

第8回線引き見直し（原案）について

1 線引き見直しの概要

線引き見直しは、おおむね10年後の将来人口予測のもと、都市計画区域の将来都市像や都市計画の基本的な方向性を示す「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や無秩序な市街化を防止するため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する区域区分の見直しなどを行うもので、都市計画の根幹をなすものである。

2 これまでの主な経過

- 令和3年5月 県都市計画審議会の学識経験者を中心とした「第8回線引きに向けた検討会」にて、線引き見直しの基本的基準の検討に着手
- 令和4年12月 「第8回線引き見直しにおける基本的基準」が県から通知
- 令和5年3月～ 県ヒアリング開始（10月までに5回のヒアリングを実施）
- 令和5年9月 県から人口・産業フレームの通知

3 本市における第8回線引き見直しの概要

(1) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

- ・目標年次である2035（令和17）年の推計人口

区分	年次	令和2年	令和17年	増減
		(2020年)	(2035年)	
推計人口	県全体	約924万人	概ね900万人	約24万人減
	小田原市	約189千人	概ね163千人	約26千人減

表－1 人口フレーム（県通知）

- ・基本的基準に示された「都市計画の目標」や「区域区分の方針」、
「主要な都市計画の決定の方針」などを踏まえ、令和4年度に改定した本市の都市計画マスタープランや立地適正化計画などの諸計画との整合を図りながら記載内容を見直す。
- ・県の統一的な方針により、災害レッドゾーンについては、都市的土地利用を行わないことを基本的な考え方とする方針などを位置付ける。

(2) 区域区分

ア 区域界の軽微な変更（事務的変更）

- ・道路や河川といった地形・地物を市街化区域と市街化調整区域の境界（区域界）としている箇所において、道路整備や河川改修等により、地形地物に変更された場合や計画図の是正を行う必要がある箇所について、区域界の変更を行う。（中村原地区ほか3箇所）

イ 市街化区域から市街化調整区域への編入（逆線引き）

- ・市街化調整区域に接しており、現に都市的土地利用がされておらず計画的な市街地整備の見通しがなく、当分の間営農が継続されるという区域区分の基準に合致し、地権者からの要望を受けている地区について、市街化調整区域への編入を行う。（板橋地区ほか2箇所）

ウ 市街化調整区域から市街化区域への編入

- ・一部の地権者から要望を受けている千代地区については、既に市街地を形成していて、市街化区域に接し、令和2年国勢調査により人口集中地区になっている。地形・地物により定める街区単位の区域という、区域区分の基準に合致しており、本市の立地適正化計画における居住誘導区域の設定の考え方にも合致することから、市街化区域への編入について、区域内の地権者の同意が得られた際には、市街化区域への編入を行う。

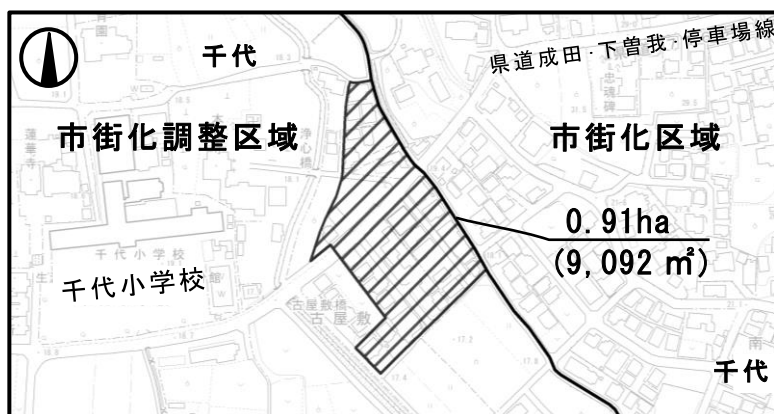


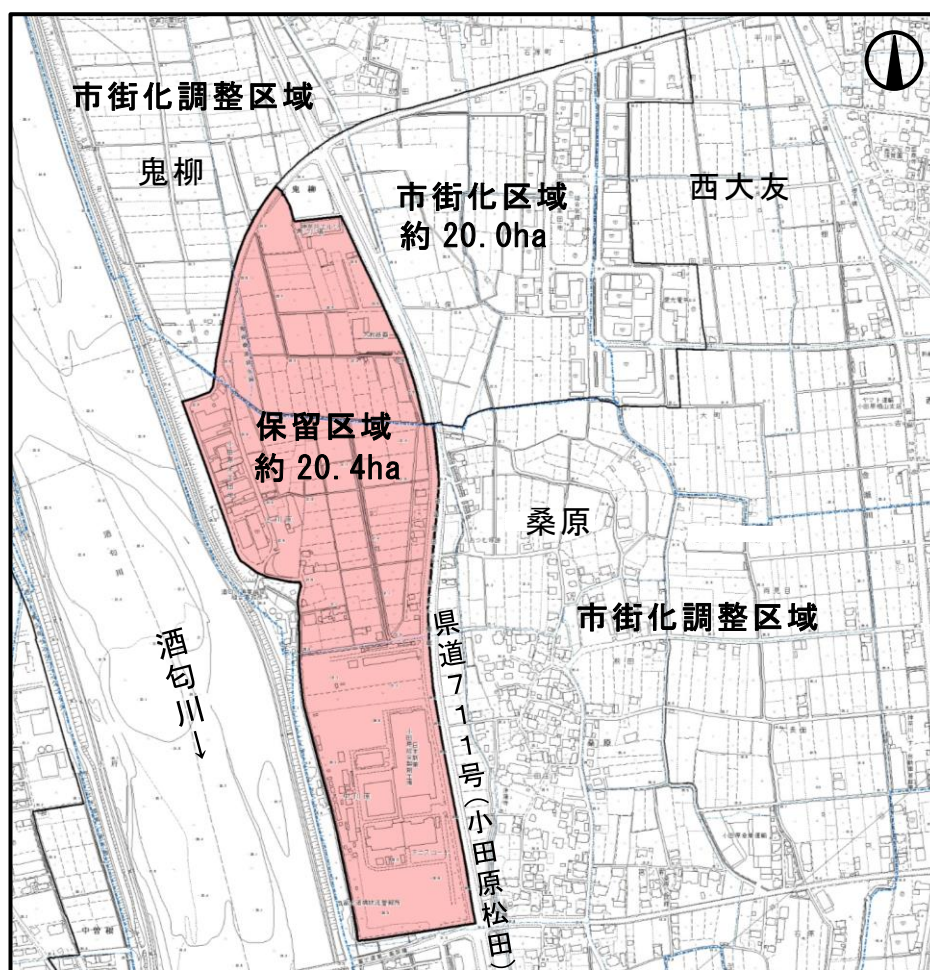
図-1
千代地区

(3) 保留区域の位置付け

- ・工業系の保留区域は、工業出荷額など、産業の動向に基づき設定されており、県においても産業用地を確保し産業活性化を図る意向があることから、第7回線引き見直しにて一般保留区域に位置付けた鬼柳・桑原地区については、引き続き、保留区域に位置付ける。

		第7回	第8回	増減
産業フレーム	県西	119.7ha	138.1ha	18.4ha増

表－2 産業フレーム（県参考送付(未定稿)）



図－2 鬼柳・桑原地区（約20.4ha）

(4) 都市再開発の方針

ア 一号市街地

- ・一号市街地は、既成市街地のうち、計画的な再開発が必要な地区を定めるものであり、「小田原駅周辺地区」や「鴨宮駅周辺地区」など5地区を位置付けている。(小田原・鴨宮・国府津・富水・栢山の駅周辺)
- ・このうち、「小田原駅周辺地区」については、小田原駅西口地区において、広場機能の拡充と市街地再開発との一体的な整備が検討されており、隣接する周辺地区においても広域中心拠点としての機能強化や魅力ある市街地形成、道路や公園等の基盤整備による防災性の向上などに取り組む必要がある。
- ・また、少年院跡地については、今後、大規模な土地利用転換が想定されることから、これらの地区を含めた区域に拡大する。

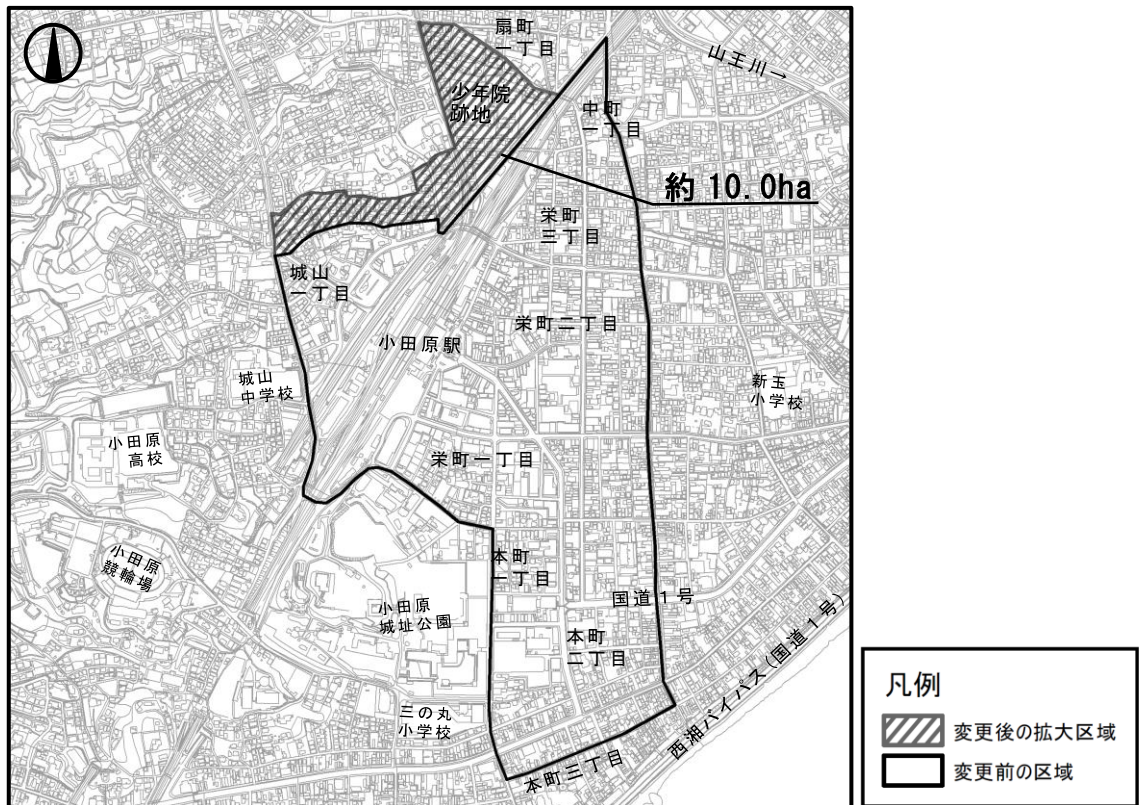
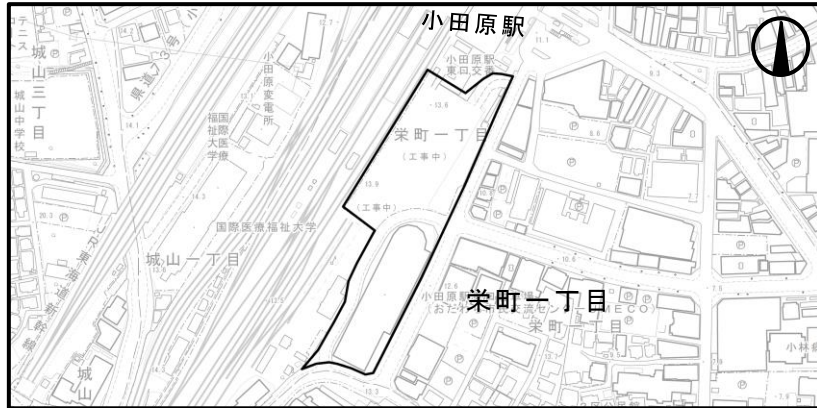


図-3 【拡大】小田原駅周辺地区 (約76ha → 約86ha)

イ 二項再開発促進地区

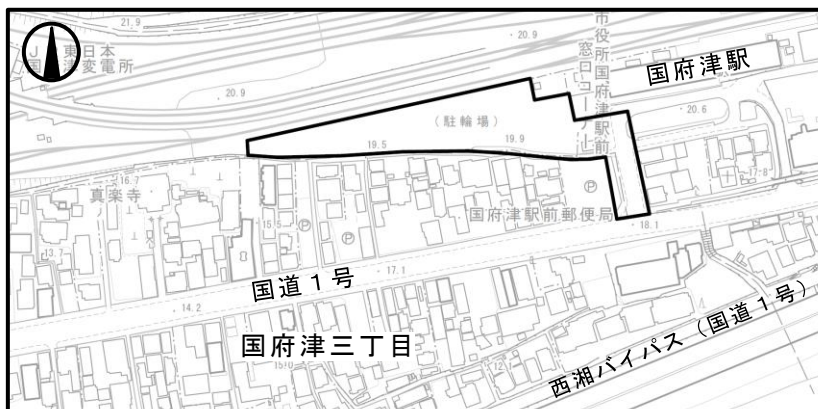
- ・「一号市街地」のうち、事業着手の必要性の高い地区として「二項再開発促進地区」に位置付けている「小田原駅東口お城通り地区」については、事業が完了したことから位置付けを廃止する。



図－4 【廃止】小田原駅東口お城通り地区（約1.2ha）

ウ 要整備地区

- ・「一号市街地」のうち、特に早急に再開発を行うことが望ましい地区として、「栄町二丁目東通り・大乘寺周辺地区」や「本町一丁目地区」、「小田原駅西口地区」、「国府津駅西側整備地区」を要整備地区に位置付けている。
- ・このうち、「国府津駅西側整備地区」については、駅前広場の拡張や自転車等駐車場整備が完了したことから位置付けを廃止する。



図－5 【廃止】国府津駅西側整備地区（約0.4ha）

(5) 住宅市街地の開発整備の方針

- ・本市の都市計画マスタープランや立地適正化計画などを踏まえ、「住宅市街地の開発整備の目標」や「良好な住宅市街地の整備又は開発の方針」に「集約型都市構造や脱炭素社会の実現に向けたまちづくり」に取り組む旨を位置付ける。
- ・「その他良好な住宅市街地の改善又は開発に関して特に必要な事項」に「空き店舗対策や住宅ストック活用により住環境の形成を図る」、「地域脱炭素化促進事業の推進により再エネの導入拡大を図る」旨を位置付ける。

4 第8回線引き見直しのスケジュール（予定）

令和6年(2024年)5月頃	小田原都市計画（市原案）の市民説明会
令和6年(2024年)6月頃	県に小田原都市計画（市原案）の申出
令和6年(2024年)9月頃	小田原都市計画（県素案）の確定
令和6年(2024年)9月頃～	都市計画手続き
令和7年(2025年)8月頃	都市計画審議会へ付議（市決定案件*について） 都市計画審議会へ諮問（県決定案件について）
令和7年(2025年)11月頃	都市計画変更告示

※ 区域区分の見直しに伴い必要に応じて、用途地域、高度地区、防火・準防火地域などを変更する。

小田原駅西口地区基本構想（案）について

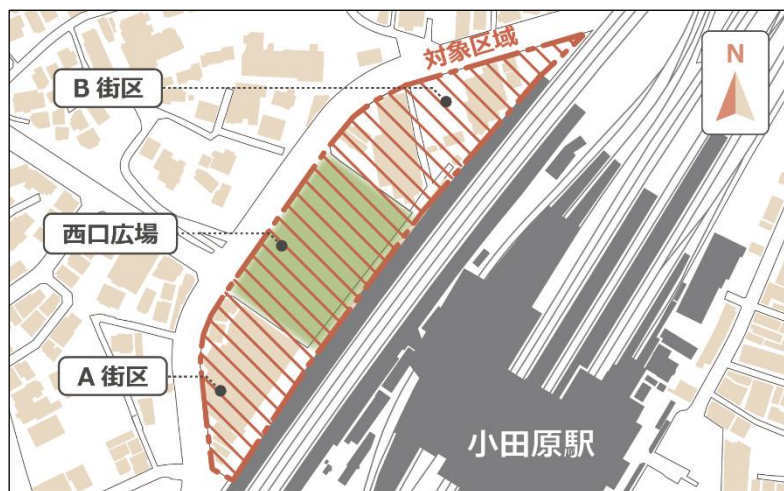
1 構想の概要

(1) 目的

本市では、社会環境や地域を取り巻く状況の変化等を捉えながら、小田原の玄関口にふさわしい新たなにぎわいの創出を図るため、広場機能の拡充と隣接する市街地再開発との一体的な整備に向け、市民、関係権利者、事業者、各種関係団体等と協働で、まちづくりの方向性や将来に向けた地区整備の基本的な考え方をまとめた「小田原駅西口地区基本構想」を策定する。

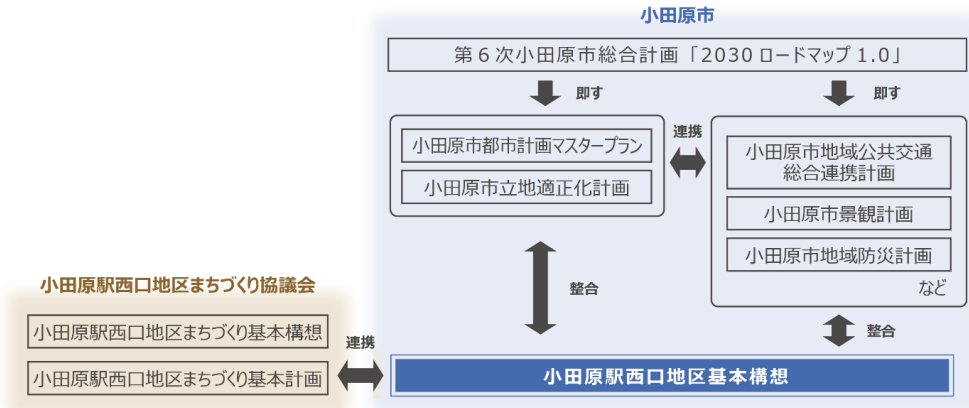
(2) 対象区域

小田原駅西口広場を中心に、熱海側に隣接するA街区と東京側に隣接するB街区の約1.3ヘクタールを対象区域とする。



(3) 構想の位置づけ

本市の総合計画をはじめとする上位・関連計画との整合を図るとともに、「小田原駅西口地区まちづくり協議会」が策定した基本構想・基本計画との連携を図る。



2 地区の概要

(1) 地区の現状

「小田原駅西口地区まちづくり協議会」が、地区の課題や不足している都市機能等の調査・研究に取り組んでおり、A街区では、老朽化が著しい通称：新幹線ビルが先行して建替工事に着手し、B街区では、駐車場利用が多く低利用な状況を踏まえ、土地の高度利用に向けた検討が進められている。

また、西口広場では安全性や利便性の課題を抱えていることから、協議会と市が連携し、広場とB街区の一体的な整備について、検討を行っている。

< A街区完成イメージ >
優良建築物等整備事業
城山一丁目地区
レーベン小田原 THE TOWER
(旧新幹線ビル)



提供：株式会社タカラレーベン

(2) 地区の魅力

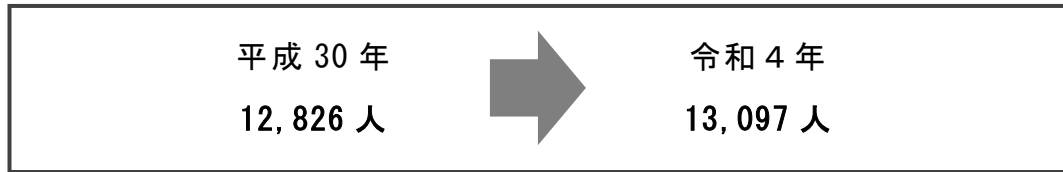
ア まちづくり機運の高まり

西口地区内だけでなく、周辺エリアからも、まちづくりに期待が寄せられている。

イ 居住地としての需要の高まり

新しい生活様式が浸透しつつある中、都心部への交通利便性の高い好立地として、居住需要が高まっている。

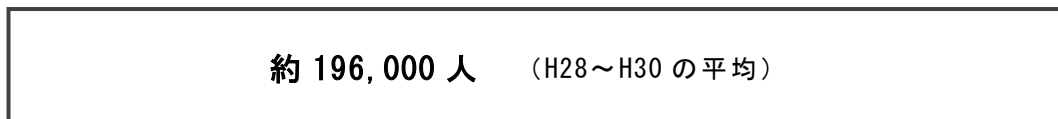
● 直近5年の中心市街地人口の推移



ウ 交通結節点としてのポテンシャルの高さ

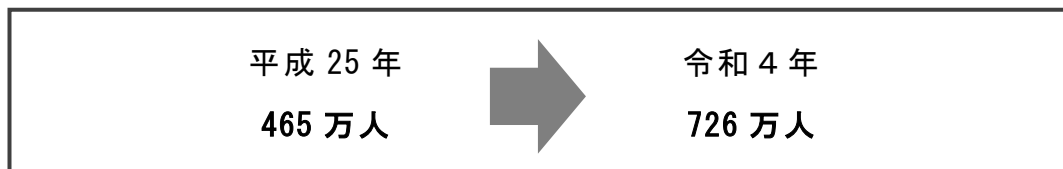
都心や周辺の観光地から抜群の交通アクセスを誇る小田原駅至近に位置しており、広域的な交通結節点としてのポテンシャルに期待が高まっている。

● 小田原駅の1日平均乗降客数 ※乗り入れ5路線の合計



※令和元年度からの新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、H28~H30の3年間の平均

● 直近10年の入込観光客数の推移



(3) 地区の課題

土地利用に関すること

- ① 駅前の立地にふさわしい土地利用がされていない
- ② 細分化された土地利用
- ③ 低容積での土地利用

▼土地利用の状況



Data SIO, NOAA, U. S. Navy, NGA, GEBCOTerra
MetricsLandsat/Copernicus/©2023 Google

にぎわいに関すること

- ① 日用品等の買い物をする場所がなく不便
- ② 交流・憩い・滞在空間が不足している
- ③ 駅前がさびれている

▼地区の様子



広場交通の安全性に関すること

- ① 車路を横断する歩行者が見られる
- ② 指定場所以外での一般車の乗降により、バス・タクシーと一般車が錯綜する

▼車路を横断する歩行者



広場の利便性に関すること

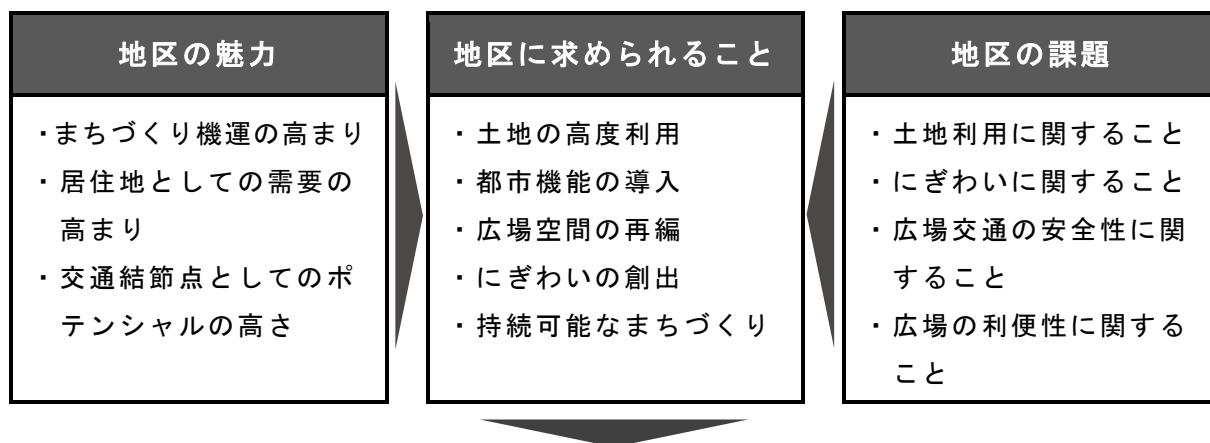
- ① 駅前広場が送迎車両で混雑する
- ② 広場内の歩行空間が狭く、ゆとりがない
- ③ 一般車乗降場などにシェルターがなく、雨天時の利便性が低い

▼ゆとりのない歩行空間



3 まちづくりのビジョン

地区の現状と魅力、課題を踏まえ、小田原駅西口地区の「まちづくりのビジョン」を設定し、これらに基づくまちづくりを推進することで、将来像の実現を目指す。



社会の変化に対応するとともに、地区の未来を見据え、再開発による広場と建物の一体的な整備を行い、居住者や駅利用者が快適に過ごせる都市空間の創造を目指します。

4 まちづくりの方針

方針1 小田原駅前の特性を生かした多様な都市機能の充実

①小田原駅前にふさわしい機能の導入

県西部地域の広域拠点である小田原駅前にふさわしい商業・業務をはじめ、高度な都市機能の集積による、地域の活性化を目指す。

②生活利便性が向上する用途の導入

多世代に対応した都市型住宅の整備などによる街なか居住の促進とともに、地域住民や駅利用者の利便性が向上する用途の導入を検討し、多様なニーズへの対応を目指す。

③土地の高度利用の促進

関係権利者の意向を踏まえ、地下利用も含めた土地の高度利用を検討し、駅前にふさわしい土地利用を目指す。

▼生活利便施設のイメージ



▼地下を利用した交通広場（新横浜駅）



方針2 安全で快適なゆとりある広場空間の再編

①東口広場との機能分担の整理

広場空間の再編にあたり、東口広場との機能分担について整理する。

②公共交通と一般車の動線分離による安全性の向上

バスやタクシーといった公共交通と一般車の動線を分離し、車両の錯綜を防ぐなど、広場の安全性の向上を図る。

③利便性の高い乗降場の再配置

公共交通や一般車等の乗降場の再配置について検討し、駅利用者の利便性の向上を図る。

④安全・安心で快適な歩行空間の確保

歩道と一体的な空地の整備等により、安全・安心で快適なゆとりある歩行空間を確保する。

▼公共交通と一般車の動線分離（茅ヶ崎駅）



▼快適な歩行空間（熱海駅）



方針3

駅前にふさわしいにぎわいの創出

①ゆとりを感じるオープンスペースの確保

地域・市民の文化活動の情報発信への活用など、ゆとりが感じられる交流・滞在空間として、オープンスペースの確保を目指す。

②うるおいを与える緑化空間の創出

敷地内緑化や建物緑化（屋上や壁面など）を進め、うるおいのある空間の創出を目指す。

③にぎわいが感じられるまちなみ景観の形成

建物低層部を商業施設で構成するなど、にぎわいが感じられるまちなみ景観の形成を目指す。

▼ゆとりを感じるオープンスペース
(たまプラーザ駅)



出典：国土交通省ウェブサイト

▼うるおいを与える緑化空間
(新山口駅 垂直の庭)



photo：木村雄司

方針 4 持続可能なまちづくりの推進

①脱炭素化に向けた取組

2050 年の脱炭素社会の実現を見据え、次世代に責任を持てる持続可能なまちづくりを促進するため、緑地の創出や建築物の木質化、ZEB 化等の導入を目指す。

②多様化する移動ニーズへの対応

多様化する移動ニーズに対応できる駅前広場を検討する。

③都市防災機能の強化

不燃性・耐震性の高い建築物への更新や避難空間の整備など、都市防災機能の向上を目指す。

▼脱炭素化に向けた建築物木質化



出典：中部地方整備局ウェブサイト

▼一時避難所としての活用



出典：国土交通省ウェブサイト

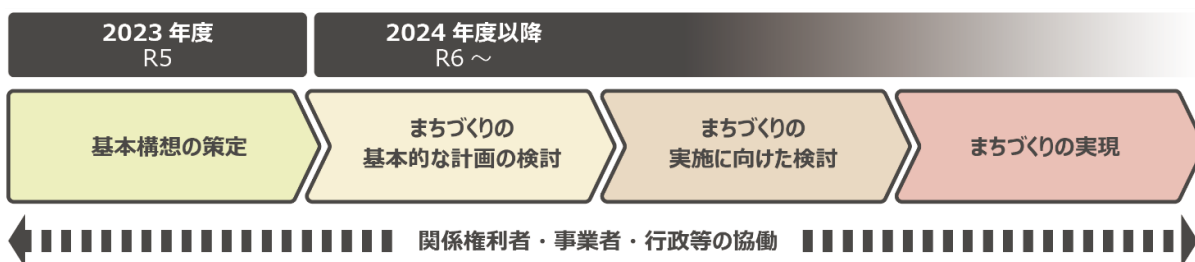
5 一体的整備の区域

駅前広場とB街区の一体的整備では、必要に応じ、建物の重複利用（立体的利用）による敷地の有効活用を目指します。



6 今後のまちづくりの進め方

今後、本構想を踏まえ、関係権利者、事業者、行政等が協働してまちづくりの基本的な計画や実施に向けた検討を進めていく。



7 基本構想策定に向けた予定スケジュール

令和6年1月	基本構想（案）市民説明会 （1）令和6年1月13日（土）午後2時 会場：川東タウンセンターマロニエ 2階集会室202 定員90人 （2）令和6年1月17日（水）午後7時 会場：おだわら市民交流センターUMECO 会議室1～3 定員100人
2月	建設経済常任委員会へ基本構想を報告
3月	基本構想の策定

小田原市地域公共交通計画（案）について

1 小田原市地域公共交通計画の策定の経緯

小田原市地域公共交通計画（以下、「本計画」とする。）の策定については、令和4年度(2022年度)に着手し、公共交通に関する現状分析や市民アンケート調査、地域別説明会を実施するなど、地域の実態とニーズを把握するとともに、交通事業者や有識者、市民代表、国・県・市等で構成する「小田原市生活交通ネットワーク協議会」において、計画の方針や目標、実施事業等について協議してきました。

前計画の小田原市地域公共総合連携計画(計画期間：平成25年度(2013年度)～令和5年度(2023年度))では、路線バスの運行の見直しや利便性の向上などの取組により、利用者の増加等を目指しましたが、目標は一部達成にとどまりました。また、利用者の減少や運転士不足に加え、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、路線バスの大幅な減便が行われるなど、市民生活に支障が生じています。

このことから、引き続き、既存の公共交通の維持・確保を基本とし、新たな対策として、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れた公共交通不便地域での移動支援に取り組むため本計画を策定します。

2 本計画の概要

(1) 計画期間・対象区域

計画期間は、令和6年度(2024年度)から令和15年度(2033年度)までの10年間とします。ただし、社会情勢の変化等に応じて、随時、必要な見直しを行うこととします。

対象区域は、本市全域とします。





(2) 地域公共交通ネットワークの将来像

鉄道5社(6路線18駅)、路線バス4社の運行による既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れている公共交通不便地域では、様々な移動支援により地域公共交通ネットワークを形成し、誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現を目指していきます。

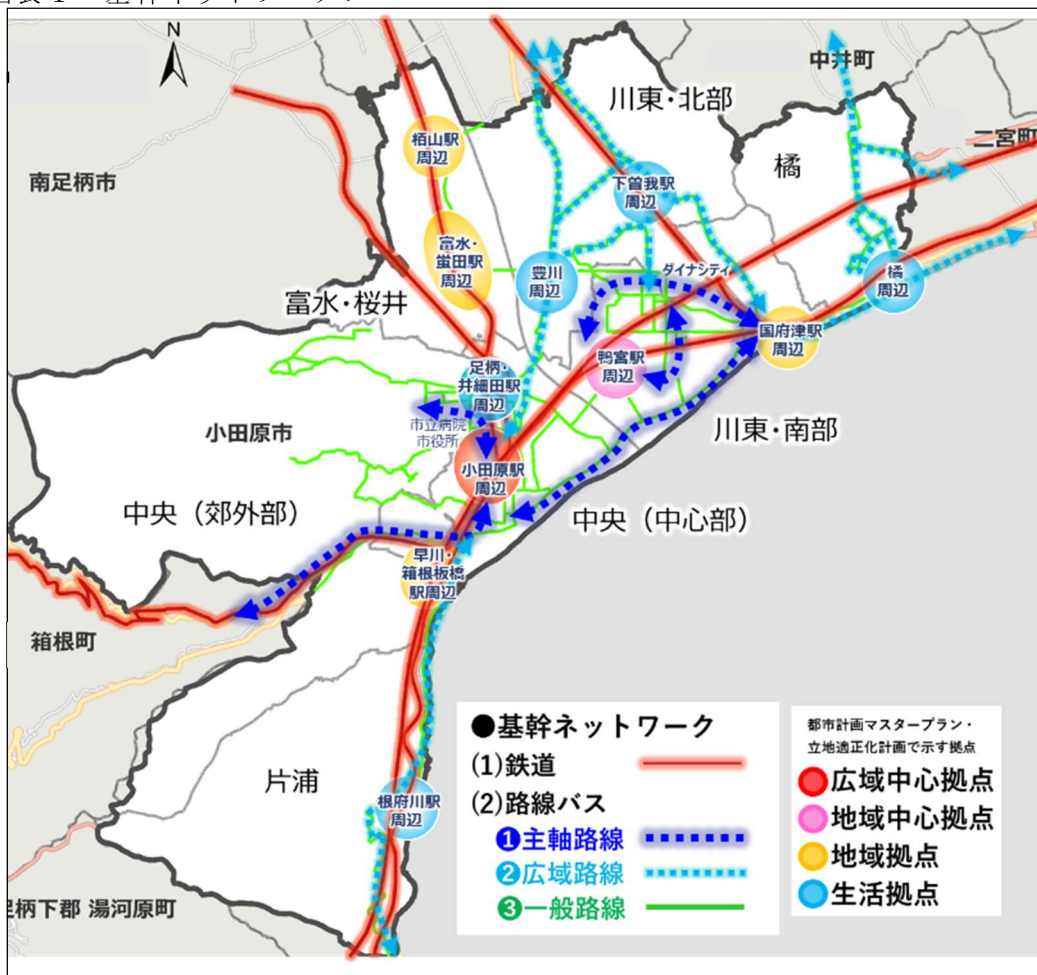
なお、国の制度改正や技術開発の動向を注視し、AIや自動運転など新たな技術を活用した移動支援の実施を目指します。

ア 基幹ネットワーク

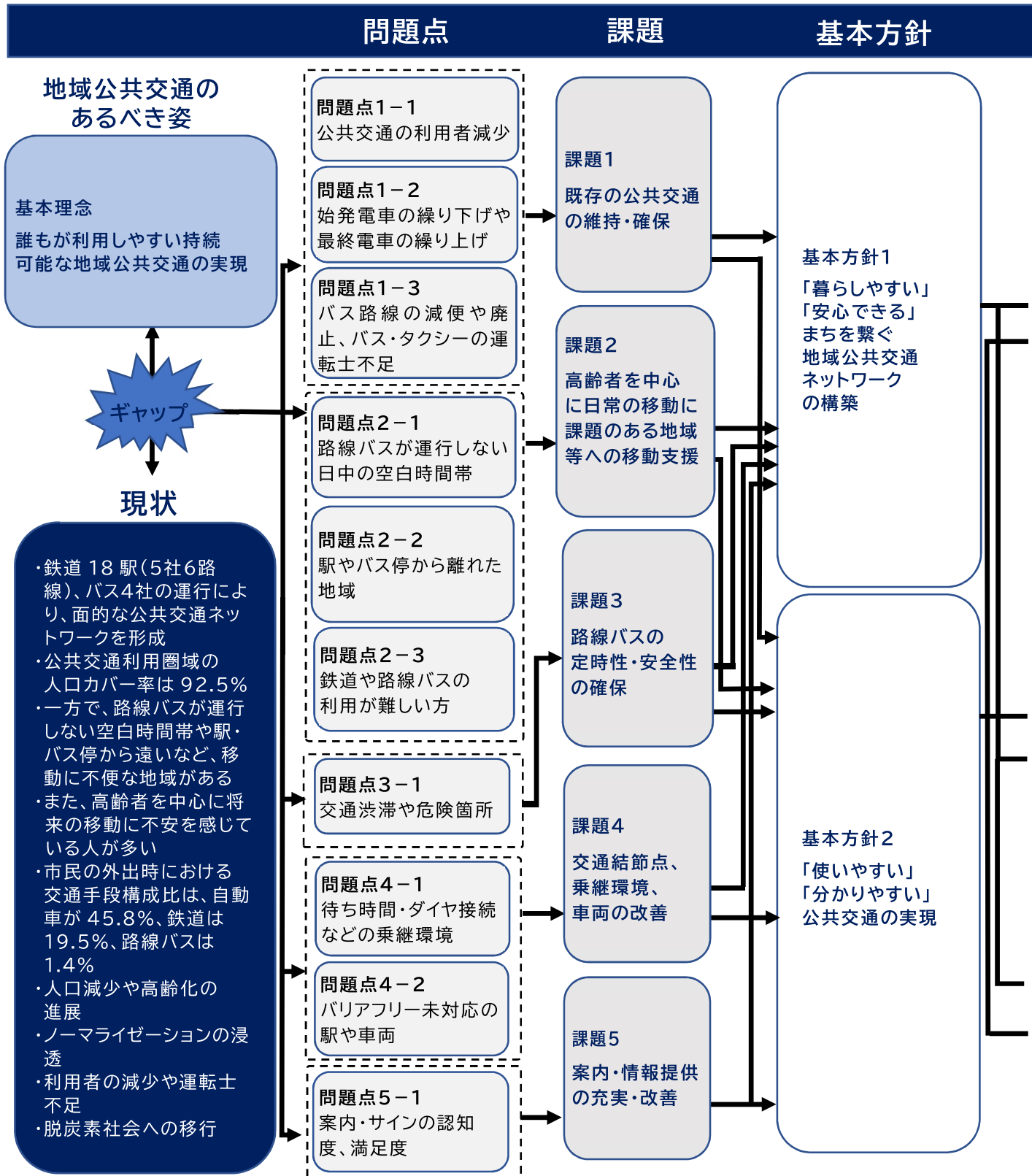
基幹となる鉄道及び路線バスのネットワークは、次のとおりとし、各路線の維持・確保を基本とします。

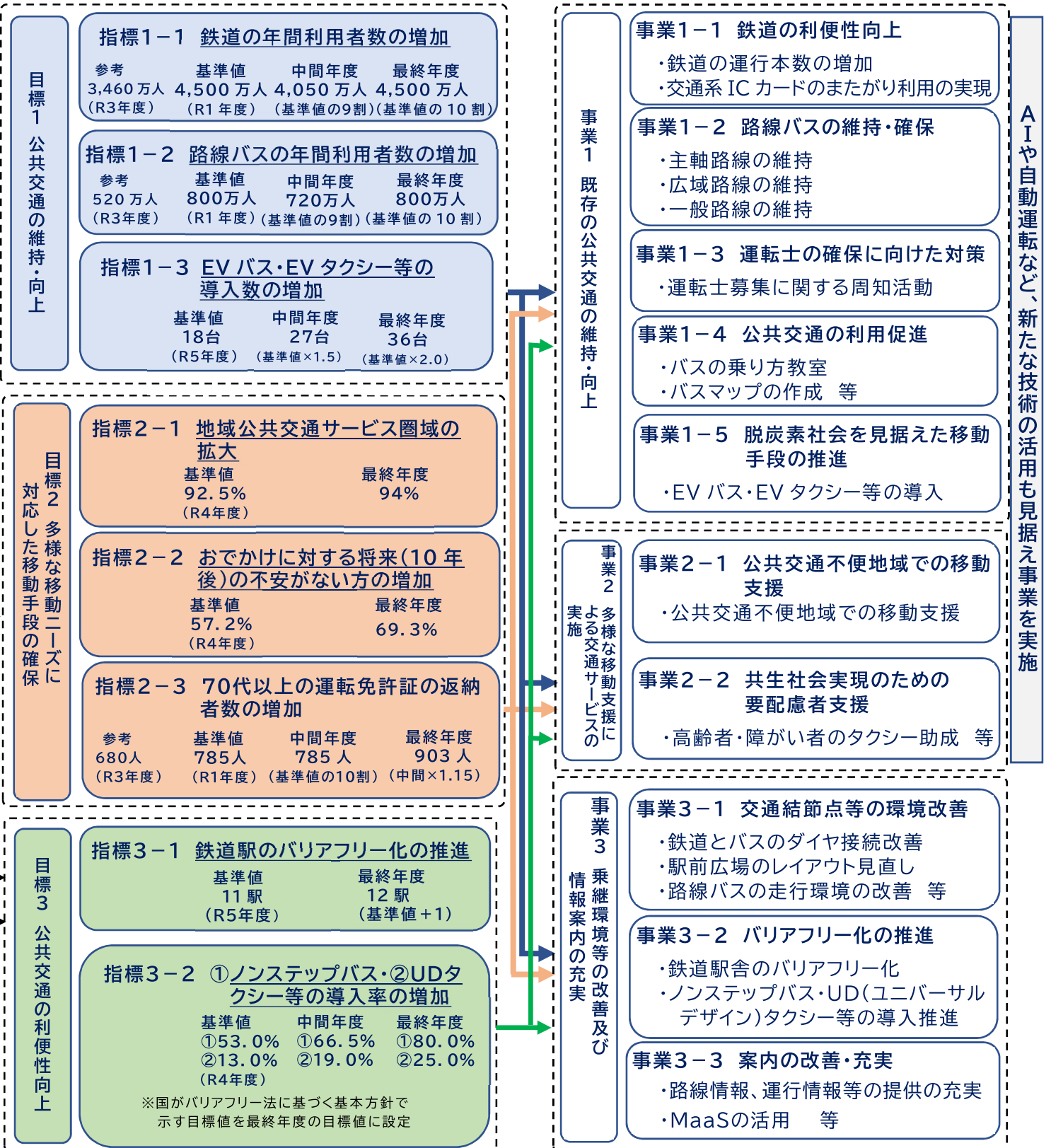
基幹ネットワーク		役割
(1) 鉄道		市外への広域移動、市内の地域間移動を担う。
(2) 路線バス	① 主軸路線 	1 時間に 3 本以上の運行がある路線であり、広域中心拠点や地域中心拠点と、病院や大型商業施設等との移動を担う。
	② 広域路線 	隣接自治体にまたがる広域的な路線で、地域拠点や生活拠点との移動を担う。
	③ 一般路線 	上記、2 路線以外の路線で居住地域と拠点との移動を担う。

< 図表 1 基幹ネットワーク >



(3) 計画の体系図

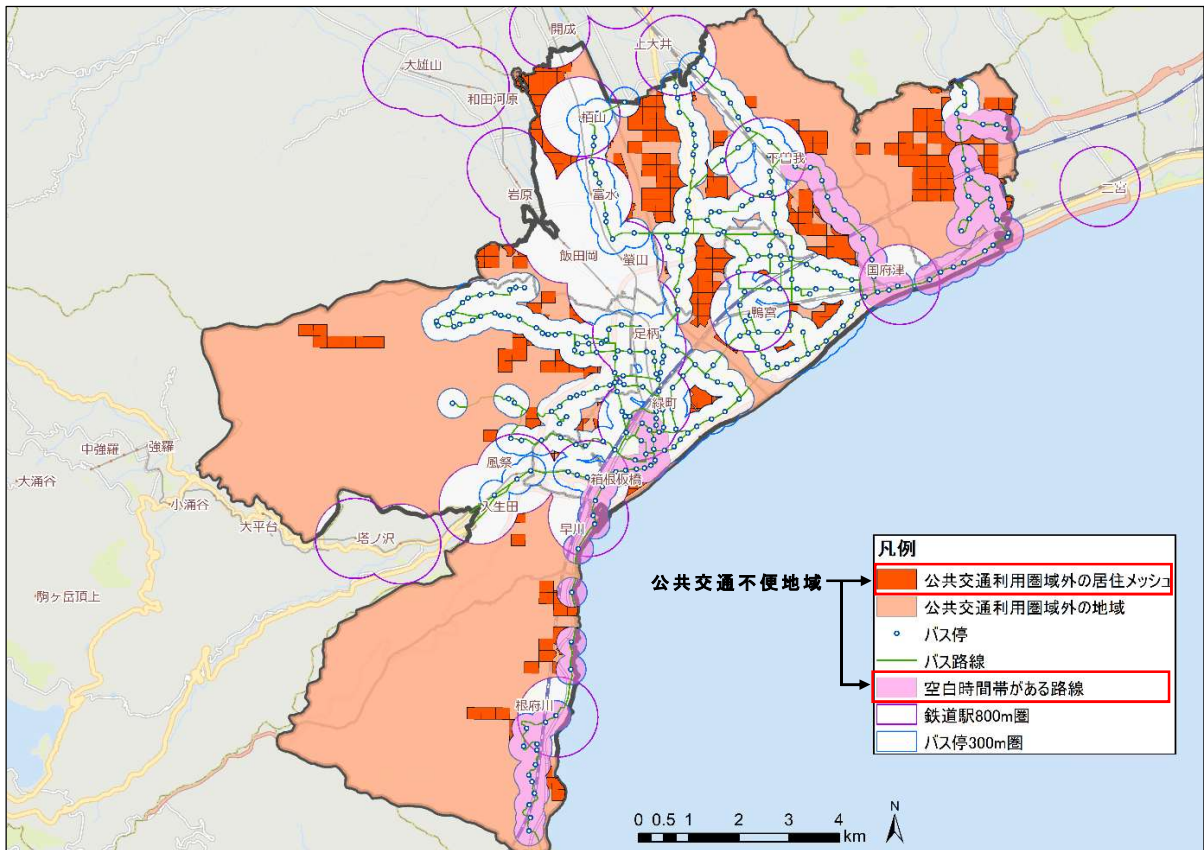




(4) 公共交通不便地域での移動支援（事業2-1）

日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れている公共交通不便地域において、高齢者を中心に買物や通院など日常の移動支援へのニーズが高いことから、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について、実証事業に取り組み本格運行を目指します。

<図表2 公共交通不便地域>



※公共交通不便地域の定義

- (1) 大幅な減便等により、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m内
- (2) 鉄道駅 800m、バス停 300mから離れた地域

<図表3 路線バスの空白時間帯の状況>

地域・路線		時間帯
①	片浦地域 (小田原駅～石名坂)	9時～12時台
②	下曾我・国府津地域 (下曾我駅～国府津駅)	11時～17時台
③	橘地域 (国府津駅～橘団地)	9時～11時台 14時～15時台

※直近の大幅な減便

- ・令和4年3月
橘地域 (52便→20便)
- ・令和4年4月
片浦地域 (21便→11便)

<図表4 移動支援策の実証事業>

移動支援策の実証事業	公共交通不便地域
① 先行地域	曾我、下曾我、国府津、前羽、橘北、片浦* ※片浦地区自治会連合会が移動支援を実施
② その他の地域	本町、南町、東町、寿町、板橋、城山、谷津、久野、荻窪、水之尾、風祭、早川、曾比、栢山、小台、中曾根、府川、鴨宮、中新田、南鴨宮、酒匂、小八幡、中里、田島、国府津、飯泉、成田、千代、高田、東大友、西大友、延清、永塚、上曾我、曾我岸、曾我別所、曾我谷津の各一部

<図表 5 移動支援策の例>

移動支援策	特徴等
相乗りタクシー	タクシーに、地域住民同士で相乗りすることで、限られた移動手段の中で多くの方が低廉に移動することを目指すものです。
乗合タクシー	定員 11 人未満の車両を用いた乗合交通であり、小型バスサイズでも運行できない道路の狭い地域での運行が可能です。
タクシー助成	通常のタクシーの利用に対して行政等で利用料金を助成するものです。
コミュニティバス	公共交通不便地域等の解消を図るため、市町村等が主体的に計画し交通事業者に委託するなどして運行する乗合交通です。路線バスが運行できない道路の狭い地域での運行やニーズに応じたルート設定を行うことが可能です。既存の路線バスと競合しないようにするといった交通体系の配慮が求められます。
自家用有償旅客運送	既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な地域において、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて交通サービスを提供するものです。(観光地などでのタクシー不足の解消に向け、国や県がライドシェアについて検討を開始したことから、今後の動向を注視します。)
隣接自治体(コミュニティバス等)との連携	新たに車両等を用意する必要がないため、コストを削減できる可能性があります。隣接自治体の運行ダイヤに影響があることから、交通事業者含め、詳細な協議が必要です。

<図表6 実施主体と実施スケジュール>

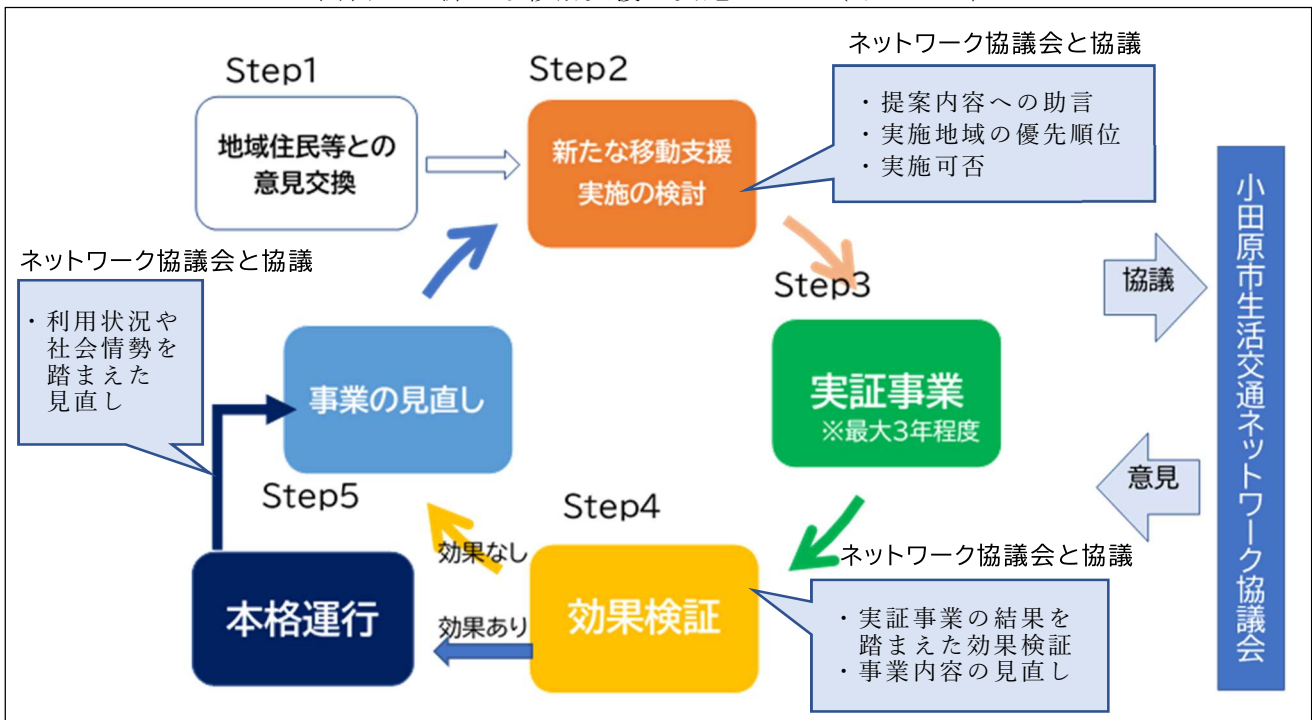
実施主体			実施スケジュール（年度）												
市	地域住民	民間企業	R5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
●	●	●	【①先行地域】 実証事業 → 本格運行(必要に応じて見直し)												
			【②その他の地域】 効果検証(地域・関係者協議) → 実証事業 → 効果検証(地域・関係者協議) → 実証事業 → 効果検証(地域・関係者協議)												

※その他の地域は、実証事業と検証を繰り返しながら、先行地域と合わせた実施も含め、効果的な本格運行について検討します。

(5) 新たな移動支援の実施フロー（イメージ）

新たな移動支援を実施する際は、次のフロー（イメージ）に基づき取り組むこととし、必要に応じて、交通の専門家を派遣します。なお、各 Step において、小田原市生活交通ネットワーク協議会と協議します。

<図表7 新たな移動支援の実施フロー（イメージ）>



3 今後のスケジュール（予定）

時期	内容
12月15日 ～1月15日	パブリックコメントの実施
2月中旬	小田原市生活交通ネットワーク協議会 (パブリックコメントの実施結果、計画案について協議)
	建設経済常任委員会 (パブリックコメントの実施結果、計画案について報告)
3月下旬	小田原市生活交通ネットワーク協議会 (計画案について承認、計画策定)