

建設経済常任委員会報告事項資料

資料 番号	資 料 名	所 管 課
1	小田原市立地適正化計画（全体版）の策 定について	都 市 部 都 市 政 策 課
2	小田原都市計画高度地区の見直しの検討 について	都 市 部 都 市 計 画 課
3	高田浄水場再整備事業について	水 道 局 工 道 務 課

平成31年 2月25日

小田原市立地適正化計画（全体版）の策定について

1 立地適正化計画策定の趣旨等

- (1) 立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部となり都市全体を見渡したマスタープランとして、都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定をはじめ、コンパクトなまちづくりの基本的な方向性を定める計画
- (2) 平成29年3月の都市機能誘導区域の設定に続き、平成30年度末までに居住誘導区域の設定等により立地適正化計画の全体版を策定予定

2 パブリックコメント等の結果

- (1) 期間 平成30年12月14日から平成31年1月15日まで
- (2) 意見数 7件（2人）
- (3) 内容等 ※2～4ページ目のとおり
- (4) その他 パブリックコメントの実施に合わせて市民説明会をUMECO及びマロニエにおいて実施

3 計画（素案）からの主な変更事項

- (1) 低未利用土地の有効活用と適正管理に向けた支援制度の活用
「低未利用土地権利設定等促進計画」、「立地誘導促進施設協定」等の国の新たな制度の活用等（参考資料1-1 75ページ）

4 小田原市都市計画審議会（答申）

都市再生特別措置法に基づき、平成31年2月6日開催の小田原市都市計画審議会において計画（案）について諮問を行い、同日、計画案は妥当である旨の答申を受けた（答申書は、5ページ目のとおり）。

5 今後の予定

平成31年3月末 小田原市立地適正化計画（全体版）の策定

小田原市立地適正化計画（居住誘導区域の設定等）に係る
説明会及び市民意見の募集結果について

1 説明会の概要

日程等（計4回、121人参加）：

対 象	開催日時	会 場	参加人数
商工会議所	12/14（金）18:00～	商工会議所ホール	35人
市民	12/17（月）18:30～	UMECO会議室1～3	28人
市民	12/21（金）14:00～	マロニエ2階集会室202	35人
不動産事業者等	1/21（月）13:30～	けやき視聴覚室	23人

2 市民意見募集の概要

計画の題名	小田原市立地適正化計画
計画の案の公表の日	平成30年12月14日（金）
意見提出期間	平成30年12月14日（金）から平成31年1月15日（火）まで
意見数（意見提出者数）	7件（2人）

提出意見の内容

区分	意見の考慮の結果	件数
A	意見を踏まえ、計画案に反映したもの	0件
B	意見の趣旨が計画案に反映されているもの	3件
C	今後の検討のために参考とするもの	0件
D	その他（質問など）	4件

<具体的な内容>

(1) 居住誘導区域の設定について

	意見の内容 (要旨)	区分	市の考え方 (政策案との差異を含む。)
1	居住誘導区域内に小田原城や小田原漁港交流促進施設等の観光スポットが入っているが、観光スポットと住居が混然一体となることで両者に出る影響は考えられているのか。	D	中心市街地においては、観光資源の活用による交流の促進と、街なか居住の促進による賑わいと活気ある市街地形成を目指すこととしています。 観光スポットと住居の混在による影響も想定されますが、人口減少・少子高齢社会が進展する中、本市の様々な地域資源を生かし、観光と居住が共生できるようまちづくりを進めるものです。
2	計画の見直し・修正・廃案を2年ごとに行うべきである。	D	本市では、都市計画運用指針を踏まえて、おおむね5年毎に誘導施策等の実施・進捗状況の評価や妥当性の検証を行うものとしております。 地域ごとの人口や土地利用の動向、誘導施策の効果など具体的な評価・検証等を行うには、5年間程度の期間が必要と考えますが、適宜、必要に応じて、計画の見直し等を検討することとしています。
3	市内への移住及び永住・定住を促進するべきである。	B	立地適正化計画は、将来の人口減少に備えて、都市機能の誘導・整備や街なかへの居住誘導施策を講ずることにより、生活利便性の持続的な確保や地域特性を生かした住みやすいまちづくりを目指すものであり、市内における住替えに限らず、市外からの移住も含め、誘導を図るものです。
4	防災活動施設等を最重要なものとして計画するべきである。	B	居住誘導区域については、災害リスクの観点を踏まえ、災害危険区域等の一定のハザード区域を含めないとする運用指針の考え方に基づいて設定しています。防災対策については、地域防災計画などに基づき、防災上重要な施設への対応をはじめ、総合的かつ計画的に進めていきます。

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方（政策案との差異を含む。）
5	人口の維持・増加によって、公共交通を持続的に確保すべきである。	B	立地適正化計画は、公共交通徒歩圏内への居住誘導を図り、公共交通が利用可能な地域に居住する人口の割合を高めるとともに、乗り継ぎ環境改善など公共交通の利便性を高める施策により利用を促進することで、公共交通の維持・確保に繋げていくものとしております。
6	市内にエコエネルギー・水ビジネス・エコ等関連研究所及び企業の誘致をすべきである。	D	企業の誘致については、税収の増加や職住に伴う人口の社会増など、持続可能なまちづくりに効果的な施策であり、環境に配慮した企業進出は、まちや社会の持続性を高めることにつながっていくものと考えます。こうした視点を踏まえ、今後も企業誘致の取組を推進してまいります。
7	小田原市役所に勤務する課長以上の給与を10%～20%削減すべきである。	D	人口減少・少子高齢社会の進展により、税収の減少などが財政的な課題になりますが、財政運営等に関わる課題は、必要に応じて行財政改革などの取組の中で検討するものと考えます。



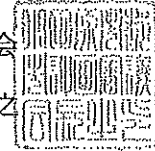
都審第4号

平成31年2月6日

小田原市長 加藤 憲 一 様

小田原市都市計画審議会

会長 岡村 敏 之



居住誘導区域の設定に係る小田原市立地適正化計画の策定について（答申）

平成31年2月6日付け都政第47号により諮問のあった標記の件については、本審議会での審議の結果、計画案は妥当であると認めます。

今後は、小田原市立地適正化計画が目指す「小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成」に向け、各種施策や意識啓発に、各部局の横断的な連携の下で取り組んでいただきたい。



小田原市立地適正化計画（案）

小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

小田原市 平成31年 月

目次

序章

1. 立地適正化計画制度の概要 ----- 1
2. 立地適正化計画の位置づけと目標年次 ----- 4

I章 都市構造上の特性と課題

1. 小田原市の都市構造上の特性 ----- 5
2. 小田原市を取り巻く状況と今後の見通し ----- 13
3. 小田原市の都市構造上の課題 ----- 16

II章 立地適正化計画の基本的な方向性

1. 都市づくりの方向性・理念 ----- 22
2. 将来都市構造 ----- 31

III章 都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方 ----- 46
2. 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定 ----- 46

IV章 居住誘導区域

1. 居住誘導区域設定の基本的な考え方 ----- 60
2. 居住誘導区域の設定 ----- 64

V章 計画遂行に向けた取組

1. 誘導施策等の設定 ----- 66
2. 誘導施策等の内容 ----- 68

VI章 計画の目標及び評価

1. 計画の目標設定の考え方 ----- 90
2. 計画の評価・見直しの考え方 ----- 93

序-1 | 立地適正化計画制度の概要

1. 全国的な都市の現況・課題と今後の都市政策の方向性

全国的な都市の現況と課題

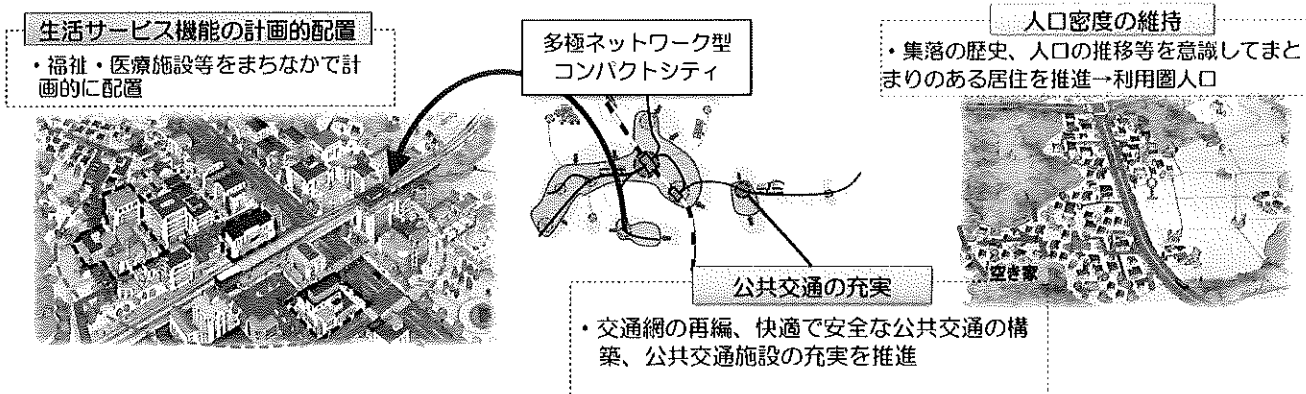
- 全国的に・・・
 - ・急速な人口減少と少子高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下しています。
 - ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地となっています。
 - ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。
- 特に小田原市を含む三大都市圏の郊外部では・・・
 - ・高齢者数の著しい増加が見込まれ、自動車が運転できなくなると自立した日常生活が困難となる人が増えることが予想されます。
- こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくためには、都市の部分的な問題への対症療法では間に合わず、都市全体の観点からの取組を強力に推進する必要があります。

今後の都市政策の方向性

コンパクト・プラス・ネットワーク

○医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者や子育て世代をはじめ住民が過度に自家用車に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスでき、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指します。

■ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のイメージ



出典：国土交通省資料

2. 立地適正化計画制度の概要

今後の人口減少・少子高齢化に対応する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えを基本としたまちづくりを行政、住民、民間事業者が一体となって取り組むため、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、「立地適正化計画」制度が創設されました。

立地適正化計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで居住と居住に関わる医療、福祉、商業等の生活利便施設がまとまって立地するよう、長い時間をかけながら緩やかな誘導を図り、公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを推進するものです。

本市においても、今後は人口減少と更なる少子高齢化が見込まれており、高齢者や子育て世代にとって、健康で快適な生活環境を確保し、持続的な都市経営を推進する必要があるため、都市の基本的構造のあり方を見直し、立地適正化計画を策定します。

立地適正化計画の意義・役割は、下図のように表されます。

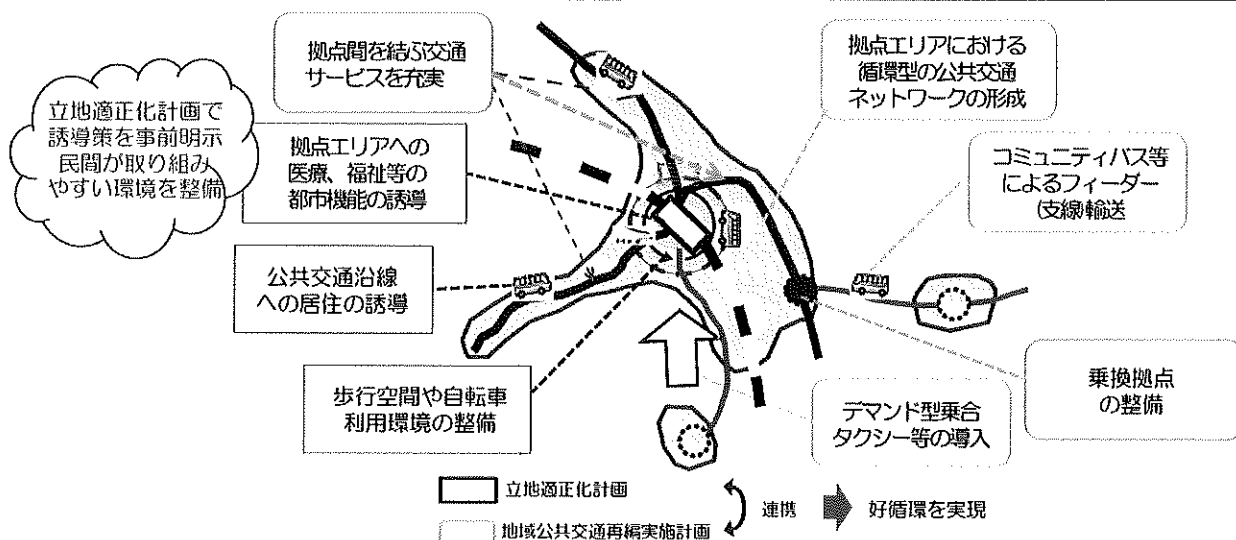
■立地適正化計画制度の意義・役割

都市全体を見渡したマスタープラン

一部の機能だけではなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版です。

都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。



まちづくりへの公的不動産の活用

財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進めます。

市街地空洞化防止のための選択肢

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

※公的不動産(PRE)：市町村が所有する公共施設や公有地等

出典：国土交通省「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット

また、立地適正化計画の概要は、以下に示すとおりです。

■立地適正化計画の概要

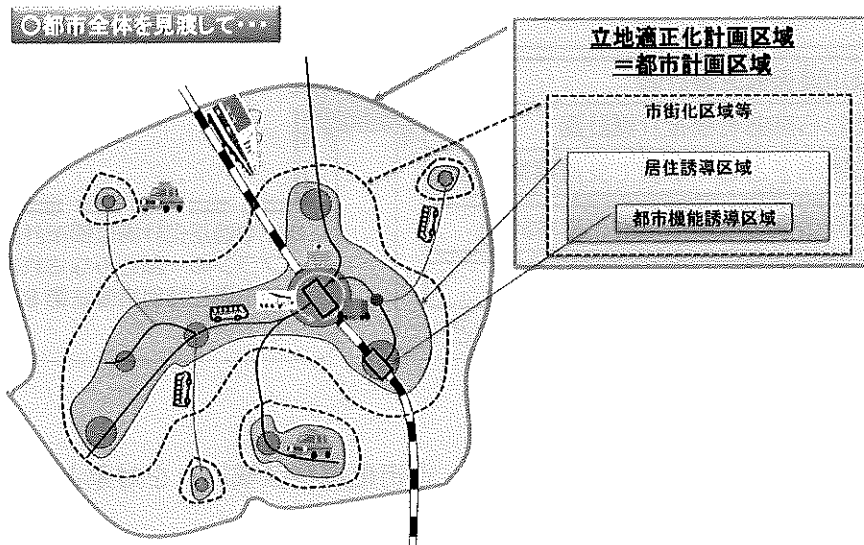
【立地適正化計画のねらい】

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、これらの生活サービスが効率的に提供されるようにすること
- 拠点周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、居住者がこれらの生活サービスを利用できるようにするとともに、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるようにすること
- 拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保するなど、公共交通等の充実を図ること

【立地適正化計画の記載事項】

- 立地適正化計画の区域
- 立地の適正化に関する基本的な方針
- 都市機能誘導区域（区域、市が講ずる施策）
- 居住誘導区域（区域、市が講ずる施策）
- 誘導施設（都市機能誘導区域ごとの誘導施設の設定、誘導施設の整備事業等）
- 公共交通に関する事項

【立地適正化計画のイメージ】



資料：国土交通省資料

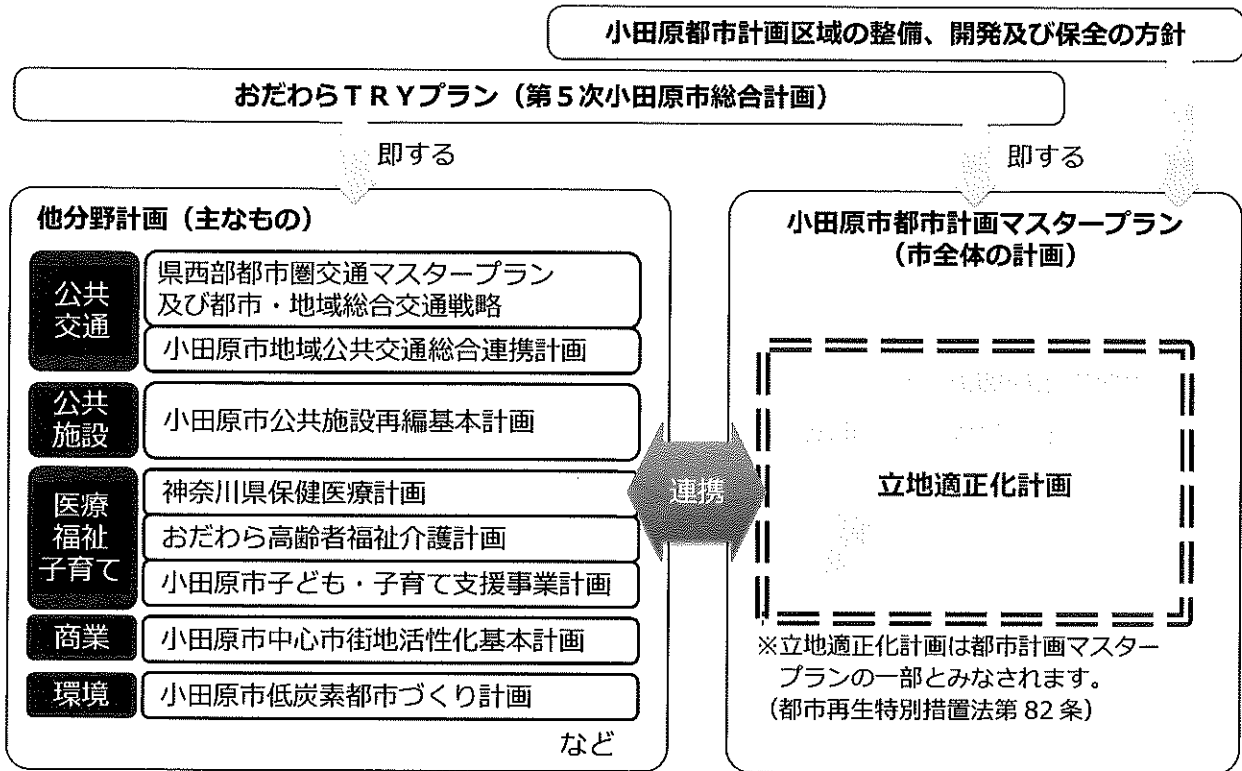
- 都市機能誘導区域：生活サービスを誘導する区域
- 居住誘導区域：居住を誘導し、人口密度を維持する区域
- 公共交通：まちづくりと一体となった公共交通網の充実
- 誘導施策の展開：届出（誘導区域外）、補助金・金融支援、税制優遇・容積率緩和等

序-2 | 立地適正化計画の位置づけと目標年次

1. 立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は、人口減少・少子高齢化に対応する本市のまちづくりを進めるため、従来の都市計画で取り扱ってこなかった医療・福祉・子育て・商業等の居住に関連する多様な都市機能を包括的に対象とした計画です。そのため、都市計画マスタープランの「高度化版」とも称され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定める計画としての役割を有します。

居住・都市機能に関わる幅広い分野と連携したコンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画においては、公共交通、公共施設、医療・福祉・子育て、環境、商業等の分野と連携・整合を図るものとします。



2. 立地適正化計画の区域

小田原市全域（都市計画区域（市街化区域・市街化調整区域））を対象とします。

3. 目標年次

立地適正化計画は、おおむね20年後の将来を展望し、おおむね5年ごとに評価し、必要に応じて見直し等を行うことが望ましいとされています。（第10版都市計画運用指針（平成30年9月改訂版、国土交通省）より）

これを踏まえ、小田原市立地適正化計画の目標年次は、以下のとおりとします。

小田原市立地適正化計画の目標年次：平成52年度（2040年度）
（見直しサイクル：おおむね5年）

I 章 都市構造上の特性と課題

I-1 | 小田原市の都市構造上の特性

1. 地勢と市街地の形成状況

本市は、酒匂川両岸に広がる平野部と箱根山地や曾我丘陵を有し、河川や海岸線と相まって変化に富んだ自然環境が形成されています。

このような地形条件から平野部を中心に市街地が形成され、市域（面積11,381ha）のうち約1/4を市街化区域（面積2,802ha）が占めています。

■小田原市の地勢



出典：箱根ジオパーク推進協議会資料を基に編集・加工

2. 人口の分布

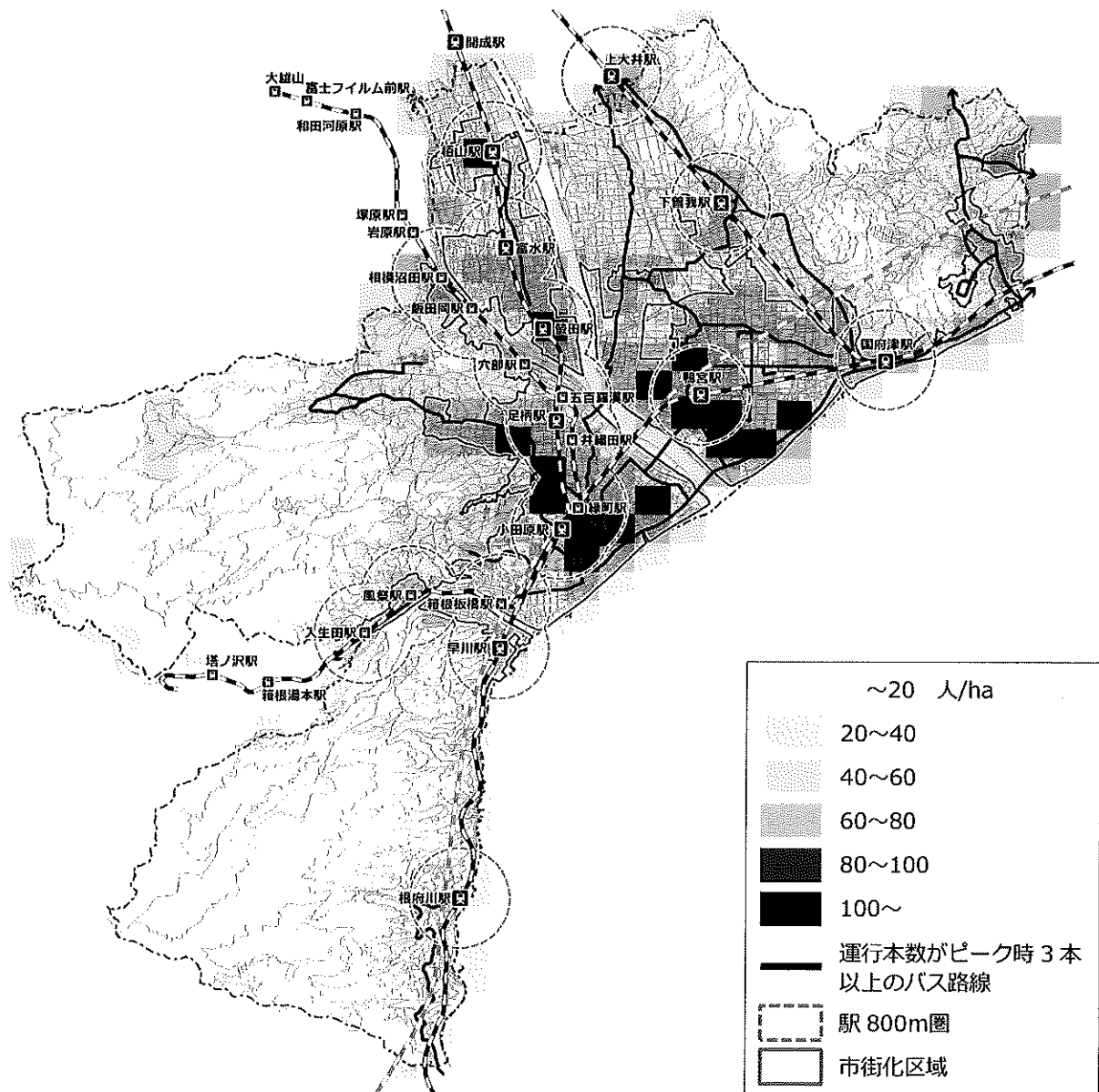
本市の市街地（市街化区域）内の人口密度は、おおむね人口集中地区（以下、DID）※の基準である40人/haを上回っており、一定の人口が集積しています。

市街地の中でも、小田原駅周辺、鳴宮駅周辺や小田急小田原線の駅周辺において高い人口集積がみられ、高密度な市街地を形成しています。また、これらの駅から運行するサービス水準の高い（ピーク時3本以上）バス路線沿線においても一定の人口集積がみられます。

このことから、本市の人口分布は、公共交通の利便性が高いエリアに高い人口集積がみられることが特徴といえます。

※DID：国勢調査の結果から、人口密度が40人/ha以上の区域が隣接し、それらの隣接した地域の人口が5千人以上を有する地域であり、都市の市街化を示す指標として用いられています。

■人口分布



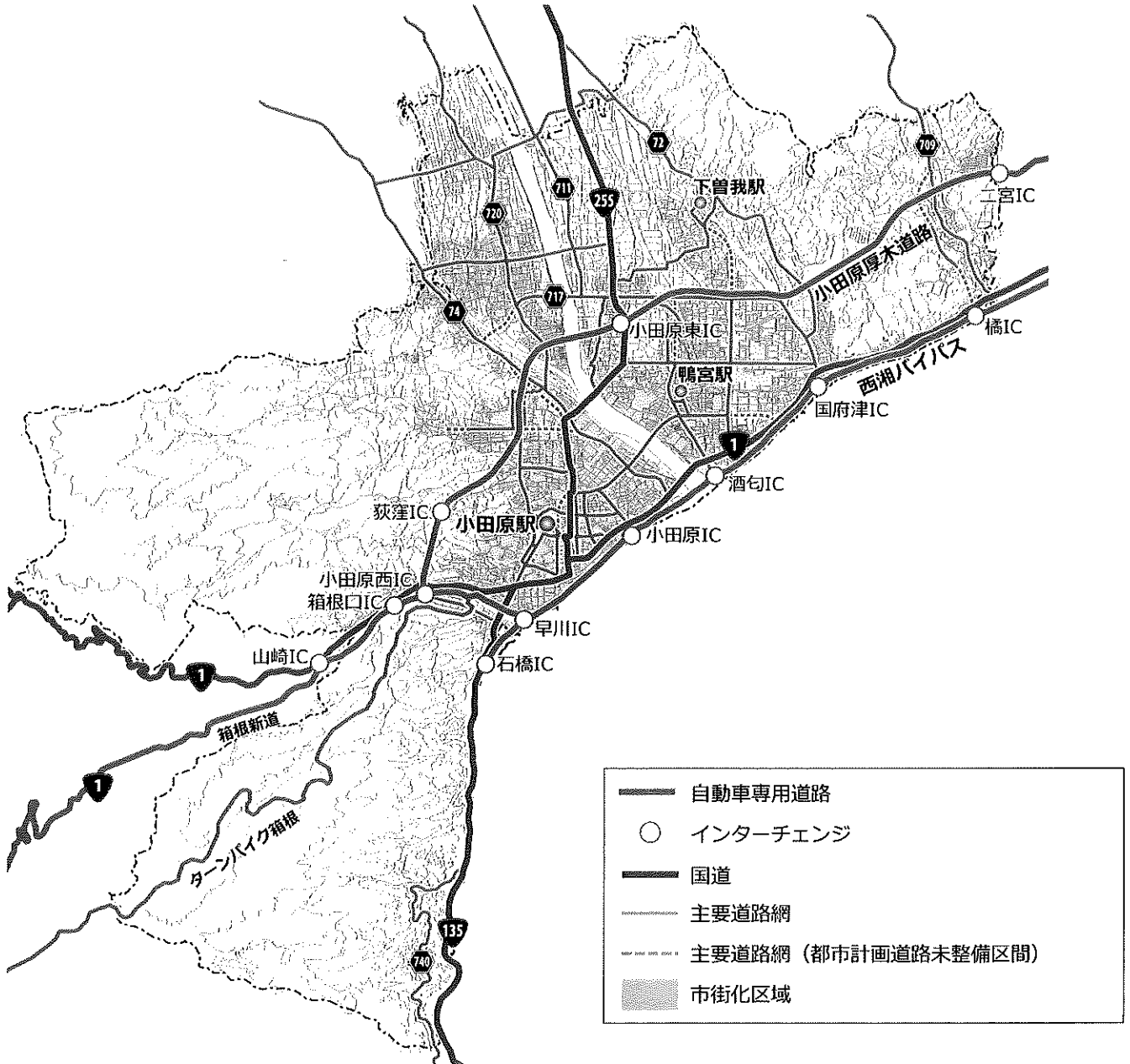
出典：平成 27 年国勢調査 500m メッシュ人口

3. 都市交通の状況

① 幹線道路網

本市では、東西方向に西湘バイパス、小田原厚木道路などの自動車専用道路を配置し、幹線道路については、小田原駅を中心に、国道1号、国道255号、県道711号、県道717号など放射環状型の道路網を形成しています。

■ 道路ネットワーク



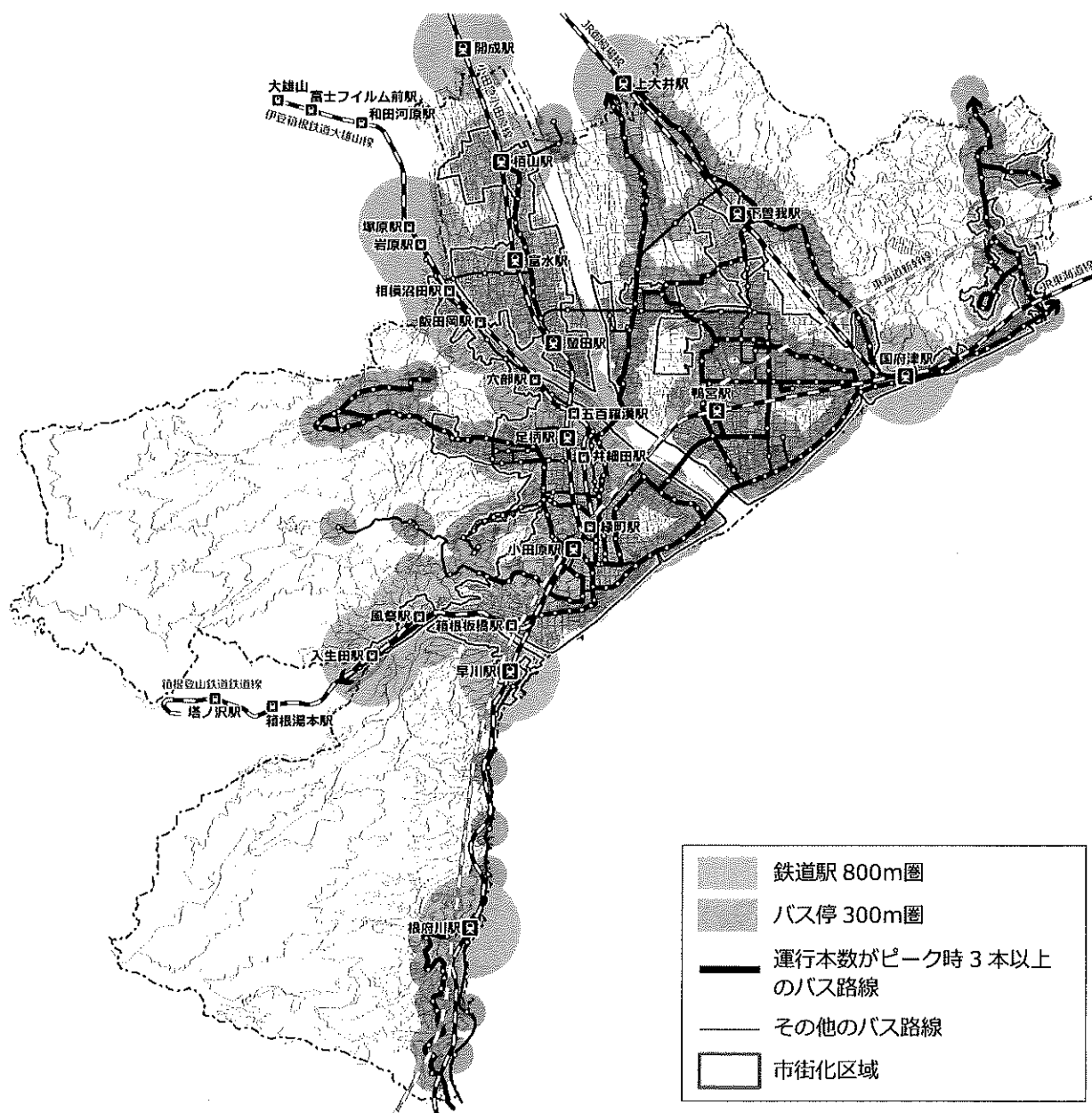
出典：県西部都市圏交通マスタープラン都市・地域総合交通戦略
(神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会)を基に作成
(平成30年3月時点)

②公共交通のサービス圏域

本市は、JR東海道線、東海道新幹線、JR御殿場線、小田急小田原線、箱根登山鉄道鉄道線、伊豆箱根鉄道大雄山線といった鉄道6路線18駅を有し、市街化区域面積の約55%が駅の徒歩圏（800m）に、約95%が駅又はバス停の徒歩圏（300m）に含まれています。特に酒匂川の西側（以下、川西地域）は、市街地の大部分が駅の徒歩圏に含まれており、公共交通利便性の高いことが特徴です。

一方、酒匂川の東側（以下、川東地域）は、駅の徒歩圏外にも市街地が広がっており、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅等の交通結節点から運行する路線バスにより公共交通の利便性が確保されています。

■公共交通ネットワーク



出典：さかわがわ流域バスマップ（平成30年3月時点）

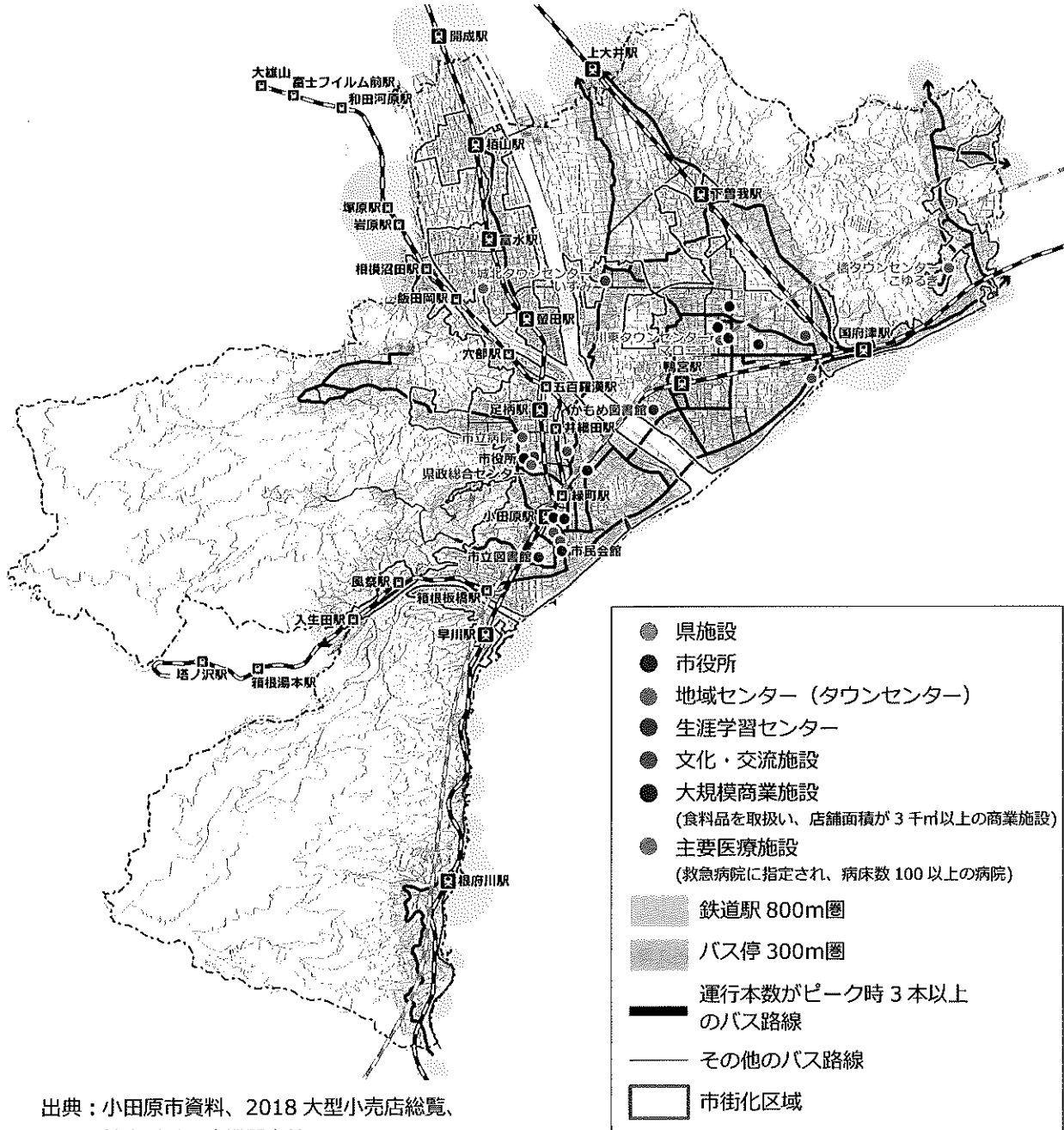
4. 都市機能の分布・集積

①公共公益施設及び広域的な都市機能の分布・集積

小田原駅周辺には公共公益施設、大規模商業施設や主要医療施設が集積しており、これらのエリア一帯は、本市の中心的・広域的な拠点として機能しています。

また、鴨宮駅周辺には本市及び周辺市町を商圈に含む大規模商業施設のほか、川東地域の中核的な公共施設となる川東タウンセンターマロニエ、かもめ図書館など拠点的な都市機能が集積しています。

■主要な公共公益施設やその他広域的な施設の分布



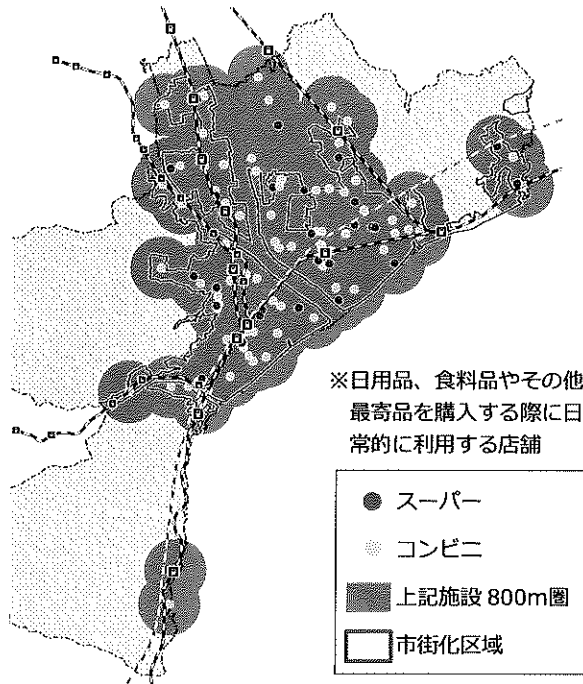
出典：小田原市資料、2018 大型小売店総覧、
神奈川県医療機関名簿

②生活サービス施設の分布・集積

子育て世代から高齢者まで各世代が日常的に利用される商業・医療・福祉・子育てに係る生活サービス施設は、市内に広く点在しており、各施設の徒歩圏は、市街地（市街化区域）内をおおむねカバーしています。このことから、市街地内は、現状では一定の生活利便性が整っているものと捉えることができます。

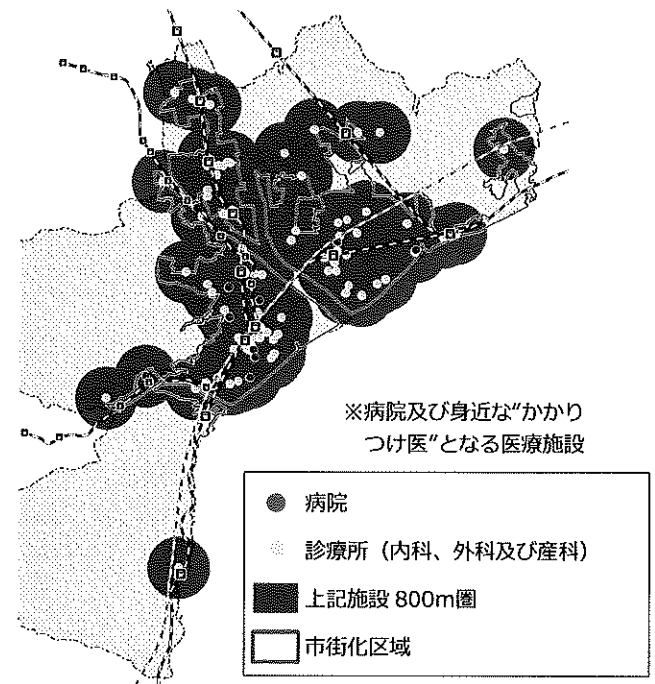
■身近な生活サービス施設の立地と徒歩圏分布

【商業施設※】



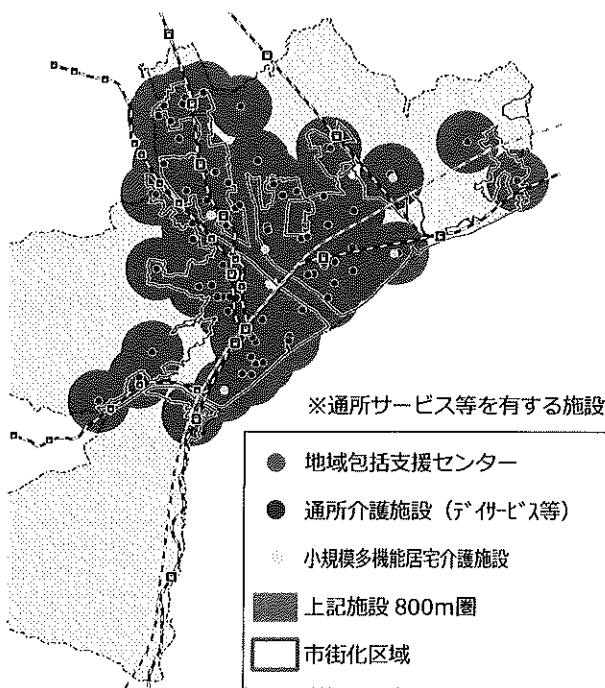
出典：iYUパージを基に作成（平成30年9月時点）

【医療施設※】



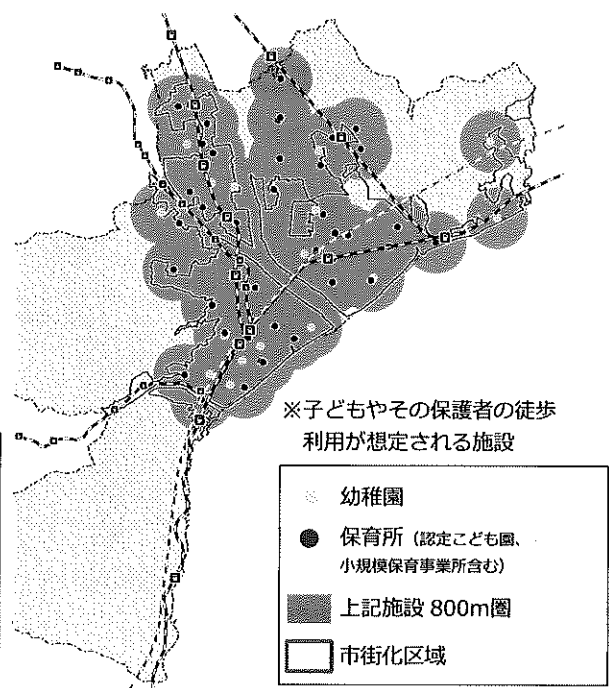
出典：神奈川県医療機関名簿、iYUパージを基に作成（平成30年9月時点）

【福祉施設※】



出典：国土数値情報、小田原市高齢介護課資料を基に作成（平成30年9月時点）

【子育て施設※】



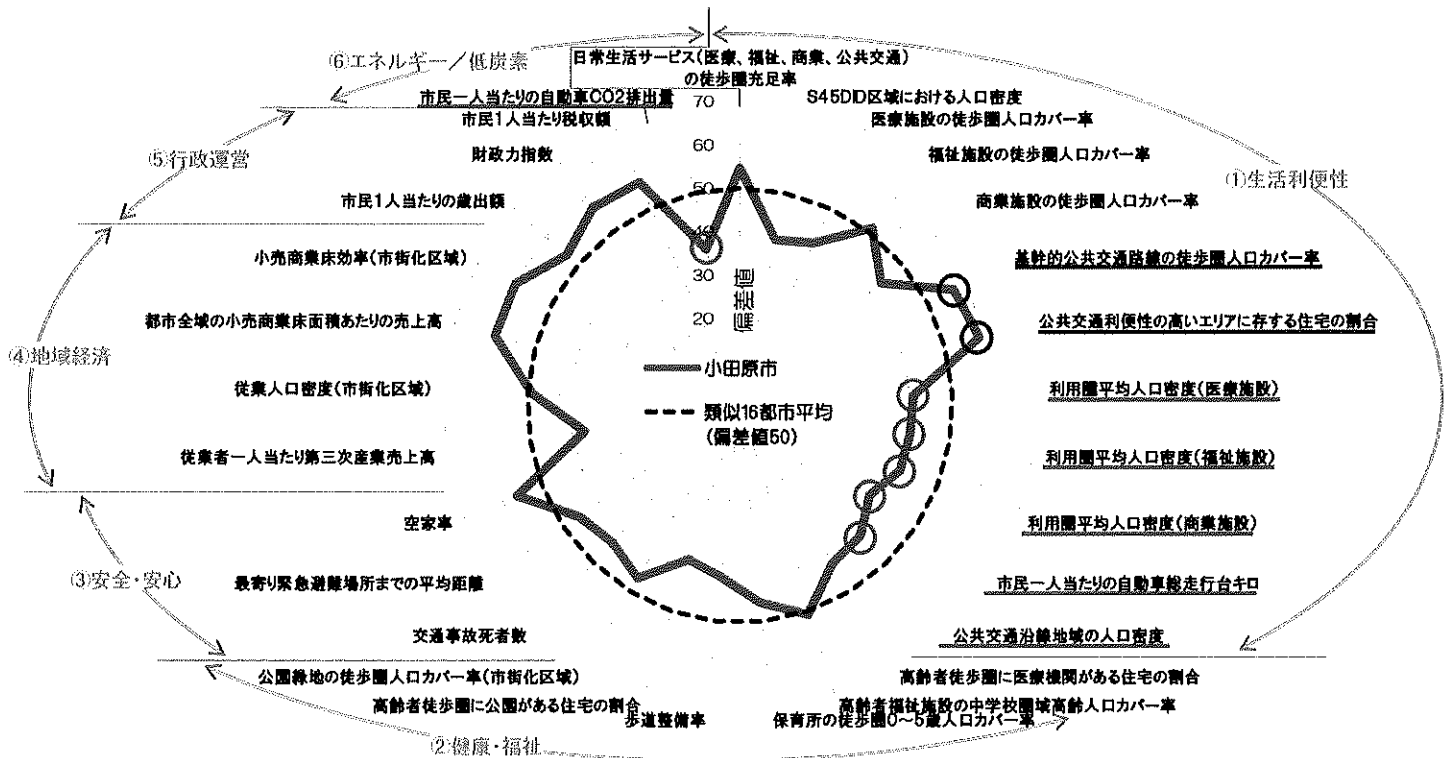
出典：小田原市保育課資料を基に作成（平成30年9月時点）

5. 類似都市との比較

本市の公共交通は、類似都市と比較して充実しており、居住地を広くカバーしています。一方、生活サービス（医療・福祉・商業・公共交通）を支える人口密度が類似都市と比較して低く、自動車への依存度が高いことがうかがえます。

その一因として、類似都市と比較して市街地（DID）が広く薄く分布している点が考えられます。

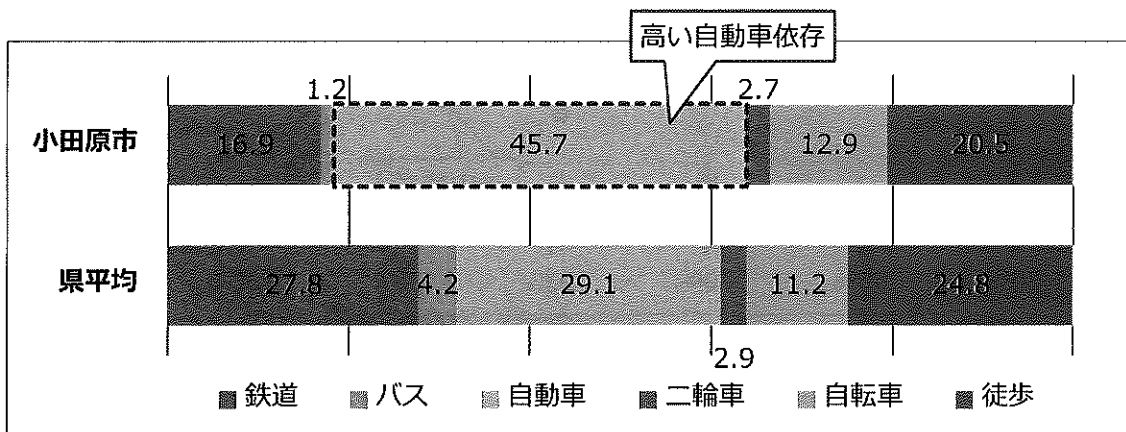
■類似都市の比較レーダーチャート



※評価指標は「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）」を基に設定し、国土交通省が監修したデータを使用しています。

出典：国土交通省作成「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）」評価指標全国版データ

■外出時における代表交通手段構成比（H20年）



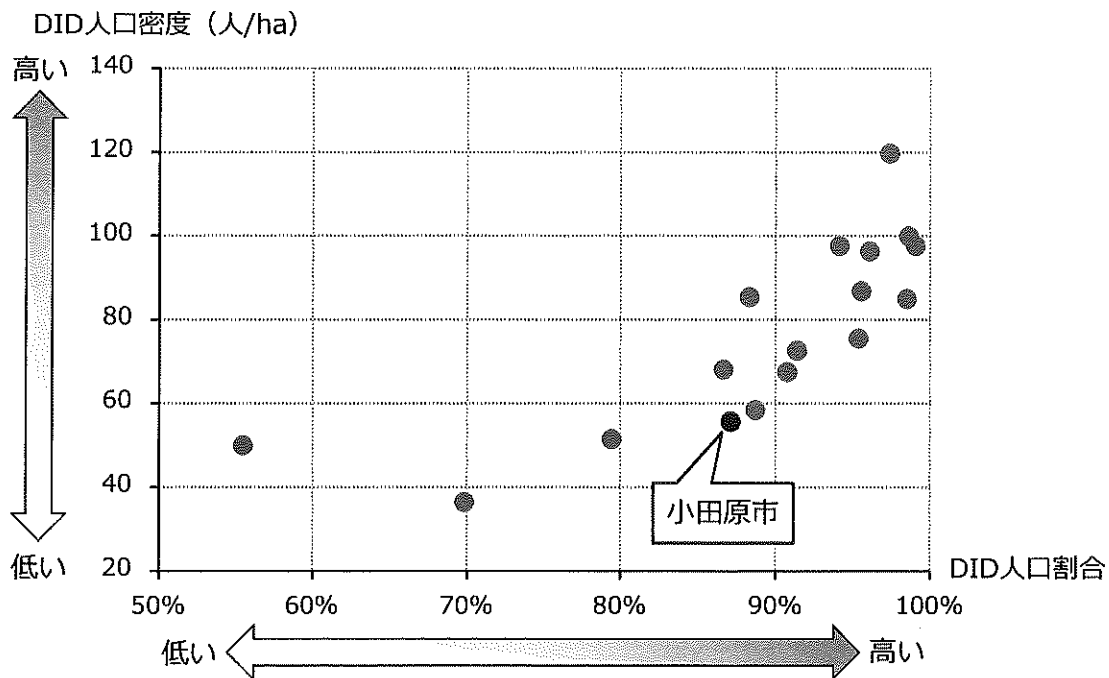
■小田原市と類似都市の DID 人口密度等の比較

【DID 人口密度等の指標一覧】

No	都市圏	都市名	人口総数 (H27)	DID (H27)		
				DID 人口 (人)	DID 人口比率 (%)	DID 人口密度 (人/ha)
-	参考	神奈川県 小田原市	194,086	169,095	87.1%	55.6
1	首都圏	埼玉県 熊谷市	198,742	110,295	55.5%	50.0
2		埼玉県 春日部市	232,709	205,554	88.3%	85.4
3		埼玉県 草加市	247,034	244,784	99.1%	97.6
4		神奈川県 平塚市	258,227	235,955	91.4%	72.7
5		神奈川県 茅ヶ崎市	239,348	225,316	94.1%	97.6
6		神奈川県 厚木市	225,714	195,591	86.7%	68.2
7		神奈川県 大和市	232,922	229,761	98.6%	99.9
8	中部圏	愛知県 春日井市	306,508	271,984	88.7%	58.5
9		三重県 四日市市	311,031	217,294	69.9%	36.5
10	近畿圏	大阪府 岸和田市	194,911	176,899	90.8%	67.5
11		大阪府 茨木市	280,033	269,111	96.1%	96.4
12		大阪府 八尾市	268,800	264,824	98.5%	85.0
13		大阪府 寝屋川市	237,518	231,360	97.4%	119.8
14		兵庫県 明石市	293,409	279,870	95.4%	75.5
15		兵庫県 加古川市	267,435	212,490	79.5%	51.5
16		兵庫県 宝塚市	224,903	214,944	95.6%	86.8

出典：平成 27 年国勢調査

【DID 人口密度と DID 人口割合の相関（上記 16 都市の分布）】



出典：平成 27 年国勢調査

I-2 | 小田原市を取り巻く状況と今後の見通し

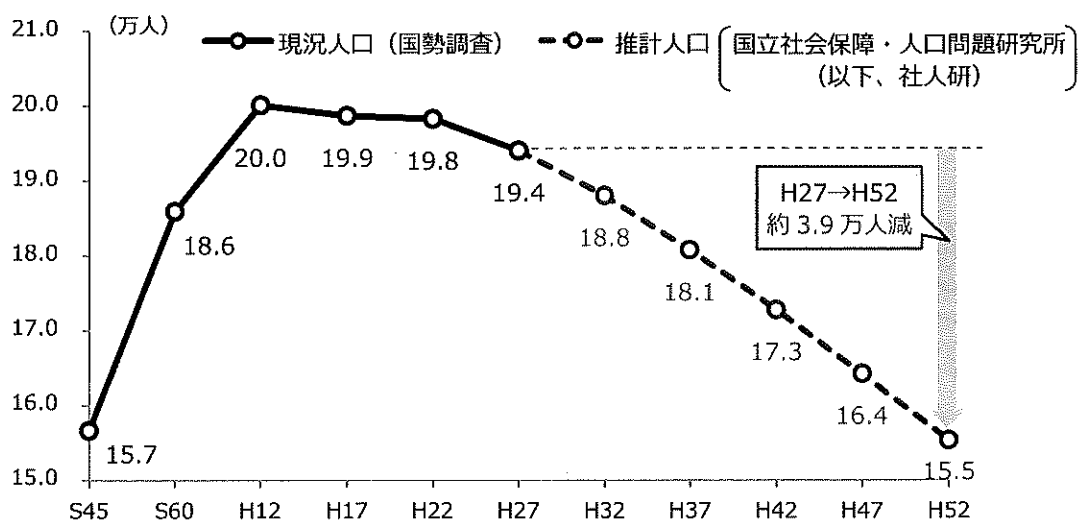
1. 人口減少・少子高齢化

本市の総人口は、平成27年（2015年）時点で約19.4万人であり、平成12年（2000年）の約20.0万人をピークに減少しています。現状のまま推移した場合、平成52年（2040年）には約15.5万人まで減少する見込みとなっています。

年齢区分別にみると、本市の地域経済を支える生産年齢人口が大幅に減少する一方、高齢者人口は、後期高齢者を中心に大きく増加する見込みとなっています。

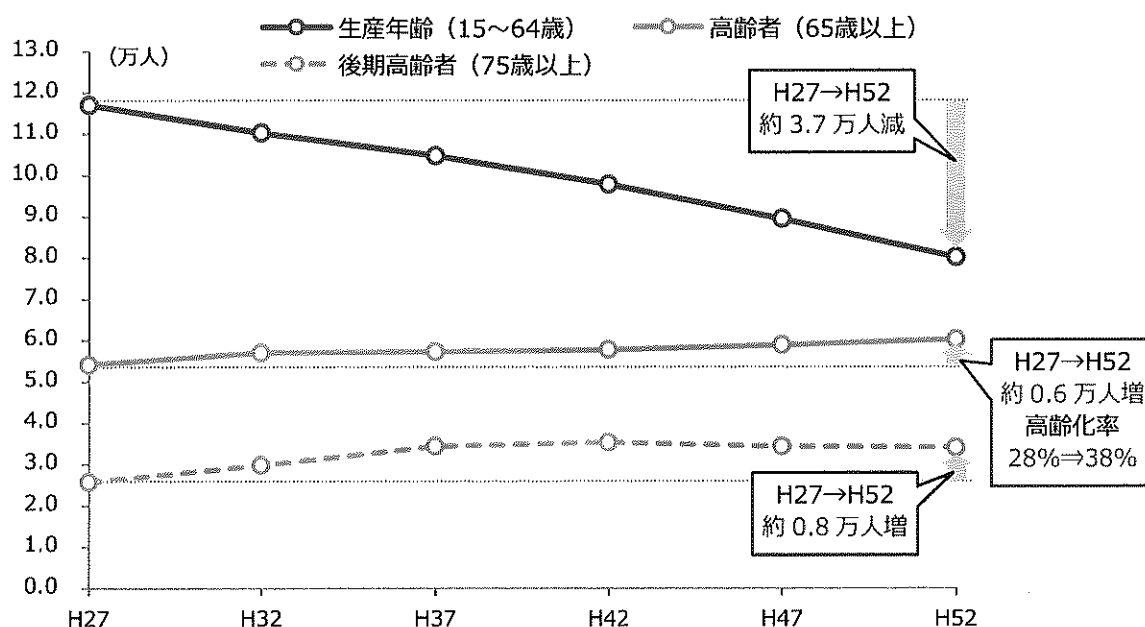
なお、将来的な人口減少は、全市的に進展する見込みとなっています。

■ 総人口の将来見通し



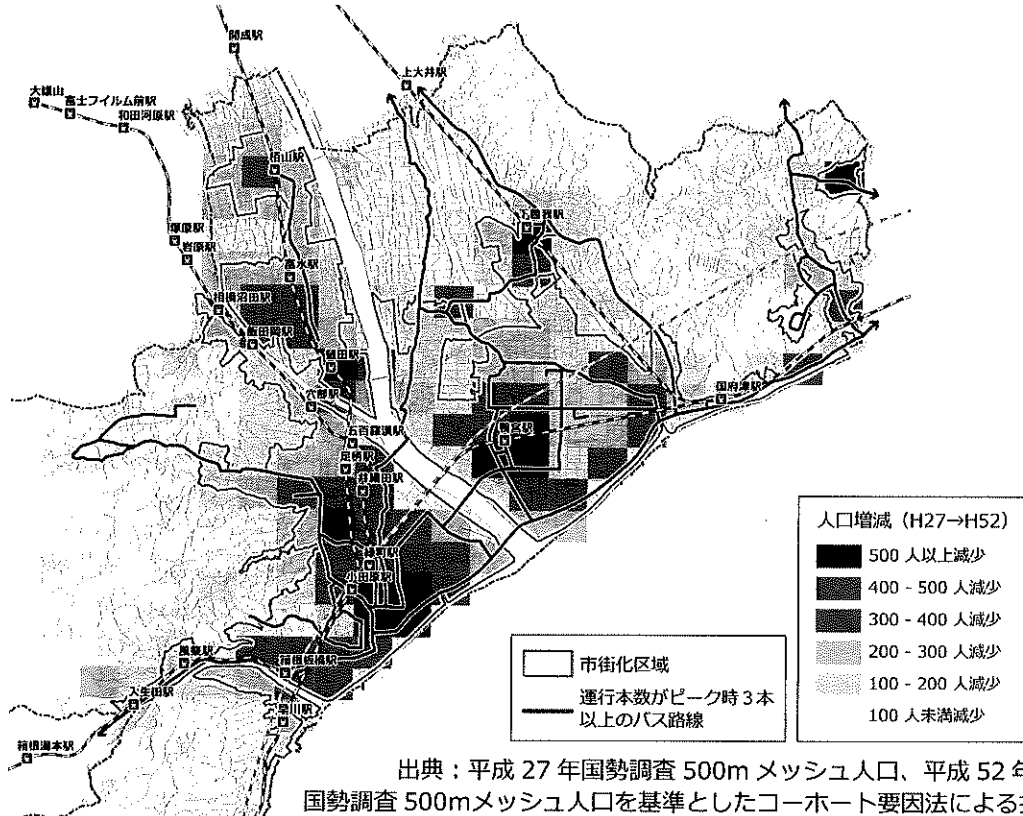
出典：昭和45年～平成27年は国勢調査、平成32年～平成52年は社人研推計（各年10月時点）

■ 年齢区分別人口の将来見通し

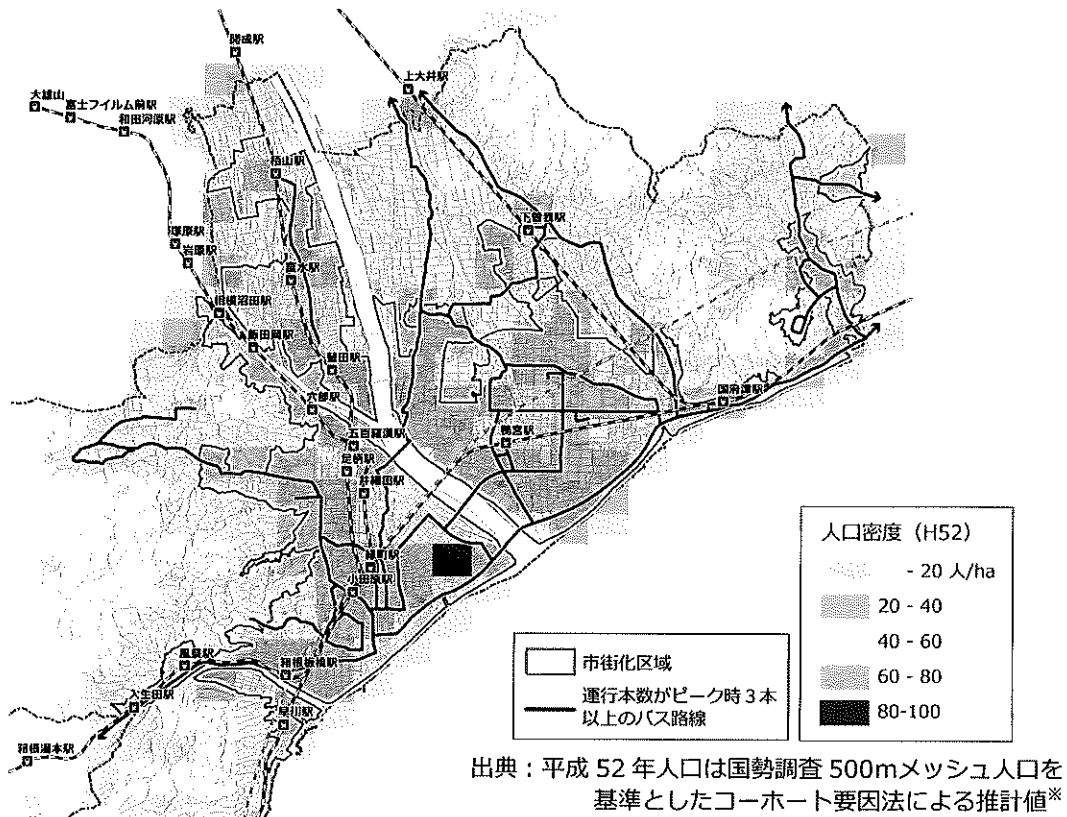


出典：平成27年は国勢調査、平成32年～平成52年は社人研推計（各年10月時点）

■将来人口増減 (H27 (2015) 年→H52 (2040) 年)



■将来人口密度 (H52 (2040) 年)



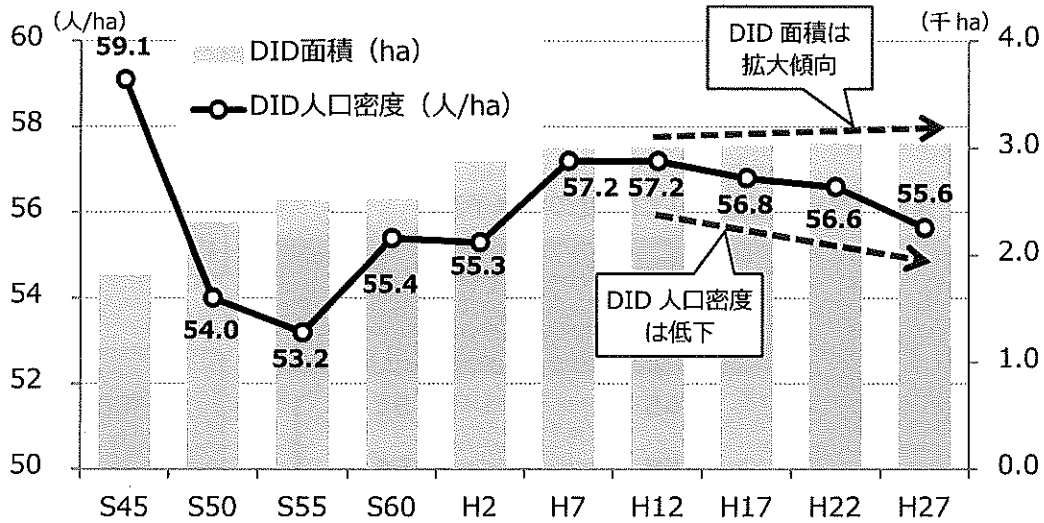
※推計値に関する留意点

「立地適正化計画作成の手引き(H30.4.25,国土交通省)」を踏まえ、社人研による『日本の地域別将来推計人口』（平成 30 年 3 月推計）の小田原市の平成 52 年推計人口（155,368 人）を合計値として、メッシュ別にコーホート要因法による推計人口を算出しています。

2. 市街地の拡散・低密度化

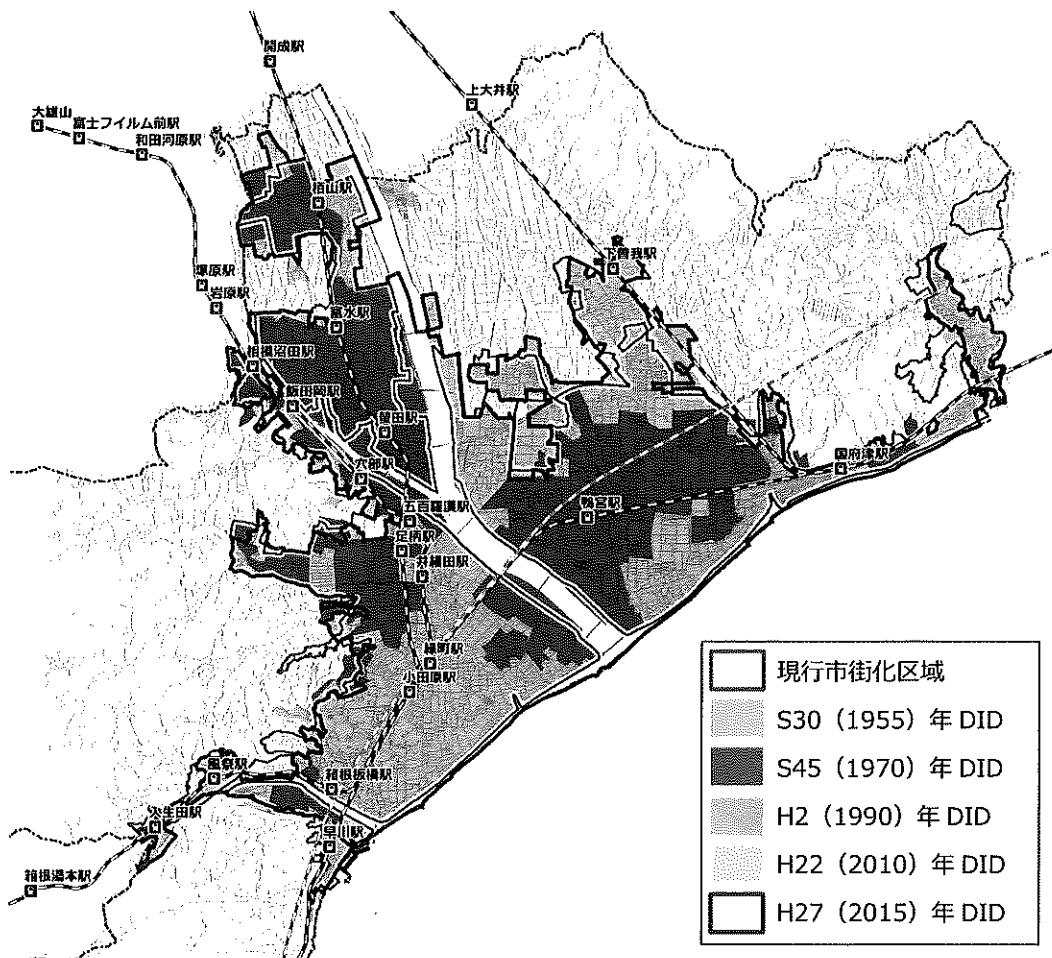
人口は減少局面に直面している一方で、市街地（DID）は拡大傾向にあるため、市街地の低密度化が進展しつつあります。

■ DID 人口密度と DID 面積の推移



出典：国勢調査

■ DID 区域の変遷



出典：国土数値情報（DID人口集中地区）

I-3 | 小田原市の都市構造上の課題

～「人口減少・少子高齢化」「市街地拡散・低密度化」の進展が及ぼす影響～

1. 都市の生活を支える機能の低下

①生活サービス施設

人口減少に伴う市街地の低密度化の進展により、商業・医療・福祉等の生活サービス施設を支える周辺人口密度は大幅に低下する見込みであり、これらの施設の維持に悪影響が及ぶおそれがあります。

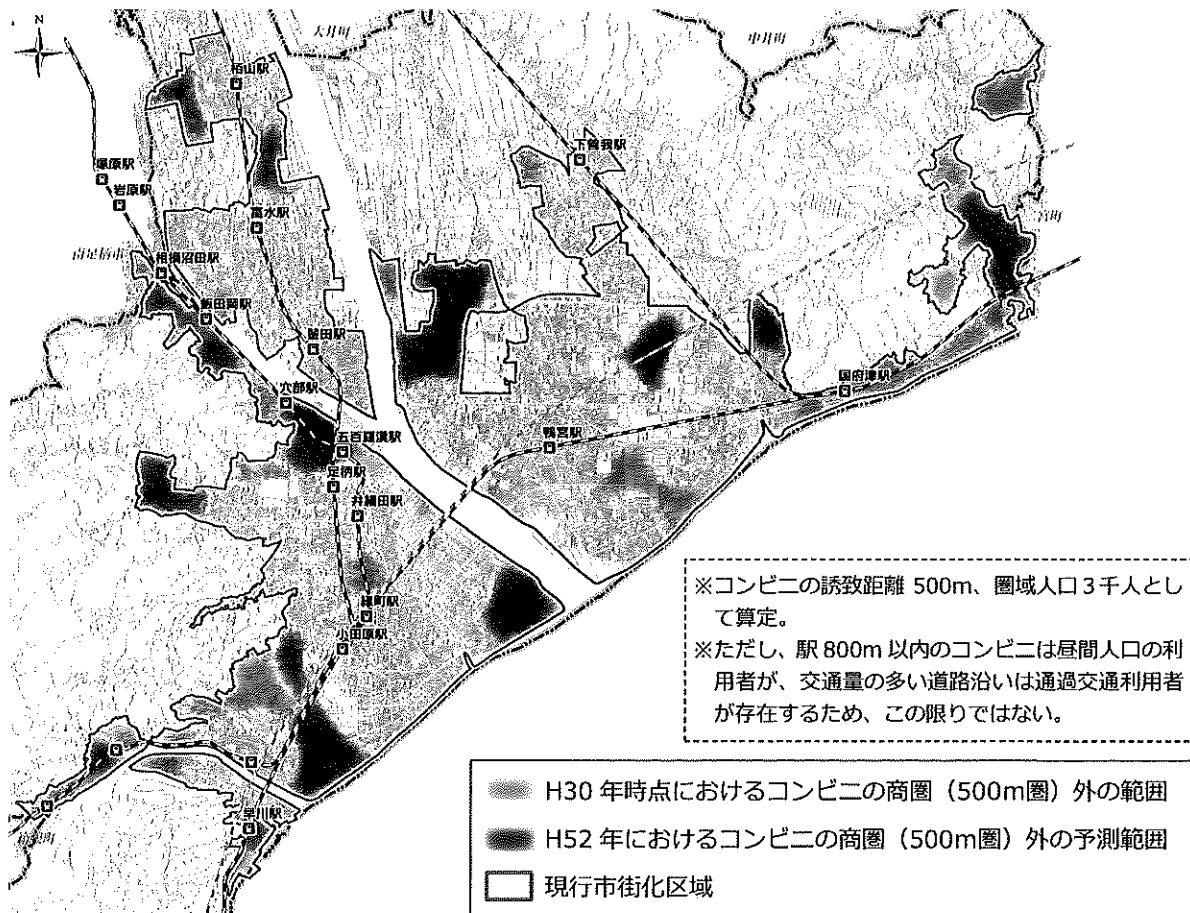
■主な生活サービス施設を支える周辺人口密度の将来予測

生活サービス施設	市街化区域内における 施設 500m圏の人口密度 (人/ha)	
	現況 (H27 (2015) 年)	将来 (H52 (2040) 年)
スーパー	65	51
コンビニエンスストア	68	54
診療所	67	52
参考：市街化区域	62	49

約 14~15 人/ha の減少

500m 圏内で
約 1,000 人の
人口減少
⇒顧客(≒売上)減
による撤退など

■人口減少に伴う市街化区域内のコンビニの商圈(500m圏)の変化(平成27(2015)年⇒平成52(2040)年)



出典：平成27年国勢調査500mメッシュ人口、平成52年人口は国勢調査500mメッシュ人口を基準としたコーホート要因法による推計値

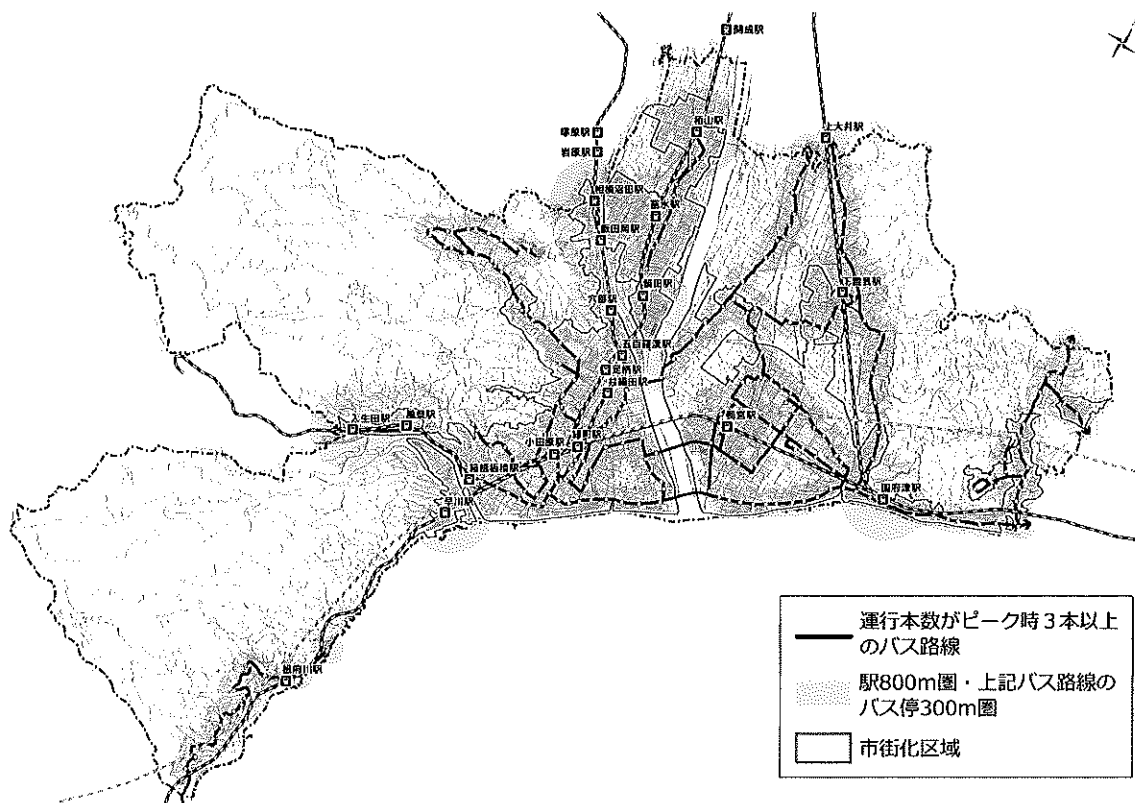
②公共交通サービス

高い公共交通の利便性は本市の強みといえますが、平成12年に人口減少に転じ始め、バス交通については、平成14年の道路運送法改正に伴い、路線バスの需給調整規制が廃止されたこともあり、市内を運行する路線バスの退出等が12度実施（廃止14系統、減便35系統）されています。

生活サービス施設と同様に、更なる人口減少の進展に伴い、将来的な鉄道、バス等の公共交通サービスの維持が困難になることが懸念されます。

■公共交通サービスを支える周辺人口密度の将来予測

駅 800m圏・バス停 300m圏の人口密度（人/ha）		現況（H27（2015）年）	将来（H52（2040）年）
運行本数がピーク時 3 本以上のバス路線	市街化区域	64	50
	市街化調整区域	7	5



■バス路線の退出等状況（小田原市関連）

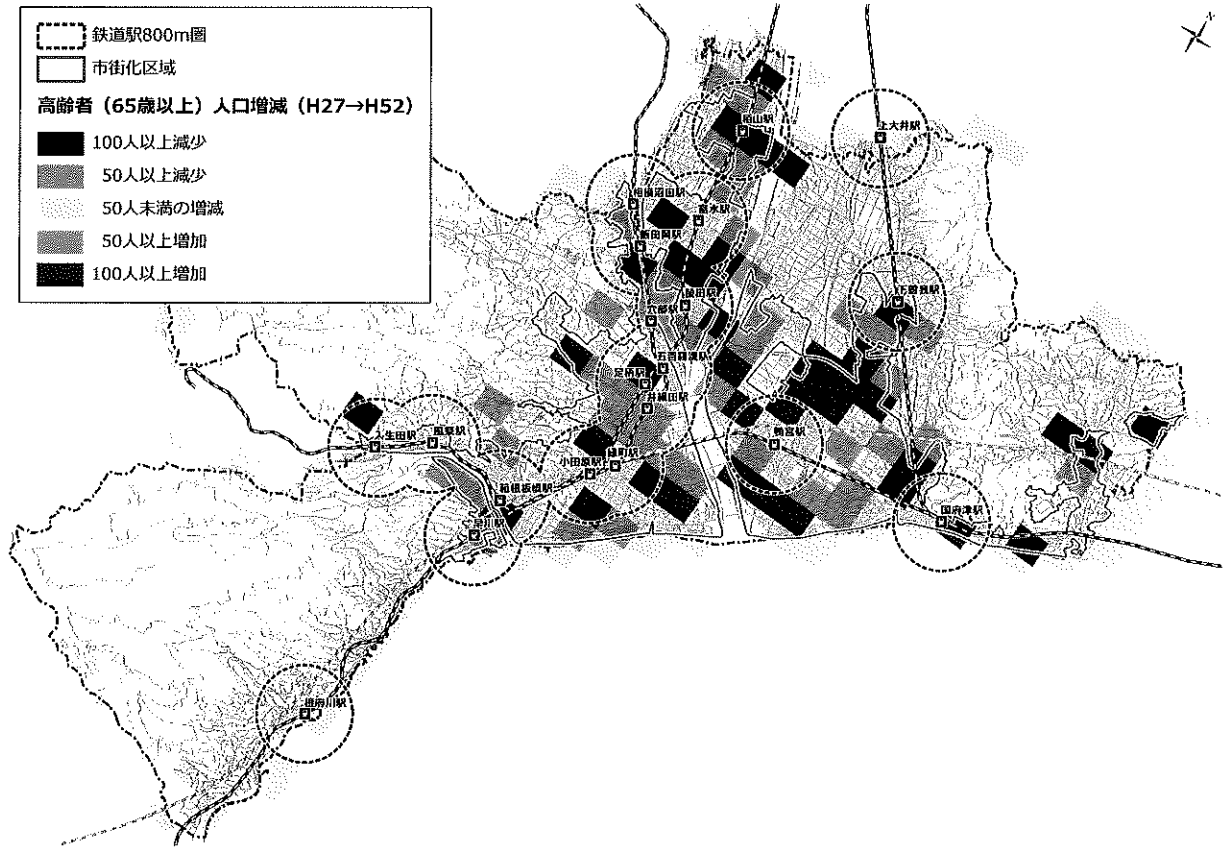
	廃止	減回	増回・新設
H14～H20年	2	8	-
H21～H25年	8	18	1
H26～H30年	4	9	8
計	14系統	35系統	9系統

小田原市都市部まちづくり交通課
資料を基に作成（H30年4月時点）

2. 高齢者の外出機会の減少と健康への影響

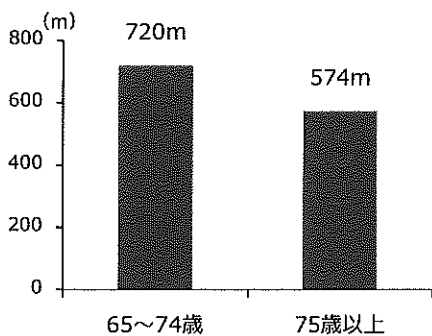
将来的に駅の徒歩圏外で高齢者が増大する見込みであり、高齢者の移動を支えるバス路線のサービス低下や撤退が進展した場合、外出機会の減少による徒歩行動等の身体活動量の低下など、結果として高齢者の健康への悪影響や医療費の増大、高齢者の運転による事故の増加などが懸念されます。

■ 高齢者人口の増減 (H27 (2015) 年→H52 (2040) 年)



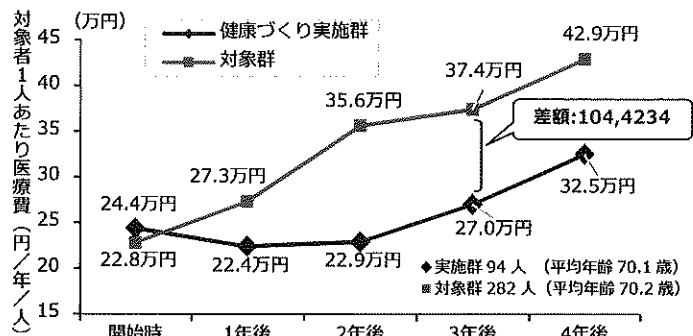
出典：国勢調査 500mメッシュ人口

■ 高齢者が休憩しないで歩ける範囲



出典：健康・医療・福祉まちづくりの推進ガイドライン (国土交通省、平成 26 年 8 月策定)

■ 運動習慣と医療費の関連性



運動しない人は、運動する人よりも年間 10 万円も医療費が高い

出典：健康・医療・福祉まちづくりの推進ガイドライン (国土交通省、平成 26 年 8 月策定)

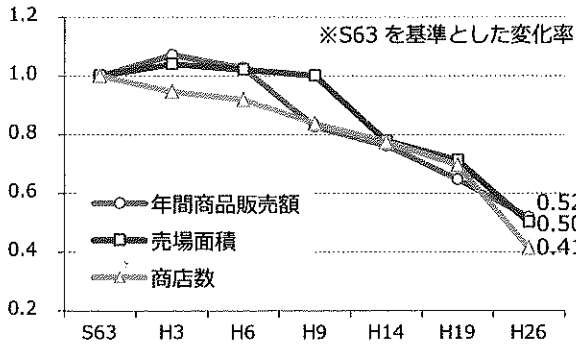
3. 地域経済・活力の衰退

モータリゼーションの進展、郊外への大規模商業施設の進出等により、小田原駅周辺では、商業機能の低下、低未利用地の増大、営業店舗の減少等が進み、また、建設費の高騰等により中高層マンションの分譲が停滞しており、都市機能や賑わい・活力が低下しています。

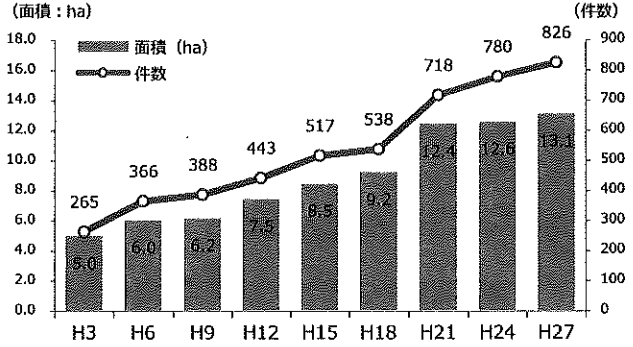
その他の駅周辺においても事業所数は減少の傾向にあり、地域経済が停滞している傾向がうかがえます。

【小田原駅周辺における地域経済の推移】

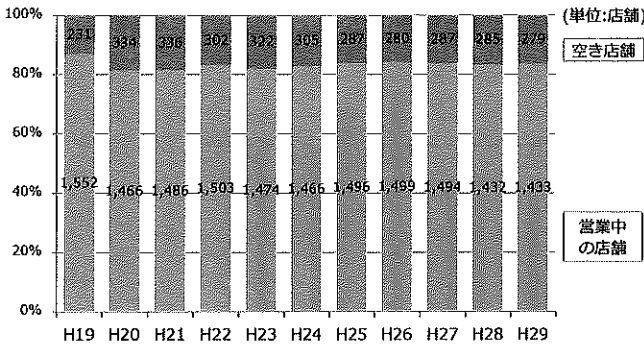
■ 年間商品販売額等の推移



■ 低未利用地の推移



■ 空き店舗数の推移



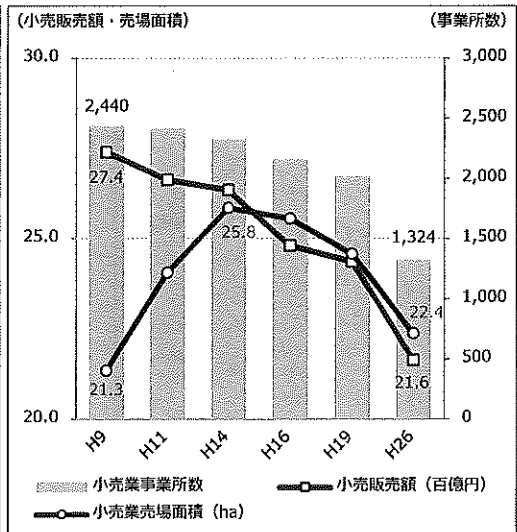
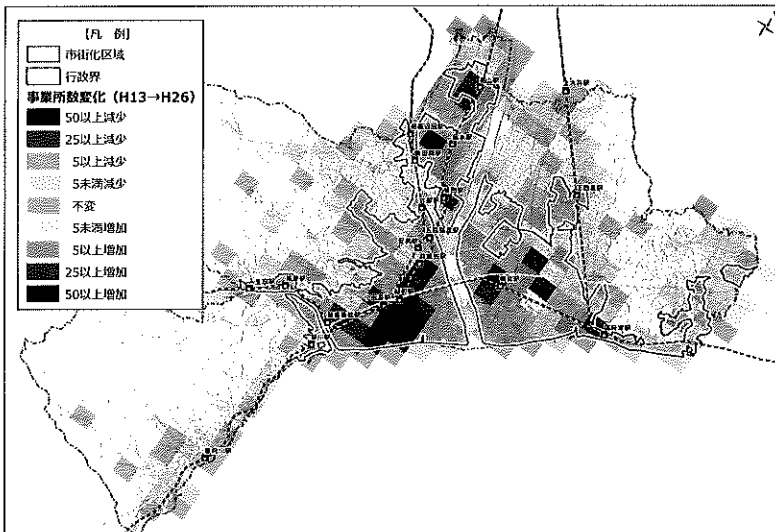
■ 中高層マンション（5階以上）の分譲実績

建築年度	件数	戸数	社会情勢
H17	2	84	高度地区
H18	3	146	
H19	2	191	
H20	0	0	リーマンショック
H21	2	77	
H22	0	0	
H23	1	53	
H24	1	25	東日本大震災
H25	2	51	
H26	1	42	消費税8%
H27	1	42	
H28	0	0	
H29	0	0	

出典：小田原市資産税課資料を基に作成

【小田原市における地域経済の推移】

■ 事業所数の変化（平成13⇒26年）（左図）、小売販売額・売場面積の推移（平成9⇒26年）（右図）



出典：平成13年事業所・企業統計調査、平成26年経済センサス

4. 財政の悪化・都市経営コストの増大

①公共施設及び公共インフラの維持費増大

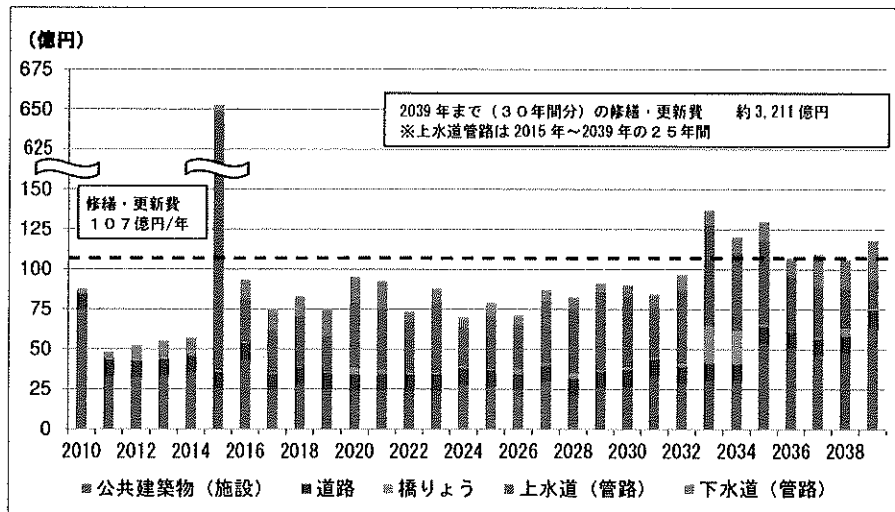
本市における既存公共施設全体*の修繕・更新費は、平成22（2010）～平成51（2039）年度までの30年間で約3,211億円、年度平均で約107億円が必要となると見込まれています。これは、平成17～21年度の5年間に投資した修繕・更新費（43億円/年）の約2.5倍に相当する財政負担額です。

※公共施設及び公共インフラ（道路・橋りょう・上下水道等）

また、公共施設や公共インフラの維持費は、市街地の規模が大きいほど維持・管理が必要な範囲が拡大するため、市街地の人口密度と一定の相関関係にあることが統計的に立証されています。

今後の公共施設及び公共インフラの修繕・更新費は増大することが見込まれている中、このまま市街地の低密度化が進展した場合には、更なる財政負担が想定され、行財政をひっ迫することが懸念されます。

■小田原市における公共施設全体の将来負担の見通し（H22（2010）～H51（2039）年度）

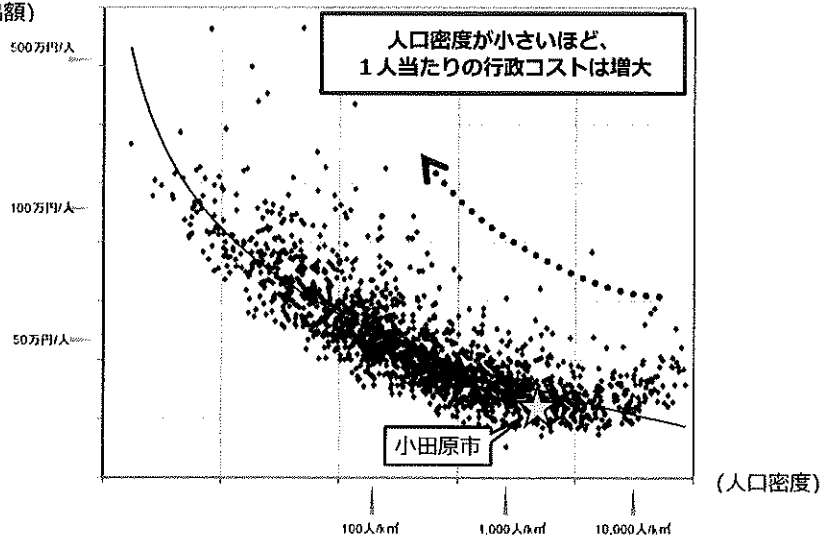


※2015年の上水道（管路）の突出は、推計時点で既に耐用年数を経過している管路については、推計上のルールとして更新時期を推計初年度にしたため。

出典：市有施設の管理運営に係る基本方針 改訂版（小田原市、H28年1月改訂）

■市町村の人口密度と財政歳出の相関（H18-20年の3か年平均値）

（1人あたり歳出額）

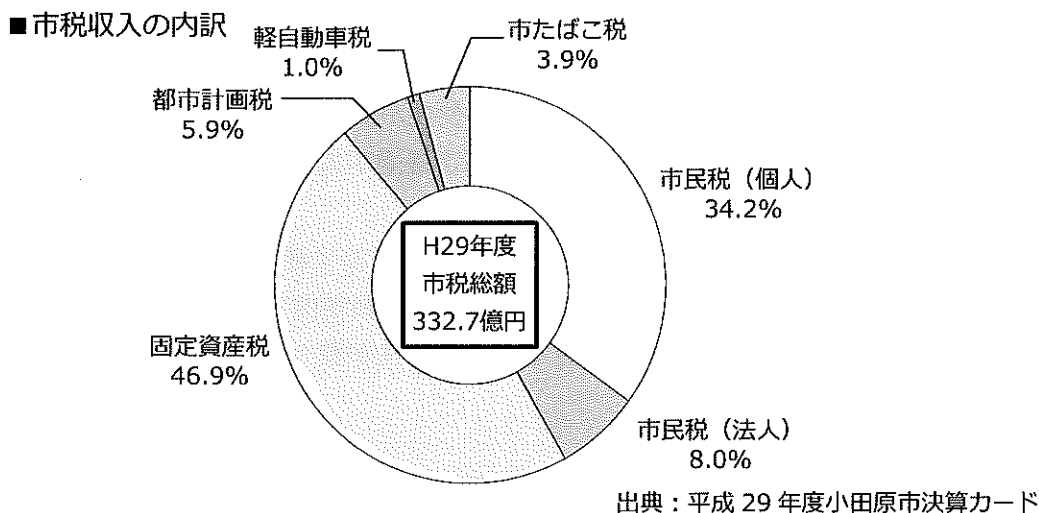


出典：「国土の長期展望」中間とりまとめ（国土交通省、平成23年2月公表）

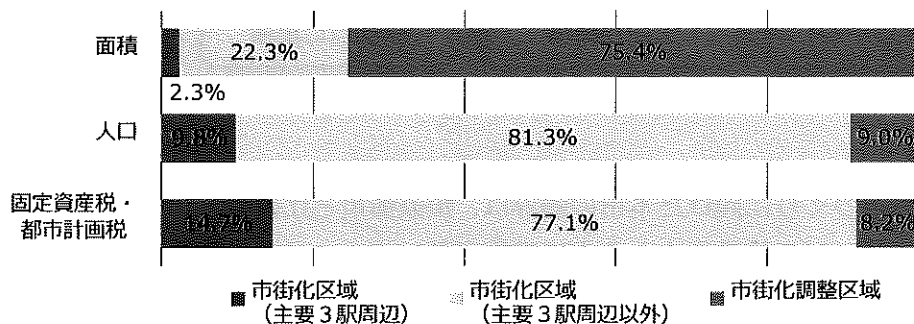
②税収の減少

市税収入の約1/3は市民税（個人）となっており、人口減少・少子高齢化の進展に伴い、その収入が減少することが予想されます。

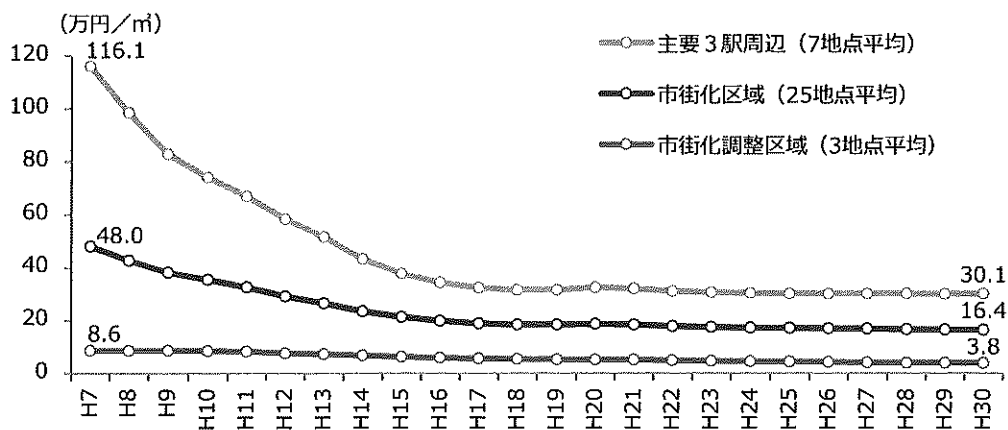
固定資産税及び都市計画税（以下、固定資産税等）は、合わせると市税収入の過半を占めています。面積は約2%に過ぎませんが、中心市街地を含む小田原駅周辺、本市の主要な交通結節点である鴨宮駅、国府津駅周辺においては市全体の固定資産税等の約15%を占めており、その税収は少なくありません。このまま地域経済が低下した場合、地価が下落し、市民税収入の減少も含め、税収の確保が困難になり、行政サービスが低下するおそれがあります。



■ 区域区別にみた固定資産税等の比率（平成 27 年）



■ 区域区別にみた地価公示価格の推移



II章 立地適正化計画の基本的な方向性

II-1 | 都市づくりの方向性・理念

1. 都市構造上の特性と課題を踏まえた都市づくりの方向性

I章で整理した都市構造上の特性と課題から、持続可能な都市づくりに向けた本市の強み・ポテンシャル、弱みを明らかにし、都市構造上の課題に対応するための都市づくりの方向性を整理します。

①本市の強み・ポテンシャル

持続可能な都市づくりに向けた本市の強み・ポテンシャルは、鉄道6路線18駅及びそれを補完するバスネットワークが形成されており、これら交通利便性の高いエリアに一定の人口が集積しているとともに、公共交通によるアクセス利便性が高い交通結節点である小田原駅や鳴宮駅周辺に本市の主要な公共施設や広域的な都市機能が集積しており、総じて公共交通の利便性が高い点にあります。

また、商業・医療・福祉・子育て等の日常的に利用する生活サービス施設の分布をみると、本市の市街地（市街化区域）内に広く分布しており、市街地内であればおおむねこれらの生活サービスを徒歩圏内で利用することができる生活利便性が整っています。

■本市の強み・ポテンシャルの要点

高い公共交通の利便性
(鉄道6路線18駅及
びバスネットワーク)

公共交通の利便性
が高いエリアに
人口が集積

公共公益・広域的
な都市機能は交通
結節点に集積

生活サービス施設の
利用圏はおおむね
市街地をカバー

②本市の弱み

持続可能な都市づくりに向けた本市の弱みは、類似都市と比較して市街地の人口密度が低く、結果として生活サービス施設を支える人口密度が低い点と、日常の移動手段として自動車への依存度が高い点にあります。また、本市の人口は、減少に転じ、少子・高齢化が進展していることから、現状のまま推移した場合には、更なる人口密度の低下により、都市の生活を支える都市機能及び公共交通サービスの低下や、それに伴う高齢者の外出機会の減少が懸念されます。また、一定の人口集積によって支えられている地域経済の衰退や、人口減に起因する税収の減少と拡散した公共施設や公共インフラの維持・更新に掛かる都市経営コストの増大により財政の悪化が懸念されます。

■本市の弱みの要点

自動車への
依存度が高い

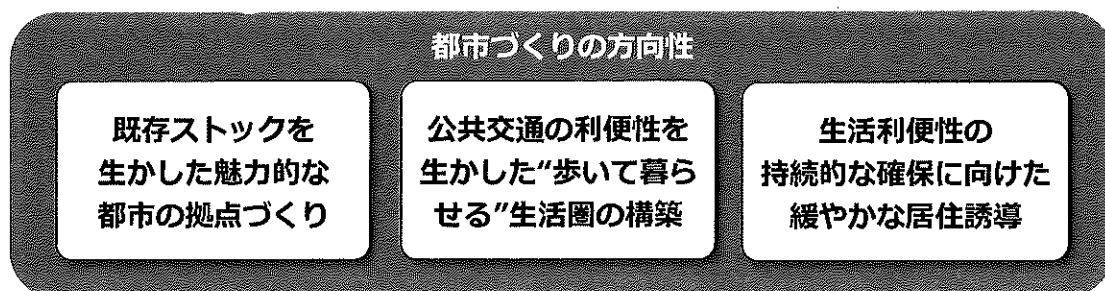
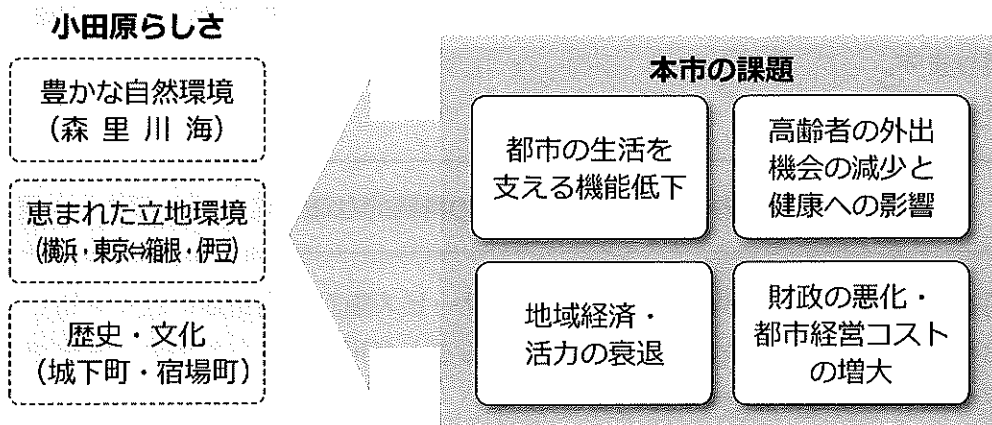
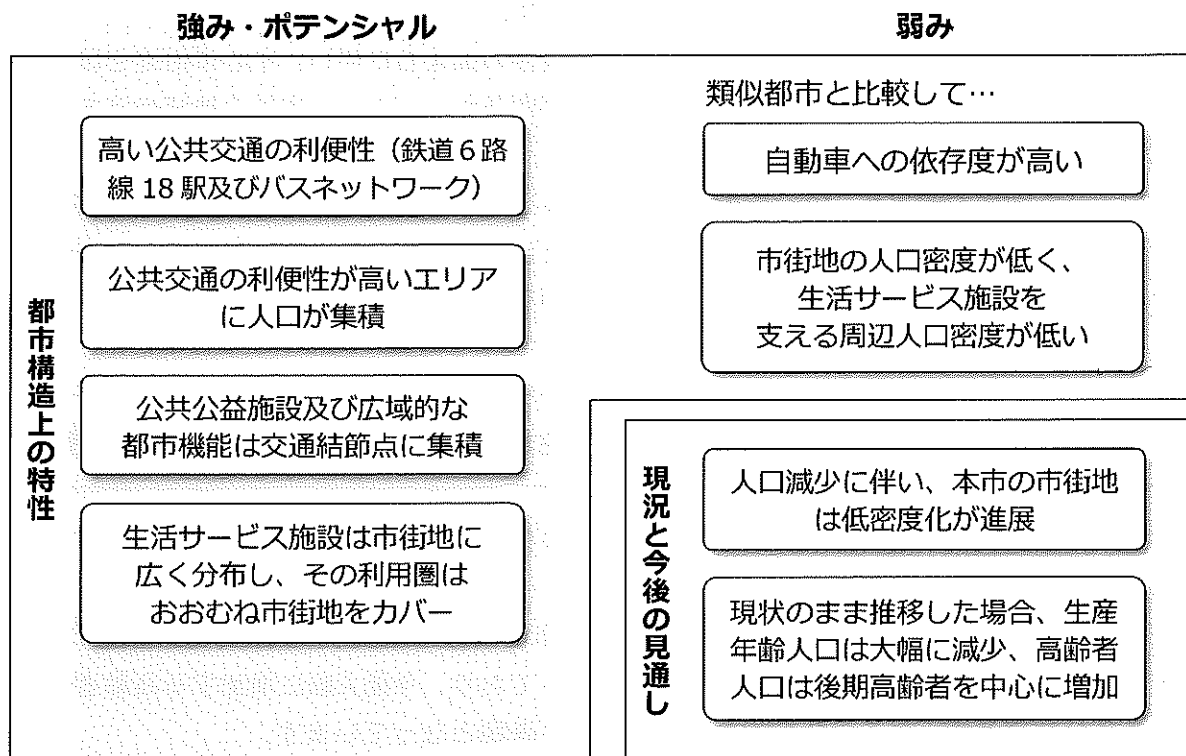
市街地の人口密度が低く、
生活サービスを支える
周辺人口密度が低い

人口減少に伴い、
市街地の低密度化
が進展

生産年齢人口は大幅に
減少、高齢者は後期高
齢者を中心に増加

③都市づくりの方向性

本市の強み・ポテンシャル、弱みを踏まえ、都市構造上の課題に対応するための都市づくりの方向性として「既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり」、「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」、「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」の3点を掲げます。



都市づくりの方向性① 既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり

県西地域の中核となる小田原駅周辺は、公共公益施設や商業・業務を中心とする広域的な都市機能のほか歴史的・文化的資源が集積し、また、鴨宮駅周辺においても広域的な商業・業務機能が集積しており、本市の地域経済を支えています。

一方で、人口減少や商業機能の郊外化と自動車依存の高まりに伴い、中心市街地をはじめとする駅周辺において地価の下落や商業施設の撤退が顕在化しており、本市の地域経済を支える拠点の活力向上が課題となっています。

このような課題を踏まえ、中心市街地や駅を中心に形成された既存の都市機能や都市基盤のストックを生かし、歴史的・文化的資源を生かした景観形成などともあいまって、本市の都市活力をけん引する“魅力的な都市の拠点づくり”の実現を図ります。

都市づくりの方向性② 公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築

鉄道6路線18駅を中心として、本市の公共交通の利便性は高く、駅周辺や鉄道を補完するバス路線沿線に一定の人口集積が図られています。

一方で、人口減少・少子高齢化の進展や、自動車に依存したライフスタイルの浸透に伴い、路線バスのサービス水準の低下や撤退等が顕在化しており、今後大幅に増加する高齢者の移動を支える公共交通サービスの持続的な維持・確保が課題となっています。

このような課題を踏まえ、本市の公共交通の利便性を最大限生かし、公共交通を利用しながら“徒歩”を基本に買い物や通院など日々の暮らしが送れる“歩いて暮らせる”生活圏の構築を図ります。

都市づくりの方向性③ 生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導

商業・医療・福祉・子育ての身近な生活サービス施設は市街地に広く分布し、市街地内ではおおむねこれらの施設を徒歩圏内で利用することが可能となっており、本市では一定の生活利便性が確保されているといえます。

一方で、人口減少と市街地の拡大に伴い、市街地の低密度化が進展しており、このまま人口減少が進めば、一定の人口集積に支えられ成立しているコンビニやスーパーなどの民間施設の撤退が懸念されます。

このような課題を踏まえ、一定の人口集積を維持するため、市街地内の人口や都市機能が集積するエリアを基本に“緩やかな居住誘導”を図り、生活利便性の持続的な確保を図ります。

2. 上位・関連計画における都市づくりの方向性

立地適正化計画は、「おだわらTRYプラン（第5次小田原市総合計画）」や「小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即しつつ、「小田原市都市計画マスタープラン」の一部となる計画として、各種関連計画との連携・整合を図りながら策定するものであり、これらの上位・関連計画における都市づくりの方針を踏まえた上で、立地適正化計画の基本的な方向性を検討します。

①おだわら TRY プラン（第5次小田原市総合計画）

おだわらTRYプランは、緩やかな経済成長と人口減少の時代においても、本市の持続的な発展を実現するための将来都市像「市民の力で未来を拓く希望のまち」を掲げ、その実現に向けた目標、政策の方向性、施策体系、主要事業をとりまとめた本市の総合計画です。

立地適正化計画は、おだわらTRYプランに示される「土地利用の基本方針」を踏まえ、持続可能な土地利用を計画的に進めるとともに、既存インフラを生かしながら都市機能の集約を図るものとします。

■土地利用の基本方針（おだわら TRY プランより抜粋）

本市では、豊かな田園環境の維持に向けた農林業的土地利用と都市的土地利用が調和した均衡ある持続可能な土地利用を計画的に進めるとともに、既存インフラを生かしながら都市機能を集約し、それぞれの地域がネットワークで有機的に連携したまちづくりを目指します。

②小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

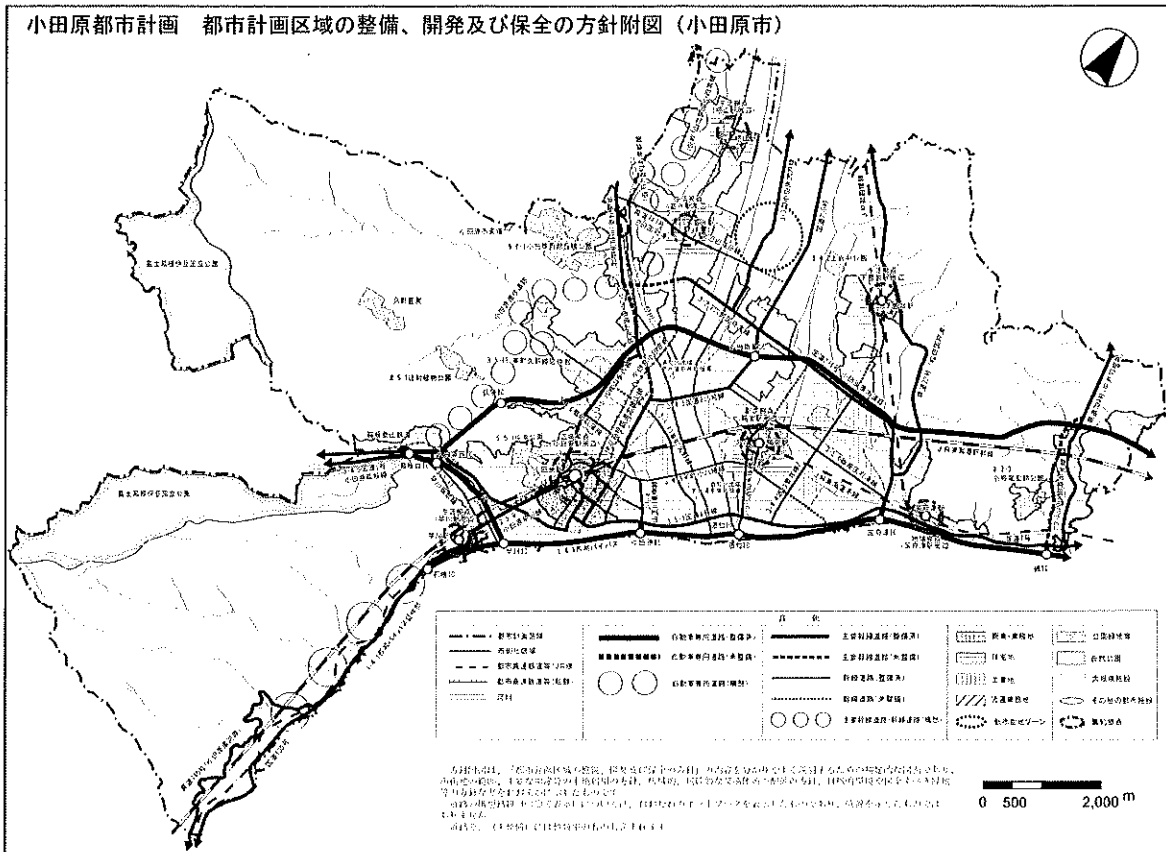
小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、整開保）は、県が定める「都市計画区域マスタープラン」における小田原都市計画区域の都市づくりの目標、区域区分の方針、土地利用や都市施設等の都市計画決定の方針を示す計画です。

立地適正化計画は、整開保に示される小田原市都市計画区域の「都市づくりの目標」を踏まえ、人口減少、超高齢社会に対応した集約型・低炭素型の都市づくりを推進するものとします。

■小田原市都市計画区域の都市づくりの目標（整開保より抜粋）

小田原都市計画区域における都市づくりは、自然的資源に恵まれ、歴史的・文化的資源も多くあり、発達した鉄道網が形成されているといった地域特性を生かすとともに、人口減少、超高齢社会に対応した集約型・低炭素型の都市づくりを推進するため、「小田原らしさ（自然・歴史・交通の利便性）を生かし、多様な交流によりにぎわいを生む持続可能なまち」の実現を目指す。

■方針附图



③小田原市都市計画マスタープラン

小田原市都市計画マスタープランは、おだわらTRYプラン及び整開保に即して、本市のまちづくりの目標像、将来都市構造を掲げ、地域別のあるべき市街地像、課題に応じた整備方針、地域の都市生活や経済活動等を支える諸施設の計画等を総合的に定めた計画です。

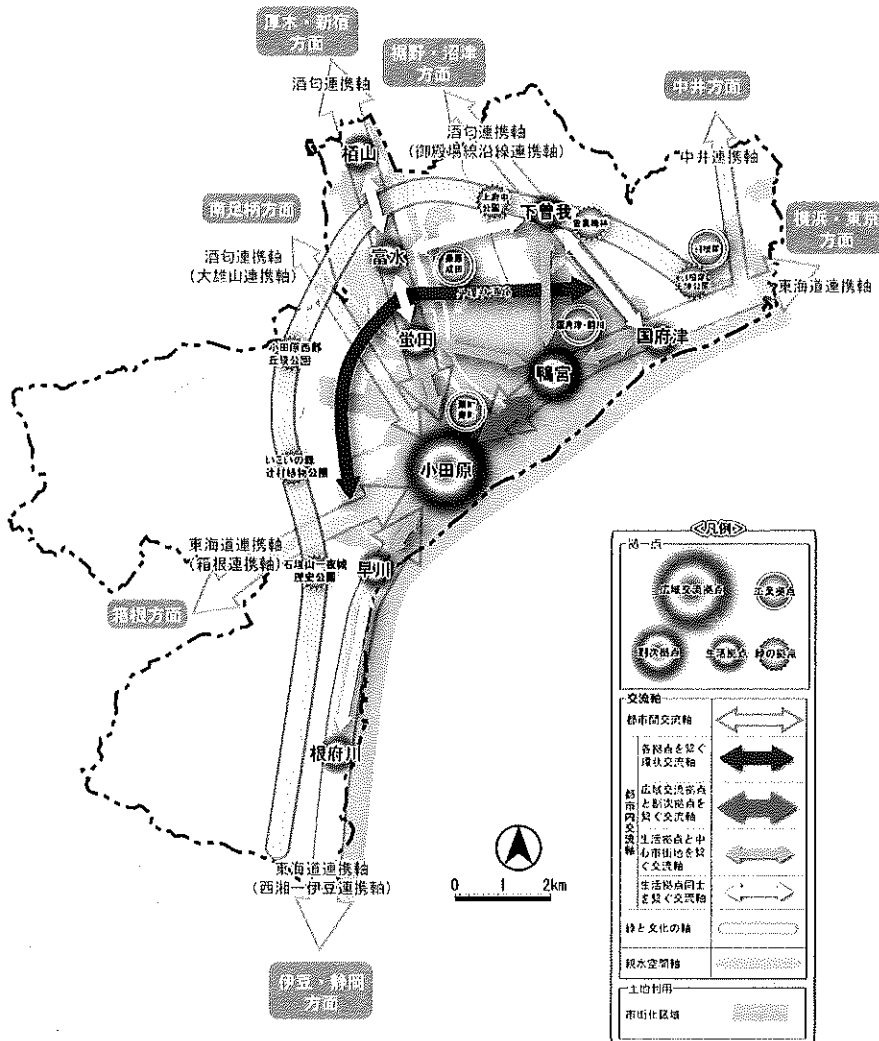
立地適正化計画は、都市計画マスタープランに示される「都市の目標像」である“鉄道駅を中心とした利便性の高いまち”、“公共交通が便利なまち”、“魅力あふれるまち”の実現に向け、「将来都市構造の基本的な考え方」を踏まえ、交通の利便性の高いエリアにおけるまちの魅力を高め、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実を図るものとしす。

■将来都市構造の基本的な考え方（小田原都市計画マスタープランより抜粋）

立地環境を生かし、それぞれの地域特性に応じた多様な住まい方からなる「小田原スタイル」の暮らしを提案して、市民の定住と市外からの転入者の増加を図り、にぎわいを生む持続可能なまちを目指します。

そのため、豊かな自然環境を保全・活用しながら、中心市街地や鉄道駅周辺など、交通の利便性の高いエリアにおけるまちの魅力を高め、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実と、都市間を結ぶ広域的な交通機能の向上を図ります。

■将来都市構造



将来都市構造実現に向けた方向性

小田原と鴨宮を結ぶ交流軸の強化

周辺自治体及び横浜・東京方面との交流軸の強化

生活拠点における生活利便性の維持・向上と拠点同士のネットワークの形成

拠点整備と郊外や集落の地域特性を踏まえた土地利用

④小田原市低炭素都市づくり計画

小田原市低炭素都市づくり計画は、本市における都市の低炭素化に向けた都市づくりの方向性を示す計画であり、都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野の施策を統合的に行うことで、都市の低炭素を目指すものです。

立地適正化計画は、小田原市低炭素都市計画に示される「低炭素都市づくりの方針」を踏まえ、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図るものとなります。

■低炭素都市づくりの方針（小田原低炭素型都市づくり計画より抜粋）

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。

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。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。

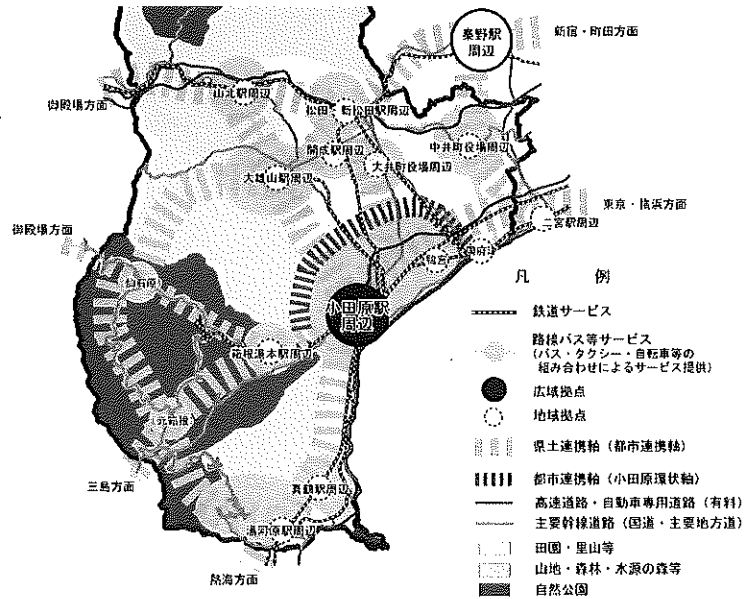
⑤県西部都市圏交通マスタープラン 都市・地域総合交通戦略

県西部都市圏交通マスタープラン 都市・地域総合交通戦略（以下、交通マスタープラン）は、県西部都市圏の道路や公共交通などの都市交通部門における長期的な視点からの交通計画の基本計画であり、都市圏における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示すものです。

立地適正化計画は、交通マスタープランに示される県西部都市圏の将来都市像を踏まえ、拠点内・拠点間の連携を支え、既存の公共交通を維持・確保し、過度に自動車に依存しない交通体系の実現に向けた都市づくりを推進するものとします。

■県西部都市圏の将来都市像 (交通マスタープランより抜粋)

拠点内の都市機能の集約を支え、広域拠点とのアクセス強化や各地域拠点の連絡強化など、拠点内・拠点間の連携を支え、既存の公共交通を維持・確保し、過度に自動車に依存しない交通体系の実現



⑥小田原市地域公共交通総合連携計画

小田原市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）は、買い物や通院など生活に欠かせない「おでかけ」に使える公共交通ネットワークの維持・確保を目的として、小田原市の公共交通のあり方を定める「おでかけ品質向上計画」です。

立地適正化計画は、連携計画に示される地域公共交通の方向性（基本方針）を踏まえ、「住みやすい」「交流できる」まちを繋ぐ公共交通ネットワークの構築を図るものとします。

■地域公共交通の方向性【基本方針】（連携計画より抜粋）

- 「住みやすい（日常生活に欠かせない買物や通院ができる）」「交流できる（人が集まり活動できる）」まちを繋ぐ公共交通ネットワークの構築
- 「使いやすい」「わかりやすい」公共交通サービスの実施
 - ・鉄道駅、主要施設、生活拠点などそれぞれの特性に適した乗継環境の整備を進める
- 「安心できる」おでかけ品質の確保・向上
 - ・自動車に頼らなくても、日常生活に欠かせない通院や買物などができるよう、公共交通、特に路線バスについて、おでかけ品質の確保・向上を目指す

3. 立地適正化計画の都市づくりの理念

都市構造上の特性と課題を踏まえた都市づくりの方向性及び上位・関連計画における都市づくりの方針を踏まえ、立地適正化計画の都市づくりの理念を以下のとおりとします。

－ 立地適正化計画の都市づくりの理念 －

小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

広域的な都市機能が集積し“交流・賑わい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便性が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。

中心市街地、生活圏を支える各拠点が公共交通により互いに結ばれ、将来にわたって誰もが暮らしやすく、都市の活力が持続的に確保されるコンパクトシティを実現します。

都市構造上の特性と課題を踏まえた都市づくりの方向性

既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり

公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築

生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導

上位・関連計画における都市づくりの方針

【おだわら TRY プラン】
既存インフラを生かしなが
ら都市機能を集約し、各地域
がネットワークで有機的に
連携したまちづくり

【小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】
人口減少、超高齢社会に対応した集約型・低炭素型の都市づくりを推進

【都市計画マスタープラン】
交通の利便性の高いエリアにおけるまちの魅力を高め、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実

【県西部都市圏交通 MP】
拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現

【低炭素都市づくり計画】
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

【地域公共交通総合連携計画】
「住みやすい」「交流できる」まちを繋ぐ公共交通ネットワークの充実

図が示す立地適正化計画の将来都市像

『コンパクト・プラス・ネットワーク』
拠点形成 + 拠点周辺や公共交通沿線への都市機能・居住の誘導 + 拠点間ネットワーク

都市づくりの理念「小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成」に基づく集約型都市構造の骨格の考え方を以下のとおりとします。

— 立地適正化計画の都市づくりの理念 —

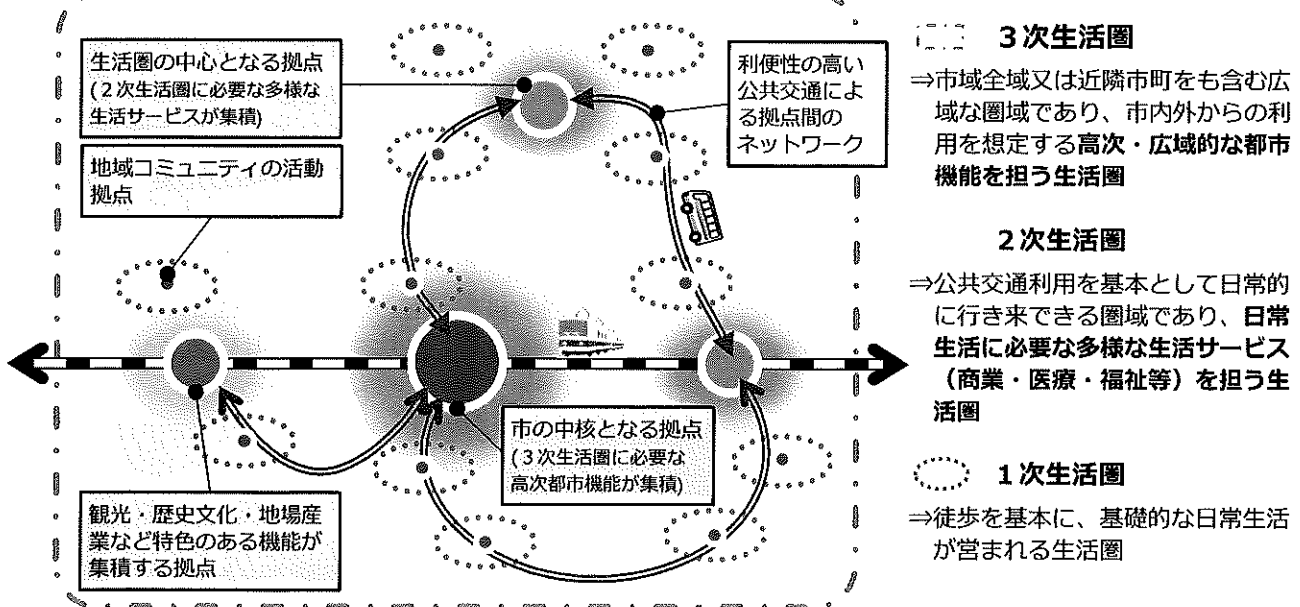
小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

広域的な都市機能が集積し“交流・賑わい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便性が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。

中心市街地、生活圏を支える各拠点が公共交通により互いに結ばれ、将来にわたって誰もが暮らしやすく、都市の活力が持続的に確保されるコンパクトシティを実現します。

- 都市づくりの理念に基づく集約型都市構造の骨格の考え方 —
- ☞ 段階的な生活圏を形成し、それぞれの生活圏の中で交通や生活の利便性が高いエリアを、集約型都市構造の骨格をなす拠点として設定します。
 - ☞ それらの拠点間を公共交通によりネットワークし、それぞれが特色を持つメリハリある市街地を形成することで、多極かつ多様性のある小田原らしい都市構造を形成します。
 - ☞ また、地域コミュニティの活動拠点との連携を図り、持続可能な地域コミュニティの維持・発展を支える都市構造を形成します。

多極ネットワーク型コンパクトシティの骨格イメージ



II-2 | 将来都市構造

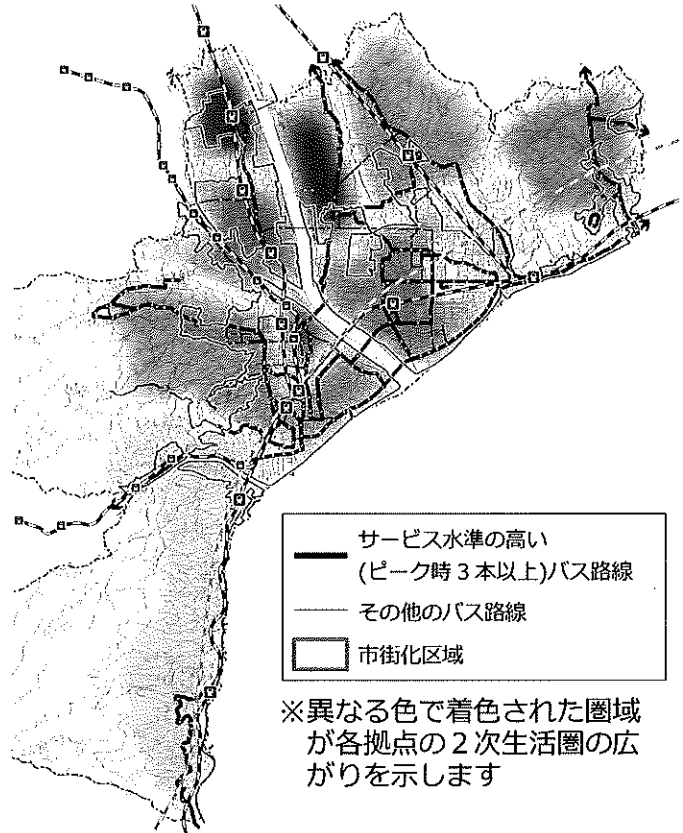
1. 拠点設定と都市機能誘導の方向性

①段階的な生活圏域の形成に向けた拠点配置の考え方

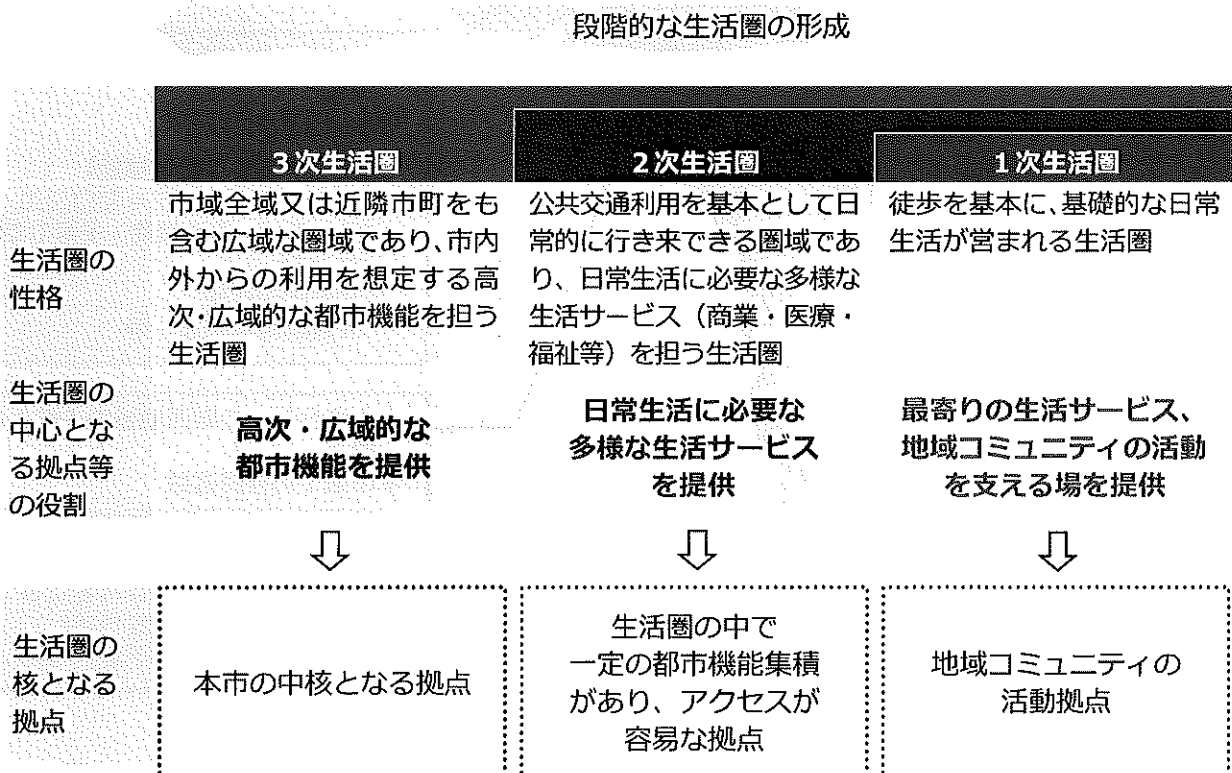
「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」の実現に向けて、下図に示すような段階的な生活圏の形成を目指します。

拠点を配置する生活圏は、“2次生活圏”として捉え、徒歩及び公共交通の利用を前提に、市街地の広がり、公共交通網の形成状況と利用状況、今後の超高齢社会を支える地域包括ケアシステムを展開する日常生活圏域等を鑑み、右図のとおり、生活圏を設定します。

■拠点を配置する生活圏（2次生活圏）の設定



■生活圏の段階構成と拠点の役割・配置の考え方



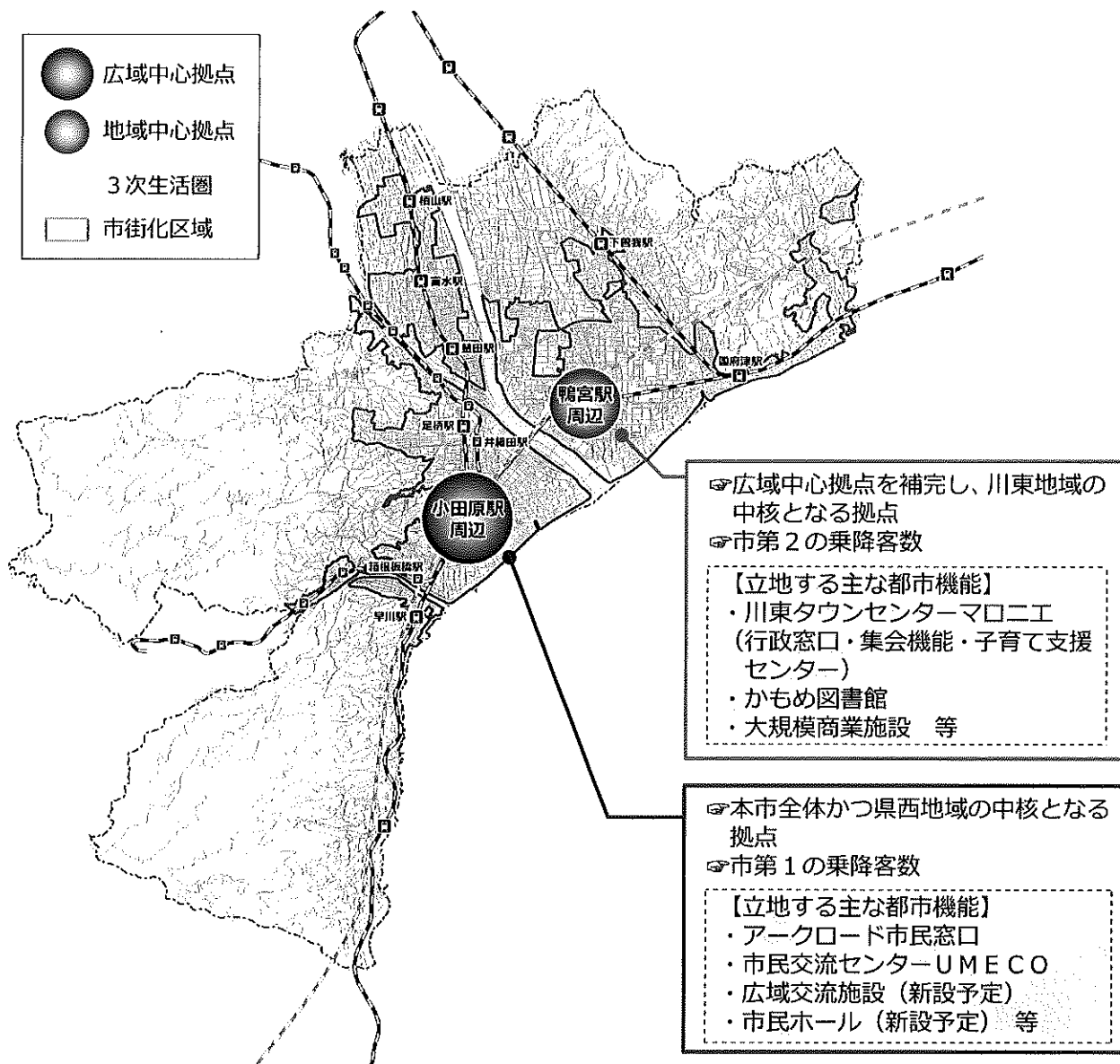
②本市の中核となる拠点の設定

都市づくりの方向性「既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり」
を踏まえ、本市の中核となる『広域中心拠点』『地域中心拠点』を設定します。

本市全体かつ県西地域の中核となり、3次生活圏に必要な市内外からの利用を想定する高次・広域的な都市機能を担う拠点として、広域的な公共交通の結節点を有し、高次で多様な都市機能を備える小田原駅周辺を『広域中心拠点』として設定します。

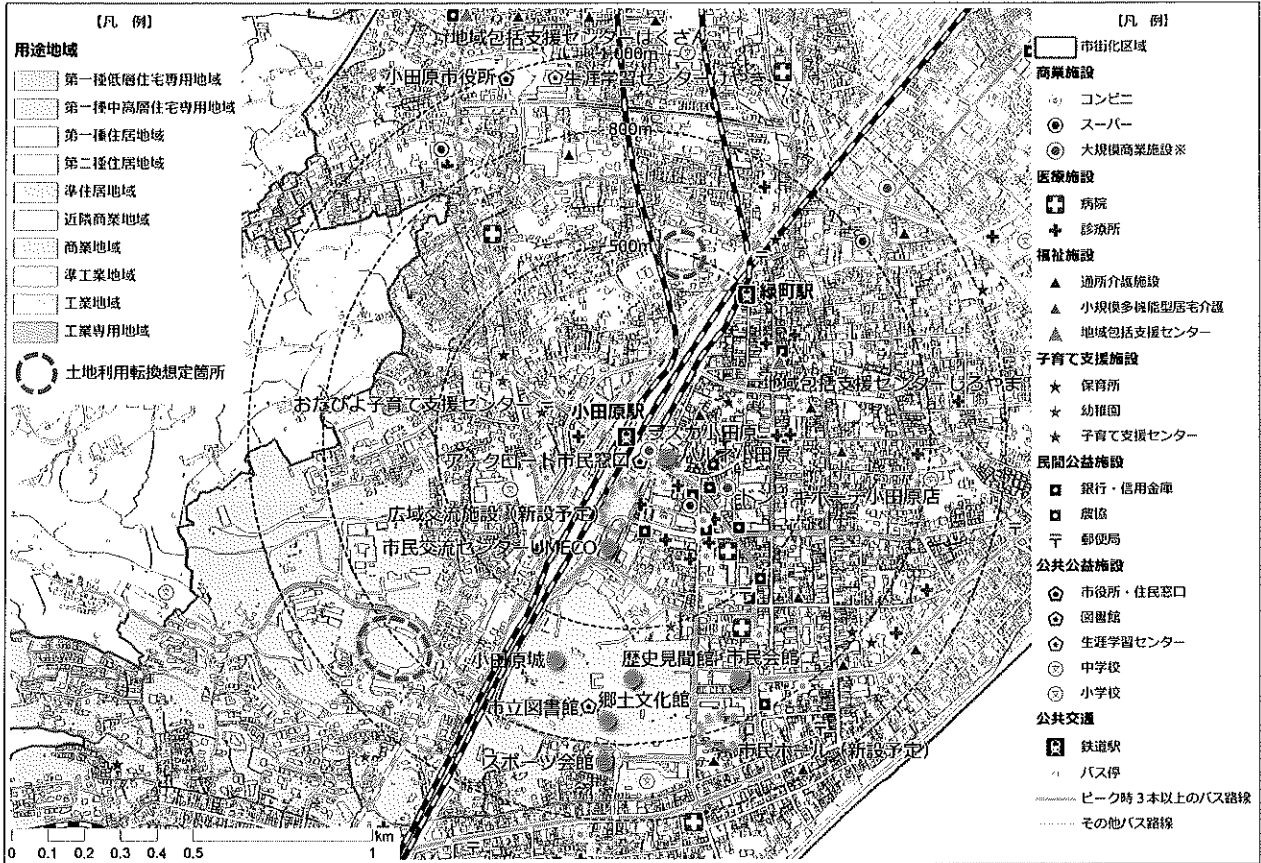
また、市街地が広く分布する川東地域の中核となる拠点として、公共公益機能や広域的な都市機能が集積する鳴宮駅周辺を『地域中心拠点』とし、広域中心拠点の機能・役割を補完するとともに、公共交通ネットワークにより連携を図るものとします。

そして、拠点内における歩行空間や自転車利用環境の整備を推進するとともに、回遊性の向上を図ります。

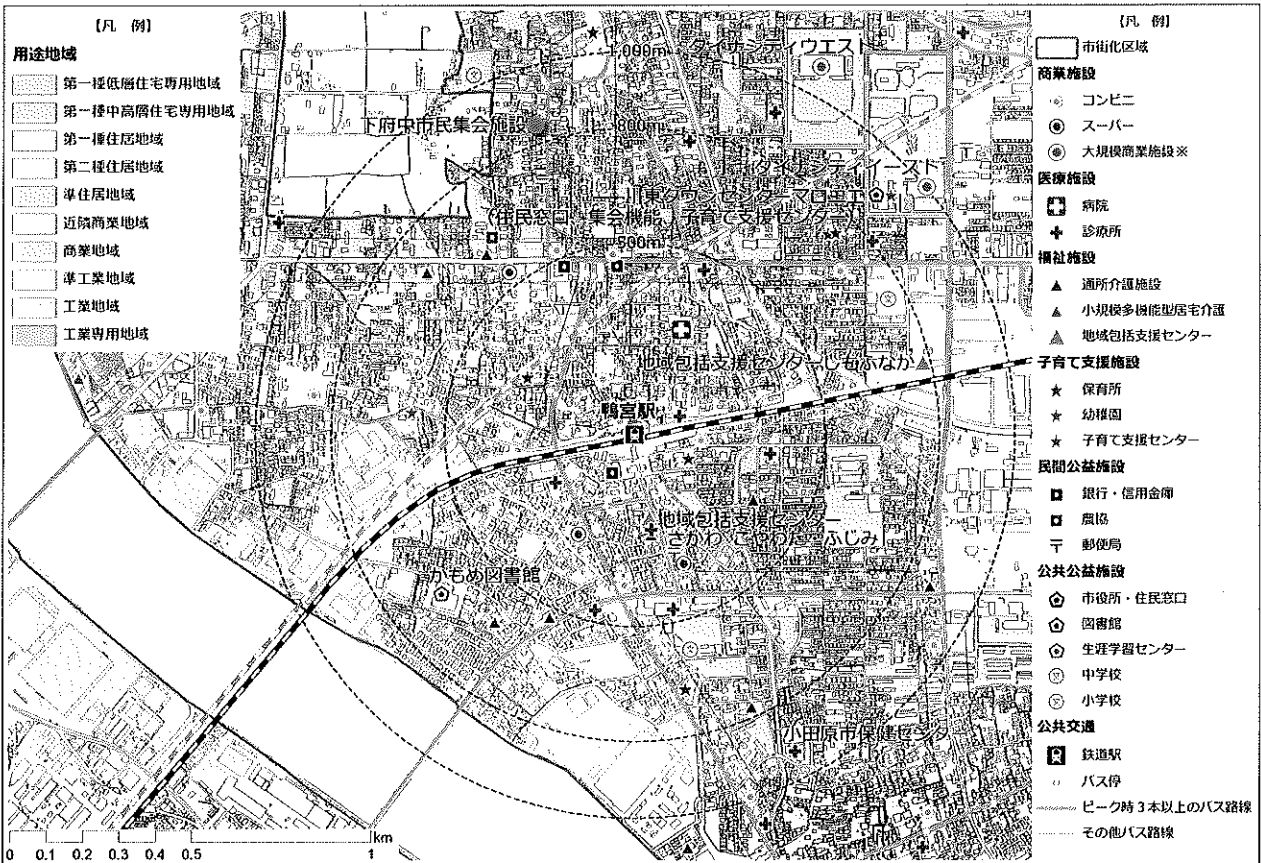


(参考) 広域中心拠点、地域中心拠点における都市機能及び公共交通の状況

【小田原駅周辺】



【鴨宮駅周辺】



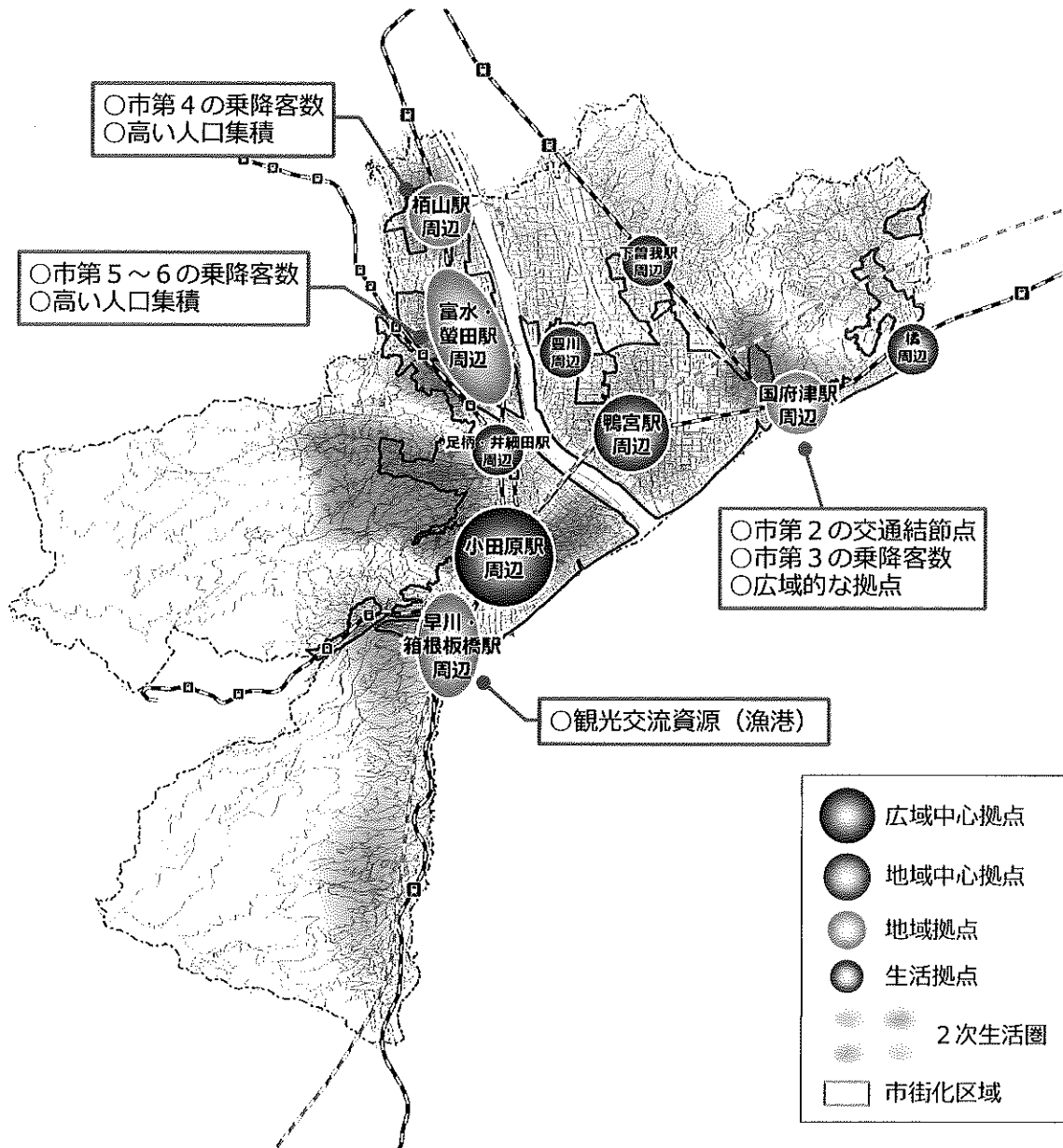
③生活圏の中心となる拠点の設定

都市づくりの方向性「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」を踏まえ、生活圏の中心となる『地域拠点』『生活拠点』を設定します。

今後の人口減少、高齢化の進行に備え、本市の特徴である公共交通の利便性を生かし、過度に自動車に依存することなく“歩いて暮らせる”生活圏を構築する必要があります。

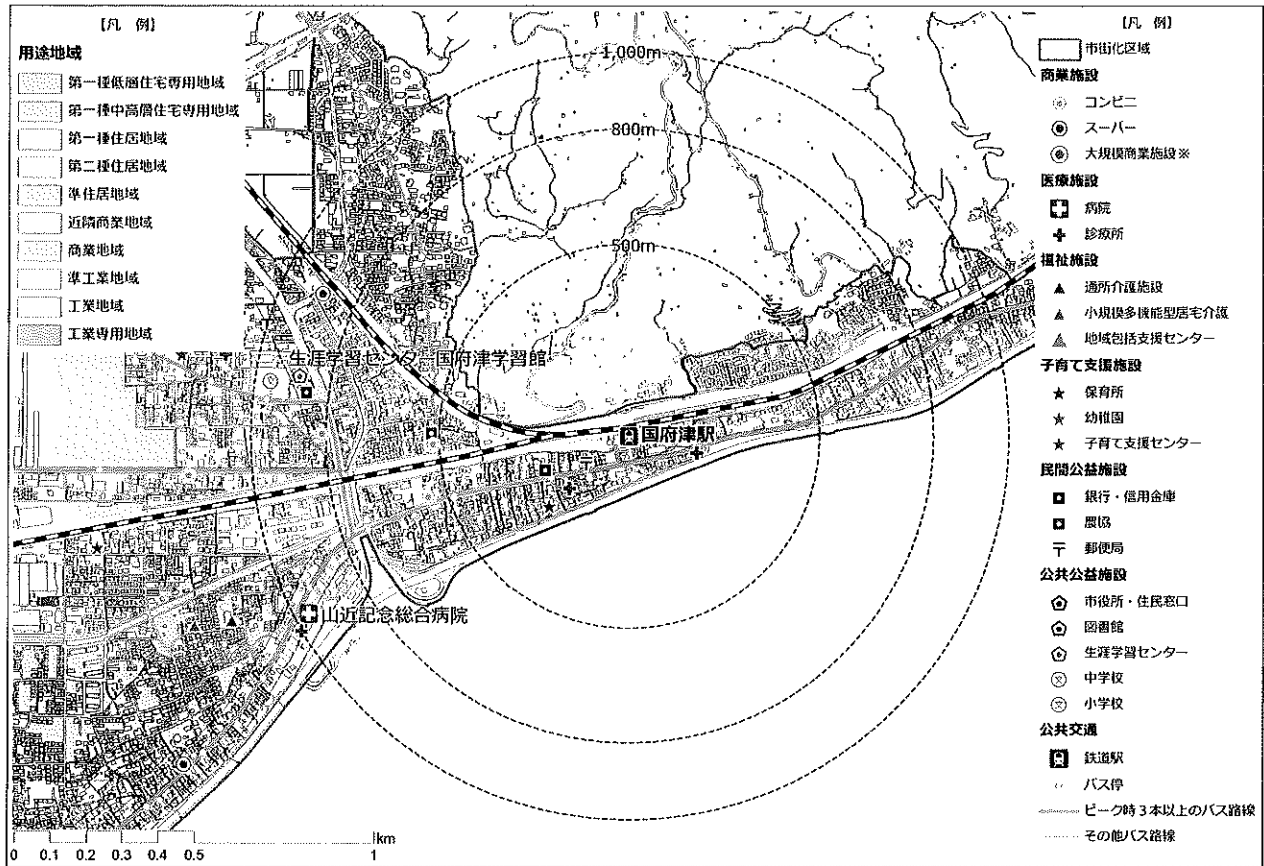
「生活圏」は、段階的な生活圏の中の“2次生活圏”に該当するものであり、バスによる移動も含め一定の広がりを持つ日常生活の行動圏として捉えます。「生活圏」において、駅やバス停周辺など公共交通によるアクセスが容易であり、生活サービス施設が既に一定程度集積し、日常的なサービスを効率的に提供できるエリアを、生活圏の中心となる「生活拠点」として設定します。

「生活拠点」の中でも、特に都市機能集積の高い拠点、都市機能の立地ポテンシャルが高い人口や利用者の多い拠点や、主要な観光交流施設を有する拠点は、その既存ストックやポテンシャルを最大限生かし、都市機能の強化・誘導を図る「地域拠点」として設定します。

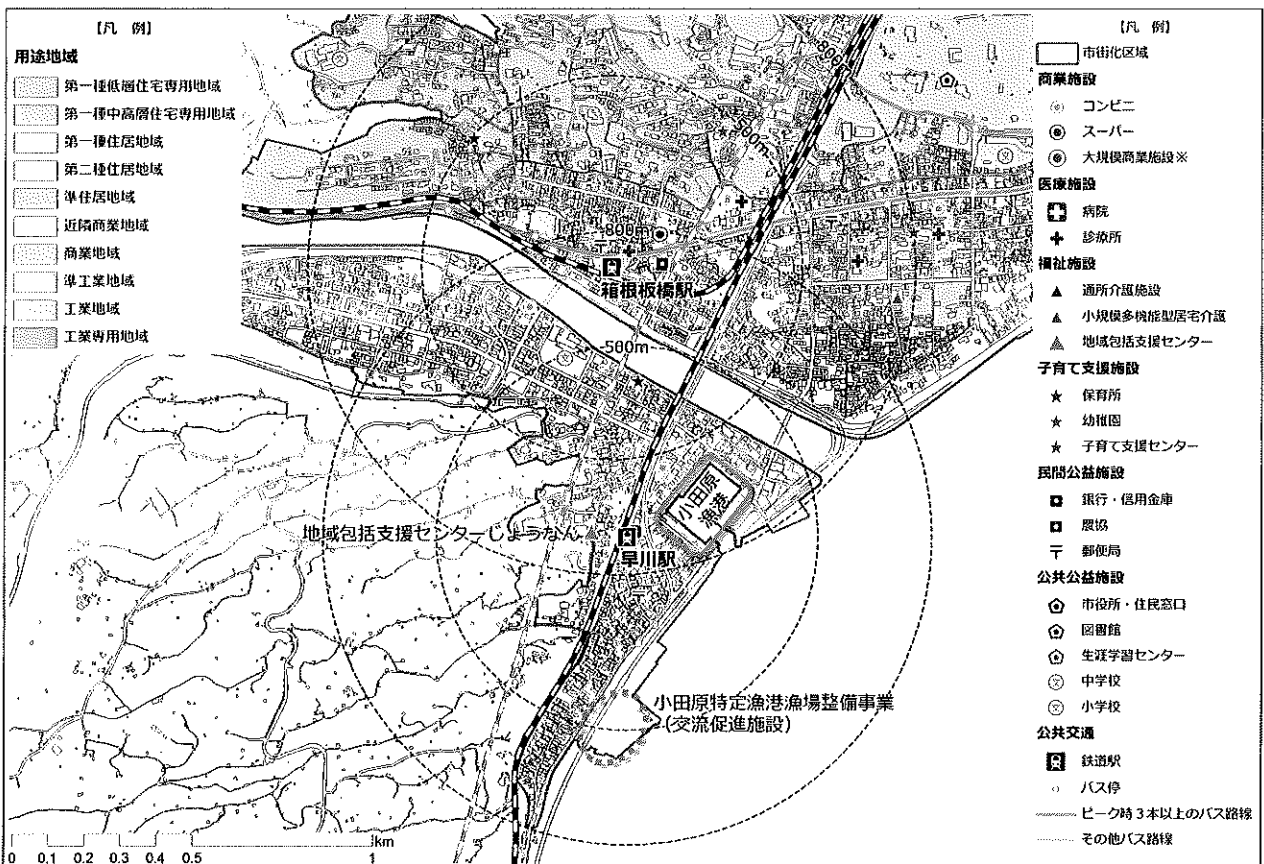


■ (参考) 地域拠点における都市機能及び公共交通の状況

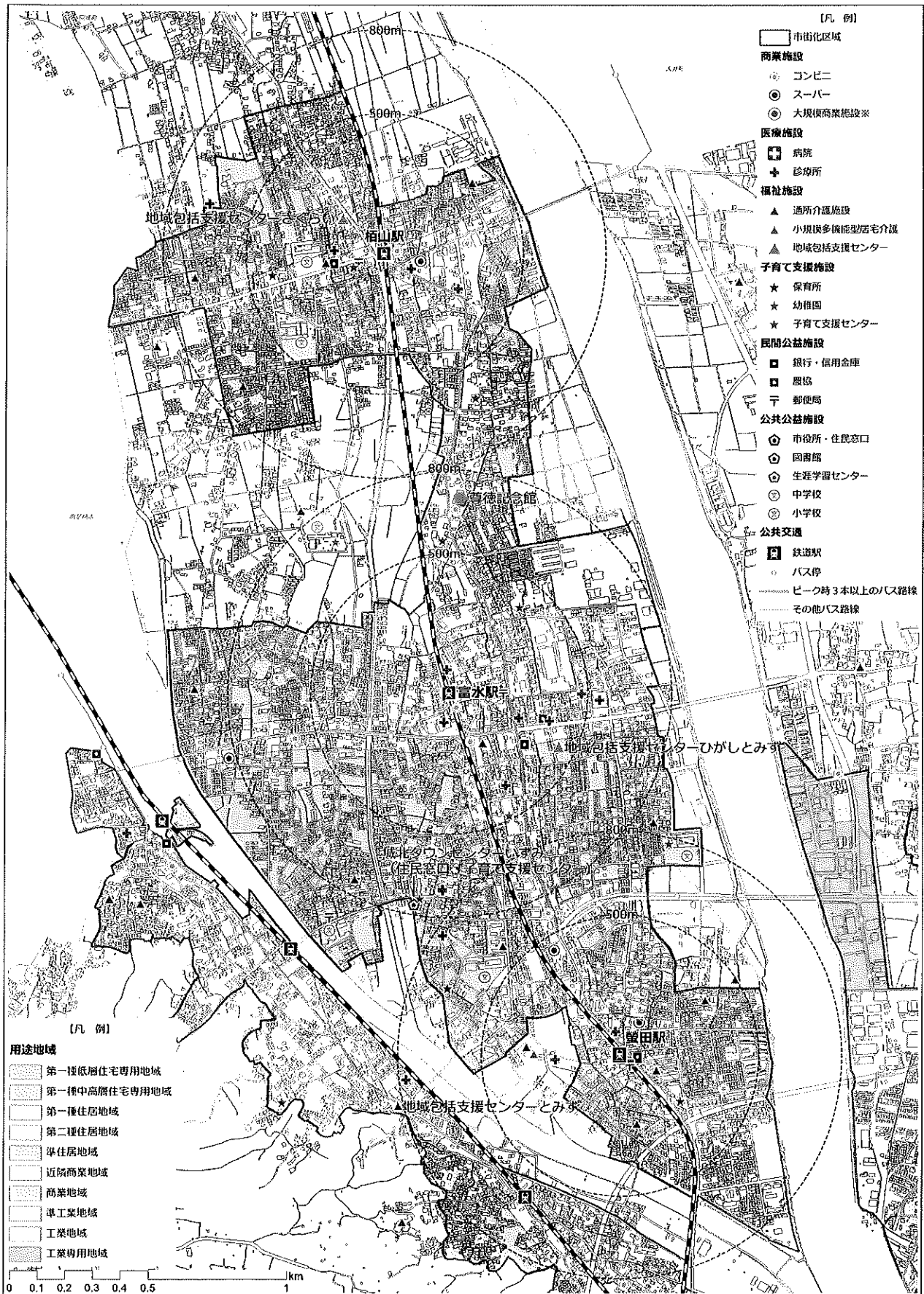
【国府津駅周辺】



【早川・箱根板橋駅周辺】

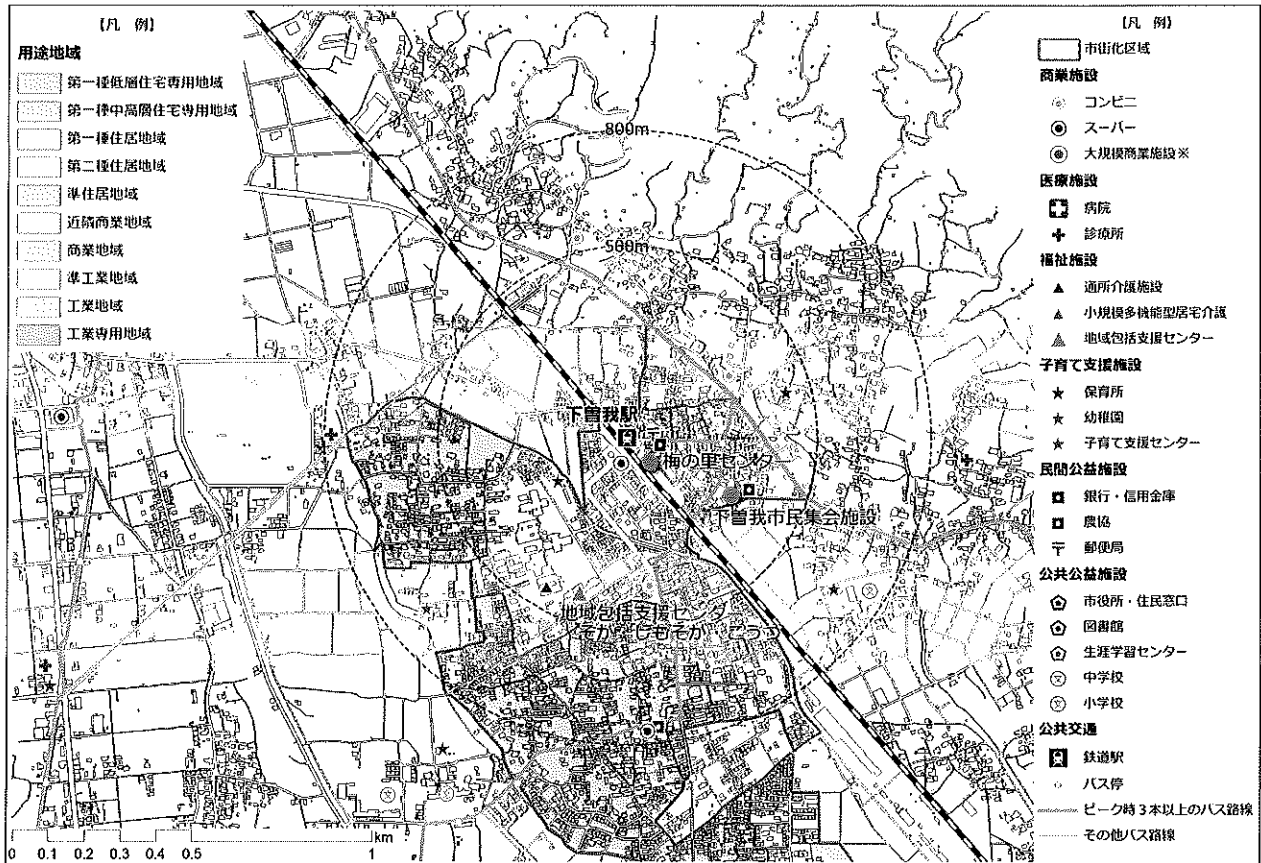


【栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺】

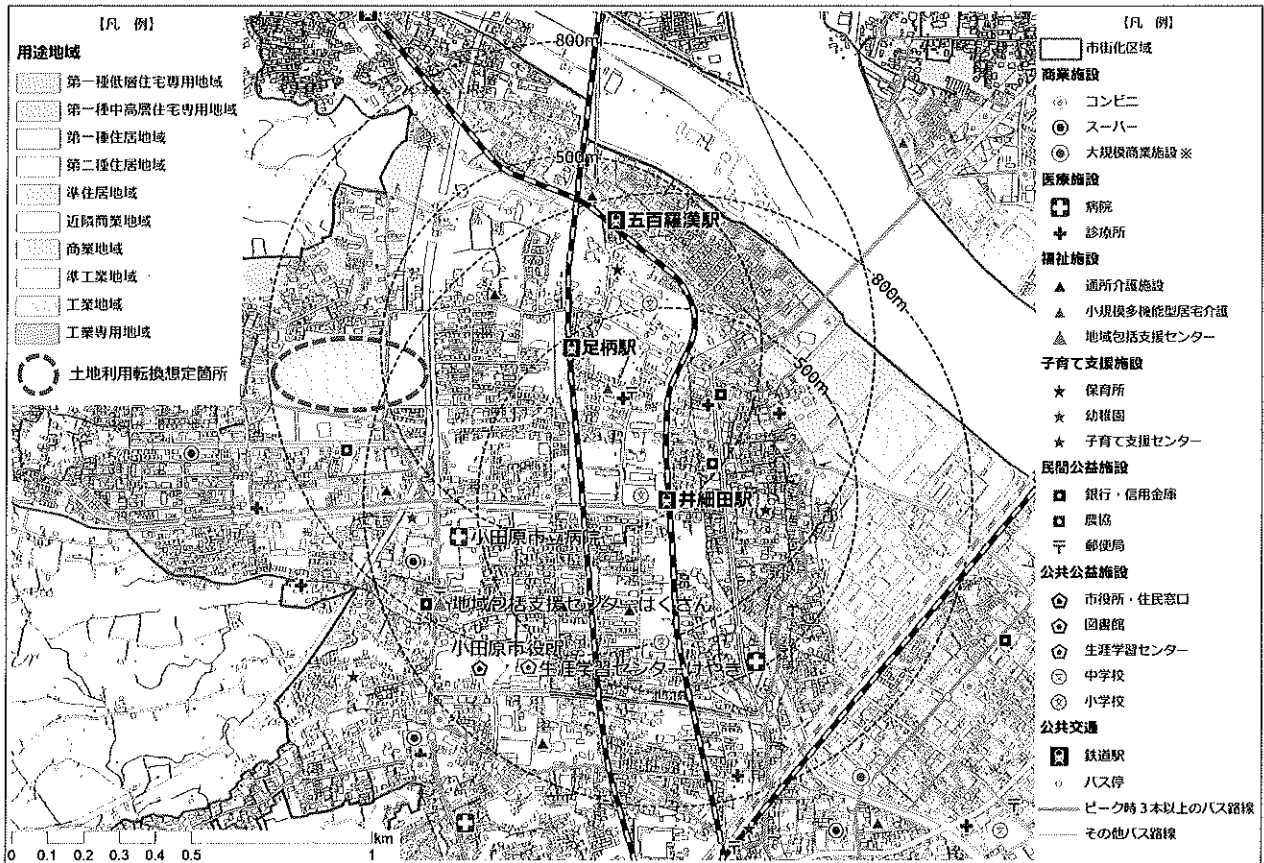


■ (参考) 生活拠点における都市機能及び公共交通の状況

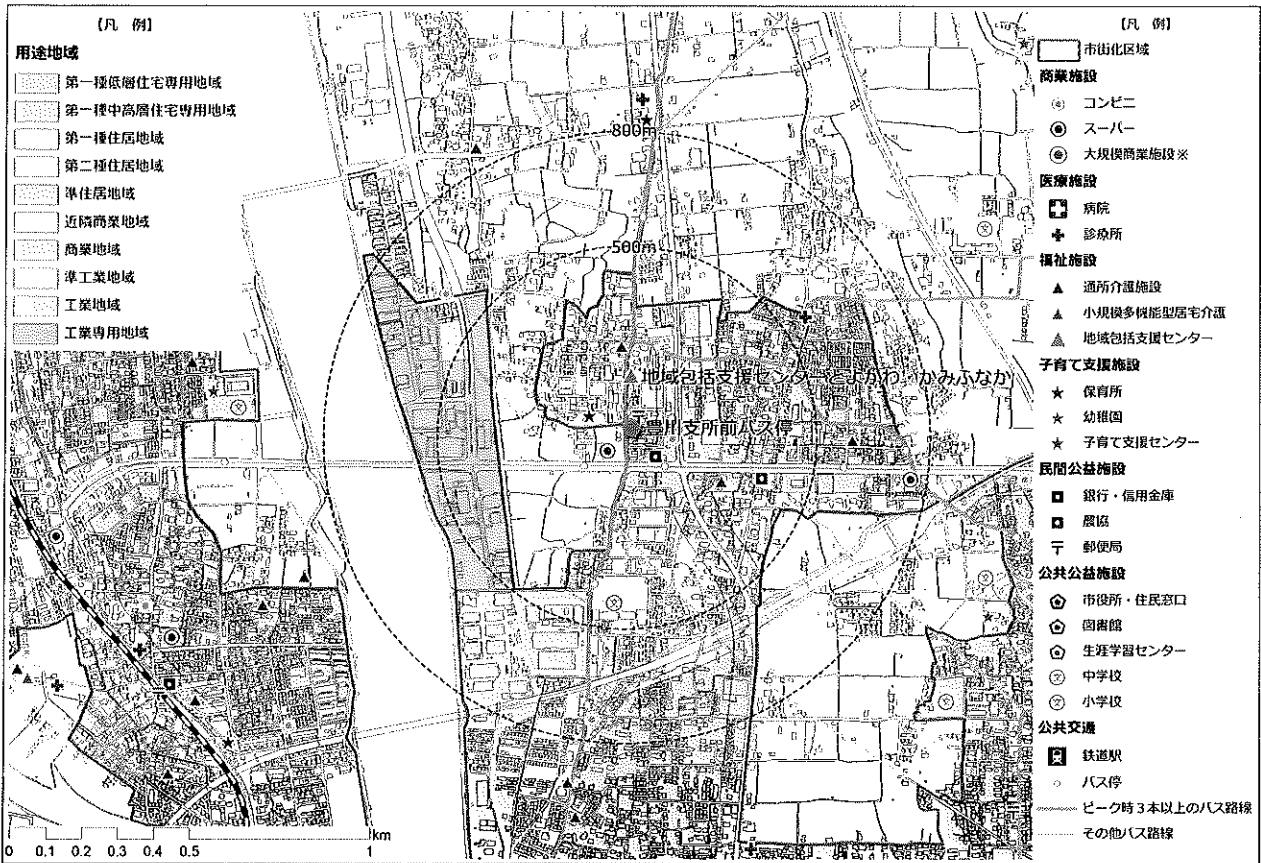
【下曽我駅周辺】



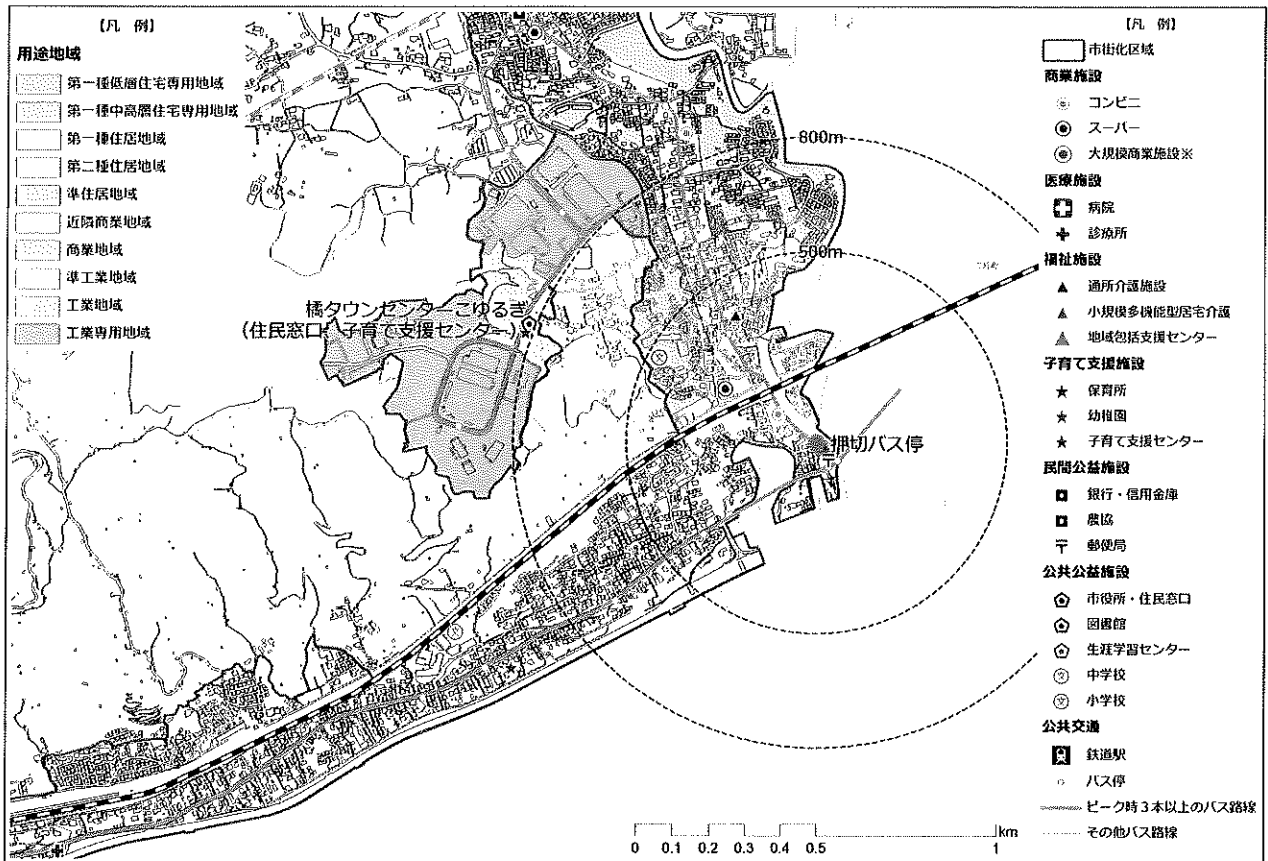
【足柄・井細田駅周辺】



【豊川周辺】



【橋周辺】



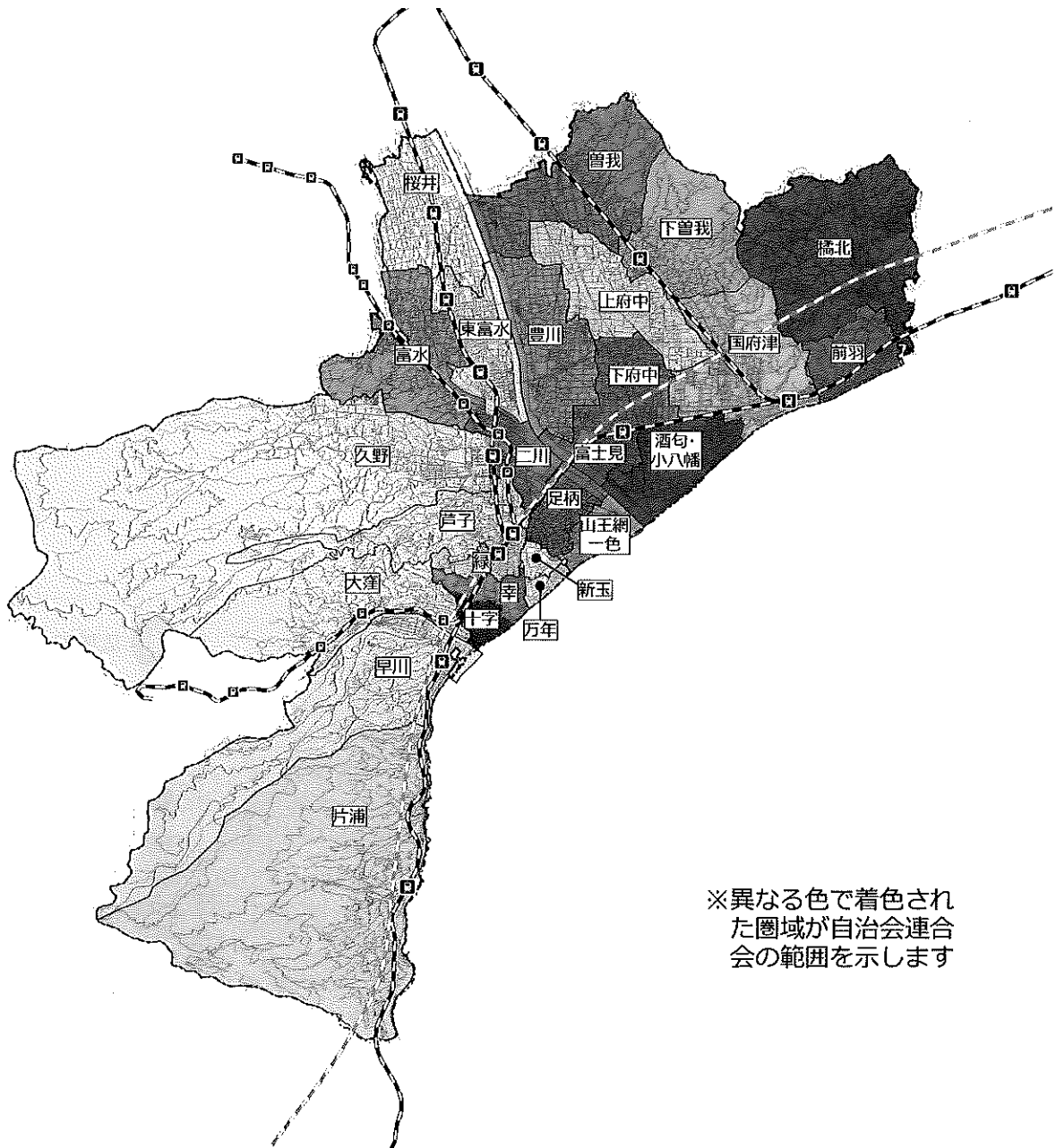
④地域コミュニティの中心となる拠点の設定

“歩いて暮らせる”生活圏を構築するとともに、地域のコミュニティの運営・活動の場となる『地域コミュニティ拠点』を設定します。

本市は、近隣町村との合併を行いながら現在の市域を形成してきており、旧町村時代からの地域コミュニティは自治会連合会として受け継がれ、地域活動の母体としておおむね1次生活圏を形成しています。

“歩いて暮らせる”生活圏を構築するとともに、市街地のみならず、本市の1次産業を支える農業集落、漁業集落等も含め、地域コミュニティの持続的な維持・発展を図るため、小学校などに、計26の自治会連合会ごとに設立された地域コミュニティ組織の運営の場であり、活動の場ともなる『地域コミュニティ拠点』を設定します。

■自治会連合会の区域図



⑤拠点の設定

本市における都市構造の骨格をなす拠点については、その地域性と機能的特徴を基に、広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点、生活拠点、地域コミュニティ拠点の5つを設定します。

広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点については、都市機能誘導区域を設定することにより、広域的な都市機能や生活圏に必要な多様な生活サービスの誘導を図ります。

生活拠点については、生活圏の最寄り拠点として、身近な生活サービスの維持を図ります。

また、地域コミュニティ拠点については、小学校などに地域コミュニティ組織の運営・活動の場の確保を図ります。

都市機能誘導区域を設定

広域中心拠点

- ☞市全体かつ県西地域の中核となり、高次で多様な都市機能を備え、都市活力をけん引する拠点
- ☞市の商業・業務中心地

地域中心拠点

- ☞広域中心拠点を補完し、川東地域の中核となる拠点
- ☞広域中心拠点に次いで、市の商業・業務の中心地となる拠点

地域拠点

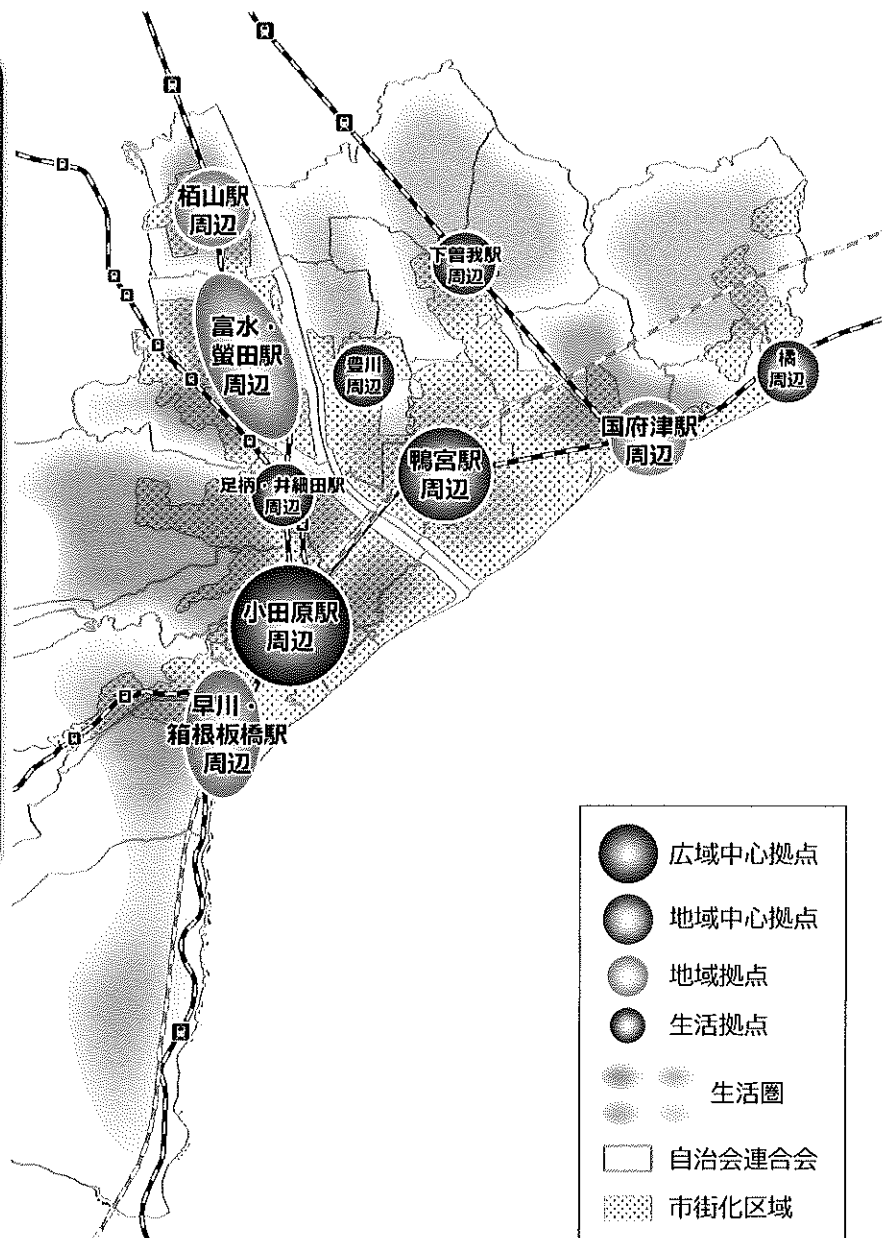
- ☞生活圏の中心となり、その圏域に必要とされる多様な生活サービスが享受できる拠点

生活拠点

- ☞生活圏の身近な生活サービスを支える最寄り拠点

地域コミュニティ拠点

- ☞小学校などに地域コミュニティ組織の運営・活動を展開する拠点



2. 居住誘導の方向性

①地域特性に応じた居住誘導

都市づくりの方向性「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」
を踏まえ、拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、それぞれの特性に
応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指します。

将来の人口減少に備えて、市民の生活利便性の持続的な確保や財政上の課題等に対応するため、長い時間をかけて緩やかな居住誘導を図ります。

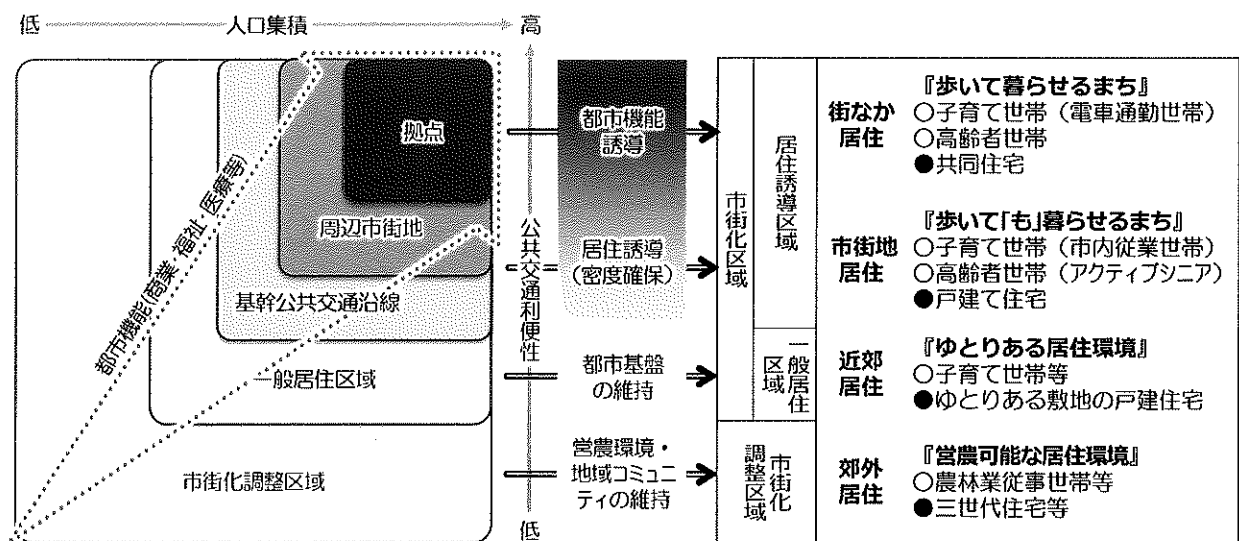
市民の住まい方やライフスタイルを尊重しながら、生活利便性・交通利便性の高い拠点やその周辺市街地、拠点間を結節する公共交通の沿線への住み替え等が促されるよう、それぞれの地域特性に応じた居住地選好につなげ、小田原らしいメリハリと特色ある市街地形成を図ります。

居住誘導区域に含まれない市街化区域（工業専用地域等を除く）については、「一般居住区域」として、既存の都市基盤を活かしながら都市農地と共存した居住環境の形成を図ります。

市街化調整区域においては、田園環境の維持・優良農地等の保全を基本とし、営農環境を保全する一方で、古くから形成される集落において、市街化の外延化を抑え、社会経済情勢の変化に対応しつつ地域コミュニティを維持する必要があります。また、地域価値の創出と魅力向上に資する土地利用を実現する必要があります。

そこで、既存集落持続型開発許可制度の適切な運用を図るとともに、地区計画制度を活用してまいります。また、営農環境を保全した中で、既存の法制度を活用した住環境の形成についても検討します。

■地域特性に応じた居住誘導の方向性と住まい方



②小田原らしい居住環境の確保に向けた都市農地の保全・活用

都市農地は、良好な景観の形成や防災、農業体験による交流の場等、多様な機能を有しており、コンパクトシティの形成の促進に合わせて、都市環境を形成する観点から、その保全・活用を図ります。

適正に管理されている農地については、都市農業振興施策と連携した有効活用を図るとともに、都市計画運用指針を踏まえ、一般居住区域の生産緑地地区については、面積要件の引下げを検討します。

3. 道路・公共交通ネットワーク

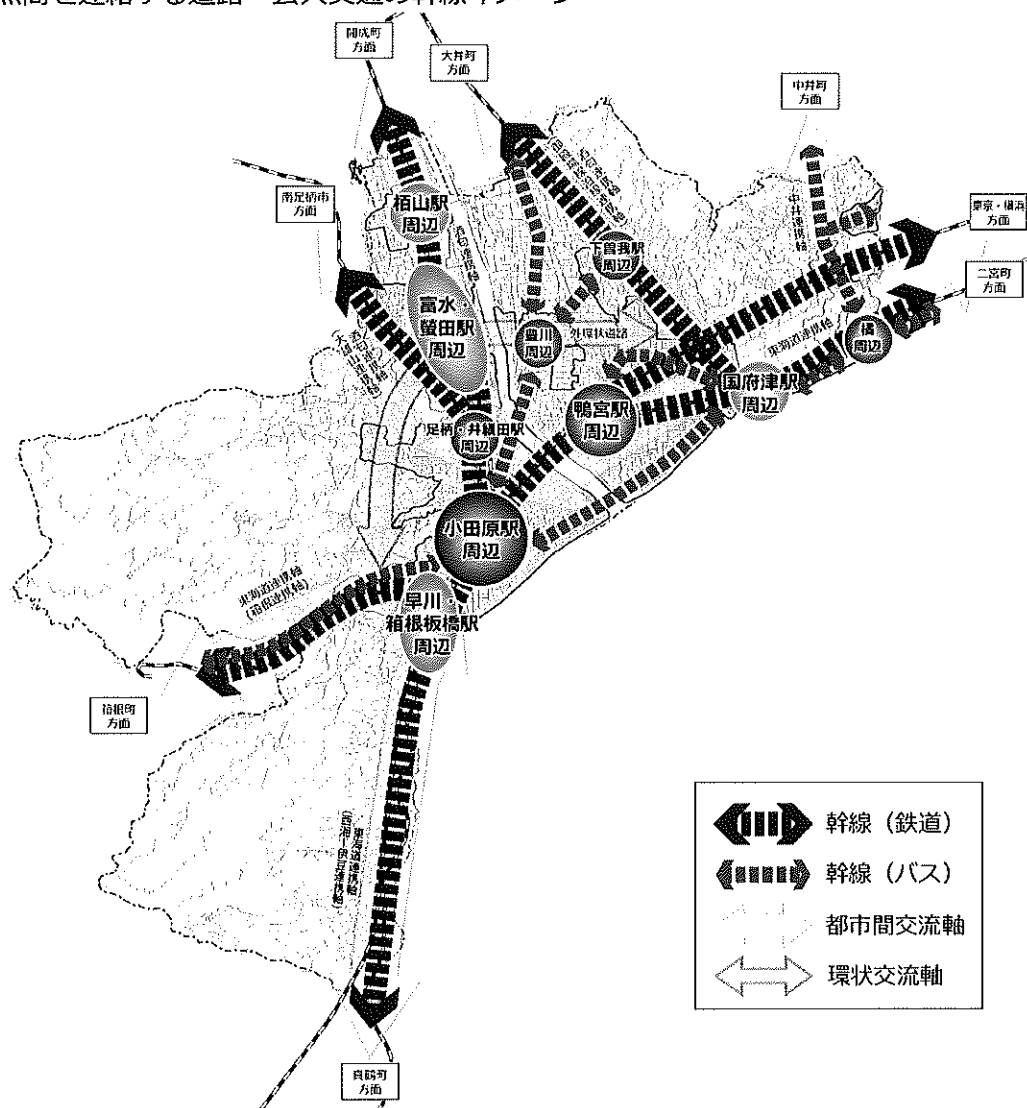
本市の将来都市構造は、中核となる拠点と生活圏の中心となる拠点が相互に連携し、段階的な生活圏を形成する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すものであり、道路・公共交通を軸にネットワークの構築を図ります。ネットワークを担う公共交通は、幹線や支線など、その役割に応じたサービスの確保を図るものとします。

広域交通や拠点間の連絡を担う公共交通を幹線に位置づけ、公共交通ネットワークの骨格を形成します。幹線のイメージは、下図に示すとおり、鉄道とバス路線が一体となってネットワークを形成するものです。幹線に位置づけたバス路線は、拠点間移動の需要やニーズを踏まえた上で、利便性の高いサービス水準を確保します。

住宅地と拠点を結ぶ公共交通を支線に位置づけ、生活圏の生活を支える地域交通の維持・確保に努めます。なお、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のルール」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検討を進めます。

公共交通が結節する拠点においては、交通結節機能の改善を図り、乗継ぎ利便性の向上に努め、公共交通ネットワークの品質を高めます。また、駅周辺等公共交通の利便性の高い地域への居住を誘導することで一定の人口密度を確保し、公共交通の持続的な確保を図ります。

■ 拠点間を連絡する道路・公共交通の幹線イメージ



4. 将来都市構造

都市づくりの理念を踏まえ、将来あるべき都市の骨格（将来都市構造）を以下のとおり示します。

地域拠点（栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺）

地域の“歩いて暮らせる”生活を支える
コンパクトな市街地拠点

- 栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺は、駅から歩ける範囲に人口集積の高い市街地が形成されており、“歩いて暮らせる”拠点として、日常生活に必要な商業・医療・福祉といった様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、駅周辺の生活利便性の向上を図ることで、緩やかな居住の誘導を図ります。

広域中心拠点（小田原駅周辺）

賑わいと交流の創出、歴史と文化を継承し、
都市活力をけん引する拠点

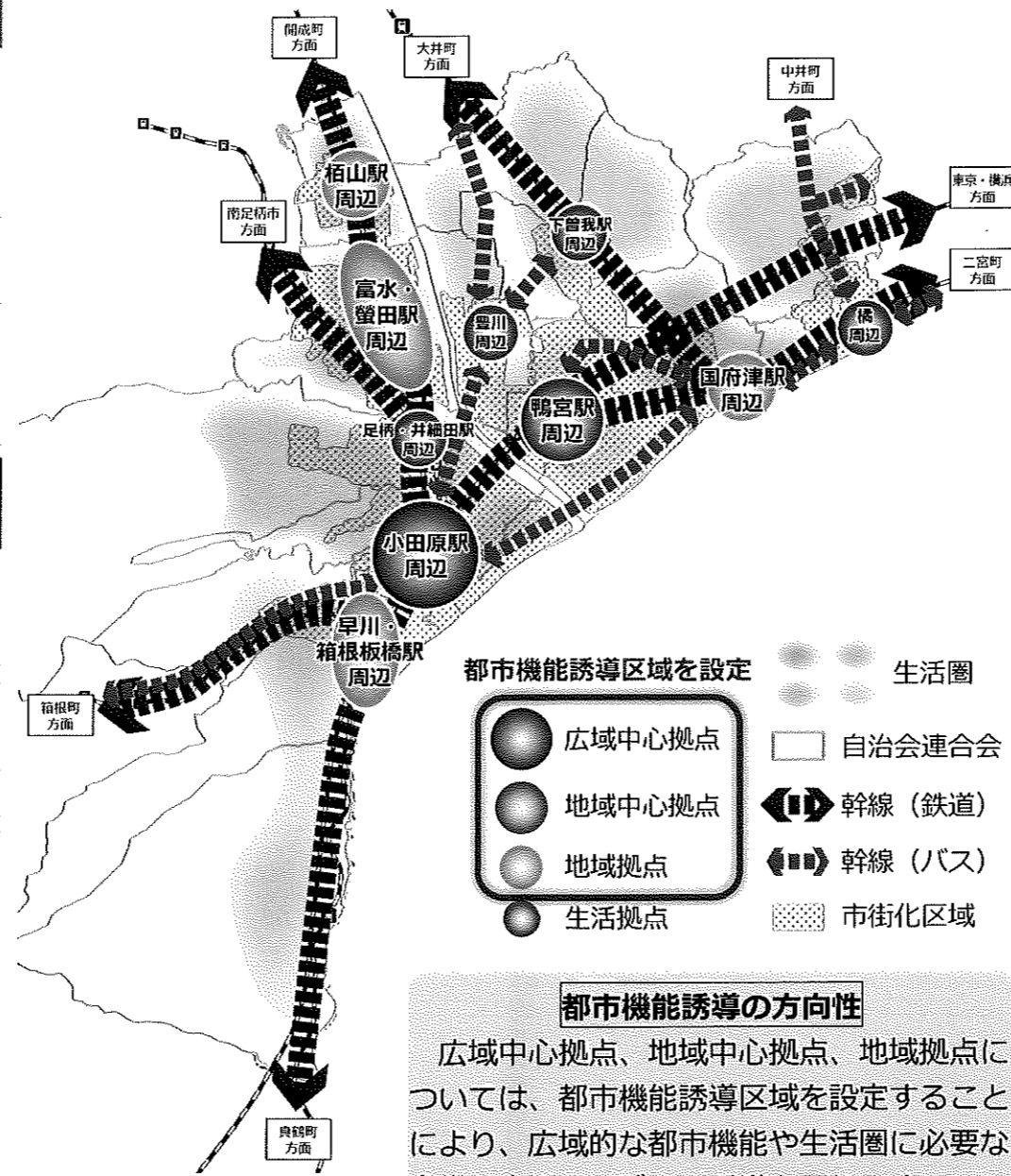
- 小田原駅周辺は、東海道本線や新幹線をはじめとする広域的な公共交通の結節点であり、県西地域の中核となる広域的な交流の拠点として、商業・業務や公共施設をはじめとする高度な都市機能を集約・誘導するとともに、小田原城跡を中心とする歴史的・文化的資源の活用による交流の促進を図ります。
- また、交通利便性や歴史・文化等といった小田原駅周辺のブランドを生かした「街なか居住」の促進による、にぎわいと活気あふれる中心市街地の形成を図ります。

地域拠点（早川・箱根板橋駅周辺）

地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、
地場の観光・産業の中心となる拠点

- 早川・箱根板橋駅周辺は、漁港を中心とする水産業等の地場産業、石垣山一夜城や板橋地区等の歴史的資源が集積するエリアであり、小田原駅周辺の歴史的・文化的資源と連携した観光回遊の拠点として、観光機能の強化を図ります。
- また、近隣の市民及び来訪者の利便性を支える生活サービスの誘導を図ります。

小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成



居住誘導の方向性

拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、それぞれの特性に応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指します。

交通ネットワーク

拠点間の連携を支える公共交通（幹線）ネットワークの骨格を形成します。

地域拠点（国府津駅周辺）

地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、
交流の中心となる拠点

- 国府津駅周辺は、本市第2の交通結節点であり、人が集い・交流し、様々な生活サービスにアクセスが可能な地域の中心となる拠点として、交通結節機能の更なる強化と日常生活に必要な様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、高い交通利便性を生かした都市機能の集積を図ります。

地域中心拠点（鴨宮駅周辺）

市民の広域的な生活サービスを支え、
“職住商”が近接する生活利便性の高い拠点

- 鴨宮駅周辺は、小田原駅周辺に次ぐ商業・業務の集積地、更には就業先となる工場が多く立地するエリアであり、市全体の生活の中心となる拠点として、広域的な生活サービスの誘導を図ります。
- また、本拠点の特性を生かした“職住商”が近接する利便性の高い拠点として都市機能の集積を図ります。

生活拠点（下曾我駅周辺、足柄・井細田駅周辺、 豊川周辺、橋周辺）

生活圏の身近な生活サービスを支える地域の最寄り拠点

- 生活拠点は、該当生活圏から公共交通によるアクセスが容易な場所に立地し、身近な生活サービスが集積するエリアです。
- 今後とも身近な生活サービスの持続的な維持を図り、地域の最寄りとなる拠点機能を確保します。

地域コミュニティ拠点

地域コミュニティ活動の中心となる拠点

- 小学校などに、地域の活動を支える拠点づくりの推進を図ります。

参考資料：拠点の特性整理

設定した各拠点の特性を、交通機能、都市機能立地ポテンシャル（駅乗者数及び周辺人口集積）や現況都市機能の立地状況から以下の通り整理します。

拠点類型			拠点名称	交通機能		都市機能立地ポテンシャル		現況都市機能（おおむね800m圏）								拠点の特性		
上位計画		立地適正化計画		交通結節	駅端末交通手段分担率 ※2	駅乗者数（千人/年） ※3	拠点から800m圏内のH27年人口密度と人口 ※4	公共公益機能				主要生活サービス						
都市計画マスタープラン	整備保 ※1							行政	文化	集会	観光・交流	大規模商業 ※5	スーパー	金融機関	病院 ※6		地域包括支援センター	子育て支援センター
広域交流拠点	広域拠点	広域中心拠点	小田原駅周辺	東海道新幹線 JR東海道線 小田急小田原線 箱根登山鉄道線 伊豆箱根鉄道大雄山線 路線バス	徒歩+自転車 82% バス 8%	35,758 [1位]	67人/ha (1.3万人)	●小田原市役所 ●アークロード 市民窓口	●市立図書館 ●市民会館 ●郷土文化館	●市民交流センター UMECO ●生涯学習センター けやき	●小田原城 ●歴史見聞館 ●林ノツ会館	●	●	●	●	●	●	●ターミナル駅 ●高次・広域機能の他、 公共公益機能が集積 する市の中心となる 拠点
副次拠点	副次拠点	地域中心拠点	鴨宮駅周辺	JR東海道線 路線バス	徒歩+自転車 90% バス 3%	4,620 [2位]	82人/ha (1.6万人)	●R202住民窓口	●かもめ図書館	●川東のセンター R202 ●下府中市民集会施設	—	●	●	●	—	●	●	●市第2の駅乗降客数 ●人口集積も高く、大規模商業施設、公共公益機能が立地する拠点 ●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点
生活拠点	地域拠点	地域拠点	国府津駅周辺	JR東海道線 JR御殿場線 路線バス	徒歩+自転車 76% バス 11%	2,214 [3位]	53人/ha (0.3万人)	—	—	●生涯学習センター 国府津学習館	—	—	●	●	●	—	—	●市第2の駅乗降客数 ●人口集積も高く、大規模商業施設、公共公益機能が立地する拠点 ●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最も高く広域に利用されている拠点
生活拠点	生活拠点	地域拠点	栢山駅周辺	小田急小田原線 路線バス	徒歩+自転車 100%	1,708 [4位]	76人/ha (0.8万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	●	—	●駅乗降客数・人口集積ともに高く、都市機能立地ポテンシャルを有する拠点
生活拠点	生活拠点	地域拠点	富水・螢田駅周辺	小田急小田原線 路線バス	徒歩+自転車 94%	計:2,439 富水:1,248 螢田:1,191 [5~6位]	78人/ha (2.2万人)	●いずみ住民窓口	—	●城北のセンター いずみ	●尊徳記念館	—	●	●	—	●	●	●駅乗降客数・人口集積ともに高く、都市機能立地ポテンシャルを有する拠点
生活拠点	生活拠点	地域拠点	早川・箱根板橋駅周辺	JR東海道線 箱根登山鉄道線 路線バス	徒歩+自転車 100%	計954 早川:495 箱根板橋:459	50人/ha (0.9万人)	—	—	—	●小田原漁港	—	●	●	—	●	—	●観光交流資源（漁港）を有する拠点
生活拠点	生活拠点	生活拠点	下曽我駅周辺	JR御殿場線 路線バス	徒歩+自転車 100%	493	68人/ha (0.5万人)	—	—	●梅の里センター ●下曽我市民集会施設	—	—	●	●	—	●	—	●駅乗降客数・人口集積ともに高く、都市機能立地ポテンシャルを有する拠点
—	—	生活拠点	足柄・井細田駅周辺	小田急小田原線 伊豆箱根鉄道大雄山線 路線バス	徒歩+自転車 100%	計1,599 足柄:704 井細田:628 五百羅漢:267	60人/ha (1.6万人)	●小田原市役所	—	●生涯学習センター けやき	—	—	●	●	●	●	—	●主要な生活サービス機能が立地する拠点
—	—	生活拠点	豊川周辺	路線バス	—	—	41人/ha (0.4万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	●	—	●主要な生活サービス機能が立地する拠点
—	—	生活拠点	橋周辺	路線バス	—	—	53人/ha (0.3万人)	●こゆるぎ住民窓口	—	●橋のセンター こゆるぎ	—	—	●	●	—	—	●	●主要な生活サービス機能が立地する拠点

※1 「整備保」は「小田原市都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の略。 ※2 「駅端末交通手段分担率」はH20東京都市圏人口調査データ。 ※3 「駅乗者数」はH28年度データ。
 ※4 「拠点から800m圏内の人口密度と人口」は市街化区域内の人口密度、また（）内は同圏域のH27年時点の人口。 ※5 食料品を取扱い、店舗面積が3千㎡以上の施設。 ※6 内科又は外科を有する病院。

Ⅲ章 都市機能誘導区域

Ⅲ-1 | 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

立地適正化計画は、医療・福祉・商業等の日常生活を支える生活サービス施設の立地の“適正化”に焦点を当てた計画であり、これらの施設をいかに誘導するかが重要となります。

このような観点から、新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導を図る機能、当該エリア内に講じられる支援措置を事前明示することにより、生活サービス施設の誘導を図る仕組みとなっています。

都市機能誘導区域は、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務・商業等が集積する地域、その他都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域など、将来都市構造において設定した拠点を基本に設定します。

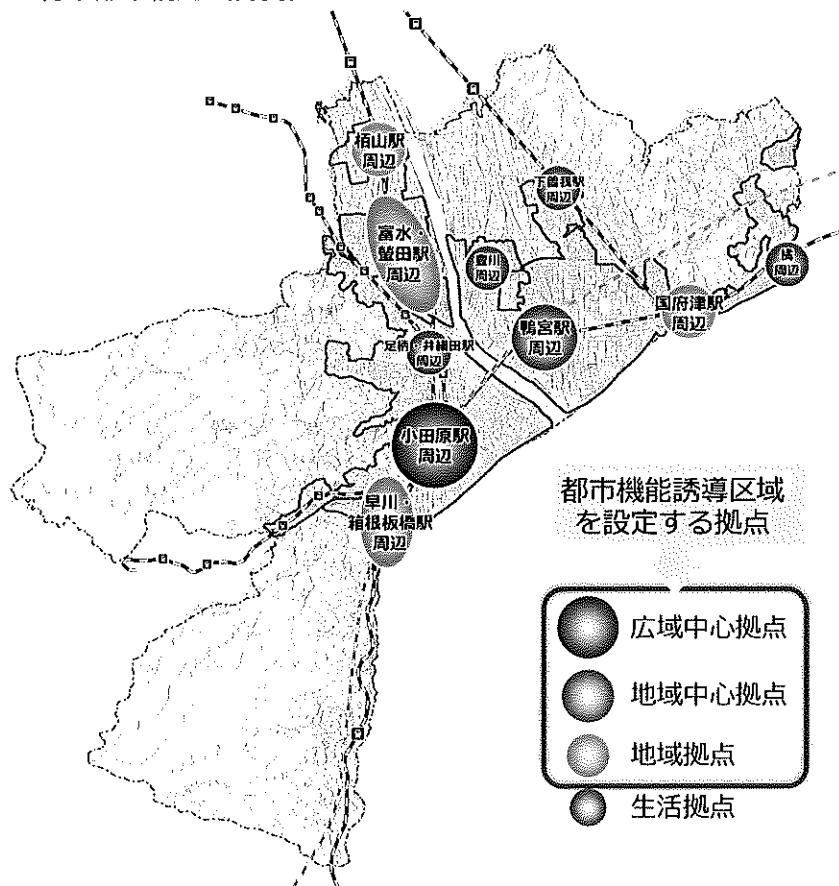
その規模は、拠点となる駅から徒歩や自転車により容易に回遊できる範囲で、土地利用の実態等に照らし、地域として一体性を有している区域において定めるものとします。

Ⅲ-2 | 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定

1. 都市機能誘導区域を設定する拠点

上記の基本的な考え方を踏まえ、本市の中核となる『広域中心拠点』『地域中心拠点』、生活圏の中心となり、特に都市機能の集積やその立地ポテンシャルが高い拠点、また主要観光交流施設を有する拠点（駅）である『地域拠点』に都市機能誘導区域を設定します。

■ 将来都市構造（再掲）



2. 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域を設定する拠点において、以下の考え方・フローに従い、具体的な区域を設定します。

■都市機能誘導区域の設定の考え方・フロー

①拠点（駅）から歩ける範囲*を目安とする。

※おおむね徒歩 10～15 分圏で、徒歩及び自転車を主な交通手段とするエリアとしておおむね 800m 圏域を想定

●駅利用者が少ない拠点では、多い拠点と比較して都市機能の潜在的な利用ニーズが少ないと見込まれ、拠点からできるだけ近い立地に都市機能を誘導する必要があると考えられます。

●したがって、本市の主要な交通結節点であり、駅乗車数が 2,000 千人/年以上を超える小田原駅、鴨宮駅、国府津駅はおおむね半径 800m とし、その他の栢山駅、富水駅、螢田駅、早川駅、箱根板橋駅はおおむね半径 500m を目安とします。

（駅乗車数の統計データは P45 を参照）

②地形地物や用途地域に応じて原則として街区単位で設定する。

③原則として都市機能集積にふさわしくない地域（第一種低層住居専用地域・第一種中高層住居専用地域・工業専用地域・工業地域）を含めない。ただし、将来的な土地利用の転換が想定されるエリアについては都市機能誘導区域への設定を検討する。

④原則として住工混在の地域（準工業地域）は含める。

ただし、大規模な工場・事業用地の存在等、工業系用途の土地利用が主体の場合には、区域に含めないものとして取り扱う。

⑤原則として災害リスクの高い区域（土砂災害特別警戒区域、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域、急傾斜地崩壊危険区域等）及び河川区域は含めない。

ただし、災害対策に取り組んでいる場合等については、この限りではない。

⑥以上に加え、拠点周辺の市街地の歴史的経緯、拠点周辺施設の施設立地状況や実質的な生活圏の形成状況、大規模集客施設の存在、都市基盤施設の整備状況等を踏まえ、即地的に設定する。

ただし、この場合でも拠点（駅）からおおむね 1km（小田原駅、鴨宮駅、国府津駅）または 800m（栢山駅、富水駅、螢田駅、早川駅、箱根板橋駅）の圏域を最大とする。

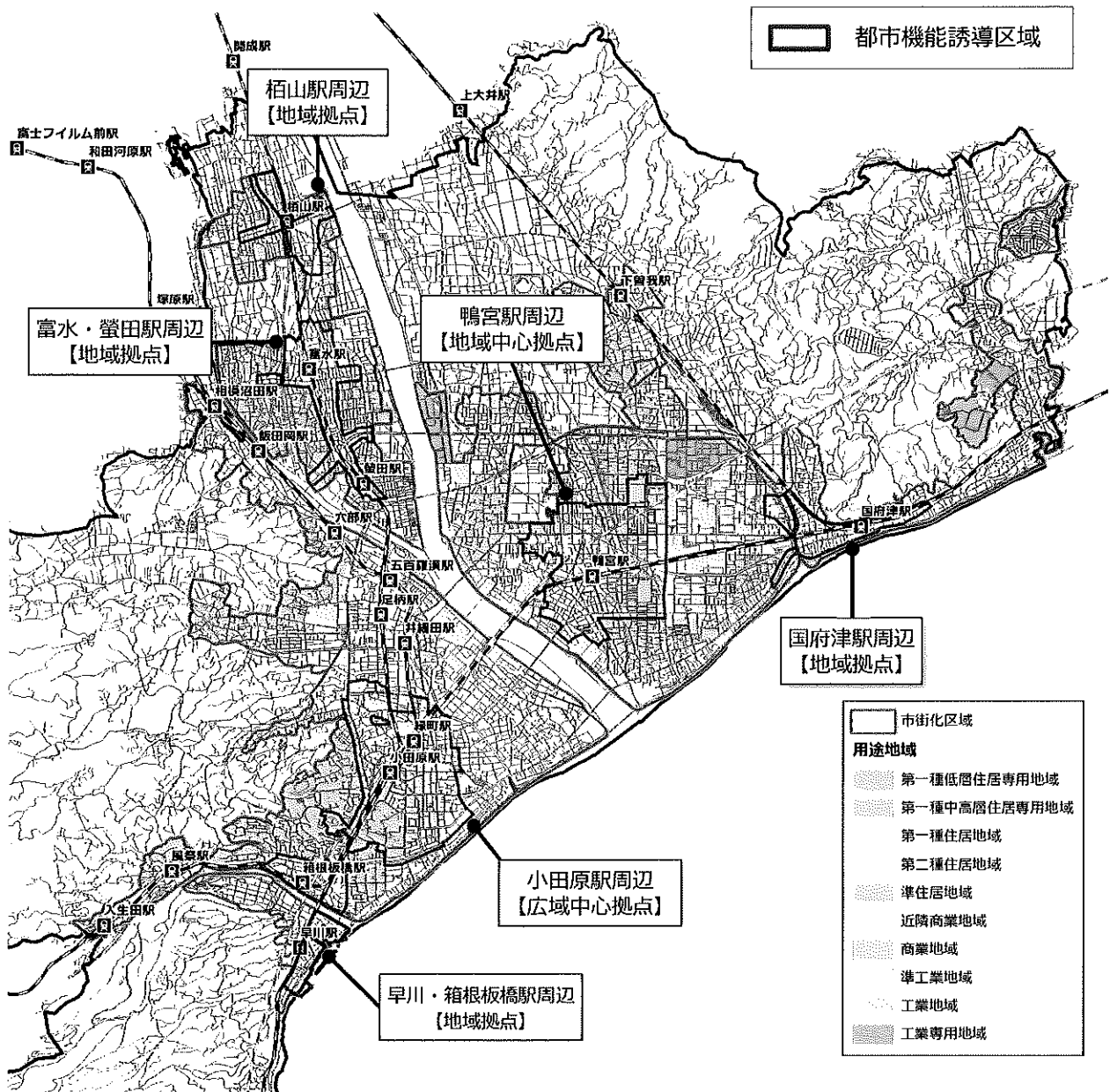


都市機能誘導区域

3. 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定方針に基づき、広域中心拠点、地域中心拠点及び地域拠点の各拠点において都市機能誘導区域を設定します。

■都市機能誘導区域の設定（全市）



①広域中心拠点・地域中心拠点

①- 1. 小田原駅周辺

小田原駅は、市内で最も駅利用者が多い広域的な公共交通の結節点であるとともに、県西地域の中核となる広域的な交流の拠点であり、民間資本の都市機能が立地するポテンシャルが高いことを踏まえ、駅から半径800mを基本に、拠点周辺の市街地の形成状況、施設立地状況等を考慮し、半径1kmの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定します。

駅の北側は、駅から半径800m～1kmの範囲に広がる官公庁（一部工業地域）を含むエリアに設定するものとしませんが、このエリアは地形の起伏が大きく、急傾斜地崩壊危険区域が存在することから、当該区域は、都市機能誘導区域に含めないものとしします。

駅の南側は、将来的な土地利用転換の可能性も踏まえた上で、一部の第一種中高層住居専用地域を都市機能誘導区域に含めるものとしします。

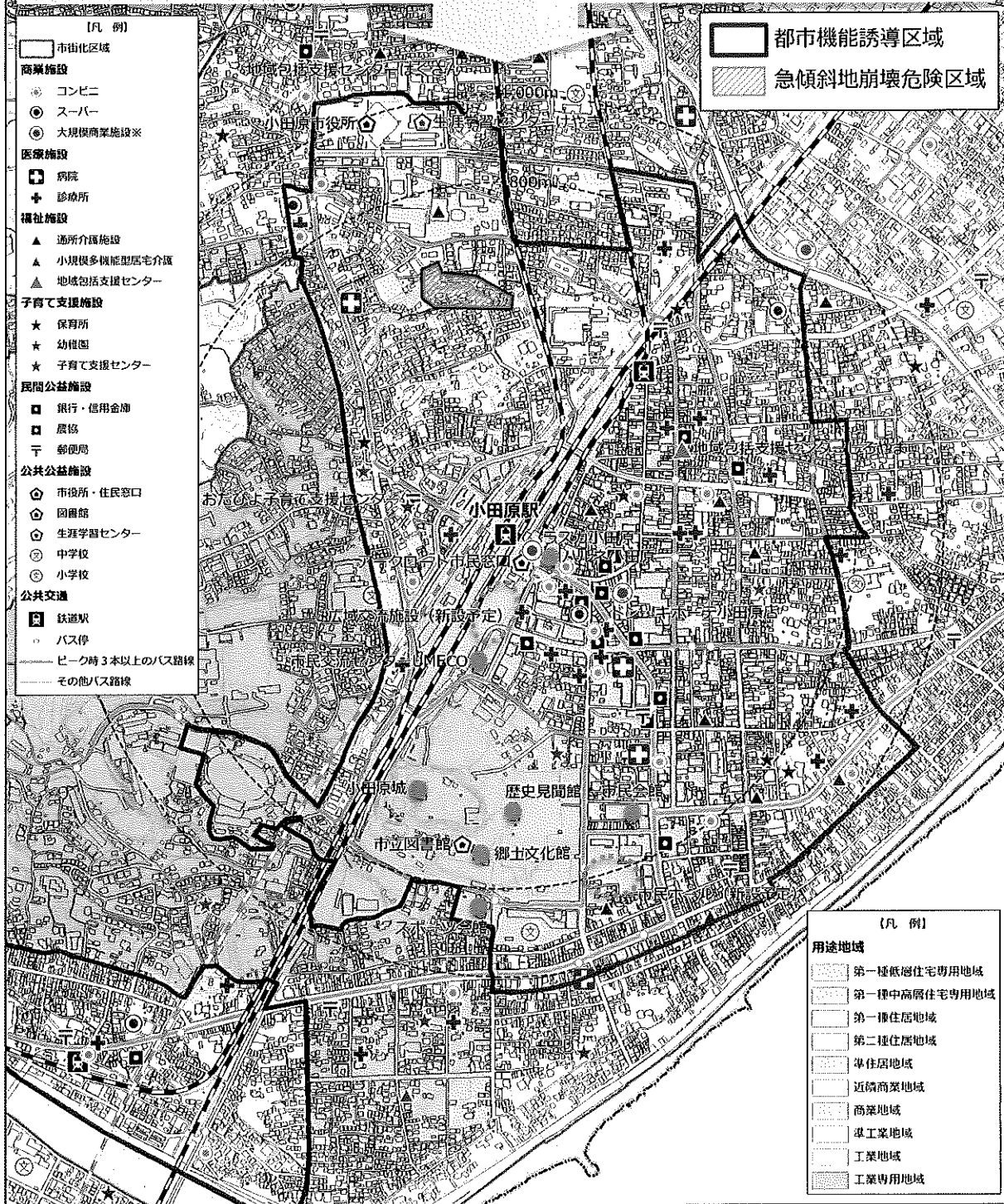
①- 2. 鴨宮駅周辺

鴨宮駅は、市内で2番目に駅利用者が多い拠点であるとともに、周辺に広域的な大規模商業施設や公共公益機能（川東タウンセンターマロニエ、かもめ図書館）を有することから、これらの施設の立地状況を考慮し、駅から半径800mを基本に、半径1kmの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定します。

■小田原駅周辺における都市機能誘導区域の設定

賑わいと交流の創出、歴史と文化を継承し、都市活力をけん引する拠点

- 小田原駅周辺は、東海道本線や新幹線をはじめとする広域的な公共交通の結節点であり、県西地域の中核となる広域的な交流の拠点として、商業・業務や公共公益施設をはじめとする高度な都市機能を集積・誘導するとともに、小田原城跡を中心とする歴史的・文化的資源の価値の拡大による交流の促進を図ります。
- また、交通利便性や歴史・文化といった小田原駅周辺の“ブランド”を生かした「街なか居住」の促進による、賑わいと活気あふれる中心市街地の形成を図ります。
- 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必要に応じた検討を行います。



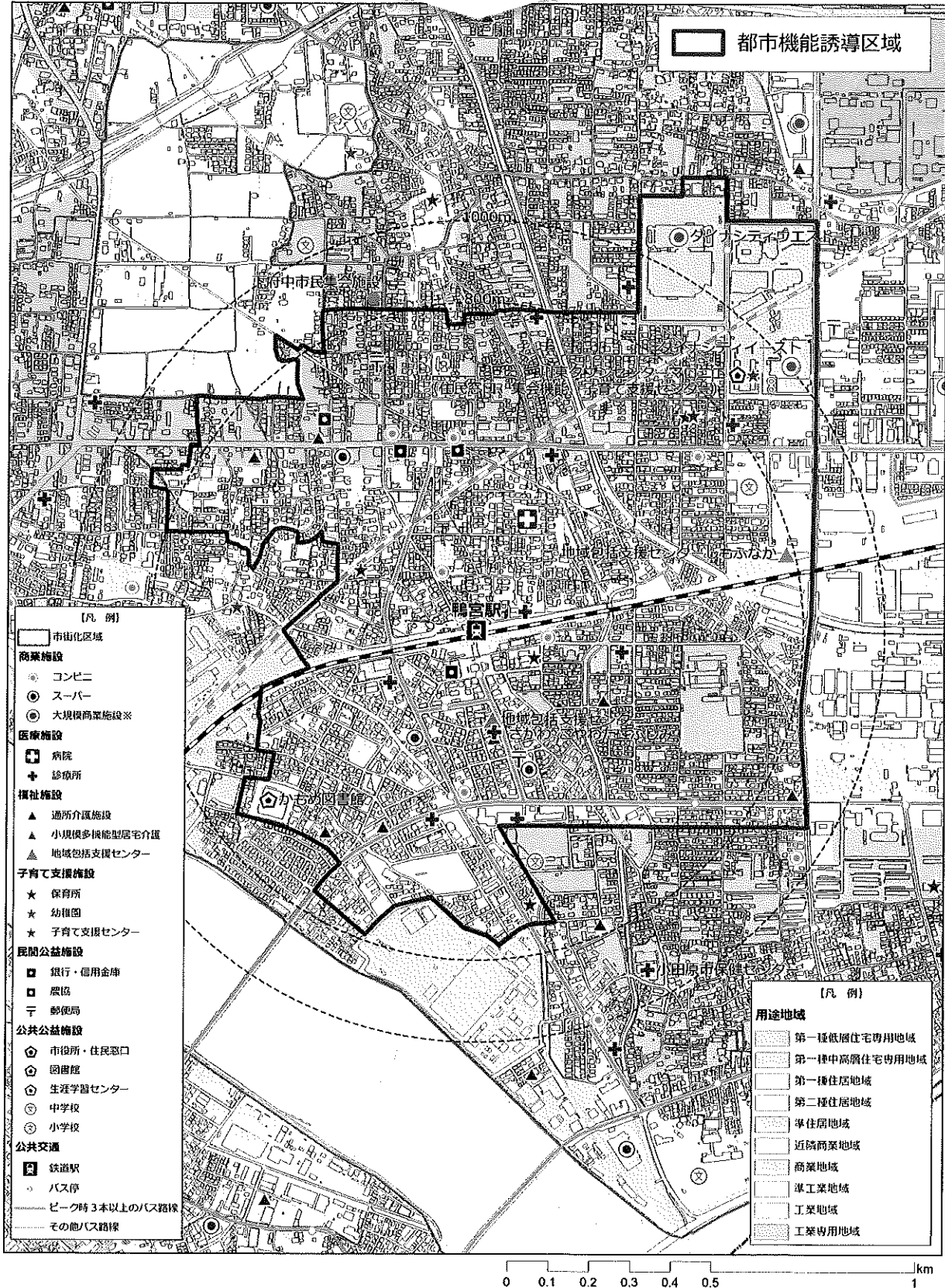
※食料品を取扱い、店舗面積が3千㎡以上の商業施設（以下同じ）
 ※H30年時点の状況（以下同じ）

0 0.1 0.2 0.3 0.4 0.5 1 km

■鴨宮駅周辺における都市機能誘導区域の設定

市民の広域的な生活サービスを支え、“職住商”が近接する生活利便性の高い拠点

□ 鴨宮駅周辺は、小田原駅周辺に次ぐ商業・業務の集積地、更には就業先となる工場が多く立地するエリアであり、市全体の生活の中心となる拠点として、広域的な生活サービスの誘導を図ります。



②地域拠点

②-1. 国府津駅周辺

国府津駅は、市内で3番目に駅利用者が多い拠点であるとともに、JR東海道線、JR御殿場線に加え、複数の路線バスが乗り入れる市第2の交通結節点であり、交通利便性の高い拠点であることを踏まえ、駅から半径800mを基本に、拠点周辺の施設立地状況等を考慮し、半径1kmの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定します。

拠点の西側に位置する国道1号沿いは、広域的に利用されている主要医療施設（救急病院に指定され、病床数100以上の病院）が立地していることから、当該施設を含む区域設定とします。

②-2. 早川・箱根板橋駅周辺

早川・箱根板橋駅は、主要交通結節点である小田原駅、鴨宮駅、国府津駅と比較して駅利用者が少なく、都市機能の潜在的な利用ニーズが少ないものと見込まれるため、拠点からできるだけ近い立地に都市機能を誘導する必要があります。そのため、各駅から半径500mを基本に、市街地の一体性を考慮し、半径800mの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定します。

第7回線引き見直しに係る都市計画の変更（平成28年11月1日神奈川県告示）により、市街化区域に編入された小田原特定漁港漁場整備事業等が実施される区域については、当該拠点における観光機能の強化を目的として、都市機能誘導区域に含めるものとします。

②-3. 栢山駅周辺

栢山駅は、早川・箱根板橋駅周辺と同様の理由から、駅から半径500mを基本に、生活サービスの立地が想定される用途地域（第一種住居地域、近隣商業地域）の広がり を考慮し、半径800mの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定します。

②-4. 富水・螢田駅周辺

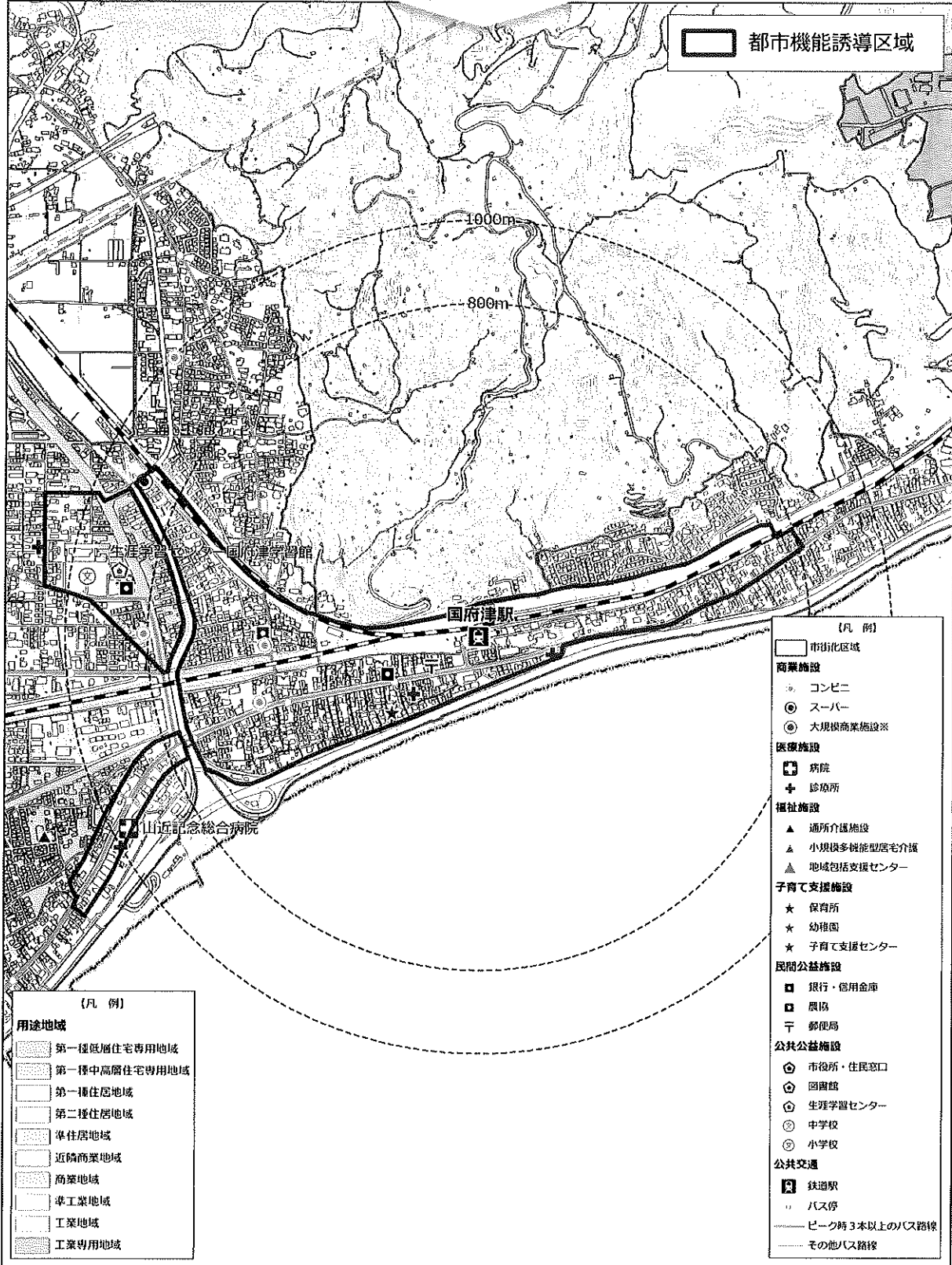
富水駅・螢田駅周辺は、早川・箱根板橋駅周辺と同様の理由から、駅から半径500mを基本に、生活サービスの立地が想定される用途地域（第一種住居地域、近隣商業地域）の広がり を考慮し、半径800mの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定します。

なお、富水駅と螢田駅は近接しており、2駅で一体の生活圏を形成しているため、駅間を連絡する県道怒田開成小田原の沿道も含めた一体的な都市機能誘導区域を設定するものとします。

■ 国府津駅周辺における都市機能誘導区域の設定

地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、交流の中心となる拠点

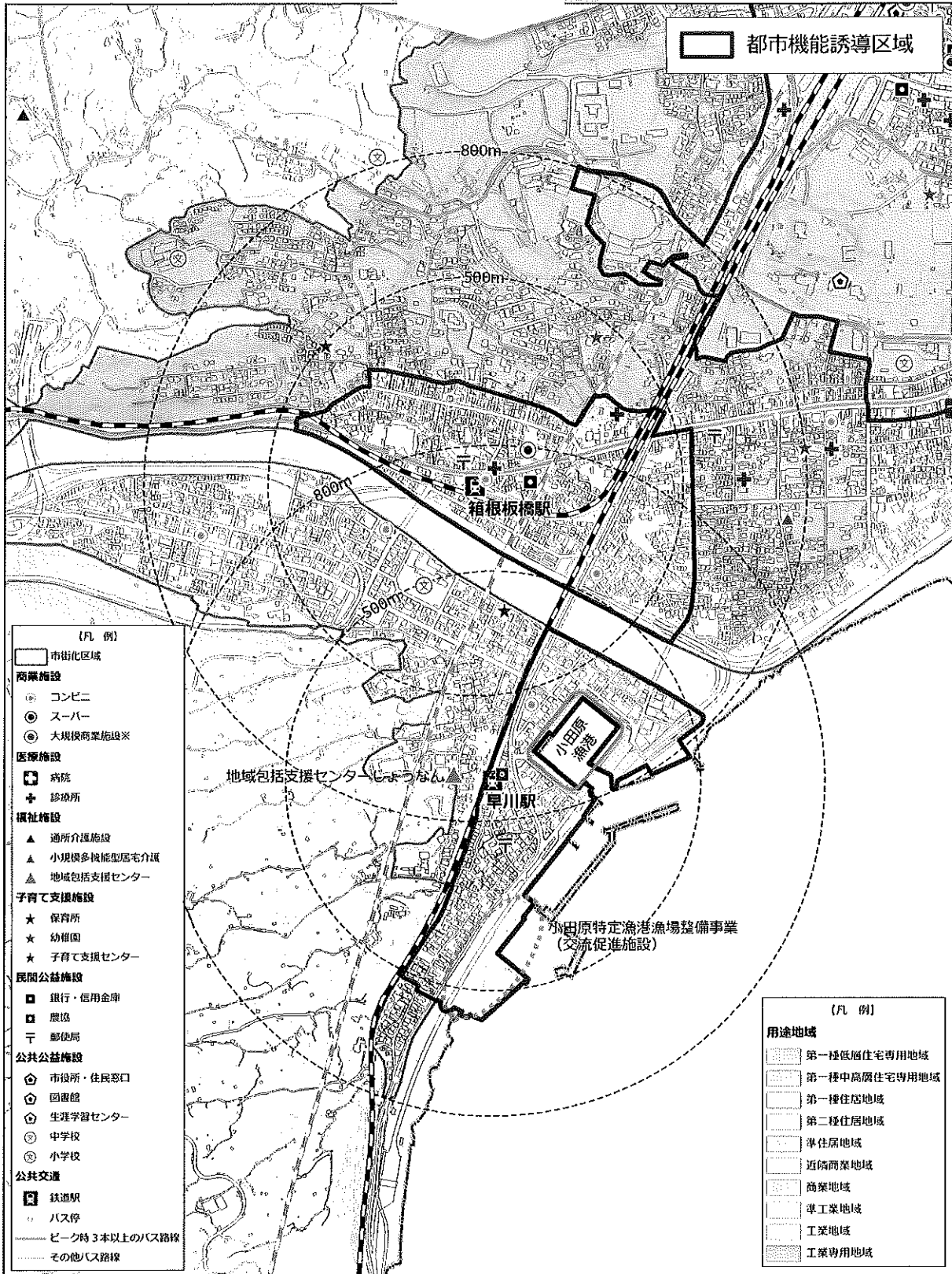
□ 国府津駅周辺は、本市第2の交通結節点であり、人が集い・交流し、様々な生活サービスにアクセスが可能な地域の中心となる拠点として、交通結節機能の更なる強化と日常生活に必要な様々な生活サービスの誘導を図ります。



■早川・箱根板橋駅周辺における都市機能誘導区域の設定

地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、地域の観光・産業の中心となる拠点

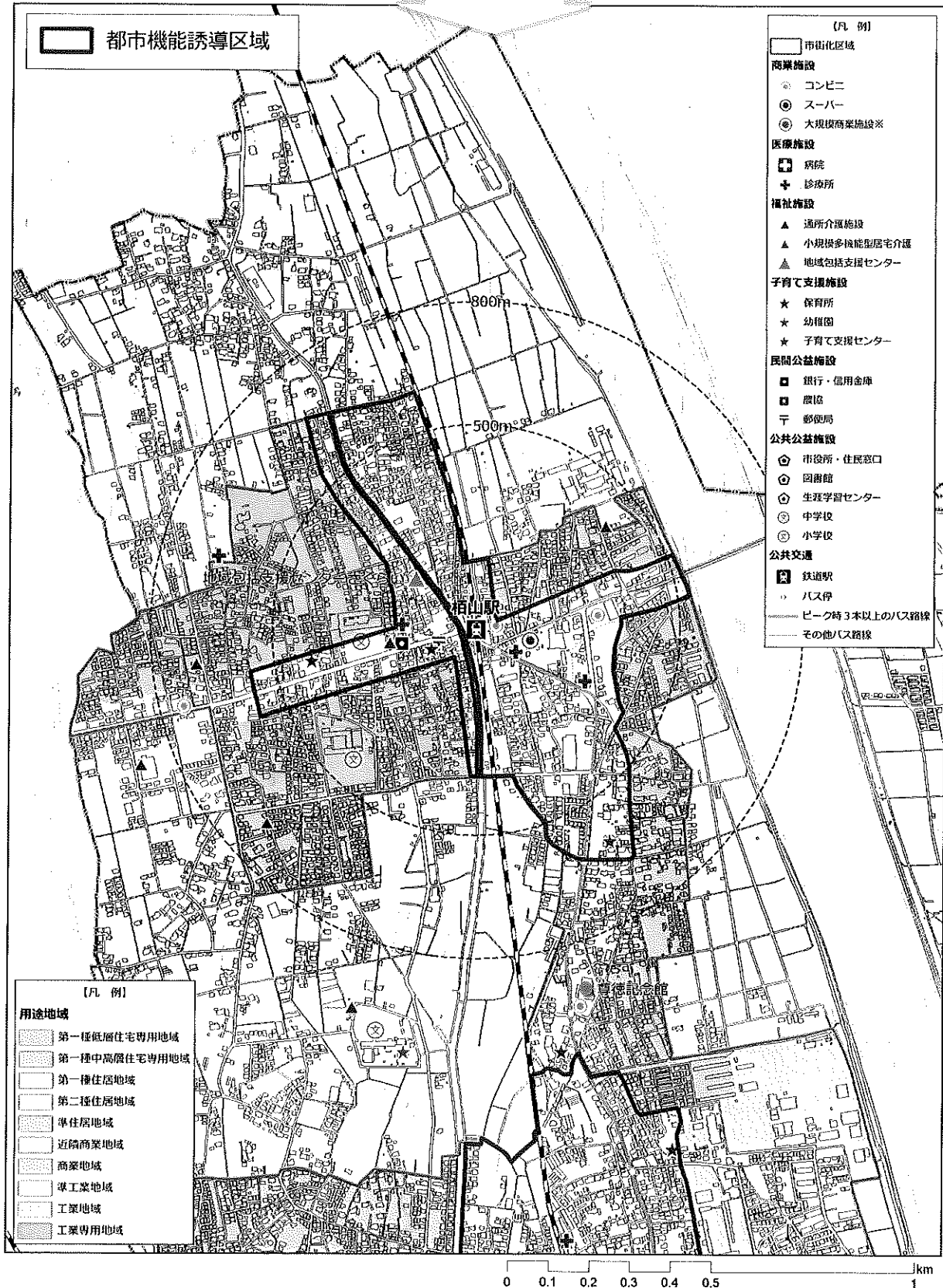
- 早川・箱根板橋駅周辺は、漁港を中心とする水産業等の地場産業、石垣山一夜城や板橋地区等の歴史的資源が集積するエリアであり、小田原駅周辺の歴史的・文化的資源と連携した観光回遊の拠点として、観光機能の強化を図ります。
- また、近隣の市民及び来訪者の利便性を支える生活サービスの誘導を図ります。



■ 栢山駅周辺における都市機能誘導区域の設定

地域の“歩いて暮らせる”生活を支えるコンパクトな市街地拠点

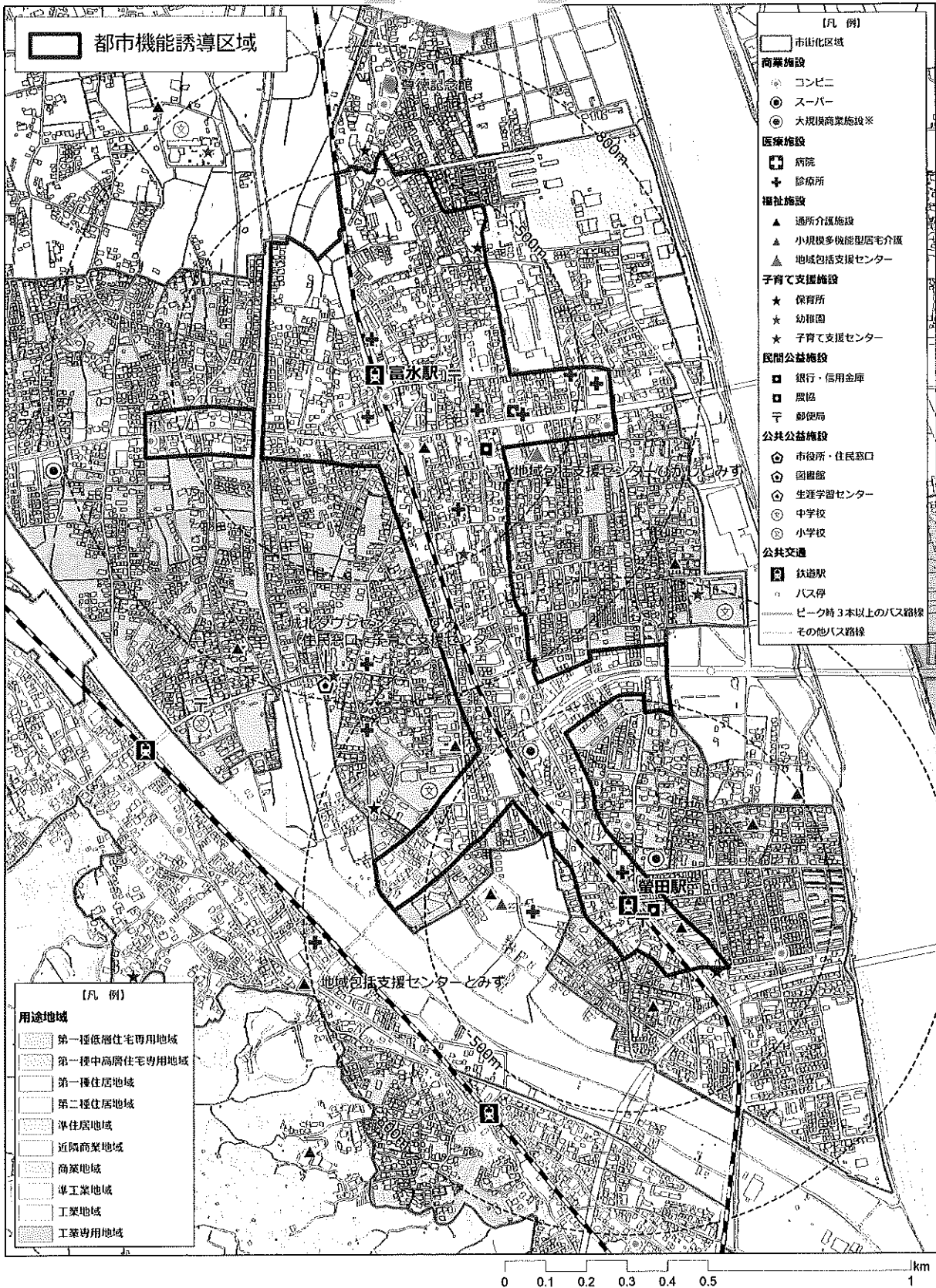
- 栢山駅周辺は、駅から歩ける範囲に人口集積の高い市街地が形成されており、“歩いて暮らせる”拠点として、日常生活に必要な商業・医療・福祉といった様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、駅周辺の生活利便性の向上を図ることで、緩やかな居住の誘導を図ります。



■ 富水・螢田駅周辺における都市機能誘導区域の設定

地域の“歩いて暮らせる”生活を支えるコンパクトな市街地拠点

- 富水・螢田駅周辺は、駅から歩ける範囲に人口集積の高い市街地が形成されており、“歩いて暮らせる”拠点として、日常生活に必要な商業・医療・福祉といった様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、駅周辺の生活利便性の向上を図ることで、緩やかな居住の誘導を図ります。



4. 誘導施設の設定

①誘導施設設定の基本的な考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、都市計画運用指針において示される「誘導施設の設定」を踏まえ、行政、文化・交流、医療、福祉、子育て、商業に係る都市機能を、都市機能誘導区域内に誘導を図るものとして位置づけます。

これらの都市機能のうち、誘導施設として位置づける施設の選定に当たっては、段階的な生活圏の形成を念頭に、各段階の生活圏が担う都市機能を整理した上で、都市機能誘導区域を設定する2～3次生活圏の拠点が担う都市機能を誘導施設として位置づけるものとします。

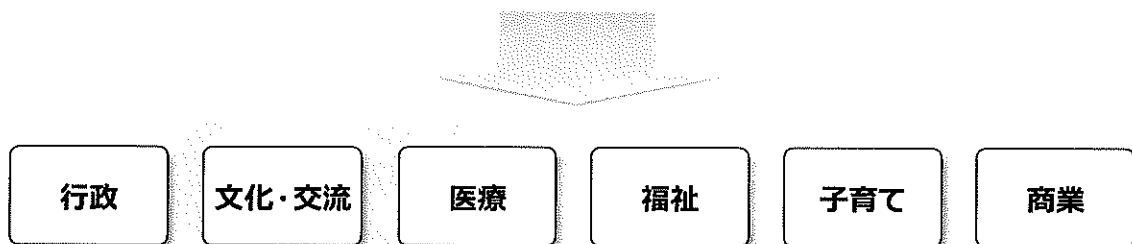
■誘導施設の概要及び本市における誘導を図る都市機能の分類

【都市機能増進施設】

都市機能増進施設は居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの（都市再生特別措置法第81条より）

【都市計画運用指針における「誘導施設の設定」】

- 誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、
- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
 - ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
 - ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
 - ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設
- などを定めることが考えられる。



本市における誘導を図る都市機能の分類

■ 段階的な生活圏の形成のイメージと各生活圏が担う都市機能の整理

段階的な生活圏の形成

		3次生活圏	2次生活圏	1次生活圏
生活圏の性格		市域全域又は近隣市町をも含む広域な圏域であり、市内外からの利用を想定する高次・広域的な都市機能を担う生活圏	公共交通を利用して日常的に行き来できる圏域であり、日常生活に必要な多様な生活サービス（商業・医療・福祉等）を担う生活圏	徒歩圏を基本とした圏域であり、身近な生活サービスを担い、地域活動の基礎単位となる生活圏
生活圏の中心となる拠点		<div style="border: 2px dashed black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">都市機能誘導区域</p> <p style="text-align: center;"> 広域中心拠点 地域中心拠点 地域拠点 </p> <p style="text-align: center;">2～3次生活圏が担う都市機能を踏まえ、拠点の特性に応じた誘導施設を設定</p> </div>		<p style="text-align: center;">生活拠点</p> <p style="text-align: center;">地域コミュニティの活動拠点</p>
各生活圏が担う都市機能	行政	中枢的な行政機能 (市役所)	日常生活に必要とされる行政窓口機能 (住民窓口 ^{※1})	
	文化交流	広域的に利用される機能 (市民ホール、図書館等)	日々の文化・交流活動を支える機能 (集会施設)	
	医療	総合的な医療サービスが受けられる機能 (病院)	日常的な診療が受けられる機能 (診療所)	
	福祉	圏域単位 ^{※2} で広域的に利用される機能 (地域包括支援センター)	日常的な介護サービスが受けられる機能 (通所介護施設)	
	子育て	広域的に利用される機能 (子育て支援センター)	日常的な子育て支援サービスが受けられる機能 (保育所、幼稚園)	
	商業	広域的に利用される機能 (大規模商業施設)	日常生活に必要な買回りができる機能 (スーパー) (コンビニ)	

※1 住民窓口には、コンビニエンスストア・郵便局で行う住民票の写し等の証明書の交付サービスや、公金収納の窓口機能を含む。

※2 「おだわら高齢者福祉介護計画」に基づき、日常生活圏域（12 圏域）ごとに地域包括支援センターを配置。

②誘導施設の設定

誘導施設設定の基本的な考え方を踏まえ、維持・誘導を図る都市機能を拠点の特性に応じて設定します。その中でも、公共交通等によるアクセスが容易な拠点に立地することが望ましいものについては、都市機能誘導区域への誘導を図る誘導施設として設定します。日常的に利用される施設として、都市機能誘導区域に限らず、広く市街地に立地することが望ましいものについては、居住誘導区域等において一定の人口密度を確保することなどにより、維持や誘導を図るものとしします。

以下の都市機能については、各種の誘導施策による誘導や今後策定を予定している公共施設の再編計画等と連携し、適切な立地を図ります。また、誘導施設に設定していない施設についても、将来的な動向に注視し、今後も、継続的に誘導施設設定の必要性を検討し、必要に応じて見直しを行うものとしします。

■誘導施設一覧

都市機能		3次生活圏			2次生活圏		1次生活圏
		都市機能誘導区域			生活拠点	地域コミュニティ	
		広域中心 拠点	地域中心 拠点	地域拠点			
行政	市役所	◎					
	住民窓口	◎	◎	◎	○*	○*	
文化交流	市民ホール	◎					
	コンベンション施設	◎					
	図書館	◎	◎				
	集会施設	◎	◎	◎	○	○	
医療	病院〔病床数20床以上〕	◎	◎	◎			
	産科医療機関	◎	◎				
	診療所〔病床数20床未満〕	○	○	○	○	○	
福祉	地域包括支援センター	◎	◎	◎	○		
	通所介護施設	○	○	○	○	○	
子育て	子育て支援センター	◎	◎	◎			
	保育所、幼稚園	○	○	○	○	○	
商業	大規模商業施設	◎	◎	◎			
	店舗面積10,000㎡超						
	同3,000-10,000㎡以下	◎	◎	◎			
	スーパー〔同3,000㎡未満〕	○	○	○	○		
	コンビニエンスストア	○	○	○	○	○	

◎都市機能誘導区域への誘導施設

○都市機能誘導区域及び居住誘導区域において立地していることが望ましい生活サービス施設

*住民窓口には、コンビニエンスストア、郵便局で行う住民票の写し等の証明書の交付サービスや、公金収納の窓口機能を含む。

IV章 居住誘導区域

IV-1 | 居住誘導区域設定の基本的な考え方

1. 基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中でも一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービス等が持続的に確保されるよう、居住を誘導していく区域です。

本市では、第10版都市計画運用指針（平成30年9月改訂版、国土交通省）の考え方を踏まえつつ、第II章に示す「居住誘導の方向性」の考え方にに基づき、以下に示す区域設定の方法により、生活利便性や交通利便性の高い拠点やその周辺市街地、拠点間を連絡する公共交通の沿線へ居住誘導を図ることを基本に区域を設定します。

■都市計画運用指針を踏まえた「居住誘導区域の設定」の考え方

- ・都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- ・都市の中心拠点及び生活拠点間を結ぶ公共交通沿線で、都市機能の利用圏である区域
- ・合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域
- ・災害リスクに対する安全性が確保される区域
- ・市街化調整区域を除く

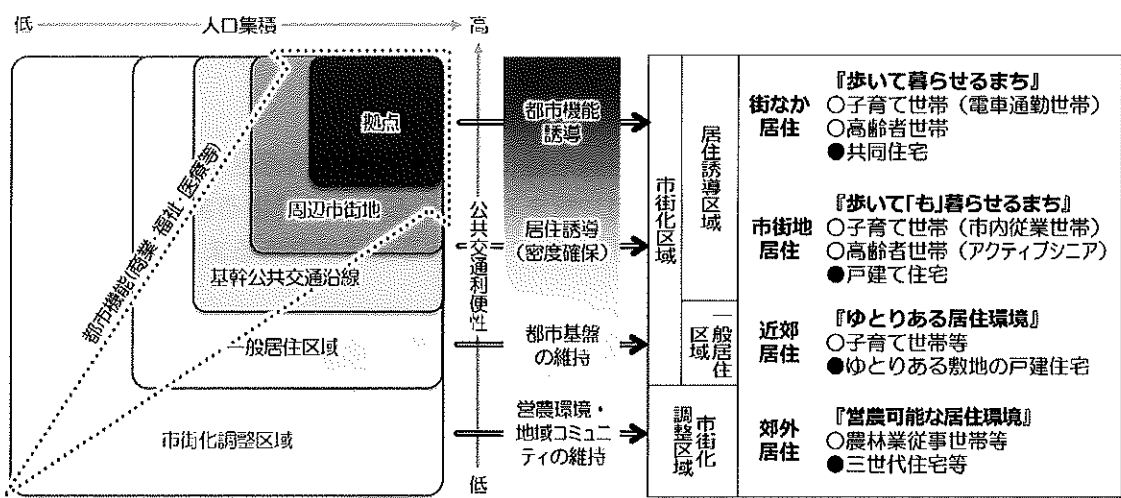
■居住誘導の方向性（P41 参照）の概要

拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、特性に応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指す。

【地域特性に応じた居住誘導】

- ・小田原らしいメリハリと特色ある市街地形成を図る
- ・市街化調整区域は既存集落持続型開発許可制度の適切な運用等により、既存の地域コミュニティの持続とスプロール化の抑制を図る

《地域特性に応じた居住誘導の方向性》



○居住誘導のターゲット ●住まいの住居形態

【小田原らしい居住環境の確保】

- ・コンパクトシティの形成の促進に合わせて、良好な市街地環境を形成する観点から都市農地の保全・活用を図る

基本的な考え方を踏まえ、以下に示す3つの性格を有する居住誘導区域を設定します。
性格が異なるそれぞれの居住誘導区域におけるまちのイメージを下図のとおり共有し、市民のライフスタイルに応じた居住地選好につなげ、緩やかな居住の誘導を図ります。

■居住誘導区域におけるまちのイメージ

拠点

【都市機能誘導区域と同範囲に設定する居住誘導区域】
日常生活に必要な様々なお店やサービスが充実していて、
子どもからお年寄りまで「多世代が歩いて暮らせるまち」



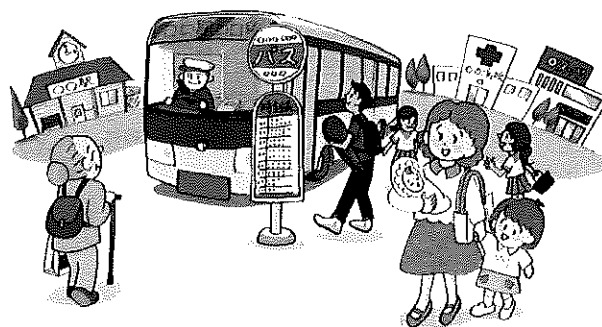
周辺市街地

【拠点や鉄道駅の徒歩圏に設定する居住誘導区域】
買い物や通勤・通学など、徒歩を中心に利便性の高い生活を
送ることができる「拠点や鉄道駅に歩いていけるまち」



基幹公共交通沿線

【公共交通の幹線（バス）の路線沿線に設定する居住誘導区域】
バスサービスが充実していて「拠点や駅まで気軽におでかけできるまち」
であるとともに、適度に車を利用したゆとりある生活ができるまち



2. 区域設定の基本的条件

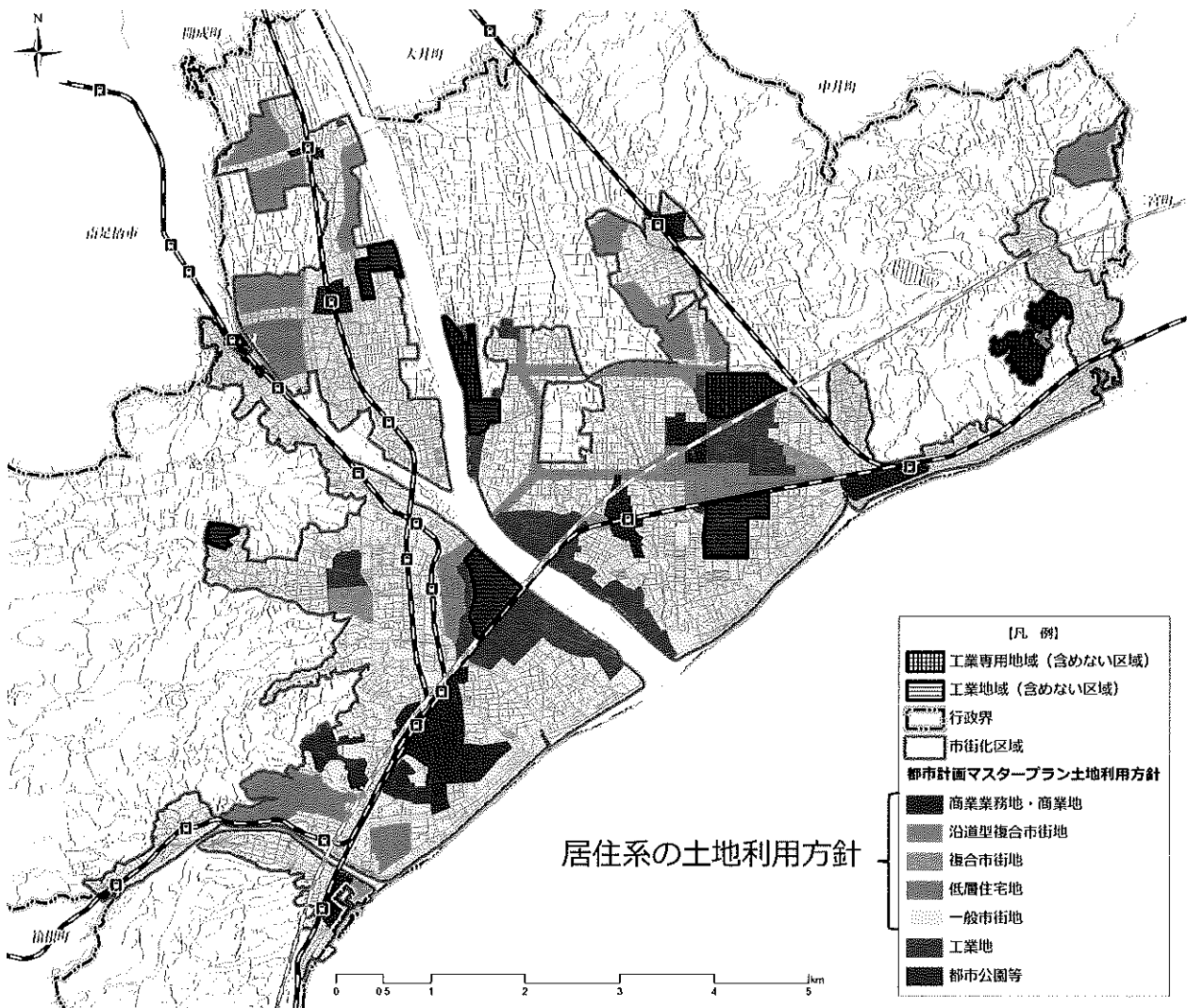
①土地利用・都市基盤の観点による区域の検討

居住に適した土地利用を図る観点から、小田原市都市計画マスタープランにおける居住系の土地利用方針が示される区域を基本に居住誘導区域を設定します。

居住系の土地利用方針に該当しない工業地のうち、住宅の立地が規制されている工業専用地域や、工業地域のなかでも工業集積が図られている区域は居住誘導区域に含めないものとします。一方で、土地利用転換が進み、居住系の土地利用が主体となっている工業地域等は、居住誘導区域に含めるものとし、将来的な都市計画の見直しも合わせて検討します。

また、都市基盤の既存ストック活用の観点から、土地区画整理事業等により住宅地として良好な基盤整備が行われている区域については、居住誘導区域に含めるものとします。一方、恒常的に非可住地としての土地利用がなされる区域（河川区域、区域縁辺部の地区計画区域や公共施設用地等）については、居住誘導区域に含めないものとします。

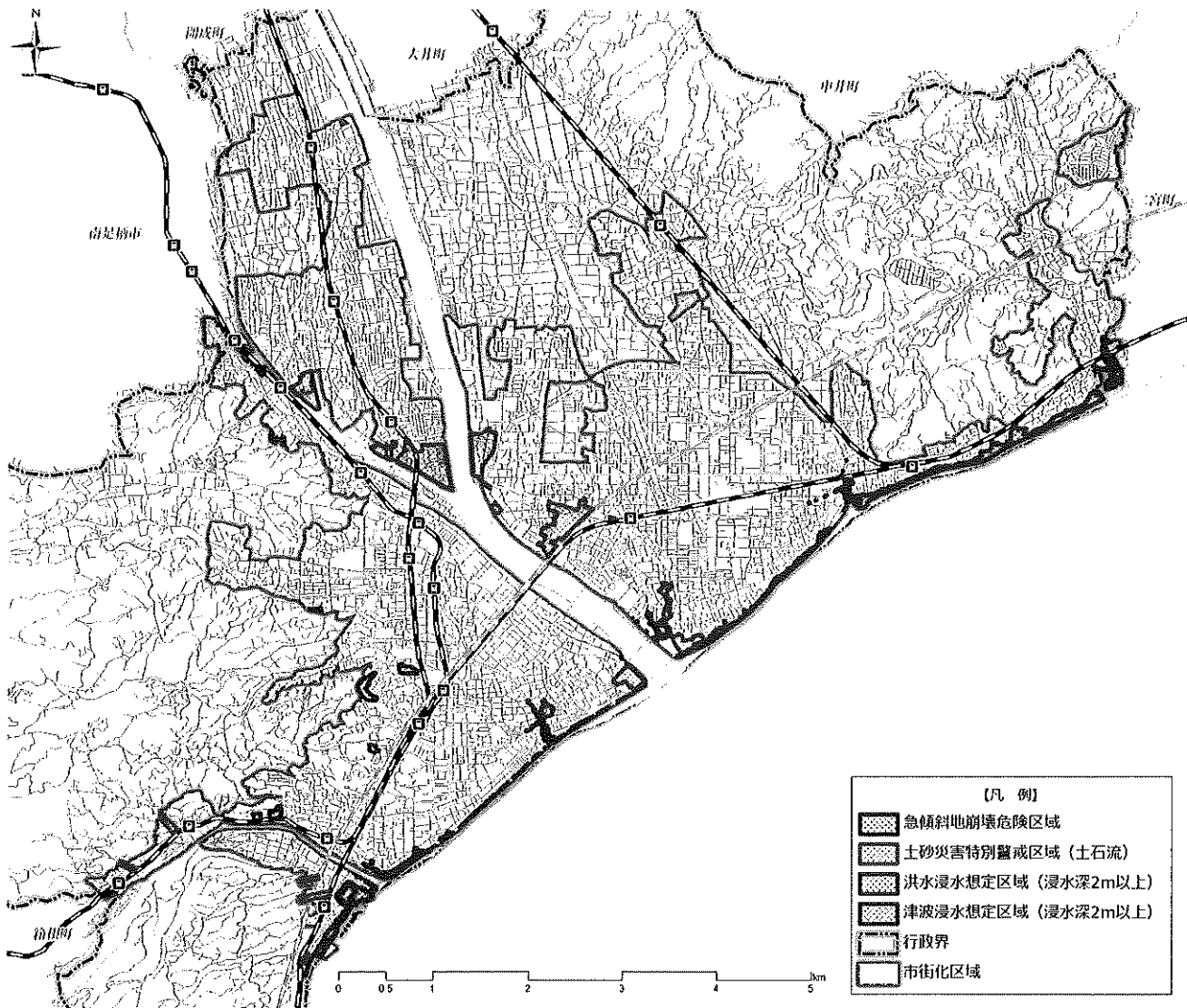
■都市計画マスタープランにおける土地利用方針及び区域に含めない工業地



※区域に含めない工業地は、工場等の産業系施設が立地する工業系の土地利用が7割以上を占める区域（都市計画基礎調査 [H22] 土地利用現況調査より把握・整理）とします。

②災害リスクの観点による区域の検討

災害時のリスクを考慮し、土砂災害、がけ崩れ、津波被害、浸水被害などのハザード指定区域や、甚大な被害が想定される一定区域を居住誘導区域に含めないものとします。



※急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域(土石流)、洪水浸水想定区域(2m以上)、津波浸水想定区域(2m以上)については、計画策定時点のものであり、最新のハザードマップ等と異なる場合があります。

IV-2 | 居住誘導区域の設定

居住誘導区域設定の基本的な考え方、基本的条件に基づき、居住誘導区域を設定する範囲を抽出した上で、地形・地物等を境界として居住誘導区域を設定します。

■居住誘導区域の設定の考え方・フロー

居住誘導区域を設定する範囲の抽出

■居住誘導区域設定の基本的な考え方に基づく範囲の抽出

- ・拠点：都市機能誘導区域と同範囲
- ・周辺市街地：拠点及び鉄道駅の徒歩圏（800m～1km^{*}圏）
※半径1kmの範囲を最大とする都市機能誘導区域を設定する小田原駅、鴨宮駅周辺については徒歩圏を1km圏とします。
- ・基幹公共交通沿線：公共交通の幹線（バス）の路線沿線（300m圏）

■土地利用・都市基盤の観点からの抽出

《含める区域》

- ・市街化区域内
- ・小田原市都市計画マスタープランにおける居住系土地利用方針が示されている区域
- ・土地区画整理事業等により住宅地としての都市基盤整備が行われている区域

《含めない区域》

- ・工業専用地域、工業地域（一定の工業集積が図られている区域）
 - ・恒常的に非可住地としての土地利用がなされる区域（河川区域、公共施設用地等）
- ※区域については災害リスクの観点を踏まえて設定します。

居住誘導区域の区域界設定

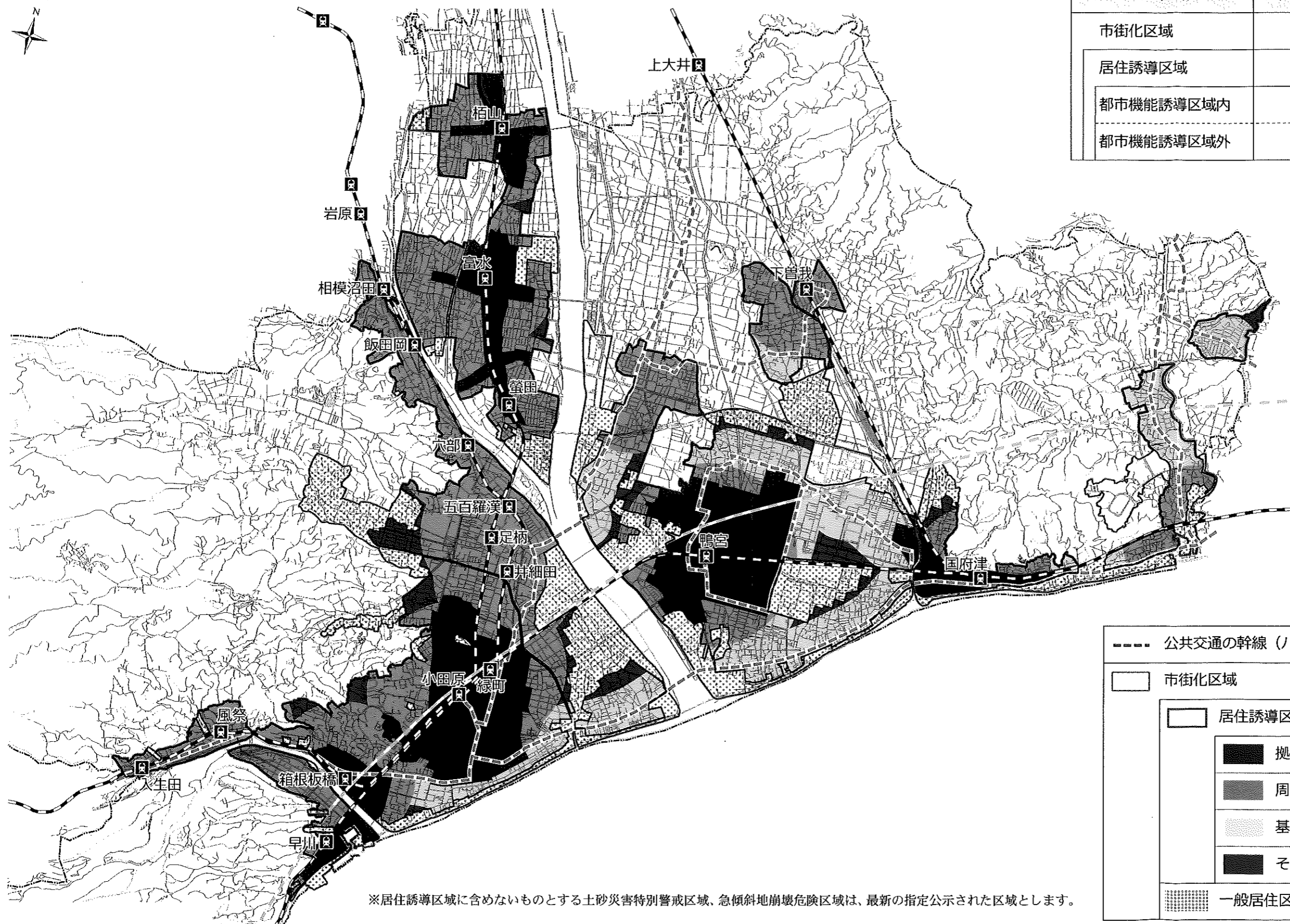
■居住誘導区域の詳細設定

- ①地形地物や用途地域に応じて原則として街区単位で区域界を設定
 - ・拠点および鉄道の徒歩圏（800～1km圏）、公共交通の幹線（バス）の路線沿線（300m圏）は、街区がその圏域に一部でもかかる場合、街区全体を居住誘導区域に含める
- ②災害リスクの観点から含めない区域は下記のとおり取り扱う
 - ・土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は、指定区域のみを街区に含めない
 - ・津波浸水想定区域、洪水浸水想定区域は、街区がその区域に一部でもかかる場合、街区全体を含めない

居住誘導区域

居住誘導区域の設定の考え方・フローに基づき、下図のとおり居住誘導区域を設定します。

■居住誘導区域の設定



※居住誘導区域に含めないものとする土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は、最新の指定公示された区域とします。

《居住誘導区域の面積規模》

区域	面積 (ha)	市街化区域に占める割合
市街化区域	2,802	100.0%
居住誘導区域	2,148	76.7%
都市機能誘導区域内	609	21.7%
都市機能誘導区域外	1,539	55.0%

----	公共交通の幹線 (バス)
□	市街化区域
□	居住誘導区域
■	拠点 (都市機能誘導区域)
■	周辺市街地
■	基幹公共交通沿線
■	その他
■	一般居住区域

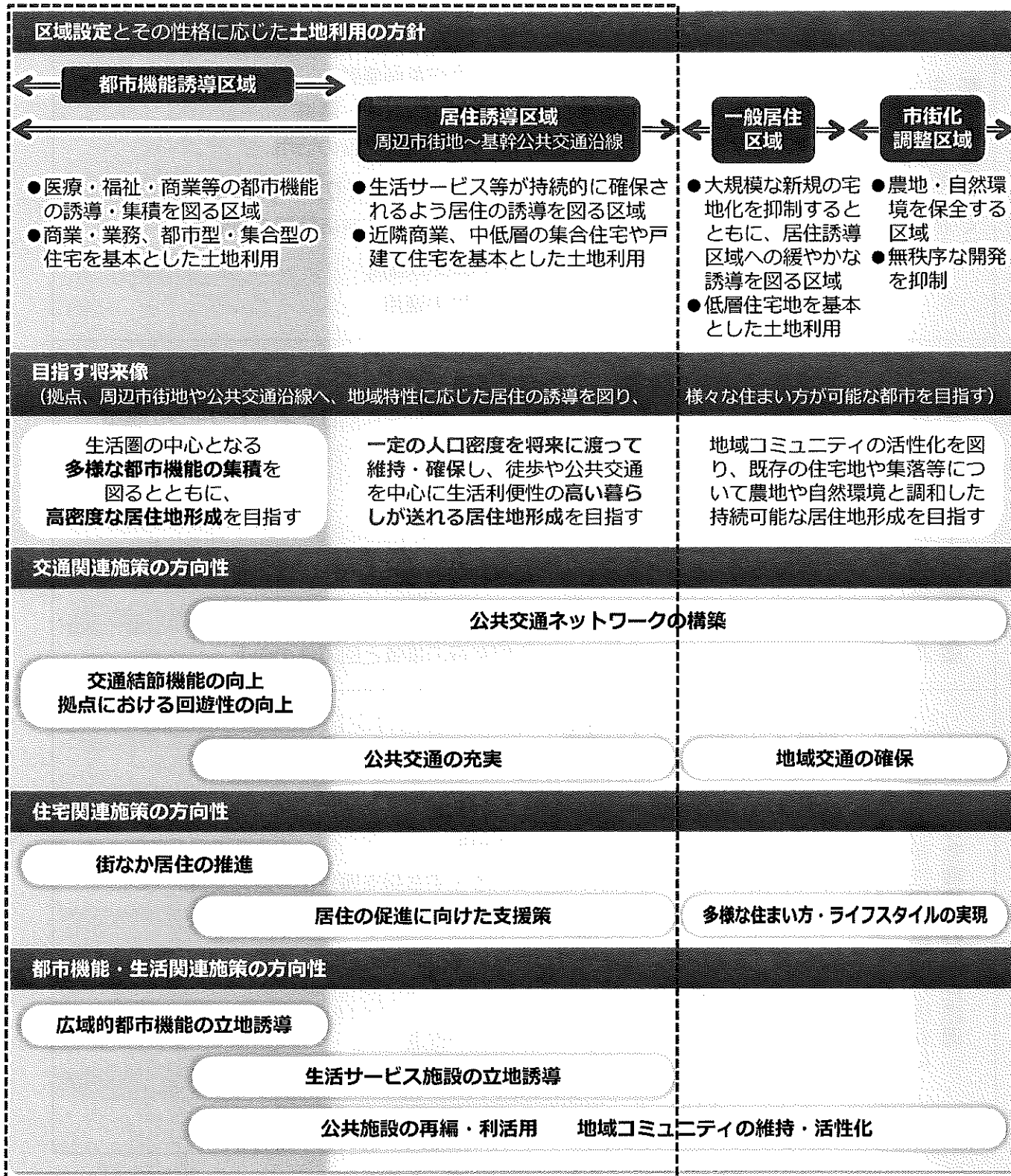
V章 計画遂行に向けた取組

V-1 | 誘導施策等の設定

1. 区域の特性に応じた施策展開の方向性

誘導施策等の設定にあたっては、都市機能誘導区域、居住誘導区域の役割・性格を踏まえ、区域の特性に応じた施策を展開する必要があります。居住誘導区域外における対応も含めて、施策展開の方向性を以下のとおり示します。

誘導施策に係る範囲



2. 計画遂行に向けた誘導施策の体系

前頁の施策展開の方向性のうち、誘導施策に係る範囲について、立地適正化計画における都市づくりの方向性に基づき、以下のとおり誘導施策や関連施策を設定します。

都市づくりの方向性	誘導施策等
<p>既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>都市機能誘導区域において実施する施策 居住誘導区域において実施する施策 公共交通施策全体に係る方向性</p> </div> <p>施策 1-①.地域の特性に応じた立地・誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ○拠点（都市機能誘導区域）における施設整備事業 ○関連計画・事業との連携による誘導施設の立地・誘導 ○誘導施設等の整備に係る支援施策・国の支援制度の活用 <p>施策 1-②.既存ストックを活用した都市の魅力づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴史的資源を活用した交流の促進、空き家・空き店舗等の利活用 <p>施策 1-③.誘導施設の整備に係る届出制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市再生特別措置法に基づく届出制度の運用
<p>公共交通の利便性を生かした歩いて暮らせる生活圏の構築</p>	<p>施策 2-①.公共交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けたネットワークの構築 <p>施策 2-②.公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○幹線（バス）のサービス水準の維持・確保 <p>施策 2-③.交通結節機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅等の拠点における乗り継ぎ利便性の向上 <p>施策 2-④.拠点における回遊性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者が安心して移動できる空間整備の推進と回遊性の向上
<p>生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導</p>	<p>施策 3-①.街なか居住の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○共同住宅の立地誘導に係る支援、子育て世代の居住環境支援 <p>施策 3-②.居住誘導の促進に向けた支援策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○空き家対策・生産緑地の保全と活用等 ○関係機関・金融機関との連携による住宅取得支援や住み替え支援 <p>施策 3-③.生活サービス施設の立地誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ○子育て支援施設、福祉施設の立地誘導の基準の設定 <p>施策 3-④.災害リスクへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安心・安全な居住のための防災対策の推進 <p>施策 3-⑤.一定規模以上の住宅の開発・建築に係る届出制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市再生特別措置法に基づく届出制度の運用

V-2 | 誘導施策等の内容

1. 都市づくりの方向性「既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり」 に基づく誘導施策

都市機能誘導区域を設定する各拠点のまちづくりの方向性（P44参照）を踏まえ、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等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。

施策 1-①.地域の特性に応じた立地・誘導

1) 小田原駅周辺における施設整備事業

<p>概要</p>	<p>☞小田原駅周辺の良好な立地条件に市等が保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>
<p>事業計画</p>	<p>☞小田原駅周辺地区都市再生整備計画（都市再構築戦略事業） ☞小田原駅周辺地区暮らし・にぎわい再生事業計画 等</p>
<p>整備内容及び導入機能</p>	<p>☞広域交流施設 〔 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 〕 ☞市民ホール（ホール、ギャラリー・スタジオ、観光交流センター） ☞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>
<p>計画予定地</p>	
<p>施設整備のイメージ</p>	

2) 国府津駅周辺における施設整備事業

<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*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。 *交通結節機能の向上に資する施策については、P81 を参照</p>
<p>事業計画</p>	<p>☞国府津駅周辺地区都市再生整備計画</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>	

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連携し、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>☞ 早川駅周辺地区都市再生整備計画</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） ☞ 多目的広場、畜養水面・加工・荷捌き施設 ☞ 案内板整備、歩行空間整備、ルートマップ作成 等</p>
<p>計画予定地</p>	
<p>施設整備のイメージ</p>	

4) 関連計画・事業との連携による誘導施設の立地誘導

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
公共施設再編基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ☞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、公共施設の機能・配置・運営の見直し、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策定します。 ☞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。
介護保険施設等整備費補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ☞「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。 ☞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。
子育て支援拠点充実事業	<ul style="list-style-type: none"> ☞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。 ☞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。

5) 誘導施設等の整備に係る支援

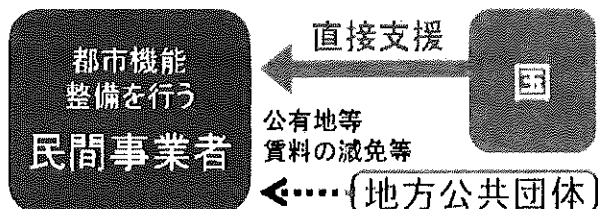
<p>既存ストック 活用支援</p>	<p>【既存ストック活用支援】</p> <p>☞空き地や空き店舗を地域の活性化に資するために活用した所有者に対して、改修等に要する費用の一部補助等を検討します。</p>
<p>事業化支援</p>	<p>【建替え・共同化支援】</p> <p>☞建替え・共同化を推進しようとする団体に対して、調査研究や活動に伴う財政支援を行います。（市街地再開発事業や優良建築物等整備事業の初動時における、事業手法や組織化について助言するアドバイザーの派遣等）</p> <p>☞市街地環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するために、優良建築物等整備事業の拡充を検討します。</p>
<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>

6) 誘導施設等の整備に係る国の支援制度の活用

6-1) 都市機能立地支援事業（民間直接補助）の活用

民間事業者が誘導施設（医療・社会福祉・教育文化・子育て支援）を整備する場合、民間事業者は、都市機能立地支援事業の活用により国から直接支援を受けることができます。市が主導となる類似事業「都市再構築戦略事業」との活用と併せ、民間の動きと連携した効果的な都市機能の誘導を図るため、当該支援制度の活用について検討します。

○市が誘導施設を整備するために公的不動産を事業者に賃貸し、公有地賃料の減免などの支援措置を実施する場合に、国はその額と同等の額を事業者に直接補助します。



6-2) 低未利用土地の有効活用と適正管理に向けた支援制度の活用

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」問題に対応するため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけでなく、有効利用を促すことが必要です。国においても、これらの対策を総合的に進めるため、都市再生特別措置法の一部を改正し、新たな制度を創設したところです。

これらの動向を踏まえ、新法に基づき、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編により土地の有効利用を促すことが期待できる「低未利用土地権利設定等促進計画」や、空き地・空き家等を交流広場やコミュニティ施設など、まちづくり団体等が共同で創出する空間・施設の整備を促すことが期待できる「立地誘導促進施設協定」といった国の新たな制度の活用について、検討していきます。

■都市再生特別措置法の一部を改正する法律の概要（平成 30 年 7 月 15 日施行）

法律の概要	
都市のスポンジ化対策（都市機能誘導区域、居住誘導区域を中心に）	
<p>コーディネート・土地の集約</p> <p>○「低未利用土地権利設定等促進計画」制度の創設 -低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートし、所有権にこだわらず、複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成 ※所有者等探索のため市町村が固定資産税課税情報等を利用可能 〔(税)登録免許税・不動産取得税の軽減〕</p>  <p>○都市再生推進法人(まちづくり団体等)の業務に、低未利用地の一時保有等を追加 〔(税)所得税等の軽減〕</p> <p>○土地区画整理事業の集約換地の特例 -低未利用地を柔軟に集約し、まちの顔となるような商業施設、医療施設等の敷地を確保 〔(予算)都市開発資金貸付け (都市開発資金の貸付けに関する法律)〕</p> <p>○市町村は、低未利用土地利用等指針を作成し、低未利用地の管理について地権者に勧告が可能に</p>	<p>身の回りの公共空間の創出</p> <p>○「立地誘導促進施設協定」制度の創設 -交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施設(コモンズ)についての地権者による協定(承継効付) 〔(税)固定資産税の軽減〕</p> <p>※ 周辺地権者の参加を市町村長が働きかけ</p>  <p>▶ 空き地や空き家を活用して交流広場 コミュニティ施設等を整備・管理 *長野市「パティオ大門」 *活性化施設(イメージ)</p> <p>○「都市計画協力団体」制度の創設 -都市計画の案の作成、意見の調整等を行う住民団体、商店街組合等を市町村長が指定 (身の回りの都市計画の提案が可能に)</p>
都市機能のマネジメント	
<p>○「都市施設等整備協定」制度の創設 -民間が整備すべき都市計画に定められた施設(アクセス通路等)を確実に整備・維持</p> <p>○誘導すべき施設(商業施設、医療施設等)の体廃止届出制度の創設 -市町村長は、商業機能の維持等のため体廃止届出者に助言・勧告</p>	
都市の遊休空間の活用による安全性・利便性の向上	
<p>公共公益施設の転用の柔軟化、駐車施設の附置義務の適正化、立体道路制度の適用対象の拡充等を措置</p>	

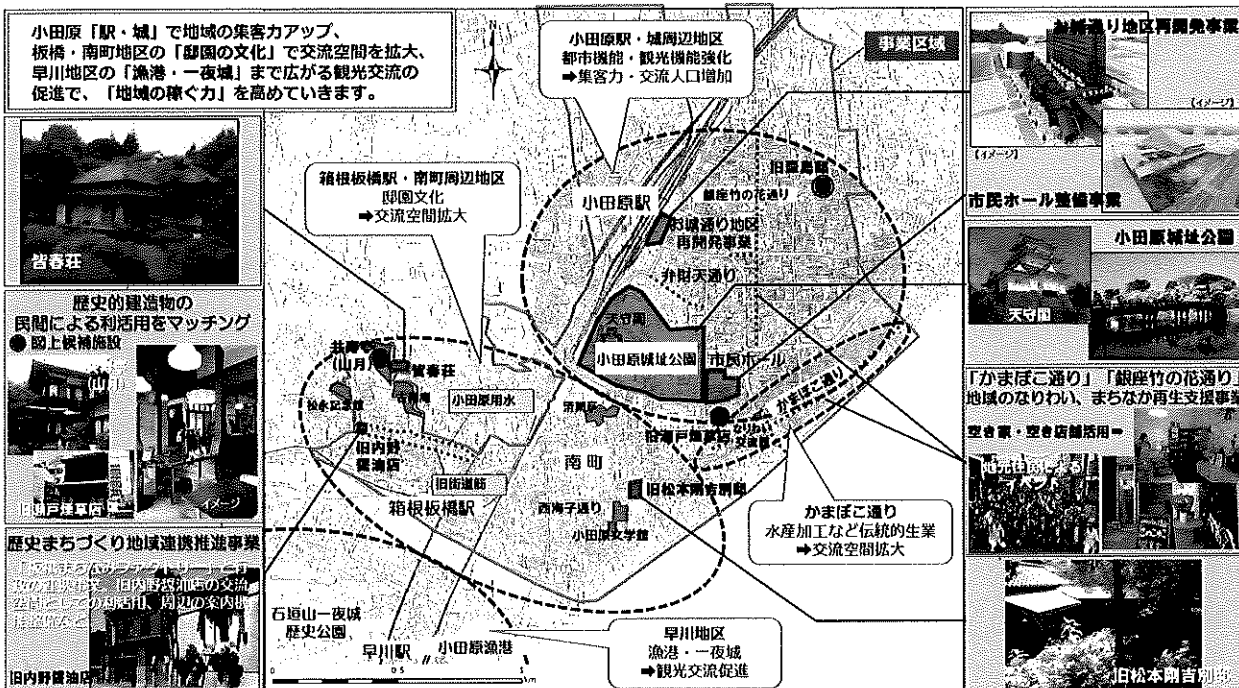
出典:国土交通省資料

施策 1-②.既存ストックを活用した都市の魅力づくり

1) 歴史的資源を活用した観光交流の促進

<p>概要</p>	<p>☞小田原駅・城、箱根板橋駅・南町、早川まで広がる交流空間の拡大と地域活性化を目指し、「歴史的資源を通じた賑わいと交流のコンパクトシティの形成」をテーマに、地域資源の活用を通じた官民連携による施策を推進する地方再生コンパクトシティ事業に取り組んでいます。小田原城、旧東海道筋とその周辺に広がる明治・大正・昭和に活躍した政財界の要人の邸園群等の歴史的資源を活用し、観光交流を促進することで、小田原駅、小田原城からの回遊性の向上と交流空間の拡大を図ります。</p>
<p>事業計画</p>	<p>☞地方再生コンパクトシティ（都市再生整備計画事業（国土交通省）と地方創生推進交付金（内閣府）等を連携させた地域活性化の取組）</p>
<p>取組・施策</p>	<p>《地方再生コンパクトシティの取組》</p> <p>☞小田原駅周辺地区都市再生整備計画事業（都市再構築戦略事業）</p> <p>☞箱根板橋駅・南町周辺地区都市再生整備計画事業</p> <p>☞地方創生推進交付金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史的建造物民間活用コーディネート事業 ・歴史まちづくり地域連携推進事業 ・地域のなりわい・まちなか再生支援事業 等 <p>《関連事業》</p> <p>☞小田原城城下町地区 街なみ環境整備事業</p> <p>☞暮らし・にぎわい再生事業 等</p>

■ 地方再生コンパクトシティの概要



2) 空き家・空き店舗等を活用した魅力ある市街地の形成

本市では、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の効果的な利活用に係る支援策の検討を行います。

施策 1-③.誘導施設の整備に係る届出制度の運用

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。詳細は、別添の「都市機能誘導区域に係る届出の手引き」をご参照ください。

■ 誘導施設の整備に係る届出制度の概要

届出の対象となる開発行為等

○ 開発行為

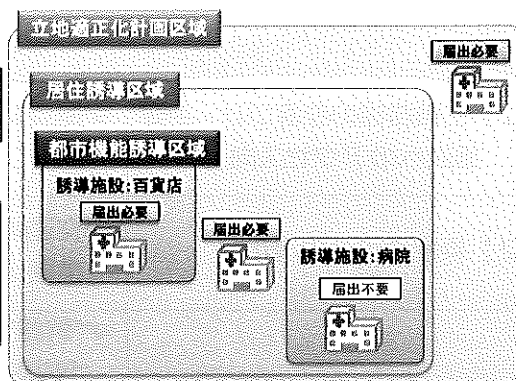
誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行うおとする場合。

○ 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

○ 休廃止

誘導施設を休止し、又は廃止しようとする場合



出典：国土交通省資料を基に作成

届出の対象となる誘導施設

都市機能誘導区域（全6区域）外に立地する場合に届出が必要となる誘導施設

■ 病院	医療法第1条の5第1項に規定する病院（病床数20床以上）
■ 大規模商業施設	大規模小売店舗法による店舗面積が3,000㎡以上10,000㎡以下となる商業施設
■ その他公共的施設	上記以外に市などが整備する住民窓口、集会施設、地域包括支援センター、子育て支援センター

広域中心拠点又は地域中心拠点以外に立地する場合に届出が必要となる誘導施設

■ 大規模商業施設	大規模小売店舗法による店舗面積が10,000㎡を超える商業施設
■ 産科医療機関	医療法第1条の5第2項に規定する診療所で産科の医業を行うもの
■ その他公共的施設	上記以外に市などが整備する市役所、市民ホール、コンベンション施設、図書館

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。

2. 都市づくりの方向性「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」に基づく誘導施策

施策 2-①.公共交通ネットワークの構築

将来都市構造である多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向け、立地適正化計画と連携を図りながら“ネットワーク”を担う持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、地域公共交通網形成計画の策定も視野に入れ「小田原市地域公共交通総合連携計画（H25.3）」（以下、連携計画）の見直しを検討します。

■連携計画における事業と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】 主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上	☞ 拠点間を結ぶバス路線を“幹線”に位置づけ、公共交通ネットワークの骨格形成を図る。
【事業2】 乗継環境の円滑化	☞ 交通結節点における結節機能の向上を図るとともに、乗継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のルール」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	☞ 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	☞ 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を検討する。
【事業7】 利用促進・交通需要マネジメント	☞ 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。

《誘導区域において取組む施策》

都市機能誘導区域においては、交通結節機能の改善を図り、乗り継ぎ利便性の向上に努め、公共交通ネットワークの充実を図ります。

また、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、歩行者が安全に移動できる空間整備を推進するとともに、回遊性の向上を図り、歩いて暮らせる拠点づくりを推進します。

居住誘導区域においては、幹線に位置づけたバス路線について拠点間移動の需要やニーズを踏まえて、利便性の高いサービス水準を確保します。

施策 2-②.公共交通の充実（幹線（バス）のサービス水準の維持・確保）

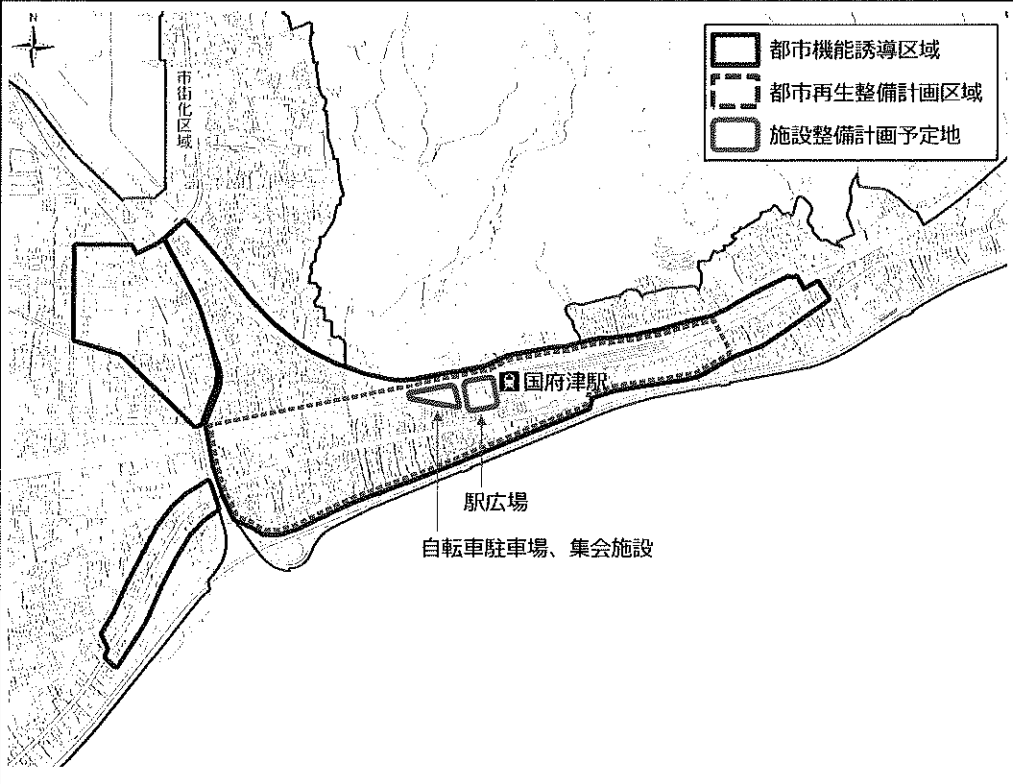
公共交通の幹線（バス）に位置づけたバス路線は、拠点間を連絡し、将来都市構造である多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を図る上で重要な役割を担う路線であり、沿線への居住誘導を図りながら、拠点間移動の需要やニーズを踏まえたサービス水準の維持・確保に向けた取組を検討します。具体的には、連携計画の見直しに係る検討作業において、利用実態や運行状況等を十分に把握した上で、位置づけの妥当性について検証します。検証結果を踏まえ、目標とするサービス水準や、拠点における乗り継ぎのあり方など、市域全体の公共交通ネットワークの利便性の向上を検討します。

なお、幹線（バス）に位置づけたバス路線以外のバス路線は、基本的に拠点と住宅地を結ぶ支線であり、生活圏の生活を支える地域交通として維持・確保に努めます。全体の公共交通ネットワークの構築を検討した上で、公共交通の不便な地域については、「地域へのあらたな公共交通導入のルール」に基づき、需要に応じてコミュニティバスや乗合タクシー等も含めた公共交通の導入について検討します。

施策 2-③.交通結節機能の向上

以下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、各拠点の交通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

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none">☞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。☞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>	 <p>The map illustrates the location of the station and the planned improvement areas. A legend in the top right corner identifies three types of zones: a solid line for 'Urban Function Guidance Area' (都市機能誘導区域), a dashed line for 'Urban Regeneration and Improvement Plan Area' (都市再生整備計画区域), and a dotted line for 'Facility Improvement Plan Designated Land' (施設整備計画予定地). The station is labeled '国府津駅' (Kofu Station). Below the station, the 'Station Plaza' (駅広場) and 'Bicycle Parking Lot, Assembly Facility' (自転車駐車場、集会施設) are indicated. A 'City Street Improvement Area' (市街化区域) is also shown to the west of the station. A north arrow is present in the top left corner of the map area.</p>

施策 2-④.拠点における回遊性の向上

本市では、歩行者、自転車、自動車に関連する以下の計画等を策定し、「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。

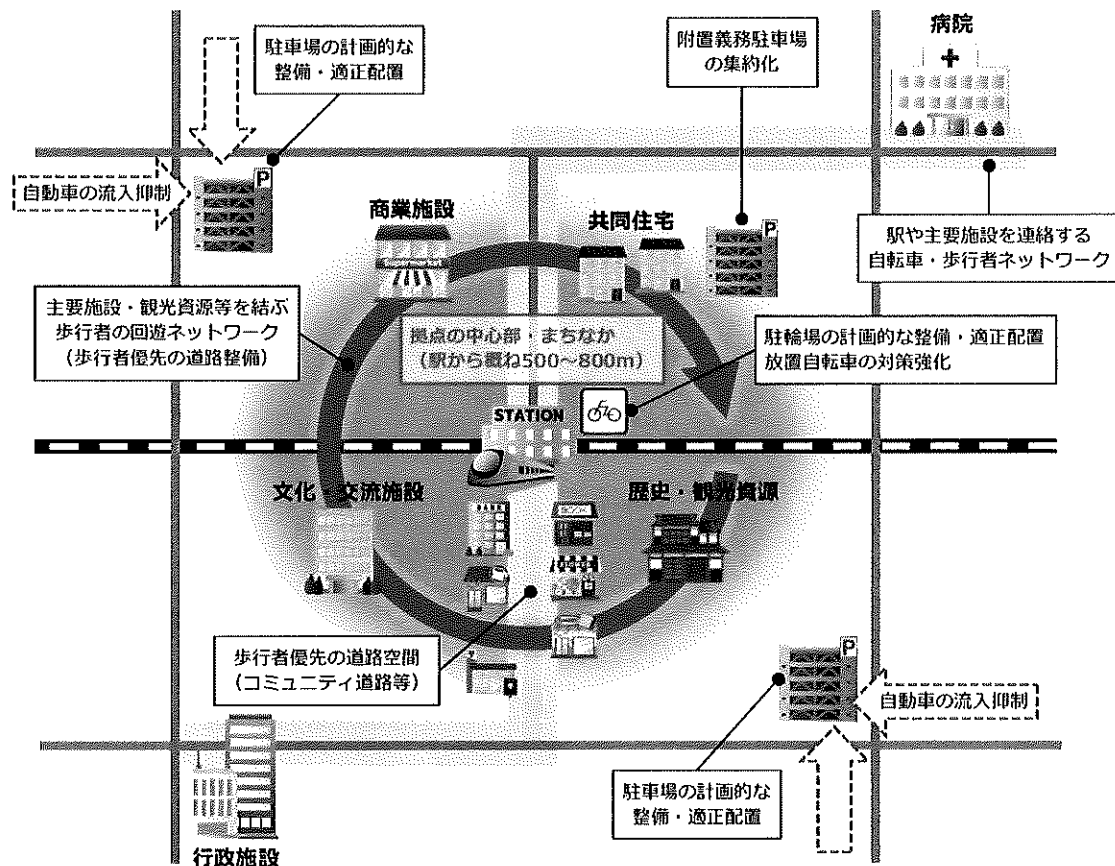
【歩行者、自転車、自動車に関連する計画等】

- 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等との連携を図り、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、鳴宮駅周辺、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

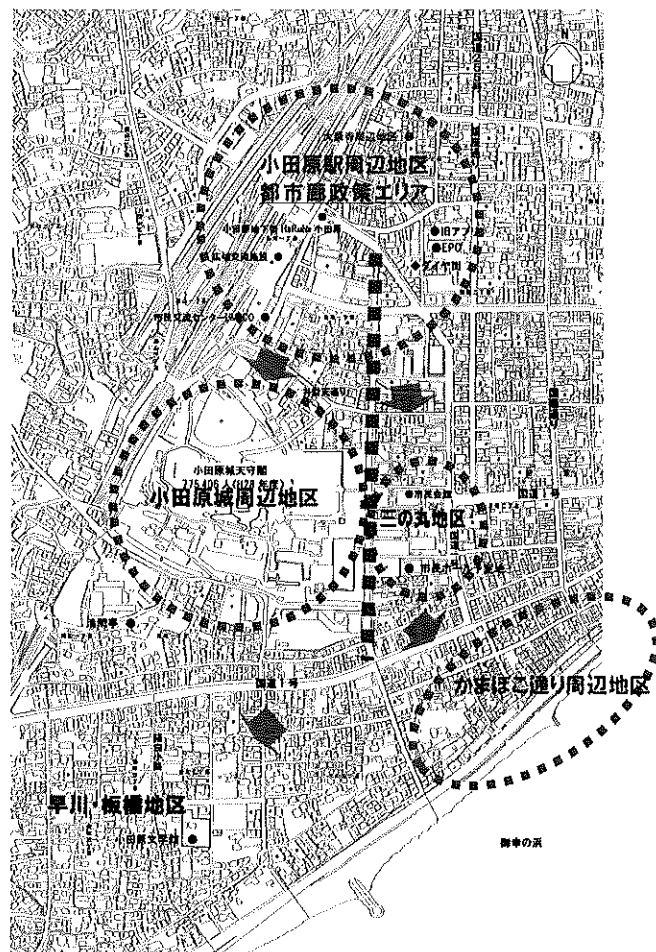


■「都市廊政策」について

都市廊政策は、花と緑あふれる歩行空間、にぎわいのある魅力的な商業空間、統一感のある調和のとれた景観の創造を図り小田原駅周辺の居住を促進し、また、回遊性を高めることにより中心市街地の活性化を目指すものです。

- 1 歩道と一体的な空地の確保を促進し、安心、安全で、歩きやすい歩行者空間の創出
- 2 主要な歩行者導線の沿道には、市民や来訪者が休憩、交流できる公共空間（ポケットパークなど）の確保
- 3 道路や民有地に花と緑あふれる街なか緑化の促進・推進
- 4 沿道の建築物を修景することにより、統一感のある街並みの形成
- 5 1、2階は魅力的な店舗、3階以上を住居とする中層建築物が、通りに面して連続的に立地するまちづくりの促進

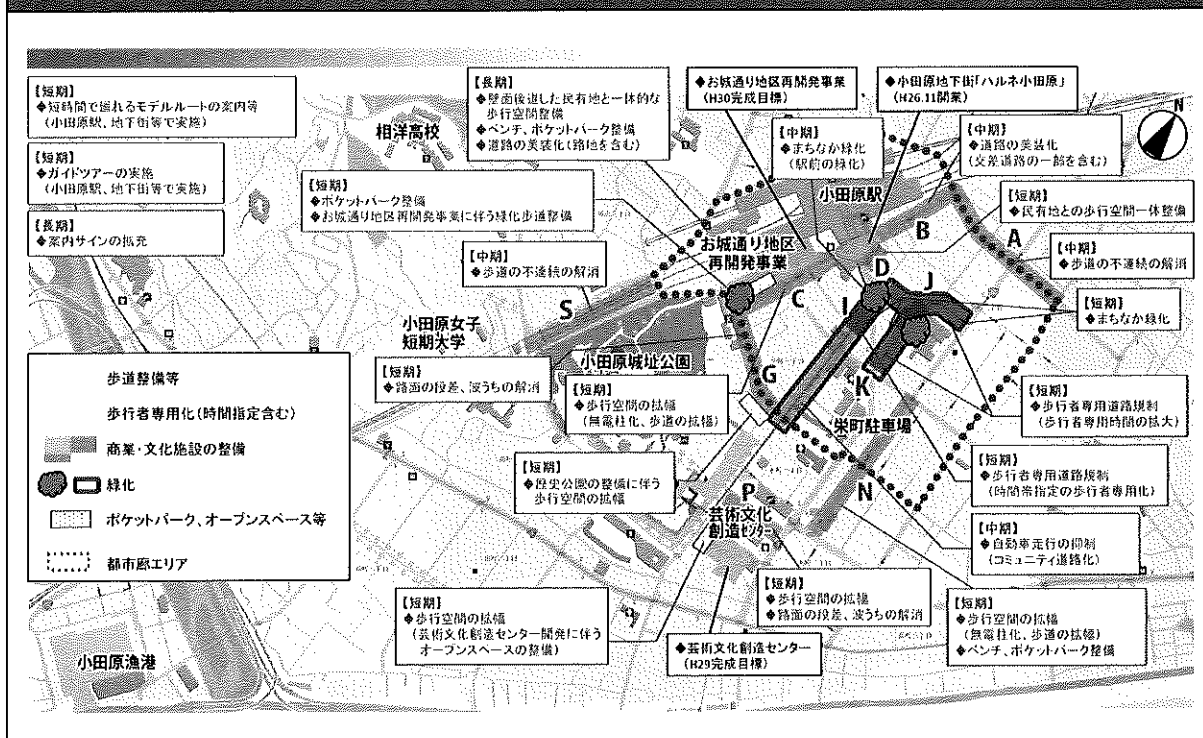
■ 中心市街地での各種施策にあたっては、本政策を基本とし、全庁的に取組を推進しています。



■ 関連計画の概要：「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

概要	<p>☞ 「小田原市歩行者ネットワーク計画」は『都市廊政策』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>
主な施策	<p>☞ 歩道のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間の拡幅（無電柱化、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 <p>☞ 歩行者優先の道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>☞ 民間と連携した歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民有地との歩行空間一体整備 等 <p>☞ 憩いと潤いのある空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の美装化、まちなか緑化 等

整備計画



※上の計画図は平成27年時点のものであり、現在の施設整備予定については、お城通り地区再開発事業（H32完成予定）、市民ホール（旧・芸術文化創造センター）（H33完成予定）となっています。

3. 都市づくりの方向性「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」に基づく施策

施策 3-①.街なか居住の推進

都市機能誘導区域においては、都市機能の集積性や交通結節点の立地を生かし、「居住誘導の方向性」における住まい方の目標像“まちなか居住『歩いて暮らせるまち』”の実現に向けた施策を展開します。

<p>事業化支援</p>	<p>【建替え・共同化支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ 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） ☞ 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>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> <ul style="list-style-type: none"> ☞ 広域中心拠点等、特に交通利便性の高い地区においては、共同住宅の立地促進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>駐車場施策による誘導支援</p>	<p>【駐車場施策の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ 「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>子育て世代の居住環境支援</p>	<p>【駅周辺の保育サービスの充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ 駅周辺の保育施設（認可保育所、小規模保育事業、企業主導型保育事業等）と連携し、まちなか居住や通勤二一ズに応じた子育て環境の充実を図ります。

施策 3-②.居住誘導の促進に向けた支援策

居住誘導区域は、一定の人口密度を将来にわたって維持・確保し、徒歩や公共交通を中心に生活利便性の高い暮らしが送れる居住地形成を図ることを目標として、その実現に向けた居住誘導施策を展開します。

<p>空家等対策 計画との連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞本市では、「小田原市空家等対策計画（H29.3）」（以下、空家等対策計画）を策定しており、防災・防犯・環境・衛生・地域の活性化・景観の保全など、地域住民の生活環境の保全・向上に向け、空き家化の予防、空き家等の流通・利活用の促進、管理不全な空き家等への対策を図る取組を進めています。 ☞空家等対策計画では、利用可能な空家等については地域の資源として捉え、“地域の活性化や公共的目的の活用の促進”を図るための施策を掲げており、子育て支援施設の活動拠点としての活用など、居住誘導区域の生活利便性の向上に資する取組についても、当該計画と連携を図りながら検討します。
<p>空き家バンク の活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞本市では、空き家バンクの取組を平成 27 年から開始しており、利用の普及を行っていますが、さらなる成約件数の増加を目指し、本市の魅力を活かした不動産情報を発信するため、空き家バンクのリニューアルを行います。 ☞空き家バンクにより本市の魅力などの住まう情報の発信を行い、従来の不動産流通ではキャッチできない定住希望者や、子育て世帯等を取り込み、居住誘導区域内への誘導促進を図ります。
<p>民間の支援策 の普及啓発 及び金融機関 との連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞一般社団法人移住・住みかえ支援機構では、50 歳以上のシニアを対象としたマイホーム借上げ制度を運用しており、この制度の普及啓発を行います。 ☞住宅金融支援機構では、コンパクトシティ化に資する住宅取得について、地方公共団体の財政的支援とあわせて住宅ローンの借入金利を一定期間引き下げる制度を創設しており、本市においても金融機関と連携した住宅取得支援策の導入を検討します。
<p>生産緑地の 活用に係る 支援策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☞平成 29 年 5 月に生産緑地法が改正され、条例により生産緑地地区の面積要件を 500 ㎡から 300 ㎡まで引下げることが可能となりました。都市計画運用指針では、「立地適正化計画の効果的な運用を図る観点から、居住誘導区域外において将来にわたり保全することが適当な農地を生産緑地地区に指定することを検討することが望ましい」としています。 ☞居住誘導区域内においては、国が進める都市のスポンジ化対策などを踏まえた土地利用促進策や宅地化の支援策についても検討を進めます。

施策 3-③.生活サービス施設の立地誘導

以下に示す子育て支援施設や福祉施設は、市・県が許認可等を行う施設となっており、関連計画等に基づき、事業者募集・選定を実施しています。これらの施設は、居住誘導区域の生活利便性を高める生活サービス施設であることから、募集・選定に際して、居住誘導区域への立地に関する評価基準（加点評価）の設定を検討し、居住誘導区域への立地誘導を図ります。

■子育て支援施設・福祉施設に係る市許認可施設等

<p>子育て支援施設</p>	<p>■小田原市子ども・子育て支援事業計画に基づき、教育・保育の提供圏域（4圏域）における教育・保育の需要推計を踏まえた施設の計画的な整備・配置を実施</p> <p>教育・保育施設等 保育所、幼稚園、認定こども園、地域型保育事業（小規模保育事業等）</p>
<p>福祉施設</p>	<p>■「おだわら高齢者福祉介護計画」に基づき、必要な介護サービスの見込量を踏まえた計画的な事業者募集・選定を実施</p> <p>介護保険施設等 介護老人福祉施設、介護老人保健施設、介護医療院、定期巡回・随時対応型訪問介護看護、小規模多機能型居宅介護、認知症対応型共同生活介護、地域密着型特定施設入居者生活介護、地域密着型介護老人福祉施設入所者生活介護、看護小規模多機能型居宅介護</p>

施策 3-④.災害リスクへの対応

洪水は、土砂災害と比べて事前の避難が可能であることから、想定雨量や河川の水位等の情報により早目の避難誘導を実施しています。また、災害に対して安全な居住地を形成するため、国・県と連携を図りながら災害対策を推進します。

施策 3-⑤.一定規模以上の住宅の開発・建築に係る届出制度の運用

市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握し、各種支援措置等の情報提供を通じて居住誘導区域内への居住の誘導が促進されるよう、届出制度を活用します。

■一定規模以上の住宅の開発等に係る届出制度の概要

届出の対象となる開発行為等

【開発行為】

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸以上の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 m²以上のもの

①の例示：3戸の開発行為



②の例示：1,200 m²の開発行為



【開発行為以外（建築等行為）】

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

①の例示：3戸の建築行為



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、住み替え施策等当該区域内における居住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。

VI章 計画の目標及び評価

VI-1 | 計画の目標設定の考え方

立地適正化計画の都市づくりの理念『小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成』を推進するため、3つの都市づくりの方向性に基づく目標を掲げ、これらの達成状況を検証・評価する定量的な目標・指標を設定します。

■都市づくりの理念・方向性に対応した計画の目標・指標の設定の考え方

立地適正化計画の都市づくりの理念

小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

都市づくりの方向性

既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり

公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築

生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導

目標

[目標]
都市活力の向上

[評価項目]

広域中心拠点の交流人口

[目標]
公共交通の充実

[評価項目]

公共交通の人口カバー率
公共交通等の交通分担率

[目標]
居住の集積

[評価項目]

誘導区域の人口密度

1. 評価指標

計画の目標・指標に係る具体的な数値目標を以下のとおり設定します。

[目標] **都市活力の向上**

[評価項目] **広域中心拠点の交流人口**

都市づくりの方向性“既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり”に基づく目標「都市活力の向上」の達成状況を示す評価項目として、広域中心拠点の交流人口を設定します。

交流人口を示す指標として、買物、通院、飲食、ビジネス、観光など多様な目的で来訪する鉄道駅の定期外利用者数を採用します。

本市の都市活力をけん引する広域中心拠点（小田原駅周辺）において、魅力的な都市づくりや都市機能の集積・誘導を重点的に推進し、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値 (H28 (2016) 年)	目標値 (H52 (2040) 年)
小田原駅の年間乗車人員 (定期外利用者*)	約1,846万人	約1,900万人

※5 路線（東海道新幹線、JR 東海道線、小田急小田原線、箱根登山鉄道鉄道線、伊豆箱根鉄道大雄山線）の乗車人員の合計値とします。

[目標] **公共交通の充実**

[評価項目] **公共交通の人口カバー率・交通分担率**

都市づくりの方向性“公共交通の利便性を生かした歩いて暮らせる生活圏の構築”に基づく目標「公共交通の充実」の達成状況を示す評価項目として、公共交通が利用可能な環境にある人口の割合を示す“人口カバー率”及び、日常生活において公共交通の利用や徒歩を中心とした移動手段の割合を示す“交通分担率”を採用します。

公共交通徒歩圏への居住誘導を図ることにより公共交通が利用可能な環境に居住する人口の割合を高めるとともに、公共交通の利便性を高める施策の推進により公共交通の利用を促進し、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値	目標値
居住誘導区域における 基幹公共交通徒歩圏内の人口カバー率※1	73% (H30 (2018) 年)	80% (H52 (2040) 年)
公共交通等（鉄道、バス、自転車、 歩行者）の交通分担率※2	52% (H20 (2008) 年)	56% (H52 (2040) 年)

※1 公共交通徒歩圏は鉄道駅の徒歩圏を 800m 圏、バス停の徒歩圏を 300m 圏とします。また、人口カバー率の算出式は「居住誘導区域における公共交通徒歩圏内の人口÷全市人口」とします。

※2 概ね 10 年毎に実施する東京都市圏パーソントリップ調査のデータを活用します。

都市づくりの方向性“生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導”に基づく目標「居住の集積」の達成状況を示す評価項目として、誘導区域内の人口密度を採用します。

都市機能誘導区域においては、広域中心拠点を中心に街なか居住を推進することで高い人口集積を維持・確保するとともに、居住誘導区域内においては、公共交通の充実や居住誘導の促進に向けた支援策を展開することで一定の人口密度を維持・確保し、以下に示す目標値の達成を目指します。

評価指標	現況値 (H27 (2015) 年)	参考：趨勢値 (H52 (2040) 年)	目標値 (H52 (2040) 年)
居住誘導区域内の人口密度 ^{※1}	70人/ha	55人/ha	60人/ha
都市機能誘導区域内の人口密度 ^{※2}	76人/ha	58人/ha	65人/ha
広域中心拠点（小田原駅周辺） ^{※3}	78人/ha	59人/ha	70人/ha
地域中心拠点・地域拠点（平均値）	71人/ha	55人/ha	60人/ha

参考：全市人口 194,086 人 (H27 (2015) 年) ⇒ 155,368 人 (H52 (2040) 年推計値)

※1 居住誘導区域は下記「※2」「※3」に示す非可住地を除く人口密度とします。

※2 都市機能誘導区域は駅を中心に設定しており、大規模な鉄道用地を含むため、これらの非可住地を除く人口密度とします。

※3 小田原駅周辺都市機能誘導区域は大規模な非可住地（城址公園、小田原競輪場等）を含むため、これらの非可住地を除く人口密度とします。

これらの目標値の達成に向けて計画を推進することで、都市づくりの理念『小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成』に係る以下の効果が期待されます。

“小田原らしさを生かした賑わい”の形成については、広域的都市機能の立地・誘導、都市の魅力づくり、街なか居住の促進、拠点内における回遊性の向上など各種施策を推進することで、総合的な効果として、広域中心拠点である小田原駅周辺における「地価の維持・向上」が期待されます。また、地方再生コンパクトシティ（P76参照）をはじめとした歴史的資源等の既存ストックの活用により交流人口の増加が図られることで、「観光消費額の増加」が期待されます。

〔小田原駅周辺の商業地における平成52（2040）年の地価を36万円/m²（H30年現況値）以上に〕
〔3年間（H30（2018）－H32（2020））で観光客消費額を約20億円増加〕

“多極ネットワーク型コンパクトシティ”の形成については、公共交通の充実、居住誘導の促進や、市街化調整区域における既存集落持続型開発許可制度の適切な運用を図るなど各種施策を推進することで、誘導区域内における居住集積の促進とともに、「市街化調整区域における開発の減少」による都市のスプロール化の抑制が期待されます。

〔市街化調整区域における平成52年の開発許可面積を3.8ha/年（H29）から1.2ha/年以下へ〕

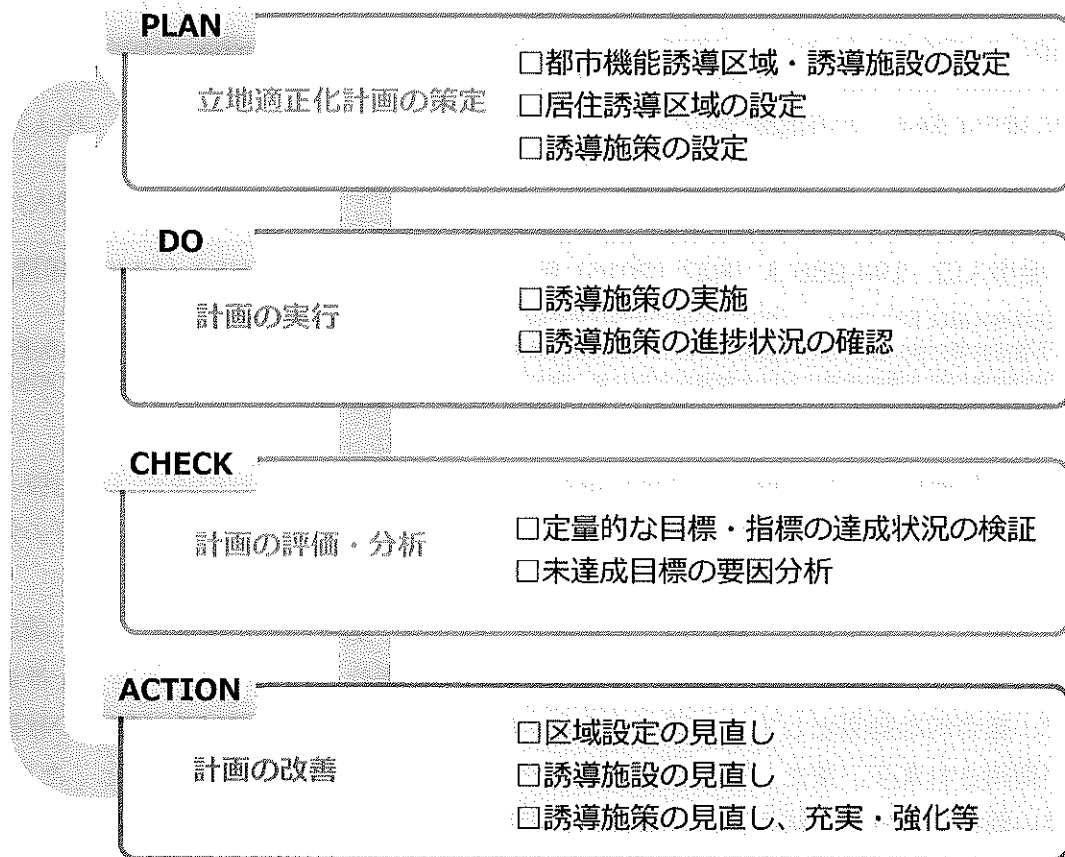
VI-2 | 計画の評価・見直しの考え方

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。なお、大規模未利用地の土地利用転換については、当該地域の拠点性や周辺の市街地環境に与える影響を踏まえ、適切と判断される場合には、必要に応じて、立地適正化計画の見直しを検討します。

立地適正化計画の見直しに当たっては、定量的な目標・指標の達成状況の検証・評価を踏まえるものとします。

■計画の評価・見直しに係るPDCAサイクルのイメージ





小田原都市計画高度地区の見直しの検討について

1 高度地区の見直しの背景

- 本市では、市街地環境の保全を目的に、平成17年6月に用途地域と連動した高度地区を決定し、既に10年以上が経過している。こうした中、進展する少子高齢社会・人口減少等に対応するため、集約型都市構造を目指す、「小田原市立地適正化計画」を策定している。
- この計画において、都市機能や居住機能の誘導施策の一つとして、高度地区の見直しの検討を位置付けている。

【小田原市立地適正化計画】

- ・都市計画による誘導支援

⇒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。

2 現在の高度地区の概要

種 類	用途地域	制限内容
第1種高度地区	第1種中高層住居専用地域（容積率150%の区域）	建築物の高さの最高限度：12m 北側斜線制限（5m+1：1.25）
第2種高度地区	第1種中高層住居専用地域（容積率200%の区域）、第1種・第2種住居地域、準住居地域、準工業地域、近隣商業地域（容積率200%の区域）	建築物の高さの最高限度：15m
第3種高度地区	近隣商業地域（容積率300%の区域）	建築物の高さの最高限度：20m
第4種高度地区	商業地域	建築物の高さの最高限度：31m ただし、お堀端通り（市道0003）東側沿道については、斜線制限（15m+1：1）
第5種高度地区	工業地域、工業専用地域	建築物の高さの最高限度：特定工業系用途建築物は31m、これ以外は15m

3 高度地区の緩和基準（案）

- 第4種高度地区のうち、容積率400パーセント以上の区域内の建築物で、周辺の市街地環境の改善に資するものとして、次に掲げる基準をすべて満たしている場合、高さの基本最高限度を45mまで緩和する。

- (1) 建築物の敷地面積は1,000㎡以上であること。
- (2) 建築物の敷地に接する前面道路のうちいずれかの幅員が6m以上あること。
- (3) 建築物の敷地の外周の長さ7分の1以上が1箇所(2)の道路に接すること。
- (4) 建築物の敷地の(2)の道路に面する部分には、幅員2m以上の歩道状公開空地を設けること。
- (5) 建築物の敷地は、その面積の20%以上を空地とすること。
- (6) 建築物の敷地は、その面積の10%以上が緑化されること。

【対象区域】小田原駅周辺の第4種高度地区



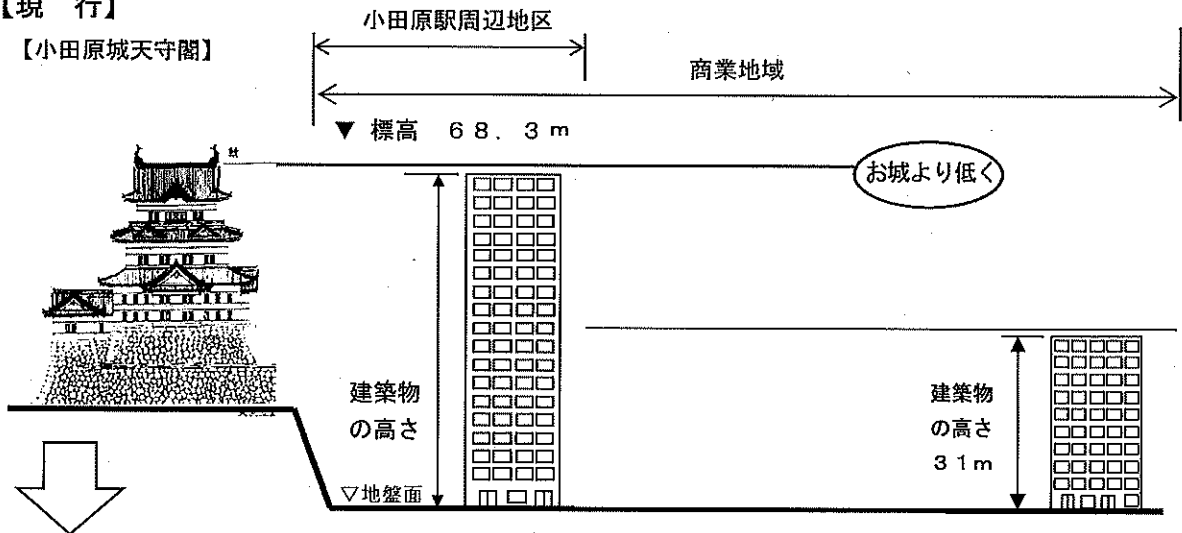
4 高度地区の緩和のイメージ

※下線部が変更箇所

<p>第4種高度地区のうち小田原駅周辺地区</p> <p>建築物の高さの最高限度：31m</p> <p><u>周辺の市街地環境の改善に資するものとして、市長が認めたものについては、基本最高限度を45メートルまで緩和（容積率400%以上の区域）</u></p> <p>総合設計制度の許可を受けた建築物、その他これらに準ずるものとして市長があらかじめ建築審査会の意見を聞いた上で認めた建築物については標高68.3mまで制限を緩和</p>	<p>第4種高度地区</p> <p>建築物の高さの最高限度：31m</p> <p><u>周辺の市街地環境の改善に資するものとして、市長が認めたものについては、基本最高限度を45メートルまで緩和（容積率400%以上の区域）</u></p> <p>ただし、お堀端通り（市道 0003）東側沿道については、斜線制限(15m+1:1)</p>
--	---

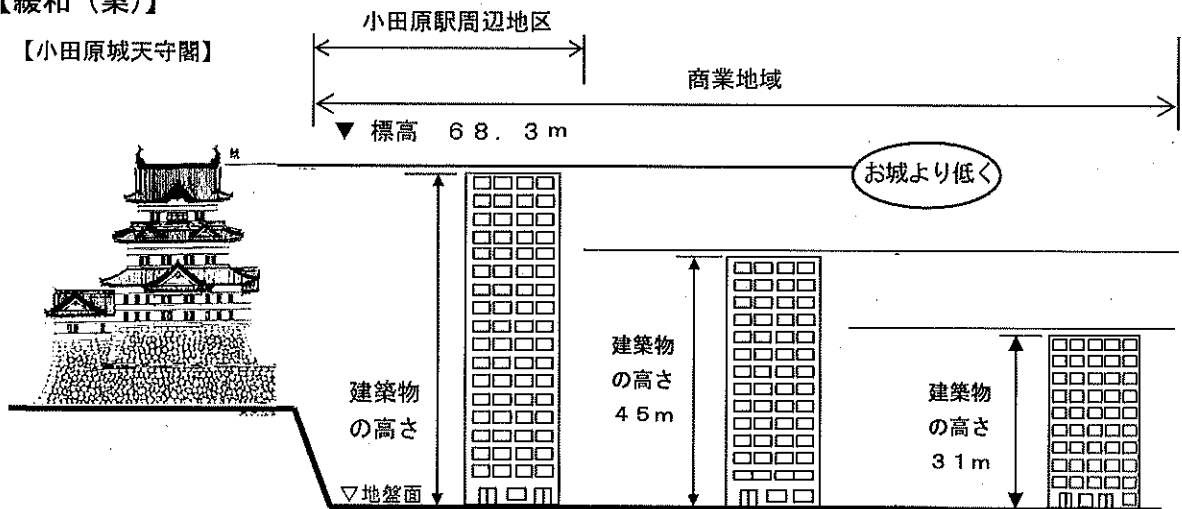
【現行】

【小田原城天守閣】



【緩和（案）】

【小田原城天守閣】

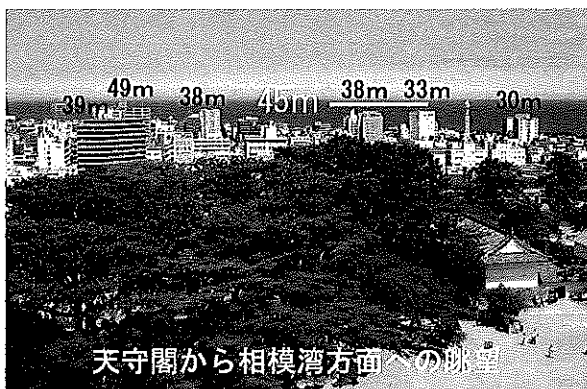


総合設計制度として建築審査会の同意を経て、特定行政庁が許可したものなど

周辺の市街地環境の改善に資するものとして基準を満たすもの（容積率400%以上の区域）

高度地区による最高高さ

5 天守閣からの眺望確保の検討



6 見直しに係る経緯と今後の対応

平成29年 8月25日 都市計画審議会にて高度地区の見直しの意見交換（1回目）

平成30年 2月 7日 都市計画審議会にて高度地区の見直しの意見交換（2回目）

平成30年11月14日 都市計画審議会（報告）

平成31年 4月 ～ 都市計画変更説明会



都市計画法に基づく法定縦覧



都市計画審議会（付議）



変更告示

高田浄水場再整備事業について

1 事業概要

高田浄水場は昭和44年に供用開始し、本市の水道水のうち約86%を浄水処理している基幹施設である。計画施設能力は80,000m³/日であるが、人口減少や節水意識の向上及び節水機器の普及などから水需要は減少しており、平成29年度の浄水実績は1日最大約56,000m³/日となっている。

供用開始から約49年が経過しており、耐震詳細診断の結果、近年築造した一部施設を除くほぼ全ての施設において耐震性能を満たしておらず、耐震化が喫緊の課題である。

現計画（おだわら水道ビジョン）では、40,000m³/日について、補強による耐震化を最優先で進めるものとして事業期間は約20年間としている。ただし、残りの施設の耐震化も必要であることや、耐震補強しても30～40年後には施設全体の更新時期を迎えることなどの課題があった。

また、近年、多発する大規模災害により水道施設が甚大な被害を受けていることや、水需要が減少していることなども踏まえ、本施設についても今後の水需要予測に基づき、適正規模に施設を縮小することによるコスト削減と全施設の早期耐震化について検討することとした。

検討にあたっては、耐震化の早期実現、将来の水需要に対応した施設規模の適正化、長期的に見た整備費の抑制及び維持管理費の削減を図るため、大規模浄水場で近年採用実績が増加している新たな浄水処理方式や事業手法を採用し、高田浄水場の新たな整備方針を定めたものである。

2 新たな整備方針

(1) 施設能力〔計画浄水量：現在は80,000m³/日〕

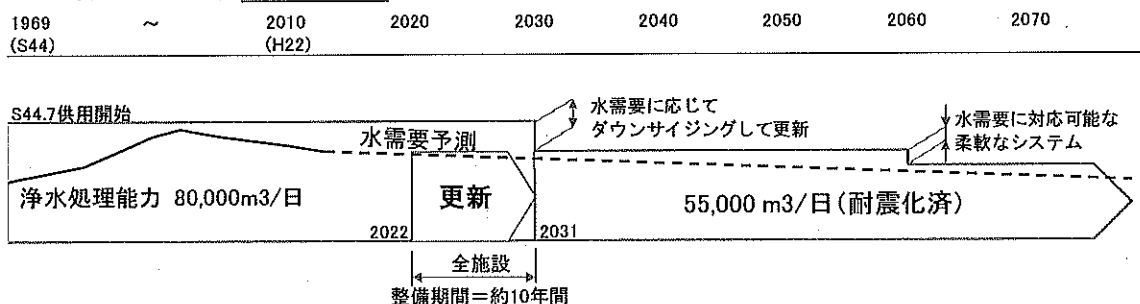
これまでの浄水実績及び将来の水需要予測結果を基に、55,000m³/日にダウンサイジングする。

(2) 浄水処理方式〔現在は急速ろ過方式〕

限られた敷地内で短期間での整備が可能であり、施設の設置面積を小さくでき、かつ運用面での省力化が図れ、今後の水需要に応じた柔軟な対応が可能な「膜ろ過方式」へ変更して全施設を更新する。

(3) 事業手法

従来手法（設計・施工分離発注）や官民連携手法（DB・DBO・PFI）について比較した。その結果、設計と施工を一括に発注することで短期間での事業実施が可能となるとともに、同規模での運用経験のない浄水処理方式について、運営まで一体的に含めることで民間ノウハウを活用した効率的な運用ができ、得られる効果（VFM）が最も大きい、DBO手法を採用する。



事業手法簡易検討結果

項目 \ 手法	DB	DBO	PFI
対象施設	高田浄水場	高田浄水場を含む全施設	高田浄水場を含む全施設
現在価値 [億円] (従来型/各方式)	109.7/99.0	185.5/171.4	185.5/176.9
V F M [億円]	10.7	14.1	8.6

3 概算整備費、整備期間及び財源

- (1) 概算整備費：約116億円
- (2) 整備期間：10年間（整備完了後の運営期間10年間を加え再整備事業期間は20年間を想定）
- (3) 財源：水道料金及び企業債

4 整備効果

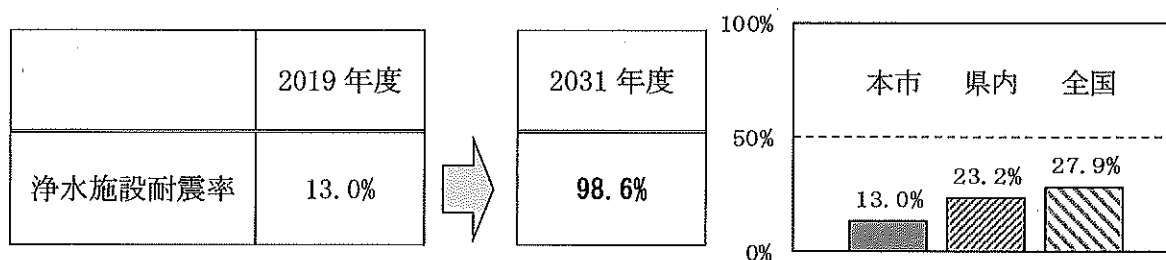
(1) 整備費の抑制

現計画の耐震補強に次の全施設更新まで含めた場合、新たな整備方針では約82億円の整備費の抑制が可能となる。

		施設能力(m ³ /日)	整備期間(年)		概算整備費(億円)	
現計画	耐震補強(1期)	40,000	20	36	62	198
	耐震補強(2期)	40,000	6		20	
	次の全施設更新	55,000	10		116	
新たな整備方針		55,000	10		116	

(2) 業務指標 [浄水施設耐震率]

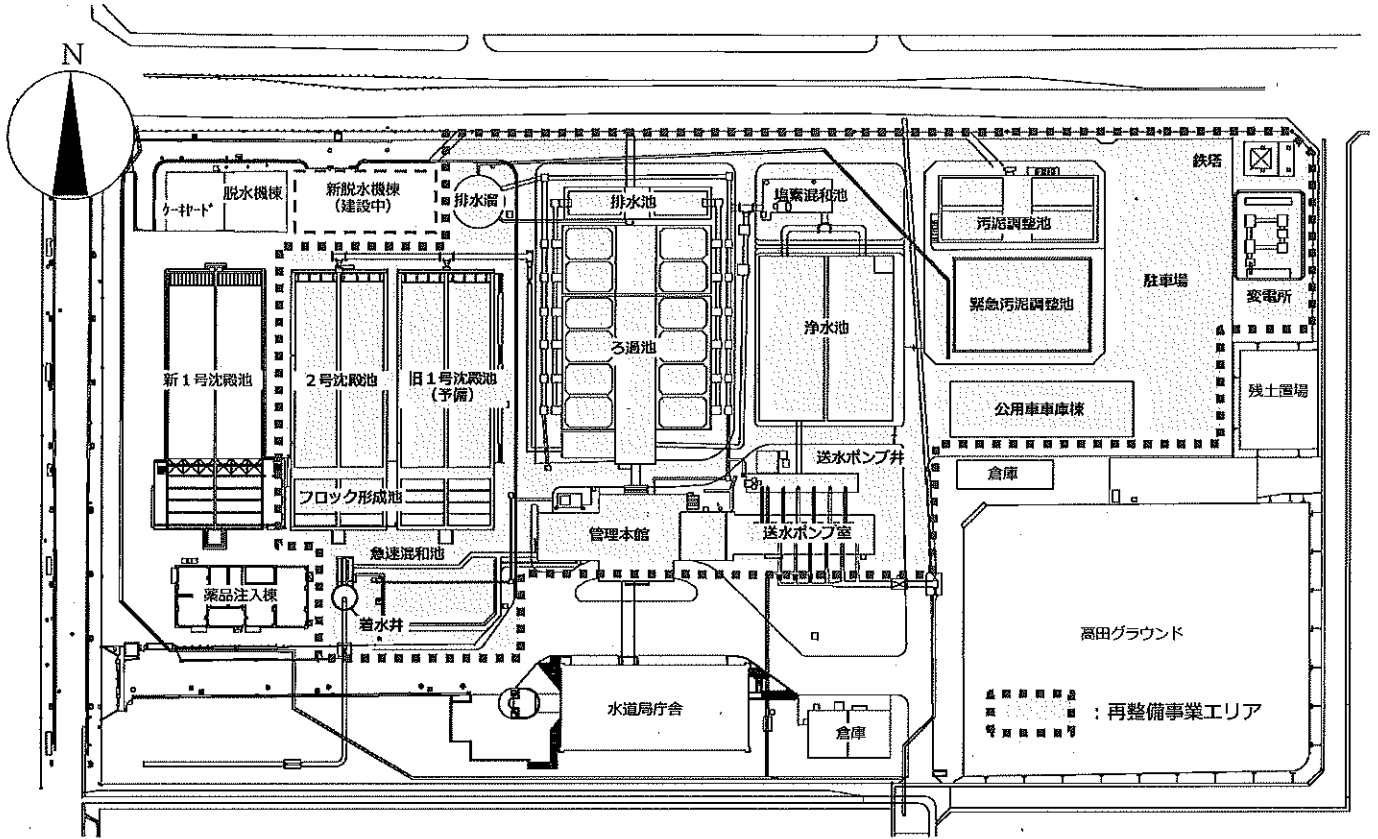
高田浄水場の再整備が完了する2031年度における本市の浄水施設耐震率は、98.6%となる。(未耐震施設は片浦地区の3施設)



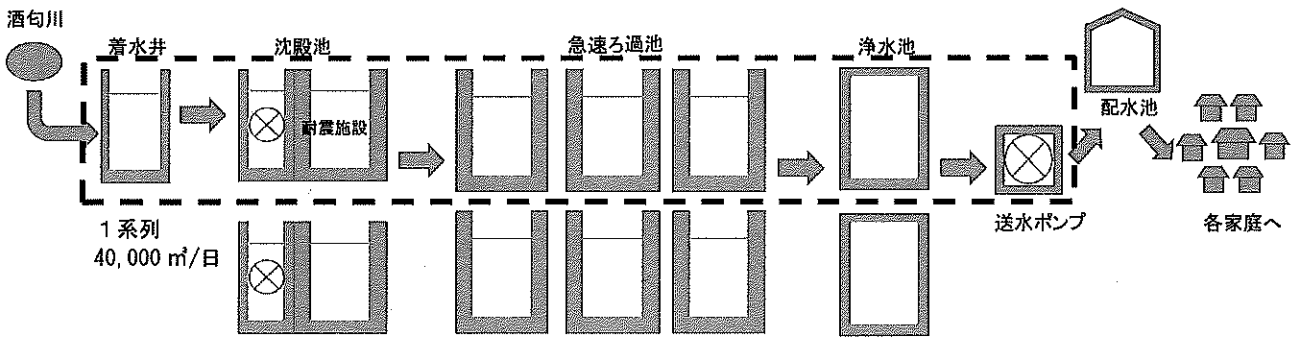
5 スケジュール(予定)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
基本設計	● →				
アドバイザー業務	● →	● →	● →	● →	● →
事業者選定	● → (準備期間)	● → (委員会開催)	● → (事業者選定 優先交渉権者決定)		
契約・協定締結			● (基本協定締結)	● (事業契約締結)	● (再整備事業期間)

高田浄水場平面図



急速ろ過方式浄水フロー (現状)



膜ろ過方式浄水フロー (変更)

