

小田原市駐車場整備計画

平成 27 年 3 月

小 田 原 市

目 次

1. 駐車場整備計画の目的	1
(1) 背景	1
(2) 目的	1
(3) 検討範囲	1
(4) 位置付け	3
2. 小田原市の現況整理	4
(1) 上位関連計画等の整理	4
(2) 現況整理	7
3. 実態等調査結果および将来需要の見通し	17
(1) 実態調査概要	17
(2) 実態調査結果	18
(3) ヒアリング調査結果	36
(4) 観光バスの乗降場所の検討	38
(5) 需要量の見通し	39
4. 駐車場の整備の目標年次及び目標量	44
(1) 目標年次	44
(2) 整備の目標量	44
5. 駐車場整備に関する課題	45
6. 課題・基本方針・基本施策のまとめ	47
7. 駐車場整備に関する基本方針	48
8. 駐車場整備に関する基本施策	49
9. 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画	58
参考資料	66
(1) 小田原市駐車場整備計画等策定協議会設置要領	66
(2) 用語集	69

1. 駐車場整備計画の目的

(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等（以下、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。

【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）

(3) 検討範囲

駐車場整備計画を策定するにあたり、現在の駐車場整備地区（昭和 48 年告示）である次ページに示す範囲について検討する。

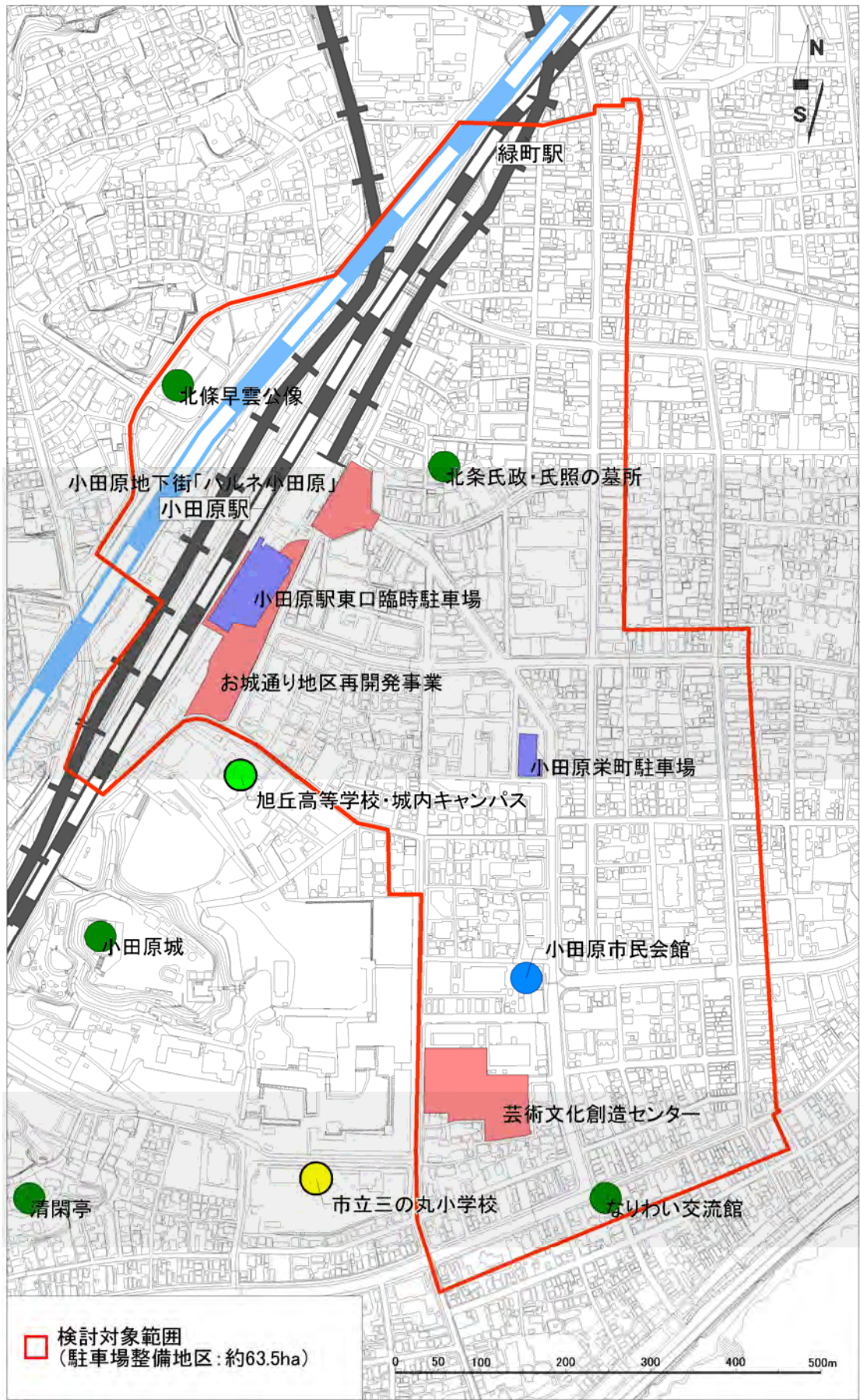
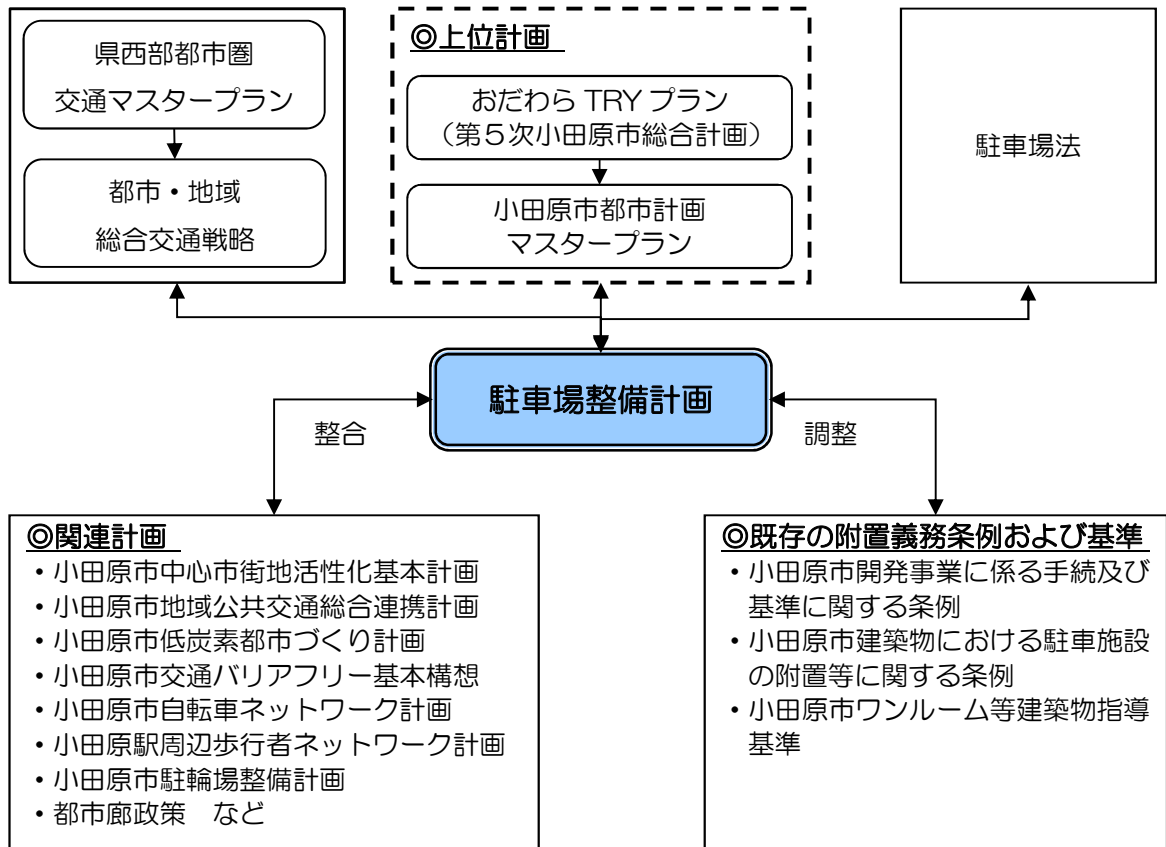


図 検討対象範囲

(4) 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。

本市における上位計画や、他の駐車場に関する法律、条例、基準との関係を以下に示す。



2. 小田原市の現況整理

(1) 上位関連計画等の整理

総合計画「おだわら TRY プラン」(平成 23 年 3 月)	
まちづくりの 基本方針	市民の力で未来を拓く希望のまち ・新しい公共をつくる ・豊かな地域資源を生かしきる ・未来に向かって持続可能である
目標年次	基本構想：平成 34 年度 基本計画：平成 28 年度 実施計画：平成 25 年度
概要 (特にまちづくりや都市基盤に関するもの)	<p>■まちづくりの目標</p> <p>将来都市像を実現するために、4 つのまちづくりの目標を定め、総合的かつ計画的なまちづくりを進める。その中で、都市基盤に関するものは次の通りである。</p> <p>3. 豊かな生活基盤のある小田原</p> <p>(2)都市基盤</p> <p>さまざまな交流を生み出し、産業が活性化するための都市基盤を整え、魅力的な都市空間を形成します。また、既存インフラを有効活用するとともに、市民生活を支えるライフラインを維持・強化することにより良好な市街地整備を進め、住む人にとっても、訪れる人にとっても快適で機能的なまちをつくります。</p> <p>28 快適で魅力ある生活空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画的な土地利用の促進 ○景観形成の促進 ○小田原駅・小田原城周辺のまちづくり <p>29 安全で円滑な地域交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ○誰もが移動しやすい交通環境づくり ○円滑な道路交通の確保

小田原市都市計画マスタープラン(改定)(平成 23 年 3 月)	
まちづくりの 基本方針	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 ・快適で利便性の高いまち ・市民の安全・安心を支えるまち ・魅力と活力あふれるまち ・市民が主役のまち
目標年次	策定から 20 年先(平成 42 年) ただしおだわら TRY プランとの整合を図り平成 34 年を目標年次とし、現状と将来を踏まえた見直しを行う
概要 (特にまちづくりや都市基盤に関するもの)	<p>■改定のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅を中心としたまとまりのある市街地の維持・形成 ・公共交通機関の利用促進を中心とした都市内交流軸の設定 <p>【土地利用の基本的な考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市街地内の低・未利用地における、ゆとりある低層住宅の立地促進による住環境の向上 ●鉄道駅周辺や主要幹線道路沿道の商業施設の立地促進 <p>【交通体系の基本的考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●誰もが安全で安心して移動できる交通環境づくり ●既存ストックの有効活用や交通需要マネジメントの導入などによる、効果的で効率的な施策の展開 <p>【景観の形成方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●歴史的・文化的資源を活用した景観形成 ●公的空間における景観形成

小田原市中心市街地活性化基本計画（平成 25 年 3 月）	
まちづくりの 基本方針	歴史都市として培われてきた地域資源や人々のなりわいを通じて、多くの人が行き交い、豊かな時間を味わうことができるにぎわいのある中心市街地
目標年次	平成 25 年 4 月～平成 30 年 3 月
概要 (特にまちづくりや都市基盤に関するもの)	<p><基本方針①> 訪れたいくなる・歩きたいくなるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史的、文化的な地域資源の活用と、商業・業務機能などの都市基盤の整備、集積と、それらの連携により、中心市街地への来街者の増加とその滞在性、回遊性の向上を図る。 ・まちづくりを担う多様な主体の活動に支えられる小田原の歴史・文化・なりわいなどを活かし、高めながら、質の高い魅力を発信、提供し、交流人口の増加につなげる。 <p style="margin-left: 2em;">施策 1-1：交通拠点と回遊スポットのリンケージ 回遊の起点となる場所と回遊スポットのつながりを深めるとともに移動しやすい環境づくりを進める。</p> <p style="margin-left: 2em;">施策 1-2：歴史都市としてのまちづくりの推進 城下町として培われてきた歴史的・文化的な地域資源に磨きをかけることにより、何度も訪れたいくなる歴史都市としてのまちづくりを進める。</p> <p style="margin-left: 2em;">施策 1-3：回遊性に配慮したもてなし空間づくり 訪れた人々が快適に歩いて楽しめる、回遊性に配慮した、もてなし空間づくりを進める。</p> <p style="margin-left: 2em;">施策 1-5：まちのにぎわいづくり 何度も訪れたいと思えるような、魅力的かつ継続的なにぎわいを創出する。</p> <p style="margin-left: 2em;">施策 1-6：小田原駅周辺の整備 商業・業務機能などの集積を図り、質の高い駅前都市空間の整備を推進するとともに、地域住民や来街者の活動の拠点となる場づくりを進める。</p> <p><基本方針②> 住みたいくなる・暮らしやすいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街なかで快適に暮らすことのできる居住空間の創出と、人々が安心して暮らしやすい街なかの住環境づくりを進める。 ・中心市街地の歴史、文化、なりわいの息吹や、まちづくりへの参画、地域コミュニティとの調和などを意識した、質を伴った優良な居住空間や住環境を創り込むことにより、定住人口の増加につなげる。 <p style="margin-left: 2em;">施策 2-4：小田原駅周辺の整備（再掲） 商業業務機能等の集積を図り、質の高い駅前都市空間の整備を推進するとともに、地域住民や来街者の活動の拠点となる場づくりを進める。</p> <p><基本方針③> 持続可能な地域経済の再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流人口の増加と定住人口の増加をきっかけとして、中心市街地における継続的なにぎわいの創出を持続可能な地域経済の構築につなげる。 ・地域経済を持続可能なものとするために、地域における生産から製造、流通・販売、消費に至る経済的な循環型のシステムづくりだけでなく、地域における人のつながりやネットワークづくりも合わせて図り、地域コミュニティの再生にもつなげる。

小田原市地域公共交通総合連携計画（平成 25 年 3 月）	
まちづくりの 基本方針	① 「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 ② 「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスの実施 ③ 「安心できる」おでかけ品質の確保・向上
目標年次	平成 25 年度～平成 34 年度（10 年間）
概要 （特にまちづ くりや都市 基盤に関す るもの）	<p>1. 事業概要</p> <p>事業 1：主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上</p> <p>【主軸路線の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通院・買物先として、需要が高い施設と最寄の鉄道駅とを結ぶ路線 ● 通学・観光などの利用者が多く、市民・交通事業者・行政のいずれにとっても重要な路線 <p>事業 2：乗継環境の円滑化（優先事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> ② 機能・重要度に応じた乗継拠点の整備 小田原駅 案内サインの改善、駅前広場のレイアウトの見直しなどを行う。 機能・重要度に応じた乗継拠点を設定し、必要な整備を行う。

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（平成 26 年 10 月）	
まちづくりの 基本方針	都市の低炭素化と集約型都市構造の実現を図るためには、環境負荷の少ない既存の公共交通は大きな役割を果たすため、拠点内の移動を支援する公共交通、拠点間をつなぐ公共交通を活用し、過度な自動車依存の脱却を目指す。
目標年次	交通マスタープラン：平成 42 年、都市・地域総合交通戦略：平成 37 年
概要 （特にまちづ くりや都市 基盤に関す るもの）	<p>■ 県西部都市圏の将来都市像</p> <p>◎ 拠点内・拠点間の連携を支援、過度に自動車に依存しない交通体系の実現 拠点内の都市機能の集約を支援、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・拠点間の連携を支援、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構築</p> <p>■ 交通マスタープラン</p> <p>以下 3 つの基本的な考えに対し、既存ストックの有効活用、早期に効果が出る施策の選択と集中など、効果的で効率的な施策を展開していく。</p> <p>(1) 交流・活力を促進する交通の実現 (2) 安全・安心な交通の実現 (3) 環境にやさしい交通の実現</p> <p>(戦略目標 2)</p> <p>広域拠点及び地域拠点の機能強化による交流・活力の促進</p> <p>◎ 戦略施策：バリアフリーに対応した歩行者空間の整備、計画的な駐車場・駐輪場整備、既存駐車場・駐輪場の有効活用、中心市街地等への都市機能集約</p> <p>(戦略目標 3)</p> <p>観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進</p> <p>◎ 戦略施策：観光と連携した道路網の形成、観光と連携した鉄道・バス交通の利活用、交通案内の充実</p>

(2) 現況整理

1) 人口の推移

①現況と将来人口推移

本市における人口は減少傾向にあるが、高齢者数は増加傾向にあり、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。

今後は、人口構造の変化に伴い、都市活動の変化や交通需要の減少が見込まれる。一方で、高齢者数は増加を続けることから、高齢者の自動車利用や高齢ドライバーの増加が予想される。

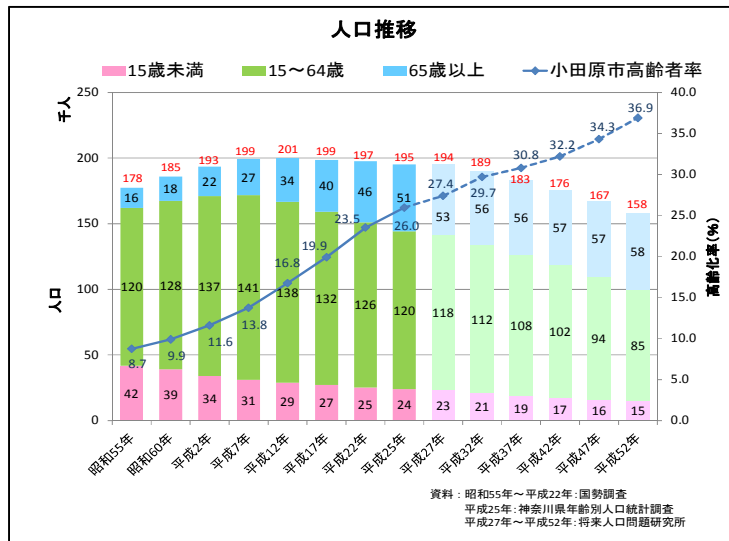
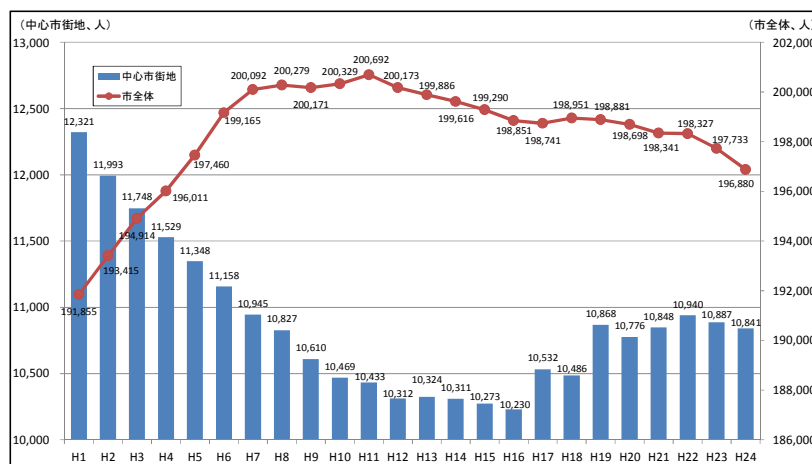


図 人口推移

②中心市街地の人口推移

市全体の人口は、平成11年をピークに減少の傾向にある。一方、中心市街地の人口は平成元年より減少傾向にあったが、平成16年以降は増加の傾向にある。平成24年の人口は10,841人であり、概ね平成8年ごろの水準となっている。

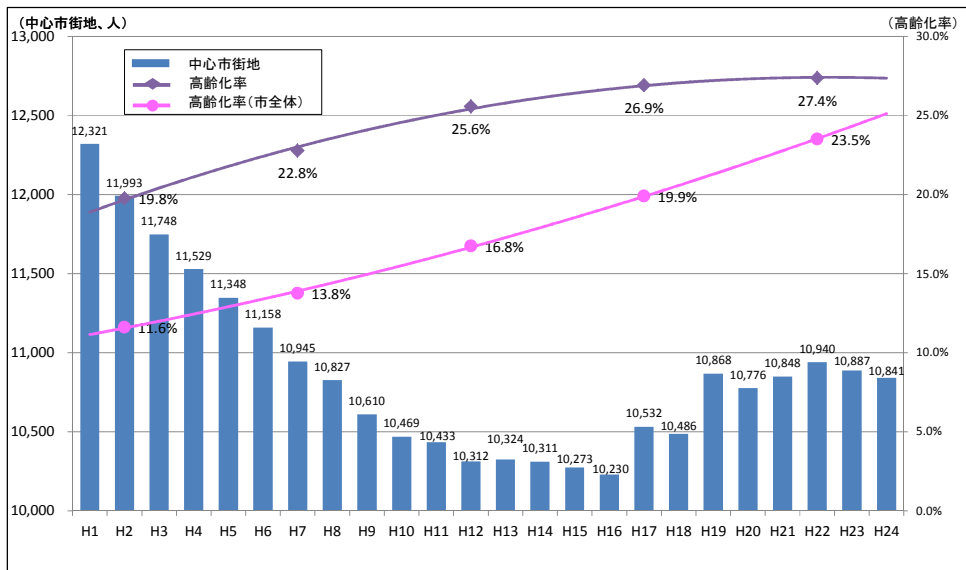


資料：小田原市中心市街地活性化基本計画（平成25年3月）、
小田原市統計月報（各年10月1日）

図 市全体と中心市街地の人口の推移

③ 中心市街地の高齢化状況

中心市街地の高齢化状況については、人口の増減傾向とは異なり上昇の傾向にある。また、市全体の高齢化率よりも高い状況であるが、近年はその差が小さくなっている。



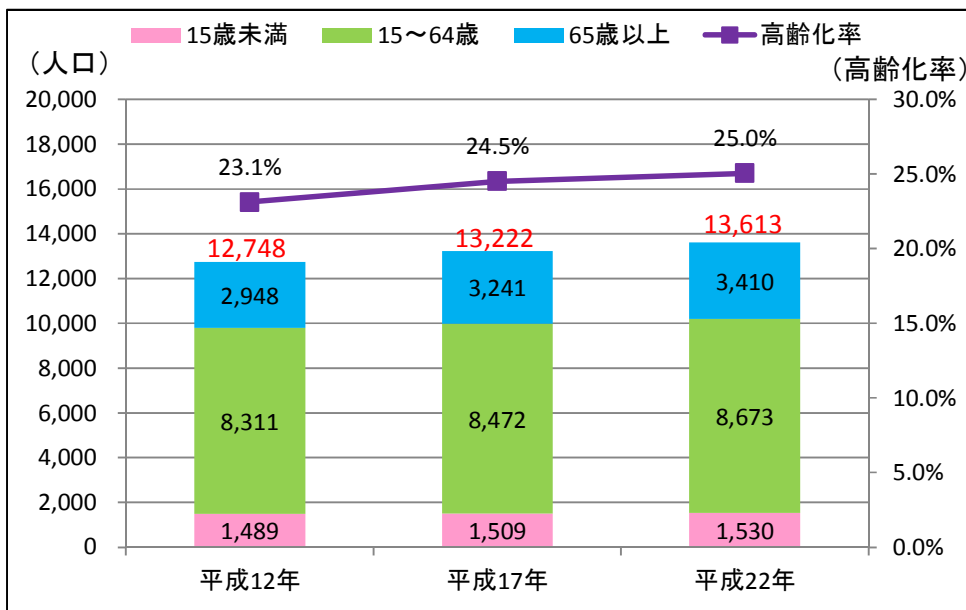
資料：小田原市中心市街地活性化基本計画（平成 25 年 3 月）、
小田原市統計月報（各年 10 月 1 日）、国勢調査

図 中心市街地の人口と高齢者割合の推移

④ 駐車場整備地区の人口および高齢化状況

駐車場整備地区内の人口については増加傾向、高齢化率も増加の傾向にあり、平成 22 年時点で 25.0%となっている。

※駐車場整備地区内の人口：おおむね駐車場整備地区を含む、栄町 1 丁目～4 丁目、浜町 1 丁目、浜町 3 丁目、本町 1 丁目～3 丁目、扇町 1 丁目、城山 1 丁目、城内の合計



資料：国勢調査

図 駐車場整備地区内の人口割合推移

2) 免許保有者数、自動車等保有台数の推移

自動車保有台数の推移については、乗用車が減少している一方で、軽乗用車が増加の傾向にある。

免許保有者数の割合をみると、人口構造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。

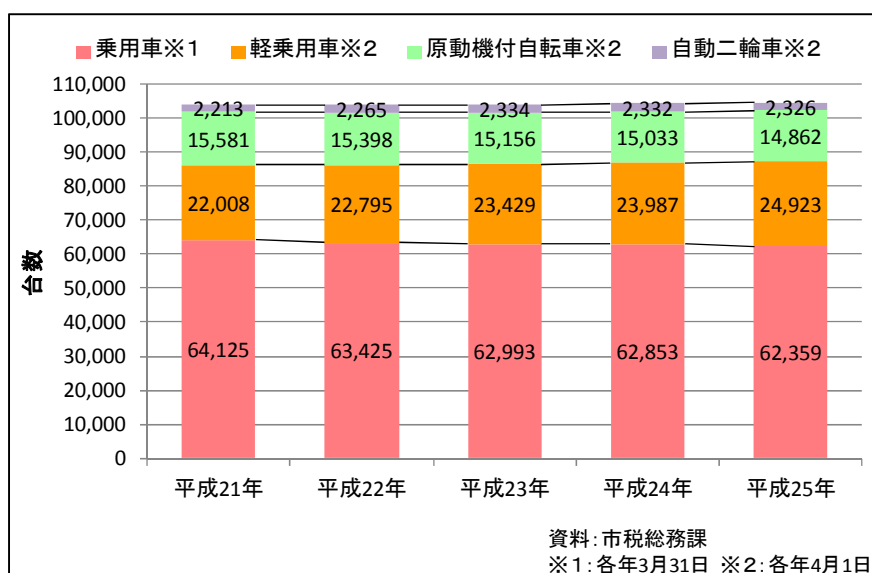


図 自動車等保有台数

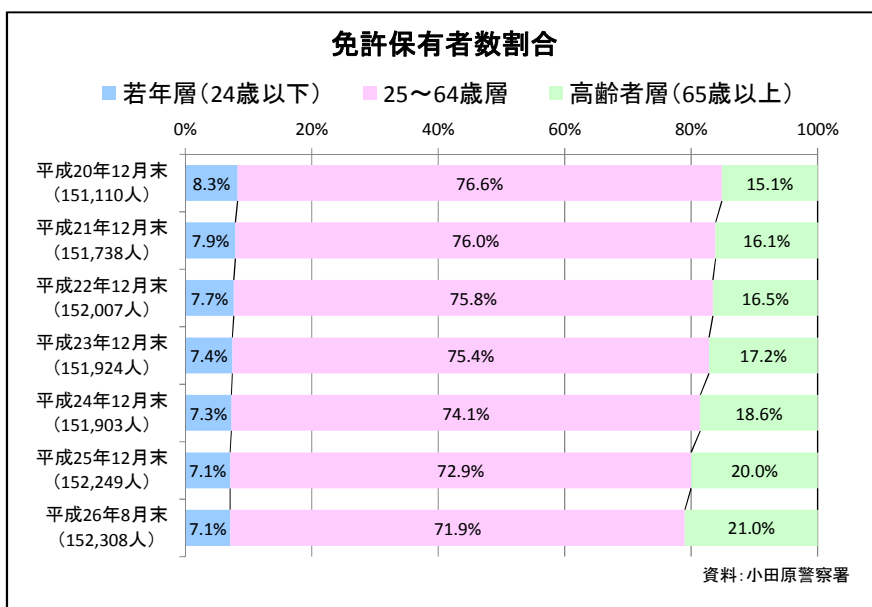
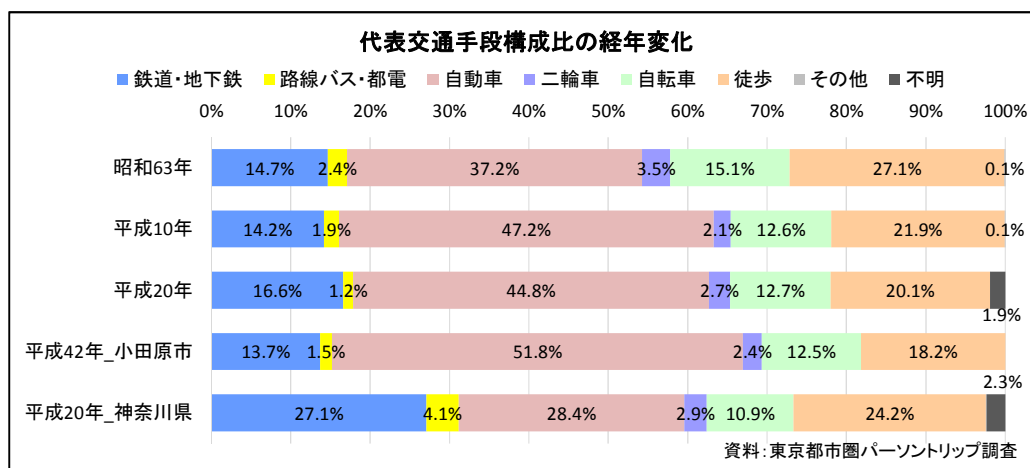


図 免許保有者数割合

3) 代表交通手段構成

本市の代表交通手段の構成については、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44.8%であり、神奈川県平均(28.4%)に比べ高い。

平成42年には、51.8%と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いる。



※四捨五入により100%とならない場合がある

資料:東京都市圏パーソントリップ調査

図 代表交通手段構成比の経年変化

4) 土地利用現況

駐車場整備地区内の土地利用の状況については、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。そのほか、公共用地・文教厚生施設用地が5.1%を占めるほか、駐車場としての土地利用も9.0%を占めている。

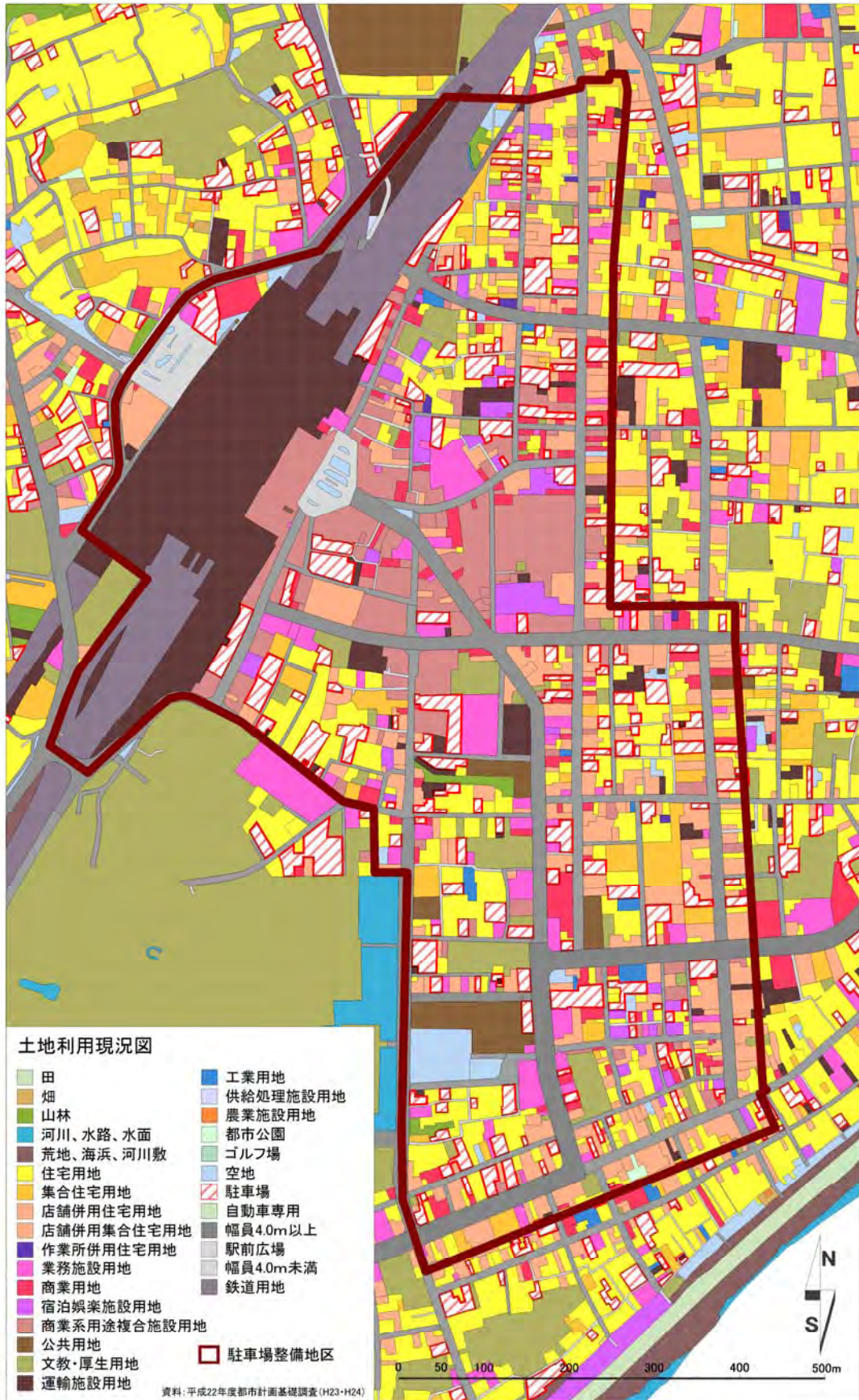
なお、鉄道・駅前広場等交通用地が26.6%を占めている。

表 土地利用現況

土地利用用途	面積 (ha)	割合
住宅系土地利用	8.4	13.3%
商業系土地利用	9.4	14.8%
業務系土地利用	2.5	3.9%
店舗・業務併用	8.2	12.9%
工業系土地利用	0.2	0.4%
農業・農地	0.3	0.4%
公共用地・文教厚生施設用地	3.2	5.1%
運輸施設用地	7.7	12.1%
駐車場	5.7	9.0%
空地等	1.1	1.7%
河川、水路、水面	0.0	0.0%
鉄道用地、駅前広場等交通用地	16.9	26.6%
計	63.5	100.0%

※四捨五入により100%とならない場合がある。

資料：平成22年都市計画基礎調査



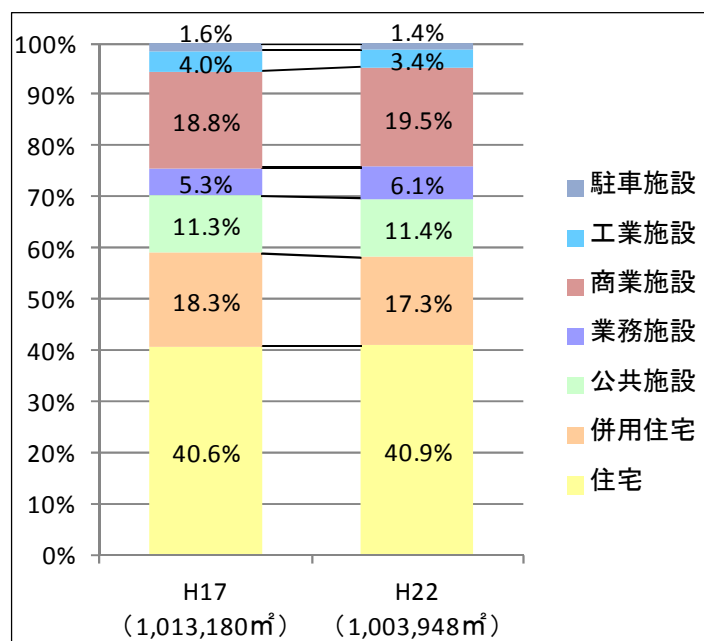
資料：平成 22 年都市計画基礎調査

図 土地利用現況図

5) 建物用途別現況

建物用途別現況の経年変化については、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 18.8%から 19.5% (0.7 ポイント増) に増加している。

現在、小田原駅周辺において、小田原地下街「ハルネ小田原」の開設（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。



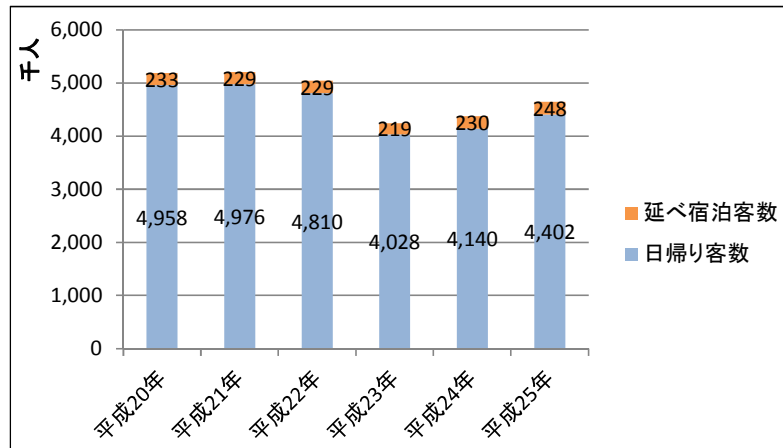
※四捨五入により 100%とならない場合がある。
資料：平成 17 年および 22 年都市計画基礎調査

図 建物用途別延床面積推移

6) 観光客数の推移

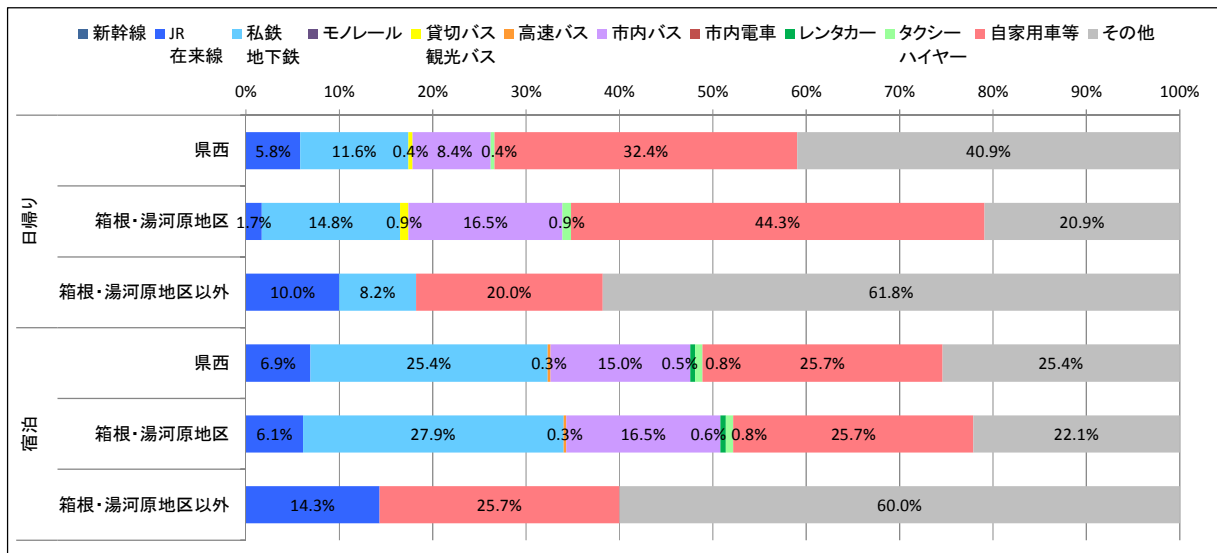
本市を訪れる観光客数の推移については、平成 23 年に東日本大震災後の計画停電や交通機関の運休・減便等の影響により観光客数が落ち込んだが、その後回復するまでには至っていない。

また、県西地域のうち本市が含まれる「箱根・湯河原地区以外」の利用交通機関は、日帰り、宿泊ともに自家用車等が 20%を超えている。



資料：観光課

図 観光客数の推移



※四捨五入により 100%とならない場合がある。

資料：平成 25 年度神奈川県観光客消費動向等調査（平成 26 年 3 月）

図 観光客利用交通機関

7) 都市計画道路等整備状況

駐車場整備地区内の都市計画道路整備状況については、66.9%が改良済みであり、未着手の区間が15.6%となっている。

駐車場整備地区内には、都市計画駐車場として小田原栄町駐車場が整備されている。

また、お城通り地区再開発事業については、(仮称)小田原東口立体駐車場が整備中であり、平成27年秋の供用開始を予定している。

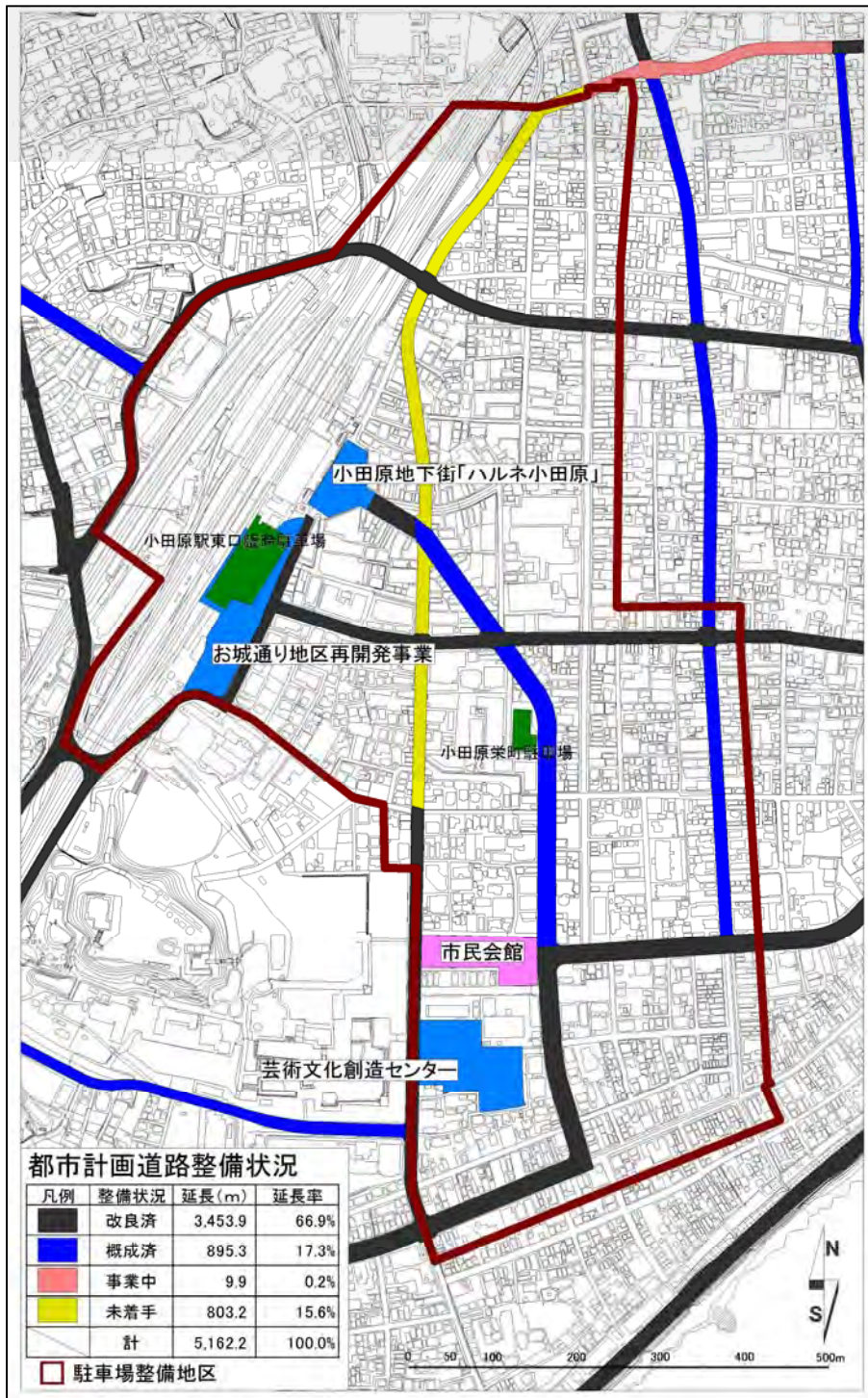
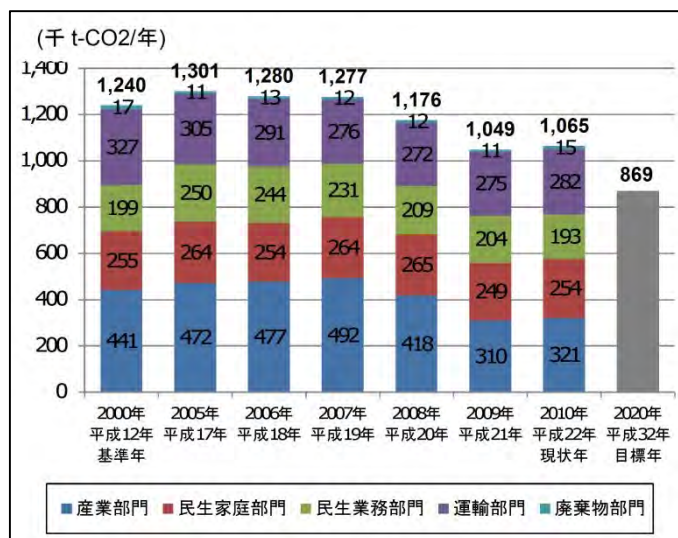


図 都市計画道路整備状況

8) 二酸化炭素排出量

近年、地球温暖化による気温上昇や異常気象の増加など、環境問題が深刻化している。本市においては、二酸化炭素の排出量のうち、民生（家庭・業務）部門及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。



資料：小田原市低炭素都市づくり計画（平成26年9月）、
小田原市二酸化炭素排出量データ

図 小田原市の部門別二酸化炭素排出量の推移

3. 実態等調査結果および将来需要の見通し

(1) 実態調査概要

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) 調査日時

施設調査 : 平成 26 年 9 月 3 日 (水)
 路上駐車駐輪、利用実態、利用者意識 : 平成 26 年 9 月 14 日 (日)、9 月 18 日 (木)

2) 各調査概要

	調査項目	調査概要	調査日時等	調査対象
1	駐車施設調査	・公共および民間駐車場の位置・規模・運用（月極／時間貸し）・構造・料金等を資料調査する。不足分は現地調査で補完（対象は収容台数 5 台以上、前回調査と整合）	・9 月 3 日 (水)	駐車場整備地区
2	路上駐車調査	・駐車場整備地区を対象に巡回目視調査（荷捌き有無も確認）	・平日休日各 1 日 ・7:00～19:00 （1 時間に 1 回）	駐車場整備地区内の収容台数 5 台以上の駐車場
3	駐車場利用実態調査	・公共駐車場、一時預かり・商業店舗併設の専用駐車場について、路上駐車調査実施と合わせ利用実態を目視及びデータにて確認	・平日休日各 1 日 ・7:00～19:00 （1 時間に 1 回）	月極駐車場を除く、収容台数 10 台以上の駐車場（59 箇所）
4	駐車場利用者意識調査	・駐車場利用者を対象に、利用状況や駐車場に関する課題把握を目的としたアンケート調査を実施（手渡し配布／郵送配布・回収） ・アンケート 2,000 部配布（平日 1,000 部、休日 1,000 部）	・平日休日各 1 日 ・7:00～9:00 （配布が終わらなければ、昼、帰宅時間帯も配布）	収容台数 45 台以上の一時預かり駐車場（12 箇所）
		・月極駐車場および民間駐車場管理・運営者を対象に、利用状況や駐車場に関する課題把握を目的としたアンケート調査を実施（郵送配布・回収）	・9 月 17 日 (水) ～ 9 月 26 日 (金) まで	【月極駐車場】 収容台数 10 台以上の事業者 【民間駐車場】 月極駐車場、公共駐車場を除く、収容台数 10 台以上の事業者
		・藤棚臨時観光バス駐車場に駐車した観光バスドライバーを対象に、利用状況や駐車場に関する課題把握を目的としたアンケートの配布（手渡し配布／その場で回収）	・10 月 11 日 (土)	調査時に駐車した観光バスドライバー（36 人）
		・旅行会社を対象に、利用状況や駐車場に関する課題把握を目的としたアンケート（郵送配布・回収）・後日、催促および追加質問を含めた電話によるヒアリング（10 社）	【アンケート】 ・9 月 17 日 (水) ～ 9 月 26 日 (金) まで 【ヒアリング】 ・11 月 20 日 (木)	WEB 調査による市内観光商品を持つ旅行会社（10 社）

(2) 実態調査結果

1) 駐車施設調査

現地調査の結果、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）。

駐車場の実際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%）、月極駐車場が1,270台（29.8%）、専用駐車場が1,036台（24.3%）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。

箇所数による比率と収容台数による比率を比較すると、月極駐車場は専用駐車場や一時預かり駐車場に比べて一箇所当たりの規模が小さいことがうかがえる。なお、一時預かり駐車場は平均36台の規模であることがわかる。（50箇所、1,794台、平均36台）

	箇所数（計 204 箇所）	収容台数（計 4,265 台）
運用方法	<p>一時預かりと月極の併用, 1.5% 一時預かりと専用の併用, 0.5% 専用と月極の併用, 2.5% 一時預かり, 24.5% 月極, 47.1% 専用, 24.0%</p>	<p>一時預かりと月極の併用, 2.3% 一時預かりと専用の併用, 0.3% 月極, 29.8% 専用, 24.3% 一時預かり, 42.1% 専用と月極の併用, 1.3%</p>
規模	<p>150台以上, 2.0% 50~99台, 5.9% 15~49台, 28.4% 5~14台, 60.8% 不明, 2.9%</p>	<p>不明, 0.0% 150台以上, 22.8% 5~14台, 25.1% 50~99台, 20.4% 15~49台, 31.7%</p>
駐車形態	<p>立体自走式, 3.4% 立体機械式, 3.4% 屋上駐車場, 0.5% 平面自走式, 92.6%</p>	<p>屋上駐車場, 1.5% 立体自走式, 14.4% 立体機械式, 9.0% 平面自走式, 75.0%</p>

※四捨五入により 100%とならない場合がある。

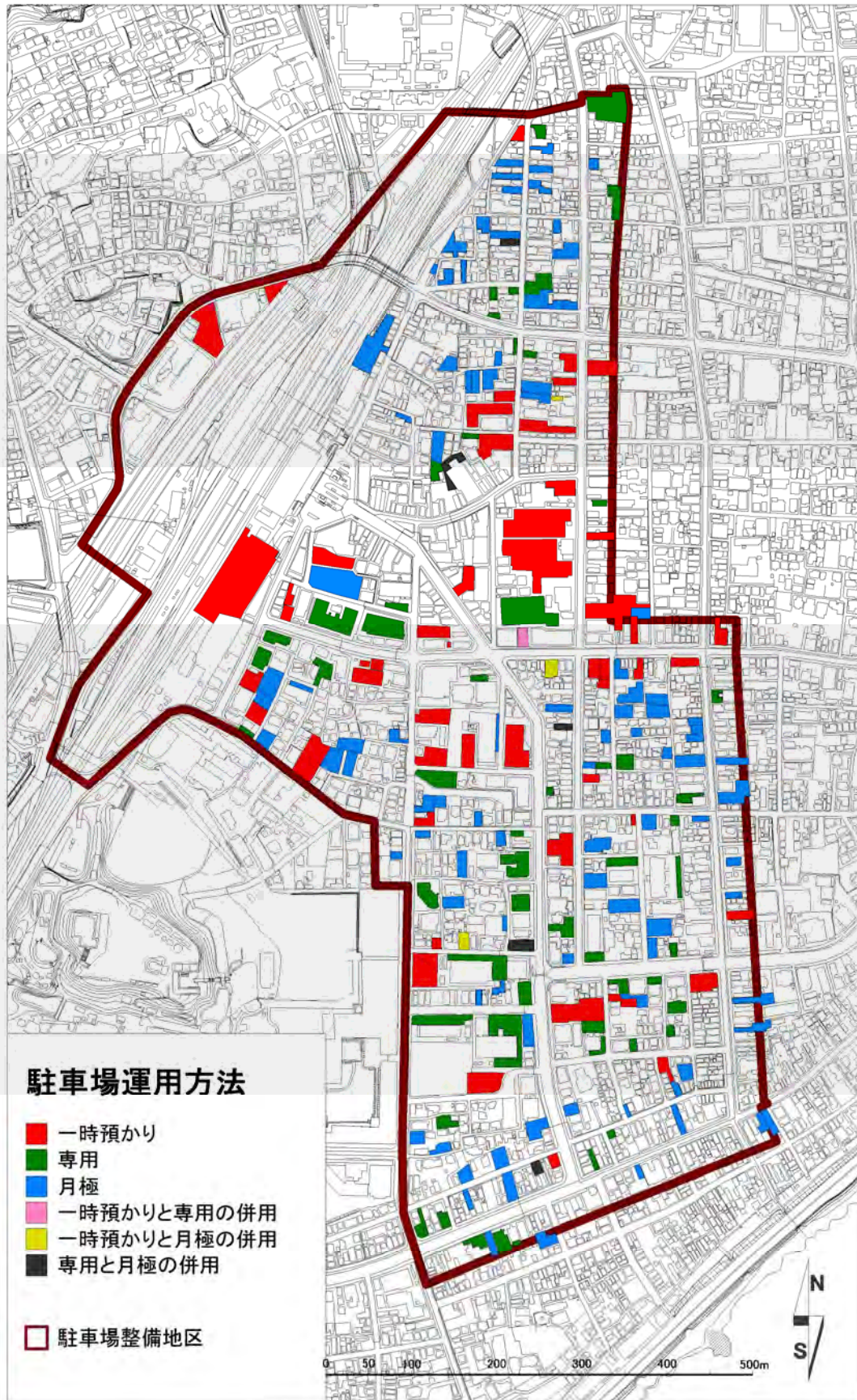


図 施設分布状況調査結果（駐車場運用方法）

駐車場整備地区内における一時預かり駐車場の整備状況について、経年変化を比較する。平成 8 年と比較すると、駐車場収容台数は約 1.44 倍と大きく増加している。小田原駅東口臨時駐車場は工事に伴い 150 台に減少しているが、平成 27 年秋には（仮称）小田原駅東口立体駐車場の工事完了に伴い、収容台数が 368 台となり、その際には、収容台数は平成 8 年の約 1.61 倍となる。

また、現地調査の結果、駐車場整備地区内における月極を除く 10 台以上の一時預かり駐車場および専用駐車場は 59 箇所存在し、収容台数の合計は 2,150 台である。月極を含む 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）。

表 駐車場整備地区内における一時預かり駐車場（10 台以上）

	平成 8 年	平成 26 年	(仮称) 小田原駅東口立体駐車場 工事完了後
一時預かり駐車場 (カッコ内は指数)	1,254 台 (1.00)	1,802 台※ (1.44)	2,020 台※ (1.61)
	19 箇所	42 箇所	42 箇所

※一時預かりと専用もしくは月極との併用を含む

表 駐車場整備地区内における駐車場整備の状況（10 台以上、月極除く）

種別	駐車場名	平成 26 年	
		駐車場数	収容台数
都市計画駐車場	小田原栄町駐車場	1	372
届出駐車場	小田原駅東口臨時駐車場	1	150
	本町臨時駐車場	1	40
	立川パーキング	1	56
	K パーキング	1	88
	西友小田原 E P O 店駐車場	1	90
	小田急小田原第一駐車場	1	81
	S C C 銀座通り駐車場	1	45
	小計	7	550
その他	(10 台以上)その他	51	1,228
計		59	2,150

表 (参考) 駐車場整備地区内における駐車場整備の状況 (10 台以上、月極除く)

駐車場名称	運用方法	管理人	収容台数(合計)
小田原栄町駐車場	一時預かり	一般財団法人小田原市事業協会	372
小田原駅東口臨時駐車場	一時預かり	一般財団法人小田原市事業協会	150
西友小田原EPO店駐車場	一時預かり	株式会社西友おだわらエポ店	90
Kパーキング	一時預かり	有限会社キクチ	88
小田急小田原第一駐車場	一時預かり	小田急電鉄株式会社 渋沢駐輪場	81
大邦パーキング	一時預かり	大邦不動産株式会社	72
シティパーク小田原	一時預かりと月極の併用	シティパーク小田原	72
やえい駐車場	一時預かり	不明	71
アプリ屋上駐車場	一時預かり	アプリ小田原	65
さがみ信用金庫本店駐車場	一時預かり	さがみエステートエージェンシー	58
立川パーキング	一時預かり	株式会社立川	56
日本郵便小田原支店駐車場	専用	日本郵便	46
創価学会小田原文化会館専用駐車場	専用	創価学会	46
SCC銀座通り駐車場	一時預かり	アマノマネージメントサービス株式会社	45
中野パーキング	一時預かり	管理 スペースアップ多摩、企画 シーエスシー	41
本町臨時駐車場	一時預かり	一般財団法人小田原市事業協会	40
本町第2臨時駐車場	一時預かり	一般財団法人小田原市事業協会	35
タイムズ小田原第5	一時預かり	タイムズ24株式会社	35
ナビパーク小田原本町第1	一時預かり	スターツアメニティー株式会社	33
タイムズ小田原第6	一時預かり	タイムズ24株式会社	27
ショウワパーク小田原駅前	一時預かり	ショウワ電技研株式会社	27
ザ・パーク小田原栄町一丁目1	一時預かり	湘南第一興商	26
プランジェ昇平堂駐車場	専用	不明	26
パークインポケット	一時預かり	湘南第一興商	26
パーキングインスタ	一時預かり	インスタ実業	24
アットパーク小田原駅前	一時預かり	アマノマネージメントサービス株式会社	22
だるま料理店駐車場	専用	だるま料理店	22
ニッセイライフプラザお客様専用駐車場	専用	ニッセイライフプラザ	22
NTTル・パルク小田原第1駐車場	一時預かり	不明	21
小田原市栄町3丁目パーキング	一時預かり	エイブル小田原店	20
湘南バンケーキ駐車場	専用	湘南バンケーキ	20
小田原市民会館駐車場	専用	小田原市	19
濱田月極駐車場	専用と月極の併用	濱田月極駐車場	19
横浜地方・家庭裁判所小田原支部・小田原簡易裁判所駐車場	専用	裁判所	19
みずほ銀行小田原支店専用駐車場	専用と月極の併用	みずほ銀行	17
タイムズ小田原第2	一時預かりと月極の併用	タイムズ24株式会社	16
雨宮内科医院専用駐車場	専用	雨宮内科医院	15
アイベック小田原栄町第1駐車場	一時預かり	株式会社アイベック	14
横浜銀行小田原支店専用駐車場	専用	横浜銀行	14
青色会館駐車場	専用	公益社団法人 小田原青色申告会	14
名称不明(本町2丁目6-6)	専用	不明	14
ショウワパーク小田原	一時預かり	ショウワパーク小田原	13
ダイレクトパーク小田原栄町No.6(軽コンパクト専用駐車場)	一時預かり	相模石油株式会社	13
三井のリパーク小田原栄町4丁目	一時預かり	三井不動産リアルティ株式会社	13
タイムズ相石・パーク小田原栄町No.8	一時預かり	相模石油株式会社	13
パークレポ小田原市本町	専用	株式会社エイコーレンタルサービス	13
ダイレクトパーク小田原栄町	一時預かり	相模石油株式会社	13
ダイレクトパーク小田原栄町No.13	一時預かり	相模石油株式会社	12
エムエスパーキング	一時預かり	エムエスパーキング	12
名称不明(栄町1丁目8-9)	専用	不明	12
タイムズ小田原	一時預かりと専用の併用	タイムズ24株式会社	12
ダイレクトパーク小田原栄町No.3	一時預かり	相模石油株式会社	11
小田原糧友駅前パーキング	一時預かり	小田原糧友商事株式会社	11
タイムズ小田原第4	一時預かり	タイムズ24株式会社	11
P&Pパーク小田原本町	一時預かりと月極の併用	P&Pパーク	11
シティパーク小田原第2	一時預かり	シティパーク小田原	10
納税者センター青色会館駐車場	専用	公益社団法人 小田原青色申告会	10
トワパーキング小田原	一時預かり	東和工建株式会社	10
バラカ小田原市本町第1	一時預かり	Paraca	10
計(59箇所)			2,150

*小田原駅東口臨時駐車場は、(仮称)小田原駅東口立体駐車場の建設に伴い、収容台数が150台から368台となる。

2) 路上駐車調査

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。

① 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台の駐車を観測された。

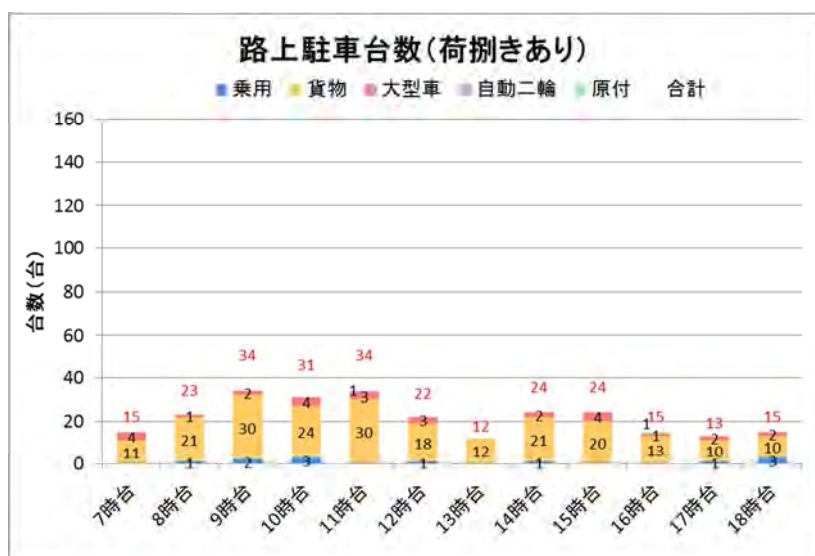


図 平日路上駐車台数（荷捌きあり）

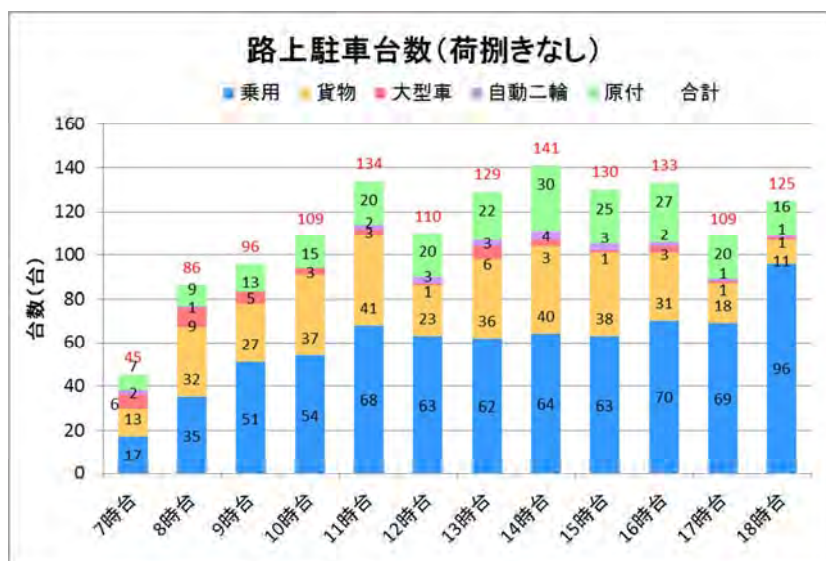


図 平日路上駐車台数（荷捌きなし）

② 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。

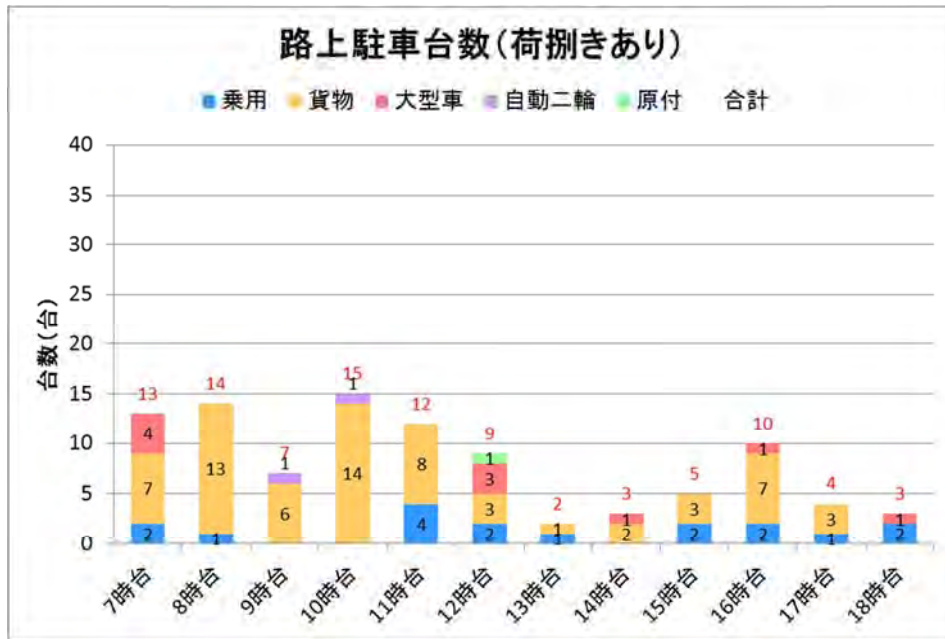


図 休日路上駐車台数(荷捌きあり)

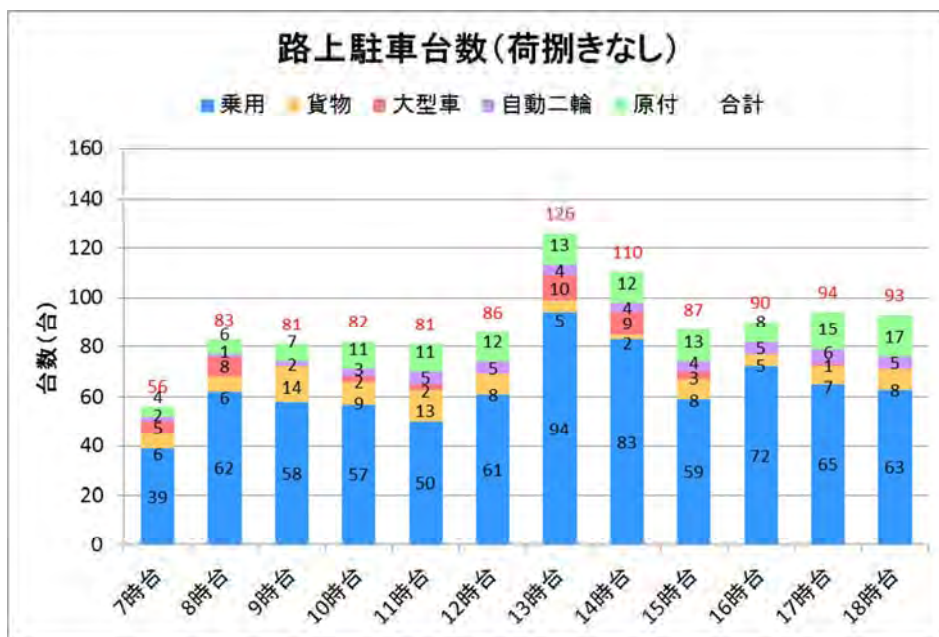


図 休日路上駐車台数(荷捌きなし)

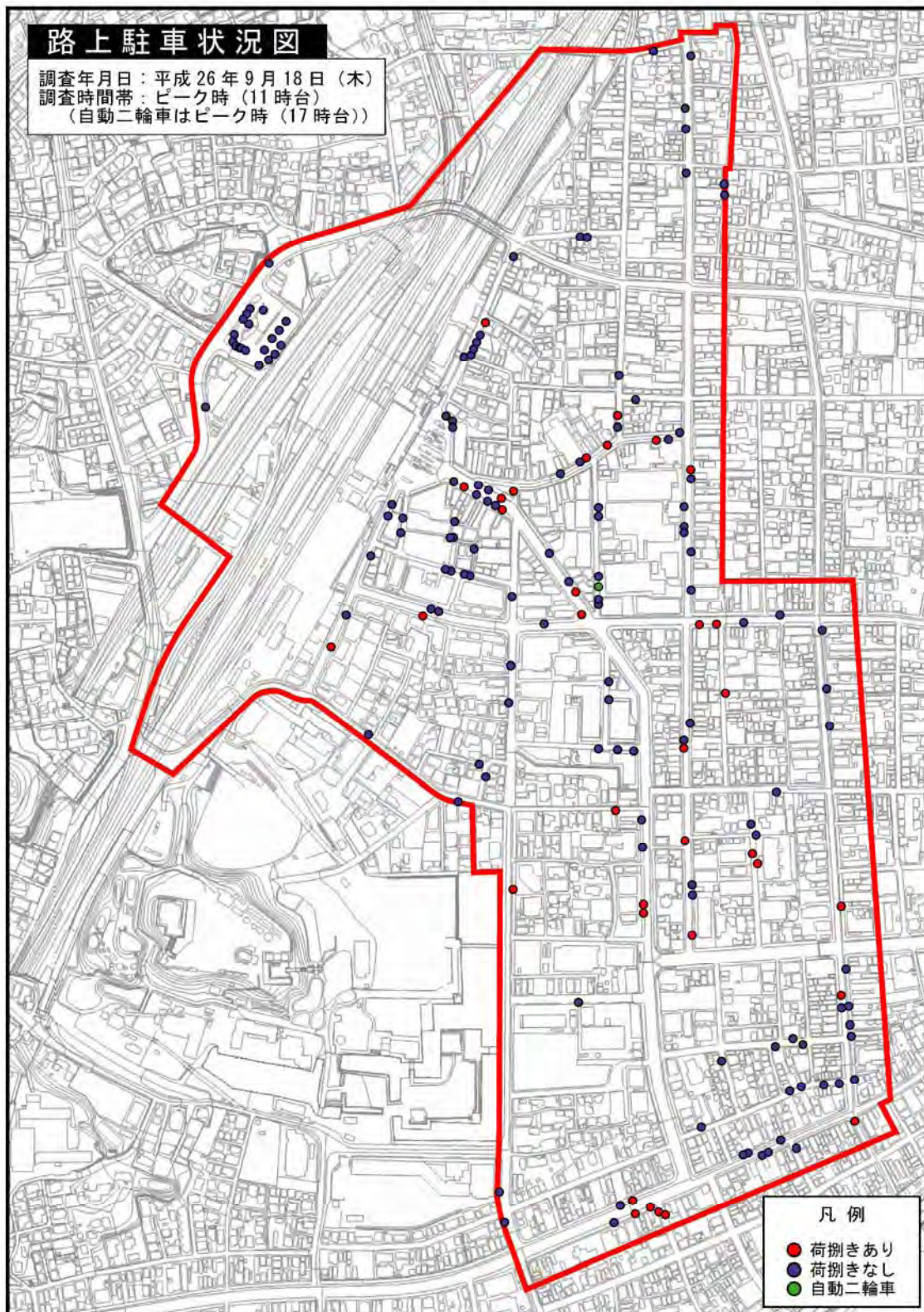


図 路上駐車状況 (平日ピーク時 11時台)

3) 駐車場利用実態調査

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。

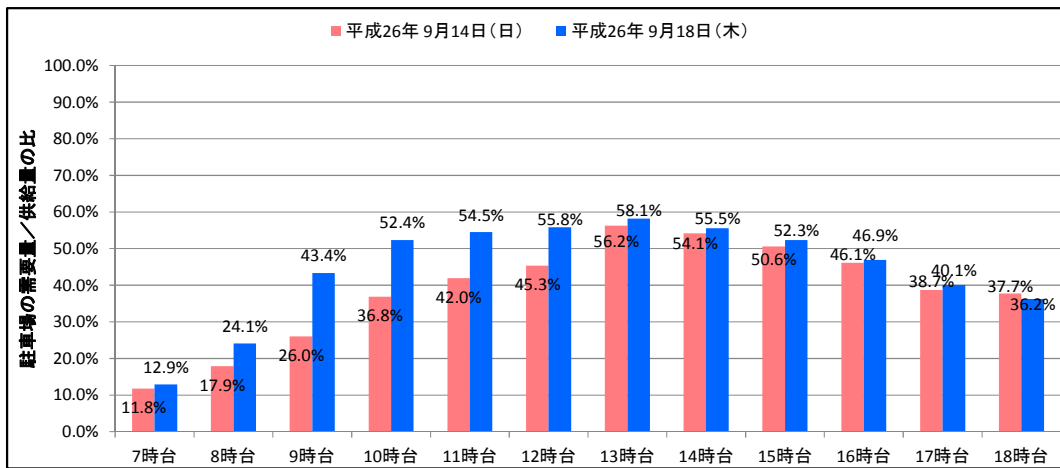


図 時間帯別、平休別、駐車場の総収容台数に対する利用台数の比

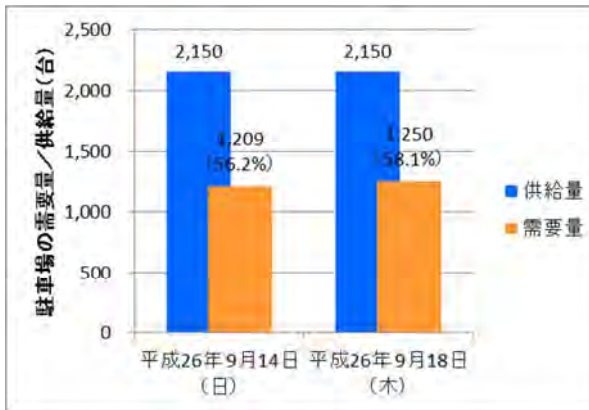


図 駐車需要量と供給量（ピーク時）

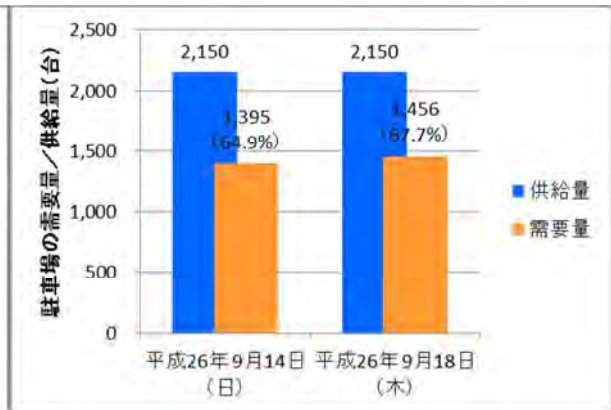


図 駐車需要量と供給量（各駐車場最大の合計）

※供給量の 2,150 台は、利用実態調査の対象駐車場である 10 台以上（月極駐車場を除く）の駐車場収容台数の合計

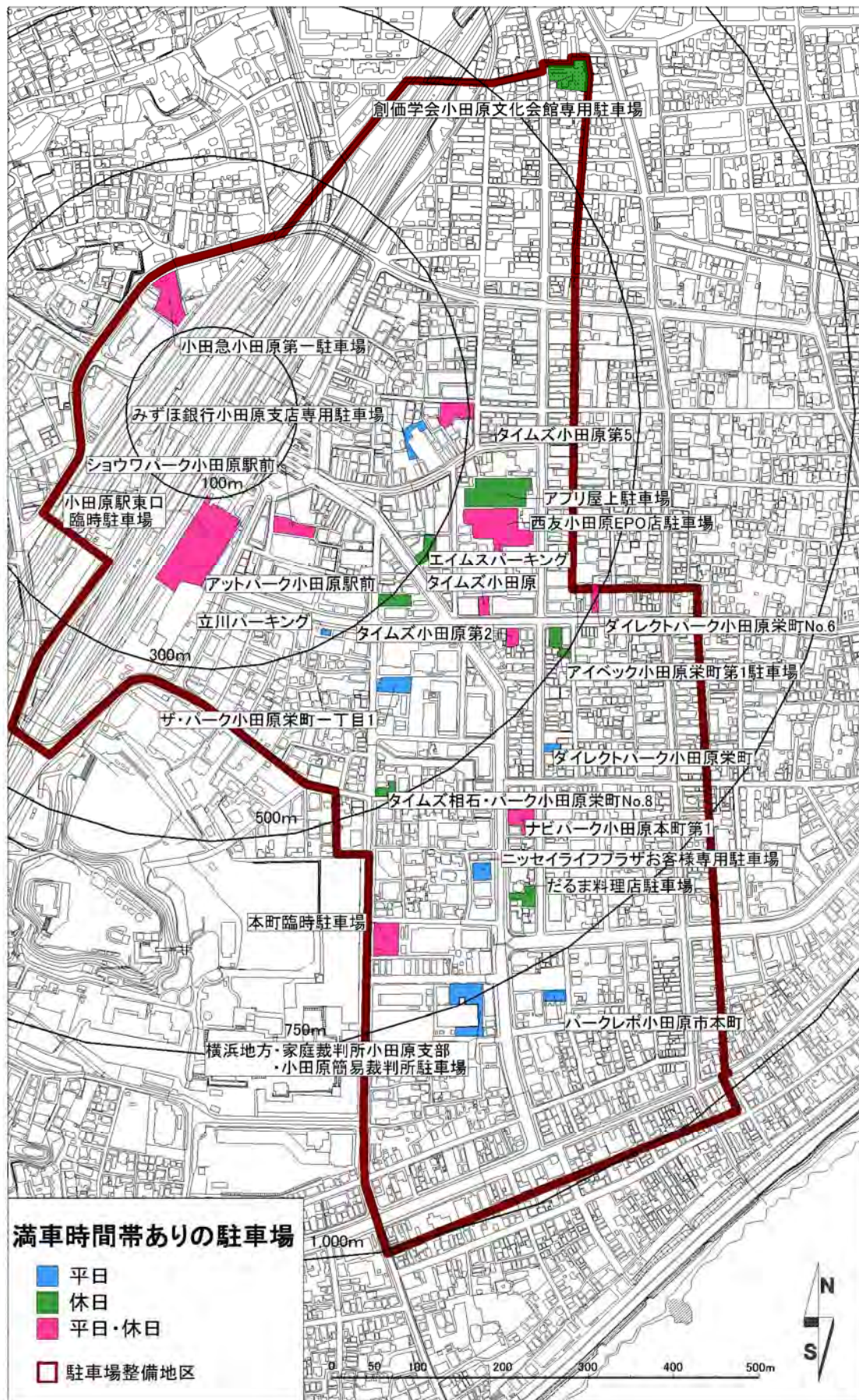


図 満車時間帯ありの駐車場

4) 駐車場利用者意識調査

駐車場利用者を対象に、駐車場の利用目的や選択の理由、満車と仮定した場合の行動の可能性など、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%)

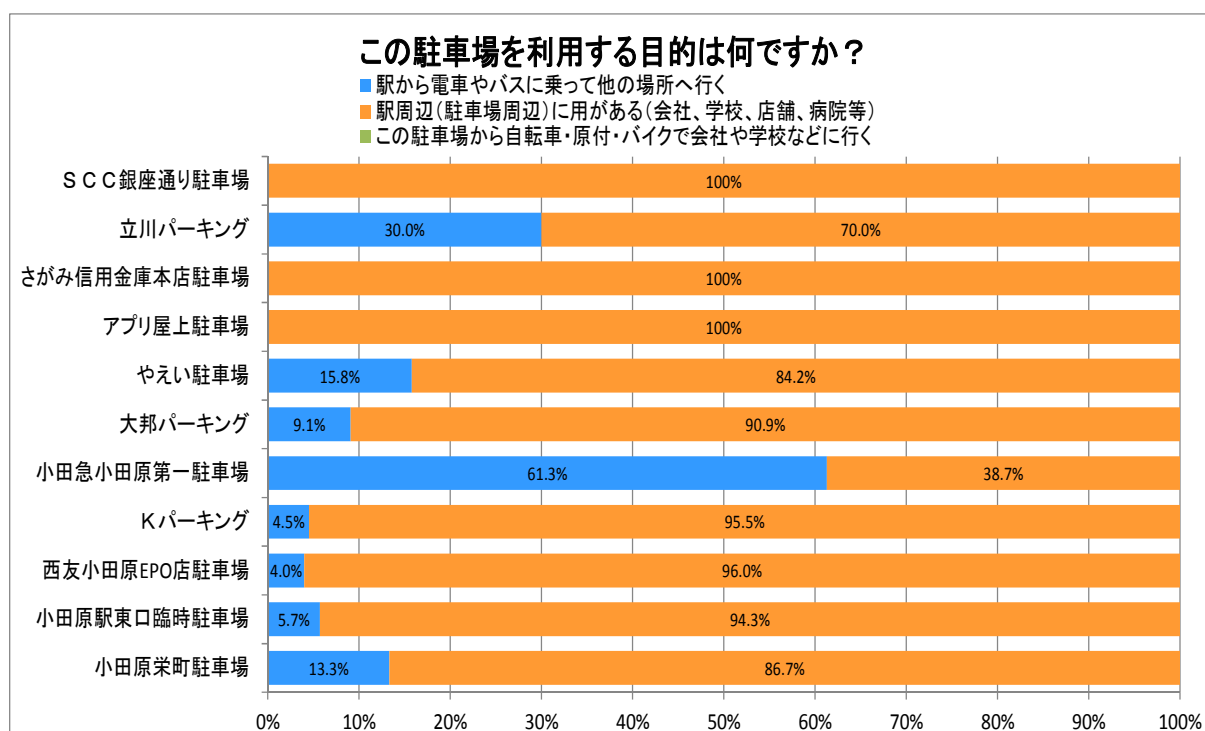
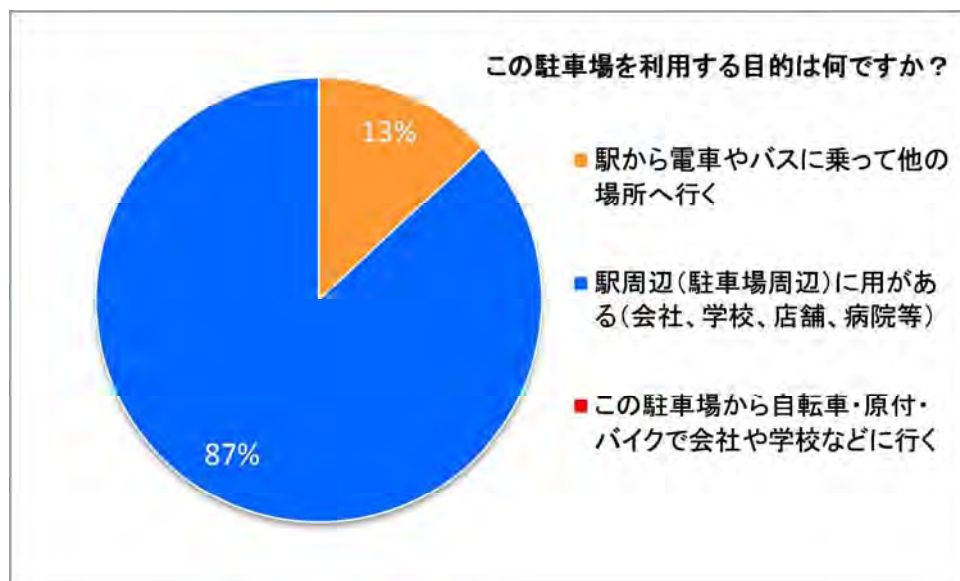
表 意識調査配布回収状況

	配布票数	回収票数	回収率
平日	1,000	225	22.5%
休日	1,000	195	19.5%
計	2,000	420	21.0%

アンケート項目は、回答者が駐車した駐車場の利用目的、利用理由、満車と仮定した場合の行動などとして設定し、利用者の意識を把握した。

①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。

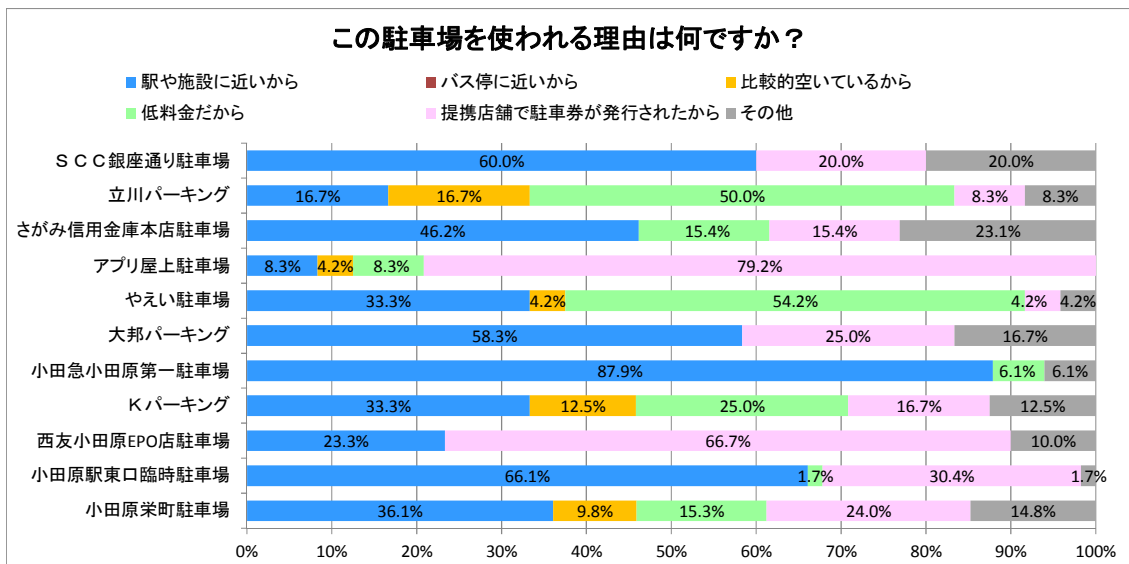
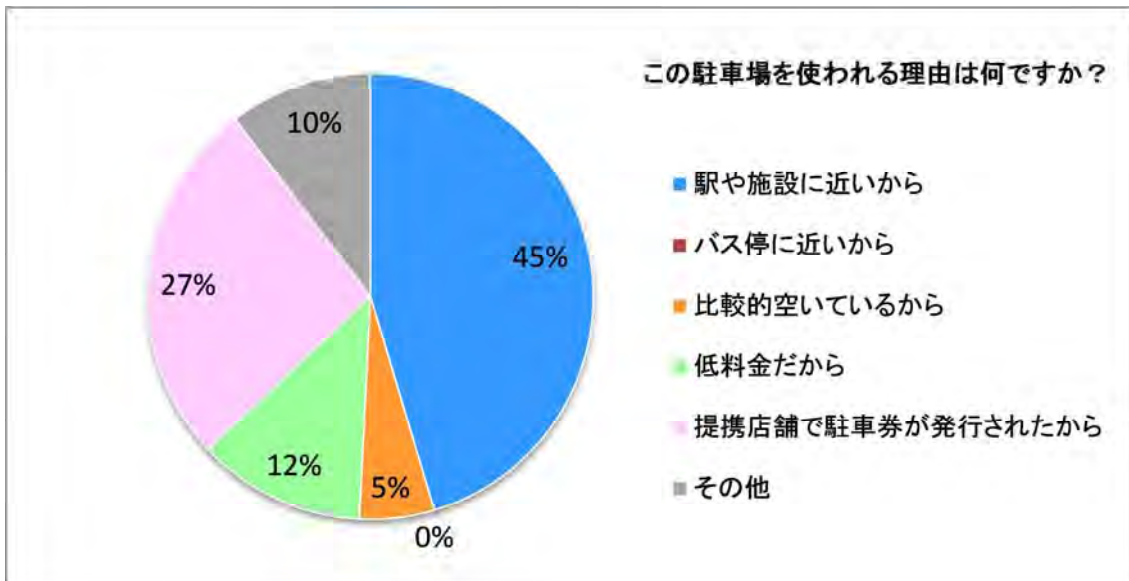


※シティパーク小田原の利用者からは回答が得られなかった

②利用理由

当該駐車場を利用する理由としては、「駅や施設に近いから」が45%となっており、最も多い。次いで「提携店舗で駐車券が発行されたから」が27%、「低料金だから」が12%など、駐車料金に関連した回答が多い。「バス停に近いから」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。



※シティパーク小田原の利用者からは回収が得られなかった。

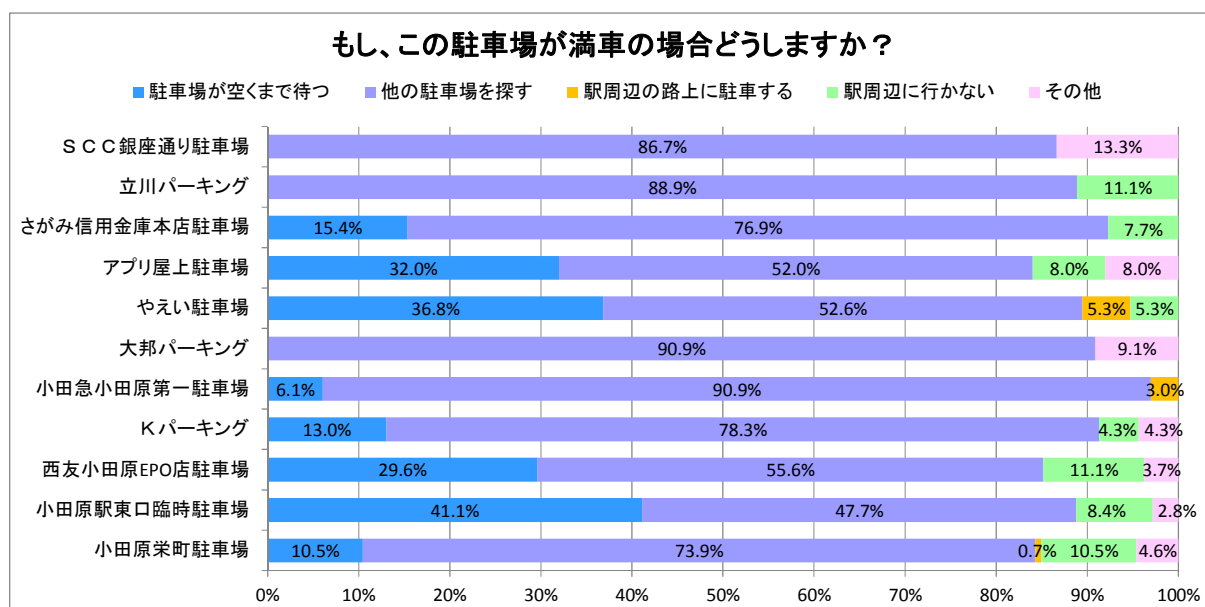
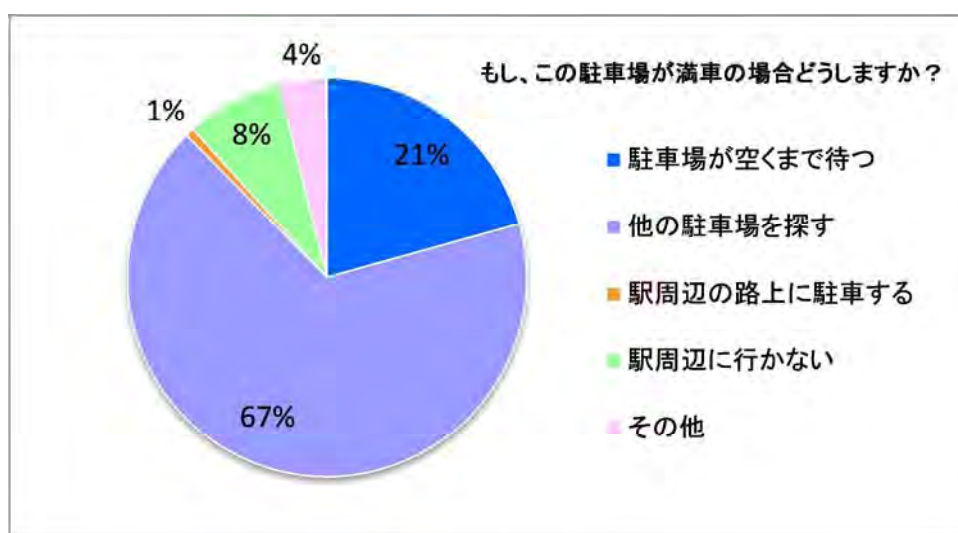
※四捨五入により100%とならない場合がある。

③満車の場合の行動

当該駐車場がもし満車であった場合の行動としては、「他の駐車場を探す」という回答が67%であるが、21%は「駐車場が空くまで待つ」との回答である。

駐車場別にみると、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。



※シティパーク小田原の利用者からは回収が得られなかった。

※四捨五入により100%とならない場合がある。

5) 月極駐車場および民間駐車場管理・運営者意識調査

月極駐車場および民間駐車場管理・運営者意識調査を対象に、駐車場の利用状況や課題など、今後の経営課題等の事業者意識調査を実施した。意識調査は、月極め駐車場および駐車場管理・運営者に対して郵送により調査票を配布し、郵送での回収を依頼した。

月極駐車場管理・運営者等については、施設調査により把握した 27 事業者（アンケート趣旨に了承を得た事業者）にアンケートを配布し、12 事業者の回答を得た。（44.4%）

民間駐車場管理・運営者等については、月極駐車場を除く、10 台以上（公共駐車場および月極駐車場を除く）の駐車場の 38 事業者アンケートを配布し、17 票の回答を得た。（44.7%）

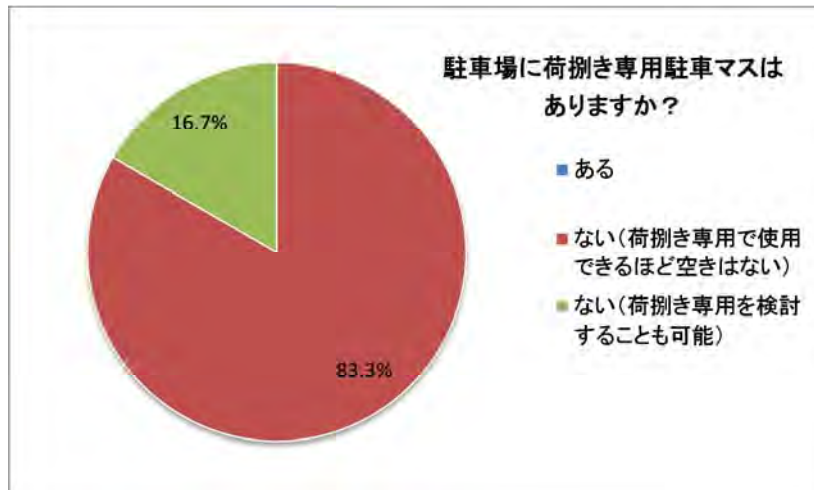
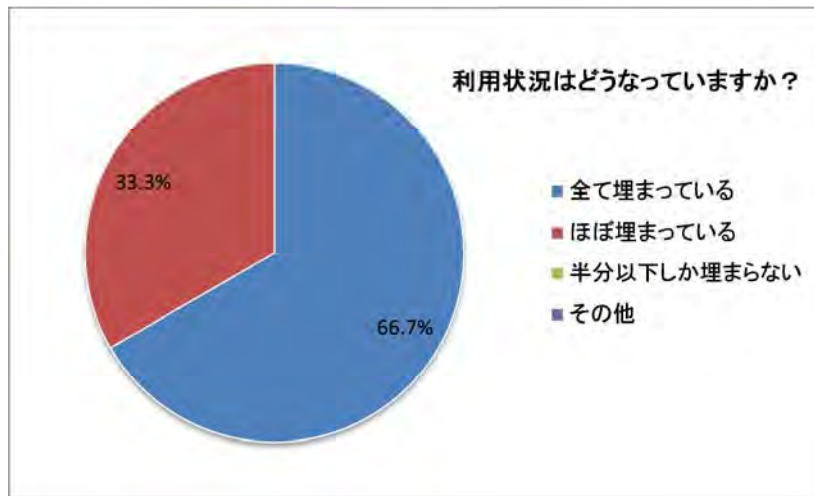
表 意識調査配布回収状況

	配布票数	回収票数	回収率
月極駐車場管理・運営者等	27	12	44.4%
民間駐車場管理・運営者等	38	17	44.7%

①月極駐車場

月極駐車場の利用状況は、「すべて埋まっている」、「ほぼ埋まっている」という回答になっており、月極駐車場の利用率は高い。また、駐車場に荷捌き専用駐車マスがあるかどうかという問いに対しては、荷捌き専用で使用できるほど空きはないという回答が 83.3%ある一方で、荷捌き専用を検討することも可能という回答が 16.7%という結果になっている。

また、その他の意見として、「小田原駅近隣は駐車場が少なく、道も狭い」、「市内どこからも各駐車場の空き情報がわかる案内表示を多数設置して欲しい」という意見があった。

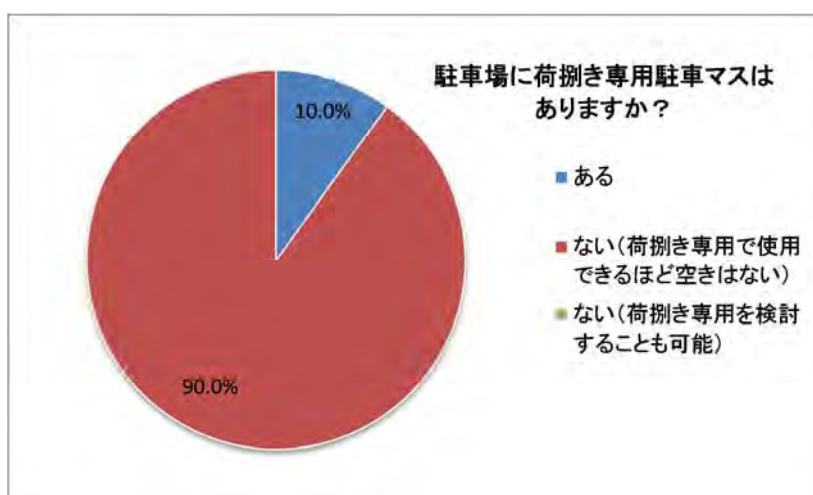
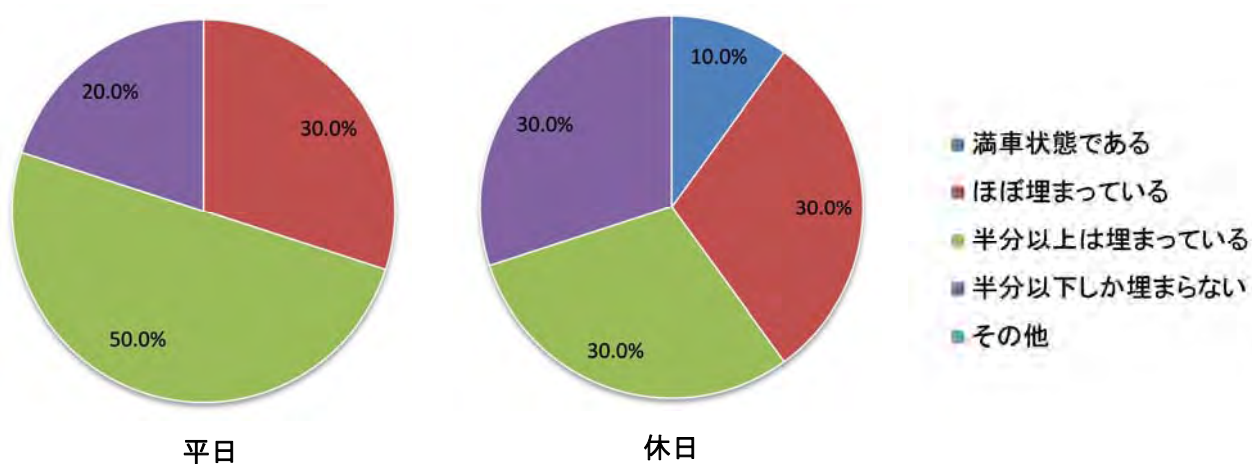


②民間駐車場

民間駐車場の利用状況は、休日において「満車状態である」という回答が10%ある一方で、平日休日ともに「半分以上は埋まっている」、「半分以上しか埋まらない」という回答が60%～70%という結果であった。また、駐車場に荷捌き専用駐車マスがあるかどうかという問いに対しては、「荷捌き専用マスがある」という回答が10%ある一方で、「荷捌き専用で使用できるほど空きはない」という回答が90%という結果になっている。

また、その他の意見として、「敷地内、駐車枠以外への違法駐車が多い」、「駐車料金が高いのは当該建物以外にはなるべく駐車して欲しくないから」、「観光時期の渋滞解消等のため、駐車場案内をしっかりとって欲しい」といった意見があった。

一時貸の駐車場について、利用状況はどうなっていますか？



6) 観光バス駐車場ドライバーアンケート調査

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。

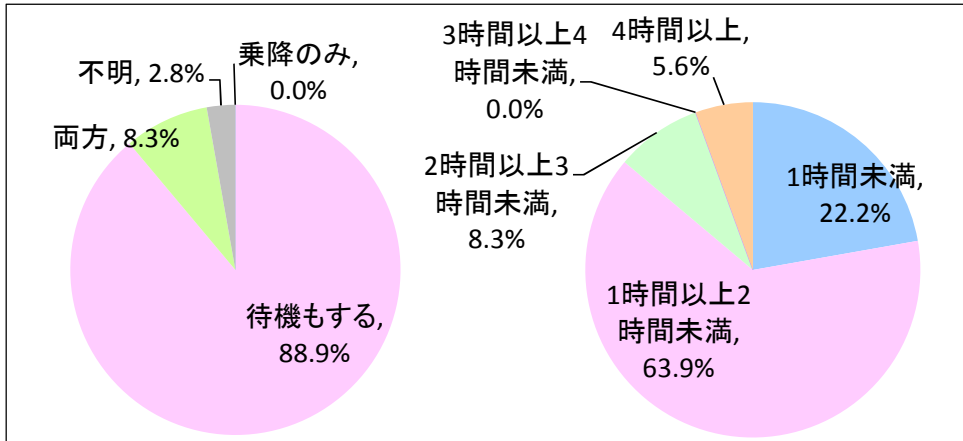


図 駐車場利用の仕方、駐車場の利用時間



図 観光バスのアクセスルート

7) 旅行会社ヒアリング調査

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調査を行った（10社）。

表 ヒアリング対象の旅行会社

No	旅行会社
1	伊豆箱根バス株式会社
2	小田急トラベル 小田原旅行センター
3	株式会社近畿日本ツーリスト神奈川
4	株式会社日本旅行 横浜支店
5	株式会社読売旅行 横浜営業所
6	クラブツーリズム株式会社 横浜旅行センター
7	JTB 首都圏 小田原店
8	東日観光株式会社 神奈川支店
9	トップツアー株式会社 横浜支店
10	箱根登山バス株式会社

質問内容は、「小田原市内の運行状況」、「現在、藤棚臨時観光バス駐車場のみの運用となっているため、小田原駅や小田原城周辺における望ましい乗降場所の考えがあるかどうか」や、「小田原城址以外の回遊につなげるために乗車場所と降車場所を別にすることが可能かどうか」等について、意見を把握した。

ヒアリング結果として、以下の回答を得た。

- ・ 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。

(3) ヒアリング調査結果

各関係機関に対し、駐車場に関する問題点や課題認識についてヒアリングを行った。以下に主な結果を示す。

1) 概要

①期間

- ・平成 26 年 9 月～10 月

②ヒアリング調査対象

- ・駐車場整備地区内及び地区に隣接する商店会及び自治会、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

2) ヒアリング結果

○駐車場について

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"> ・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

○荷捌きについて

団体	概要
商店会	<ul style="list-style-type: none"> ・一時的な荷捌きのための駐車であるため大きな問題はない ・一時的でも禁止エリアでの駐車は違法であるが、やむを得ないと考えている ・最近の宅配便業者は、駐車場にトラックを駐車し、台車で運んだり、営業所から自転車で運ぶケースが多い
小田原箱根 商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ・民間駐車場（一時預かり駐車場）を利用し、荷捌きを行っている
宅建協会 小田原支部	<ul style="list-style-type: none"> ・荷捌きトラックをよく見るが、特に渋滞問題になっていない ・駐車禁止区域での荷捌きは、規制がありグレーラインでの対応がほぼ常態化している ・共同集配や既存駐車場の利用等、活性化のためにもストレスのない荷捌きスペースや時間・利用ルールの制定が必要である

○観光について

団体	概要
商店会	<ul style="list-style-type: none"> ・観光バスの乗降場所だけでも駅周辺に整備すべきである
自治会	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の案内標識も必要だが、観光スポットや商店などの案内標識の充実も必要である ・観光バスの乗降場所だけでも駅周辺に整備すべきである ・市民会館付近で乗降できる方がよいという意見もある
小田原箱根 商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客から無料駐車場を求められることがある ・藤棚臨時観光バス駐車場はお城観光によい場所であるが、観光客は駅周辺で買い物せず、そのまま帰ってしまう ・商業者としては駅周辺に観光バス駐車場があった方がよい
小田原市 観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・小田原駅周辺の未活用地など、市と協力し、観光バス駐車場を取り組んでいきたい ・三の丸小学校前（西側）で、観光バスの乗降をしていることで苦情がある
建築士 事務所協会 県西支部	<ul style="list-style-type: none"> ・藤棚臨時観光バス駐車場は、駅周辺の回遊性を高めるためには適当ではない ・少年院に商工会議所が移るという話もあり、余った土地に観光バス駐車場を設けることもよいと考える ・早川港にも、今後、駐車場が必要である
宅建協会 小田原支部	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前に観光バスの乗降場所を設け、路線バスの待機場所を藤棚観光バス臨時駐車場にしたらどうか

(4) 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。



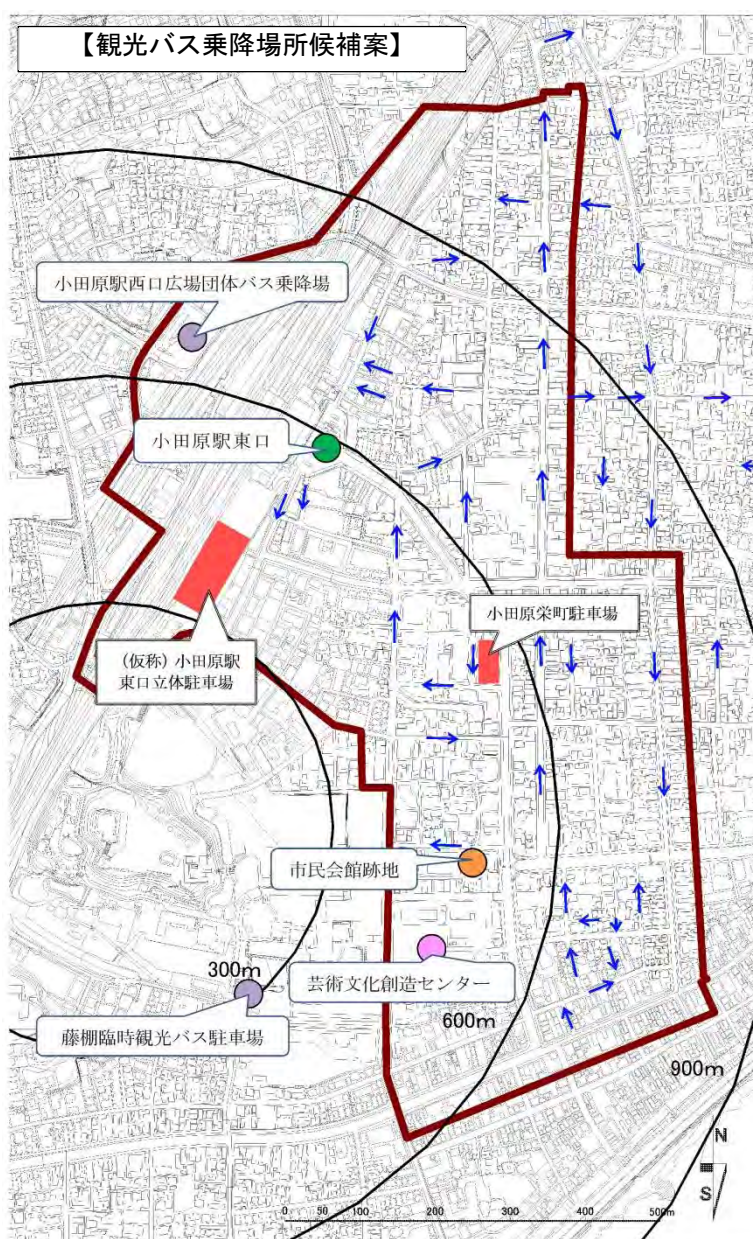
【東口広場バス降車スペース】



【芸術文化創造センター予定地】



【藤棚臨時観光バス駐車場】



(5) 需要量の見通し

1) 需要量の算出方法

駐車需要量は、過去のパーソントリップ調査データを活用し、これまでの目的別発生集中交通量と駐車需要の変化率をもとに、将来の発生集中交通量に対する駐車需要を算出した。

さらに、パーソントリップ調査データに含まれていないと考えられる大規模事業や土地利用転換を踏まえた駐車需要を上乗せして、駐車需要の見通しを算出した。

2) パーソントリップ調査データにみる駐車需要の経年変化

駐車場整備地区を包含する、東京都市圏パーソントリップ調査小ゾーンにおける駐車需要（全目的）をみると、平成10年から平成20年の10年間で17.9%減少している。

町丁字名	H10	H20	増加率
小ゾーン番号 26202 (中町1丁目～3丁目、栄町1丁目～4丁目、浜町1丁目～4丁目)	14,430 台	11,700 台	81.1%
小ゾーン番号 26203 (本町1丁目～4丁目、城内、南町1丁目～4丁目)	6,420 台	5,422 台	84.5%
2 地区計	20,850 台	17,122 台	82.1%

3) 発生集中交通量の将来予測

パーソントリップ調査では、発生集中交通量の将来予測を計画基本ゾーン単位で行っている。計画基本ゾーンとは、小ゾーンが複数含まれる計画立案や予測評価の単位である。

発生集中交通量について、トリップの目的区分のうち駐車場整備地区などの街なかへの集中交通量を考える場合、通勤、業務、私事交通が駐車需要の説明変数になると考えられる。

このような考え方にに基づき、「通勤、業務、私事」目的の集中交通量の経年変化および将来予測をみると、将来は減少傾向にあり、平成42年には、平成20年の3%程度の減少との予測結果である。

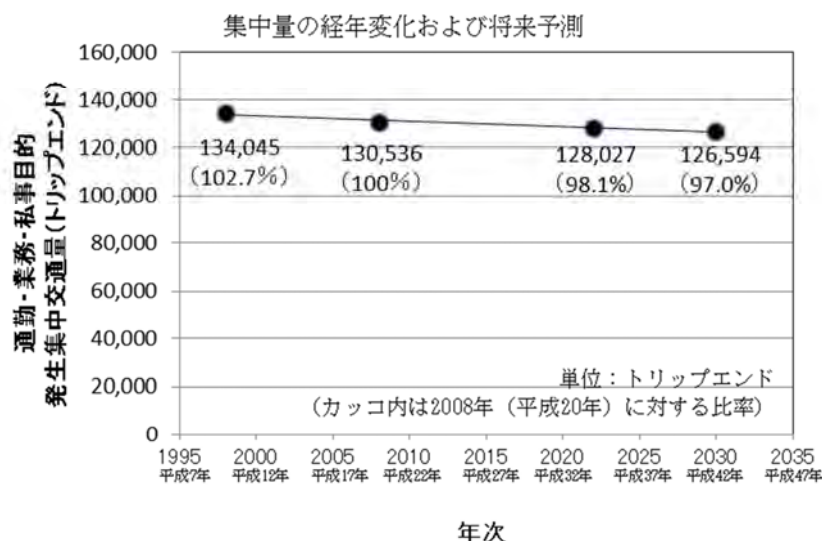


図 集中交通量の将来予測 (中心市街地を含む計画基本ゾーン)

※予測にあたり、東京都市圏パーソントリップ調査の結果を用いているため、将来予測値は今後の自動車分担率の増加も加味した数値となっている。

4) 駐車需要の将来予測

駐車需要の経年変化減少率に比べ、集中交通量の将来予測結果の減少率は緩やかである。このため、それぞれの減少率の比率を用いて、駐車需要の将来需要を推計した。結果として、平成34年には平成20年に比べ84.0%の駐車需要が、平成42年には同じく74.8%の駐車需要へ減少すると考えられる。

さらに、今後予想される大規模事業や土地利用転換に伴う駐車需要を推計すると、次のように整理することができる。

	お城通り地区 再開発事業 (広域交流施設ゾーン)	芸術文化 創造センター	小田原地下街 「ハルネ小田原」	ベルジュ跡地 新規商業ビル
敷地面積	5,830 m ²	9,367 m ²	—	779 m ²
建築面積	4,664 m ² (建ぺい率80%想定)	—	—	—
延床面積	9,328 m ² (容積率400%、レンタル比0.5と仮定)	10,142 m ²	(店舗面積) 2,014 m ²	1,948 m ²
階数	—	地上4階	地下1階(売場)	地下1階地上4階
用途	公共用途、店舗等	文化センター	商業	商業
駐車需要の推計※1 (台/日)	1,828 台/日 (附置義務分以外の駐車需要は、(仮称)小田原駅東口立体駐車場利用を想定※3)	273 台/日 (芸術文化創造センター整備に伴う周辺交通解析業務報告H26.8による、日駐車需要の想定より)	393 台/日 (大店立地法指針に基づき算出)	298 台/日 (延床面積に対する売り場面積を0.7とし大店立地法指針に基づき算出)
必要台数※4	附置義務90台	附置義務40台	39台(※5参考値)	27台

※1 駐車需要の推計の合計：2,576 台/日 (1,828 台+273 台+393 台+298 台-216 台※2)

※2 芸術文化創造センター完成後、市民会館の廃止が決定しているため、別途実態調査で算出されている市民会館の駐車需要216台(市資料より)を差し引いた

※3 小田原駅東口臨時駐車場の整備後の台数増：218台 (=368台-150台)

※4 必要台数の合計：157台 (90台+40台+27台)

※5 小田原地下街「ハルネ小田原」は、附置義務条例対象外であること、駐車場を整備していないこともあり、必要台数の合計には含まない。

現況の駐車施設調査結果では、駐車場の飽和度合いは6割程度である。今後、現在取り組まれている大規模事業（お城通り地区再開発事業（広域交流施設ゾーン）、芸術文化創造センター、ベルジュ跡地新規商業ビル、小田原地下街「ハルネ小田原」（供用済み））および市民会館廃止により、2,576台/日の需要増が見込まれる。

ただし、お城通り地区再開発事業については、詳細な施設規模が不明なため、建ぺい率および容積率の上限値で建設された場合を仮定している。

今後、駐車需要は全体的に減少の見通しであるが、大規模事業による増加が推計され、結果として平成34年には概ね現況と同程度の駐車需要が見込まれ、平成42年には現況よりも約10%少ない駐車需要が推計されることから、需給バランスは確保できると考える。

また、さらに（仮称）小田原駅東口立体駐車場の整備がなされ、各施設整備に伴う附置義務駐車場が整備されることによって、需給バランスは確保できる。ただし、駅周辺など駐車場位置に伴う需要のアンバランスについては、個別駐車場の特性や徒歩圏内での駐車場有効活用などを考える必要がある。

なお、この推計は平均的な平日に対するものであり、観光需要の主な対象である休日の需要はこの限りではない。

表 駐車場整備地区を包含する地区（小ゾーン単位）での将来需要予測（1日の需要）

町丁字名	H10	H20	H34	H42
小ゾーン番号 26202 （中町1丁目～3丁目、栄町1丁目～4丁目、浜町1丁目～4丁目）	14,430台	11,700台	—	—
小ゾーン番号 26203 （本町1丁目～4丁目、城内、南町1丁目～4丁目）	6,420台	5,422台	—	—
2地区計	20,850台	17,122台	14,390台	12,801台
比率	121.8	100	84.0	74.8
大規模事業を考慮した駐車需要	20,850台	17,122台	16,966台	15,377台
比率	121.8	100	99.1	89.8

※H34、H42の発生集中量は、小田原市全体の数値のみの予測であるため、小ゾーンの数値を空欄にしている。

表 駐車場整備地区を包含する地区での将来需要予測（ピーク時）

町丁字名	H26	備考
1) 駐車場整備地区内収容台数	2,150台	
2) 平日利用状況（ピーク時）	1,456台	各駐車場ピークの計
3) 需給バランス	0.677	2) ÷ 1)
4) 今後増加が推計される収容台数	340台	（仮称）小田原駅東口立体駐車場含む （157台+218台-35台※1）
5) 将来の駐車場整備地区内収容台数	2,490台	1) + 4)
6) 将来の平日利用状況（ピーク時）	1,796台	2) + 4)
7) 需給バランス※2	0.721	6) ÷ 5)

※1 芸術文化創造センターの整備に伴い本町第2臨時駐車場（35台）が廃止されるため減算。

※2 需給バランスが1.0を下回る場合、供給量が需要量を上回っていることになる。

将来の駐車場整備地区内の駐車需要については、町丁目別の建物用途別面積をもとに、駐車需要を按分する。按分は、現況の建物用途のうち、特に一時預かりや専用駐車需要のもととなる、商業・業務・公共施設の合計面積により行う。

現況の施設立地状況を前提とすると、将来の地区別駐車需要は栄町2丁目地区や栄町1丁目地区が多い結果となる。

表 駐車場整備地区を包含する地区（町丁目単位）での将来需要予測（1日の需要）

町丁字名	H10	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）	14,430台	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	14,430台	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）	6,420台	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	6,420台	5,422台	5,297台 (5,354台)	4,712台 (4,769台)
2地区計	20,850台	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）	121.8	100	84.0 (99.1)	74.8 (89.8)
駐車場整備地区内計	12,646台	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）	122.2	100	69.0 (93.8)	61.4 (86.2)

※H10, H20はP T小ゾーンデータによる数値。

※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。

※かつこ内は、大規模事業による駐車需要の増加推定分。

※四捨五入により、合計が整合しない点がある。

5) 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っても、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。

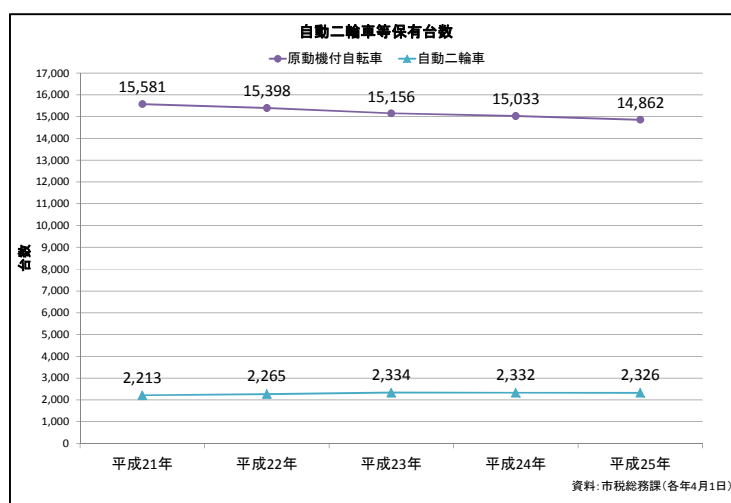
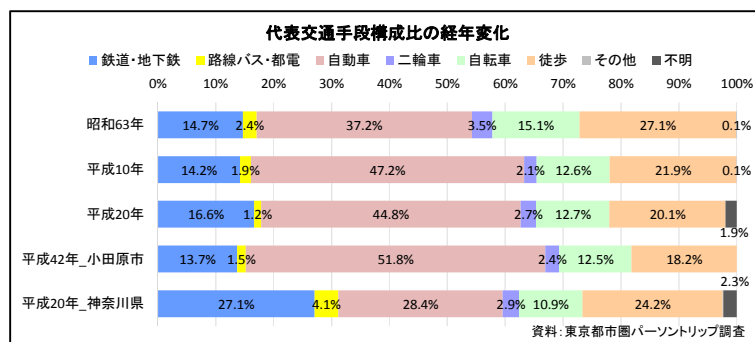


図 自動二輪車等保有台数の経年変化



※四捨五入により 100%とならない場合がある。

図 代表交通手段の経年変化および今後の見通し

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

4. 駐車場の整備の目標年次及び目標量

駐車施設の現状把握や需要予測等を踏まえ、駐車場整備計画の目標年次と目標量を以下の様に定める。

(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 年を目標年次とする。

ただし、「おだわら TRY プラン」との整合や、その他関連計画との整合を図る必要があることから、概ね 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計分。

※比率は、平成 20 年を 100 としたときの数値。

5. 駐車場整備に関する課題

これまでの現況整理と駐車施設実態調査結果から、本市における駐車場に関する課題は、次の4つに集約整理することができる。

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。

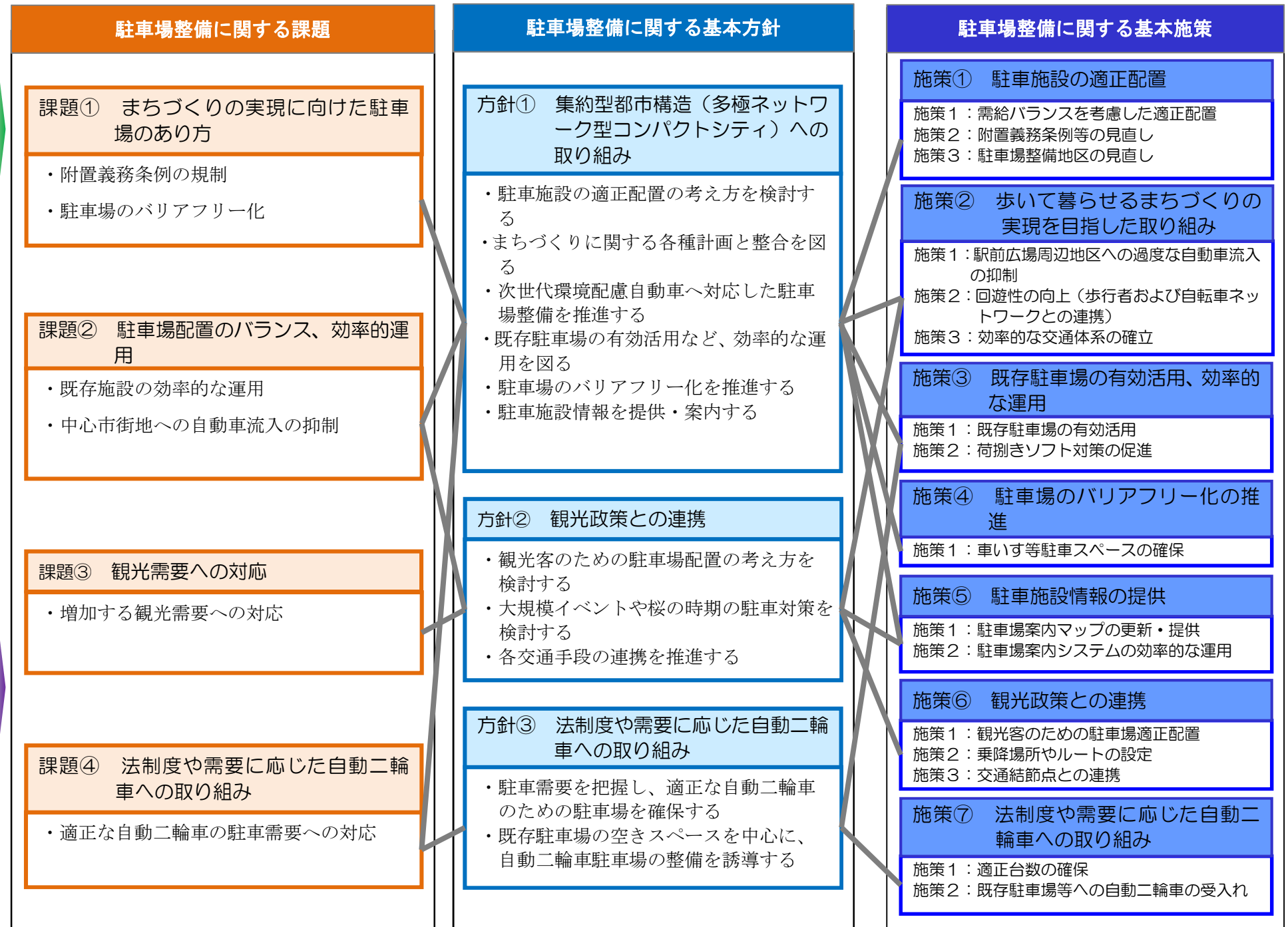


図 自動二輪車の路上駐車状況

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 年为目标年次 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 訪れたいくなる・歩きたいくなるまちづくり



7. 駐車場整備に関する基本方針

駐車場整備に関する課題に加え、上位・関連計画における都市の将来像や、都市の現況および駐車施設の現況・利用状況、また将来像の実現への問題点や今後の見通し等を踏まえ、駐車場整備に関する方針を定める。

これら方針に基づく将来像の実現への課題解決に向けた基本施策を、次章以降において整理する。

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

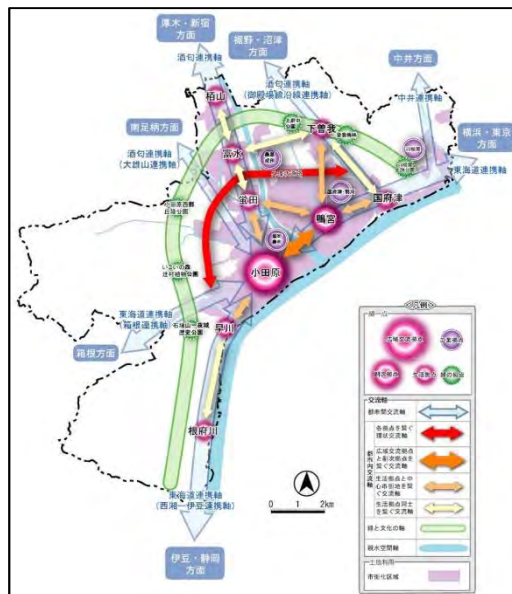


図 将来の都市構造図
(小田原市都市計画マスタープラン
(平成 23 年 3 月))

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



図 小田原城址



図 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



図 自動二輪車の路上駐車状況

8. 駐車場整備に関する基本施策

駐車場整備に関する基本方針を受け、課題解決に向けて以下の7つの基本的な施策を定める。

【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。

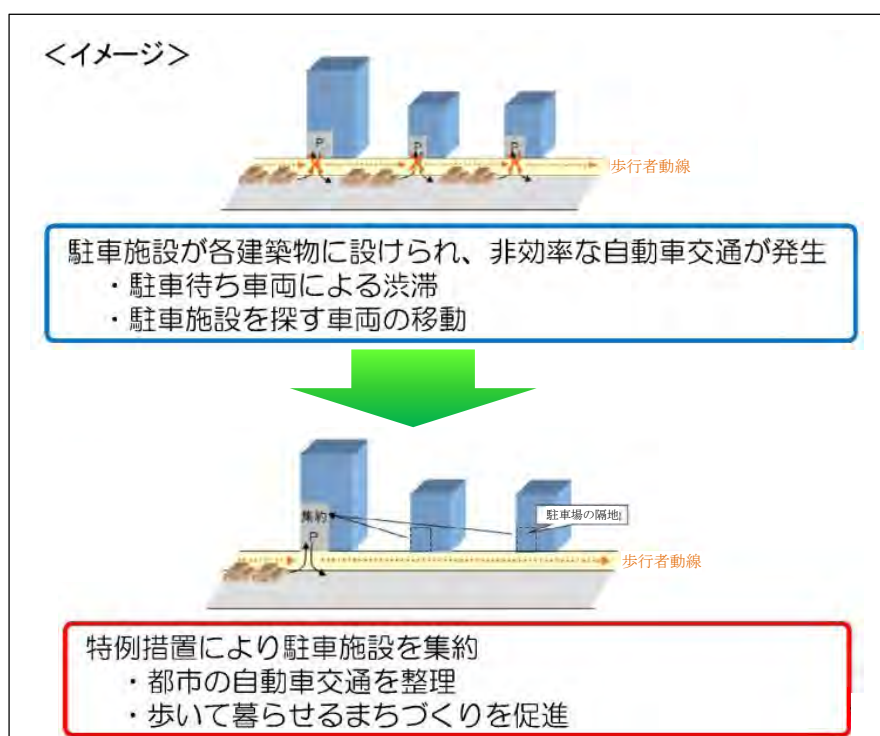
■ 現行の駐車場附置義務条例等

	施行年月日	対象	目的
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	平成 10 年 1 月 1 日	駐車場整備地区、商業地域、周辺地区内の建築物	駐車場法の規定に基づき、建築物における駐車施設の附置及び管理等に関し必要な事項を定める
小田原市開発事業に係る手続及び基準に関する条例	平成 18 年 5 月 1 日	小田原市内の開発事業 (既存建築物改装は適用外)	開発事業に関し必要な手続、公共施設及び公益的施設の整備基準等並びに都市計画法第 33 条第 3 項及び第 4 項の規定に基づく開発許可の基準を定めることにより、恵まれた自然環境を保全するとともに、良好な生活環境の形成を図り、もって安全で住みよい都市づくりの推進に寄与すること
小田原市ワンルーム等建築物指導基準	平成 16 年 4 月 1 日	ワンルーム等建築物	ワンルーム等建築物の建築に伴う紛争を未然に防止するとともに、良好な近隣関係を保持し、もって地域における健全な生活環境の確保を図るため、ワンルーム等建築物の建築計画、管理等について必要な指導基準を定め、建築主等にその協力を要請する事に関し必要な事項を定める
【参考】 大規模開発地区関連交通計画マニュアル	平成 26 年 6 月	商業系の開発(延床面積 1 万㎡以上)、業務系の開発(延床面積 2 万㎡以上)、その他の用途(住宅、ホテル、イベント施設等上記以外の特殊な用途)および複合開発	開発に伴う発生集中交通量の予測、既存の交通施設への影響の評価、および必要な交通対策の立案からなる一連の局所的な都市交通計画の策定

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。

【隔地駐車場、集約のイメージ】



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。



資料：小田原市低炭素都市づくり計画（平成 26 年 9 月）

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 I C T 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。

【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。



図 路上荷捌き事例（左：仙台市国分町）



図 共同荷捌き・ポケットローディング
駐車場事例（右：目黒区）

資料：国土交通省 HP

【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。

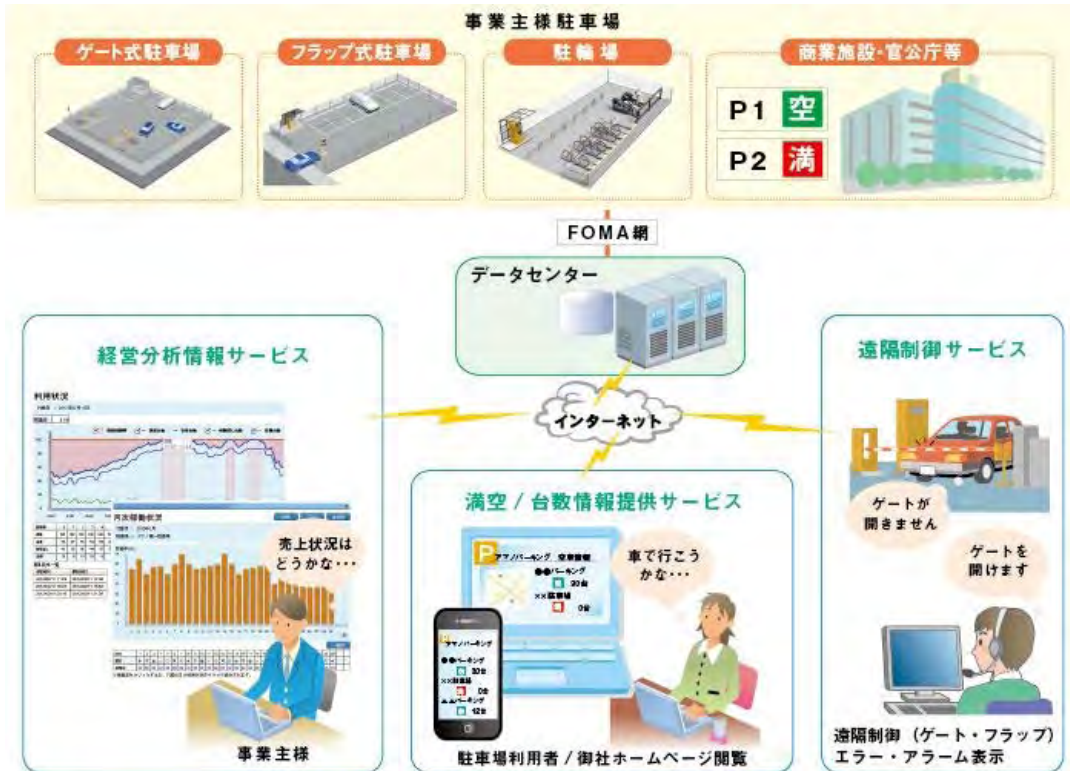
【基本施策⑤：駐車施設情報の提供】

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

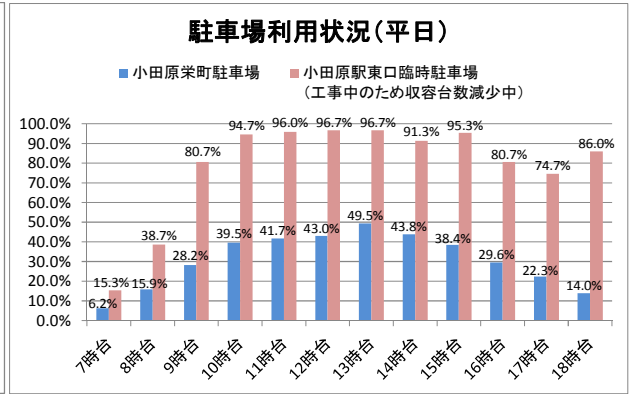
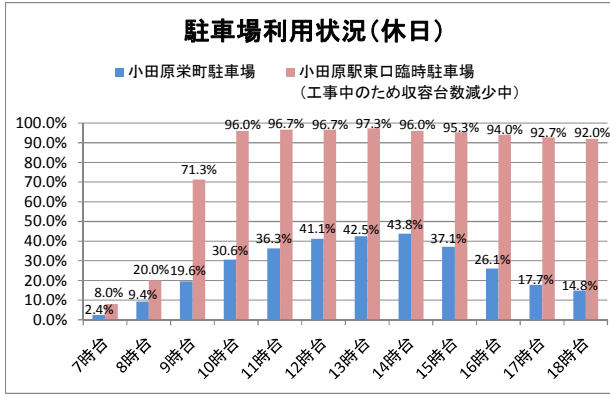
- ・駐車場の効率的な運用のため、利用者への情報提供として、駐車場案内システムの活用を検討する。駐車場案内システム導入にあたっては、ICT技術を活用し、低価格で個別ユーザーへ情報提供できるシステムの検討を行う。
- ・また、公共駐車場のみならず、民間駐車場を含めたシステムのあり方については、案内システム導入駐車場の運用を見ながら、システムへの参画を検討する。



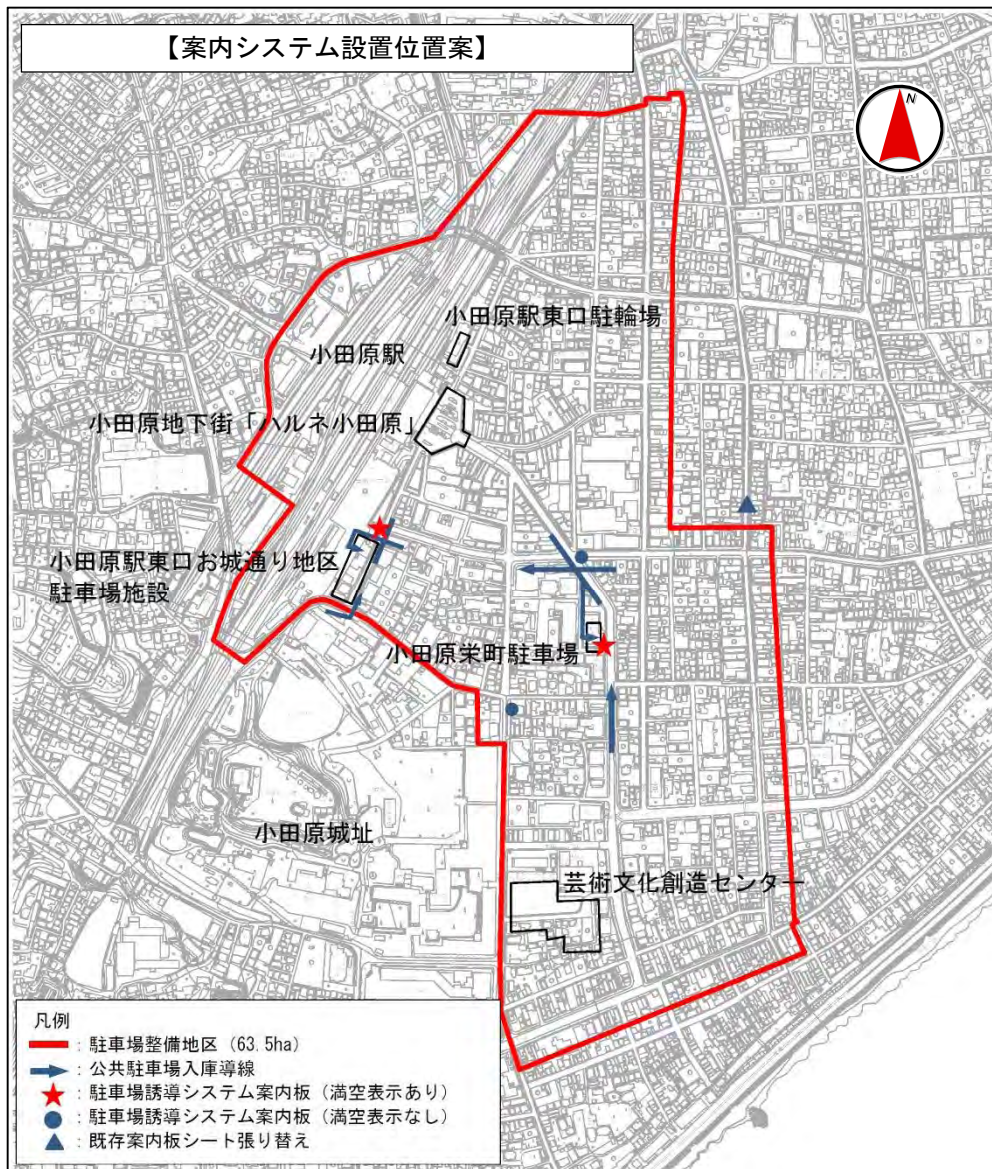
資料：アマノ株式会社

図 駐車場利用者への情報提供例（民間駐車場事業者ホームページ）

【駐車場利用状況】



※利用率は入庫データより算出したため、小田原駅東口臨時駐車場が100%未満となっているが、実際は入庫待ちが発生している状況であった。



【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

- ・フリッ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。

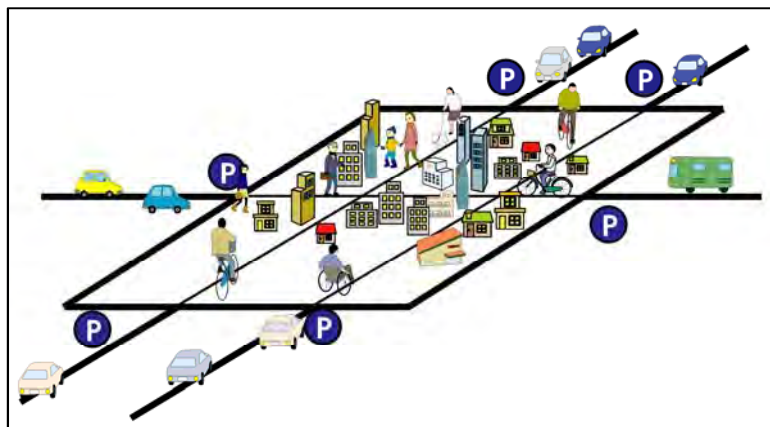


図 フリッジ駐車場の考え方

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、観光目的地である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、交通手段が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もみても、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。

表 自動二輪車駐車需要の見通し（再掲）

	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

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. 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画

(1) 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針

駐車場整備に関する課題に加え、上位・関連計画における都市の将来像や、都市の現況および駐車施設の現況・利用状況、また将来像の実現や問題点や今後の見通し等を踏まえ、駐車場整備に関する方針を定める。

これら方針に基づく将来像の実現への課題解決に向けた基本施策を、次章以降において整理する。

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

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

(2) 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

駐車施設の現状把握や需要予測等を踏まえ、駐車場整備計画の目標年次と目標量を以下の様に定める。

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計分。

※比率は、平成 20 年を 100 としたときの数値。

(3) 目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策

駐車場整備に関する基本方針を受け、課題解決に向けて以下の7つの基本的な施策を定める。

【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。

【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。

【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。

【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、利用者への街なか情報提供として、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技術を活用した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中心に行う。
- ・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、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と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、観光目的地である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、交通手段が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みても、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。

(4) 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体

駐車場整備地区内における駐車需要は、現況で概ね満たされていることや、今後の需要の見通しをみても満足していることから、新たな路上駐車場の設置は行わない。なお、特定駐車場への集中や荷捌きなどの対応については、既存駐車場の有効活用や駐車場案内マップの更新・提供、駐車場案内システムの効率的な運用、荷捌きソフト対策の促進などの施策により、対応を図る。

(5) 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

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

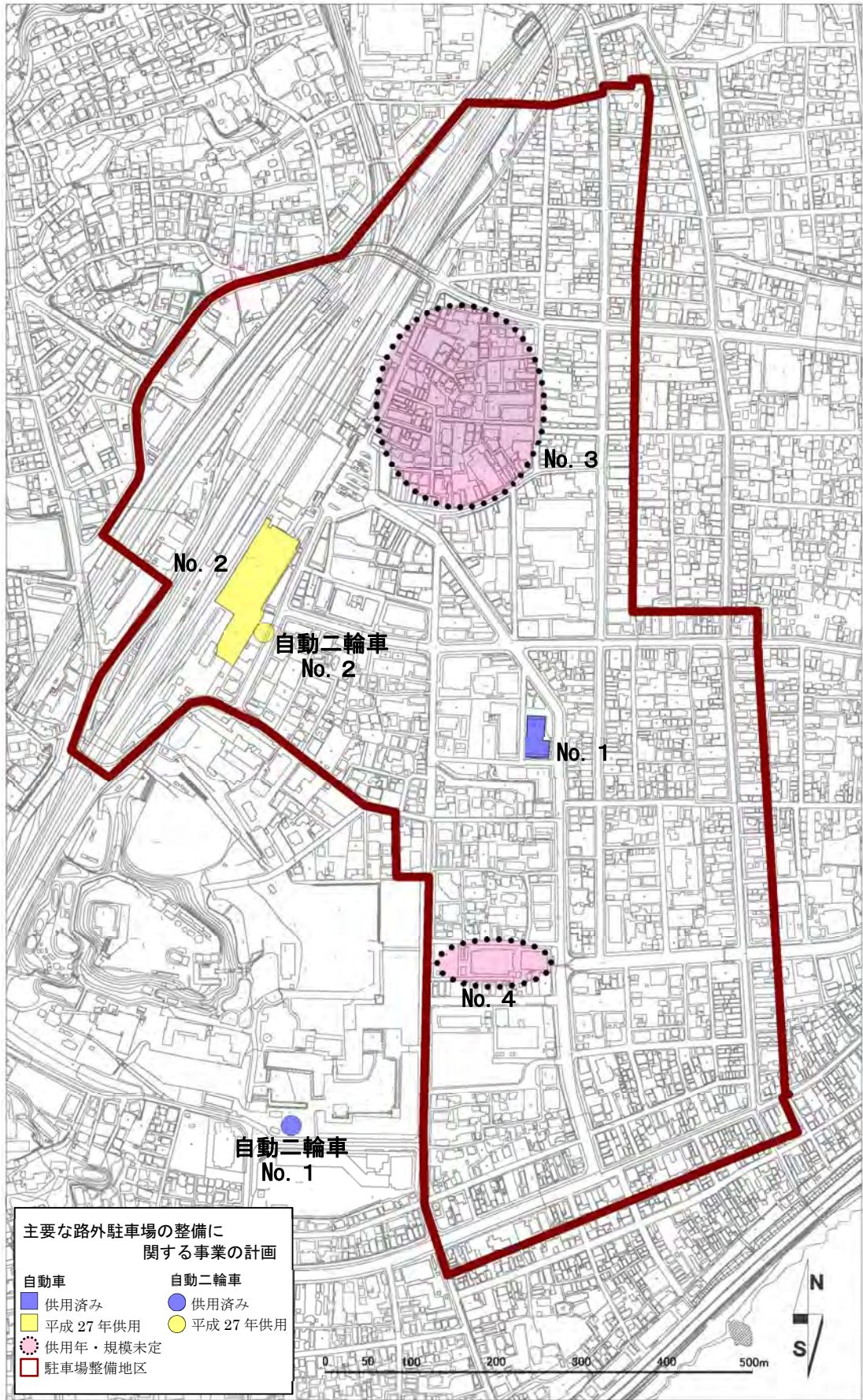


図 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画位置図

参考資料

(1) 小田原市駐車場整備計画等策定協議会設置要領

○小田原市駐車場整備計画等策定協議会設置要領

(平成26年7月8日)

小田原市駐車場整備計画等策定協議会設置要領

(設置)

第1条 小田原市駐車場整備計画及び小田原市自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「駐車場整備計画等」という。）を策定するため、庁内組織である小田原市駐車場整備計画等策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会の所掌事項は、次に掲げる事項とする。

- (1) 駐車場整備計画等の策定に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、駐車場整備計画等の策定に関して必要な事項。

(協議会)

第3条 協議会は、会長及び会員をもって組織する。

- 2 会長及び会員は、別表に掲げる課の長をもって充てる。
- 3 会長は、必要に応じて会議を招集し、会務を総理する。
- 4 会員は、やむを得ない理由により、協議会を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その者の出席をもって当該会員の出席とみなす。
- 5 会議の議事は、出席した会員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(任期)

第4条 会員の任期は、駐車場整備計画等の策定までとする。ただし、会員が欠けた場合に

おける補欠会員の任期は、前任者の残任期間とする。

(作業部会)

第5条 協議会に作業部会を置く。

- 2 作業部会は、協議会の要請に基づき、駐車場整備計画等の策定に関し、必要な調査、検討等を行う。
- 3 作業部会は、部会長及び部会員をもって組織する。
- 4 部会長は、都市計画課職員をもって充てる。
- 5 部会員は、別表に掲げる課の職員及び部会長が必要と認める職員をもって充てる。
- 6 部会長は、必要に応じて作業部会を招集し、事務を掌理する。

(関係職員の出席)

第6条 会長又は作業部会長は、協議会又は作業部会において必要があると認めるときは、その会議に、議事に関係のある職員の出席を求め、資料の提出、意見又は説明、その他の協力を求めることができる。

(庶務)

第7条 協議会及び作業部会の庶務は、都市計画課において処理する。

(委任)

第8条 この要領に定めるもののほか、協議会及び作業部会の組織、運営等に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

この要領は、平成26年7月8日から施行する。

別表（第3条及び第7条関係）

区 分	課 名
会 長	都市部 都市計画課
会 員	企画部 企画政策課
会 員	総務部 管財契約課
会 員	市民部 地域安全課
会 員	文化部 文化政策課
会 員	経済部 産業政策課
会 員	経済部 観光課
会 員	都市部 都市政策課
会 員	都市部 中心市街地整備課
会 員	都市部 拠点施設整備課
会 員	建設部 建設政策課
会 員	建設部 土木管理課
会 員	建設部 道水路整備課

(2) 用語集

あ行	内容
駅勢圏	ある鉄道駅に対する利用者の範囲。駅を利用する人間の居住地、就業地、就学地の範囲を示す。
一時預かり駐車場	時間により料金を課す駐車場。コインパーキングとも呼ばれる。

か行	内容
隔地駐車場	<p>附置義務条例により、駐車場の附置を建築物もしくはその建築物の敷地内に義務付けているが、その特例として建築物の敷地外に設ける駐車場である。</p> <p>なお、駐車施設の附置の特例として、建築物の構造または敷地の状態から建築物または敷地内に附置することができないと市長が認める場合において、建築物の敷地からおおむね 200 メートル以内の場所に駐車施設を附置したときは、駐車施設を附置したものとみなすと規定している。</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：平成 6 年 9 月 30 日施行）</p>
機械式駐車場	昇降機とパレットなどによって機械的に出し入れする駐車場のこと。
ぐるりん小田原	小田原市が実施しているレンタサイクル事業の名称。
計画停電	<p>電力需要が供給力を上回ることが予測される場合に、大規模な停電を回避するために、電力会社が事前に用途・日時・地域などを定めて電力の供給を一時停止すること。</p> <p>平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災の影響によって東京電力の電力供給能力が大幅に低下したため、同月 14 日から 1 都 8 県で計画停電が実施された。</p>
交通結節点	鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、自動車から徒歩やその他の交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設、鉄道とバスなどの乗り換えが行われる駅前広場など、交通動線が集中的に結節する場所のこと。

さ行	内容
次世代環境配慮自動車	CO2 の排出量が少なく、環境に配慮した電気自動車などのこと。エコカーとも呼ばれる。
自転車ネットワーク計画	<p>安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。</p> <p>小田原市では平成 26 年 3 月に策定。</p>

さ行	内容
集約型都市構造 (コンパクトシティ)	中心市街地や駅周辺等を拠点として、都市機能（公共施設、商業施設、医療施設等）を集約することで、暮らしやすく、維持コストを抑えることができる都市構造のこと。
集約駐車施設	低炭素都市づくり計画における駐車機能集約区域内、または立地適正化計画における駐車場配置適正化区域内において、隔地駐車場が分散的に配置されないように、集約して設ける駐車施設である。 自動車交通と歩行者交通等との交錯を低減することによる交通安全の向上や、駐車施設の出入口が集約されることによる街並みの改善、街のにぎわいの向上、快適な歩行空間の確保等の効果が期待できる。 さらには、マンション等の建築物の採算性の向上にも寄与し、街なか居住促進や都市廊政策の考え方にも資すると考えられる。 ※（小田原市低炭素都市づくり計画：平成26年9月策定）
小ゾーン	夜間人口約15,000人を目安として、地区レベルの計画などを検討する単位のこと。
専用駐車場	店舗や事業所などの利用者のため設けられた駐車場のこと。店舗利用者以外にも料金を課して利用を可とする駐車場を含む。
総合計画	総合的かつ計画的な行政の運営を図るために、望ましい将来都市像と目標達成のための基本的な施策の方向を明らかにした計画のこと。 小田原市では、平成22年度末に、おだわらTRYプラン（第5次小田原市総合計画）が策定されている。

た行	内容
大店立地法	大規模小売店舗立地法の略。本法律に基づき、大規模小売店舗の立地に際し、その周辺の地域の生活環境の保持のため、大規模小売店舗を設置する者によりその施設の配置や駐車場規模などに関し、配慮すべき事項が指針として定められている。
代表交通手段	ある目的での移動が、いくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段のことをいう。 パーソントリップ調査等では一般的に、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順で、より上位の交通手段を代表交通手段としている。
多極ネットワーク型 コンパクトシティ	広域拠点に、商業、医療・福祉施設等の都市機能を、地域拠点に居住機能や生活サポート機能を誘導し、都市機能集積と魅力の創出を図り、広域拠点と地域拠点及び地域拠点同士を公共交通ネットワークにより繋ぐ都市構造のこと。 従来のコンパクトシティの考え方に公共交通を連携させたもの。

た行	内容
端末交通	複数の交通手段を用いて1つの目的トリップを行う場合に、代表交通手段となる手段トリップに付随している二次的トリップのことをいう。例えば、鉄道利用の場合の駅までのバスや自転車、徒歩によるトリップのことをいう。
駐車場案内システム	対象区域内に周辺から入ってくる自転車に対して、駐車場の位置、満空情報、一般経路等の駐車場に関する案内情報の提供を行うシステムのこと。
駐車場条例	路外駐車場及び道路附属物駐車場の設置、管理及び駐車料金並びに法に基づく駐車場整備地区に接続する周辺の区域の指定及び大規模の建築物に附置する駐車施設の規模その他必要な事項について定める条例。(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：平成6年9月30日施行)
駐車場整備計画	「駐車場法」に基づき、都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的に、市町村が策定することができることとされている計画で、駐車場整備地区における駐車場の需給及び供給の現況及び将来の見通しを勘案した、その地区における駐車場整備に関する計画である。 なお、市町村は駐車場整備計画を策定したときは、遅滞なく、これを公表するように努めなくてはならない。
駐車場整備地区	都市計画法に基づく地域地区の一種。商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域又は準工業地域内やこれらの地域の周辺地域において自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について定めることができる。
中心市街地	小田原市中心市街地活性化基本計画で定めるエリア。小田原駅周辺の商業・近隣商業地域(南側は小田原駅・JR東海道本線沿線以南の地域から海岸線まで、北側は小田原駅西口北側(城山1丁目)の地域、東西は浜町3丁目から南町4丁目までの地域)の約170haとしている。
月極駐車場	月単位で契約する駐車場のこと。
低炭素都市	地球温暖化の促進など、気候に悪影響を及ぼさない水準で、二酸化炭素などの温室効果ガス濃度を安定化させると同時に、生活の豊かさを実感できる都市。

た行	内容
低炭素都市づくり計画	<p>「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」に基づき、住民や事業者と集約型・低炭素型の都市づくりの方向性を共有し、取り組みを推進するための計画である。</p> <p>本市においては、地域住民、小田原箱根商工会議所、一般財団法人小田原市事業協会、学識経験者、行政関係者からなる小田原市低炭素都市づくり協議会での協議により、平成 26 年 9 月に策定した。</p> <p>※計画に「駐車機能集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」に関する事項を記載することで、附置義務条例により、集約駐車施設等への駐車施設の設置の義務付けが可能となる。</p>
鉄道事業者	<p>鉄道事業法に基づき鉄道事業の免許を受けた者。経営形態により第一種鉄道事業者から第三種鉄道事業者までの三種に区分される。</p>
都市計画駐車場	<p>都市計画法に定める都市施設の一つであり、都市計画区域内において、自動車の駐車のための一般公共の用に供され、その位置に永続的に確保すべき都市計画に定められる路外駐車場。自転車駐車場（駐輪場）を都市計画決定する場合も都市計画駐車場として決定される。</p> <p>※都市計画法第 11 条：都市施設</p> <p>本市においては、小田原栄町駐車場（都市計画決定（変更）平成 8 年 8 月 1 日）</p>
都市計画道路	<p>都市における安全かつ快適な交通を確保するとともに、活力と魅力のある快適な都市形成に寄与し、併せて防災強化の役割を果たし、供給処理施設の収容を図るなど多面的な機能を有する都市の骨格をなす施設。都市計画法上は、都市施設として、種類、名称、位置、区域、種別及び車線の数その他の構造について決定された道路をいう。</p>

た行	内容
都市廊政策	<p>本市において、小田原駅周辺の都市空間と小田原城周辺の歴史的空間が近接している魅力を最大限に活かし、回遊性を高め、街なかの活性化を図るため、都市廊政策を位置付けた。</p> <p>都市廊とは、統一感のある調和のとれた景観、にぎわいのある魅力的な商業空間及び花と緑あふれる街路（歩行者空間）の創造と持続可能な街なか居住の実現を図るまちの形態と定義している。</p> <p>平成 25 年 3 月に「にぎわいとやすらぎの街なか再生～訪れたいくなるまち（交流人口の増加）・住みたいくなるまち（定住人口の増加）の実現～」を目的に、「もてなしの道路空間づくり」、「魅力ある商店街づくり」、「住みよい居住空間づくり」の 3 本の柱を軸として基本方針を定めた。</p> <p>平成 25 年 8 月に都市廊政策推進協議会を設置し、基本方針に基づく施策を推進することにより、魅力ある、歩いて楽しい歩行者空間の創造と街なか居住の促進を図り、新たな市街地形成とコミュニティの再生による、安心して暮らしやすい、にぎわいとやすらぎのある街なかの居住環境づくりとあわせ、小田原駅周辺の中心市街地の活性化を目指している。</p>
トリップ	ある目的をもった移動のことで、自転車や人または物の出発地から目的地への移動をいう。

な行	内容
荷捌き駐車場	<p>商店等への搬入等のために一時的に搬入車を駐車する施設である。</p> <p>附置義務条例により、一定規模以上の店舗等の建築物を新築する者に対して、その建築物または敷地内などに荷捌き駐車施設の設置を義務付けている。</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：平成 6 年 9 月 30 日施行）</p>

は行	内容
発生集中交通量	ある施設やエリアに、出発・到着する人等を合わせた数値。
バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。
パークアンドライド	自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道等の大量公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達すること。

は行	内容
パーソントリップ調査	<p>パーソントリップとは、人の動きに着目して捉えるトリップをいう。パーソントリップ調査とは、人の属性（職業・産業・年齢階層・職業上の地位）、交通目的、交通機関との関連において、パーソントリップの起終点を調査することをいう。</p> <p>小田原市は、国、県などから構成される東京都市圏交通計画協議会が実施している東京都市圏パーソントリップ調査の対象となっている。</p> <p>調査は、昭和 43 年から 10 年おきに実施されており、直近は平成 20 年の第 5 回である。</p>
附置義務条例	<p>駐車場整備地区、商業地域及び、近隣商業地域で、一定規模以上の建築物を新築・増築等する際は、駐車場、駐輪場の附置を義務づける条例。</p> <p>本市においては、駐車場法第 20 条に基づき、「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（平成 6 年 9 月 30 日施行）」を定め、駐車場の附置義務を設けている。</p>
フリンジ駐車場	<p>まちの中心部に自動車が入ってこないように、まちの外縁部（フリンジ）に作られた駐車場のこと。利用者はこの駐車場に自動車をとめ、徒歩やその他の公共交通手段で中心部に入出入りする。</p>
歩行者ネットワーク計画	<p>都市廊政策で掲げる、にぎわいとやすらぎの街なか再生による交流人口と定住人口の増加を実現するために、小田原駅や芸術文化創造センター等の拠点施設を結ぶネットワークを構築し、魅力的な「通り」を演出することで、歩行者の増加を図り商業の活性化に繋がる、歩いて楽しい回遊性の高い歩行空間を創出するための計画である。</p> <p>検討会を設置し、関連する計画との整合や、ネットワーク対象路線の現状調査、歩行者流動実態調査、歩行者交通量の将来推計、道路利用者の意見聴取などの結果を踏まえながら、路線ごとの整備計画案等について協議を行い、パブリックコメントを実施した後、平成 26 年度中の策定を予定している。</p> <p>歩行者ネットワークのエリア設定については、都市廊政策エリアや芸術文化創造センターなどの拠点施設を含むエリアを歩行者空間重点整備区域と位置付け、回遊性の向上や、街なか居住に繋がる歩行空間の整備を実施するものとし、また、小田原漁港や板橋地区への来街者も多いことから、自転車や回遊バスなどを利用した回遊性向上に繋がる施策を検討する。</p>
ポケットローディング	<p>道路外に設けた、荷物の積み卸しのための小スペースのこと。</p> <p>小スペースを一定程度の間隔で設置し、相互に利用状況などが確認できるようにネットワーク化を図ったシステムなどもある。</p>

ら行	内容
立地適正化計画	<p>立地適正化計画とは、平成 26 年 8 月 1 日に施行された「改正都市再生特別措置法」に基づくもので、拡散した低密度な市街地をコンパクトな都市構造への転換を目指すもので、居住機能や商業、福祉・医療等の都市機能の立地や公共交通の充実に関する包括的な計画である。</p> <p>具体的には、居住を誘導し人口密度を維持する居住誘導区域を設定し、その区域内に商業、医療・福祉施設等を誘導・集積する都市機能誘導区域の設定などを行う。</p> <p>あわせて、それらの区域を公共交通ネットワークの再編等と連携する多極ネットワーク型コンパクトシティにより、持続可能なコンパクトなまちづくりを目指すものである。</p> <p>立地適正化計画の策定主体は、市町村（複数の市町村の連携による策定も可）で、いわゆる市町村マスタープランの高度化版である。</p> <p>※計画で位置付ける駐車場配置適正化区域内において、条例で定める規模以上の路外駐車場の設置について市町村長への届出を義務付け、附置義務条例により、集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付けることが可能となる。</p>
レンタサイクル	貸しタイプの自転車のこと。元に戻すタイプの「レンタサイクル」に対して、各拠点に乗り捨てるタイプを「コミュニティサイクル」という。
レンタブル比	延床面積に占める収益部分の面積比率。賃貸部分の面積÷延床面積で計算される。
路上駐車場・路外駐車場	自動車を留置しておく施設、または場所のことで、道路上の駐車場所として定められたものを路上駐車場、道路からはずれた駐車場を路外駐車場という。
路上駐車	人が乗車していない一時的に路上に駐車している自動車。

アルファベット	内容
EV	Electric Vehicle の略で電気自動車のこと。
ICT	情報通信技術（Information and Communication Technology）の略。情報（information）や通信（communication）に関する技術の総称。