

小田原市自転車等の駐車対策に関する総合計画  
(小田原市駐輪場整備計画)

平成 27 年 3 月  
小 田 原 市

## 目 次

1. 駐輪場整備計画策定の目的.....	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. 駐輪実態等調査結果.....	16
(1) 調査概要.....	16
(2) 実態調査結果.....	17
(3) ヒアリング調査結果.....	42
(4) 需要量の見通し.....	43
4. 駐輪場整備の目標年次および目標量.....	50
(1) 目標年次.....	50
(2) 整備の目標量.....	50
5. 駐輪場整備に関する課題.....	51
6. 課題・基本方針・基本施策のまとめ.....	53
7. 駐輪場整備に関する基本方針.....	54
8. 駐輪場整備に関する基本的な施策.....	55
9. 自転車等の駐車対策に関する総合計画.....	61
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. 駐輪場整備計画策定の目的

### (1) 背景

自転車は日常生活における身近な移動手段であるが、近年では健康増進やサイクリングなど、利用目的の幅が広がっており環境意識の高まりとともに、環境にやさしい乗り物としても、注目されている。

本市においても、多くの住民が身近な交通手段として、通勤、通学、買い物などに自転車を利用しており、鉄道駅における駐輪需要や商店街における路上駐輪の実態を踏まえ、自転車交通の利用促進のため計画を策定するものである。

### (2) 目的

本計画は、駐輪場に関する課題を整理し、駐輪需要に基づく駐輪場の適正配置、有料化等による整備を推進し、自転車に係る交通環境の整備、安全性の確保、交通の円滑化を図り、自転車交通の利便性を増進させるとともに、あわせて公共交通の利用促進を図り、中心市街地の活性化や集約型都市構造に備えるため策定するものである。

【自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（改正自転車法）に基づき、自転車等の駐車対策に関する総合計画（駐輪場整備計画）に定める事項】（第7条）

- ・総合計画の対象とする区域
- ・総合計画の目標及び期間
- ・自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要
- ・自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置
- ・放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針
- ・自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項
- ・自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項

### (3) 検討範囲

検討の対象区域は、本市全域とする。なお、特に自転車・歩行者交通が多い、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅周辺については、その中でも重点的に取り組む区域として位置づける。

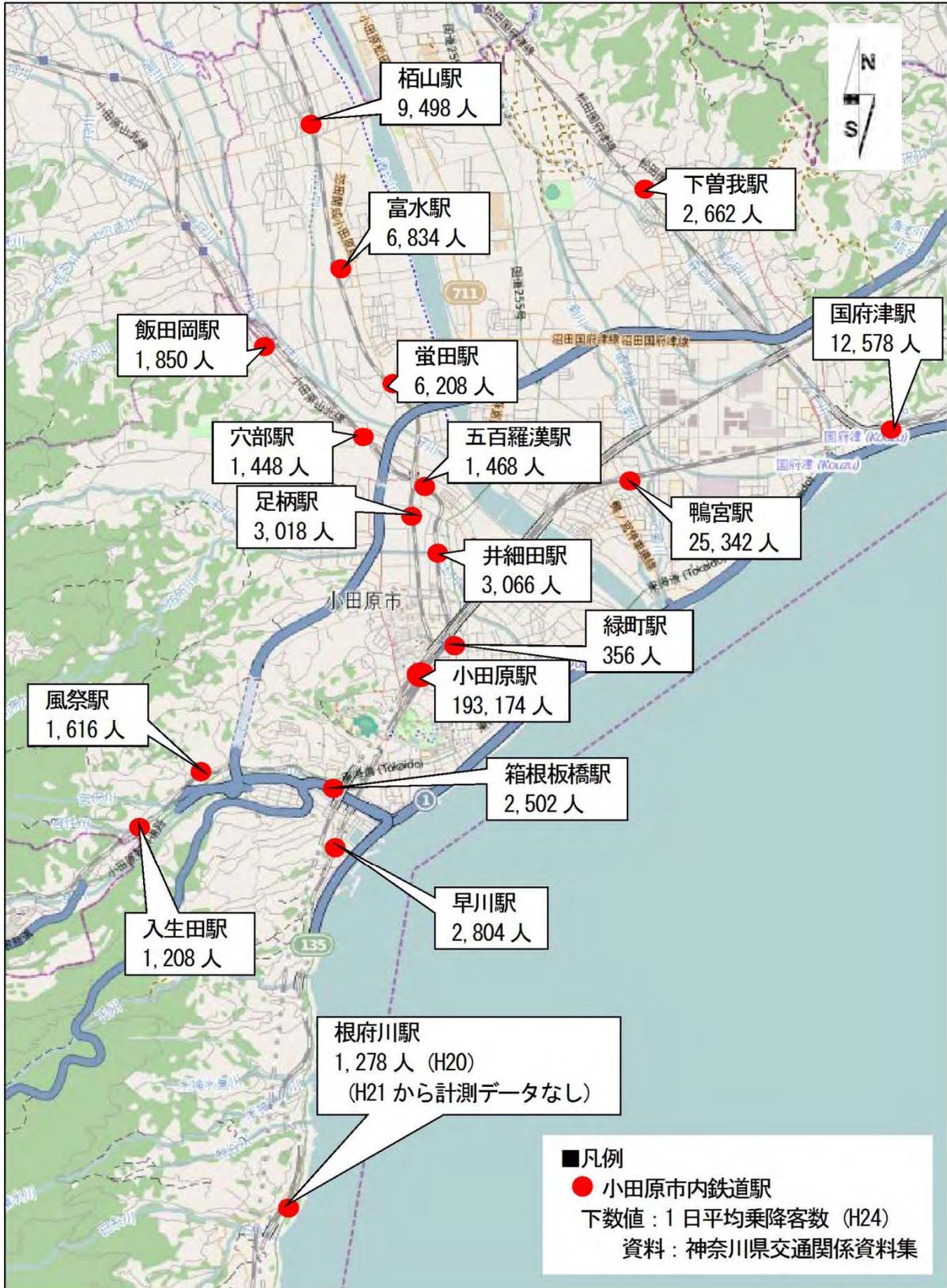
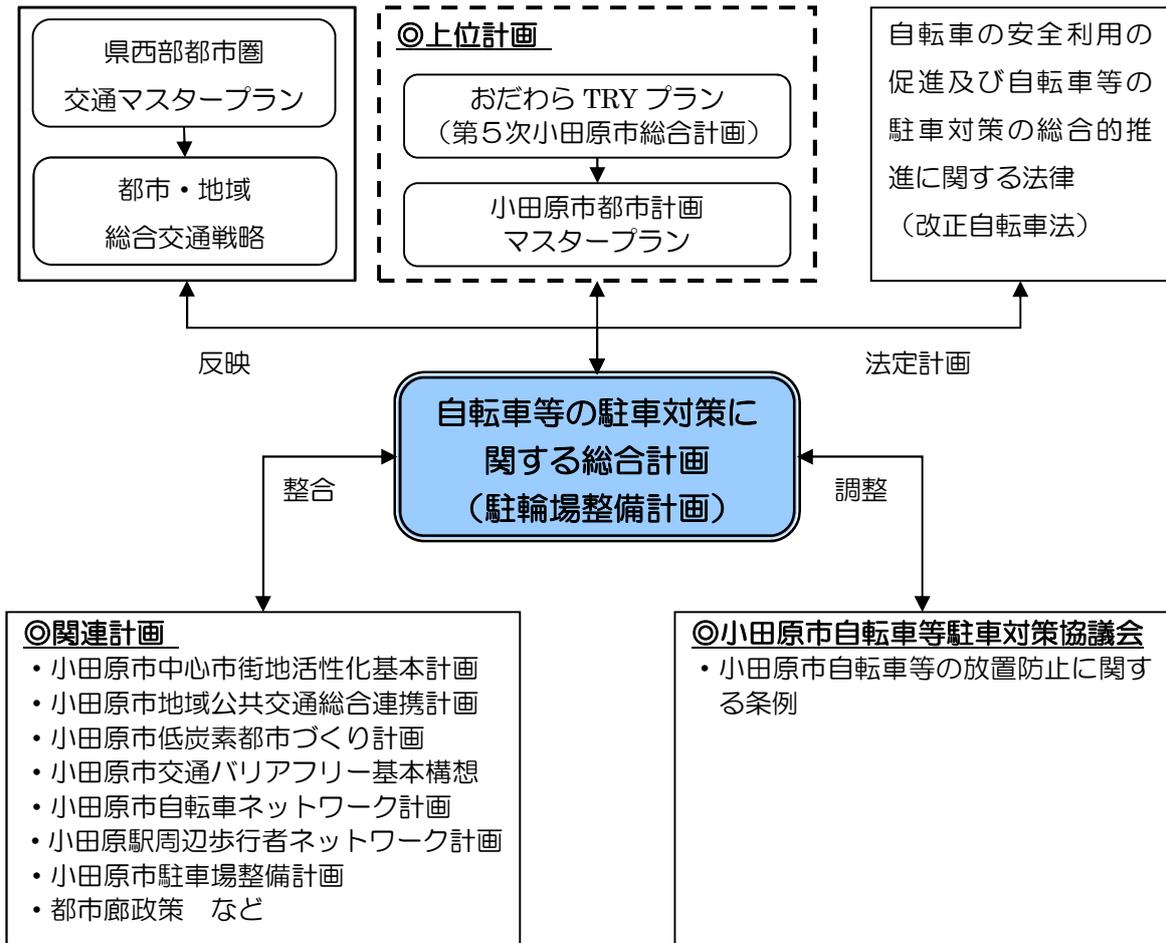


図 検討対象範囲

#### (4) 位置付け

駐輪場整備計画（自転車等の駐車対策に関する総合計画）は、上位計画である小田原市総合計画、都市計画マスタープランの考え方、また、神奈川県西部都市圏交通マスタープランおよび都市・地域総合交通戦略の考え方を反映し、市が取り組んでいる中心市街地活性化基本計画などと整合したものとする。

本市における上位計画や、駐輪場に関する法律、条例等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><b>3. 豊かな生活基盤のある小田原</b></p> <p><b>(2)都市基盤</b></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><b>28 快適で魅力ある生活空間づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○計画的な土地利用の促進</li> <li>○景観形成の促進</li> <li>○小田原駅・小田原城周辺のまちづくり</li> </ul> <p><b>29 安全で円滑な地域交通の実現</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○誰もが移動しやすい交通環境づくり</li> <li>○円滑な道路交通の確保</li> </ul>

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"> <li>・鉄道駅を中心としたまとまりのある市街地の維持・形成</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>【土地利用の基本的な考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●鉄道駅周辺や主要幹線道路沿道の商業施設の立地促進</li> </ul> <p><b>【交通体系の基本的考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●誰もが安全で安心して移動できる交通環境づくり</li> <li>●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</li> </ul> <p><b>【景観の形成方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●歴史的・文化的資源を活用した景観形成</li> <li>●公的空間における景観形成</li> </ul>

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>&lt;基本方針①&gt; 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>施策 1-1：交通拠点と回遊スポットのリンクージ</b> 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><b>施策 1-2：歴史都市としてのまちづくりの推進</b> 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><b>施策 1-3：回遊性に配慮したもてなし空間づくり</b> 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><b>施策 1-5：まちなぎわいづくり</b> 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><b>施策 1-6：小田原駅周辺の整備</b> 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>&lt;基本方針②&gt; 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>施策 2-4：小田原駅周辺の整備（再掲）</b> 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>&lt;基本方針③&gt; 持続可能な地域経済の再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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><b>1. 事業概要</b></p> <p><b>事業 1</b>：主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上</p> <p><b>【主軸路線の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul> <p><b>事業 2</b>：乗継環境の円滑化（優先事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

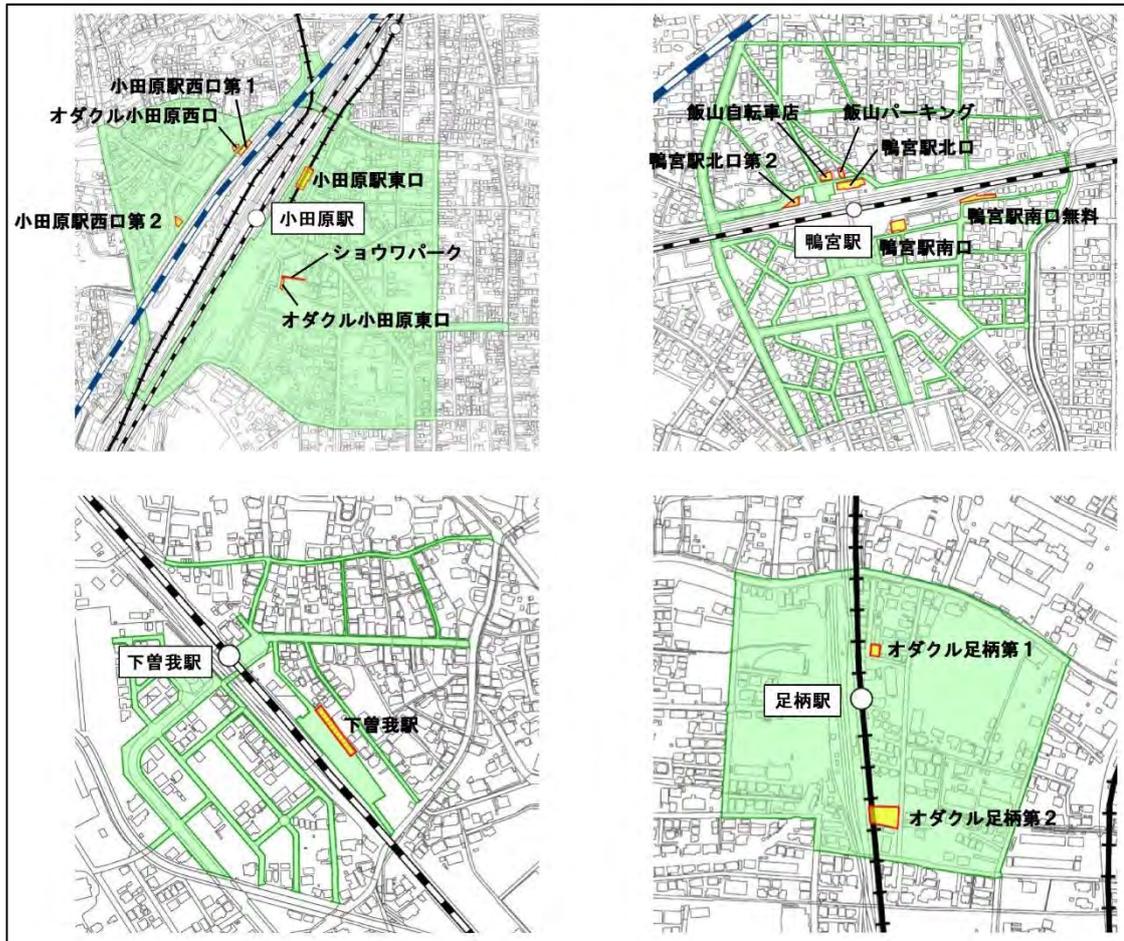
県西部都市圏交通マスタープラン 都市・地域総合交通戦略（平成 26 年 10 月）	
まちづくりの 基本方針	都市の低炭素化と集約型都市構造の実現を図るためには、環境負荷の少ない既存の公共交通は大きな役割を果たすため、拠点内の移動を支援する公共交通、拠点間をつなぐ公共交通を活用し、過度な自動車依存の脱却を目指す。
目標年次	交通マスタープラン：平成 42 年、都市・地域総合交通戦略：平成 37 年
概要 （特にまちづ くりや都市 基盤に関す るもの）	<p><b>■県西部都市圏の将来都市像</b></p> <p>◎拠点内・拠点間の連携を支え、過度に自動車に依存しない交通体系の実現 拠点内の都市機能の集約を支え、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・拠点間の連携を支え、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><b>■交通マスタープラン</b></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><b>(戦略目標 2)</b></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><b>(戦略目標 3)</b></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

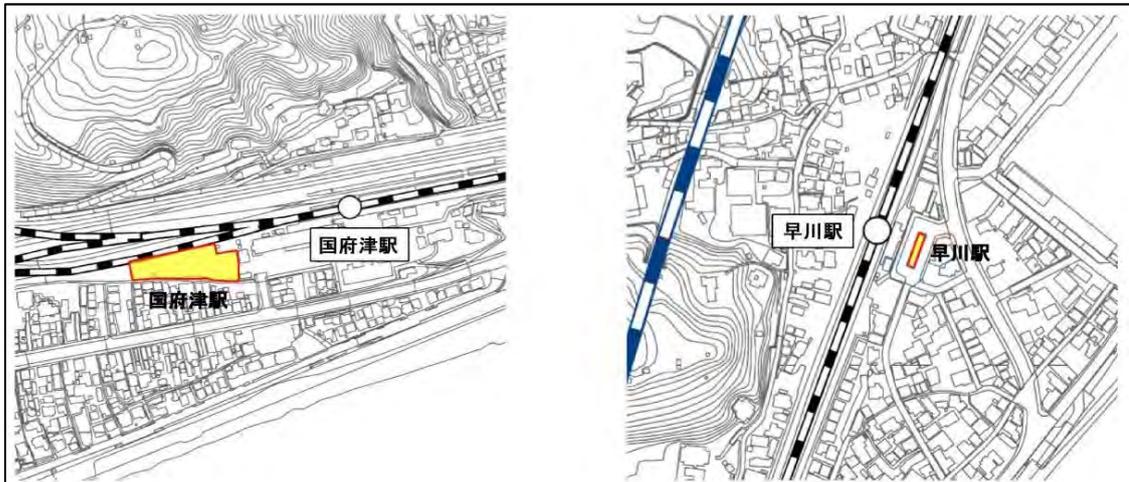
### 1) 駐輪施設の位置図

駐輪場が整備されている駅は、市内 18 駅のうち小田原駅、鴨宮駅、国府津駅、早川駅、下曾我駅、足柄駅、蛍田駅、富水駅、栢山駅、井細田駅、五百羅漢駅、飯田岡駅、箱根板橋駅の 13 駅となっている。

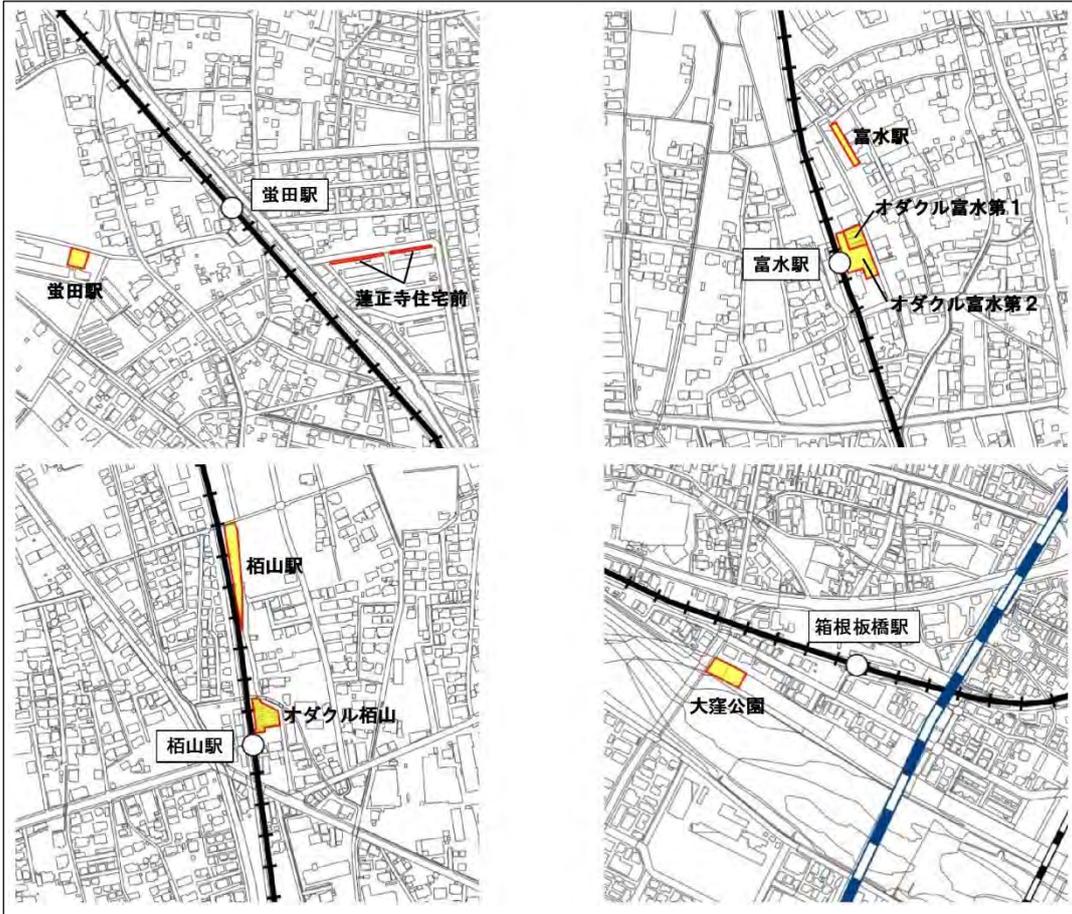
【放置自転車禁止区域設定駅（4 駅）および駐輪場位置】



【J R 線各駅における駐輪場位置】



【小田急線・箱根登山線各駅における駐輪場位置】



【大雄山線各駅における駐輪場位置】

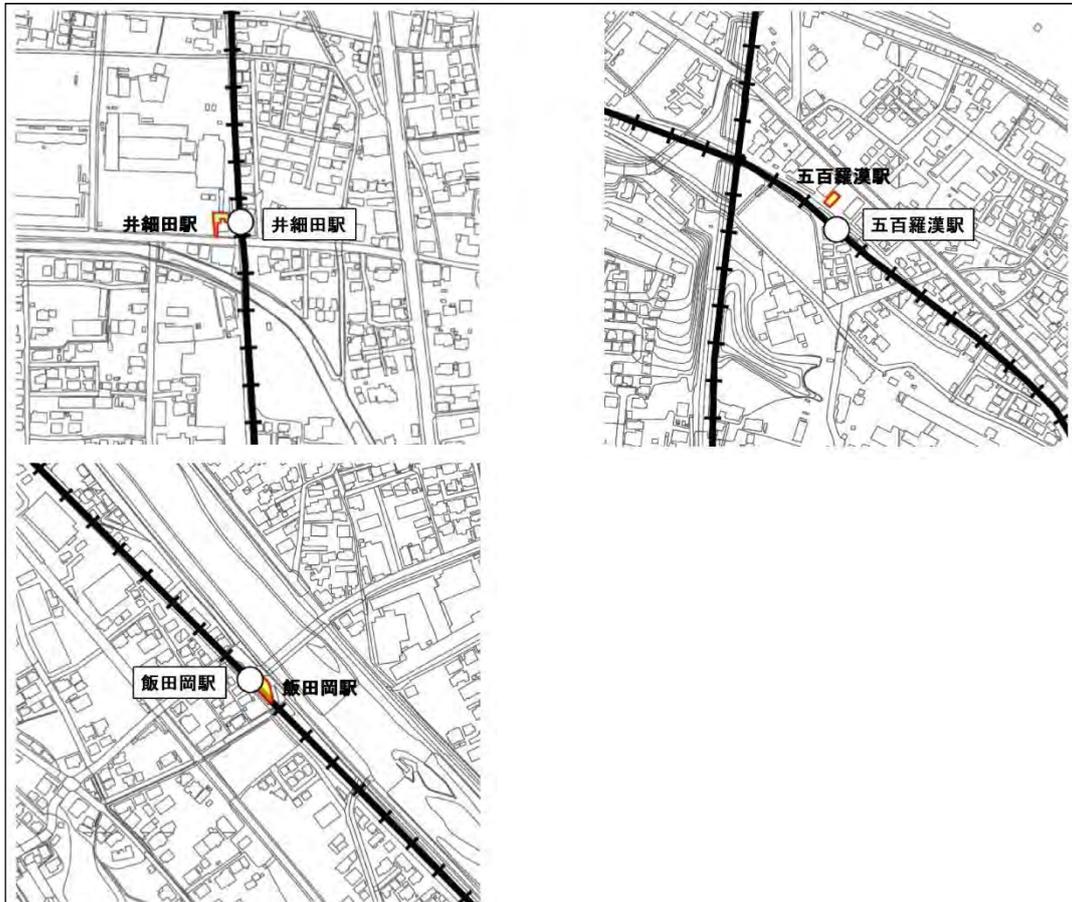


表 各鉄道駅の駐輪場収容台数一覧

No	駅名	乗降客数 ※1	駐輪場名	収容 台数	種別 (料金)	定期利用定数	定期待機台数 (自転車) (H26.5月時点)	設置主体
1	小田原駅	193,174	小田原駅東口	1,290	有料	自転車:966台 原付:142台	71台	小田原市
2			西口第1	631	有料	自転車:396台 原付:79台 バイク(大):9台	86台	小田原市
3			西口第2	76	有料	原付:76台	—	小田原市
4			オダクル小田原東口	80	有料	—	—	小田急電鉄
5			オダクル小田原西口	138	※2 有料	—	—	小田急電鉄
6			ショウワパーク	99	有料	—	—	ショウワ電技研株式会社
7	鴨宮駅	25,342	鴨宮駅南口	997	有料	自転車:856台 原付:20台	55台	小田原市
8			鴨宮駅南口無料	300	無料	—	—	小田原市
9			鴨宮駅北口	1,011	※2 有料	自転車:921台	107台	小田原市
10			鴨宮駅北口第2	78	有料	原付:78台	—	小田原市
11			飯山パーキング	70	有料	定期利用可能 (台数不明)	—	民間
12			飯山自転車店	100	※2 有料	—	—	民間
13	国府津駅	12,578	国府津駅	1,700	無料	—	—	小田原市
14	早川駅	2,804	早川駅	180	無料	—	—	小田原市
15	下曽我駅	2,662	下曽我駅	280	有料	自転車:226台 原付:20台	—	小田原市
16	足柄駅	3,018	オダクル足柄第1	99	※2 有料	—	—	小田急電鉄
17			オダクル足柄第2	328	有料	自転車:283台 原付:45台	—	小田急電鉄
18	蛭田駅	6,208	蛭田駅	250	無料	—	—	小田原市
19			蓮正寺住宅前	198	無料	—	—	小田原市
20	富水駅	6,834	富水駅	350	無料	—	—	小田原市
21			オダクル富水第1・第2	682	有料	自転車:603台 原付:79台	—	小田急電鉄
22	栢山駅	9,498	栢山駅	712	無料	—	—	小田原市
23			オダクル栢山	386	有料	自転車:287台 原付:47台	—	小田急電鉄
24	井細田駅	3,066	井細田駅	28	無料	—	—	伊豆箱根鉄道
25	五百羅漢駅	1,468	五百羅漢駅	80	無料	—	—	伊豆箱根鉄道
26	飯田岡駅	1,850	飯田岡駅	200	無料	—	—	伊豆箱根鉄道
27	箱根板橋駅	2,502	大窪公園	150	無料	—	—	小田原市
28	根府川駅	1,278	設置なし	—	—	—	—	—
29	緑町駅	356	設置なし	—	—	—	—	—
30	穴部駅	1,448	設置なし	—	—	—	—	—
31	風祭駅	1,616	設置なし	—	—	—	—	—
32	入生田駅	1,208	設置なし	—	—	—	—	—
	計	267,470	—	10,493	—	—	319台	—

※1 1日平均乗降客数は、神奈川県交通関係資料集より参照(平成24年データ、ただし根府川駅は平成20年データ)

※2 原付利用不可の駐輪場

## 2) 人口

### ①現状と将来人口推移

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。今平成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。

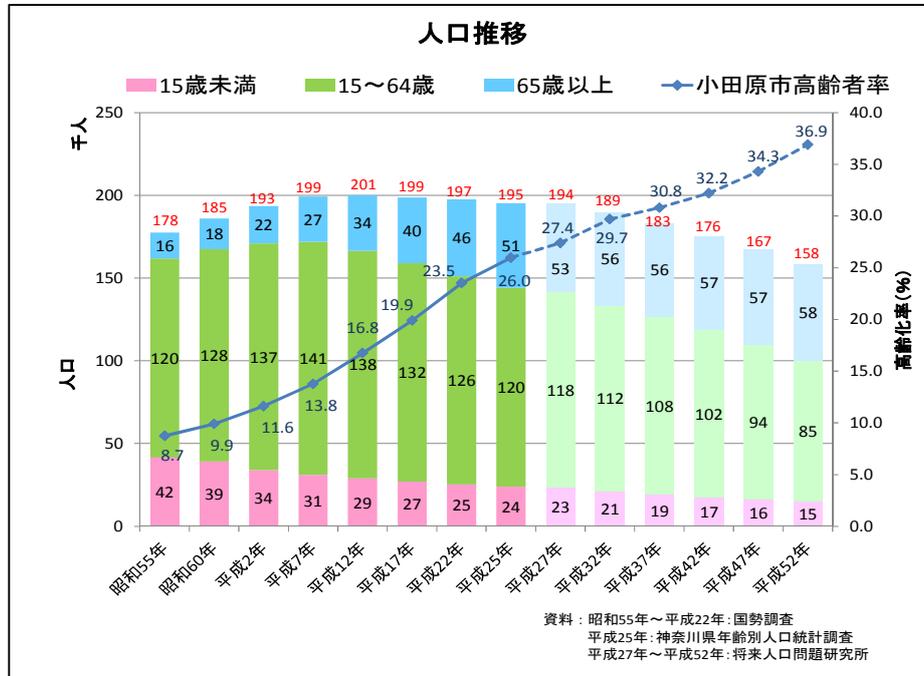
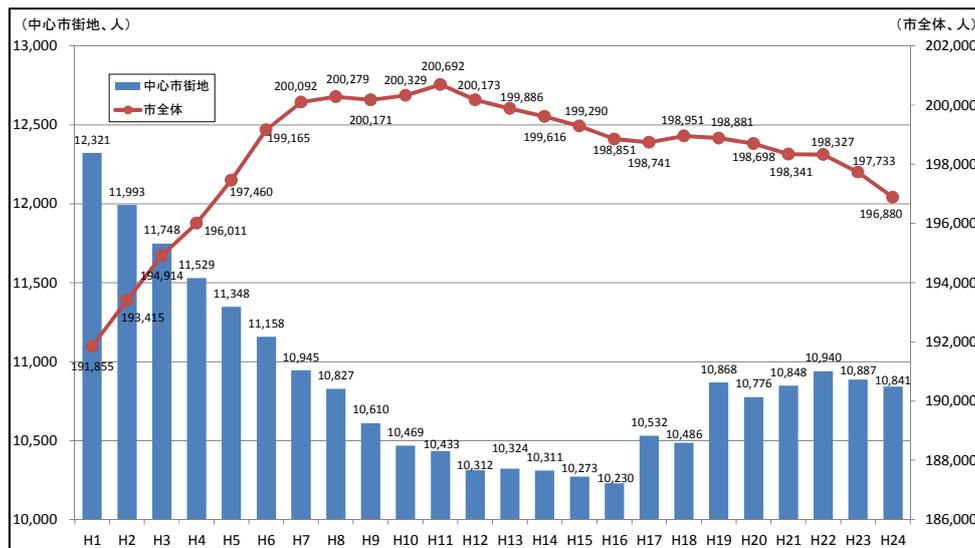


図 人口推移

### 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で、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年以降増加傾向にある。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。

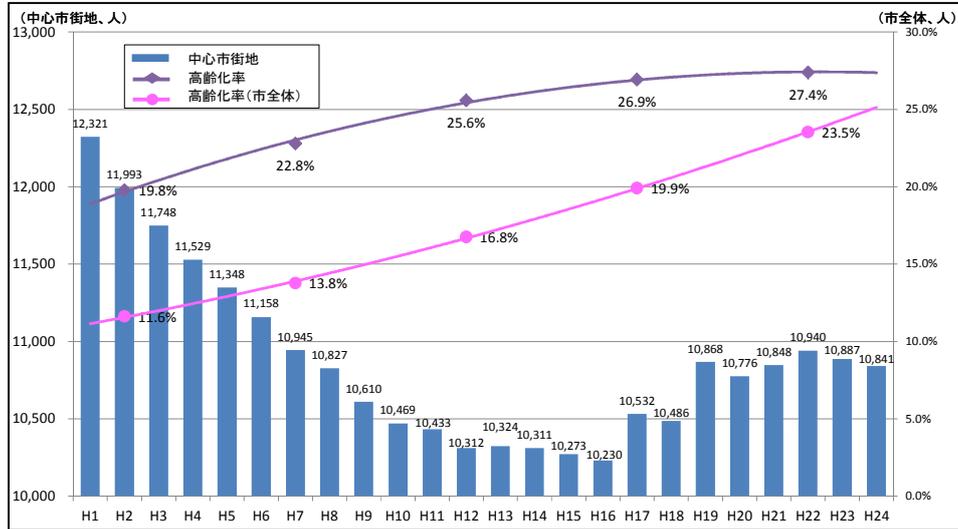


資料：小田原市中心市街地活性化基本計画（平成25年3月）、  
小田原市統計月報（各年10月1日）

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 昼間・夜間人口の推移

夜間人口・昼間人口ともに平成 12 年をピーク（夜間：200,086 人、昼間：196,691 人）に減少しており、特に昼間人口の減少が大きく、夜間人口との差は6,807 人となっている。

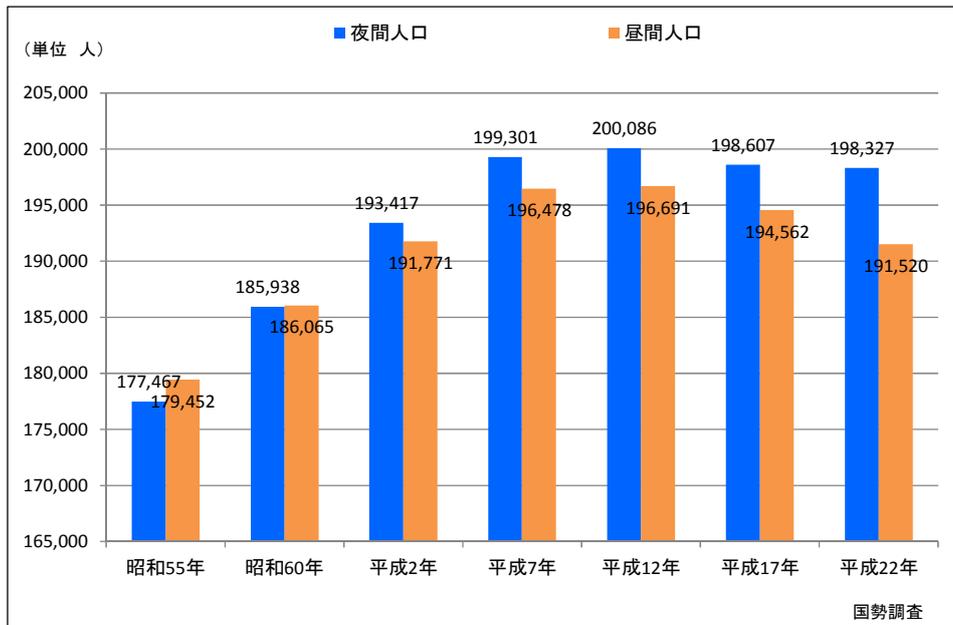
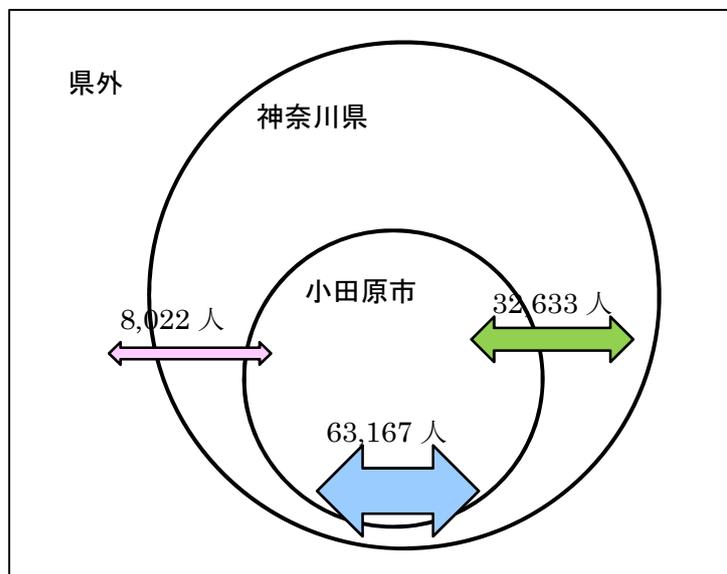


図 夜間人口・昼間人口の推移

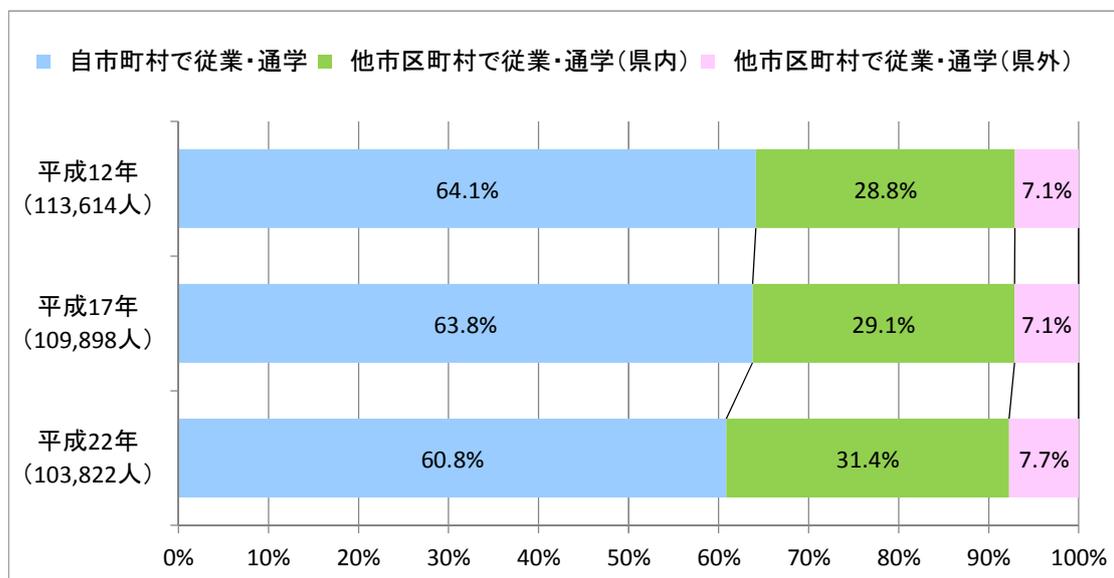
⑤通勤・通学者

本市の従業・通学人口は、平成12年から約8千人減少している。市内で従業・通学する割合は低下している状況にある。



※「不詳」は除く  
資料：平成22年国勢調査

図 従業・通学人口

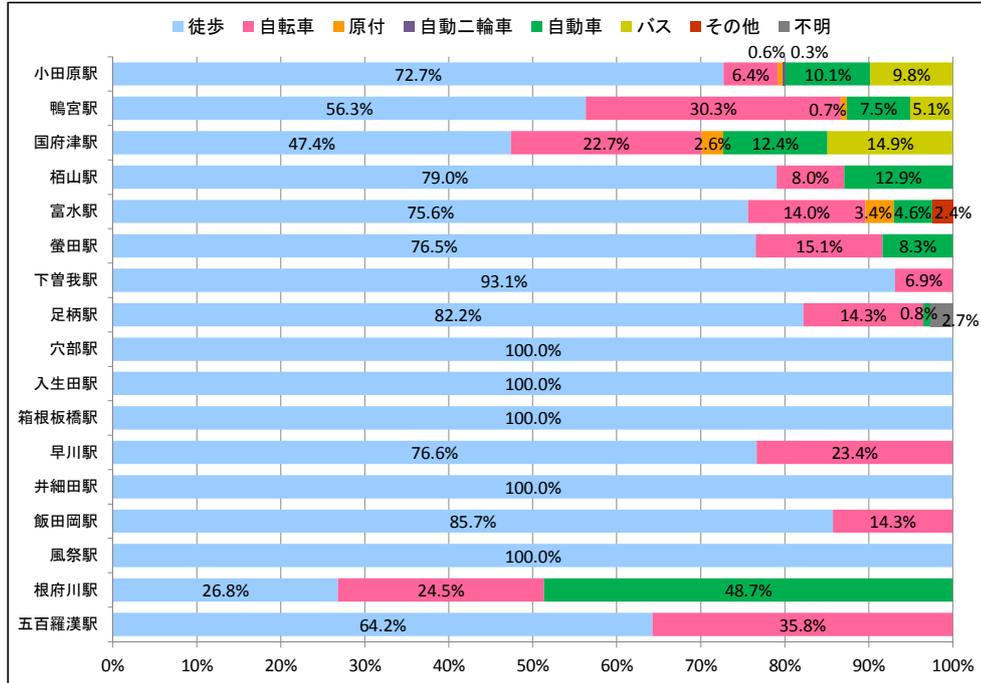


※「不詳」は除く 四捨五入により100%とならない場合がある  
資料：国勢調査

図 従業・通学人口割合の推移

3) 駅端末交通手段

鴨宮駅、国府津駅、早川駅、根府川駅、五百羅漢駅において、20%を超える自転車分担率となっている。



※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 平成 20 年端末交通手段別トリップ

4) ぐるりん小田原利用状況

本市では平成 17 年からレンタサイクル事業（ぐるりん小田原）を開始している。利用状況は、平成 21 年度をピーク（1,831 台）に横ばいである。

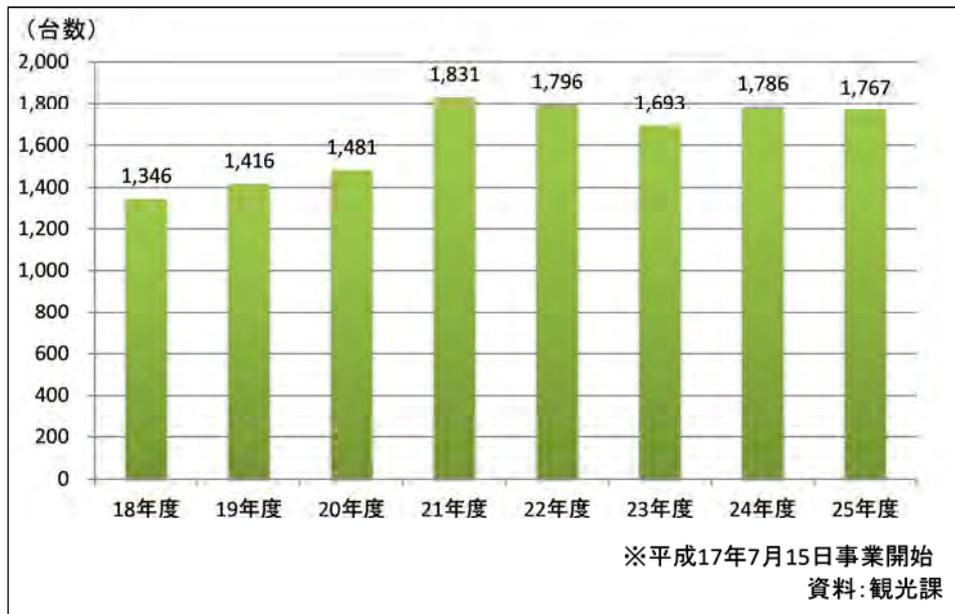


図 レンタサイクル”ぐるりん小田原” 利用状況

5) 放置自転車撤去状況

本市の放置自転車状況は、平成 21 年から減少傾向にあるものの、平成 25 年でも 2 千台を超える撤去台数がある。

※平成 24 年から撤去方法に変更があったため、数値が少なくなっている。

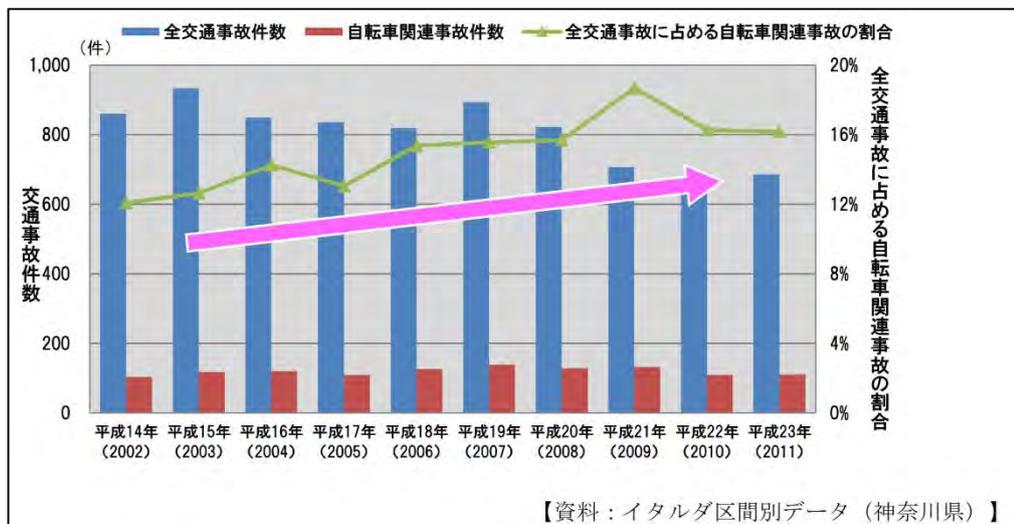
表 放置自転車撤去状況

放置自転車撤去実績	H21	H22	H23	H24	H25
小田原駅東口	1,679	1,590	内訳不明	854	935
小田原駅西口	65	65		25	46
鴨宮駅南口	290	344		109	110
鴨宮駅北口	346	257		158	162
国府津駅	21	12		(不明)1	81
早川駅	22	5		1	0
下曾我駅	10	15		18	28
足柄駅	166	107		15	31
蛍田駅	24	6		3	4
蛍田駅(蓮正寺住宅前)	10	0		0	3
富水駅	59	33		12	25
栢山駅	60	6		6	8
井細田駅	4	4		0	6
五百羅漢駅	3	0		0	0
飯田岡駅	8	3		0	3
箱根板橋駅(大窪公園)	9	4		0	2
根府川駅	0	0		0	0
緑町駅	3	0		0	0
穴部駅	0	0		0	0
風祭駅	0	0		0	0
入生田駅	2	0		0	0
小田原警察署	0	0		0	1
その他	212	143		256	669
計	2,993	2,594	2,347	1,458	2,114

資料：小田原市資料

6) 自転車事故

交通事故件数は減少傾向にあるが、自転車関連の事故件数は、横ばいの状況となっている。全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向となっている。

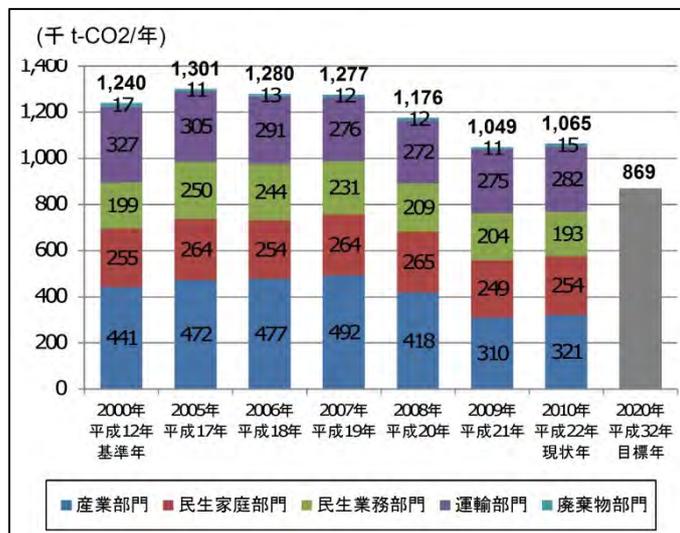


資料：小田原市自転車ネットワーク計画 (平成 26 年 3 月)

図 全事故件数と自転車事故の推移 (小田原市)

## 7) 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）部門および運輸部門からの排出量が約7割を占めている。



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. 駐輪実態等調査結果

#### (1) 調査概要

本市が抱える問題点や課題を整理するため、市内の各鉄道駅や、小田原駅周辺の路上駐輪自転車等の位置・数、利用実態や利用者意識等を把握する駐輪実態調査を実施した。

実態調査は、1日3回朝昼夕方に駐輪場の駐輪台数を観測し、空満状況の把握をおこなった。また、朝昼晩の観測時に、駐輪場利用者に対して意識調査票を手渡し配布し、郵送回収をおこなった。

#### 1) 調査日時

施設調査（現地）：平成26年9月4日（木）

路上駐輪、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	駐輪施設調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共および民間駐輪場の位置・規模・運用（定期／一時利用）・構造・料金等を調査</li> <li>公共駐輪場は、貸与資料から整理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9月4日（木）</li> </ul>	市内の鉄道駅（18駅）
2	駐輪場利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の駐輪場について、平日休日それぞれ一日の利用状況について、朝・昼・夜の1日3回巡回し、利用状況をカウント</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日休日各1日</li> <li>朝（9：00～10：00）、昼（14：00～15：00）、夜（18：00～19：00）</li> <li>（国府津駅は始発前も追加）</li> </ul>	駐輪場が設置されている13駅（27箇所）
3	放置自転車（撤去）状況調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車撤去状況を市記録資料に基づき整理</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>小田原駅周辺の路上駐輪状況を調査（台数および状況写真撮影）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日休日各1日</li> <li>7：00～20：00</li> <li>（1時間に1回巡回）</li> </ul>	放置自転車が問題視されているエリア（オダクル小田原東口前、錦通り商店街、銀座商店会、ダイヤ街商店街）
4	駐輪場意識調査	<p>【駐輪場利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場利用者を対象に、利用目的や利用者意識、課題に関するアンケート調査を実施</li> <li>アンケートは市内13駅（平日配布、小田原駅・国府津駅のみ平日休日）計2,020部（手渡し配布／郵送配布・回収）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日のみ</li> <li>7：00～9：00</li> <li>（配布が終わらなければ、昼、帰宅時間帯も配布）</li> <li>小田原駅、国府津駅のみ平日休日各1日</li> </ul>	駐輪場が設置されている13駅（27箇所）
		<p>【駐輪場管理者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場管理者を対象に、課題に関するアンケート調査を実施（郵送配布・回収）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9月17日（水）～9月26日（金）まで</li> </ul>	管理者5社（12箇所）

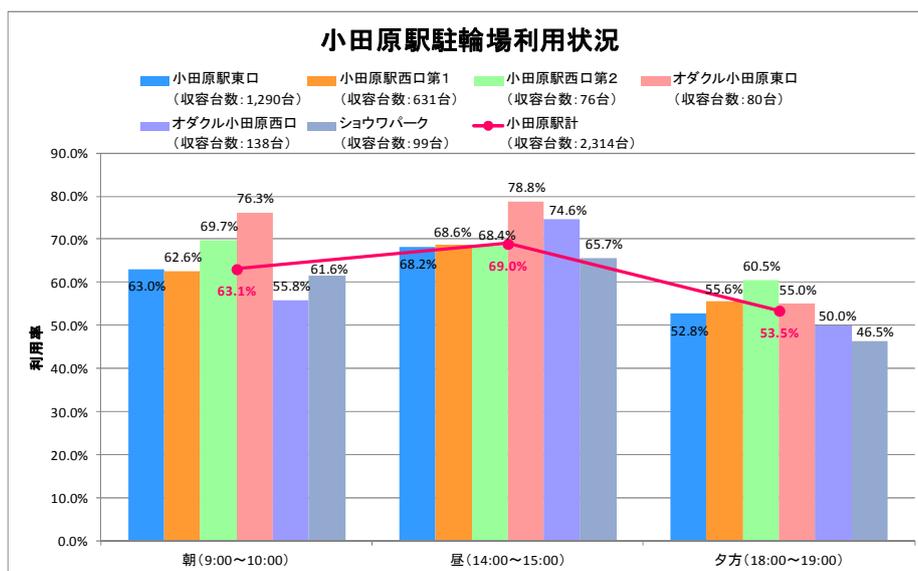
## (2) 実態調査結果

### 1) 駐輪場利用実態調査

#### ①小田原駅

##### 【平日】

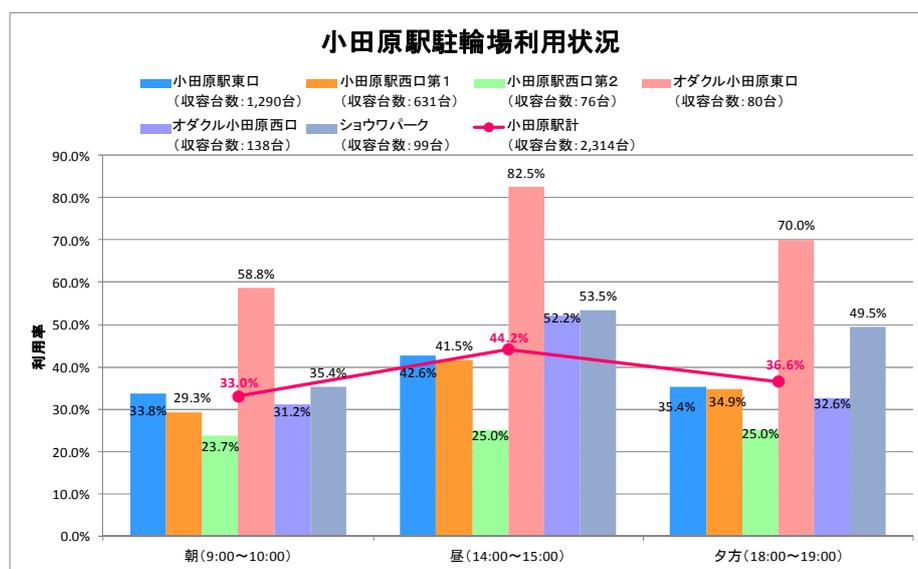
小田原駅にある6つの駐輪場は、平均で約60%前後の利用状況となっている。ピーク時は昼(14:00~15:00)の時間帯であり、オダクル小田原東口、オダクル小田原西口の利用率が高い。小田原駅西口第2駐輪場は原付の定期利用のみの運営であるが、夕方(18:00~19:00)の時間帯においても60.5%と相対的に高い利用状況となっている。ただし、定期利用の駐輪場は、契約台数は満車になっており、契約待ちが発生している状況である。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

##### 【休日】

休日の利用率は、平日に比べると全体的に20%程度低くなるが、オダクル小田原東口の利用率は平日よりも高い状況にある。

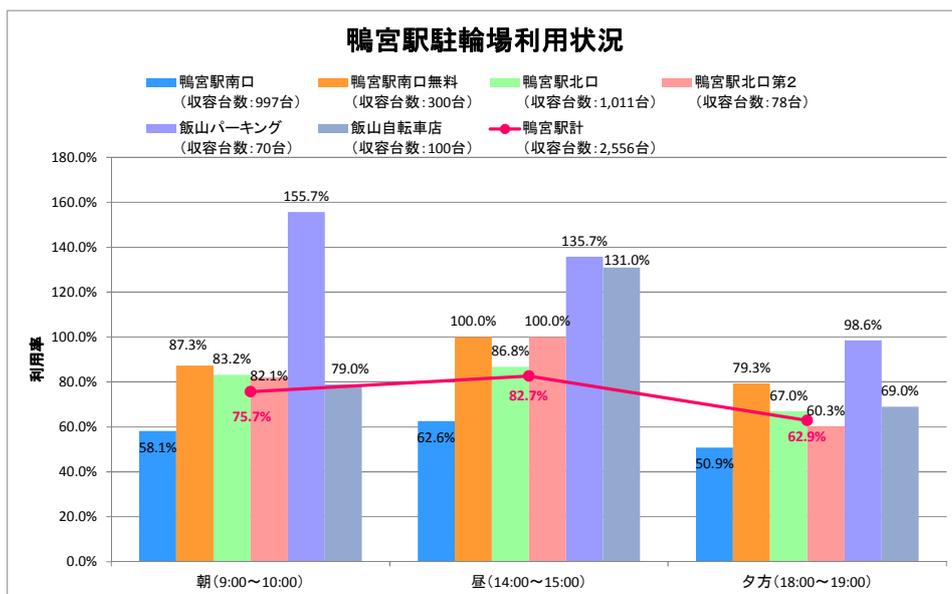


※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

## ②鴨宮駅

### 【平日】

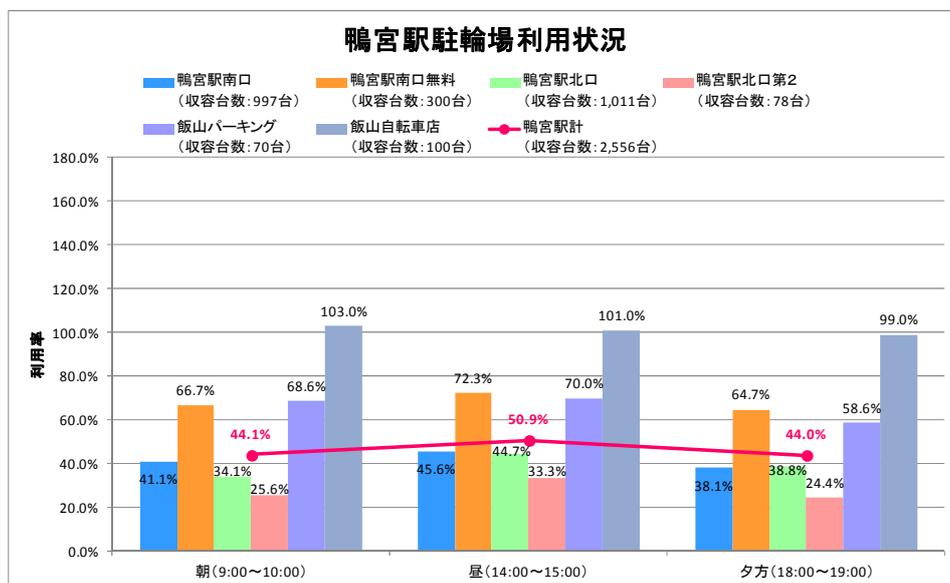
鴨宮駅の利用率は、南口では鴨宮駅南口駐輪場の利用が低いですが、定期利用待機が発生している。他の駐輪場では約80%以上の利用状況となっている。北口では、鴨宮駅北口駐車場の利用が80%台となっているが、その他の駐輪場では100%以上の利用がされている。特に、飯山パーキングと飯山自転車店は、ラックを伴わない平置き駐輪場であるが、ピーク時には利用者が車両を詰めての利用や車路を含めた利用が行われており、その面積に比べて駐輪台数が多い。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

### 【休日】

休日は、平日の利用に比べ全体的に30%程度低くなるが、飯山自転車店は利用率が平日よりも高くなる。飯山自転車店は、利用券が回数券方式であることや、立地が駅正面で平面利用であることなどから、利用率が高いものと推察される。

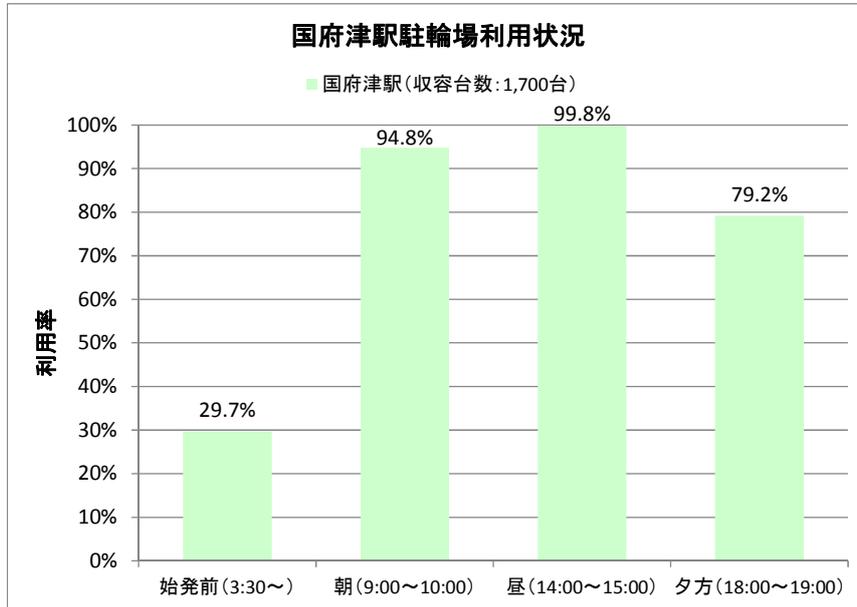


※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

### ③国府津駅

#### 【平日】

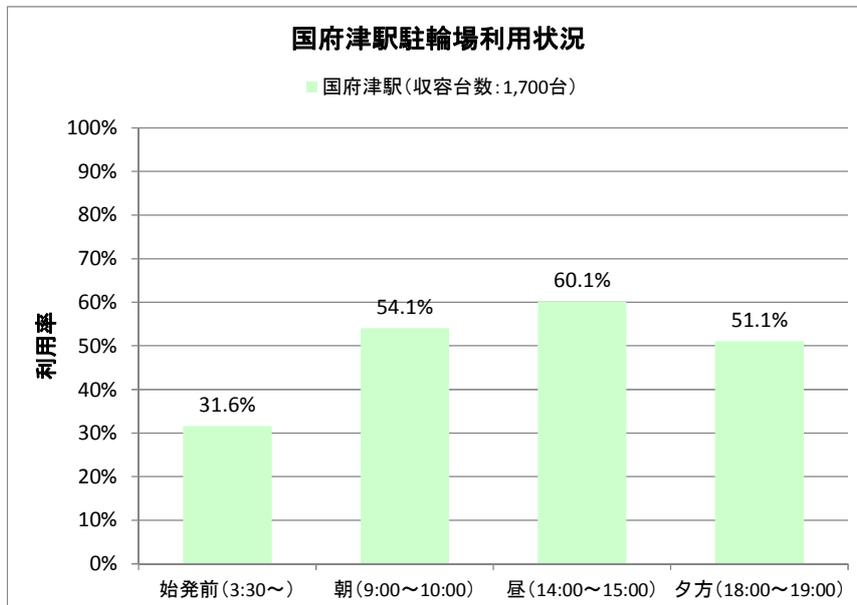
国府津駅は、朝の時間帯から約 95%の利用率となり、昼の時間帯にはほぼ満車となる。また、始発前においても約 30%の利用が見られる。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

#### 【休日】

休日は、平日の利用に比べ全体的に 30%程度低くなる。また、平日と同様、休日についても始発前に約 30%の利用が見られる。



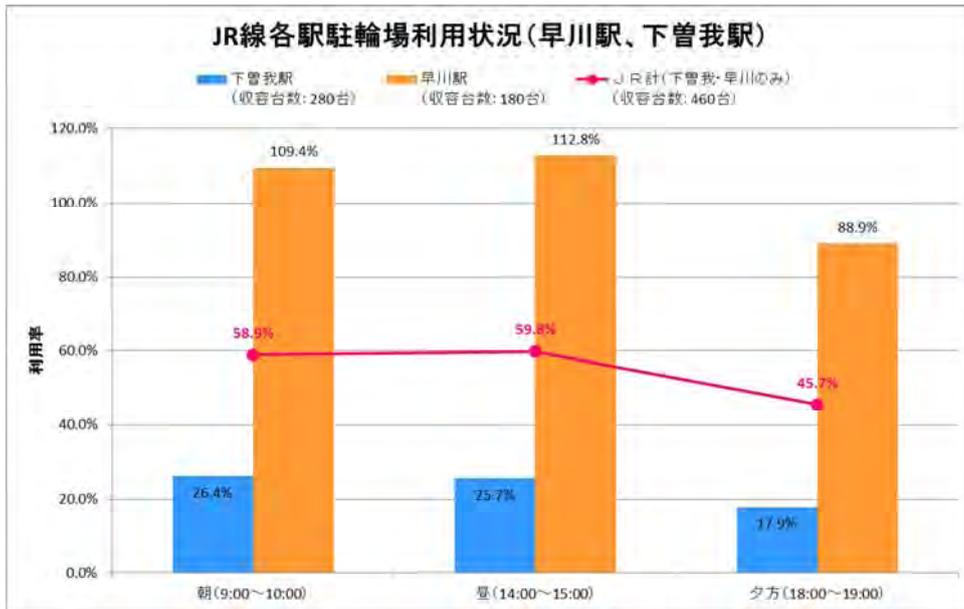
※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

④JR 線各駅駐輪場（早川駅、下曽我駅）

【平日】

無料駐輪場である早川駅は、朝昼の時間帯において 100%を超え、夕方の時間帯においても 88.9%と高い利用率となっている。下曽我駅は、終日 30%以下と低い利用率となっている。これは早川駅が無料であることも影響しているものと考えられる。

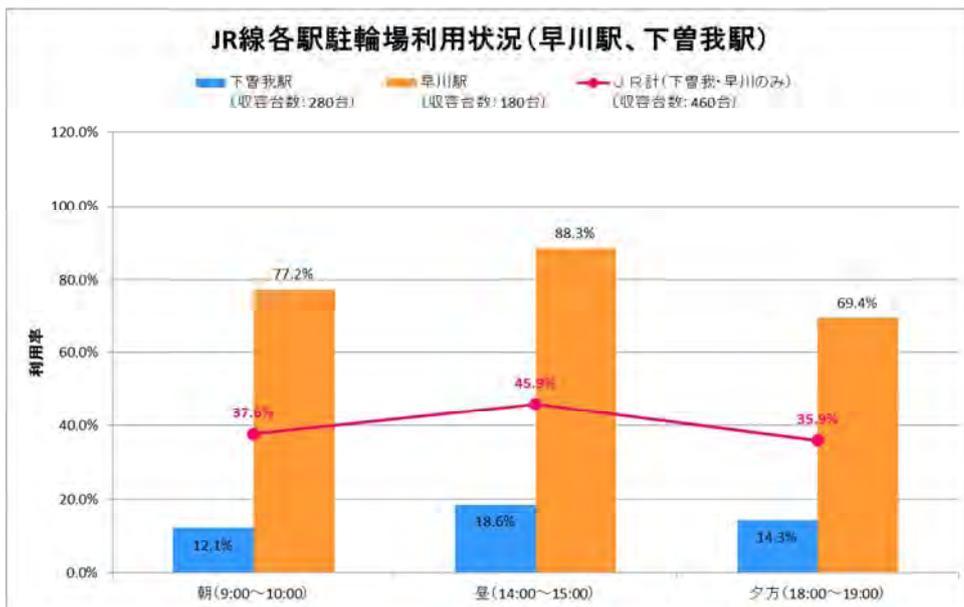
早川駅のピーク時間は昼（14:00～15:00）であるが、下曽我駅は朝（9:00～10:00）の時間帯となっている。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

【休日】

平日に比べ両駅とも利用率は 30%程度低くなるが、傾向は平日と同様である。

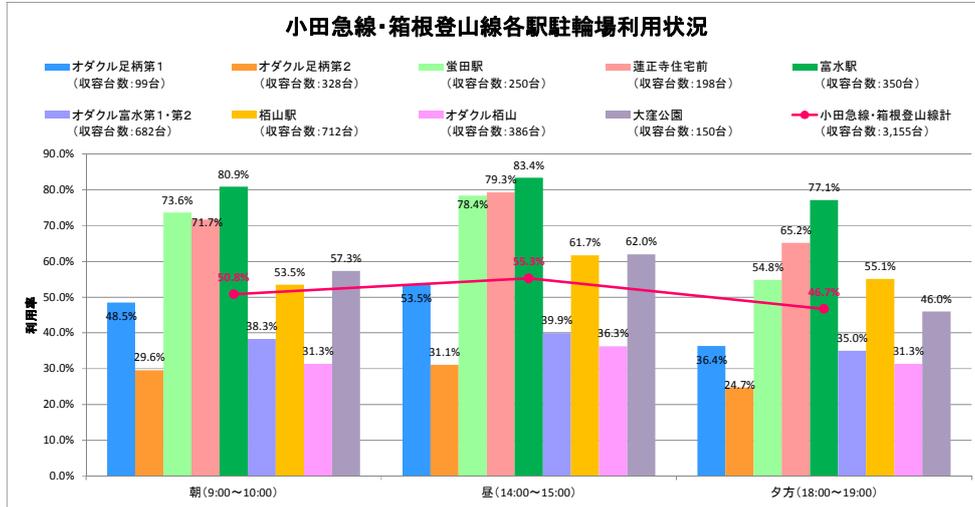


※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

⑤小田急線・箱根登山線各駅駐輪場

【平日】

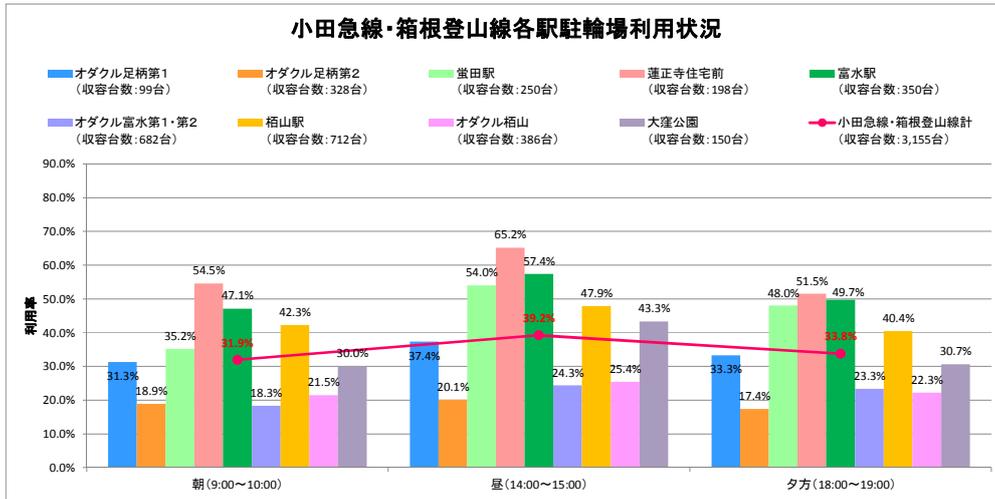
無料駐輪場である蛸田駅、蓮正寺住宅前、富水駅、大窪公園の利用率が高いものの、その他の有料駐輪場の利用率は相対的に低い結果となっている。小田急線・箱根登山線各駅駐輪場も昼（14:00～15:00）が利用のピーク時間となっている。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

【休日】

平日に比べ、各駅とも利用率は20%程度低くなるが、傾向は平日と同様である。



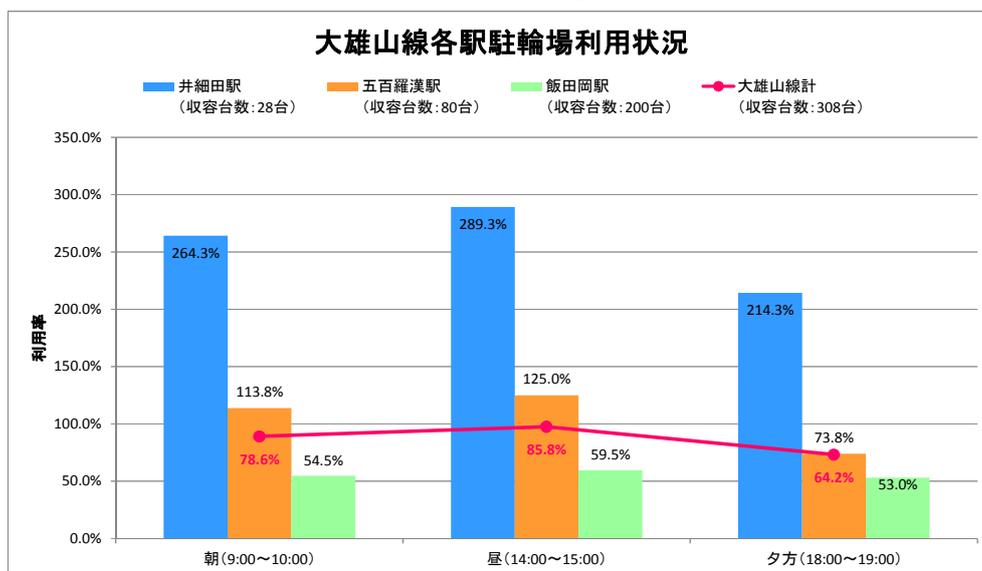
※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

⑥大雄山線各駅駐輪場

【平日】

井細田駅、五百羅漢駅、飯田岡駅において無料駐輪場が設置されており、井細田駅、五百羅漢駅においては 100%を超える利用率となっている。特に井細田駅においては、調査を行った9時から19時の間、終始200%を超える利用率となっている。これは、駐車枠以外の車路等にも自転車が駐輪されていることの影響である。

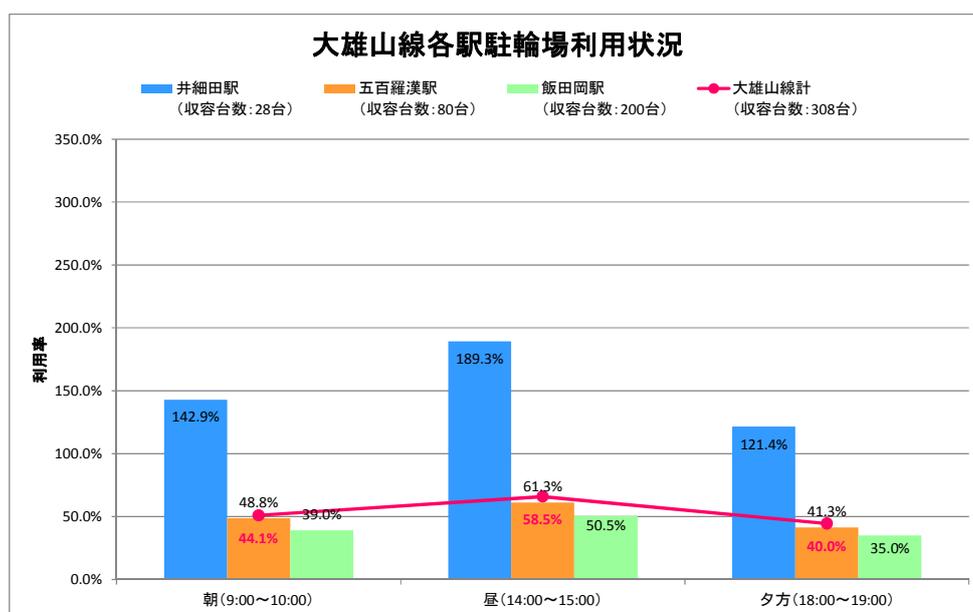
飯田岡駅は利用率が60%以下に留まっている。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

【休日】

平日に比べ利用率は30%程度低くなっている。



※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

⑦各鉄道駅の利用状況のまとめ（小田原駅、鴨宮駅、国府津駅を除く）

【平日】

駐輪場が設置されている鉄道駅 10 駅（小田原駅、鴨宮駅、国府津駅を除く）のうち、7 駅で駐輪場は充足している状況である。

ただし、早川駅、井細田駅、五百羅漢駅において、無料駐輪場が設置されているが、100%を超える利用率となっており、特に井細田駅においては、調査を行った9時から19時の間、終始200%を超える利用率となっており、駐輪場の不足が発生している状況である。

【休日】

休日は、平日 100%を超える利用率となっている早川駅、五百羅漢駅においては、収容台数以下の利用状況となっているが、井細田駅においては、平日に比べ利用は、大幅に減少しているものの、100%を超える利用率となっており、駐輪場の不足が発生している状況である。

表 各鉄道駅の駐輪場利用率（小田原、鴨宮、国府津を除く）

No	駅名	駐輪場名	収容台数	種別 (料金)	平日利用率 (%)			休日利用率 (%)		
					9:00 ～ 10:00	14:00 ～ 15:00	18:00 ～ 19:00	9:00 ～ 10:00	14:00 ～ 15:00	18:00 ～ 19:00
1	早川駅	早川駅	180	無料	109.4	112.8	88.9	77.2	88.3	69.4
2	下曽我駅	下曽我駅	280	有料	26.4	25.7	17.9	12.1	18.6	14.3
3	足柄駅	オダクル足柄第1	99	有料	48.5	53.5	36.4	31.3	37.4	33.3
		オダクル足柄第2	328	有料	29.6	31.3	24.7	18.9	20.1	17.4
4	蛭田駅	蛭田駅	250	無料	73.6	78.4	54.8	35.2	54.0	48.0
5		蓮正寺住宅前	198	無料	71.7	79.7	65.2	54.5	65.2	51.5
6	富水駅	富水駅	350	無料	80.9	83.4	77.1	47.1	57.4	49.7
7		オダクル富水第1・第2	682	有料	38.3	39.9	35.0	18.3	24.3	23.3
8	栢山駅	栢山駅	712	無料	53.5	61.7	55.1	42.3	47.9	40.4
9		オダクル栢山	386	有料	31.3	36.3	31.3	21.5	25.4	22.3
10	井細田駅	井細田駅	28	無料	264.3	289.3	214.3	142.9	189.3	121.4
11	五百羅漢駅	五百羅漢駅	80	無料	113.8	125.0	73.8	48.8	61.3	41.3
12	飯田岡駅	飯田岡駅	200	無料	54.5	59.5	53.0	39.0	50.5	35.0
13	箱根板橋駅	大窪公園	150	無料	57.3	62.0	46.0	30.0	43.3	30.7

※利用状況結果には、原付や自動二輪車も含む

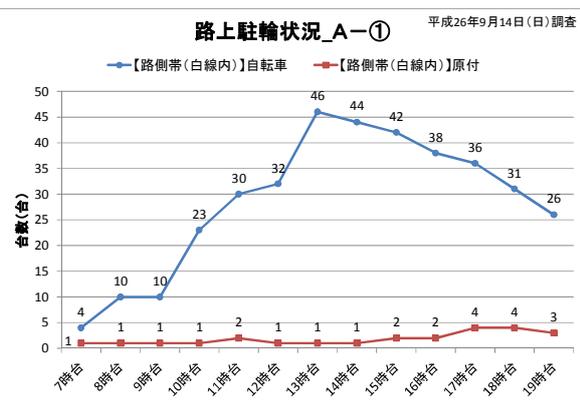
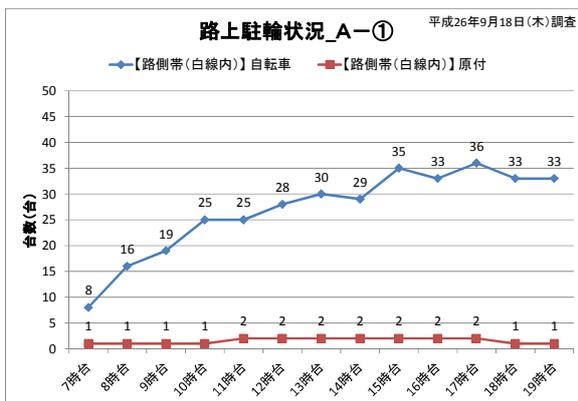
## 2) 路上駐輪状況調査

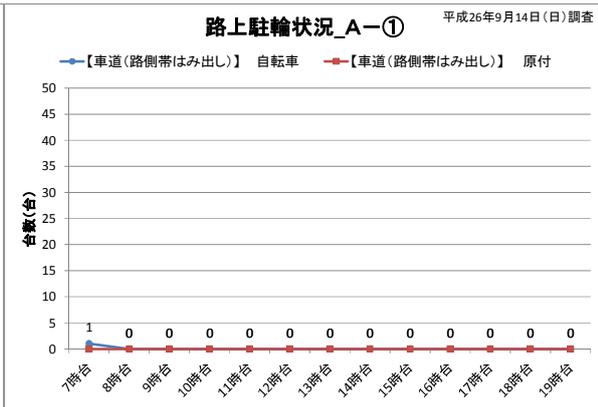
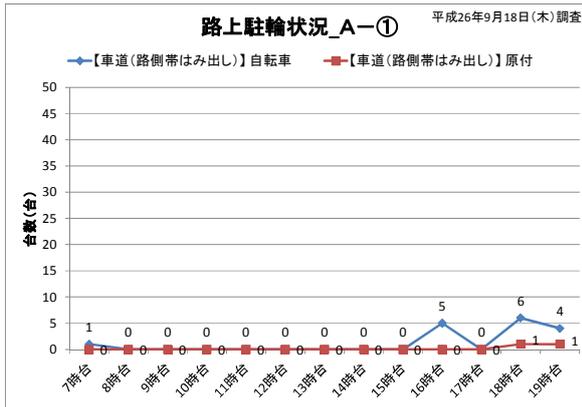
小田原駅周辺の路上駐輪が著しい通りにおいて状況調査を行った。調査は、調査員が1時間に1回定期的に駐輪車両数をカウントして行った。

### 【A-①】 オダクル小田原東口前

オダクル小田原東口前の路上駐輪は休日の13時台がピークであり、46台の駐輪が見られた。

特徴として、早朝からの駐輪実態があることや、小田原駅周辺の駐輪場は満車状況となっていないにも関わらず、路上駐輪されている状況がある。また、路肩を利用して整然と駐輪されているものの、ピーク時には車道へのはみ出し駐輪も数台確認された。

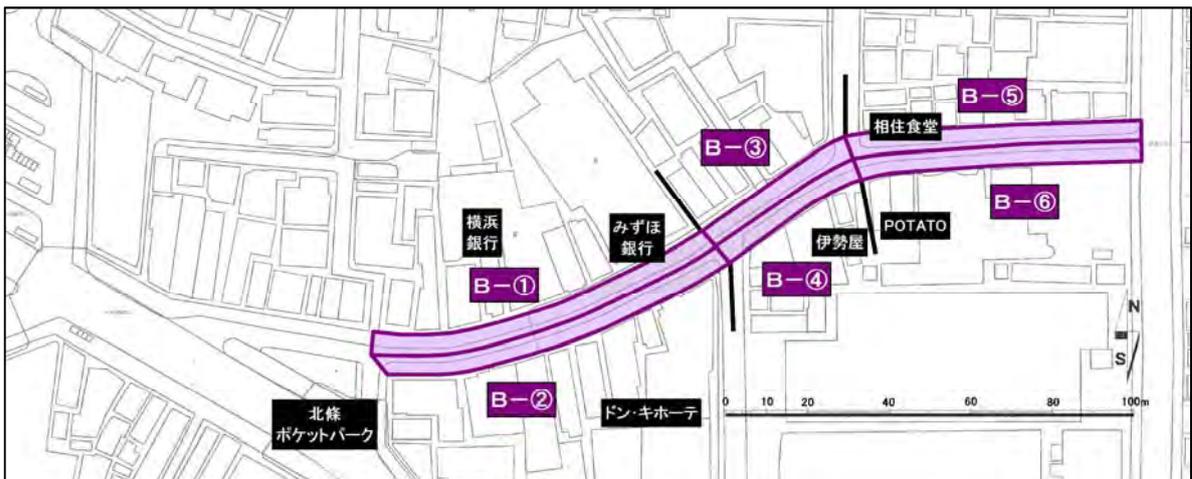


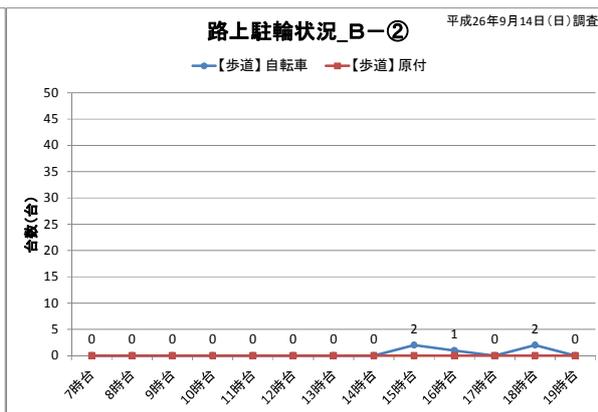
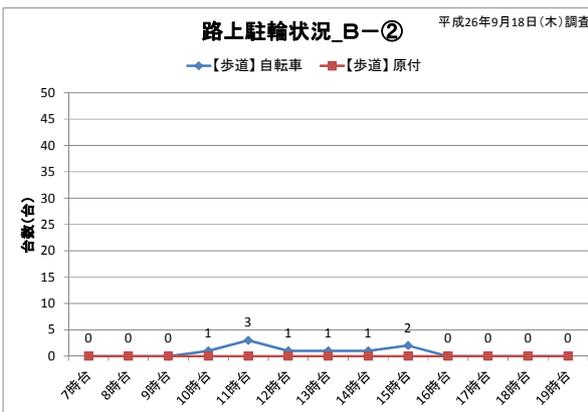
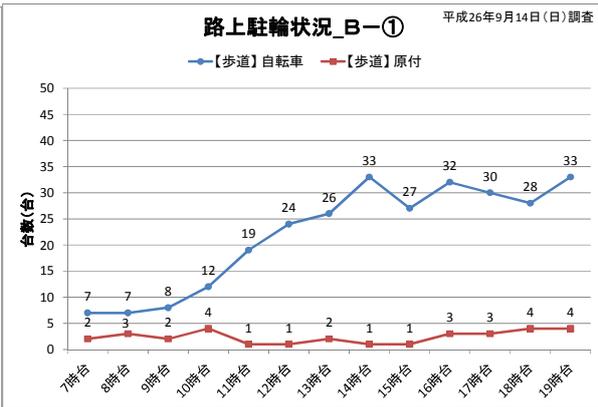


【B-①②】小田原錦通り商店街（横浜銀行前）

錦通り駅側北街区（B-①）に路上駐輪が多く、休日のピーク時間（14時台、19時台）には33台の路上駐輪が見られた。また、原付も数台駐車されている状況である。

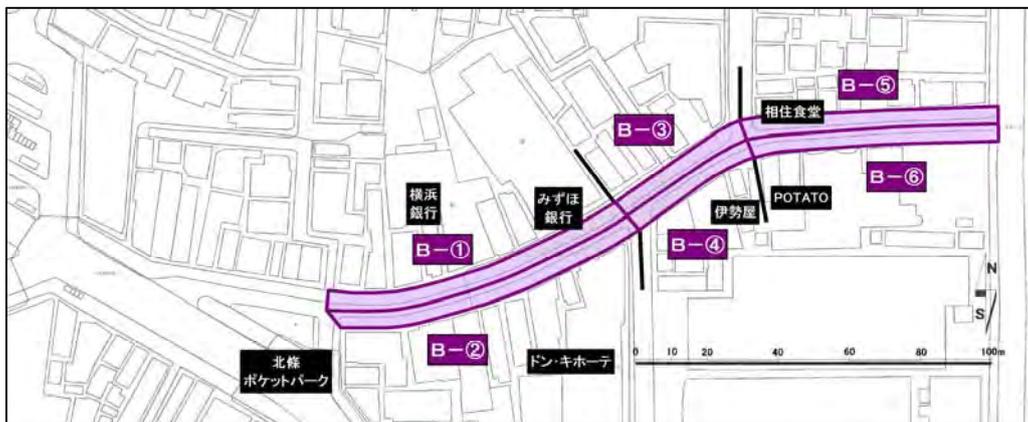
錦通り駅側南街区（B-②）では、多くても3台程度の路上駐輪（自転車のみ）が見られた。

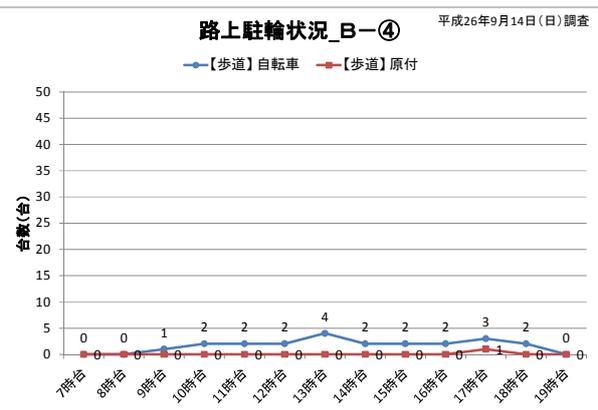
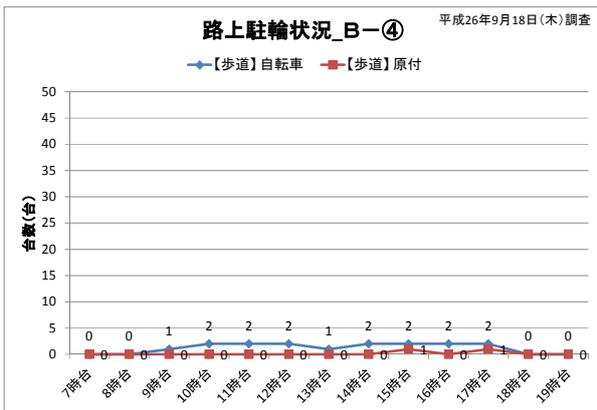
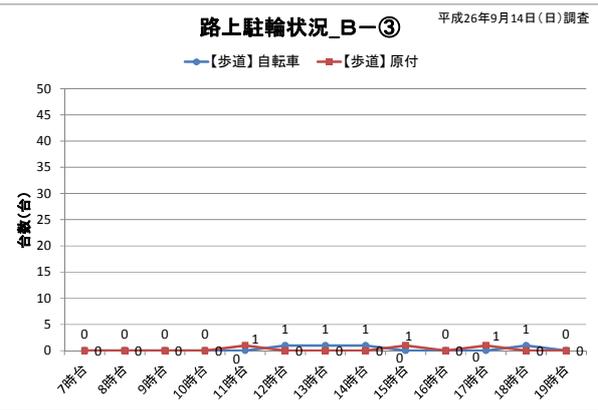
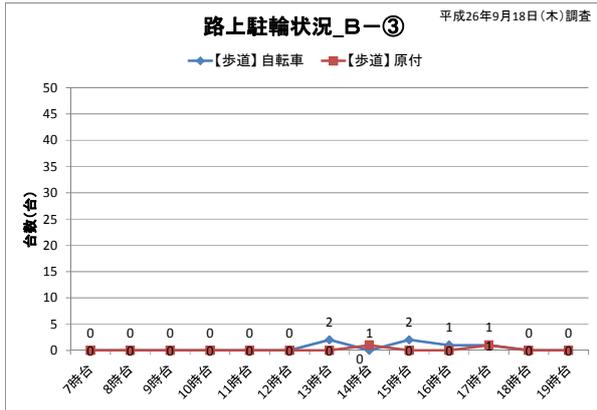




【B-③④】小田原錦通り商店街（ふとんのナカヤマ前）

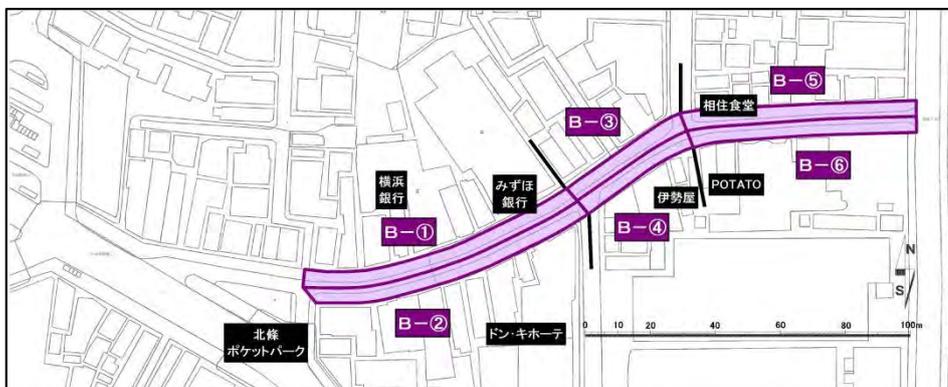
錦通り商店街の中間区間（B-③④）では、路上駐輪は相対的に少なく、平日休日ともに多くても4台程度の路上駐輪が見られた。

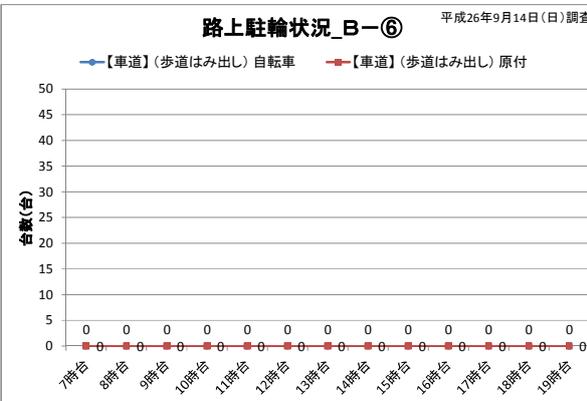
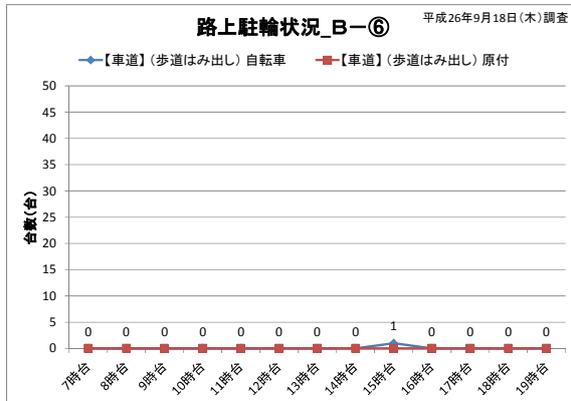
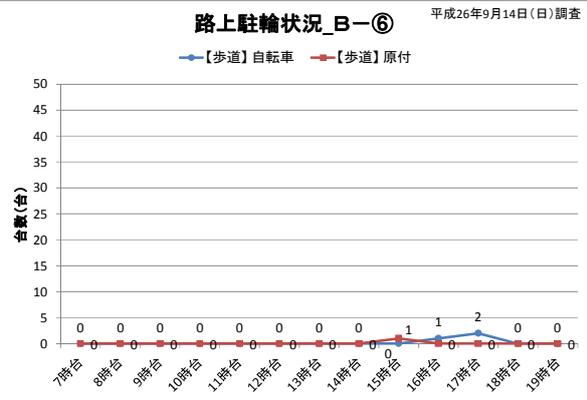
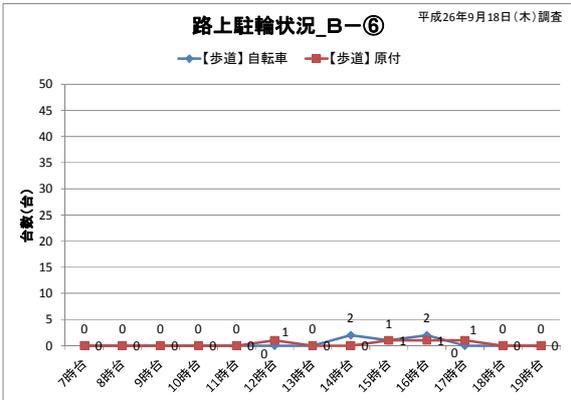
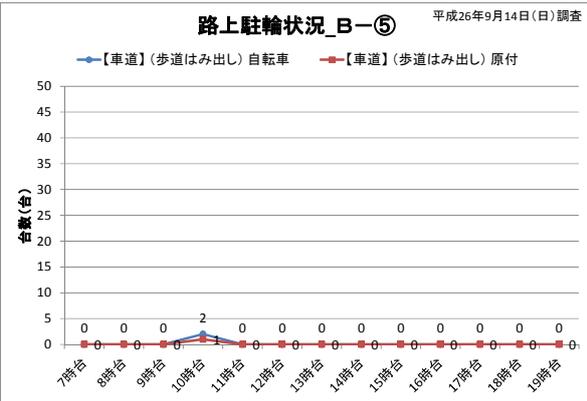
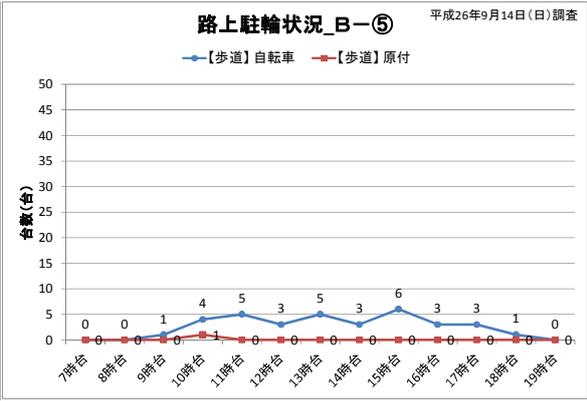
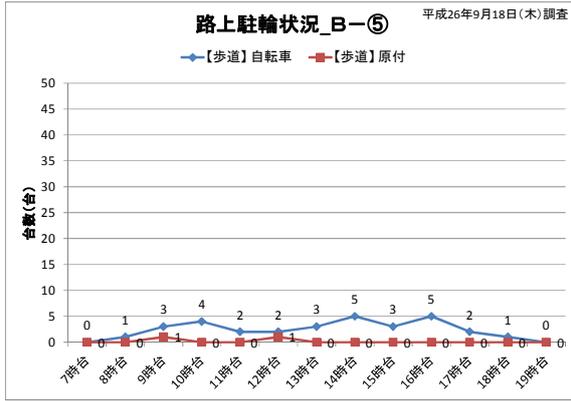




【B-⑤⑥】小田原銀座商店会（SKIP錦通り店前）

錦通り東側北街区（B-⑤）では、平日休日ともに4、5台程度の路上駐輪が見られた。  
 なお、休日 10 時台、平日 15 時台には車道へのはみ出し駐輪も見られた。

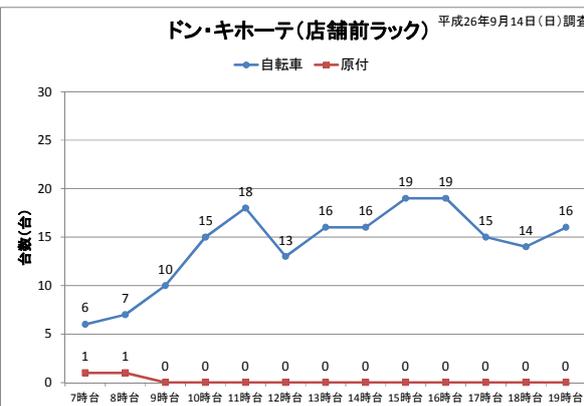
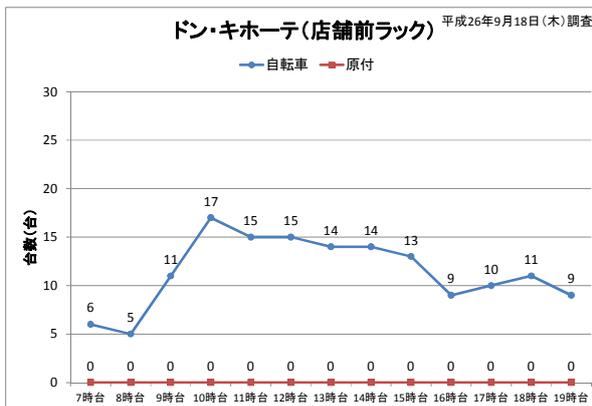


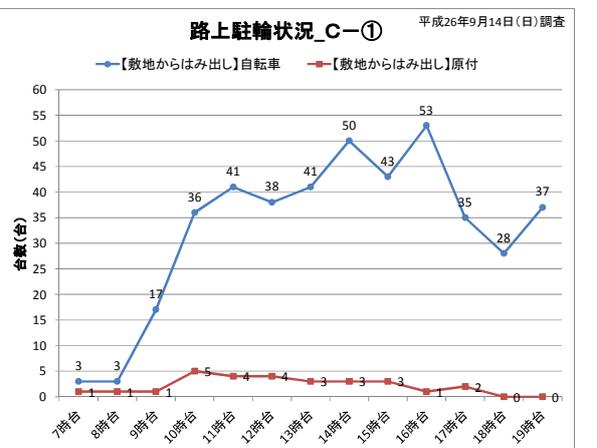
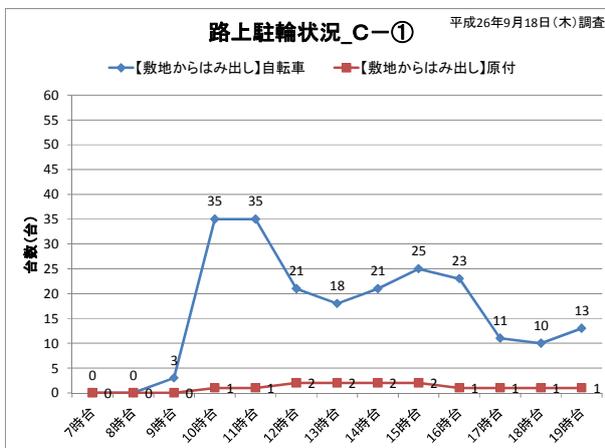
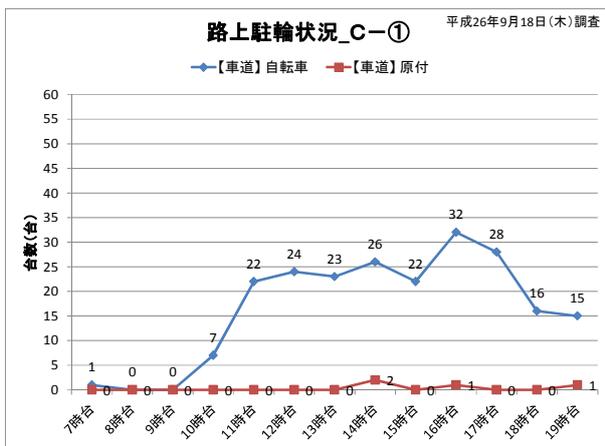
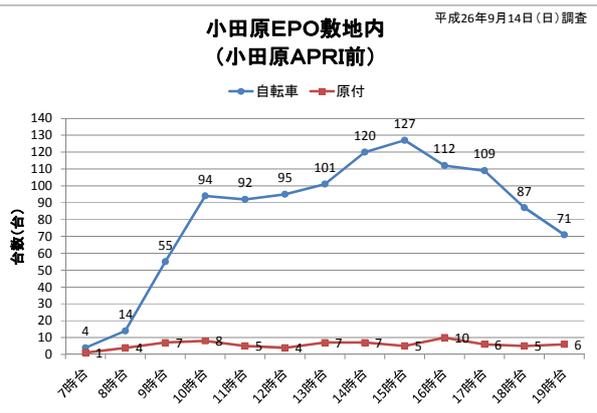


【C-①】ダイヤ街商店会（小田原EPO前）

平日は、小田原EPOおよび小田原APRI敷地内に駐輪スペースがあるにも関わらず、敷地からはみ出す自転車や車道に駐輪されている自転車等が、それぞれ 20~30 台程度見られた。駐輪のピークは午前中であった。また、反対側のドン・キホーテ前にはラック式駐輪場（ドン・キホーテ店舗前ラック：28台）が確保されているが、その利用率は約 50% に留まっている。

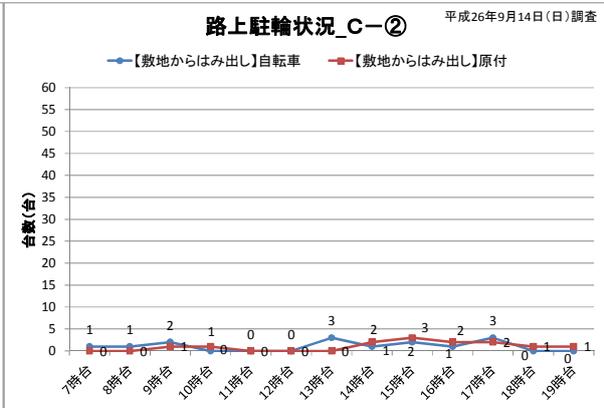
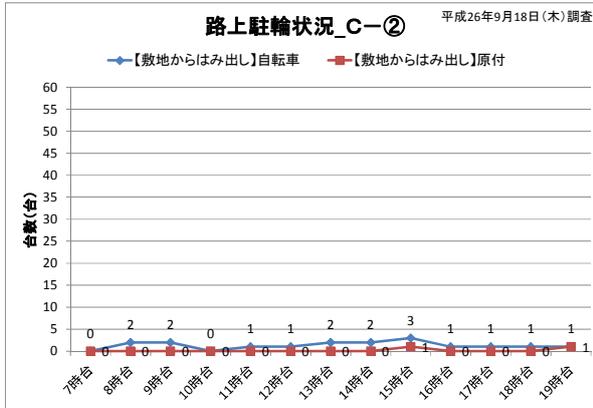
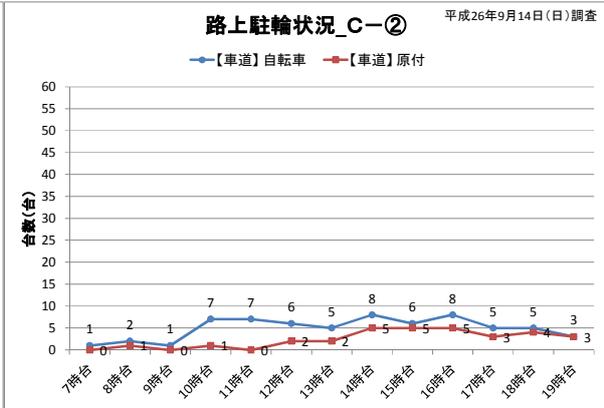
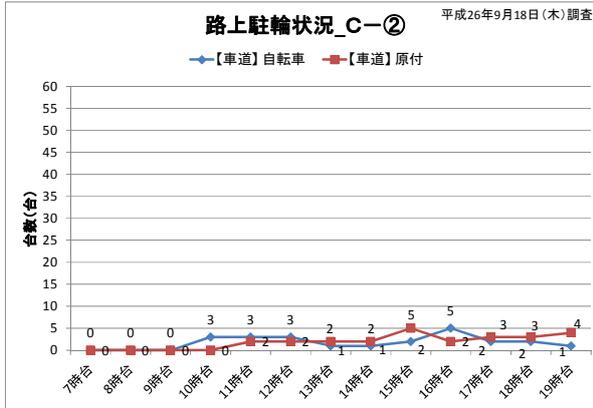
休日については、ピーク時間は午後であり、小田原EPOおよび小田原APRI敷地内のみならず敷地外に 40~50 台程度、車道にも 20~30 台程度の駐輪が確認される状況となっている。なお、ドン・キホーテ店舗前ラックは平日よりも利用率が良いが、空きがあるものの路上に駐輪されている状況が確認された。





【C-②】ダイヤ街商店会 (SK I P 錦通り店前)

SK I P 錦通り店前 (C-②) に関しては、基本的にはSK I P 錦通り店の敷地内に駐輪されており、路上にはみ出す自転車等はEPO前等 (C-①) に比べ少ない。しかし、自動車の進入がないことから、車道に平日では5台、休日では10台程度駐輪されている状況にある。



### 3) 路上駐輪状況まとめ

路上（敷地からはみ出し）駐輪状況において、ピーク時間帯に、オダクル小田原東口前では 46 台、錦通り商店街では 36 台、銀座商店会では 6 台、ダイヤ街商店会では 77 台の路上駐輪が見られた。休日昼のショウワパーク駐輪場の利用状況は 53.5%であることをはじめ、小田原駅周辺の駐輪場は満車状況となっていないにも関わらず、路上駐輪がされている状況である。

店舗前（敷地内）の駐輪状況を見ると、わずかではあるが、店舗の営業開始前から駐輪されていることが確認された。

表 路上（敷地からはみ出し）駐輪状況

エリア	ピーク時間	駐輪状況
オダクル小田原東口前	休日 13 時台	・ピーク時に 46 台の路上駐輪
錦通り商店街	休日 14 時台	・ピーク時に 36 台の路上駐輪
銀座商店会	休日 10 時台 休日 15 時台	・ピーク時に 6 台の路上駐輪
ダイヤ街商店会	休日 16 時台	・ピーク時に 77 台の路上駐輪
計（各ピーク時間帯の合計）		165 台

表 店舗前（敷地内）駐輪状況

エリア	ピーク時間	駐輪状況
ドン・キホーテ 店舗前ラック	休日 15 時台 休日 16 時台	・ピーク時に 19 台の自転車が駐輪 ・ドン・キホーテ開店時間（9 時）前に 5～7 台の自転車が駐輪（原付も 1 台停車）
小田原 E P O および 小田原 A P R I 敷地内	休日 15 時台	・ピーク時に 132 台の自転車が駐輪 ・西友開店時間（8 時）前に 3～4 台の自転車が駐輪（原付も 1～2 台停車）
S K I P 敷地内	休日 14 時台	・ピーク時に 52 台の自転車が駐輪 ・S K I P 開店時間（9 時）前に 4～8 台の自転車が駐輪
計（各ピーク時間帯の合計）		203 台

4) 駐輪場利用者意識調査

駐輪場利用者を対象に、駐輪場の利用目的、利用理由、雨の日の場合に予想される行動、有料化された場合などを確認するため、利用者意識調査を実施した。意識調査は、駐輪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。

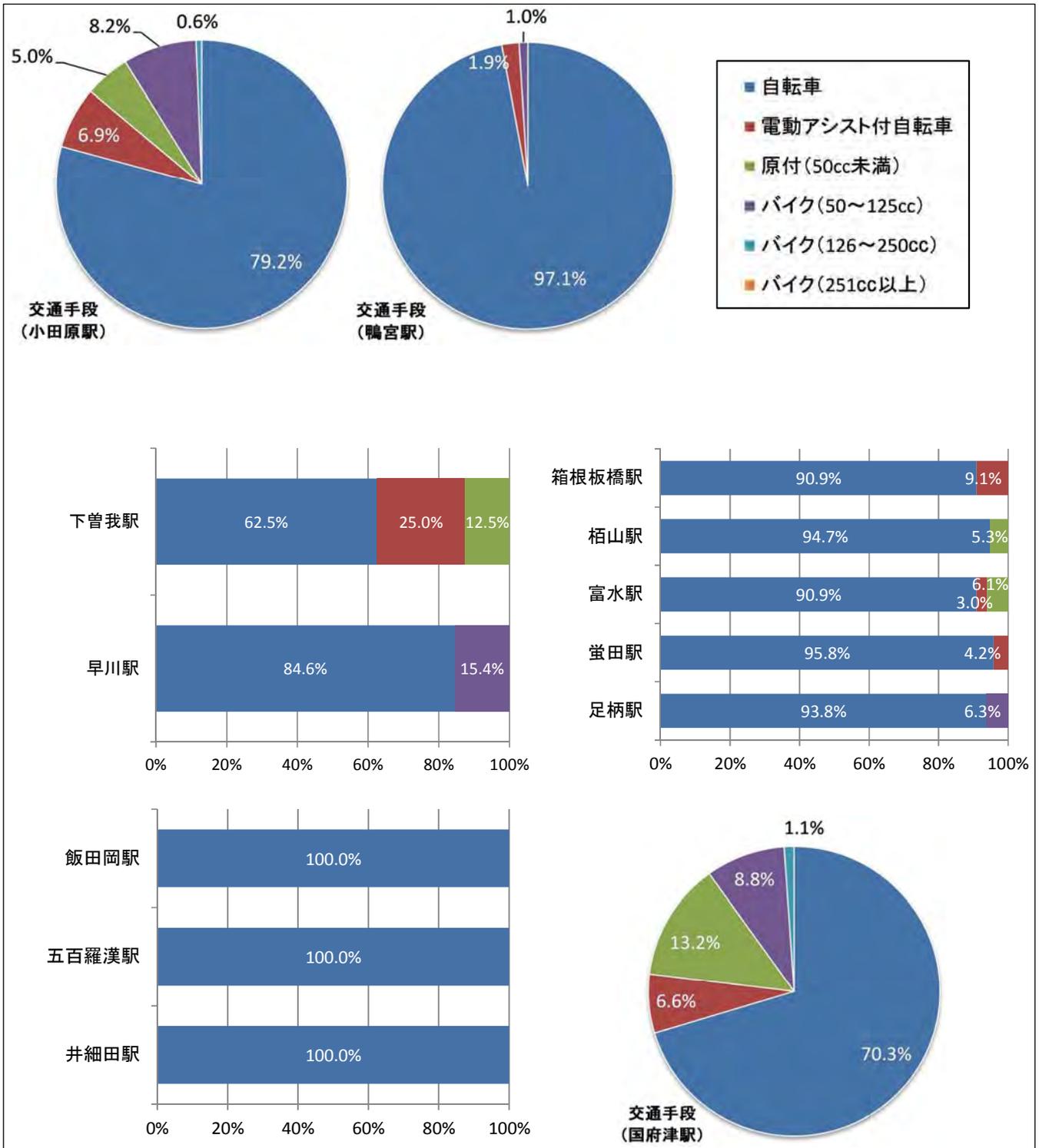
アンケートは、駐輪場のある各鉄道駅の駐輪場利用者を対象とし、平日（平成26年9月18日）1,740票・休日（平成26年9月14日）280票（小田原駅、国府津駅のみ）の配布を行い、498票の回答を得た。（回収率24.7%）

表 アンケート配布・回収状況

No	駅名	駐輪場名	収容台数	料金	配布部数		回収率(%)
					平日 平成26年 9月18日 (木)	休日 平成26年 9月14日 (日)	
1	小田原駅	小田原駅東口	1,290	有料	200	100	29.4
2		西口第1	631	有料	70	36	
3		西口第2	76	有料	20	—	
4		オダクル小田原東口	80	有料	15	15	
5		オダクル小田原西口	138	有料	35	19	
6		ショウワパーク	99	有料	20	10	
7	鴨宮駅	鴨宮駅南口	997	有料	100	—	22.8
8		鴨宮駅南口無料	300	無料	50	—	
9		鴨宮駅北口	1,011	有料	200	—	
10		鴨宮駅北口第2	78	有料	30	—	
11		飯山パーキング	70	有料	30	—	
12		飯山自転車店	100	有料	50	—	
13	国府津駅	国府津駅	1,700	無料	200	100	30.3
14	早川駅	早川駅	180	無料	50	—	26.0
15	下曽我駅	下曽我駅	280	有料	50	—	16.0
16	足柄駅	オダクル足柄第1	99	有料	30	—	20.0
17		オダクル足柄第2	328	有料	50	—	
18	蛍田駅	蛍田駅	250	無料	50	—	24.0
19		蓮正寺住宅前	198	無料	50	—	
20	富水駅	富水駅	350	無料	50	—	22.0
21		オダクル富水第1・第2	682	有料	100	—	
22	栢山駅	栢山駅	712	無料	100	—	12.7
23		オダクル栢山	386	有料	50	—	
24	井細田駅	井細田駅	28	無料	10	—	40.0
25	五百羅漢駅	五百羅漢駅	80	無料	30	—	10.0
26	飯田岡駅	飯田岡駅	200	無料	50	—	24.0
27	箱根板橋駅	大窪公園	150	無料	50	—	22.0
計		—	10,493	—	1,740	280	24.7

①交通手段

駐輪場利用者を対象としているため、どの駅についても自転車利用が一番多いが、小田原駅、国府津駅、下曽我駅、早川駅、栢山駅、富水駅、足柄駅においては、原付やバイク(50~125cc)の利用もみられる。

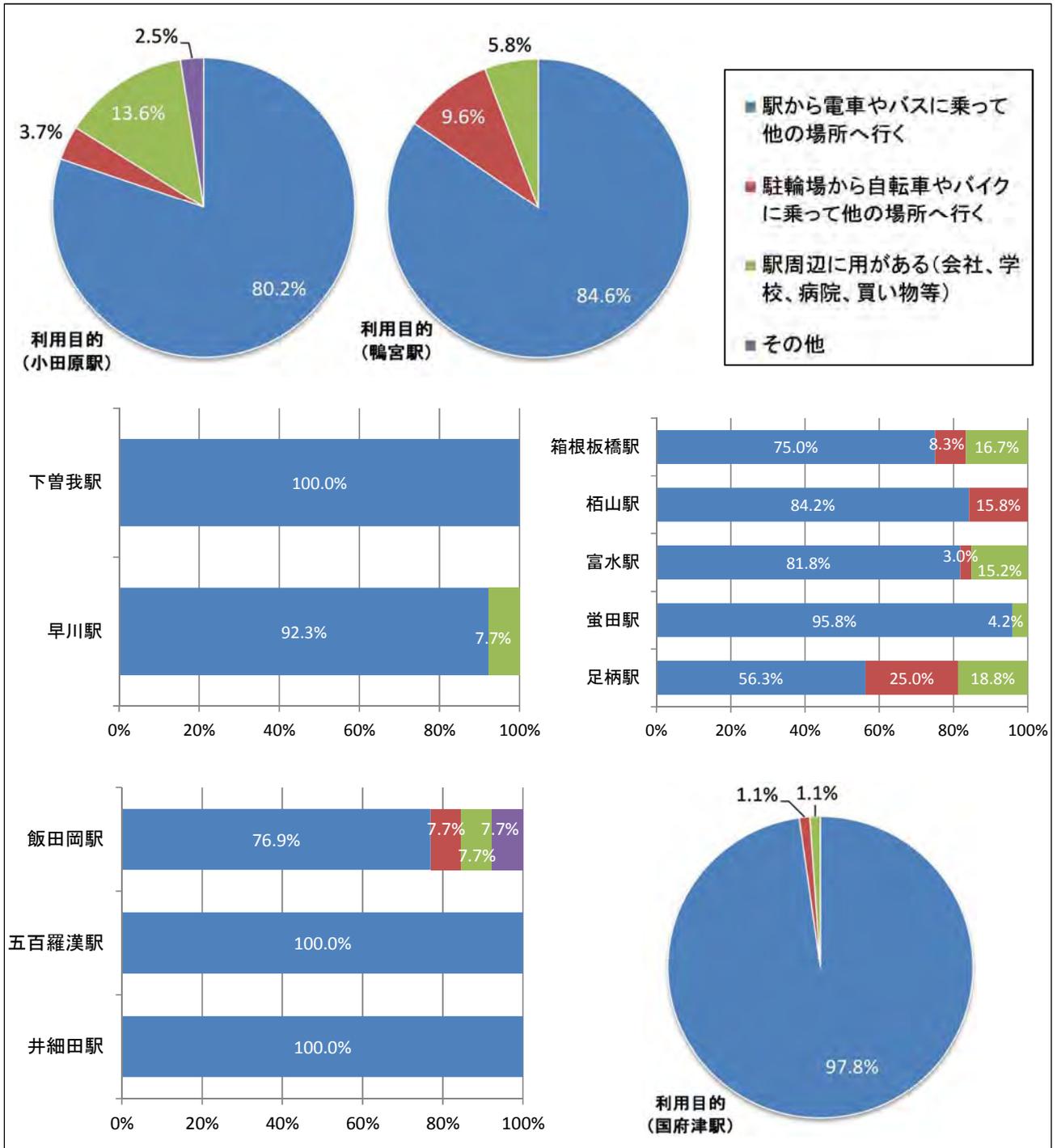


※四捨五入により 100%とならない場合がある。

②利用目的

すべての駅について、「駅から電車やバスに乗って他の場所へ行く」という回答が80%以上を占めている。足柄駅については、「駐輪場から自転車やバイクに乗って他の場所に行く」、「駅周辺に用がある」という回答が43.8%であった。

足柄駅以外の駅についても、約20%程度、「駅から電車やバスに乗って他の場所へ行く」以外の回答がみられる。

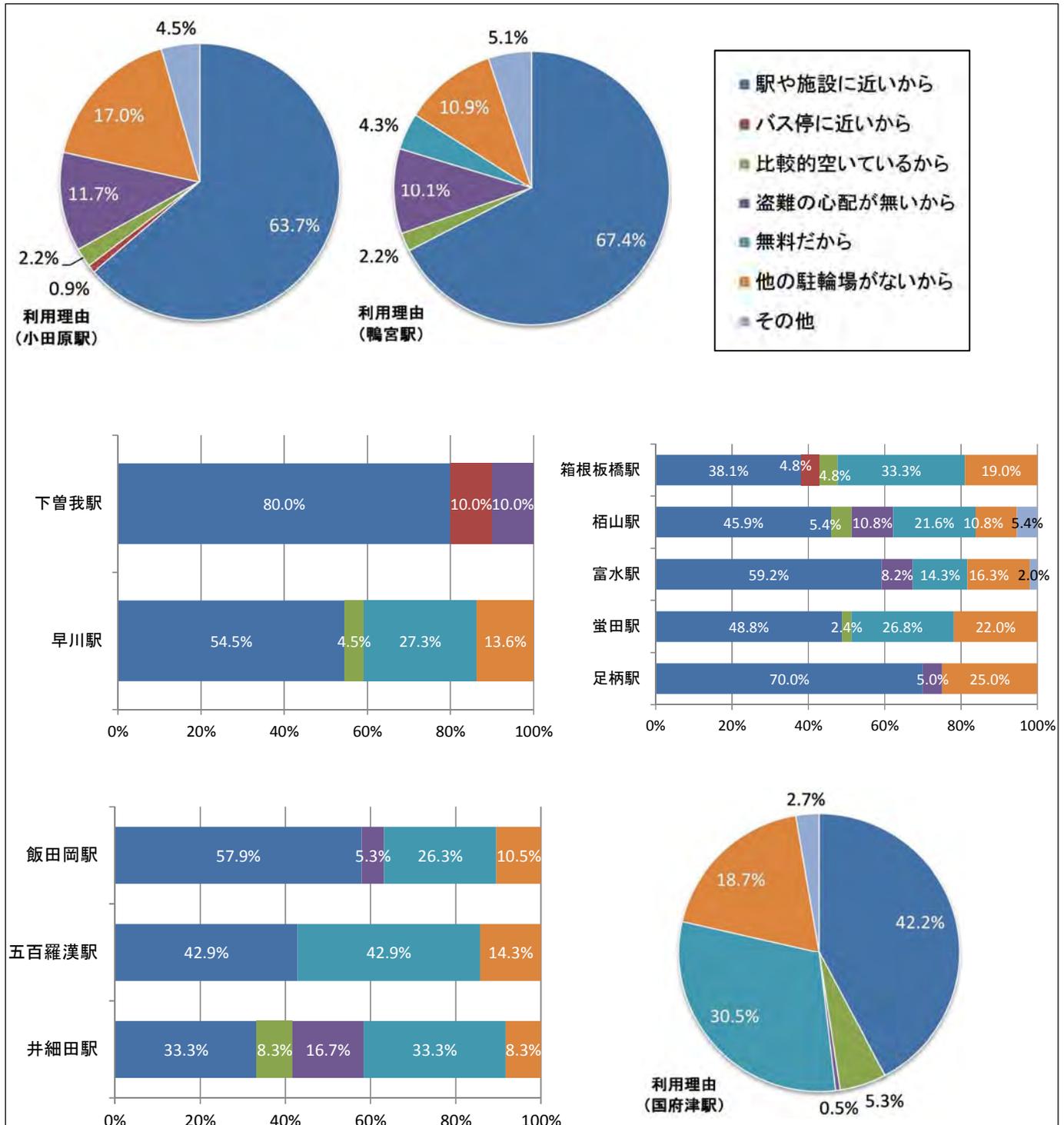


※四捨五入により 100%とならない場合がある。

### ③利用理由

多くの駅で「駅や施設に近いから」という利用理由が半数以上を占めている。また、「無料だから」という利用理由も比較的多い。

小田原駅や鴨宮駅は大規模な有料駐輪場が整備されていることから、「盗難の心配が無いから」という回答も約10%みられた。

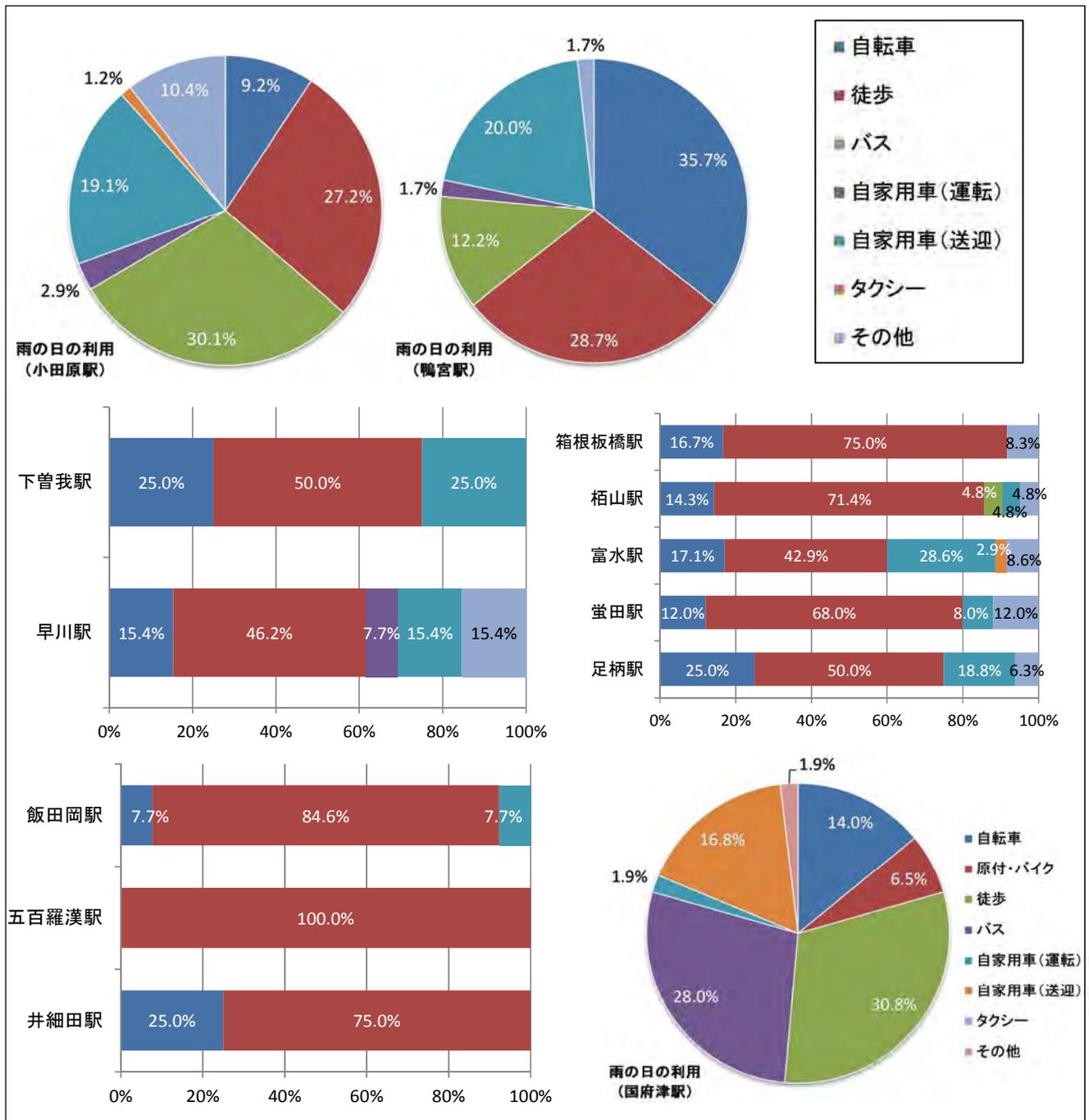


※四捨五入により100%とならない場合がある。

#### ④雨の日の利用

どの駅についても、雨の日の代替交通手段として、「徒歩」、「バス」、「自家用車（送迎）」という回答が多い。

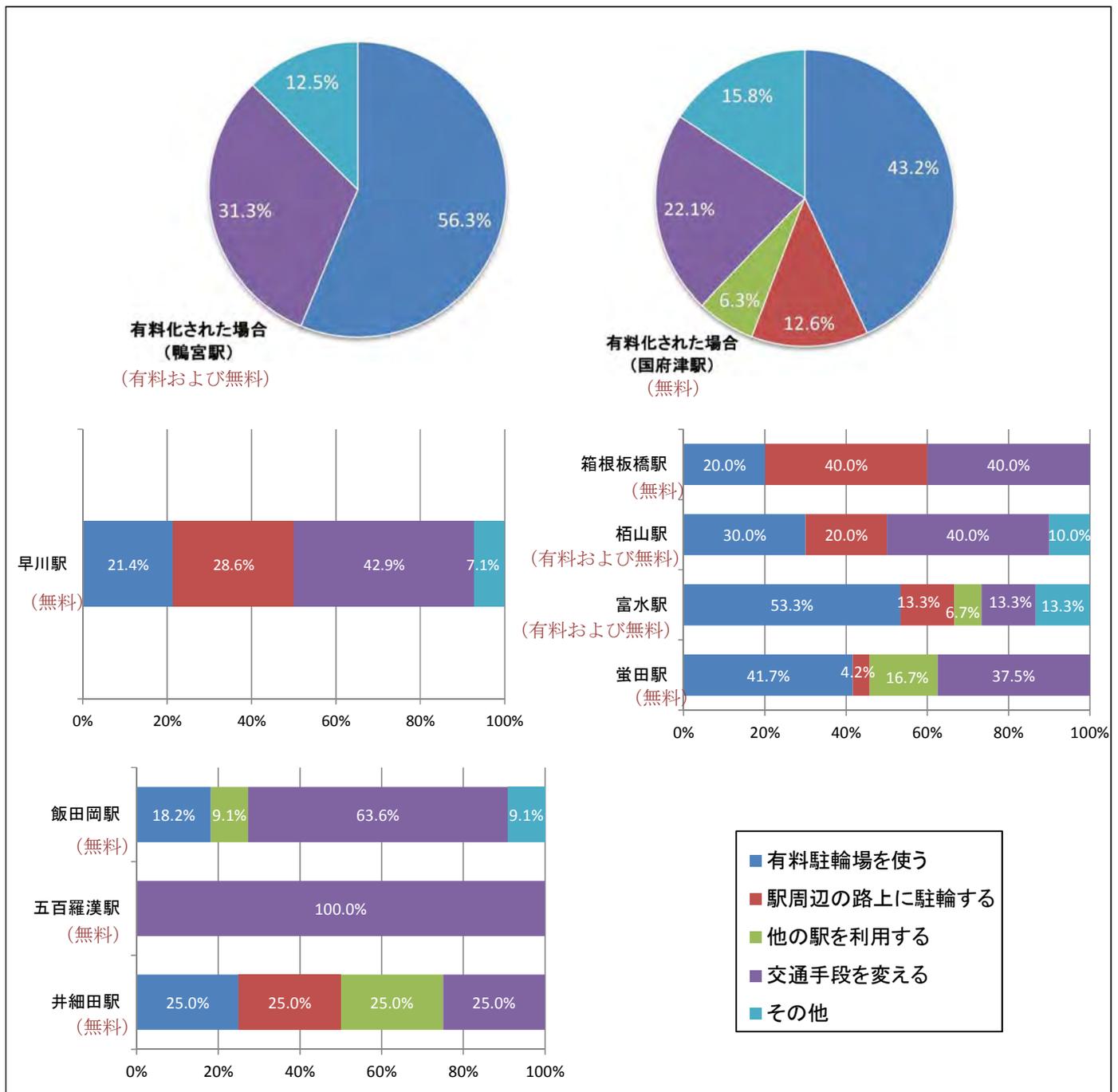
「バス」という回答がない駅については、「徒歩」や「自家用車（送迎）」に加え、「タクシー」という意見もみられる。



※四捨五入により 100%とならない場合がある。

⑤有料化された場合

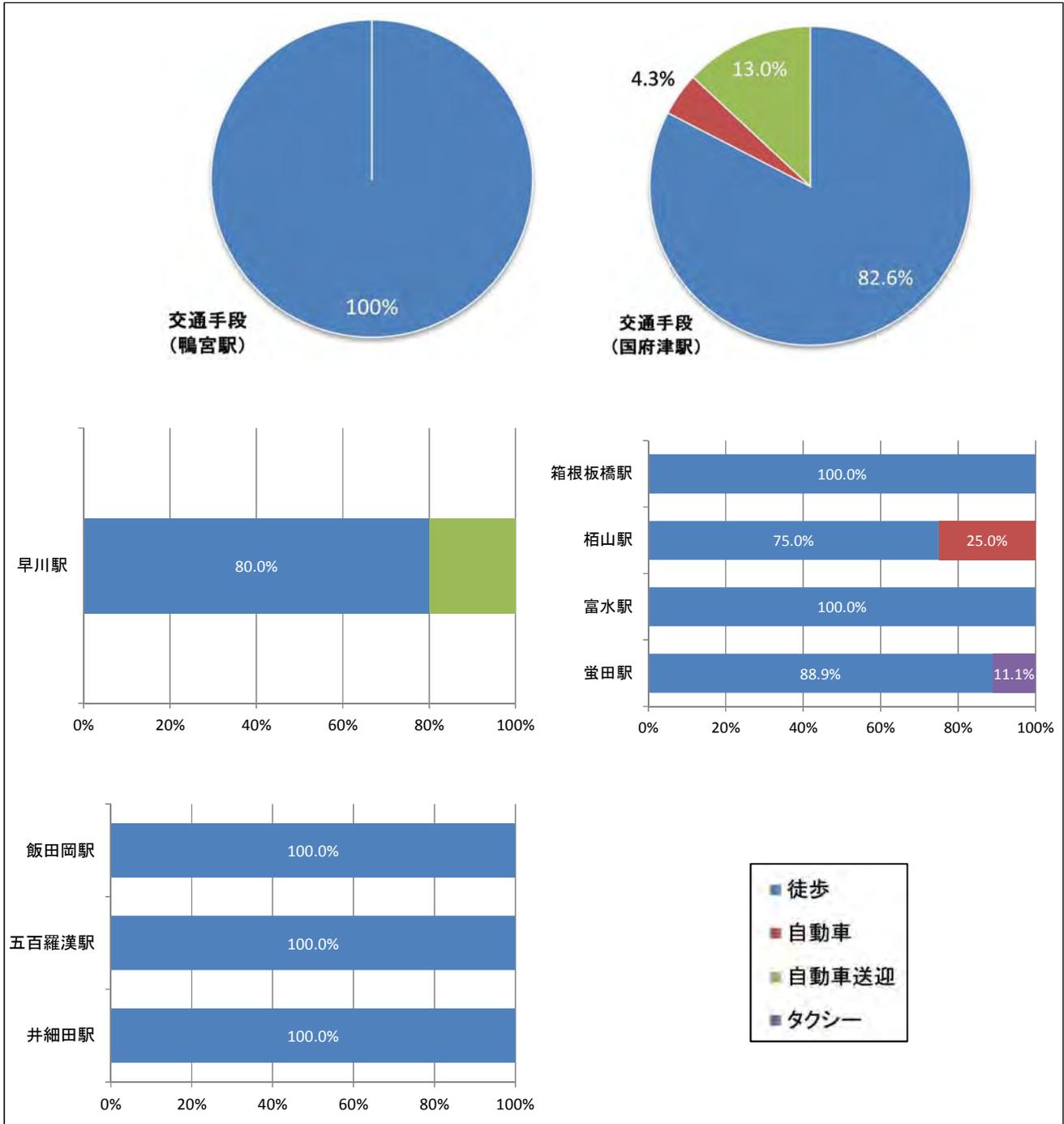
無料駐輪場利用者を対象に、無料駐輪場が有料化した場合の行動を聞いたところ、すでに有料駐輪場を有している鴨宮駅や富水駅においては、「有料駐輪場を使う」という回答が50%以上を占める。無料駐輪場のみの駅では、「交通手段を変える」という回答が多い。また、「駅周辺の路上に駐輪する」という回答も比較的多くみられる。



※四捨五入により 100%とならない場合がある。

⑥有料化された場合の代替交通手段

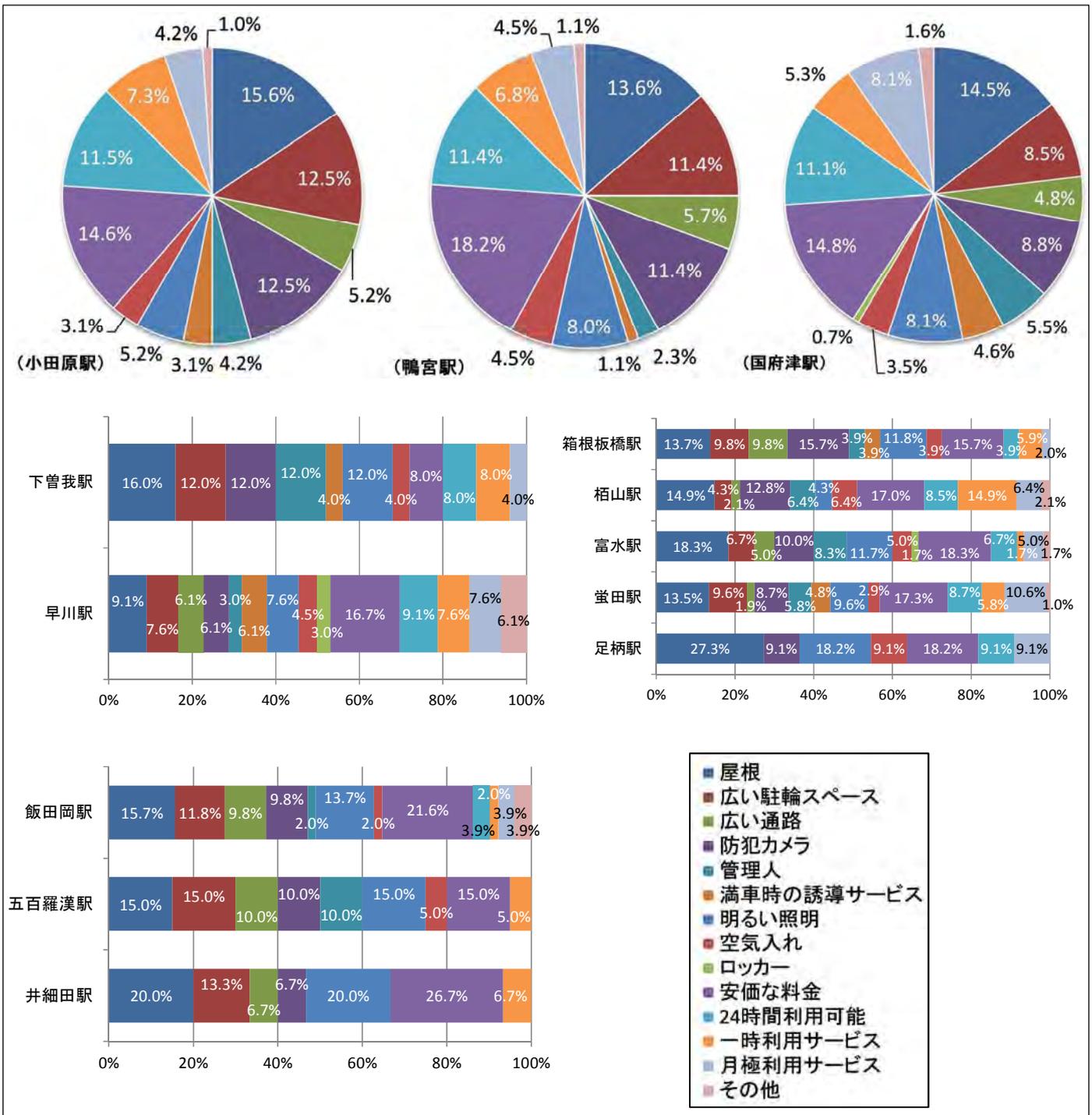
無料駐輪場が有料化された場合、「交通手段を変える」と回答した人の代替交通手段を見ると、多くの駅で「徒歩」という回答がほとんどを占めている。



※四捨五入により 100%とならない場合がある。

⑦有料駐輪場に求めるもの

有料駐輪場に求めるものとしては、突出した回答は得られなかったが、「屋根」、「広い駐輪スペース」、「防犯カメラ」、「安価な料金」が比較的多い回答であった。また、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅については、「24時間利用可能」という回答が、他の駅よりも多くあった。



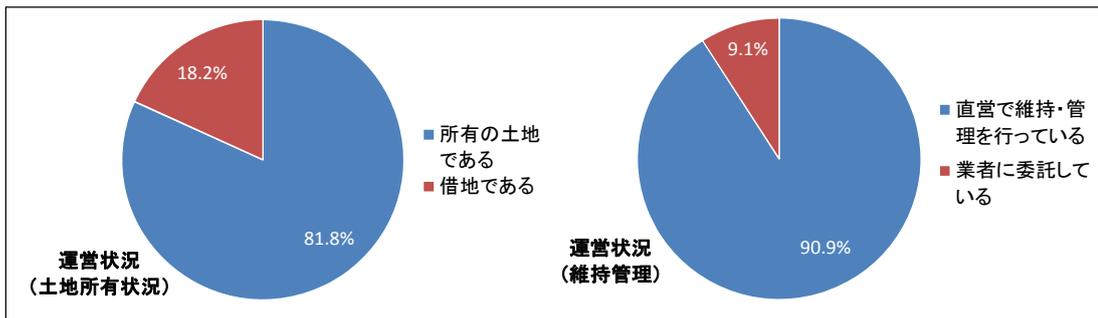
※四捨五入により 100%とならない場合がある。

## 5) 駐輪場管理者意識調査

駐輪場管理者を対象に、駐輪場の運営状況、利用状況、今後の経営方針や課題などを確認するため、意識調査を実施した。アンケート調査は、駐輪場管理者5社（12箇所）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。回答は4社（11箇所）からの回答を得た。※グラフは四捨五入により100%とならない場合がある。

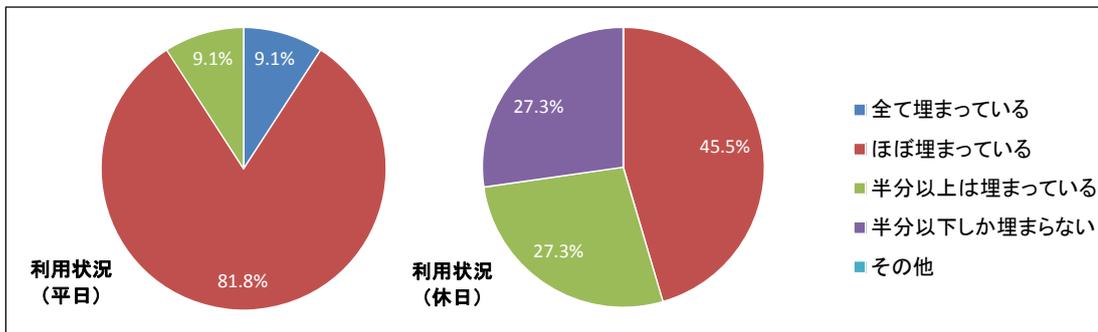
### ①運営状況

一部、本市が管理運営している箇所もあるが、基本的には管理者が所有の土地もしくは借地において運営および維持管理が行われている。



### ②利用状況

回答の駐輪場は、平日は「半分以上」もしくは「ほぼ」埋まっている状況であり、利用率は高い。休日は、富水、栢山、足柄においては半分以下しか埋まらない状況である。



※四捨五入により100%とならない場合がある

### ③今後の料金体系

無料駐輪場については、今後の有料化を視野に入れているとする回答である。有料駐輪場については、今後も有料で料金体系を変更することなく運営する回答を得た。

### ④今後の課題について

有料駐輪場については、場内や周辺での有料逃れ駐輪への懸念や、無料駐輪場についても有料化に伴う周辺への放置への懸念が示された。また、24時間営業の駐輪場では、防犯上の課題や防犯対策に関する経費についても課題が示されている。

### ⑤その他意見

駐輪場事業者単体ではなく、行政や他の駐輪場とも連携し放置自転車の防止に取り組むことが必要であるとの考えが示されている。

### (3) ヒアリング調査結果

駐輪場に関する状況や意見を把握するため、小田原駅周辺の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。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ヒアリング対象

・商店会（小田原駅周辺）、自治会（小田原駅周辺）、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

#### ○駐輪場について

団体	概要
自治会 商店会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・店先の道路上来店客が駐輪しているが、問題ではない(店先の自転車もお客様)</li> <li>・路上駐輪は、錦通り、ダイヤ街や東通りのセブンイレブン、庄屋、マルイ裏に多い</li> <li>・駐輪場は、錦通り、エポ・アプリ周辺に必要である</li> <li>・通勤・通学者にエポ・アプリ敷地内に朝の時間帯は駐輪させないようにすべきであり、その上で、通勤・通学者のために駅周辺にさらに駐輪場を整備すべきである</li> <li>・民間の駐車場の一部を駐輪場としてはどうか</li> <li>・駐輪場の整備は、違法駐輪の問題解決に必要であり、行政と商店会が協力していくべきである</li> <li>・土地代は商店街、ラック等の整備は行政負担とするなどの方法が考えられる</li> <li>・自転車の走行マナーが非常に悪く、危険であるので、警察と協力して対策を考えるべきである</li> <li>・駐輪場の位置がわかりづらいため、わかりやすい案内が必要である</li> <li>・無料駐輪場がほしい</li> </ul>
小田原箱根 商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学者も商店会（エポ・アプリ周辺）に停めている</li> <li>・地下街がオープンするとさらに駐輪場の需要が高まる</li> <li>・自転車で地下街まで来る場合、どこに停めるか想定できない</li> <li>・省スペースの地下機械式の駐輪場を検討してはどうか</li> </ul>
小田原市 観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部商店街では路上駐輪があるものの、駅周辺において、駐輪場は足りていると考える</li> <li>・小田原駅周辺は放置自転車禁止区域であり、路上駐輪の撤去強化が必要である</li> </ul>
建築士 事務所協会 県西支部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街なかの駐輪場は、公共の駐輪場が望ましいが、まちづくり会社などの団体に検討してはどうか</li> <li>・マンション建設の場合、駐車場を減らし、駐輪場を増やすなど、駐輪場の附置義務を設けていくことも必要である</li> <li>・駐輪場を増やすことで、駅周辺の消費に繋がる</li> </ul>
宅建協会 小田原支部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地内の駐輪は著しく問題がある</li> <li>・小田原市の地形は自転車に適しており、駅利用や買い物など自転車利用のニーズは今後も膨れ上がる余地がある</li> <li>・一概に路上駐輪を不法駐輪と捉えず、自転車での集客力を高めていくべきである</li> <li>・今後は、大型の駐輪場が必要で、遊休地や屋上など、空中・空間の利用も検討すべきである</li> <li>・駐輪スペースを提供してくれる民間事業者に対しては、容積緩和や補償など、逸失する資産を別のものに振り替える施策が必要である</li> </ul>

#### (4) 需要量の見通し

##### 1) 基本的な考え方

需要量の見通しは、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の経年変化および将来予測を踏まえて算出した。

さらに、通勤・通学需要については、現在の定期利用の待機状況を踏まえたうえで、需要を算出した。

##### 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

交通需要の経年変化および今後の見通しをみると、発生集中交通量では総トリップ数の減少を反映し、いずれも減少傾向にある。特に二輪車は発生集中交通量全体の減少率以上に低下するものと予測されている。自転車については、自転車利用主体の一つである若年層の人口減少影響を受けた傾向によるものと考えられる。

駐輪需要を踏まえた必要整備量は、長期的には減少の傾向にあり新たに大量供給の必要性は低いものの、低炭素都市づくりなど自動車だけに依存しないまちづくりの推進や、現状で街なかの特定施設周辺などのオーバーフロー状況が確認されることなどを踏まえると、現状の問題点へ対応した供給対応が必要だと考えられる。

表 発生集中交通量の見通し（市全体、代表交通手段、全目的、トリップ数）

	鉄道	路線バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	計
H10	124,266	16,513	413,961	18,565	110,850	191,740	875,895
H20	145,702	10,657	392,924	23,322	110,967	175,973	859,545
H34	120,055	11,280	396,385	20,071	101,588	153,017	802,396
H42	105,400	11,636	398,362	18,213	96,229	139,900	769,740

表 発生集中交通量の比率（市全体、代表交通手段、全目的、H20を100）

	鉄道	路線バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	計
H10	85.3%	154.9%	105.4%	79.6%	99.9%	109.0%	101.9%
H20	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
H34	82.4%	105.8%	100.9%	86.1%	91.5%	87.0%	93.4%
H42	72.3%	109.2%	101.4%	78.1%	86.7%	79.5%	89.6%

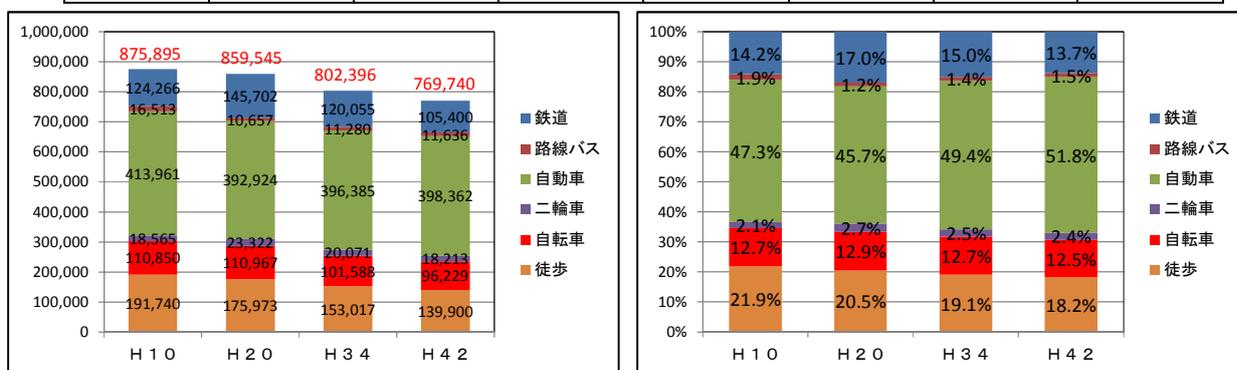


図 発生集中交通量の見通し（市計、代表交通手段、全目的）

※四捨五入により100%とならない場合がある。

3) 目的別にみたパーソントリップ調査データによる駐車需要の経年変化

通勤・通学目的の自転車交通需要をみると、少子化を反映して減少傾向にある。中心市街地の商業・業務需要など、私事目的の自転車交通需要をみると、同様の減少傾向ながら、その割合は緩やかである。

各鉄道駅の駐輪場整備とともに、中心市街地の商業・業務需要への対応が重要であるものと考えられる。

表 目的種別・自転車発生集中交通量（トリップエンド）

目的区分	H10	H20	H34	H42
通勤・通学	20,652	22,910	19,985	18,313
H20 に対する比率	90.1%	100.0%	87.2%	79.9%
私事	36,396	33,592	31,558	30,395
H20 に対する比率	108.3%	100.0%	93.9%	90.5%

※平成 34 年予測値は線型補完により算出

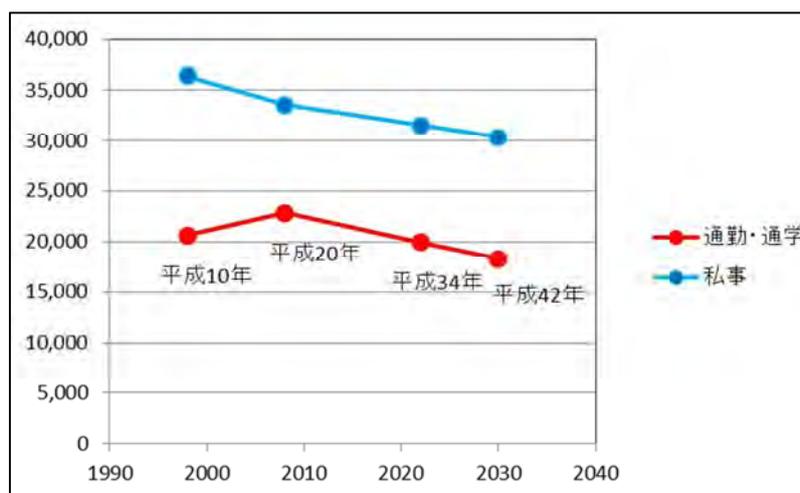


図 目的別自転車発生集中交通量の見通し（トリップエンド）

#### 4) 駅別の自転車利用トリップの現状

鉄道駅端末交通手段の、自転車利用状況をみると、駅勢圏人口と相関がみられなかった。これは、地形的な要因や列車ダイヤパターン、道路網配置やバス路線の有無なども関連しているためだと考えられる。

このため、市全体の自転車利用の傾向を利用し、需要の見通しを検討することとした。

表 鉄道駅別の駅端末自転車トリップ数

路線名	駅名	駅勢圏人口 H22	駅勢圏人口 将来 (H42)	H20PT 駅端末 トリップ数	H20PT 駅端末 自転車 トリップ数
伊豆箱根鉄道	五百羅漢駅	14,436	10,726	951	340
J R	根府川駅	632	281	1,089	267
箱根登山鉄道	風祭駅	3,801	2,275	1,247	0
伊豆箱根鉄道	飯田岡駅	14,249	9,718	1,247	178
伊豆箱根鉄道	井細田駅	17,081	12,967	2,096	0
J R	早川駅	6,176	3,710	2,175	508
箱根登山鉄道	箱根板橋駅	10,270	6,527	2,181	0
箱根登山鉄道	入生田駅	2,551	1,279	2,306	0
伊豆箱根鉄道	穴部駅	12,920	9,067	2,540	0
小田急	足柄駅	16,030	11,883	2,961	422
J R	下曾我駅	8,368	5,184	4,103	282
小田急	蛍田駅	15,568	9,966	4,989	755
小田急	富水駅	15,665	10,675	5,503	770
小田急	栢山駅	11,618	7,608	9,349	752
J R	国府津駅	5,917	4,836	16,896	3,833
J R	鴨宮駅	20,894	15,071	23,668	7,179
J R	小田原駅	19,689	12,228	64,850	4,162

※駅勢圏人口は、H22 国勢調査メッシュ人口に基づき、駅から一定距離に含まれる人口を集計

#### 5) 定期待機の状況

平成 26 年 5 月時点の小田原駅における定期利用駐輪の待機状況(定期待機)をみると、小田原駅西口で 86 台、東口で 71 台が待機している状況にある。駅全体では 157 台の不足だと考えられる。また、鴨宮駅では北口に 107 台、南口に 55 台が待機しており、駅全体としては、162 台の不足があると考えられる。

表 定期利用の状況

駅名	駐輪場名	定期	定期待機
小田原駅	小田原駅西口第一	396 台	86 台
	小田原駅東口	966 台	71 台
小田原駅計		1,362 台	157 台
鴨宮駅	鴨宮駅北口	921 台	107 台
	鴨宮駅南口	856 台	55 台
鴨宮駅計		1,777 台	162 台

資料：小田原市 (H26. 5)

#### 6) 需要量の見通し

自転車の需要量は、自転車利用発生集中量や、目的別の発生集中量からも、今後は減少傾向になるものと推計される。

ただし、現状で定期待機台数が確認されており、小田原駅の定期利用（通勤・通学利用）に関しては、少なくとも 157 台不足していると考えられる。また鴨宮駅の定期利用（通勤・通学利用）に関しては、162 台不足していると考えられる。その他の駅の駐輪場についても、駐輪場利用実態調査から各鉄道駅において 93 台（早川駅 23 台、井細田駅 53 台、五百羅漢駅 20 台）不足していると考えられる。今後、利用需要は減少局面（平成 42 年までに駐輪需要は 13.3%減少）であるものの、不足分の整備は当面の課題であると考えられる。

また、買い物等の私事目的による駅以外での利用については、ヒアリング結果を踏まえるとピーク時間帯を中心として、歩道や路上へのはみ出しが多く問題となっている。

駅以外においても、通勤・通学等のいわゆる目的外利用車両があると推察されるが、その量は多くないことから、買い物等の私事目的の駐輪需要によってはみ出しが行われているものと考えられる。

実態調査結果からは、道路や歩道上へのはみ出し駐輪が各地区のピーク合計である 165 台となっており、そのはみ出し駐輪分は不足しているものと考えられる。

また、時間帯によっては、有料駐輪ラックに余裕があるものの、違法駐輪が行われている状況が観測された。不足している駐輪場の整備とともに、正しいマナーの啓発についても求められる。

しかし、(仮称)小田原駅東口立体駐車場の整備において、公共・公益施設や駅周辺の利用者等のために 80 台の自転車駐車場の整備が予定されている。そのため、定期利用への対応も含め、駅に近い道路や歩道へのはみ出し駐輪についても(仮称)小田原駅東口立体駐車場への誘導が考えられる。



図 有料駐輪場ラックに余裕があるものの、違法駐輪が行われている状況

表 商業施設周辺等のはみ出し駐輪の状況

	路上駐輪	備考
オダクル小田原東口前	46 台	休日ピーク 白線内、車道はみ出し
錦通り商店街	36 台	休日ピーク 歩道上、道路上
小田原銀座商店街	6 台	休日ピーク 歩道上、道路上
ダイヤ街商店会	77 台	休日ピーク 敷地からはみ出し
計	165 台	

資料：駐輪実態調査結果より（平成 26 年 9 月 14 日：日曜日（晴れ））

表 各鉄道駅の駐輪状況（ピーク時）

鉄道路線	駅名	名称	無料駐輪場	放置自転車禁止区域内	収容台数(台)	収容台数(台)駅計	駐車台数(台)				稼働率(%)	駅別不足分(台)	ピーク時
							自転車	原付	計	駅計			
JR	小田原駅	小田原駅東口		○	1,290	2,314	804	76	880	1,600	69%	-	平日昼
		オダクル小田原東口		○	80		58	8	66				休日昼
		西口第1		○	631		345	88	433				平日昼
		西口第2		○	76		0	53	53				平日朝
		オダクル小田原西口		○	138		103	0	103				平日昼
	鴨宮駅	ショウワパーク		○	99	2,556	53	12	65	2,127	83%	-	平日昼
		鴨宮駅南口		○	997		596	28	624				平日昼
		鴨宮駅南口無料	○	○	300		296	10	306				平日昼
		鴨宮駅北口		○	1,011		878	0	878				平日昼
		鴨宮駅北口第2		○	78		79	0	79				平日昼
		飯山パーキング		○	70		99	10	109				平日朝
		飯山自転車店		○	100		131	0	131				平日昼
	国府津駅	国府津駅	○		1,700	1,700	1,358	338	1,696	100%	-	平日昼	
下曽我駅	下曽我駅		○	280	280	73	1	74	26%	-	平日朝		
早川駅	早川駅	○		180	180	187	16	203	113%	-23	平日昼		
小田急小田原線	足柄駅	オダクル足柄第1		○	99	427	53	0	53	155	36%	-	平日昼
		オダクル足柄第2		○	328		95	7	102				平日昼
	蛍田駅	蛍田駅	○		250	448	191	5	196	353	79%	-	平日昼
		蓮正寺住宅前	○		198		154	3	157				平日昼
	富水駅	富水駅	○		350	1,032	279	13	292	564	55%	-	平日昼
オダクル富水第1・第2				682	250		22	272	平日昼				
栢山駅	栢山駅	○		712	1,098	412	27	439	579	53%	-	平日昼	
	オダクル栢山			386		131	9	140				平日昼	
大雄山線	井細田駅	井細田駅	○		28	28	80	1	81	81	289%	-53	平日昼
	五百羅漢駅	五百羅漢駅	○		80	80	98	2	100	100	125%	-20	平日昼
	飯田岡駅	飯田岡駅	○		200	200	118	1	119	119	60%	-	平日昼
箱根登山線	箱根板橋駅	大窪公園	○		150	150	91	2	93	93	62%	-	平日昼
合計					10,493	10,493	7,012	732	7,744	7,744	74%	-96	

資料：駐輪場利用実態調査結果より

※原付には自動二輪車も含まれる

表 今後の需要予測および不足台数

駅名	収容台数 (定期定数) (台)	駐輪需要 (台)			不足台数 (台) (定期待機および はみ出し駐輪等)			備考
		平成 26年	平成 34年	平成 42年	平成 26年	平成 34年	平成 42年	
小田原駅 東口	1,290 (966)	1,361 (1,037)	949	899	71	-	-	
小田原駅 西口	631 (396)	717 (482)	676 (441)	653 (418)	86	45	22	
鴨宮駅南口	997 (856)	1,052 (911)	834	723	55	-	-	
鴨宮駅北口	1,011 (921)	1,118 (1,028)	1,031 (941)	981 (891)	107	20	-	
早川駅	180	203	186	176	23	6	-	無料駐輪場
井細田駅	28	81	74	70	53	46	42	無料駐輪場
五百羅漢駅	80	100	92	87	20	12	7	無料駐輪場
小田原駅 周辺	212 (店舗敷地 内駐輪数)	377	345	327	165	87	69	<ul style="list-style-type: none"> <li>・店舗：小田原 EPO および小田原 APRI 敷地内 (132 台)、SKIP 敷地内 (52 台)、ドン・キホーテ店舗前ラック (28 台)</li> <li>・平成 34 年と平成 42 年は (仮称) 小田原駅東口立体駐車場 (80 台) の整備後のためオダクル小田原東口前の路上駐輪 (46 台) を誘導した数値となっている。</li> </ul>

7) 有料化による路上駐輪の可能性

意識調査結果において、無料駐輪場利用者を対象に、無料駐輪場が有料化された場合の行動を尋ねた結果、「有料化された場合、駅周辺の路上に駐輪する」という回答は全体で13.1%であった。その結果から、利用実態調査時（平成26年9月）のピーク時間に利用された駐車台数から、路上駐輪されてしまう可能性のある自転車の台数を算出した。

無料駐輪場を有料化することで、469台が駐輪場を利用することをやめ、路上駐車してしまうと推計される。

鉄道線	駅名	放置自転車 禁止区域	駐車台数 (ピーク時)	駅周辺の路上に駐輪する (アンケート結果)	路上駐車 可能性台数
JR	鴨宮駅	○	306	0.0%	0
	国府津駅		1,679	12.6%	212
	早川駅		203	28.6%	58
小田急 小田原線	蛸田駅		353	4.2%	15
	富水駅		292	13.3%	39
	栢山駅		439	20.0%	88
大雄山線	井細田駅		81	25.0%	20
	五百羅漢駅		100	0.0%	0
	飯田岡駅		119	0.0%	0
箱根登山線	箱根板橋駅		92	40.0%	37
計			3,664	13.1%	469

#### 4. 駐輪場整備の目標年次および目標量

駐輪施設の現状把握や需要予測等を踏まえ、駐輪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 年後となる平成 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

###### 【小田原駅・鴨宮駅】

小田原駅の駐輪場整備目標量は、定期待機の状況を踏まえ、現状で 157 台の不足分を確保する。ただし、今後の駐輪需要の減少により、西口では平成 34 年に 45 台まで減少し、平成 42 年には 22 台まで減少する。東口については、平成 34 年、平成 42 年ともに現状の収容台数で需要を満たす推計となる。

鴨宮駅の駐輪場整備目標量は、定期待機の状況を踏まえ、現状で 162 台の不足分を確保する。ただし、今後の駐輪需要の減少により、北口では平成 34 年に 20 台まで減少し、平成 42 年には、現状の収容台数で需要を満たすことになる。南口では、平成 34 年、平成 42 年ともに現状の収容台数で需要を満たす推計となる。

###### 【小田原駅周辺】

小田原駅周辺の商店街等では、道路や歩道上の違法駐輪や、敷地からはみ出している違法駐輪状況を踏まえ、その合計値である 165 台の不足分を確保する。ただし、将来的には、駐輪需要の減少、(仮称)小田原駅東口立体駐車場(80 台)の整備によるオダクル小田原東口前の路上駐輪の誘導が期待できるため、平成 34 年には 87 台、平成 42 年には 69 台の不足分となる。なお、目的外利用の抑制や、定められた範囲や施設へ駐輪を誘導するよう、マナー向上や啓発活動はあわせて継続的に行う。

###### 【各鉄道駅】

各鉄道駅については、将来の駅勢圏人口が減少すると予測されており、駐輪需要も減少すると推計される。平成 34 年の推計では、井細田駅は 46 台、五百羅漢駅は 12 台の不足があるが、早川駅は 6 台とほぼ需要を満たすと考えられる。

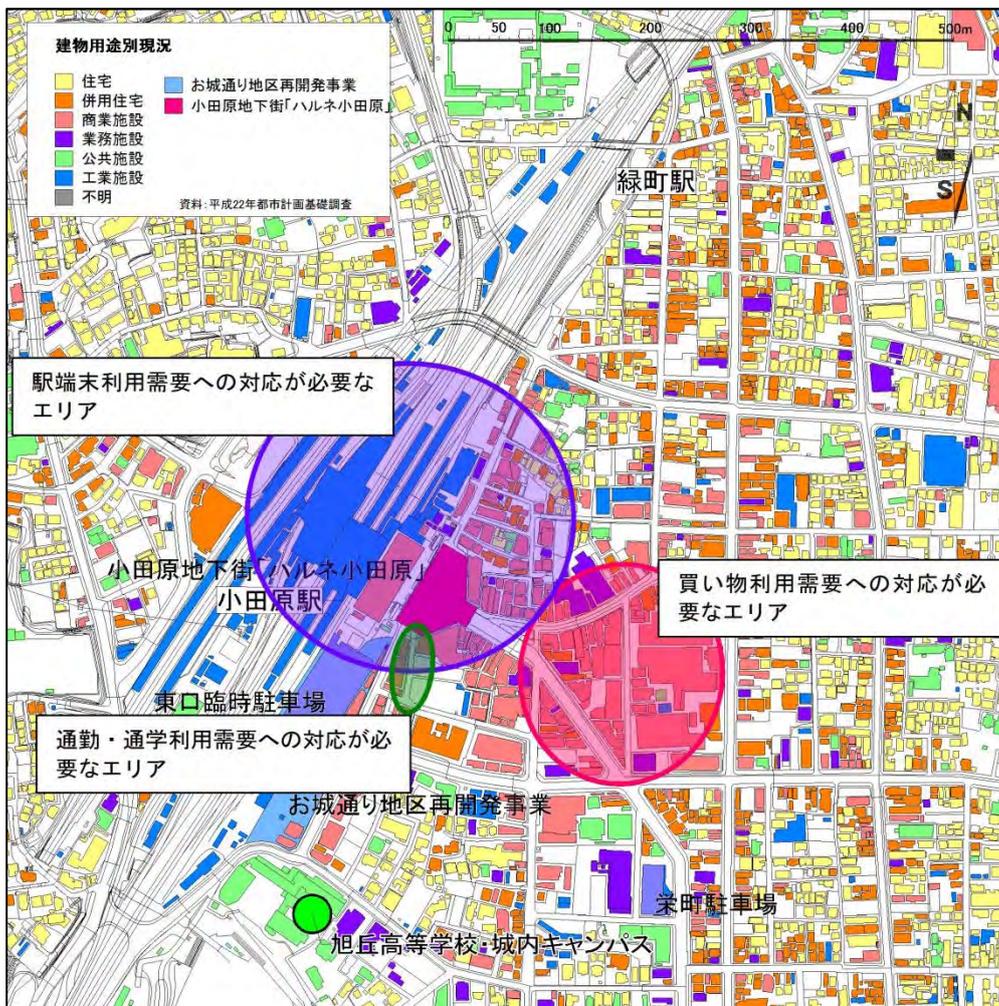
## 5. 駐輪場整備に関する課題

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

### 課題①：駐輪場の不足

各鉄道駅前の駐輪場における駐輪状況を見ると、定期利用の契約待ちが発生するなど、自転車利用需要は多く、一部では路上駐輪などが散見される状況にあり、駐輪場不足が課題である。

自転車は、自動車が利用できない学生の利用も多く、長期的には少子化傾向にあるものの、将来においても、小田原駅周辺をはじめとする一部地域では駐輪場不足が推計されており、さらに、通勤・通学や買い物等の日常的な利用に加え、健康志向やサイクリングなどのあらたなニーズによる需要も予想され、その対応が課題である。



## 課題②：街なか商業施設周辺のはみ出し駐輪等

駐輪場の実態をみると、駐輪場の数の不足もさることながら、適正な位置に配置されていないことによる路上駐輪も見受けられる。例えば、本市中心部の錦通りやダイヤ街など、買い物客の自転車が路上にはみ出し駐輪されている状況がある。また、お城通り周辺の細街路など駅利用者等が路上に長時間駐輪している状況も見られる。



## 課題③：各鉄道駅の駐輪場の利便性・安全性の向上

各鉄道駅の駐輪場は、伊豆箱根鉄道沿線などの小規模な駅を中心に、駐輪できる空間があるだけの無料駐輪場が散見され、屋根やラックが無いため、盗難などの問題や、長期間放置されたままの自転車が多く対応が課題である。

## 課題④：駐輪場の整備・管理・運営の効率化および官民の役割分担

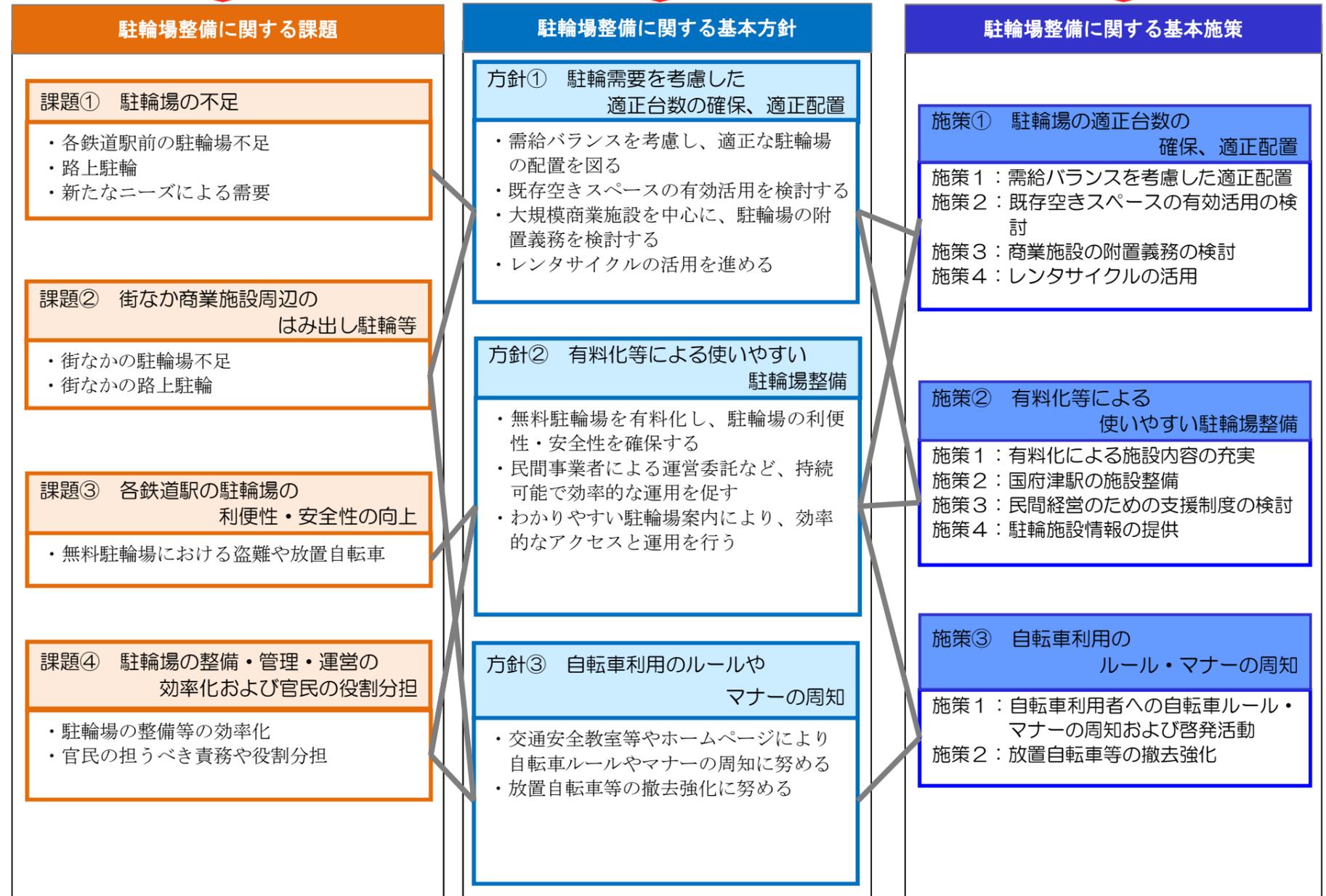
駐輪場の整備や管理・運営には、多くの財源が必要であり、鉄道事業者や民間事業者による整備・管理・運営や、公共が整備し管理運営を民間委託するなど、公共だけによらない整備・管理・運営の効率化が求められる。

また、駐輪場整備に関する公共と民間の担うべき責務や役割分担などが課題である。

6. 課題・基本方針・基本施策のまとめ

背景・現況	① 路上駐輪自転車等の存在
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定の場所において著しい路上駐輪自転車数</li> <li>・無料駐輪場における長期放置自転車の存在</li> </ul>
	② 自転車利用意識の変化
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用目的の多様化</li> <li>・ぐるりん小田原の利用促進</li> </ul>
	③ 環境問題の深刻化
<ul style="list-style-type: none"> <li>・二酸化炭素排出量の削減（発生源対策含む）</li> <li>・公共交通・自転車利用の促進・推進</li> </ul>	
④ 法改正に伴う駐輪場のあり方への対応	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』との整合性</li> </ul>	
⑤ 上位計画等との整合性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の顔づくり、三大事業の取り組み</li> <li>・観光誘客強化</li> </ul>	
駐輪施設調査結果	駐輪施設調査
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小田原駅、鴨宮駅、国府津駅は、収容台数 1,500 台以上の規模</li> <li>・小田原駅、鴨宮駅、下曽我駅、足柄駅、富水駅、栢山駅は有料駐輪場がある</li> </ul>
	利用実態調査
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要量が供給量以上の駐輪場の存在</li> <li>・各鉄道駅における長期放置自転車の存在</li> <li>・小田原 EPO、ドン・キホーテ周辺に 100 台以上の路上駐輪自転車が存在</li> </ul>
利用者意識調査	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場利用理由は、「駅や施設に近い」が大半を占めているが、「無料だから」も比較的多い</li> <li>・有料化された場合、「有料駐輪場を使う」が 45% 回答しているが、「交通手段を変える」「駅周辺の路上に駐輪」もそれぞれ 32%、14% の回答がある</li> </ul>	

上位関連計画等（将来像、方向性、キーワード）	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・過度に自動車に依存しない交通体系の実現</li> <li>・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</li> <li>・環境に優しい交通の実現</li> <li>・小田原駅・小田原城周辺のまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪れたいくなる・歩きたいくなるまちづくり</li> <li>・観光拠点内の移動環境の向上による交流・活力の促進</li> <li>・計画的な土地利用の推進</li> <li>・誰もが安全で安心してできる交通環境づくり</li> </ul>



## 7. 駐輪場整備に関する基本方針

駐輪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輪施設の現況・利用状況、将来像の実現に向けた課題や今後の見通し等を踏まえ、駐輪場整備に関する3つの方針を定める。

これら方針に基づき、将来像の実現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：駐輪需要を考慮した適正台数の確保、適正配置**

- ・需給バランスを考慮し、適正な駐輪場の配置を図る
- ・既存空きスペースの有効活用を検討する
- ・新たな大規模商業施設を中心に、駐輪場の附置義務を検討する
- ・レンタサイクルの活用を進める

### **基本方針②：有料化等による使いやすい駐輪場整備**

- ・無料駐輪場を有料化し、駐輪場の利便性・安全性を確保する
- ・民間事業者による運営委託など、持続可能で効率的な運用を促す
- ・わかりやすい駐輪場案内により、効率的なアクセスと運用を行う

### **基本方針③：自転車利用のルールやマナーの周知**

- ・交通安全教室やホームページにより自転車利用のルールやマナーの周知に努める
- ・放置自転車等の撤去強化に努める

## 8. 駐輪場整備に関する基本的な施策

駐輪場整備に関する基本方針を受け、将来像の実現に向けて以下の3つの基本的な施策を定める。

### 【基本施策①：駐輪場の適正台数の確保、適正配置】

#### 施策1：需給バランスを考慮した適正配置

- ・（仮称）小田原駅東口立体駐車場（80台）など、あらたな施設整備や既存の施設更新などを踏まえ、地域特性に応じた駐輪場の適正配置の考え方を構築する。
- ・配置については、各鉄道駅と、本市中心部における需給バランスを考慮した適正配置を検討する。また、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を図った配置を行う。

#### 施策2：既存空きスペースの有効活用を検討

- ・需給バランスに応じて、駅周辺においてゆとりのある車道や歩道上、既存の高架下空間等の空きスペースにおいて、駐輪場整備の可能性を検討する。具体的には、現在、路上駐輪が著しいお城通り周辺（オダクル小田原東口前）について、歩行者の安全も考慮し、路上駐輪施設の設置の可能性の検討を行う。
- ・また、駅周辺に点在する時間貸し駐車場のうち、駐輪場への部分転用の可能性についても検討する。



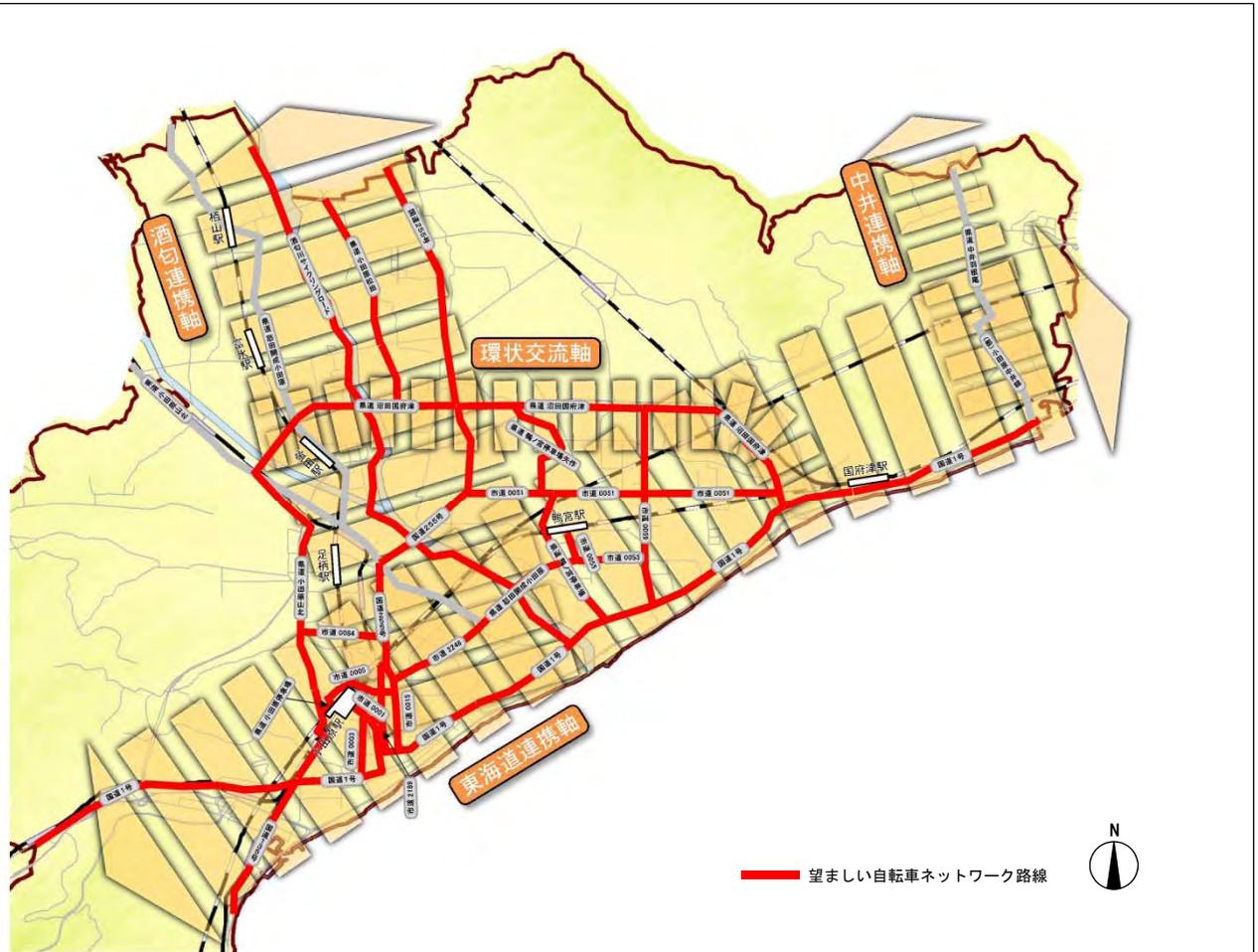
図 歩道上空間を活用した駐輪場の例（豊島区）

#### 施策3：商業施設の附置義務の検討

- ・多くの自転車利用が予想される新たな商業施設に対しては、一定程度の責務を課すための附置義務を検討する。
- ・既存商業施設の駐輪場整備に関しては、行政による支援制度やインセンティブとなる制度なども含めて検討する。
- ・従業員の駐輪に対しても、確保のあり方を検討する。

#### 施策4：レンタサイクルの活用

- ・観光については、レンタサイクルの活用を進める。また、観光施設等に駐輪スペースの整備を検討し、自転車での観光を促進する。
- ・なお、具体の観光施設等との連携や駐輪場所設置の可能性については、各関係機関および各種計画と調整・整合を図り進める。



ネットワーク軸	候補区間を有する道路の名称	区間	備考
東海道連携軸	国道1号	山王橋交差点～早川口交差点	4車線区間
		二宮町境～山王橋交差点	2車線区間
	国道135号	早川口交差点～箱根町境	
酒匂連携軸	酒匂川サイクリングロード	早川口交差点～小田原漁港	未整備区間あり
環状交流軸	県道 小田原松田	富士見大橋東側交差点～大井町境	
	県道 松田国府津	親木橋交差点～富士見橋際交差点	
	県道 沼田国府津	富士見橋際交差点～県道 怒田開成小田原	
	都計道 穴部国府津線		事業中
	都計道 小田原山北線		事業中
各連携軸に含まれる 都市内交流軸	都計道 城山多古線		事業中
	県道 小田原山北	川端交差点～早川口交差点	
	市道0051 (通称 巡礼街道)	館泉交差点～富士見橋際交差点	
	国道255号	市民会館前交差点～成田南交差点	
	県道 鴨ノ宮停車場	連歌橋交差点～駅北口入口交差点	
	県道 鴨ノ宮停車場矢作	下府中集会施設入口交差点～石上交差点	
	県道 怒田開成小田原	小田原大橋交番前交差点～下新田交差点	
	市道2246	中町二丁目交差点～小田原大橋交番前交差点	
	都計道 栄町小八幡線		事業中
	市道0084 (通称 けやき通り)	小田原署入口交差点～寺町交差点	
	市道0001 (通称 中央通り)	小田原駅東口～栄町1交差点	
	市道2189 (通称 銀座通り)	国道1号～銀座通り交差点	
	市道0015 (通称 新栄通り・国際通り)	国際通り交差点～広小路交差点	
	市道0003	御幸の浜交差点～錦通入口交差点	
	市道0005	小田原駅西口～新栄通り交差点	
県道 小田原停車場	城山中入口交差点～小田原駅西口		
市道0055 (通称 鴨宮南口通り)	鴨宮駅南口～富士見小入口交差点		

資料：小田原市自転車ネットワーク計画（平成26年3月）

図 望ましい小田原市自転車ネットワーク路線

## 【基本施策②：有料化等による使いやすい駐輪場整備】

### 施策1：有料化による施設内容の充実

- ・現在の各鉄道駅における無料自転車等駐輪場は、有料化による施設内容の充実や民間による運営委託など、利便性・安全性の向上を検討する。あわせて、必要に応じ、放置自転車禁止区域の見直しを検討する。
- ・また、既存の有料駐輪場においても、出入庫動線や施設の構造など、さらなる利便性・安全性の向上を検討する。



### 施策2：国府津駅の施設整備

- ・国府津駅無料駐輪場は、約 1,700 台の収容台数で利用状況は、平日の朝昼は 100%近い利用率となっており、需要は高い。
- ・ただし、平日も休日も始発前に 30%程（約 500 台）駐輪があり、意識調査結果からは、夜間利用している利用者数は、1.1%であることから、始発前の駐輪は、ほぼ放置自転車と推計される。
- ・また、意識調査結果により、「有料化された場合、交通手段を変える」という回答が 22.1%見られるが、始発前に駐輪されている自転車がほぼ放置自転車と仮定すると、駐輪場の必要規模は、現在の約半分の面積という試算結果が得られた。
- ・よって、有料駐輪場の整備にあたっては、駅前広場周辺整備と一体的に検討することとし、長期にわたる放置自転車や盗難被害なども含めた施設の利用状況および需要の再確認を行い、公益財団法人自転車駐車場整備センターの活用等も検討する。



図 国府津駅の駐輪場位置と規模

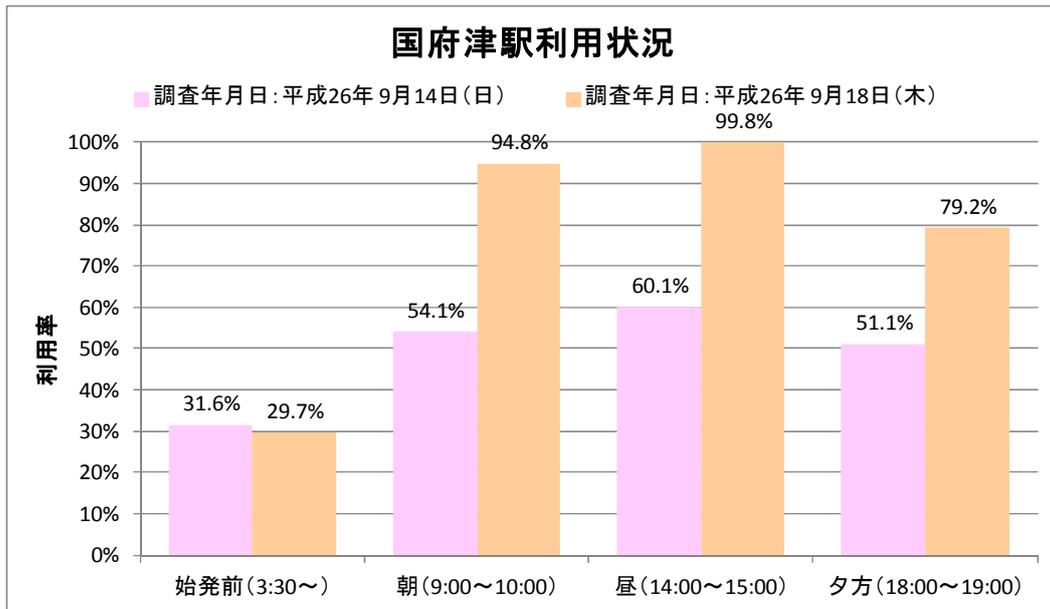


図 国府津駅 自転車等利用率

表 国府津駅駐車需要の算定

交通手段	最大 利用数① (平日)	始発前 利用数② (平日)	最大 利用数③ (休日)	始発前 利用数④ (休日)	駐車需要 (平日) ①-②	駐車需要 (休日) ③-④	駐車需要 (平日) 夜間利用 考慮	駐車需要 (休日) 夜間利用 考慮
自転車	1,358 台	445 台	845 台	476 台	913 台	369 台	933 台	389 台
原付	326 台	48 台	156 台	52 台	278 台	104 台	278 台	104 台
自動 二輪	17 台	12 台	29 台	9 台	5 台	20 台	5 台	20 台
計	1,701 台	505 台	1,030 台	537 台	1,196 台	493 台	1,216 台	513 台

表 必要規模の算定結果 (車路を除く)

交通手段	駐車マス (m×m) ①	1台当たりの駐 車面積(m <sup>2</sup> ) ②	駐車需要 台数(台) ③	必要規模 (m <sup>2</sup> ) ②×③	現況面積 (m <sup>2</sup> )
自転車	0.6×1.9	1.14	1,000	1,140	-
原付	0.8×1.9	1.52	300	456	-
自動二輪	1.0×2.3	2.3	20	46	-
計			1,300	1,642	3,545.91

※現況面積は、車路を含む面積となっている可能性がある。

### 施策3：民間経営のための支援制度の検討

- ・民間による自転車等駐輪場の管理・経営を促進するため、行政による支援制度を検討する。
- ・支援制度は、補助金等の一時的なものではなく、土地もしくは初期投資を行政が支援し、運営その他を民間が担うなど、多様で柔軟な支援制度の可能性についても検討する。

### 施策4：駐輪施設情報の提供

- ・駐輪場案内マップを作成し、駐輪場の最新情報を提供するとともに利用促進に努める。
- ・駐輪場案内マップは、ホームページでも情報を提供する。
- ・駐輪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、自転車による観光促進を目指す。自転車による観光促進に向けて、観光パンフレットへの掲載依頼など、PRに努める。



図 小田原駅周辺駐輪場まっぷ(既存)

### 【基本施策③：自転車利用のルール・マナーの周知】

#### 施策1：自転車利用者へのルール・マナーの周知および啓発活動

- ・ホームページ等に自転車ルールを掲載し、ルールやマナーの周知を徹底する。
- ・本市や、小田原警察署主催の交通安全教室やチリリン・スクール等の、ルールやマナーの啓発活動の強化を検討する。
- ・小田原サイクルフェスティバル等の自転車関連イベント開催時に、積極的に自転車利用ルール・マナーの啓発活動を行う。

## ■本市の自転車ルール等周知の取り組み状況

項目	内容				
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育指導員が、幼稚園、保育園、小学校、自治会、老人クラブ等を対象に交通安全教室を開催</li> <li>交通安全教室では、自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図っている</li> </ul>				
	実施年度	幼稚園/保育園/小学校	自治会	合計	受講人数
	H22年度	129回	44回	173回	16,980人
	H23年度	121回	43回	164回	15,596人
H24年度	129回	44回	173回	16,276人	
交通安全キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車月間（5月）と各季（年4回）に、交通安全キャンペーンを、小田原警察署や各種交通安全関係団体と協働して小田原駅アークロードで開催</li> <li>自転車を含めた交通ルール遵守と交通マナーの周知を図っている</li> </ul>				
市広報の啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>5月が「自転車マナーアップ強化月間」であるため、市広報5月号において自転車の交通ルール遵守と交通マナーについて周知している</li> </ul>				
高齢者セーフティアドバイス	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治会・民生委員等の協力により、高齢者世帯訪問事業「高齢者セーフティアドバイス」において、交通事故や振り込め詐欺に対する注意喚起を図っている</li> </ul>				
対人賠償保険加入啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、自転車事故で、自転車運転者が高額賠償金を請求される事例が相次いでいることから、自転車安全教育の徹底とともに、自転車事故の被害者救済を目的とする対人賠償保険の加入促進に向けた啓発に取り組んでいる</li> </ul>				

## ■小田原警察署の自転車ルール等周知の取り組み状況

項目	内容
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> <li>小中学校における交通安全の講和、自転車シミュレーターを使用した安全運転学習</li> <li>本市の交通安全教室は「交通安全教育指導員」が行っているが、こちらは警察官が実施</li> </ul>
チリリン・スクール	<ul style="list-style-type: none"> <li>実技を伴う交通安全教室で、自転車の実技教室</li> <li>学校のグラウンド等において実施</li> <li>終了後に加盟自転車店で無料点検が受けられる「チリカ」を配布</li> </ul>
街角アドバイス	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通課員（警察官）が主要交差点で、自転車利用者のイヤホン使用や二人乗り等、交通違反者に警告をし、警告カードを配布</li> <li>悪質違反者に対しては、検挙する場合もある</li> </ul>
自転車キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 国府津駅等の駐輪場において、駐輪場利用者に対して啓発物品を配布しながら、自転車乗車におけるルールとマナーを呼びかけている</li> </ul>



図 （左写真）交通安全教室の様子（市立白鷗中学校 HP）、  
（右写真）小田原サイクルフェスティバルの様子（小田原サイクルフェスティバル特設サイト）

### 施策2：放置自転車等の撤去強化

- 放置自転車禁止区域内の路上駐輪や無料駐輪場内の長期放置自転車の撤去を強化し、歩行者や自転車の安全性の向上やまちなみ景観の維持に努める。

## 9. 自転車等の駐車対策に関する総合計画

### (1) 総合計画の対象とする区域

本市全域とする。なお、特に自転車・歩行者交通が多い、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅周辺については、その中でも重点的に取り組む区域として位置づける。

### (2) 総合計画の目標及び期間

#### 1) 目標

人口減少や少子高齢化などの社会情勢や自転車を取り巻く背景、駐輪施設の現況および利用状況調査の結果を踏まえ、駐輪場の配置・規模の計画や整備方針等を定め、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進し、中心市街地の賑わい創出や、都市機能集約、低炭素都市づくりなど、歩いて暮らせるまち、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を図ることを目標とする。

#### 2) 期間

本計画の目標年次は、概ね15年後となる平成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。

### (3) 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要

#### 1) 目標量

小田原駅の駐輪場整備目標量は、定期待機の状態を踏まえ、現状で157台の不足分を確保する。ただし、今後の駐輪需要の減少により、西口では平成34年に45台まで減少し、平成42年には22台まで減少する。東口については、平成34年、平成42年ともに現状の収容台数で需要を満たす推計となる。

鴨宮駅の駐輪場整備目標量は、定期待機の状態を踏まえ、現状で162台の不足分を確保する。

ただし、今後の駐輪需要の減少により、北口では平成34年に20台まで減少し、平成42年には、現状の収容台数で需要を満たすことになる。南口では、平成34年、平成42年ともに現状の収容台数で需要を満たす推計となる。

小田原駅周辺の商店街等では、道路や歩道上の違法駐輪や、敷地からはみ出している違法駐輪状況を踏まえ、その合計値である165台の不足分を確保する。ただし、将来的には、駐輪需要の減少、(仮称)小田原駅東口立体駐車場(80台)の整備によるオダクル小田原東口前の路上駐輪の誘導が期待できるため、平成34年には87台、平成42年には69台の不足分となる。

なお、目的外利用の抑制や、定められた範囲や施設へ駐輪を誘導するよう、マナー向上や啓発活動はあわせて継続的に行う。

各鉄道駅については、将来の駅勢圏人口が減少すると予測されており、駐輪需要も減少すると推計される。平成34年の推計では、井細田駅は46台、五百羅漢駅は12台の不足があるが、早川駅は6台とほぼ需要を満たすと考えられる。

表 今後の需要予測および不足台数

駅名	収容台数 (定期定数) (台)	駐輪需要 (台)			不足台数 (台) (定期待機および はみ出し駐輪等)			備考
		平成 26年	平成 34年	平成 42年	平成 26年	平成 34年	平成 42年	
小田原駅 東口	1,290 (966)	1,361 (1,037)	949	899	71	-	-	
小田原駅 西口	631 (396)	717 (482)	676 (441)	653 (418)	86	45	22	
鴨宮駅南口	997 (856)	1,052 (911)	834	723	55	-	-	
鴨宮駅北口	1,011 (921)	1,118 (1,028)	1,031 (941)	981 (891)	107	20	-	
早川駅	180	203	186	176	23	6	-	無料駐輪場
井細田駅	28	81	74	70	53	46	42	無料駐輪場
五百羅漢駅	80	100	92	87	20	12	7	無料駐輪場
小田原駅 周辺	212 (店舗敷地 内駐輪数)	377	345	327	165	87	69	<ul style="list-style-type: none"> <li>・店舗：小田原 EPO および小田原 APRI 敷地内 (132 台)、SKIP 敷地内 (52 台)、ドン・キホーテ店舗前ラック (28 台)</li> <li>・平成 34 年と平成 42 年は (仮称) 小田原駅東口立体駐車場 (80 台) の整備後のためオダクル小田原東口前の路上駐輪 (46 台) を誘導した数値となっている。</li> </ul>

中間の目標年次である平成 34 年においても、小田原駅西口や鴨宮駅北口においては、定期利用者のための駐輪場がそれぞれ 45 台、20 台不足すると推計されている。駅前に駐輪できないことにより、路上への違法駐輪等を誘発しかねないため、優先的に確保に努める必要がある。その他の鉄道駅についてみると、小田原駅や鴨宮駅よりも駐輪場の規模は小さいが、井細田駅の一時利用において 46 台の不足分が推計されており、駐輪場の必要性は高い。

また、小田原駅周辺では商業施設等のはみ出し駐輪が 87 台と推計されており、安全・快適な歩行空間の確保や景観面の観点からも、早急な対応が求められる。

2) 主要な自転車等駐輪場

主要な自転車等駐輪場を以下の表に示す。

表 各鉄道駅の駐輪場収容台数一覧

No	駅名	乗降客数 ※1	駐輪場名	収容 台数	種別 (料金)	定期利用定数	定期待機台数 (自転車) (H26.5月時点)	設置主体
1	小田原駅	193,174	小田原駅東口	1,290	有料	自転車:966台 原付:142台	71台	小田原市
2			西口第1	631	有料	自転車:396台 原付:79台 バイク(大):9台	86台	小田原市
3			西口第2	76	有料	原付:76台	—	小田原市
4			オダクル小田原東口	80	有料	—	—	小田急電鉄
5			オダクル小田原西口	138	※2 有料	—	—	小田急電鉄
6			ショウワパーク	99	有料	—	—	ショウワ電技研株式会社
7	鴨宮駅	25,342	鴨宮駅南口	997	有料	自転車:856台 原付:20台	55台	小田原市
8			鴨宮駅南口無料	300	無料	—	—	小田原市
9			鴨宮駅北口	1,011	※2 有料	自転車:921台	107台	小田原市
10			鴨宮駅北口第2	78	有料	原付:78台	—	小田原市
11			飯山パーキング	70	有料	定期利用可能 (台数不明)	—	民間
12			飯山自転車店	100	※2 有料	—	—	民間
13	国府津駅	12,578	国府津駅	1,700	無料	—	—	小田原市
14	早川駅	2,804	早川駅	180	無料	—	—	小田原市
15	下曽我駅	2,662	下曽我駅	280	有料	自転車:226台 原付:20台	—	小田原市
16	足柄駅	3,018	オダクル足柄第1	99	※2 有料	—	—	小田急電鉄
17			オダクル足柄第2	328	有料	自転車:283台 原付:45台	—	小田急電鉄
18	蛍田駅	6,208	蛍田駅	250	無料	—	—	小田原市
19			蓮正寺住宅前	198	無料	—	—	小田原市
20	富水駅	6,834	富水駅	350	無料	—	—	小田原市
21			オダクル富水第1・第2	682	有料	自転車:603台 原付:79台	—	小田急電鉄
22	栢山駅	9,498	栢山駅	712	無料	—	—	小田原市
23			オダクル栢山	386	有料	自転車:287台 原付:47台	—	小田急電鉄
24	井細田駅	3,066	井細田駅	28	無料	—	—	伊豆箱根鉄道
25	五百羅漢駅	1,468	五百羅漢駅	80	無料	—	—	伊豆箱根鉄道
26	飯田岡駅	1,850	飯田岡駅	200	無料	—	—	伊豆箱根鉄道
27	箱根板橋駅	2,502	大窪公園	150	無料	—	—	小田原市
28	根府川駅	1,278	設置なし	—	—	—	—	—
29	緑町駅	356	設置なし	—	—	—	—	—
30	穴部駅	1,448	設置なし	—	—	—	—	—
31	風祭駅	1,616	設置なし	—	—	—	—	—
32	入生田駅	1,208	設置なし	—	—	—	—	—
計		267,470	—	10,493	—	—	319台	—

※1 1日平均乗降客数は、神奈川県交通関係資料集より参照(平成24年データ、ただし根府川駅は平成20年データ)

※2 原付利用不可の駐輪場

**(4) 自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置**

駐輪場供給量よりも多くの需要がある、または見込まれる鉄道駅については、収容台数の拡張を検討し、整備を図る。

**(5) 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針**

本市では「小田原市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、駅前など放置自転車が集まる場所（小田原駅、鴨宮駅、下曾我駅、足柄駅）を自転車等放置禁止区域に指定している。ただし、駐輪場の有料化を検討する際には、必要に応じ、放置自転車禁止区域の見直しについても検討する。

市内の放置自転車は東町自転車等保管場所へ移動する。ここで 60 日間保管し、所有者がわかった自転車等については引取通知書を発送する。保管期間を過ぎた場合は、放置自転車を処分する。

**(6) 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項**

本市と小田原警察署において、交通安全教室等の自転車利用のルールやマナーの啓発活動を行っている。引き続き、自転車利用のルールやマナーの啓発活動を行うとともに、定期的なパトロールなどを行うことを努める。

■本市の自転車ルール等周知の取り組み状況

項目	内容				
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育指導員が、幼稚園、保育園、小学校、自治会、老人クラブ等を対象に交通安全教室を開催</li> <li>交通安全教室では、自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図っている</li> </ul>				
	実施年度	幼稚園/保育園/小学校	自治会	合計	受講人数
	H22年度	129回	44回	173回	16,980人
	H23年度	121回	43回	164回	15,596人
	H24年度	129回	44回	173回	16,276人
交通安全キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車月間（5月）と各季（年4回）に、交通安全キャンペーンを、小田原警察署や各種交通安全関係団体と協働して小田原駅アークロードで開催</li> <li>自転車を含めた交通ルール遵守と交通マナーの周知を図っている</li> </ul>				
市広報の啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>5月が「自転車マナーアップ強化月間」であるため、市広報5月号において自転車の交通ルール遵守と交通マナーについて周知している</li> </ul>				
高齢者セーフティアドバイス	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治会・民生委員等の協力により、高齢者世帯訪問事業「高齢者セーフティアドバイス」において、交通事故や振り込め詐欺に対する注意喚起を図っている</li> </ul>				
対人賠償保険加入啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、自転車事故で、自転車運転者が高額賠償金を請求される事例が相次いでいることから、自転車安全教育の徹底とともに、自転車事故の被害者救済を目的とする対人賠償保険の加入促進に向けた啓発に取り組んでいる</li> </ul>				

■小田原警察署の自転車ルール等周知の取り組み状況

項目	内容
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> <li>小中学校における交通安全の講和、自転車シミュレーターを使用した安全運転学習</li> <li>本市の交通安全教室は「交通安全教育指導員」が行っているが、こちらは警察官が実施</li> </ul>
チリリン・スクール	<ul style="list-style-type: none"> <li>実技を伴う交通安全教室で、自転車の実技教室</li> <li>学校のグラウンド等において実施</li> <li>終了後に加盟自転車店で無料点検が受けられる「チリカ」を配布</li> </ul>
街角アドバイス	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通課員（警察官）が主要交差点で、自転車利用者のイヤホン使用や二人乗り等、交通違反者に警告をし、警告カードを配布</li> <li>悪質違反者に対しては、検挙する場合もある</li> </ul>
自転車キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 国府津駅等の駐輪場において、駐輪場利用者に対して啓発物品を配布しながら、自転車乗車におけるルールとマナーを呼びかけている</li> </ul>

(7) 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項

駐輪場の案内マップを作成し、駐輪場の最新情報を提供するとともに利用促進に努める。

また、駐輪場案内マップは、ホームページでも情報を提供する。

駐輪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、自転車による観光促進を目指す。自転車による観光促進に向けて、観光パンフレットへの掲載依頼など、PRに努める。

その他、自転車等の駐車対策については、地域特性に応じた駐輪場の適正配置の考え方を構築し、各鉄道駅における配置の考え方と、本市中心部における配置の考え方に区分し、需給バランスを考慮した適正配置を検討する。また、歩行者ネットワークや自転車ネットワークと整合を図った配置を行う。

## 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。

か行	内容
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愛称。

さ行	内容
自転車等駐車場	自転車法第 2 条第 3 項に規定される、一定の区画を限って設置される自転車等の駐輪のための施設をいう。 本計画では、自転車法の条文や自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン等を引用した記述をしない限り、「駐輪場」や「駐輪施設」と記述する。
自転車ネットワーク計画	国土交通省と警察庁で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H24.11」に基づき、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出することを目的とした計画である。 道路管理者や交通管理者、地元・民間団体、行政関係者からなる「小田原市自転車ネットワーク計画検討会」を設置し、自転車に関する実態調査や自転車利用に関するヒアリング結果を踏まえながら、協議を行い、パブリックコメントを実施した後、平成 26 年 3 月に策定した。 市域全体を計画エリアとし、施設整備（ハード）の取り組みである自転車通行空間整備・駐輪場整備のほかに、ソフト的な取り組みである自転車通行ルール周知・マナー向上、自転車利用促進活動などの基本方針、目標を定めている。
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。
線型補完	計測値や予測値が無い場合に、前後の値の間が直線的であると考えて、近似値を算出する方法のこと。
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
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。
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。
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。
定期待機	駐輪場の定期利用契約の待機状況。
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。
低炭素都市づくり計画	「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。 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。 ※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。
鉄道事業者	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。

た行	内容
都市廊政策	<p>本市においては、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～訪れたくなるまち（交流人口の増加）・住みたくなるまち（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>
トリップエンド	発地点、着地点の総称。
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。

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>

は行	内容
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>
放置自転車	<p>駐輪場や道路などに長期間置かれており、自転車利用者がその場を離れているため、すぐに移動することができない状態の自転車。</p>
法定計画	<p>総合基本計画や都市計画マスタープラン等、法令によって策定が定められ、行政指針となる計画。</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>

ま行	内容
メッシュ	<p>地理情報の表現手法の一つであり、地表面を一定のルールに従い、多数の正方形などに分割したもの。分割の方法により、正方形、長方形、三角形、六角形などが利用される。</p>
メッシュ人口	<p>メッシュの中に含まれる人口のこと。メッシュ内の地域にお住まいの方の数を表すこともある。</p>

ら行	内容
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。
路上駐輪	一時的に路上に駐輪している自転車。