

小田原市駐車場整備計画

概 要 版

平成 27 年 3 月

小 田 原 市

目 次

1. 背景と目的.....	1
2. 小田原市の現況	3
3. 小田原市の駐車場状況（駐車実態等調査結果）	7
4. 駐車場の整備の目標年次および目標量.....	17
5. 駐車場整備に関する課題.....	19
6. 課題・基本方針・基本施策のまとめ	20
7. 駐車場整備に関する基本方針	21
8. 駐車場整備に関する基本施策	23
9. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画概要	30

1. 背景と目的

(1) 背景

本市では平成 8 年に目標年次を平成 22 年とする「駐車場整備計画」を策定した。平成 18 年には、駐車場法が改正され(※)、計画策定の義務は無くなり、著しい交通の輻輳は見受けられなくなったが、三大事業による新たな駐車需要や人口減少が加速するなどの社会状況の変化を勘案し、新たな「駐車場整備計画」を策定するものである。

(2) 目的

駐車場整備計画は、都市における駐車場整備に関する課題を整理し、必要な事項を定め、道路交通の円滑化を図り、適正な施設配置や既存施設の有効活用などにより、集約型都市構造に備えるとともに、関連する附置義務条例等について検討を行い、中心市街地の活性化などを図ることを目的とするものである。

【位置付け】

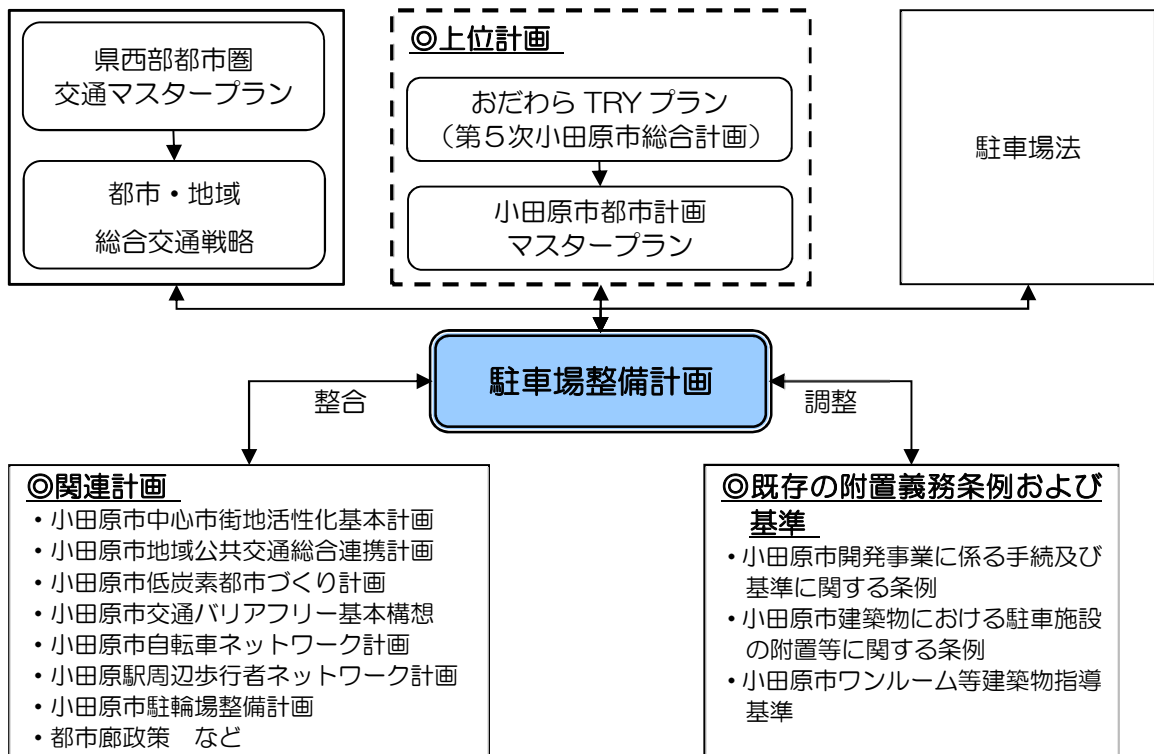
駐車場整備計画は、中心市街地の賑わいや回遊性のあるまちづくりを行うため、重点的に駐車場対策が求められる駐車場整備地区に対し、駐車場整備の方針など具体的な施策について定めるものである。

【駐車場法に基づき、駐車場整備計画に定める事項】(第 4 条)

- ・駐車場の整備に関する事項
- ・駐車場の整備の目標年次及び目標量
- ・目標量を設定するために必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- ・主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

※駐車場法の改正(平成 18 年 11 月)

- ・自動二輪車を対象に追加する改正(第 2 条)
- ・駐車場整備計画を定めるから定めることができるに改正(第 4 条)



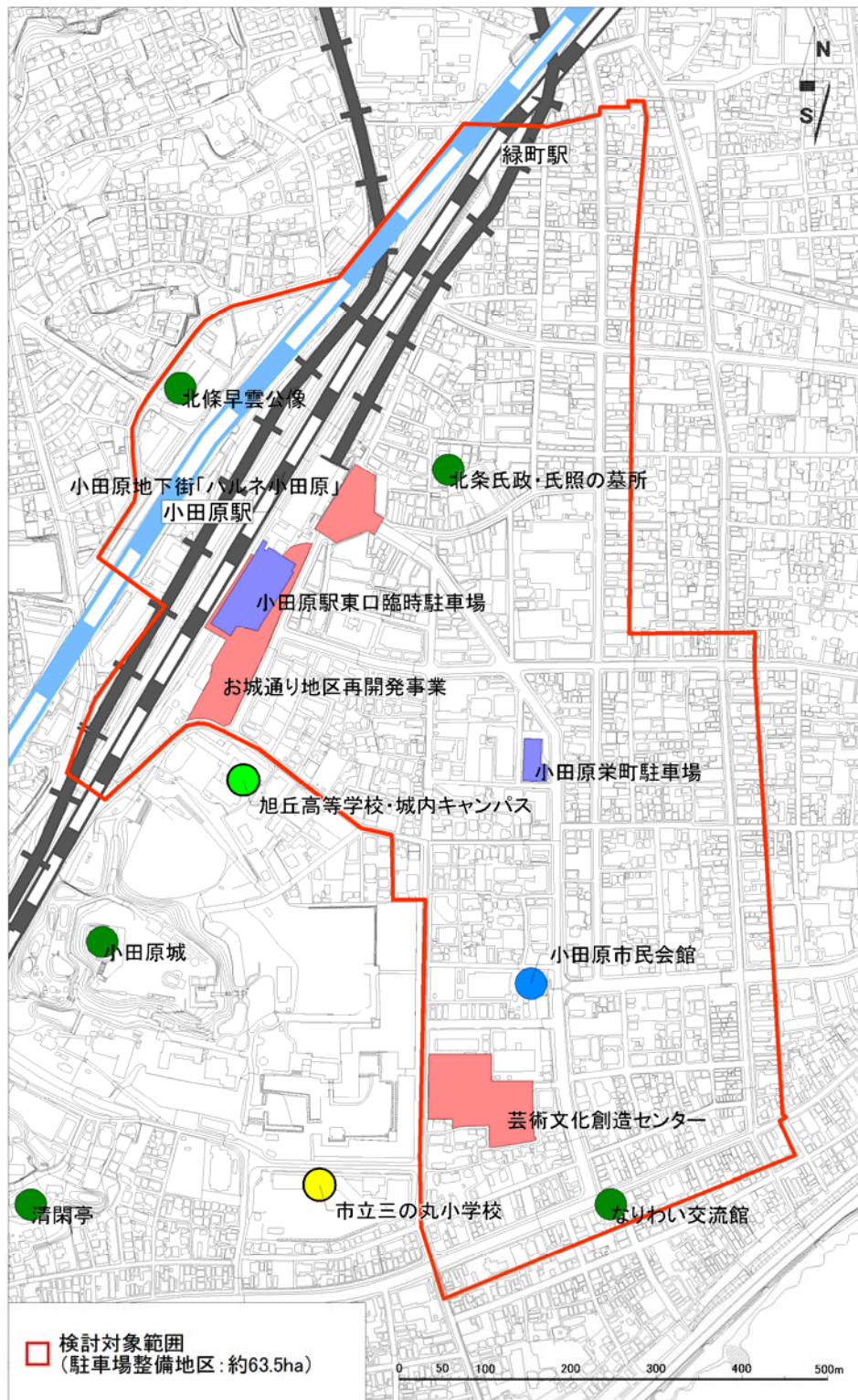


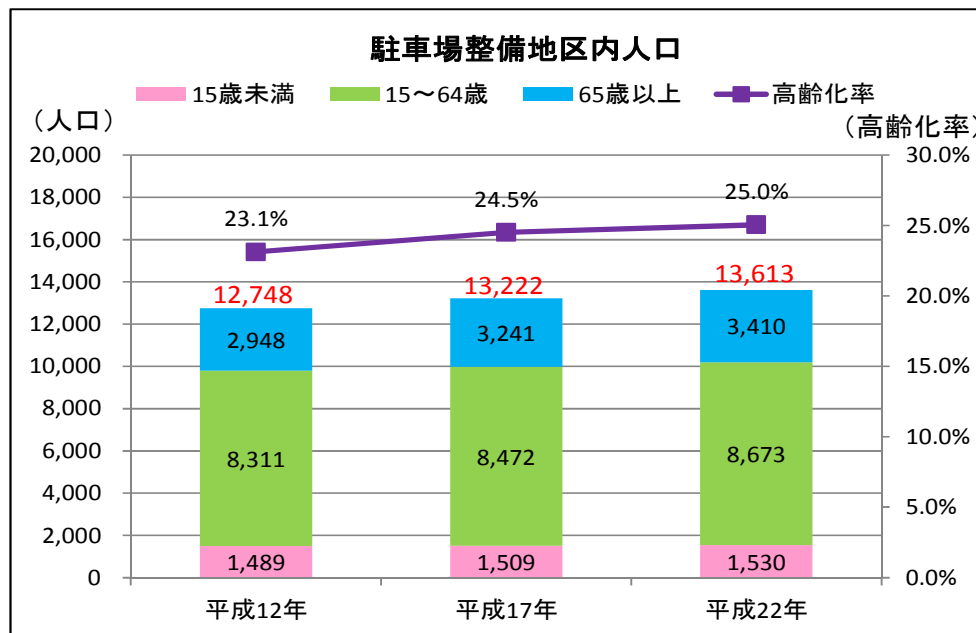
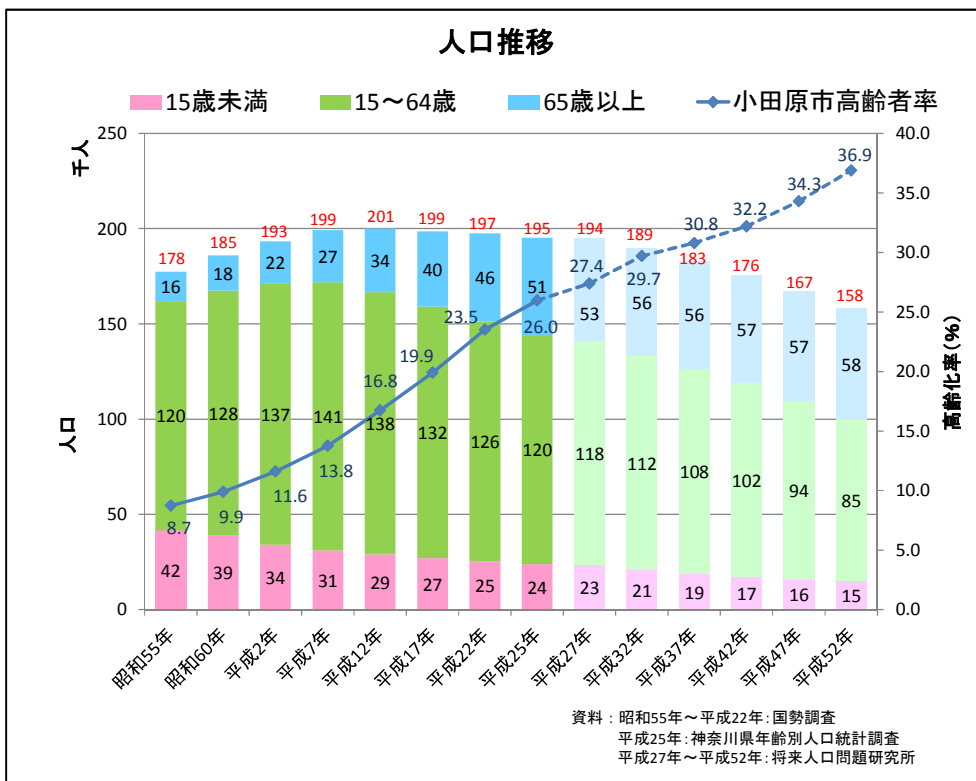
図 検討対象範囲

2. 小田原市の現況

(1) 人口

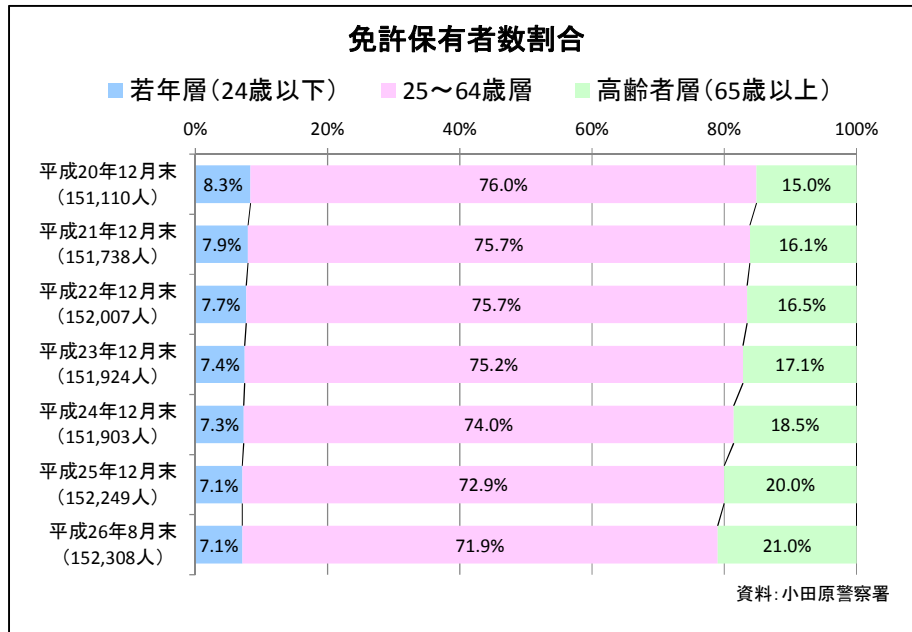
本市における高齢者の割合(65歳以上人口比率)は、平成25年において26.0%となっている。平成37年には、高齢者の割合が30%を超えると予測されている一方で、64歳以下の人口は減少傾向にある。

また、駐車場整備地区内の状況については、人口はわずかながら増加傾向、高齢化状況も増加の傾向にあり、平成22年時点で25.0%となっている。



(2) 免許保有率

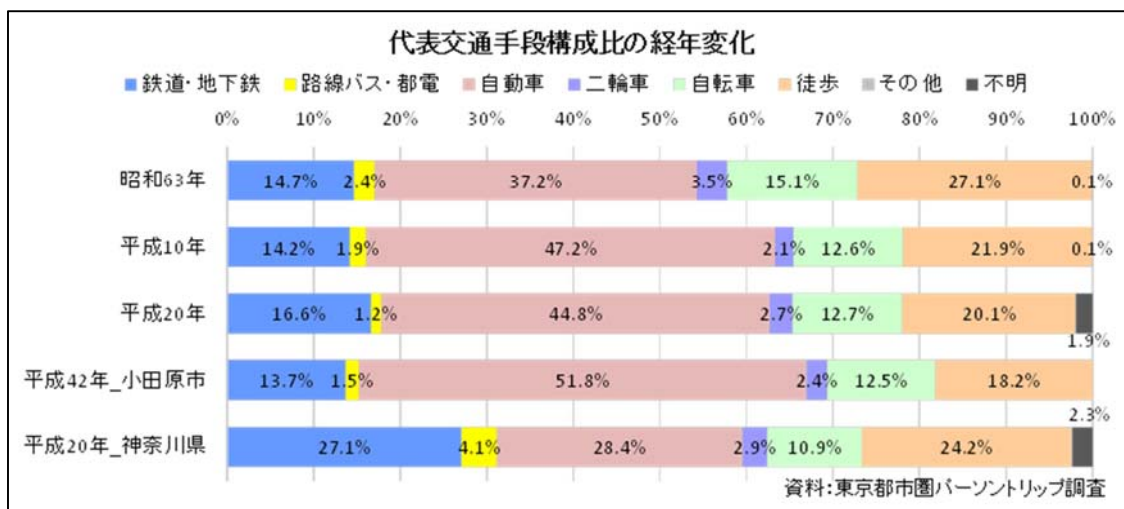
免許保有者数の割合をみると、人口構成の変化を受けて高齢者の免許保有者数割合が増加の傾向にある。



(3) 代表交通手段構成

本市の代表交通手段の構成をみると、自動車の分担率は平成10年から平成20年の間に減少したものの約45%であり、神奈川県平均(28.4%)に比べ高い。

平成42年には、現在よりもさらに自動車の分担率が高くなると予測されており、51.8%と予測されている。



※四捨五入により100%とならない場合がある

(4) 土地利用現況

駐車場整備地区内の土地利用の状況をみると、住宅系土地利用（住宅、集合住宅）が13.3%を占めている。また、商業系土地利用が14.8%、業務系土地利用が3.9%、店舗・業務併用（店舗併用住宅、商業業務併用集合住宅等）が12.9%を占めており、この3つを合わせると商業・業務系の土地利用は31.6%を占めている。駐車場としての土地利用は9.0%を占めている。

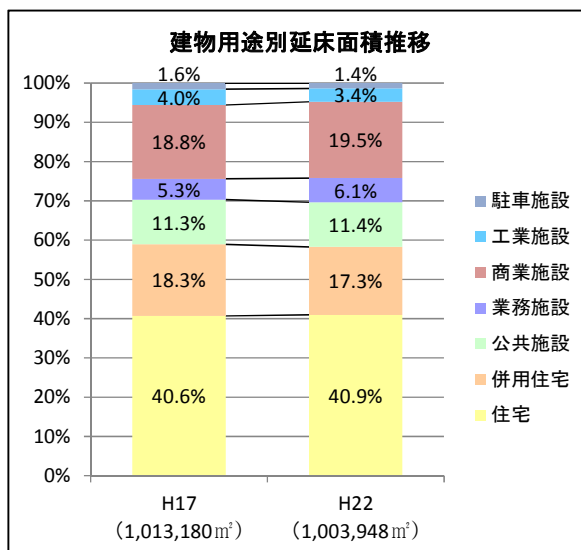


図 土地利用現況図（資料：平成22年度都市計画基礎調査）

(5) 建物用途別現況

建物用途別現況の経年変化をみると、平成17年から平成22年にかけて商業施設の延べ床面積が0.7ポイント増加している。

現在、小田原駅周辺において、小田原地下街「ハルネ小田原」の開業（オープンは平成26年11月1日）、小田原駅東口お城通り再開発事業、芸術文化創造センター整備、いわゆる三大事業が進展するなど、将来、発生集中交通量や駐車需要のもととなる床面積の変化も予想される。



※四捨五入により100%とならない場合がある

(6) 二酸化炭素排出量

本市では、二酸化炭素の排出量のうち、民生（家庭・業務）部門および運輸部門からの排出量が約7割を占めている。今後、低炭素都市づくり計画と連携し、二酸化炭素削減に向け、次世代環境配慮自動車の普及や公共交通の利用促進、過度に自動車に依存しない社会を目指すとともに、効率的な駐車場への案内誘導による徘徊交通の排除や駐車場の適正配置などが必要である。

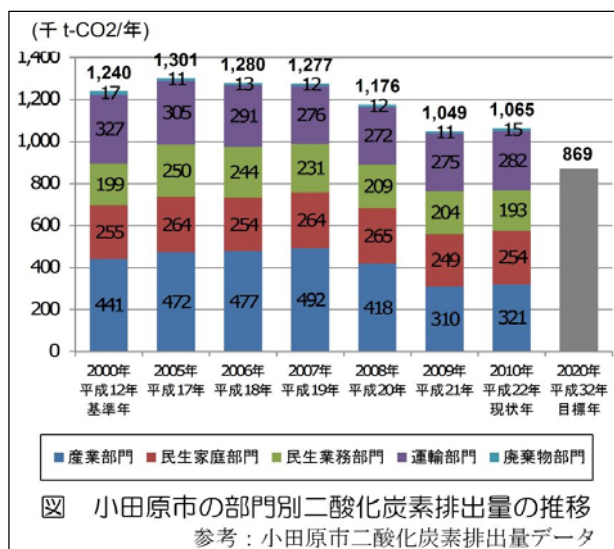


図 小田原市の部門別二酸化炭素排出量の推移
参考：小田原市二酸化炭素排出量データ

3. 小田原市の駐車場状況（駐車実態等調査結果）

本市が抱える駐車場に関する問題点や課題を整理するため、駐車場整備地区内における駐車場の位置や数、利用実態や利用者意識、路上駐車（荷捌き含む）の状況等を調査した。

（1）施設分布

駐車場整備地区内における5台以上の駐車場は204箇所存在し、収容台数の合計は4,265台である（一部の機械式駐車場で収容台数が不明なものを除く）。

駐車場の運用方法をみると、月極駐車場は96箇所（47.1%）、一時預かり駐車場は50箇所（24.5%）、専用駐車場は49箇所（24.0%）となっており、各運用方法の併用型も9箇所（4.4%）存在する。

台数ベースでみると、一時預かり駐車場が1,794台（42.1%）、専用駐車場が1,036台（24.3%）、月極駐車場が1,270台（29.8%）となっており、各運用方法の併用型も165台（3.8%）存在し、一時預かり駐車場が最も多い。

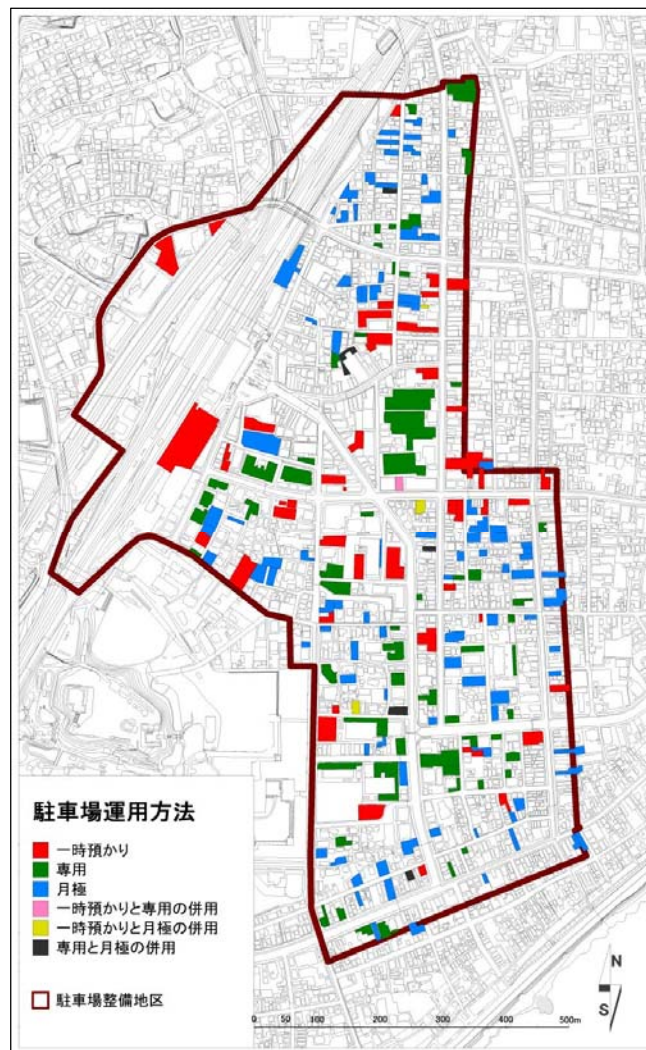


図 施設分布状況調査結果（駐車場運用方法）

路上駐車状況調査の方法

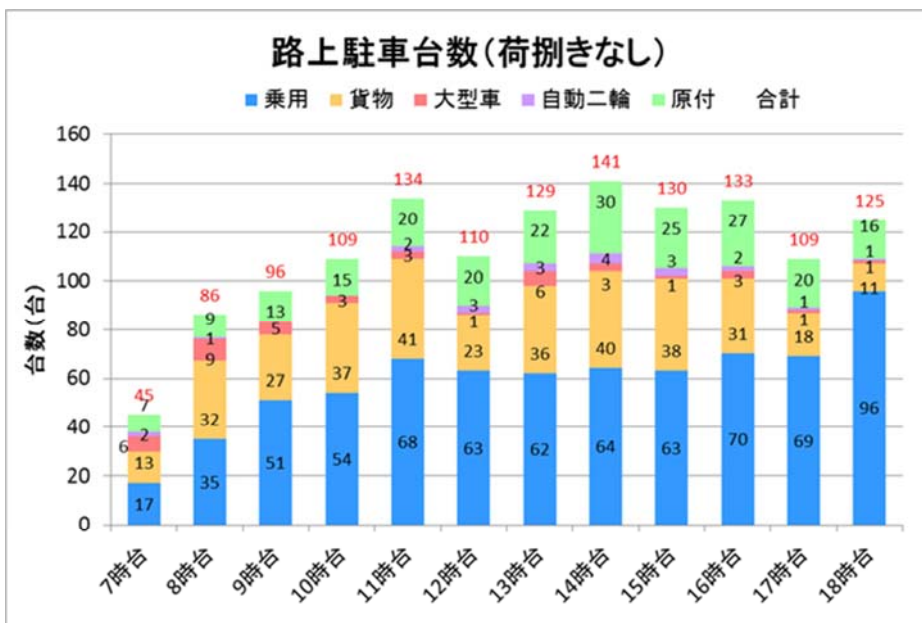
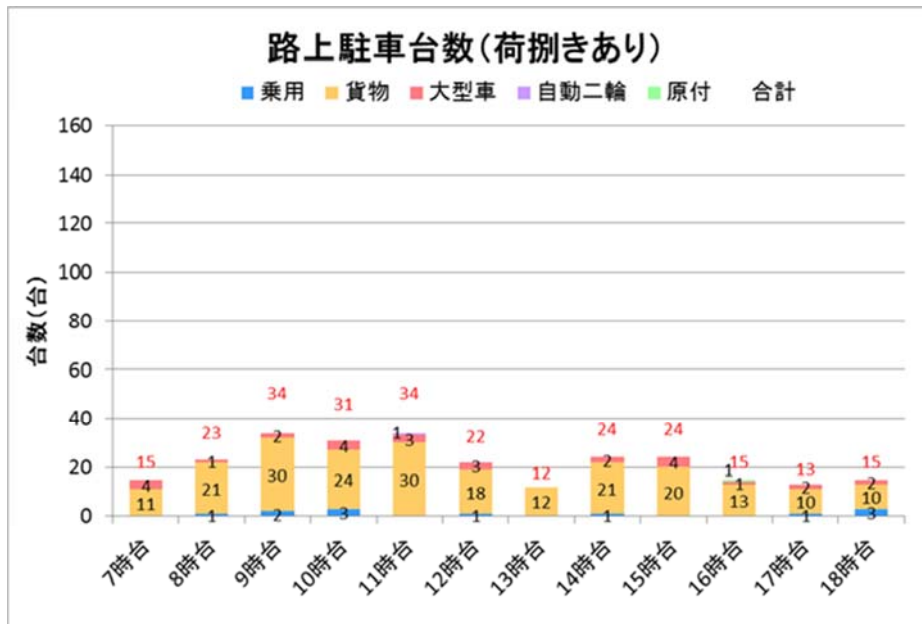
駐車場整備地区内において、1時間に1回調査員が巡回し、路上駐車台数を調査した。また、巡回の際に荷捌きを行っているかどうかについても目視により確認を行った。

なお、路上駐車については、自動二輪車および原付バイクについても対象とした。

※荷捌き有無の判断は、調査員が巡回したタイミングでの作業状況であるため、荷捌きなしの路上駐車のうち貨物車や大型車については、実際には荷捌きを行っている可能性がある。

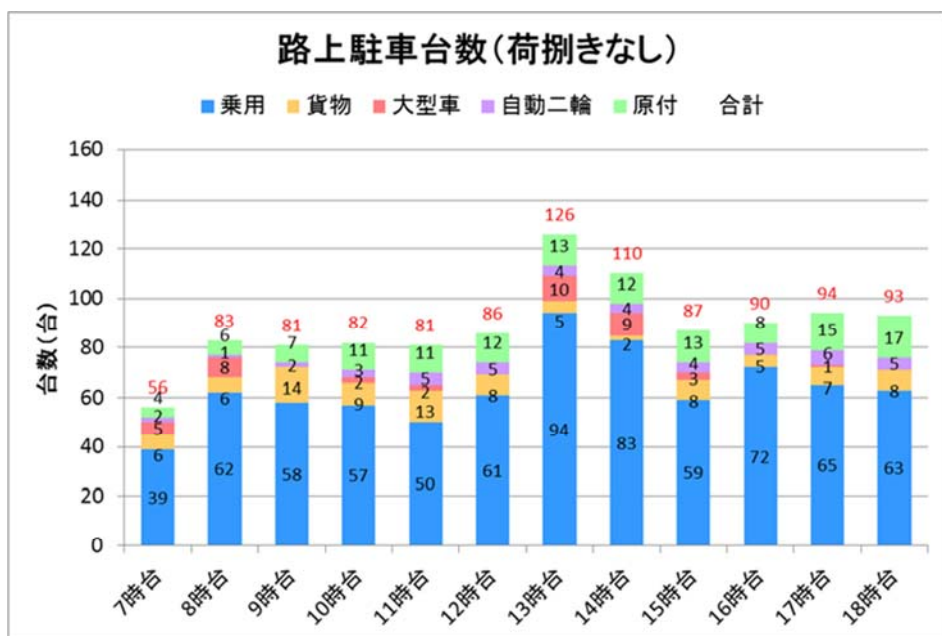
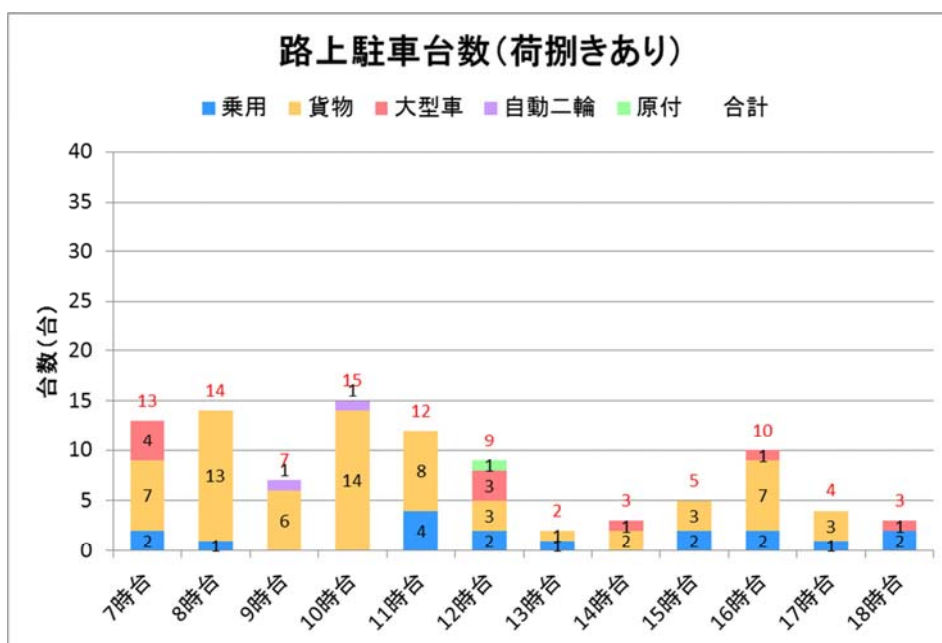
(2) 路上駐車状況 【平日】

平日の荷捌き路上駐車台数は、延べ 262 台であり、ピーク時の 9 時台、11 時台には 34 台が観測された。荷捌きが無い路上駐車台数は、ピーク時の 14 時台に 141 台が観測された。また、原付の路上駐車はピーク時には 30 台、自動二輪はピーク時に 4 台の駐車観測された。



(3) 路上駐車状況 【休日】

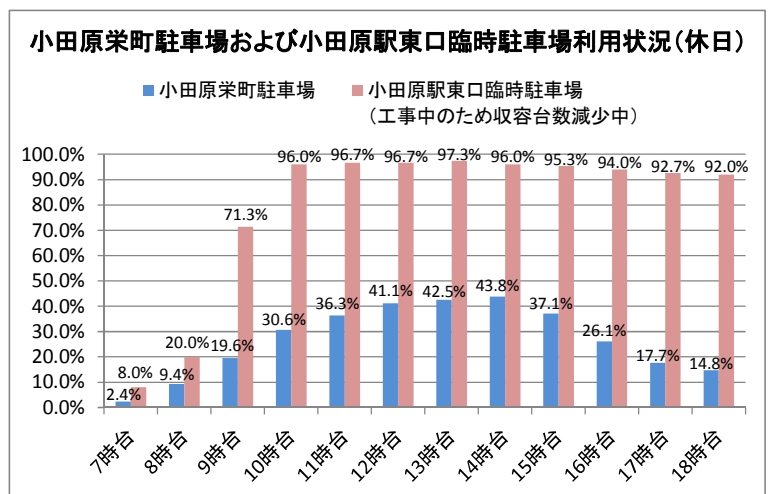
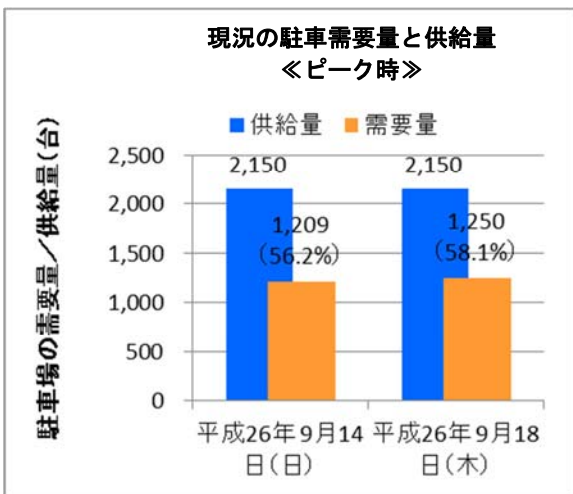
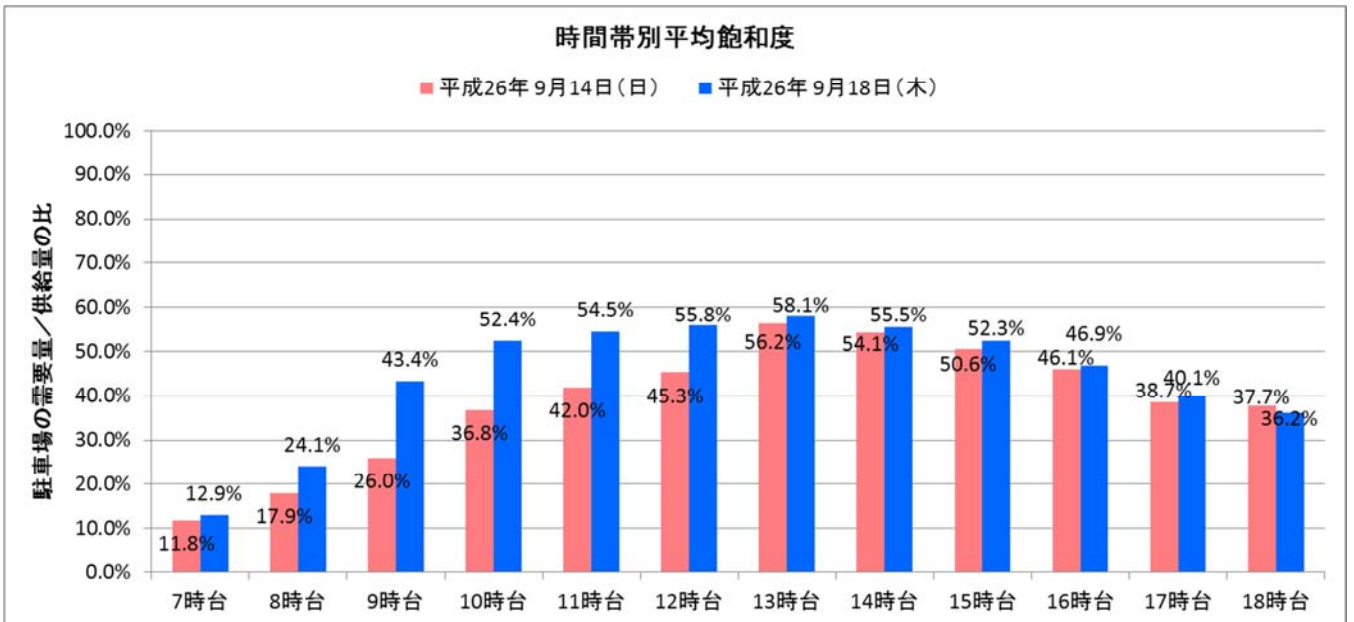
休日の荷捌き路上駐車台数は、平日に比べ概ね半数以下の観測結果となった。ピークの10時台には、15台が観測された。荷捌きが無い路上駐車は、ピーク時の13時台に126台観測された。また平日に比べ貨物車の路上駐車が減少している。また、原付の路上駐車も平日に比べ少ない観測結果であった。一方自動二輪車の路上駐車は、最大で6台が観測されており、平日に比べて多い観測結果であった。



(4) 駐車場利用状況

駐車場の利用状況を把握するため、月極を除く収容台数 10 台以上の駐車場 59 箇所 2,150 台を対象に、時間帯別の利用状況調査を行った。調査は、平日休日ともに、1 時間に 1 回各駐車場を巡回し、利用台数をカウントして実施した。

駐車場の利用状況をみると、駐車場利用台数が最も多いピーク時間帯は、平日休日ともに 13 時台である。13 時台における、駐車場整備地区内の総収容台数に対する駐車場利用台数の比（駐車場の飽和度合い）をみると、駐車場整備地区全体の合計では、休日（ピーク 13 時台）で 56.2%、平日（ピーク 13 時台）で 58.1%となっている。



意識調査の方法

駐車場利用者を対象に、駐車場の利用目的や選択の理由、満車の場合を想定した行動の可能性など、利用者の意識調査を実施した。意識調査は、駐車場利用者に対して手渡しにより調査票を配布し、郵送での回収を依頼した。

アンケートは、比較的利用が多い収容台数45台以上の一時預かり駐車場を対象とし、平日・休日それぞれ1,000票の配布を行い、420票の回答を得た。(回収率21.0%)

(5) 意識調査結果

【利用目的】

当該駐車場を利用する目的として、「駅周辺（駐車場周辺）に用がある（会社、学校、店舗、病院等）」が一番多い結果となっており、「この駐車場から自転車・原付・バイクで会社や学校などに行く」という回答は得られなかった。駐車場別にみると、小田急小田原第一駐車場では、「駅から電車やバスに乗って他の場所へ行く」との回答が61.3%みられた。

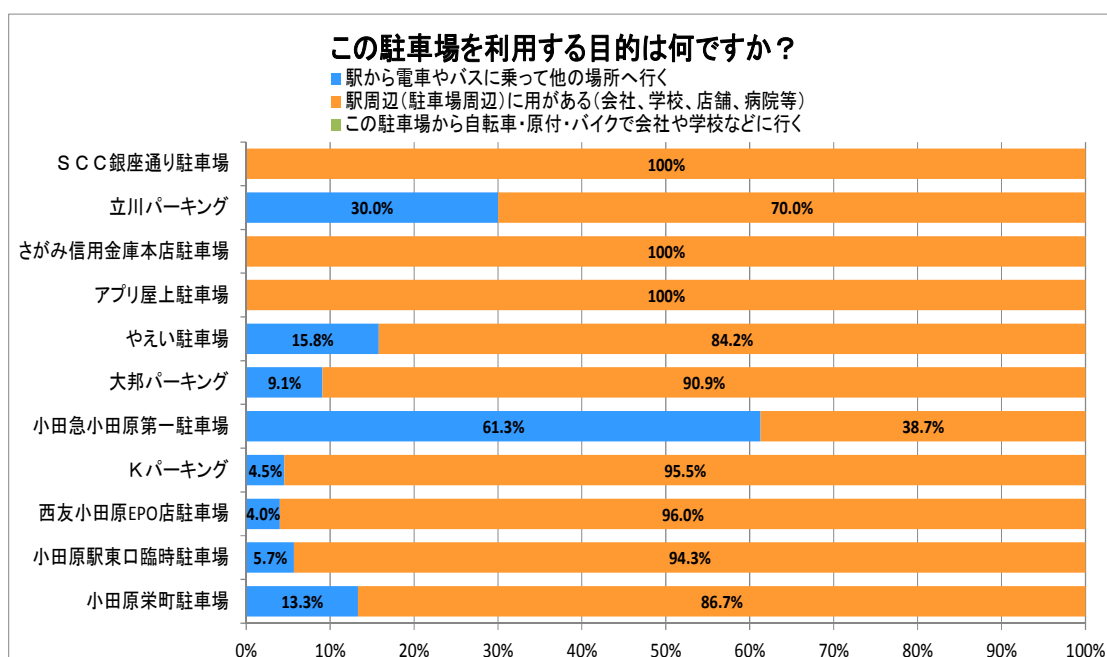
【利用理由】

小田急小田原第一駐車場および小田原駅東口臨時駐車場は、その立地特性も影響して「駅や施設に近いから」が多くを占める結果となっている。また、立川パーキング、やえい駐車場は「低料金だから」という回答が半数以上を占めている。

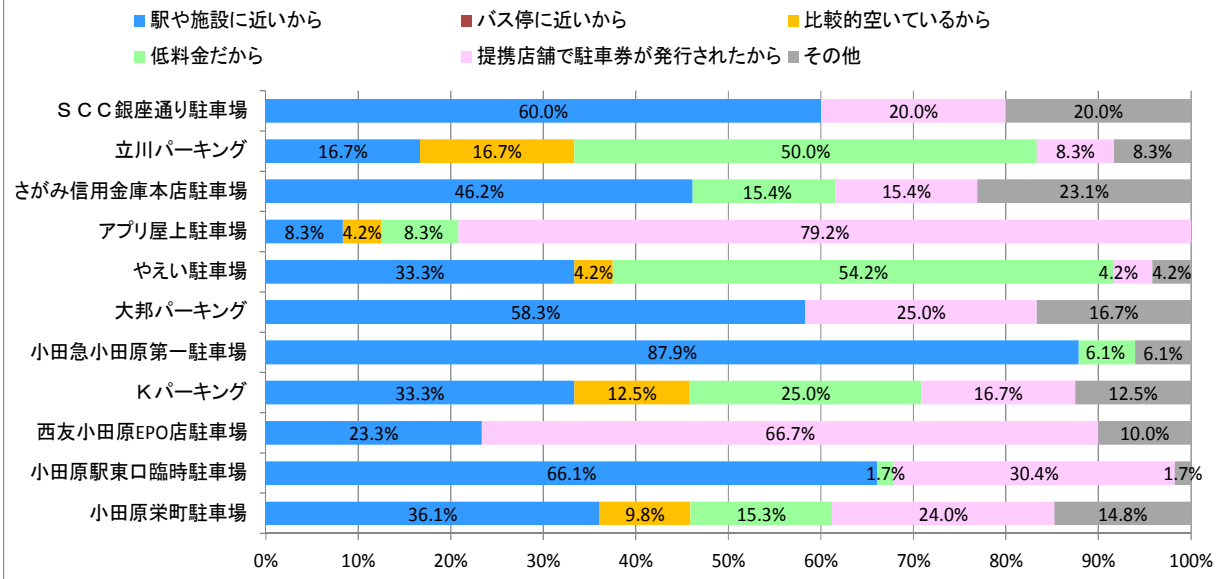
【満車の場合の行動】

小田原駅東口臨時駐車場では41.1%、西友小田原EPO店駐車場、アプリ屋上駐車場、やえい駐車場では約30%の方が「駐車場が空くまで待つ」としている。

わずかであるが、やえい駐車場、小田急小田原第一駐車場、小田原栄町駐車場の利用者からは、「駅周辺の路上に駐車する」との回答が得られた。

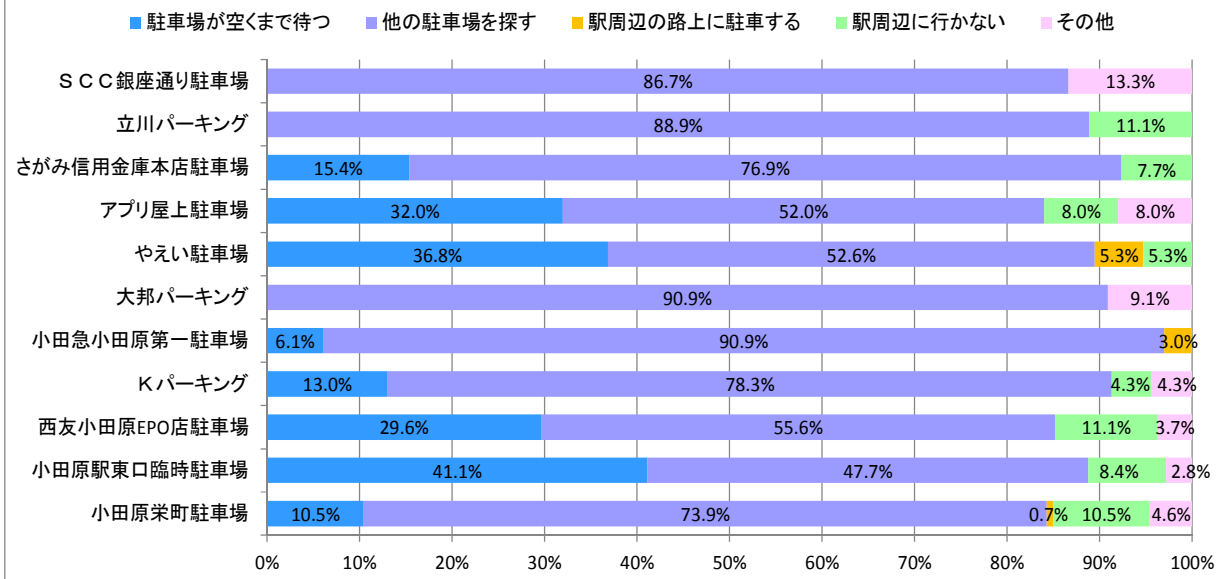


この駐車場を使われる理由は何ですか？



※四捨五入により 100% とならない場合がある

もし、この駐車場が満車の場合どうしますか？



※四捨五入により 100% とならない場合がある

(6) 観光バス駐車場ドライバーアンケート調査結果

藤棚臨時観光バス駐車場を利用する観光バスのドライバーに対し、現在の観光バスの駐車場利用状況を確認するため、アンケート調査を行った。(回答数 36 票)

アンケート調査の結果からは、駐車場の利用のされ方として乗降に加えて待機を行っている状況が確認された。また、アクセスルートとして小田原駅前を經由する場合にあっては、西口の利用が確認された。その他、観光バス駐車場に対する意見として、「入れづらい」「出しづらい」「狭い」「駐車スペースを広くしてほしい」という意見が見られた。

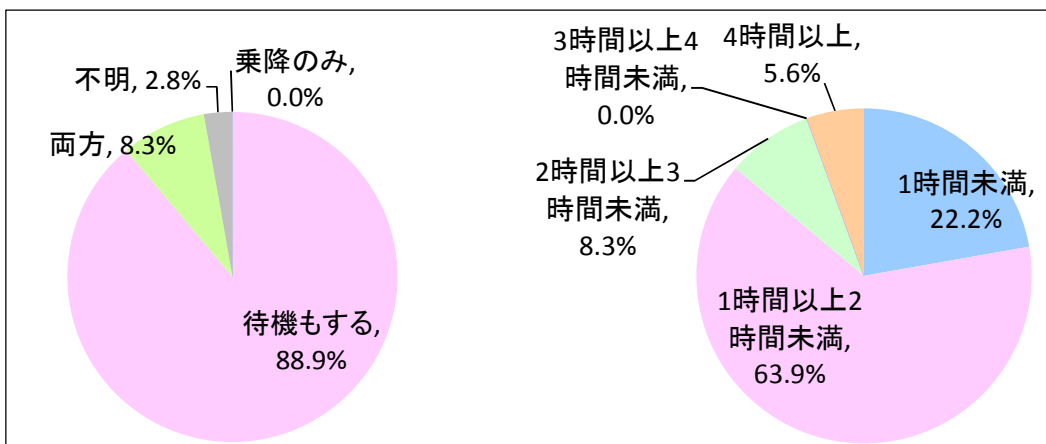


図 駐車場利用の仕方、駐車場の利用時間



(7) 旅行会社ヒアリング結果

観光バスの駐車場に関する状況や意見を把握するため、旅行会社へのヒアリングを行った（10社）。

■ヒアリングの主な意見

- ・ ツアー等の起点となる発着場所としては、ツアー参加者にとって利便性が高く、無料のバス専用の停車スペースがある小田原駅西口ロータリーを使用している。
- ・ 望ましい乗降場所としては、「場所がわかりやすいこと（目印等）」、「降車から観光後の集合、乗車までの一定の駐車時間が確保できること」が場所の設定ポイントとなるが、新たに指定される乗降場所や駐車場を利用する場合、「無料であること」など、何らかメリットがあれば、場所の変更の検討はできる。
- ・ 降車、乗車場所の分離については、「お客さんを歩かせないこと」、「迷子等何かあったら困ること」などの理由から、難しい。
- ・ ただ、「停車後に余裕を持って乗降を行えるスペースが確保できること」、「降車後の土産物購入や観光の利便性の観点等に関するお客さんからの要望」、「わかりやすい目印や案内の整備」等の条件を満たすことで、検討の余地もある。

(8) 関係団体ヒアリング結果

駐車場に関する状況や意見を把握するため、駐車場整備地区内および地区に隣接する自治会および商店会、小田原箱根商工会議所、小田原市観光協会、建築士事務所協会県西支部、宅建協会小田原支部の関係団体にヒアリングを行った。

■ヒアリングの主な意見

団体	概要
商店会	<ul style="list-style-type: none">・民間駐車場（一時預かり駐車場）が増えてきており、駐車場は足りている・栄町駐車場の入庫動線がわかりづらい・駐車場の案内看板等が必要である・商店街連合会と連携し、栄町駐車場の駐車券を一括購入して、各店舗に販売している
自治会	<ul style="list-style-type: none">・民間駐車場（一時預かり駐車場）が増えてきており、駐車場は足りている・栄町駐車場の入庫動線がわかりづらい・駐車場の案内看板等が必要である
小田原箱根商工会議所	<ul style="list-style-type: none">・駐車場はイベント時においては、不足することもある・観光客への駐車場の案内がわかりづらい・ロータリー内での観光客向けの駐車場所が必要・小田原駅での一般車の送迎について、利便性の向上を検討すべき・駐車場附置義務があるため、採算性等の問題等から、民間の開発の障害となっている
小田原市観光協会	<ul style="list-style-type: none">・藤棚臨時観光バス駐車場に自動二輪車の駐車がが多い・イベント時等、競輪場の駐車場を利用させてもらっている・桜の時期と競輪開催が重なる場合は、対応の検討が必要である
建築士事務所協会 県西支部	<ul style="list-style-type: none">・マンションなどの共同住宅は隔地駐車場とすべきである・マンションに一時駐車スペース（住人の荷卸、乗降）が必要である・駐車場の案内看板等が必要である
宅建協会 小田原支部	<ul style="list-style-type: none">・民間駐車場も存在し、現状は十分である・ただ、大きなマーケットに成長するのであれば、駐車場は不足している・満車の駐車場から空車の駐車場へのネットワークができると効率の良い駐車場運営と通行へのストレスが減る・駐車場附置義務があるため、都市廊政策に沿った形の1階に店舗・事務所がある建物ができない・コンパクトシティの概念から、中心市街地の建物に駐車場は必ずしも必要ない・駐車場附置義務条例等の見直しが必要である

(9) 観光バスの乗降場所の検討

- ① 駅前広場：西口広場は、団体バス乗降場をすでに運用しているため、東口広場について、路線バスの再編等、今後の駅前広場利用状況によって、新たな観光バスの乗降場所としての可能性について検討する。
- ② 藤棚臨時観光バス駐車場：臨時であり、城址整備の際は移転となるが、現在、主たる観光バス駐車場として活用されている。
- ③ 市民会館跡地：回遊促進機能や観光バスを含めた駐停車機能を持たせることで検討されている。
- ④ 芸術文化創造センター：小田原城との位置関係を活かした観光バスの乗降場所としての将来的な可能性について検討する。



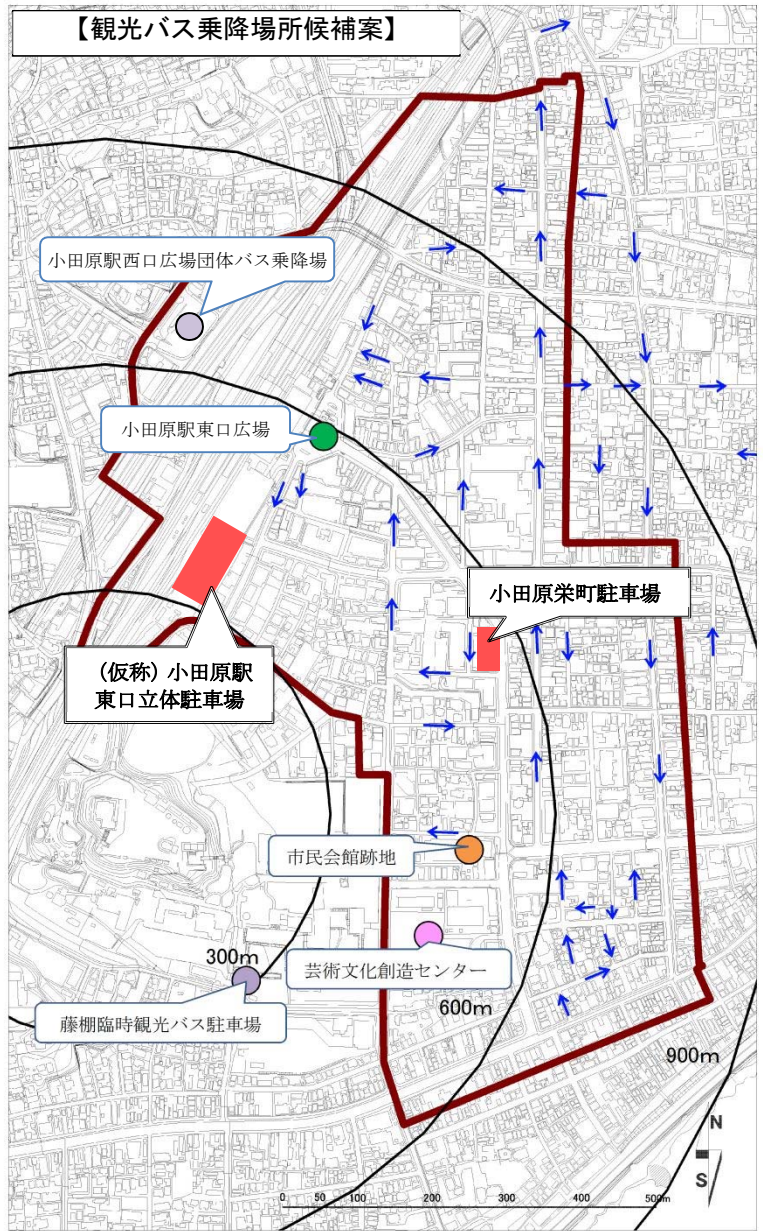
【東口広場バス降車スペース】



【芸術文化創造センター予定地】



【藤棚臨時観光バス駐車場】



4. 駐車場の整備の目標年次および目標量

(1) 目標年次

本計画の目標年次は、概ね 15 年後である平成 42 年を見据えることとする。
 ただし、「おだわら TRY プラン」との整合や、その他関連計画とともに進める必要があることから、8 年後の平成 34 年度を中間の目標年次とする。

(2) 整備の目標量

駐車場整備の目標量については、地区の特性を踏まえた駐車場整備・配置により、適正な量を確保する。

なお、現在の駐車場整備地区内全体では、駐車需要を十分満足する収容台数が確保されているものの、駅周辺においては入庫待ちが発生するなど需給バランスに欠けている状況にある。

表 駐車需要の見通し

町丁字名	H20	H34	H42
栄町 1 丁目 (駐車場整備地区内) (お城通り地区再開発事業 (広域交流施設ゾーン)、小田原地下街「ハルネ小田原」含む)	11,700 台	2,033 台 (4,254 台)	1,809 台 (4,030 台)
栄町 2 丁目 (駐車場整備地区内) (ベルジュ新規商業ビル含む)		2,644 台 (2,942 台)	2,352 台 (2,650 台)
栄町 3 丁目 (駐車場整備地区内)		532 台	473 台
栄町 4 丁目、中町 1 丁目～3 丁目、浜町 1 丁目～4 丁目		3,884 台	3,455 台
栄町合計	11,700 台	9,093 台 (11,612 台)	8,089 台 (10,608 台)
本町 1 丁目 (駐車場整備地区内) (芸術文化創造センター建設・市民会館廃止含む)	5,422 台	1,227 台 (1,284 台)	1,092 台 (1,149 台)
本町 2 丁目 (駐車場整備地区内)		733 台	652 台
本町 3 丁目～4 丁目、城内、南町 1 丁目～4 丁目		3,337 台	2,968 台
本町合計	5,422 台	5,297 台 (5,354 台)	4,712 台 (4,769 台)
2 地区計	17,122 台	14,390 台 (16,966 台)	12,801 台 (15,377 台)
比率 (平成 20 年を 100 としたときの比率)	100	84.0 (99.1)	74.8 (89.8)
駐車場整備地区内計	10,385 台	7,169 台 (9,745 台)	6,378 台 (8,954 台)
比率 (平成 20 年を 100 としたときの比率)	100	69.0 (93.8)	61.4 (86.2)

※駐車場整備地区計は P T 小ゾーンによる 2 地区計を 2010 年基礎調査における建物用途別面積により按分。

※かっこ内は、大規模事業による駐車需要の増加推定分。

※比率は、平成 20 年を 100 としたときの数値。

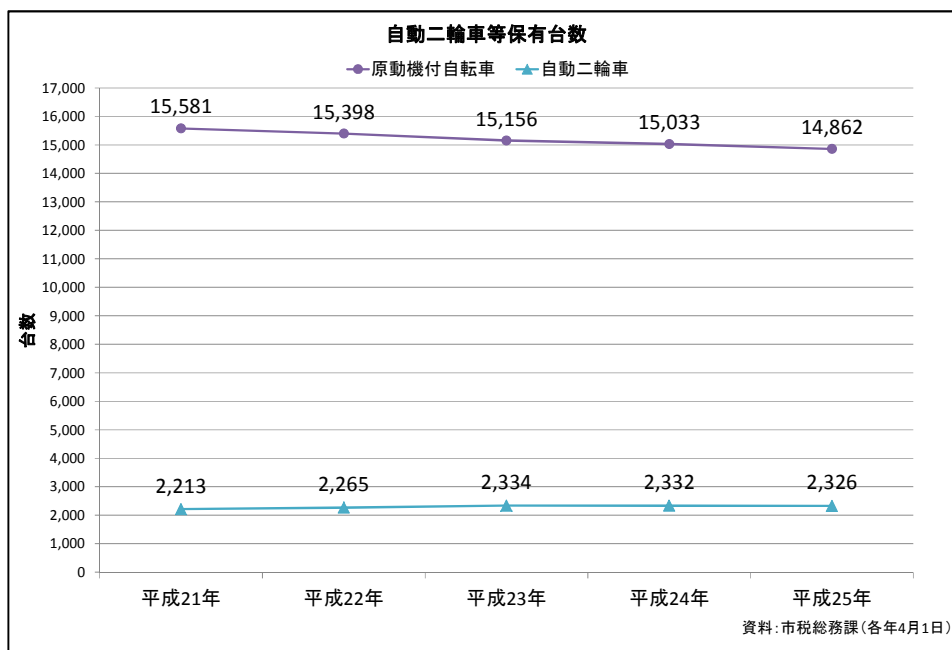
(3) 自動二輪車等の将来予測

自動二輪車等の保有台数の推移をみると、原動機付き自転車の保有台数は若干の減少傾向にあるが、自動二輪車はわずかながら増加の傾向にある。代表交通手段としての利用状況をも、平成10年から平成20年の間ではわずかながら増加しているほか、平成42年の将来予測では、ほぼ横ばいの状況である。

よって、今後も同程度の自動二輪車等の駐車需要があるものと考えられるため、現在確認されている自動二輪車の路上駐車については、受け入れるための施設が必要となる。路上駐車は、商業施設周辺など駐車場整備地区内に分布していることから、商業施設周辺における自動二輪車等の受け入れや、(仮称)小田原駅東口立体駐車場の整備後には、駐車場所の周知を行うことでまかなうことができると考えられる。

表 自動二輪車駐車需要の見通し

自動二輪車駐車施設		駐車台数
現況 (H26)	藤棚臨時観光バス駐車場	15 台
	ショウワパーク小田原駅前	12 台
	計	27 台
路上駐車調査結果 (現況 (H26))		のべ 22 台 (平均 4 台/時)
今後整備予定	(仮称)小田原駅東口立体駐車場	(予定) 40 台



5. 駐車場整備に関する課題

課題①：まちづくりの実現に向けた駐車場のあり方

中心市街地のまちなかの活力維持や都市廊政策の推進、まちなみ景観の維持などのまちづくりを進めるにあたり、附置義務条例の規制が課題となっている。

また、今後の高齢者の自動車運転の増加を見据え、車いす使用者や妊婦など、誰もが利用しやすい環境作りが必要となるが、駐車場のバリアフリー化が進んでいない状況がある。

課題②：駐車場配置のバランス、効率的運用

駐車実態調査の結果、一時預かりおよび専用駐車場において、空車が目立つ現状が確認された。特に、小田原栄町駐車場は利用率が低い状況にある。一方で、小田原駅東口臨時駐車場は駅に近いこともあり入庫待ち車両が頻繁に確認されているなど利用状況にばらつきがあり効率的な運用ができていない。また、東口駅前において自動車と歩行者が錯綜しており、危険な状況がある。

課題③：観光需要への対応

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催等により、国内のみならず、国外からのツアーも含めた観光客が増加していくことが予想される。小田原城址は、天守閣を持つお城として都心から一番近く、観光客の増加が見込まれる。本市への観光ニーズが一層高まっていくことが予想され、対応が課題となる。

課題④：法制度や需要に応じた自動二輪車への取り組み

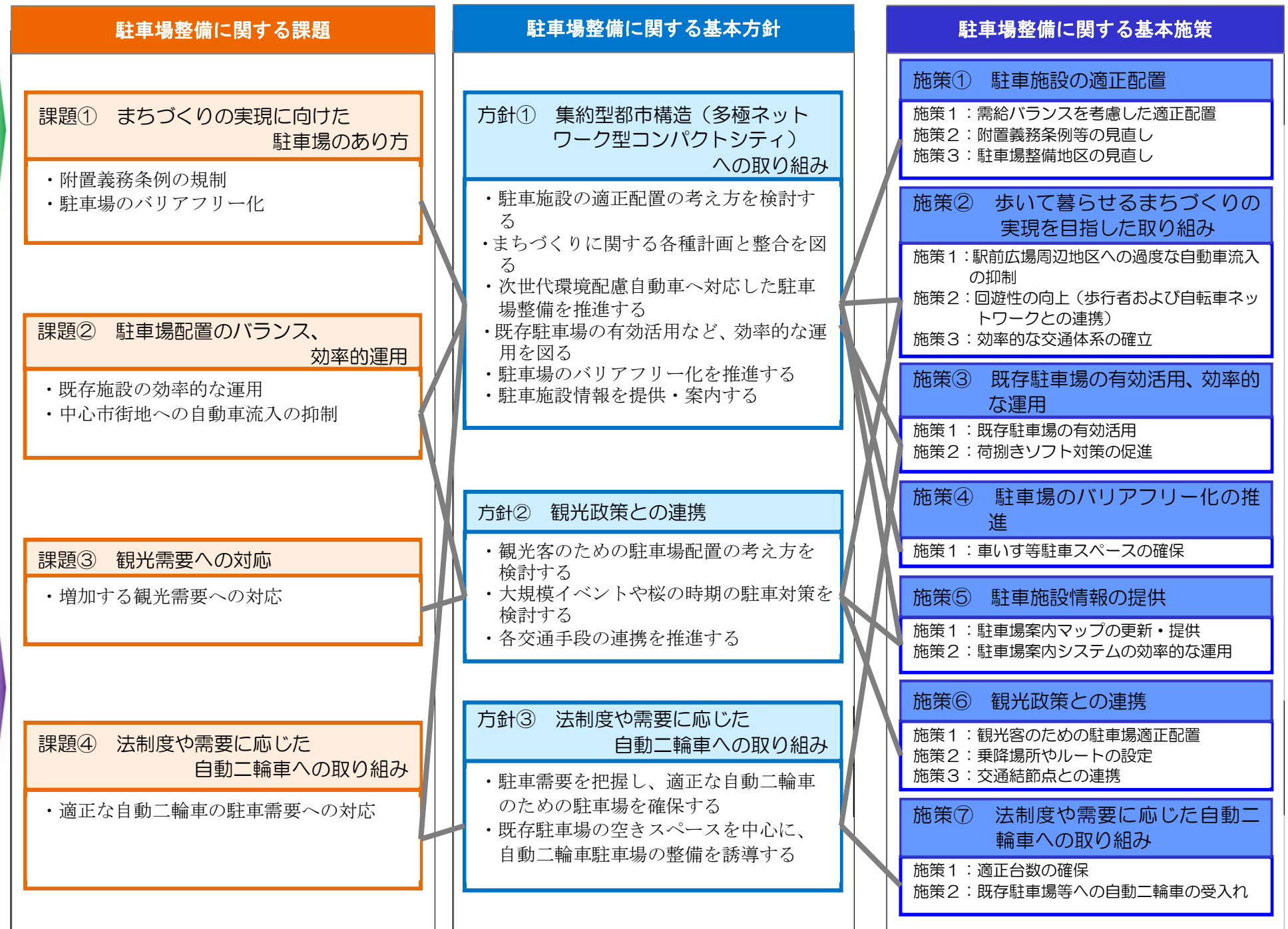
平成18年の駐車場法改正により、自動二輪車についても駐車場法の対象となった。

本市の自動二輪車保有台数は平成25年時点で2,326台である。これまで、自動二輪車の保有台数は平成21年から平成25年までで100台以上（5%）増加している。一方で、小田原駅周辺において自動二輪車が駐車できる一時預かり駐車場は、藤棚臨時観光バス駐車場（15台）やショウワパーク小田原駅前（12台）だけであり需要に対応しきれていない状況がある。

6. 課題・基本方針・基本施策のまとめ

背景・現況	① 駐車場整備計画の目標年の経過	<ul style="list-style-type: none"> 既計画は平成 22 年が目標年次 当時の著しい路上駐車状況は緩和
	② 社会経済情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> 総人口の減少と高齢者ドライバーの増加 (平成 37 年の高齢者割合は 5.6 万人 30%を超える)
	③ 環境問題の深刻化	<ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素排出量の削減 (発生源対策含む) 効率的な駐車場配置、案内誘導、徘徊交通排除
	④ 法改正に伴う駐車場のあり方への対応	<ul style="list-style-type: none"> 自動二輪車の増加 コンパクトなまちづくり、駐車場法の特例措置
	⑤ 荷捌き駐車への対応	<ul style="list-style-type: none"> 道路上の荷捌きのあり方 路外荷捌き、共同荷捌き
	⑥ 上位計画等との整合性	<ul style="list-style-type: none"> 都市の顔づくり、三大事業の取り組み 観光誘客強化
駐車施設調査結果	駐車施設調査	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場整備地区内の駐車場 (5 台以上) は 204 箇所、収容台数 4,265 台 (台数不明は含まず) 箇所数では月極が 47.1%、台数では一時預かりが 34.7%と最も多い
	利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> 整備地区全体の駐車場利用は、ピーク時で平日休日ともに 60%程度で、駅周辺利用率が高い 路上荷捌きは平日が多く、ピーク時 (9 時台、11 時台) 34 台
	利用者意識調査	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場利用理由は、「駅や施設に近い」が約 45%、「提携店舗で駐車券が発行される」が約 27% 満車の場合、「他の駐車場を探す」が約 67%、「駐車場が空くまで待つ」が約 21%

上位関連計画等 (将来像、方向性、キーワード)	
<ul style="list-style-type: none"> 過度に自動車に依存しない交通体系の実現 観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進 計画的な土地利用の推進 誰もが移動しやすい交通環境づくり 	<ul style="list-style-type: none"> 広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力促進 選択性の高い環境に優しい交通体系の構築 小田原駅・小田原城周辺のまちづくり 訪れたい・歩きたいまちづくり



7. 駐車場整備に関する基本方針

基本方針①：集約型都市構造（多極ネットワーク型コンパクトシティ）への取り組み

基本方針②：観光政策との連携

基本方針③：法制度や需要に応じた自動二輪車への取り組み

基本方針①：集約型都市構造（多極ネットワーク型コンパクトシティ）への取り組み

- ・ 駐車施設の適正配置の考え方を検討する
- ・ まちづくりに関する各種計画と整合を図る
- ・ 次世代環境配慮自動車へ対応した駐車場整備を推進する
- ・ 既存駐車場の有効活用など、効率的な運用を図る
- ・ 駐車場のバリアフリー化を推進する
- ・ 駐車施設情報を提供・案内する

基本方針②：観光政策との連携

- ・ 観光客のための駐車場配置の考え方を検討する
- ・ 大規模イベントや桜の時期の駐車対策を検討する
- ・ 各交通手段の連携を推進する



小田原城址



藤棚臨時観光バス駐車場

基本方針③：法制度や需要に応じた自動二輪車への取り組み

- ・ 駐車需要を把握し、適正な自動二輪車のための駐車場を確保する
- ・ 既存駐車場の空きスペースを中心に、自動二輪車駐車場の整備を誘導する



自動二輪車の路上駐車状況

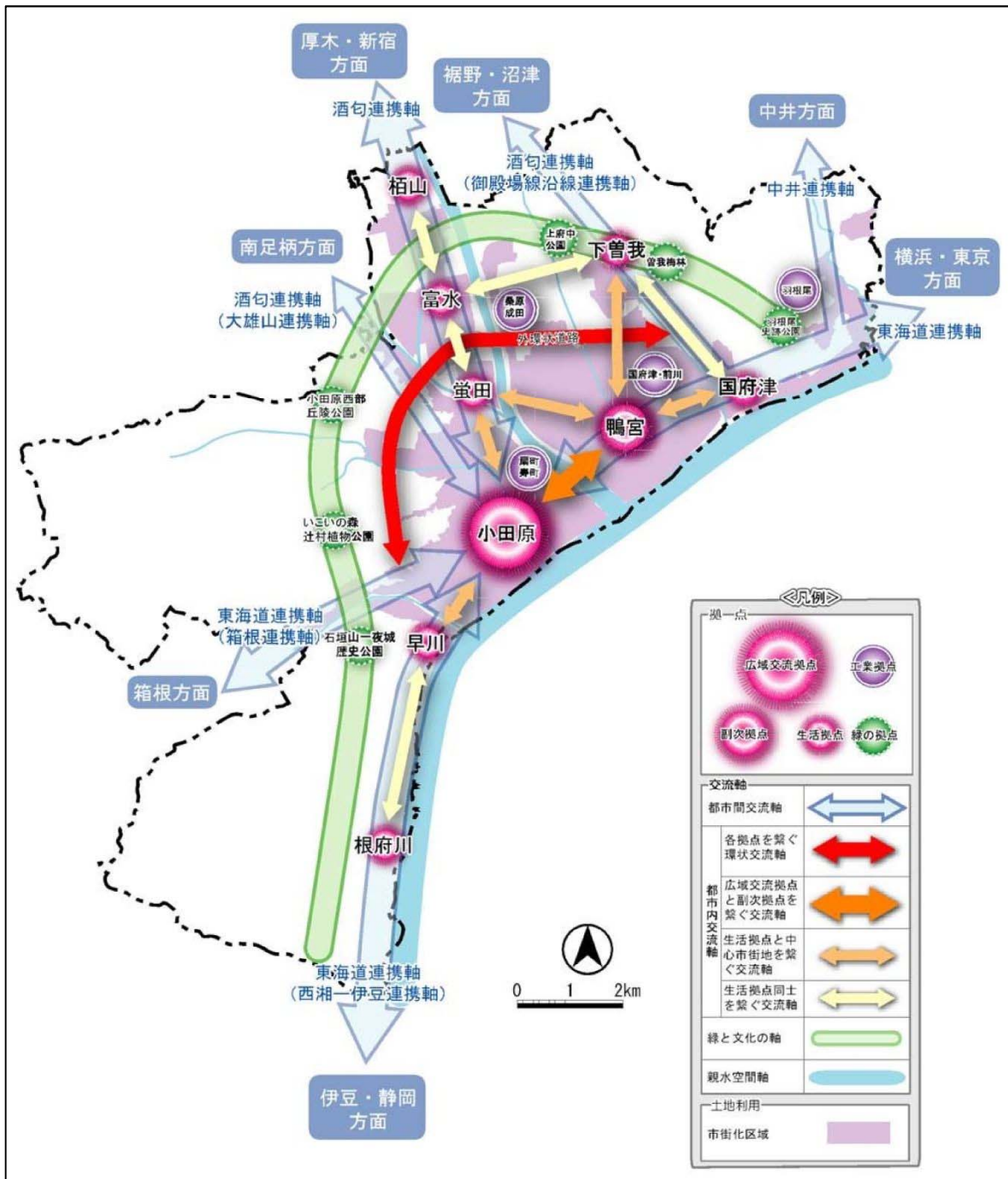


図 将来の都市構造図
 (小田原市都市計画マスタープラン (平成 23 年 3 月))

8. 駐車場整備に関する基本施策

基本施策①：駐車施設の適正配置

施策1：需給バランスを考慮した適正配置

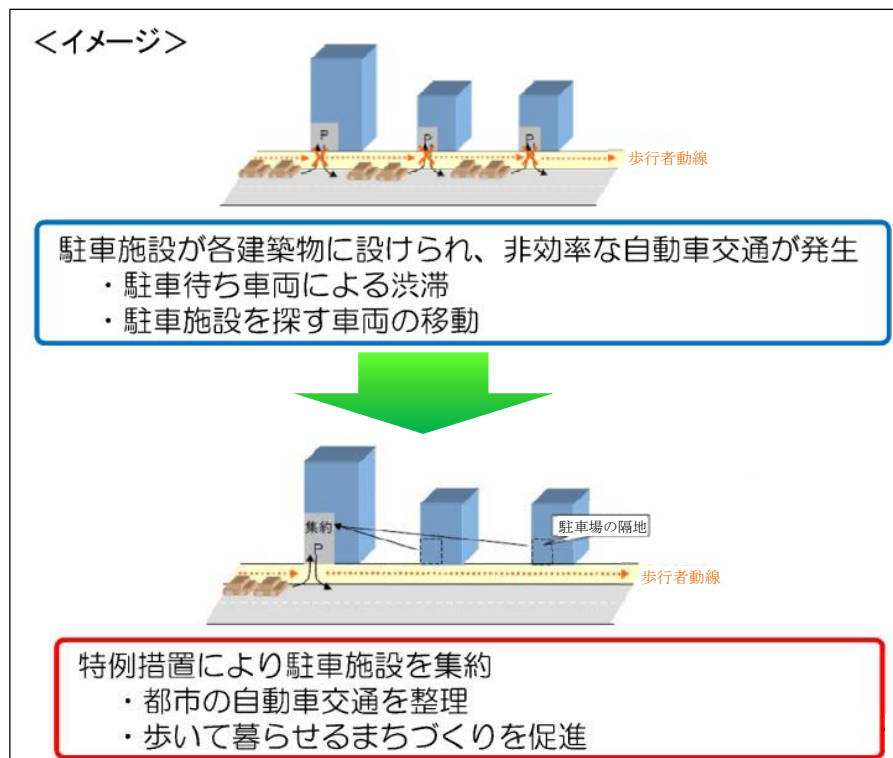
- ・ 地域特性に応じた駐車場の供給を検討する。検討は、土地利用の変化や施設整備の変化、需給バランスの状況を踏まえることとし、適正な規模と配置による供給を行う。

施策2：附置義務条例等の見直し

- ・ 現行の附置義務条例等において、街なか居住の推進や低層階への商業立地に資する民間開発を誘導していく都市廊政策など関連計画とも整合を図りつつ、駐車場が充足している状況を踏まえ、実態に即した隔地駐車場のあり方を含めた条例の見直しを検討する。
- ・ また、隔地駐車場のあり方を前提として、さらに駐車場の集約化や、建物裏面からの駐車場出入口の整備などについても景観計画などと関連付けながら検討する。

施策3：駐車場整備地区の見直し

- ・ 土地利用の変化や施設整備の変化、附置義務条例等の見直しを踏まえた状況の変化による需給バランスを確認した上で、隔地駐車場の集約が可能となる駐車場法の特例措置や立地適正化計画を視野に入れ、適正な駐車場整備地区のあり方を検討する。



資料：国土交通省

基本施策②：歩いて暮らせるまちづくりの実現を目指した取り組み

施策1：駅前広場周辺地区への過度な自動車流入の抑制

- ・小田原駅前広場を中心として、(仮称)小田原駅東口立体駐車場の供用開始に伴う主動線の変更など、駅周辺地区への過度な自動車の進入を抑制するとともに、駐車場整備地区内の外縁および周辺において、フリンジ駐車場等の配置を検討する。
- ・駅周辺地区への過度な自動車の進入抑制として、情報提供、案内誘導などにより、当面は駅前広場内への一般車の進入抑制を検討する。さらに、フリンジ駐車場等の施策の実施状況を勘案しながら、自動車の進入抑制範囲の拡大を図る。

施策2：回遊性の向上（歩行者および自転車ネットワークとの連携）

- ・快適で安全な交通環境の確保のため、歩行者ネットワーク計画や自転車ネットワーク計画と整合した駐車場配置を図る。

施策3：効率的な交通体系の確立

- ・街なかの交通や(仮称)小田原駅東口立体駐車場の入庫待ち混雑緩和および小田原栄町駐車場の利用率向上のため、適切な案内誘導やICT技術を活用した情報提供を行う。(仮称)小田原駅東口立体駐車場と小田原栄町駐車場において、駐車場案内システムの導入を図る。
- ・自動車分担率が、県内平均の約28%と比べ、約45%と高い地域であることから、駐車場整備により自動車交通以外の交通手段(公共交通、自転車、徒歩)の利用促進を図る。
- ・地球環境への負荷が少ない低炭素社会への実現に向け、二酸化炭素排出量の削減を目的とした、次世代環境配慮自動車の普及促進および、(仮称)小田原駅東口立体駐車場等、今後整備予定の駐車場へのEV充電施設導入等について検討を行う。また、既存の駐車場に対してもEV充電施設の導入を推進する。



敷地の共同化などによる居住機能を主とした複合施設の立地誘導

■都市構造

- ・商業・業務機能の集積地
- ・コンセプトのある物販機能の集積誘導
- ・複合施設の立地誘導

■交通分野

- ・バスの主要路線等の強化
- ・循環バスの導入(再編)
- ・駐車場の適正配置等による自家用車の流入抑制
 - 駐車場の配置箇所
 - 自動車動線
- ・トランジットモール化の検討
- ・自転車走行環境の向上
- ・歩行環境の向上
 - 緑陰歩行者専用空間
 - 緑陰歩行者優先空間

■エネルギー分野

- ・建物の更新時の高効率機器の導入等

■みどり分野

- ・街なか緑化、ポケットパークの整備

資料：小田原市低炭素都市づくり計画（平成26年9月）

基本施策③：既存駐車場の有効活用、効率的な運用

施策1：既存駐車場の有効活用

- ・ 駐車場の有効活用や効率的な運用を目的として、駐車場案内マップの活用や、ICT技術を用いた情報提供などを行う。（基本施策⑤駐車施設情報の提供と関連）
- ・ 都市計画駐車場などの既存駐車場における有効活用として、出入庫動線や構造も含め、必要に応じて、さらなる効率的な運用を検討する。

施策2：荷捌きソフト対策の促進

- ・ 民間事業者等と協力し、既存駐車場の空きスペースの活用を検討する。
- ・ 駐車場条例等での台数確保を基本とし、荷捌き車両専用の共同駐車場、路上荷捌きスペース等の確保を検討する。
- ・ 安全で快適な歩行空間やまちなみ景観の確保のため、時間帯運用や、ポケットローディングなどについては、歩行者ネットワーク計画や関連計画等との整合を図るとともに、行政支援や民間事業者等との協力による荷捌きソフト対策を検討する。



路上荷捌き事例（仙台市国分町）



共同荷捌き・ポケットローディング
駐車場事例（目黒区）

基本施策④：駐車場のバリアフリー化の推進

施策1：車いす等駐車スペースの確保

- ・ 駐車場条例や小田原市交通バリアフリー基本構想等に従い、車いす等に対応した駐車スペースを確保するなど、医療機関や高齢者施設などの既存駐車場を中心に、駐車場のバリアフリー化を推進する。
- ・ 既存の駐車場についても、バリアフリー化を図るための情報提供や周知を行う。

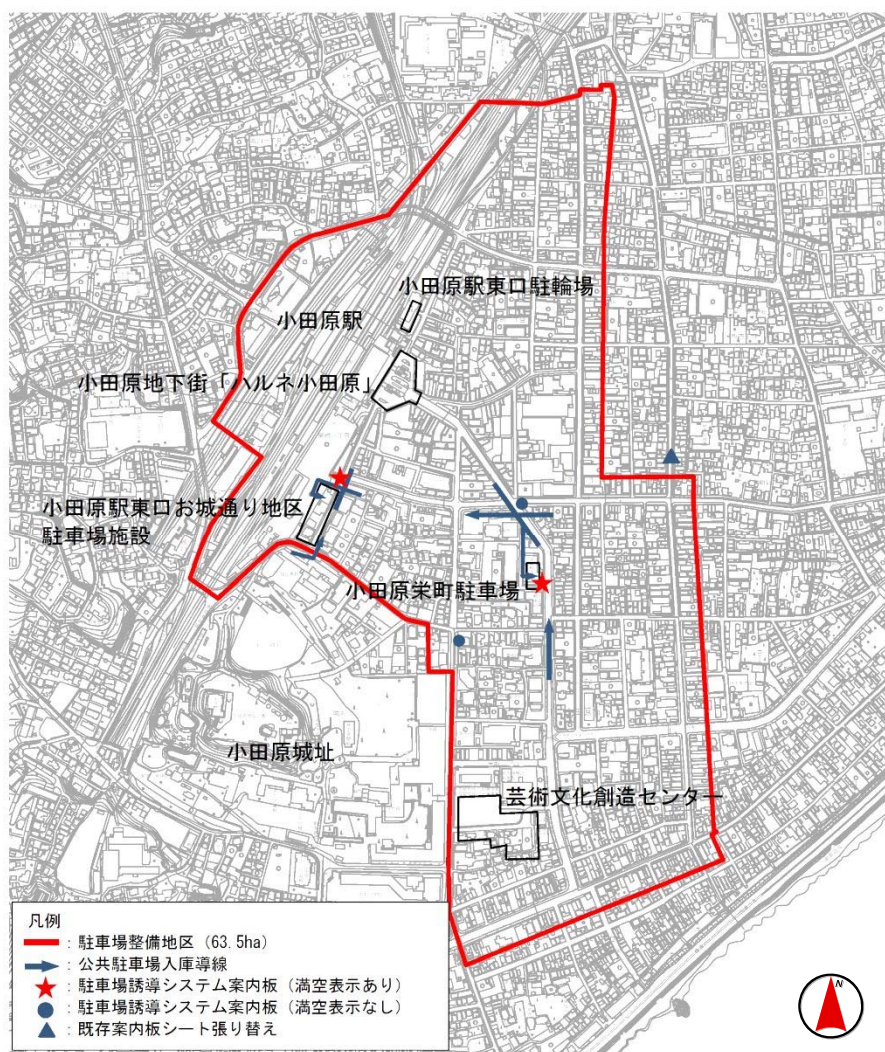
基本施策⑤：駐車施設情報の提供

施策1：駐車場案内マップの更新・提供

- ・ 駐車場案内マップを更新し、駐車場の最新情報をわかりやすく提供し、利用促進に努める。
- ・ 駐車場案内マップは、引き続きホームページでも最新情報を提供する。

施策2：駐車場案内システムの効率的な運用

- ・ 駐車場の効率的な運用のため、利用者への情報提供として、駐車場案内システムの活用を検討する。駐車場案内システム導入にあたっては、ICT技術を活用し、低価格で個別ユーザへ情報提供できるシステムの検討を行う。
- ・ また、公共駐車場のみならず、民間駐車場を含めたシステムのあり方については、案内システム導入駐車場の運用を見ながら、システムへの参画を検討する。



基本施策⑥：観光政策との連携

施策1：観光客のための駐車場適正配置

- ・ フリンジ駐車やパークアンドライド等、歩いて楽しいウォーキングタウン小田原の実現を見据えた駐車場のあり方を検討する。徒歩、自転車、バス等公共交通など、多様な交通手段と連携し、快適に移動できる観光行動を目指す。
- ・ 効率的な観光交通の実現に向け、誰もがわかりやすい駐車場の案内誘導を図る。
- ・ 観光客に対しては、駐車場案内マップに観光施設とレンタサイクル“ぐるりん小田原”の情報を掲載し、駐車場から自転車への手段転換による観光を促進する。
- ・ 大規模イベントや桜の時期は、競輪場駐車場や大規模空地などを駐車場として利用し、シャトルバスによって目的地へ送迎するなど柔軟な運用を検討する。

施策2：乗降場所やルートの設定

- ・ 西口広場の団体バス乗降場については、従来通りの運用とし、東口方面については、小田原城址をはじめとした観光資源の分布や駅周辺の商店街などを踏まえ、また、今後整備される芸術文化創造センターや市民会館跡地などの施設整備内容と整合を図りつつ、回遊しやすい乗降場所やルートを検討した。
- ・ 旅行会社へのヒアリングでは、観光バスの駐車場は、集合までの駐車時間の確保が必要という結果がでていますが、東口広場や芸術文化創造センターについては、場所の特性から駐車スペースが限られ、長時間の駐停車は困難であることから、現在運用している藤棚臨時観光バス駐車場を当面の間、主な観光バス駐車場として活用を図るとともに、小田原城址から比較的近く、周辺商店街への回遊性の観点から、取り壊しが予定されている市民会館跡地について、事業者の意見なども踏まえながら検討する。
- ・ 観光バスのルートについては、基本的に国道1号から進入し、東口広場への進入を抑制することを基本とする。あわせて、東口広場については、長時間の駐車を伴わない企業等の送迎車両の発着の可能性について検討していく。

施策3：交通結節点との連携

- ・ (仮称)小田原駅東口立体駐車場については、自家用車のみならず、自動二輪車、自転車の駐車場のほか、レンタサイクル機能を有することから、交通結節点として位置づけ、交通手段を連携した観光行動を推進する。

基本施策⑦：法制度や需要に応じた自動二輪車への取り組み

施策1：適正台数の確保

- ・自動二輪車等の保有台数の推移をみると、原動機付き自転車の保有台数は減少傾向にあるが、自動二輪車はわずかながら増加の傾向にある。代表交通手段としての利用状況を見ても、平成10年から平成20年の間ではわずかながら増加しているほか、平成42年の将来推計では、ほぼ横ばいの状況である。
- ・よって、今後も同程度の自動二輪車等の駐車需要があるものと考えられるため、現在確認されている自動二輪車の路上駐車については、受け入れるための施設が必要となる。この需要は、(仮称)小田原駅東口立体駐車場の整備により対応可能と考えられる。
- ・今後、新規に整備する駐車場について、一定規模以上の駐車場には附置義務を位置づけるなど、駐車場条例等での台数確保を検討する。

施策2：既存駐車場等への自動二輪車の受入れ

- ・駐車場整備地区全体としては、需給バランスが確保できるものと考えられるが、駐車ニーズを考慮すると既存の駐車場についても、駐車スペースの一部を自動二輪車等へ転換するなど、需要に応じた適正な規模での整備を推進する。

9. 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画概要

主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画について、以下のとおり示す。

表 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

No	駐車場名	整備主体	位置	規模	駐車場種別	供用予定年
1	小田原 栄町駐車場	小田原市	栄町1丁目	460台	都市計画駐車場	平成9年 供用済
2	(仮称)小田 原駅東口立体 駐車場	一般財団法人 小田原市事業 協会	栄町1丁目	368台	届出駐車場	平成27年
3	(仮称)東通 り・大乘寺地 区駐車場	未定	栄町2丁目	未定	未定	未定
4	市民会館跡地 駐車場	未定	本町1丁目	未定	未定	未定

表 主要な自動二輪車路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

No	駐車場名	整備主体	位置	規模	駐車場種別	供用予定年
1	藤棚臨時観光 バス駐車場	小田原市	城内	15台	—	供用済
2	(仮称)小田 原駅東口立体 駐車場	一般財団法人 小田原市事業 協会	栄町1丁目	40台	届出駐車場	平成27年

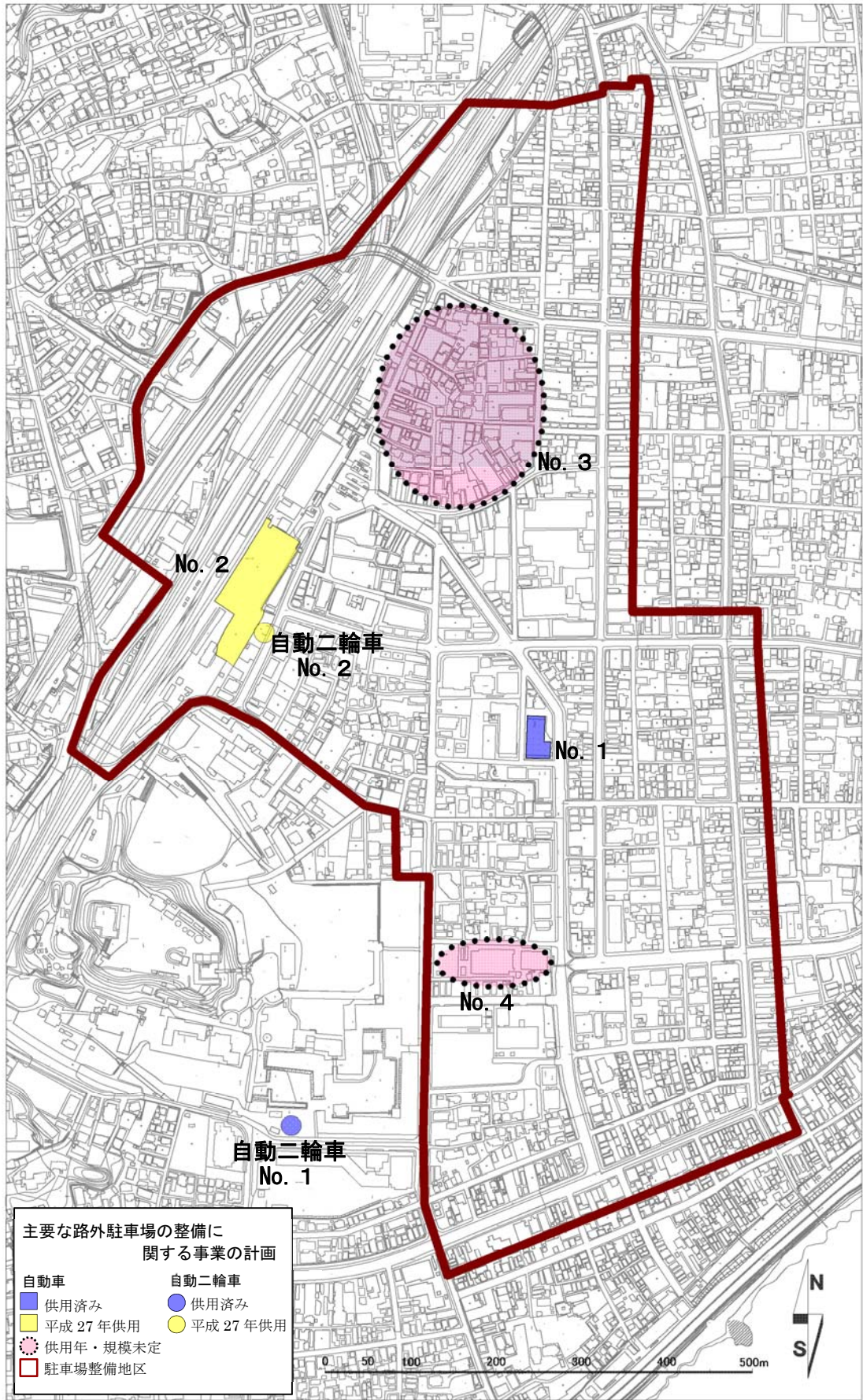


図 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画位置図