

小田原駅西口地区基本構想（案）

小田原市

目次

1	はじめに	1
2	構想の概要	2
	（1）目的	
	（2）対象区域	
	（3）構想の位置づけ	
3	地区の概要	3
	（1）地区の現状	
	（2）地区の魅力	
	（3）地区の課題	
4	まちづくりのビジョン	10
5	まちづくりの方針	11
6	各方針の具体的な内容	12
	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	
	方針2 安全で快適なゆとりある広場空間の再編	
	方針3 駅前にふさわしいにぎわいの創出	
	方針4 持続可能なまちづくりの推進	
7	一体的整備の区域	17
8	今後のまちづくりの進め方	17

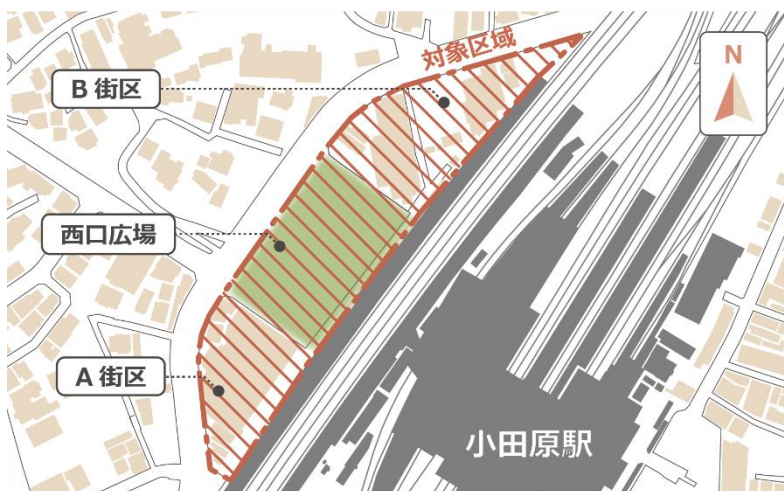
2 構想の概要

(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」を策定するものです。

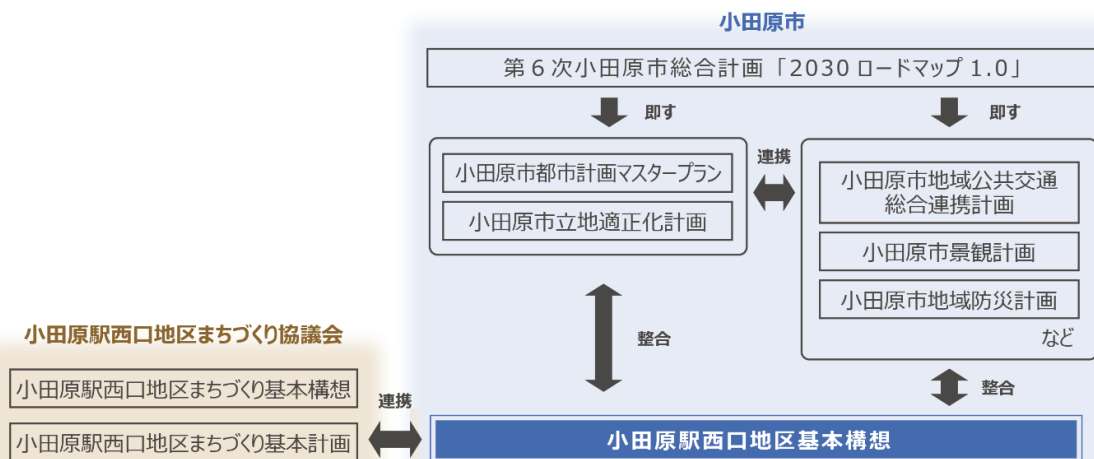
(2) 対象区域

小田原駅西口広場を中心に、熱海側に隣接する街区（以下、「A街区」という。）及び東京側に隣接する街区（以下、「B街区」という。）の約 1.3 ヘクタールを対象区域とします。



(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ります。



3 地区の概要

(1) 地区の現状

平成 29 年（2017 年）に関係権利者で構成される「小田原駅西口地区まちづくり協議会」（以下、「協議会」という。）が設立され、地区の課題や不足している都市機能等の調査・研究に取り組んでいます。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（令和 6 年度（2024 年度）完成予定）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ます。

また、西口広場では、車路を横断する歩行者や一般車の指定場所以外での乗降など、安全性や利便性の課題を抱えています。

こうしたことから、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、検討を行っています。

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

協議会は、地区の課題や不足している都市機能等について、周辺自治会の協力も得ながら調査・研究に取り組んでおり、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ます。

イ 居住地としての需要の高まり

本市の人口は、平成 12 年（2000 年）の 200,173 人をピークに減少傾向ですが、中心市街地の人口は増加傾向にあります。さらに、近年の I C T 技術の進展とともに、新型コロナウイルス感染症の流行を契機として、テレワークやワーケーションの普及など新しい生活様式が浸透しつつある中、小田原駅周辺に分譲マンションの建設が進むなど、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ます。

新しい生活様式



出典：福島県ウェブサイト

進む分譲マンションの建設

優良建築物等整備事業

栄町二丁目地区
ル・サンク小田原栄町
(旧オービックビル)

栄町二丁目中央地区
(旧小田原 EPO ほか)

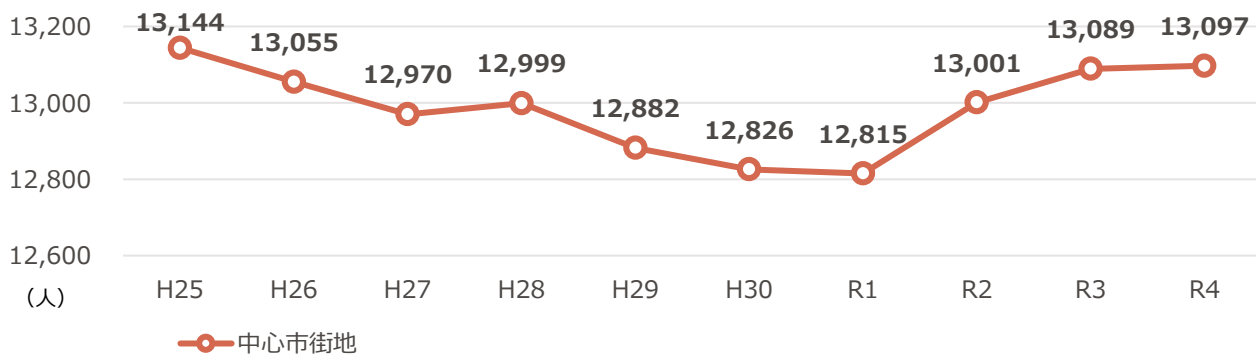


提供：株式会社 NIPPO



作成：株式会社 JEDI
提供：MIRARTH ホールディングス
株式会社

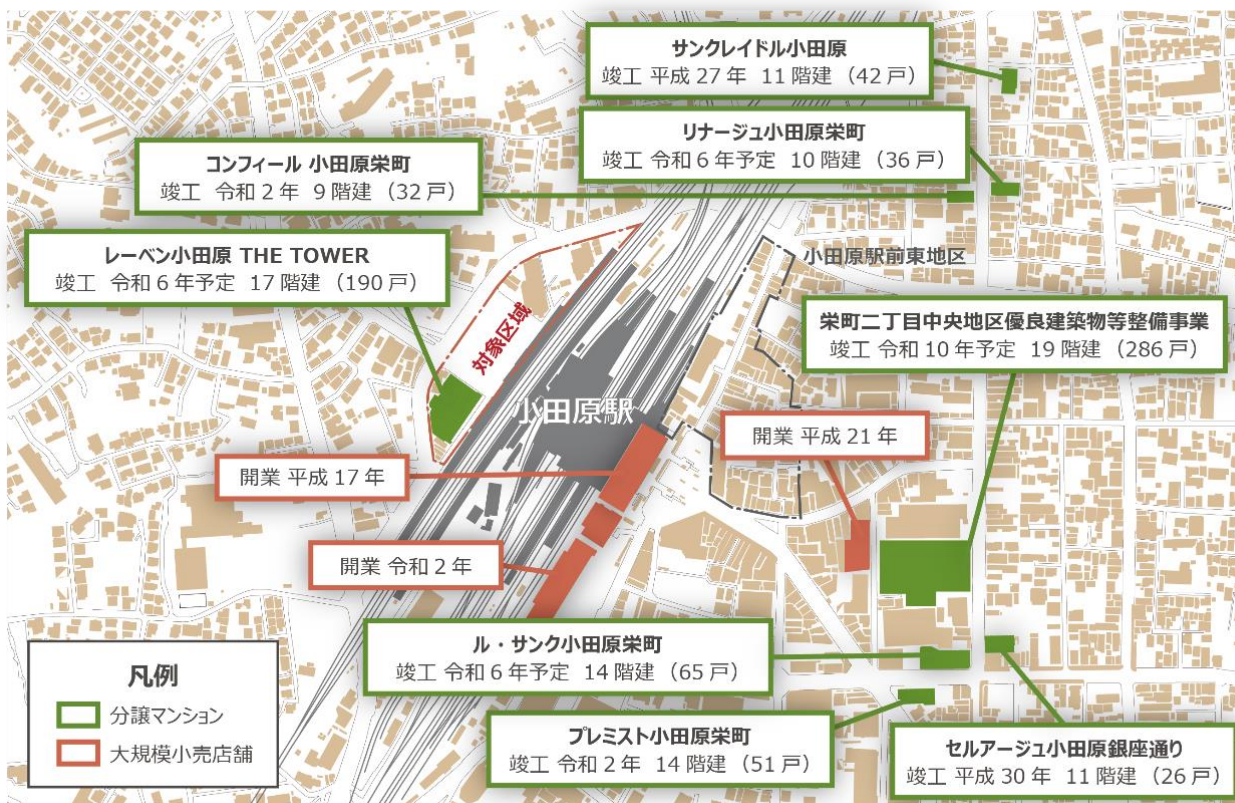
◇本市の中心市街地の人口の推移（H25～R4）



出典：小田原市中心市街地活性化基本計画、小田原市統計月報

◇小田原駅周辺の分譲マンションと大規模小売店舗の状況

※分譲マンションは平成 25 年以降の竣工（予定含む）



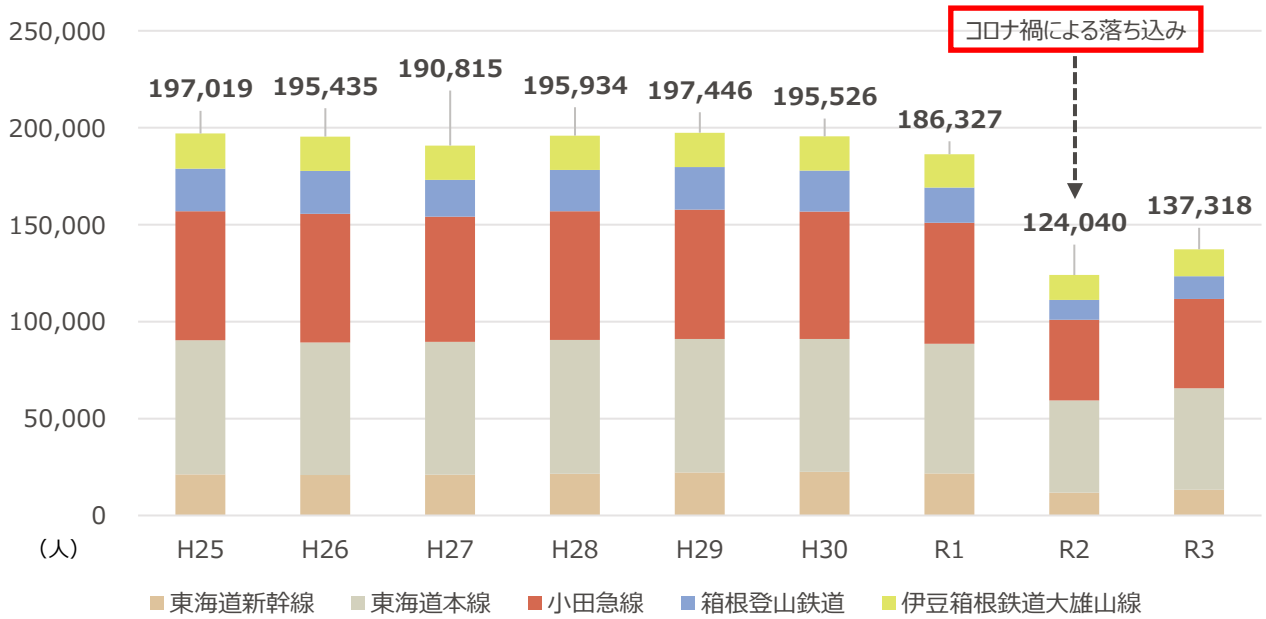
出典：神奈川県大規模小売店舗立地法上の店舗一覧

ウ 交通結節点としてのポテンシャルの高さ

小田原駅は、東海道本線・東海道新幹線・小田急小田原線・箱根登山鉄道・伊豆箱根鉄道大雄山線の5路線が乗り入れ、都心や首都圏の主要都市、周辺の観光地から抜群の交通アクセスを誇っています。東京駅から東海道新幹線で35分、羽田空港から1時間、成田空港から2時間弱と、首都圏からはもちろん、その他地域や海外からも気軽に訪れることができ、県西部の中心となるターミナル駅となっています。令和2年（2020年）に新型コロナウイルス感染症の流行で大幅に減少した観光目的の来訪者も回復傾向が見られ、今後もますます交通結節点としてのポテンシャルに期待が高まります。

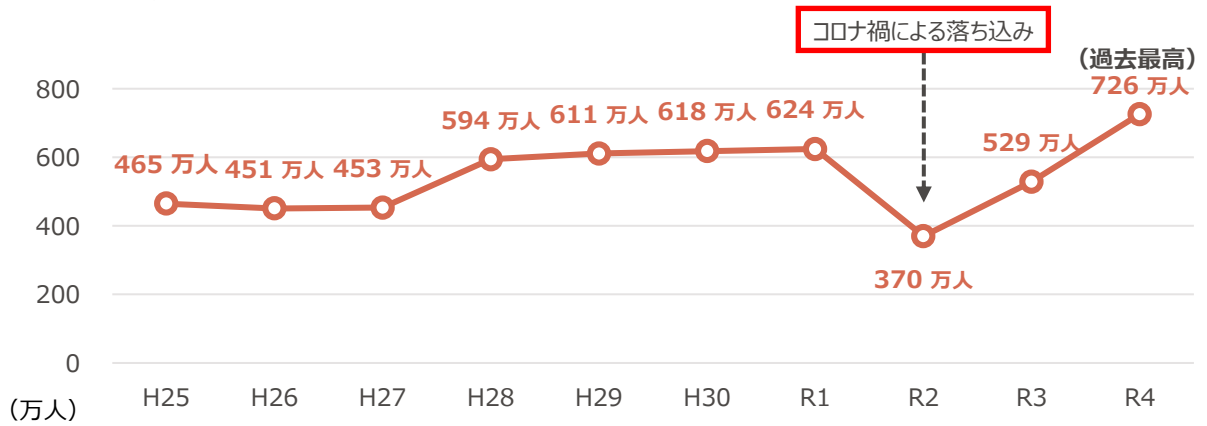


◇小田原駅の1日平均乗降客数の推移（H25～R4） ※乗り入れ5路線の合計



出典：県勢要覧

◇本市の入込観光客数の推移（H25～R4）



出典：神奈川県入込観光客調査

(3) 地区の課題

協議会と市は協働で、周辺自治会とのまち歩きイベントやワークショップなどを通じて、次のとおり地区の課題を確認しました。

ア 土地利用に関すること

- 駅前にふさわしい土地利用がされていない
- 細分化された土地利用
- 低容積での土地利用

駅周辺には駐車場や駐輪場などの低利用な土地が多く存在します。また、駅から住宅地へ抜ける狭い通路が街区を分断するなど、土地の細分化等により、土地の高度利用や容積率の有効活用が図られていない状況です。

▼土地利用の状況



▼街区中央の狭い通路



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

イ にぎわいに関すること

- 日用品等の買い物をする場所がなく不便
- 交流・憩い・滞在空間が不足している

西口地区は駅前の好立地でありながら、食料品や日用品を購入できる店舗が少なく、にぎわいの創出に繋がるような滞留スペースも不足している状況です。

▼ 地区の様子 ▼

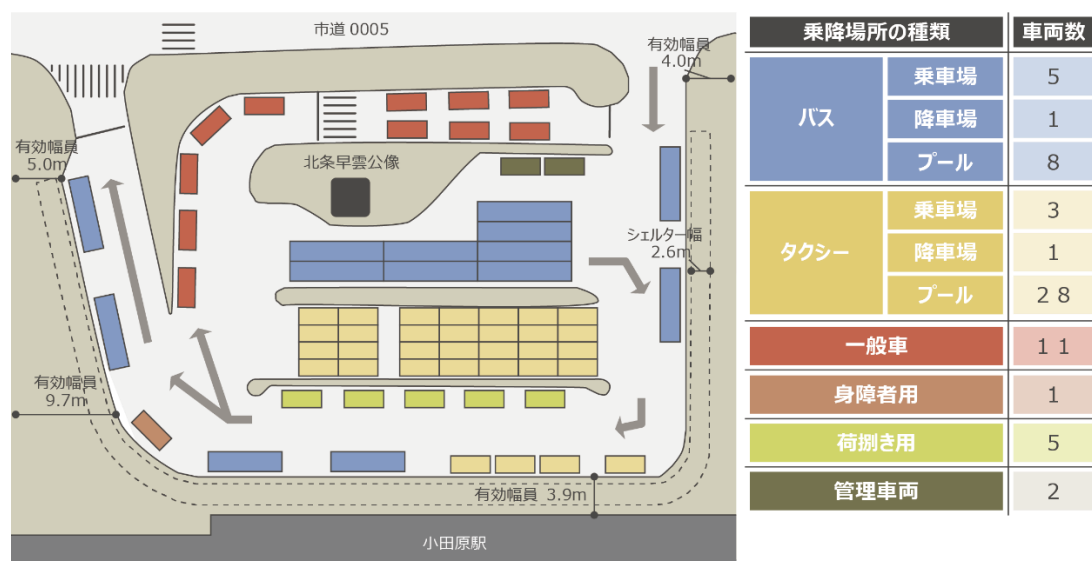


ウ 広場の安全性・利便性に関すること

小田原駅西口広場は、昭和 39 年（1964 年）の新幹線開業に併せて行われた当初整備、また、平成 16 年（2004 年）の東西自由連絡通路開通に併せて行われた再整備を経て、キスアンドライド機能や団体専用バスプール、タクシープールを有する現在の広場配置となっています。

歩行者の車路横断、一般車とバス・タクシーの錯綜、ピーク時の広場内の交通混雑などへの対応とともに、MaaS をはじめとした多様化する移動ニーズなど、変化する社会への対応が求められています。

◇現在の西口広場レイアウト



広場交通の安全性に関すること

- 車路を横断する歩行者が見られる
- 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



▼バス・タクシーと一般車の錯綜



広場の利便性に関すること

- 駅前広場が送迎車両で混雑する
- 広場内の歩行空間が狭く、ゆとりがない
- 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

▼送迎車両による混雑状況



▼ゆとりのない歩行空間

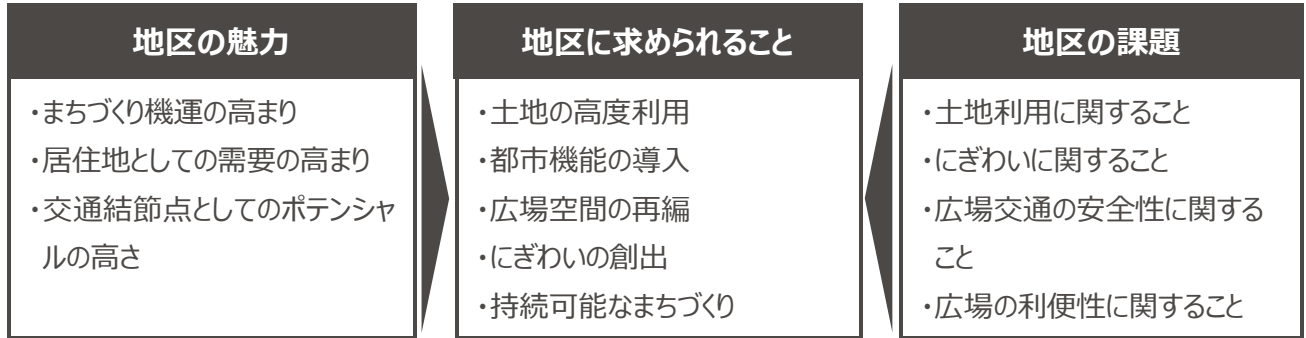


▼シェルター(雨除け)のない一般車乗降場



4 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します。



“ターミナル駅おだわら” 未来につなぐ新たなゲートウェイ ～人が集まる居心地のよい西口を目指して～

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うことで、居住者や駅利用者、誰もが快適な都市空間の創造を目指します。

●公共交通と一般車の動線分離のイメージ



●ゆとりある歩行空間のイメージ



●居心地のよい滞在空間のイメージ



※これらのパースはあくまでもイメージです。

5 まちづくりの方針

まちづくりのビジョンと地区の将来像のイメージから、「まちづくりの方針」を次のとおり示します。

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
- ② 生活利便性が向上する用途の導入
- ③ 土地の高度利用の促進

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
- ② 公共交通と一般車の動線分離による安全性の向上
- ③ 利便性の高い乗降場の再配置
- ④ 安全・安心で快適な歩行空間の確保

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
- ② うるおいを与える緑化空間の創出
- ③ にぎわいが感じられるまちなみ景観の形成

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
- ② 多様化する移動ニーズへの対応
- ③ 都市防災機能の強化

6 各方針の具体的な内容

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します。

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します。

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します。

▼シェアオフィスのイメージ



▼生活利便施設のイメージ



出典：Austin Distel on Unsplash

▼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します。

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ります。

▼公共交通と一般車の動線分離（茅ヶ崎駅）



▼公共交通と一般車の動線分離（新山口駅）



提供：山口市

●公共交通と一般車の動線分離のイメージ



※あくまでもイメージです。

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ります。

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します。

▼利便性の高い乗降場（辻堂駅）



▼快適な歩行空間（熱海駅）



●ゆとりある歩行空間のイメージ



※あくまでもイメージです。

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居心地のよい滞在空間として、オープンスペースの確保を目指します。

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します。

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します。

▼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

●居心地のよい滞在空間のイメージ



※あくまでもイメージです。

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[※]化等の導入を目指します。

※ZEB（Net Zero Energy Building）・・・「消費エネルギーの削減」と「再生可能エネルギー等の導入」により、エネルギーの収支をゼロにすることを目指した建築物。

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します。

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します。

▼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

▼脱炭素化に向けた緑地創出（国土交通省屋上庭園）



出典：国土交通省ウェブサイト

▼多様化する移動ニーズへの対応のイメージ（MaaSの概念図）



※MaaS（Mobility as a Service）とは
地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

出典：国土交通省ウェブサイト

▼一時避難場所としての活用



出典：国土交通省ウェブサイト

