

# 1 公共交通に関する現状把握

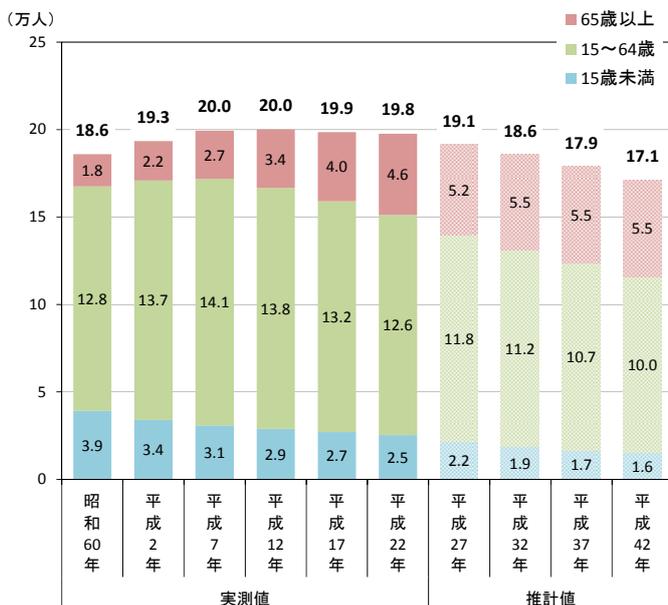
## 1-1 地域概況

### (1) 人口動向等

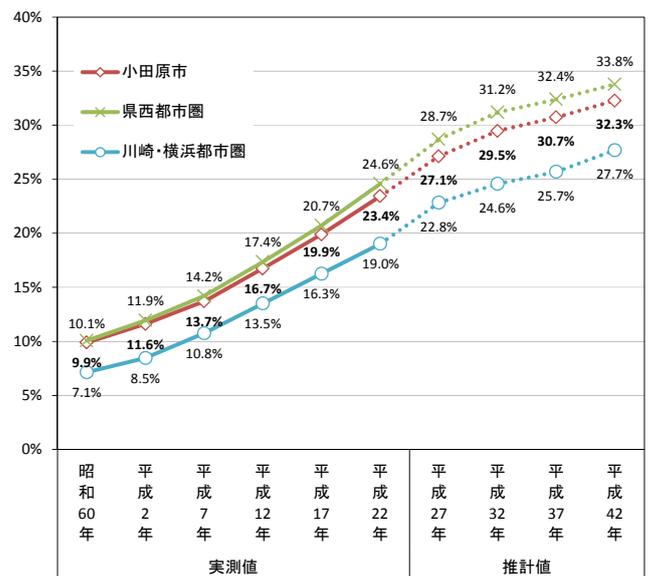
小田原市の総人口は平成25年1月1日現在、196,692人で、平成12年をピークに緩やかに減少傾向に転じ、国立社会保障・人口問題研究所によると、このまま推移した場合、平成32年には約186,000人まで減少すると予測されている。

65歳以上人口が総人口に占める割合である高齢化率は、平成37年には、30%を超えることが推計され、世帯人数は1人または2人の割合が増加している。

■年齢階層別夜間人口の推移

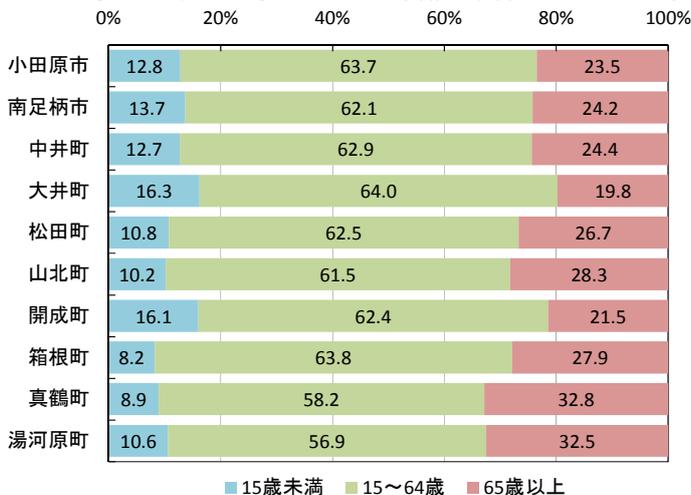


■高齢化率（65歳以上）の推移



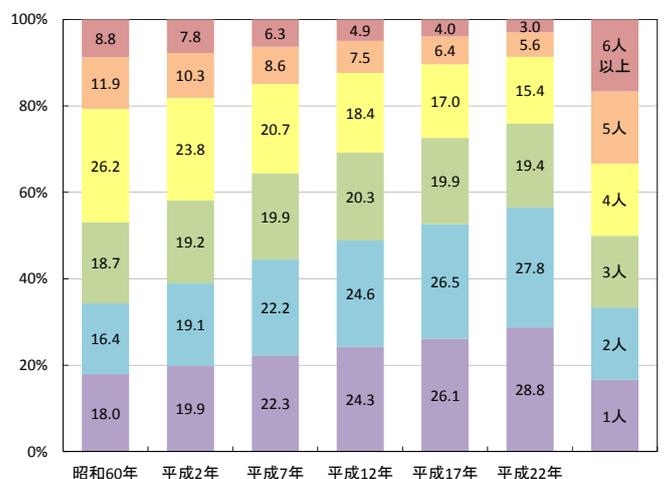
資料：実測値…国勢調査、推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」

■県西地域（2市8町）の年齢別割合（平成22年）



資料：国勢調査

■世帯人数の推移



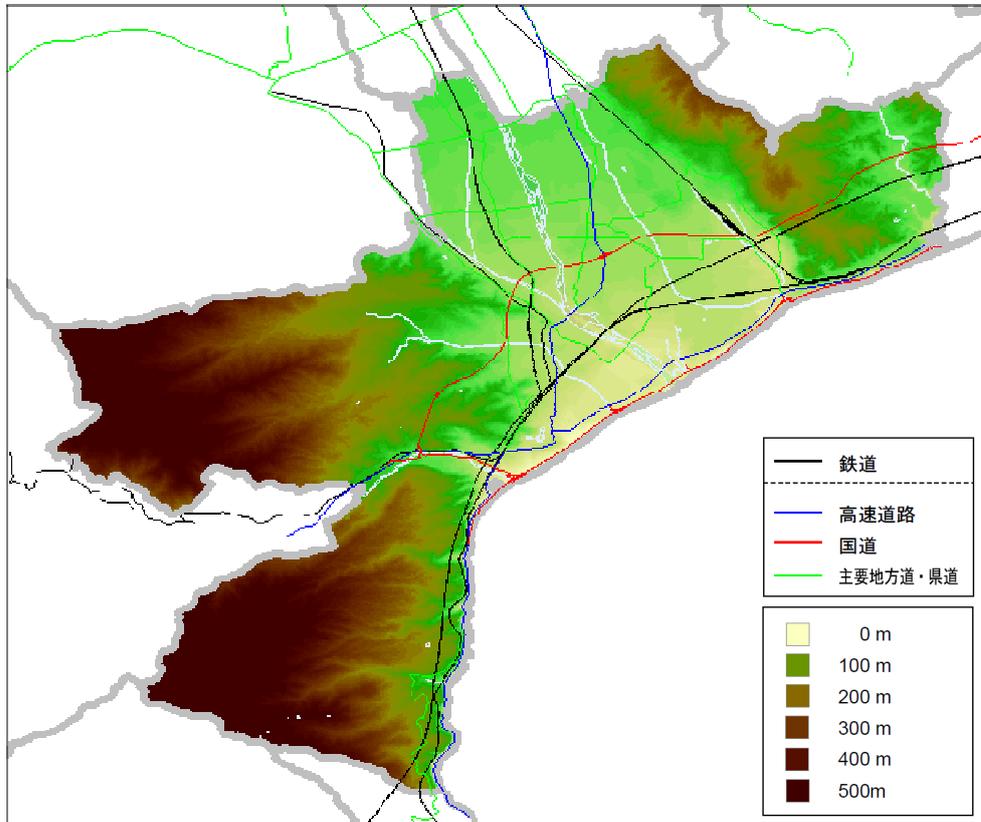
資料：国勢調査

## (2) 土地利用状況

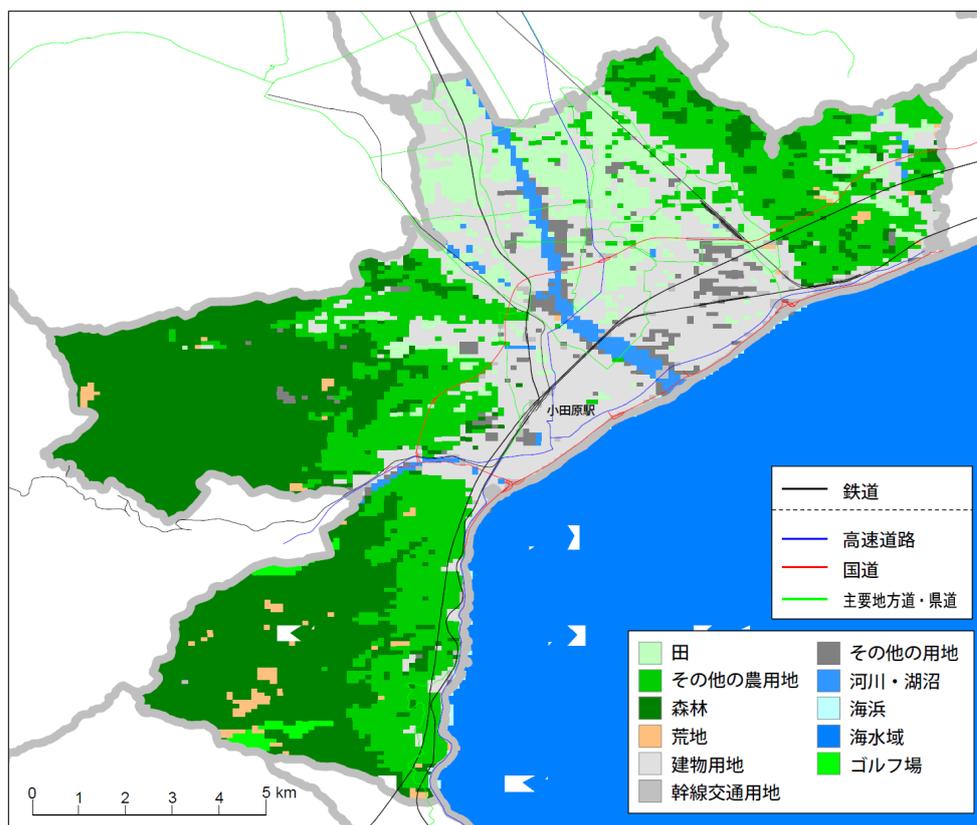
市の中央部及び南部は比較的平坦で、酒匂川で東西に分断された市街地が形成されている。

土地利用は、地形に相応するように、平地は建物用地が、傾斜地は森林やその他の農用地が分布している。

### ■地形概況



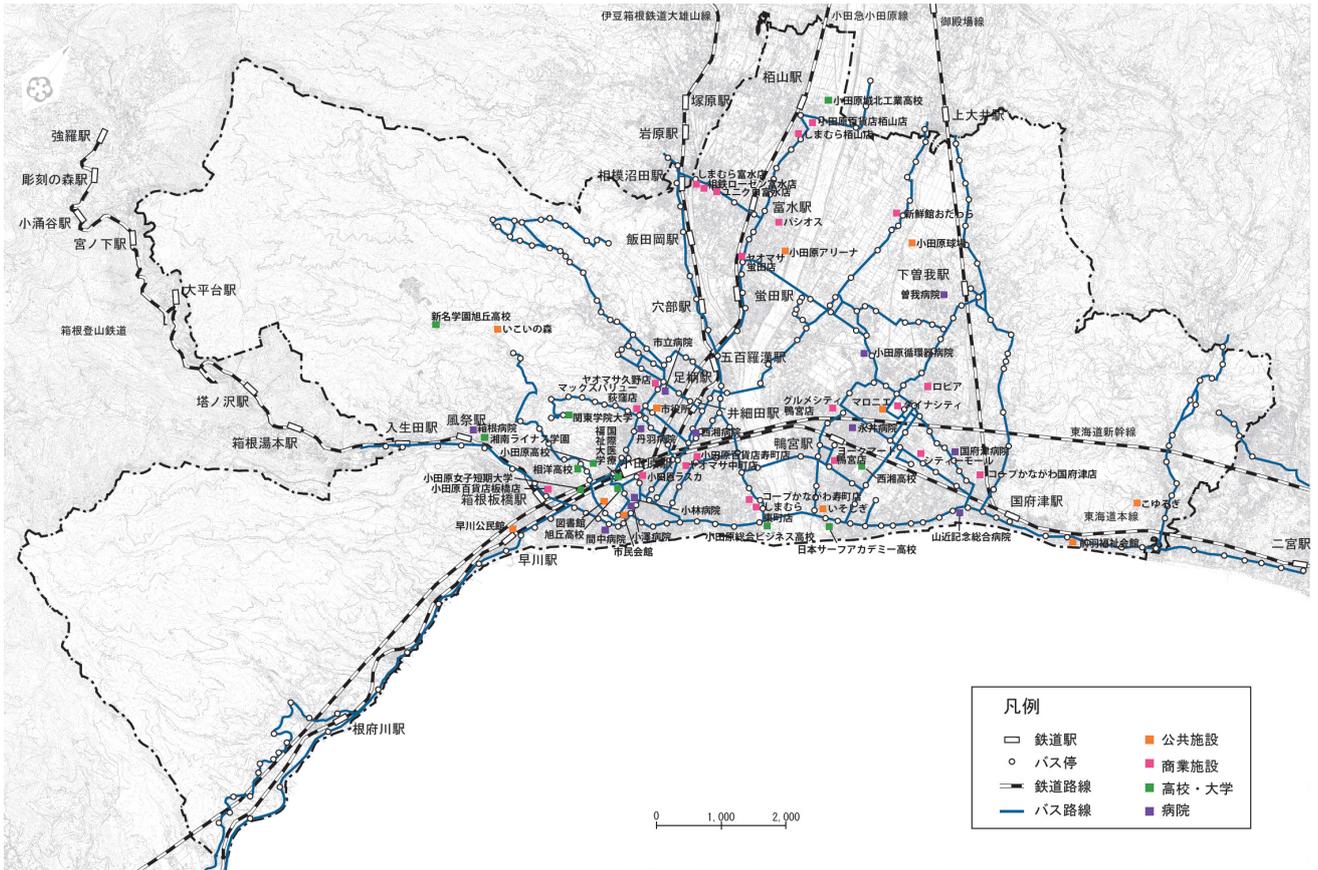
### ■土地利用状況



### (3) 施設立地状況

- 公共施設は、小田原駅周辺や鉄道沿線に立地しているものが多いが、近年、市役所周辺に集約している。また、鉄道駅から離れている施設、路線バスの運行が少ない地域に立地する施設もある。
- 医療機関は、駅や鉄道沿線からやや離れたところに立地している。
- 商業施設は、小田原駅東口に集中しているが、近年は、鉄道駅から離れた郊外に広く分布する傾向がある。

#### ■公共施設・大規模商業施設等分布状況



#### (4) 道路状況

東名高速、小田原厚木道路、西湘バイパスと市内を東西方向の高規格道路があるため、東西方向の国道1号よりも東名高速と小田原厚木道路を結ぶ地点の国道255号線の交通量が多くなっている。西湘バイパスの起終点の先となる国道135号の区間では、混雑度が高い。

主要地方道や一般県道では、一部区間を除き、目立った混雑はない。

#### ■一般道路の交通量と混雑度

道路種別	路線名	交通量観測地点地名	24時間自動車類交通量			混雑度
			小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	
一般国道	一般国道1号	小田原市前川575	16,445	3,283	19,728	1.56
	一般国道1号	小田原市入生田83	5,965	4,273	10,238	0.13
	一般国道135号	小田原市石橋2	27,139	2,608	29,747	1.67
	一般国道255号	小田原市西大友140	18,135	3,827	21,962	1.12
	一般国道255号	小田原市成田145	21,322	4,122	25,444	1.28
	一般国道255号	小田原市飯泉1001	17,844	2,254	20,098	1.07
主要地方道	松田国府津	小田原市国府津1918	7,100	1,670	8,770	0.75
	小田原停車場	小田原市城内5	12,543	1,210	13,753	0.88
	小田原山北	小田原市荻窪586	19,226	1,720	20,946	1.37
一般県道	中井羽根尾	小田原市小竹2010	9,308	1,751	11,059	0.96
	栢山停車場曾我	小田原市曾根大沢48	719	60	779	0.09
	栢山停車場塚原	小田原市栢山3597	10,199	392	10,591	1.02
	成田下曾我停車場	小田原市千代422	8,038	737	8,775	0.88
	沼田国府津	小田原市新屋226	9,499	246	9,745	0.9
	沼田国府津	小田原市桑原34	5,694	678	6,372	0.52
	沼田国府津	小田原市中里405	11,849	1,304	13,153	0.94
	沼田国府津	小田原市成田481-3	10,040	1,243	11,283	0.92
	鴨ノ宮停車場矢作	小田原市鴨宮555	6,131	595	6,726	0.54
	鴨ノ宮停車場	小田原市南鴨宮2-46-11	11,837	1,443	13,280	0.89
	怒田開成小田原	小田原市栢山2065-1	15,878	1,582	17,460	1.05
	怒田開成小田原	小田原市南鴨宮1-17-3	16,270	1,392	17,662	1.44
	小田原湯河原	小田原市江之浦420	1,640	274	1,914	0.28

資料：国土交通省・平成22年道路交通センサス

※「混雑度」とは、1日あるいは12時間における道路設計上の交通容量に対する、実際に通過した交通量の比として定義される。混雑度の解釈は以下の通り。

混雑度	交通状況の推定
1.00未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00以上 1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)である。 何時間も連続して混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25以上 1.75未満	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

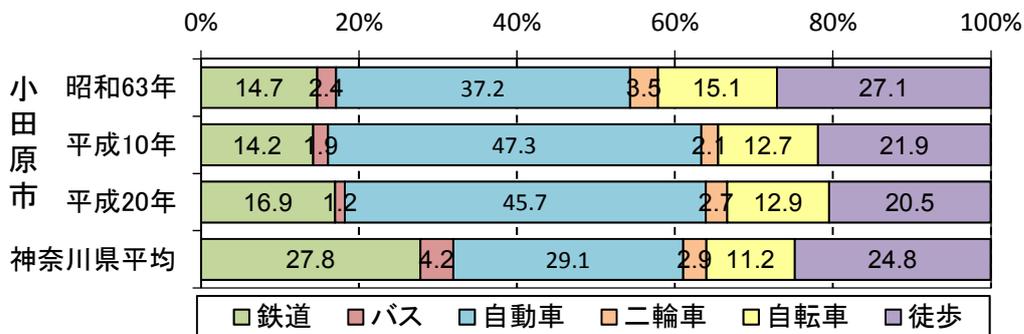
資料：社団法人日本道路協会「道路の交通容量(昭和59年9月)」

### (5) 交通手段特性

小田原市の平成20年の代表交通手段構成比のうち、公共交通（鉄道＋路線バス）分担率は18.1%であり、昭和63年と比較して微増だが、神奈川県平均値（32.0%）と比較して低い状況である。

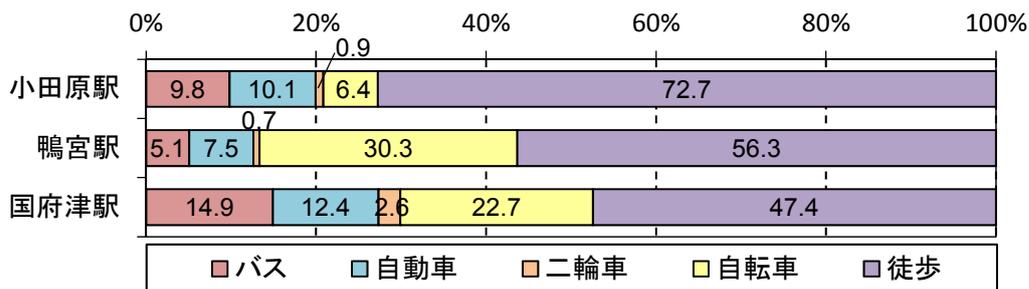
一方で、自動車分担率は45.7%と、神奈川県平均値（29.1%）を大きく上回り、小田原駅・鴨宮駅・国府津駅までの端末交通手段構成比においても、1割前後を占めている。

■小田原市の代表交通手段構成比の推移



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査

■主要駅の端末交通手段構成比



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査