いと潤いのある空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の美装化、まちなか緑化 等</li> </ul>

整備計画



■ 「小田原市駐車場整備計画」に基づく駐車施設の整備及び適正配置

<p>概要</p>	<p>☞ 「小田原市駐車場整備計画」に基づく「基本施策①：駐車施設の適正配置」に関連する以下の施策について検討を進めます。</p> <p>施策 1：需要バランスを考慮した適正配置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域特性に応じた駐車場の供給の検討</li> </ul> <p>施策 2：附置義務条例等の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街なか居住の推進や低層階への商業立地の誘導に資する隔地駐車場のあり方を含めた条例の見直し検討（実施済み。平成 28 年 4 月より改正条例施行）</li> </ul> <p>施策 3：駐車場整備地区の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記の見直しを踏まえた状況の変化による需給バランスを踏まえた上で、適正な駐車場整備地区のあり方を検討</li> </ul>								
<p>事業の 計画位置図</p>	<p>■ 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画位置図</p>  <table border="1" data-bbox="1029 958 1342 1422"> <tr> <td>No. 1</td> <td>小田原栄町駐車場 規模：460 台、 H9 年供用済み</td> </tr> <tr> <td>No. 2</td> <td>小田原駅東口駐車場 規模：368 台 H27 年供用済み</td> </tr> <tr> <td>No. 3</td> <td>（仮称）東通り・ 大乗寺地区駐車場 規模：未定 供用予定年未定</td> </tr> <tr> <td>No. 4</td> <td>市民会館跡地駐車場 規模：未定 供用予定年未定</td> </tr> </table> <p>出典：小田原市駐車場整備計画 (H27.3)</p>	No. 1	小田原栄町駐車場 規模：460 台、 H9 年供用済み	No. 2	小田原駅東口駐車場 規模：368 台 H27 年供用済み	No. 3	（仮称）東通り・ 大乗寺地区駐車場 規模：未定 供用予定年未定	No. 4	市民会館跡地駐車場 規模：未定 供用予定年未定
No. 1	小田原栄町駐車場 規模：460 台、 H9 年供用済み								
No. 2	小田原駅東口駐車場 規模：368 台 H27 年供用済み								
No. 3	（仮称）東通り・ 大乗寺地区駐車場 規模：未定 供用予定年未定								
No. 4	市民会館跡地駐車場 規模：未定 供用予定年未定								

## ②魅力ある都市型産業の創出

本市では、中心市街地活性化の取組として、地域産業の活性化を目指し、その新たな担い手となる創業者の発掘と起業家支援を実施しており、若い世代を中心とした新たな創業者から、空き家や空き店舗を活用した新たなコンテンツ（ホステル、コワーキングスペースや個性的な個人店舗）が生まれています。

次世代を担う若い世代にとって魅力的な中心市街地を形成するため、空き家、空き店舗等の既存ストックを活用した魅力ある都市型産業の創出に係る支援策の検討を行います。

## 《施策展開の方針3》公共交通ネットワークの充実

### ①公共交通ネットワークの充実

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に資する公共交通ネットワークの構築に向けて、現行の「小田原市地域公共交通総合連携計画（H25.3）」の見直しを含め、立地適正化計画と連携し、公共交通ネットワークの充実を図ります。

#### ■連携計画における事業と公共交通ネットワークの充実に向けた今後の見直しの方向性

地域公共交通総合連携計画 における事業	今後の見直しの方向性
【事業1】主軸路線の位置付け・主要施設へのアクセス向上	☞拠点間を結ぶ路線を“幹線”に位置付け、公共交通ネットワークの骨格形成を図る。
【事業2】乗り継ぎ環境の円滑化	☞交通結節点における結節機能の向上を図るとともに、乗り継ぎに配慮したダイヤの改善等を推進する。
【事業3】ニーズに応じた路線バスの改善	☞“幹線”を補完し、生活圏の生活を支える地域交通である“支線”の維持・確保を図るとともに、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を検討する。
【事業4】分かりやすい情報提供	☞引き続き、バス停・行先案内等の統一化等の取組を推進する。
【事業5】バリアフリー化の促進	☞引き続き、バス車両やバス停までのバリアフリー化等を推進する。
【事業6】路線バスの走行環境の向上	☞道路整備の進捗に合わせて、路線バスの走行環境を支援する施策（バスレーンの設置等）を検討する。
【事業7】利用促進・交通需要マネジメント	☞引き続き、バスの乗り方教室や商業施設・公共施設と連携した特典サービスの実施等を検討する。

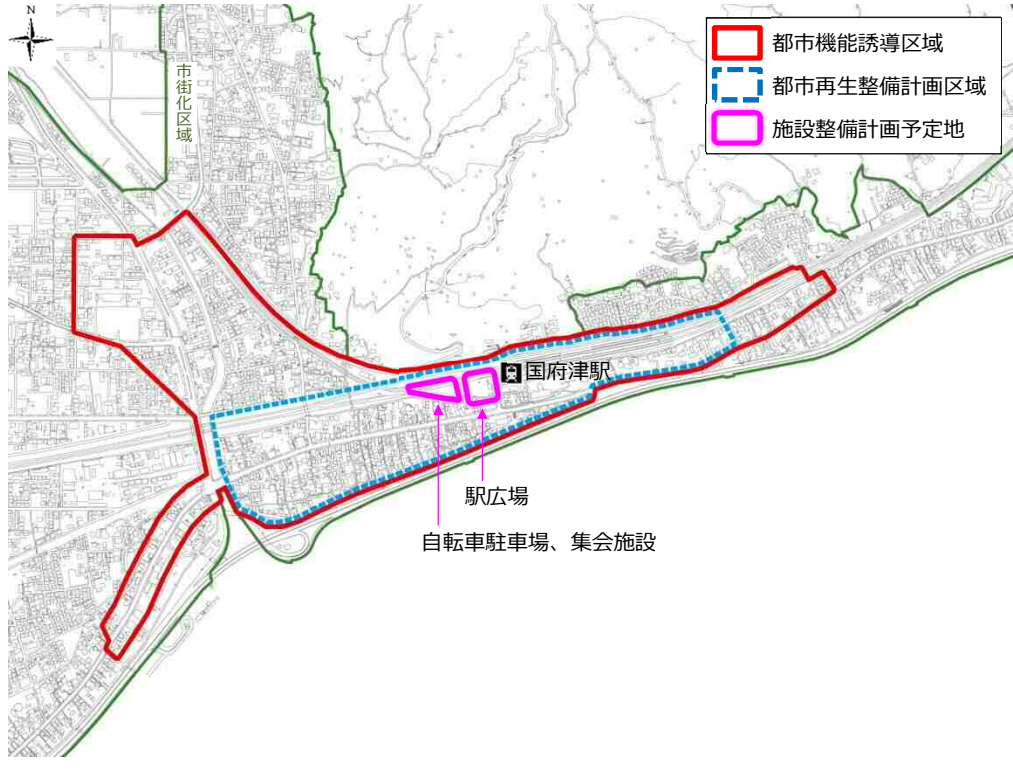


## ②交通結節機能の向上

主要な交通結節点における結節機能の向上により乗継環境の円滑化を図り、利便性の高い公共交通ネットワークの充実と拠点性の向上を図ります。

下記に示す国府津駅周辺における事業と連携した取組を進めるとともに、富水・螢田駅周辺における駅前広場の検討など交通結節機能の向上に向けた取組を検討します。

### ■国府津駅周辺における駅広場及び自転車駐車場整備事業

概要	<p>☞国府津駅は市第2の交通結節点であり、交通結節機能の向上とともに、広範囲からのアクセスがあることを踏まえ、自転車や自動二輪車による利用環境の向上が求められています。</p> <p>☞都市再生整備計画に基づき、駅西側周辺地区の低未利用地を有効活用し、駅広場及び駅西側自転車駐車場を整備します。</p>
整備位置	 <p>The map displays the area around Kofu Station (国府津駅). A red outline indicates the 'Urban Function Guidance Area' (都市機能誘導区域). A blue dashed outline indicates the 'Urban Regeneration and Improvement Plan Area' (都市再生整備計画区域). A pink outline indicates the 'Facility Improvement Plan Designated Site' (施設整備計画予定地). The designated site is located west of the station and includes the 'Station Plaza' (駅広場) and 'Bicycle Parking Lot and Gathering Facility' (自転車駐車場、集会施設). A legend in the top right corner defines these symbols. A north arrow and the label '市街化区域' (Urbanization Area) are also present on the map.</p>



### V-3 | 目標値及び計画の評価

立地適正化計画は、時間軸を持ったアクションプランとして運用するものとし、おおむね5年毎に計画に記載された誘導施策等の実施・進捗状況について、評価を行い、計画の進捗状況や妥当性等の検証を行います。その結果を踏まえ、誘導施策の見直し、充実や強化等について検討を行うとともに、必要に応じて、立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を検討します。

立地適正化計画の見直しに当たっては、計画の全体目標をあらかじめ設定し、この目標値の達成状況の見通しを踏まえるものとします。この全体目標に係る目標値については、例示として、居住誘導区域内の人口密度や、全市人口に占める居住誘導区域内人口の割合等が考えられます。

なお、これらの施策の進捗管理指標や、計画全体に係る目標値については、居住誘導区域設定の検討と合わせて、上記の考え方を踏まえた上で、平成30年度末までに設定するものとします。

#### ■ 計画の評価・見直しに係る PDCA サイクルのイメージ

