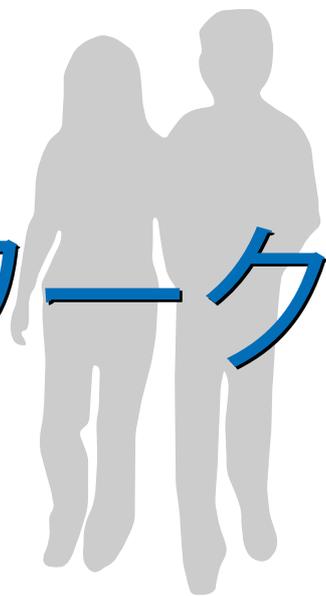


小田原駅周辺

歩行者ネットワーク

計画 - 概要版 -



平成27年3月
小田原市

目 次

1. 計画の概要.....	1
2. 小田原駅周辺の現況の整理.....	3
3. 実態等調査結果.....	9
4. 歩行者及び自転車通行者数の将来推計.....	20
5. 整備の基本的な考え方.....	23
6. 歩行者ネットワーク計画.....	31

1. 計画の概要

(1) 背景と目的

従来の道路の計画・設計は、高度経済成長や車社会の急速な進展で、自動車交通を中心とした考え方のもとで整備されてきました。

しかし、今後は、社会・経済状況も大きく変化する中で子供から高齢者までを含む様々な利用者の通行・アクセス・滞留の機能や、公共空間としての機能など、道路の多様な機能を重視した考え方に転換し、歩行者・自転車の交通機能および空間機能を持つ道路ネットワークを体系的に整備することが必要とされております。

また、少子高齢化の進展や本格的な人口減少社会の到来など、社会経済状況が大きく変化する中で、小田原駅周辺の中心市街地においては、商業の衰退など空洞化が進んでいます。

このような状況の中、平成25年3月に

「にぎわいとやすらぎの街なか再生

～訪れたいまち(交流人口の増加)・住みたいまち(定住人口の増加)の実現～

を目的とした『都市廊政策基本方針』が定められました。

本計画は、この『都市廊政策基本方針』の3本柱の一つである「もてなしの道路空間づくり」の一環として、来街者、居住者ともに歩きやすく、芸術文化創造センター等の集客施設や商店街等への回遊性、利便性を高める歩行者ネットワーク整備を行うため、計画を策定します。

(2) 計画の対象範囲

1) 対象範囲

本計画では、図-1の破線の「歩行者回遊ルート計画エリア」の回遊性向上を念頭におき、主として「都市廊政策エリア」や芸術文化創造センターなどの集客施設を中心とした「歩行者空間重点整備区域」の歩行空間整備について検討します。ただし、回遊の目的、施設の集約状況、地形状況を踏まえ、鉄道より南側の範囲（図-1水色着色部分）も検討範囲に加えます。

2) 対象とする行動

基本的に小田原駅を起点とした歩行者ネットワークを検討するものとし、地域住民の散策、日常的な買い物、来街者の観光・買い物目的の回遊行動を検討の主対象とします。

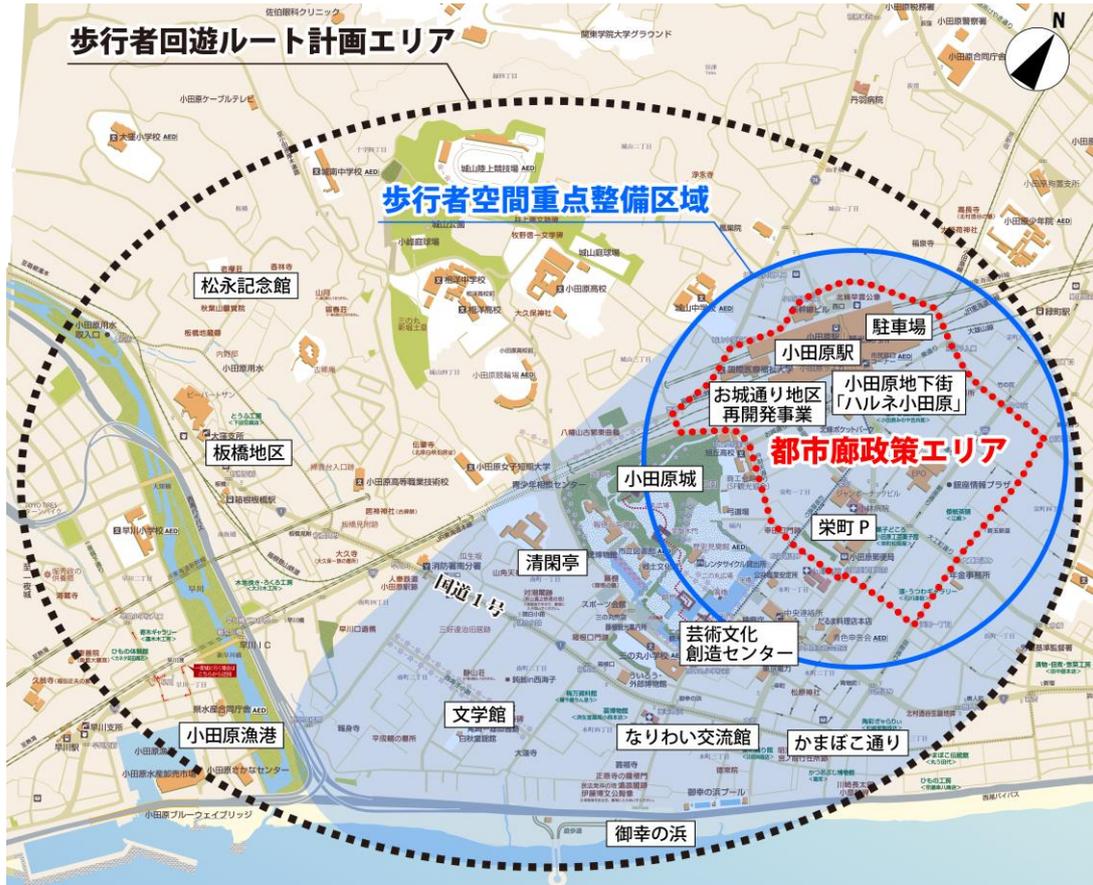


図-1 対象範囲

(3) 計画の位置づけ

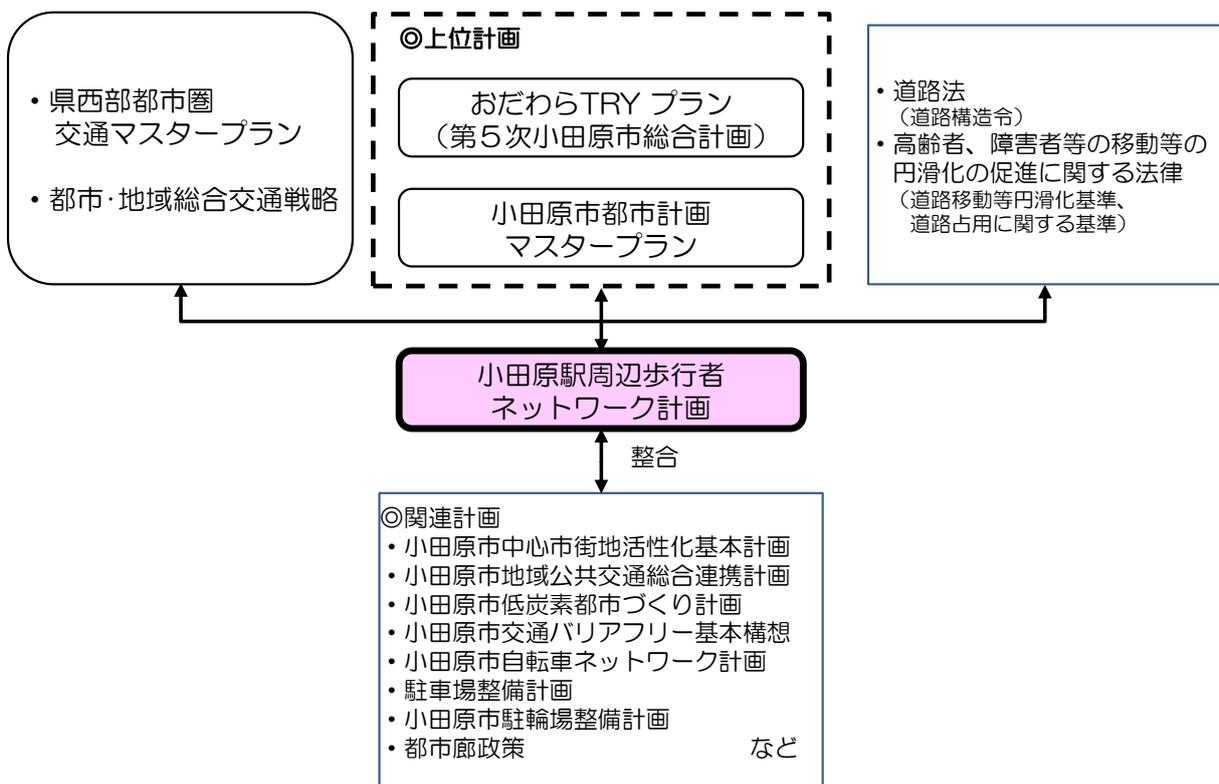


図-2 計画の位置づけ

2. 小田原駅周辺の現況の整理

2-1 小田原市の概況

(1) 人口・世帯

- 小田原市の中心市街地の人口は、平成元年から平成 24 年の 24 年間で 12.0%減少しています。特に、平成 16 年までは減少の一途をたどっています。一方、世帯数は平成元年から平成 24 年の 24 年間で 19.8%増加しています。
- 中心市街地の高齢化状況は、人口の増減傾向とは異なり上昇の傾向にあります。また、市全体の高齢化率よりも高齢化が進んでいたものの、近年はその差が小さくなっています。

※中心市街地の範囲を「小田原市中心市街地活性化基本計画」の対象範囲と同一とする

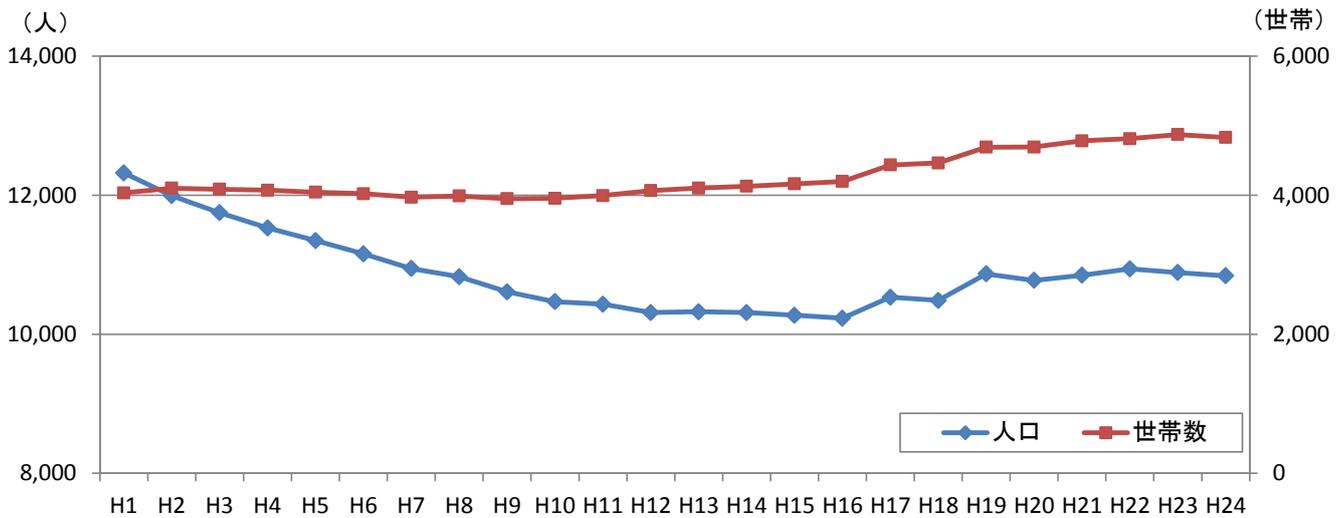


図-3 中心市街地の人口、世帯数の推移

出典：小田原市統計月報（各年 10 月 1 日現在）

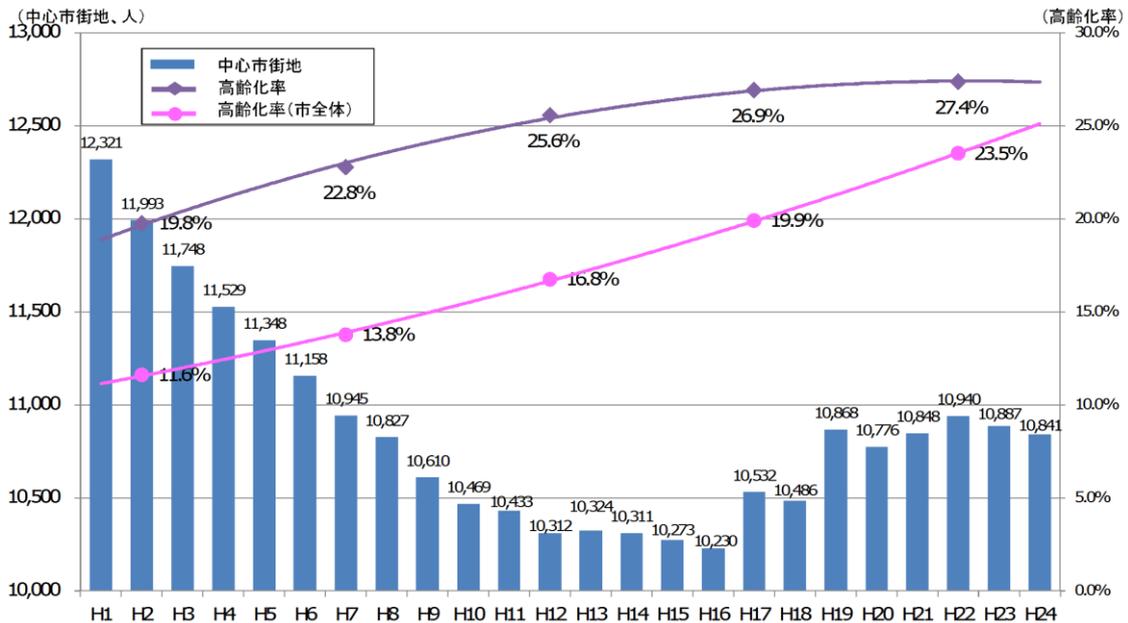


図-4 中心市街地の人口と高齢者割合の推移

出典：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 日現在）

(2) 商業

■ 中心市街地の商店数（小売業のみ）は、平成 3 年から平成 19 年までの間に△24.1%と大幅に減少しています。商業床面積は、平成 3 年から平成 19 年までの間に△31.7%と大幅に減少しています。
 ■ 年間商品販売額は、平成 3 年から平成 19 年までの間に△55.4%と大幅に減少しています。

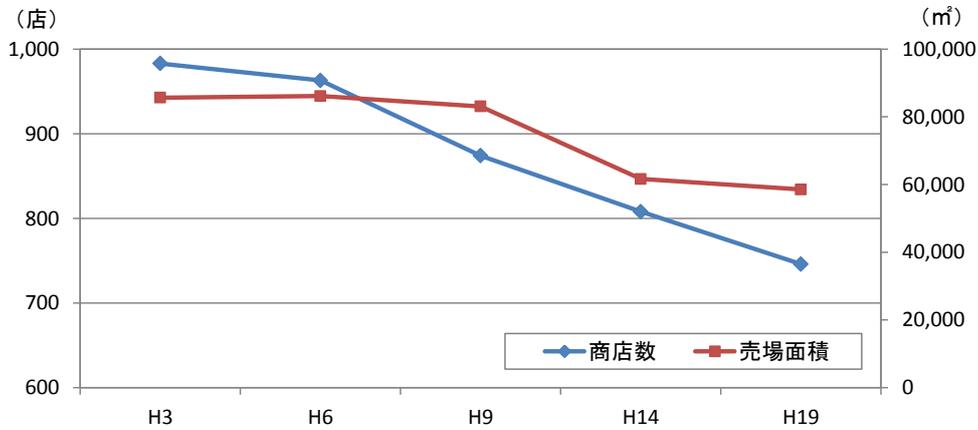


図-5 中心市街地の商店数および売り場面積の推移

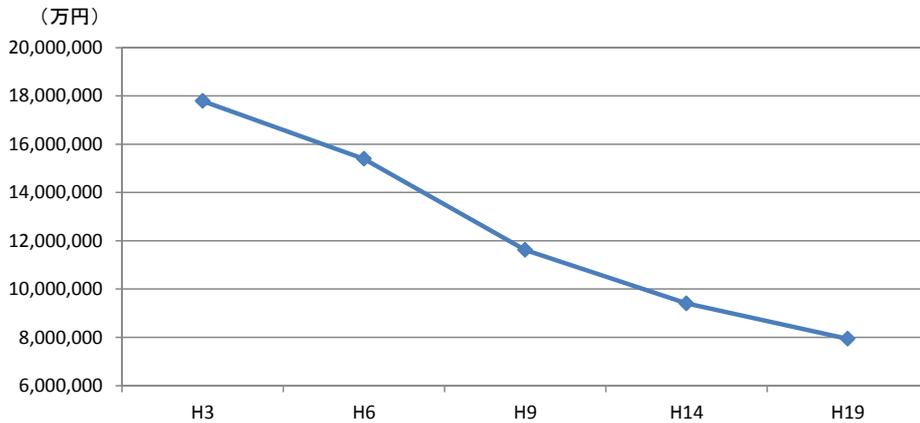


図-6 中心市街地の年間商品販売額の推移

出典：小田原市統計要覧（商業統計調査）

(3) 観光

■ 小田原市を訪れる観光客数の推移をみると、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・減便等の影響で観光客数が落ち込みましたが、その後回復傾向にあります。

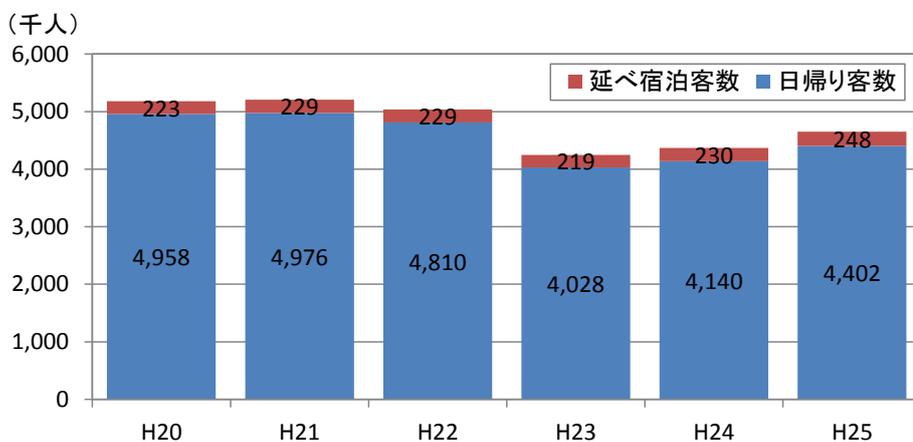


図-7 観光客数の推移

出典：神奈川県入込観光客調査

2-2 拠点施設

(1) 歩行者の発集施設

- 小田原の主要な観光施設である小田原城をはじめ、街かど博物館の塩から伝統館、倭紙茶舗等は交通拠点である小田原駅から約 500m（徒歩 5 分程度）の範囲に入っており、駅を起点とした回遊行動の利便性が高いと言えます。駅周辺の商店街には、大型商業施設やスーパー等が集まっており、来街者、居住者で賑わっています。
- 国道 1 号の南側、国道 255 号の東側には、小田原文学館やかまぼこ伝統館、銀座通りや国際通りの商店街などが立地しているものの、駅からの距離があることや、交通量の多い国道を横断する必要があり、まちの連続性が途切れていることで、回遊行動につながりにくいのが実情です。

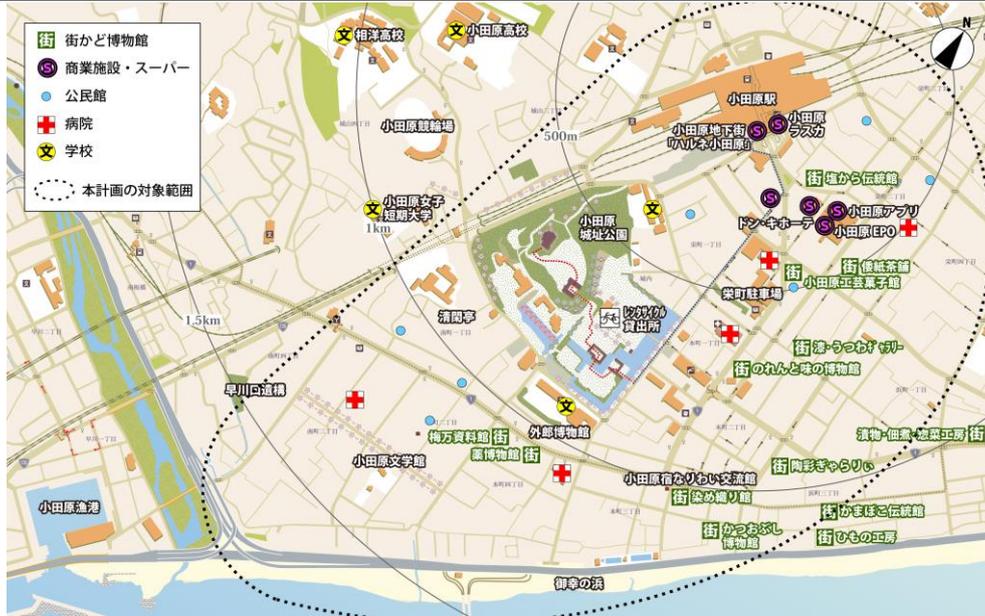


図-8 拠点施設の分布状況

(2) 休憩施設、街路樹

- 錦通りと中央通りの交差点には北條ポケットパークが、国道 1 号には休憩施設（なりわい交流館）が立地しています。銀座通り商店街の中には、暫定的に空き地を活用したポケットパークもあります。
- 銀座通り、国際通り等には一部アーケードがあり、雨や日差しから歩行者を守っています。しかし、老朽化しており、空き店舗も数件あるため、賑わいが途切れている通りもあります。



図-9 休憩施設、街路樹、アーケードの配置

(3) 交通拠点、公共交通

- 小田原駅は、JR（在来線、新幹線）、小田急線、箱根登山鉄道、伊豆箱根鉄道大雄山線が乗り入れる交通結節点となっており、広域からの交通利便性が高いと言えます。
- 一方、駅東口のバス路線と運行状況を見ると、系統は多いもののいずれも便数が極めて少ないのが実情です。また、観光回遊バスを運行しているものの、春と秋の観光シーズンの土日祝日に期間限定となっています。小田原城址公園内にはレンタサイクルがあるものの、お城以外の拠点が無いため、来訪者の移動・利用ニーズに合致していない可能性があります。

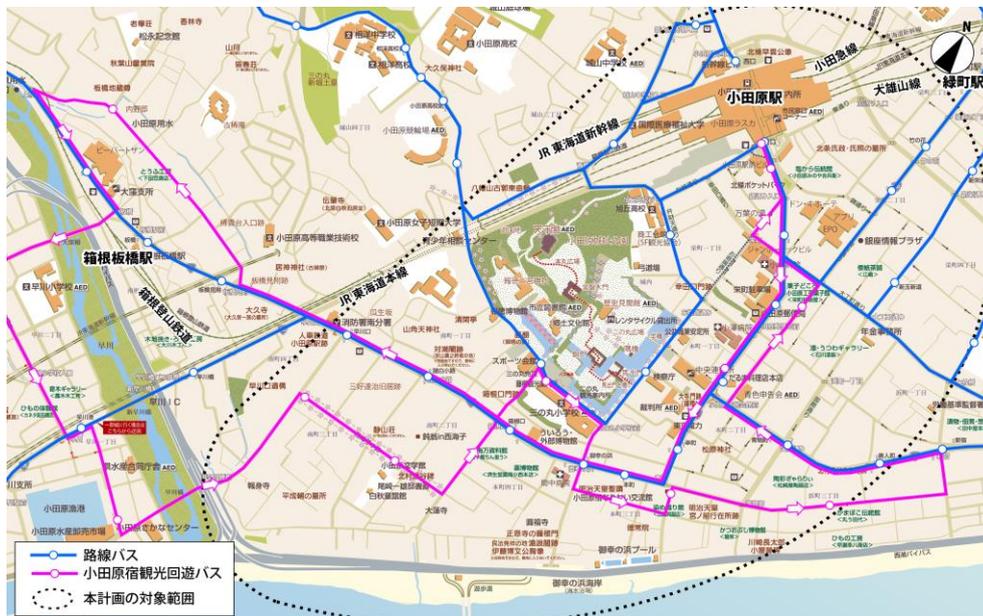


図-10 公共交通の路線

(4) 駐車場

■小田原市の駐車場整備地区には、5台以上の駐車場が204箇所存在し、収容台数の合計は4,245台となっています。（一部の機械式駐車場で収容台数不明のものを除く）



※駐車場整備地区は、昭和48年に都市計画決定

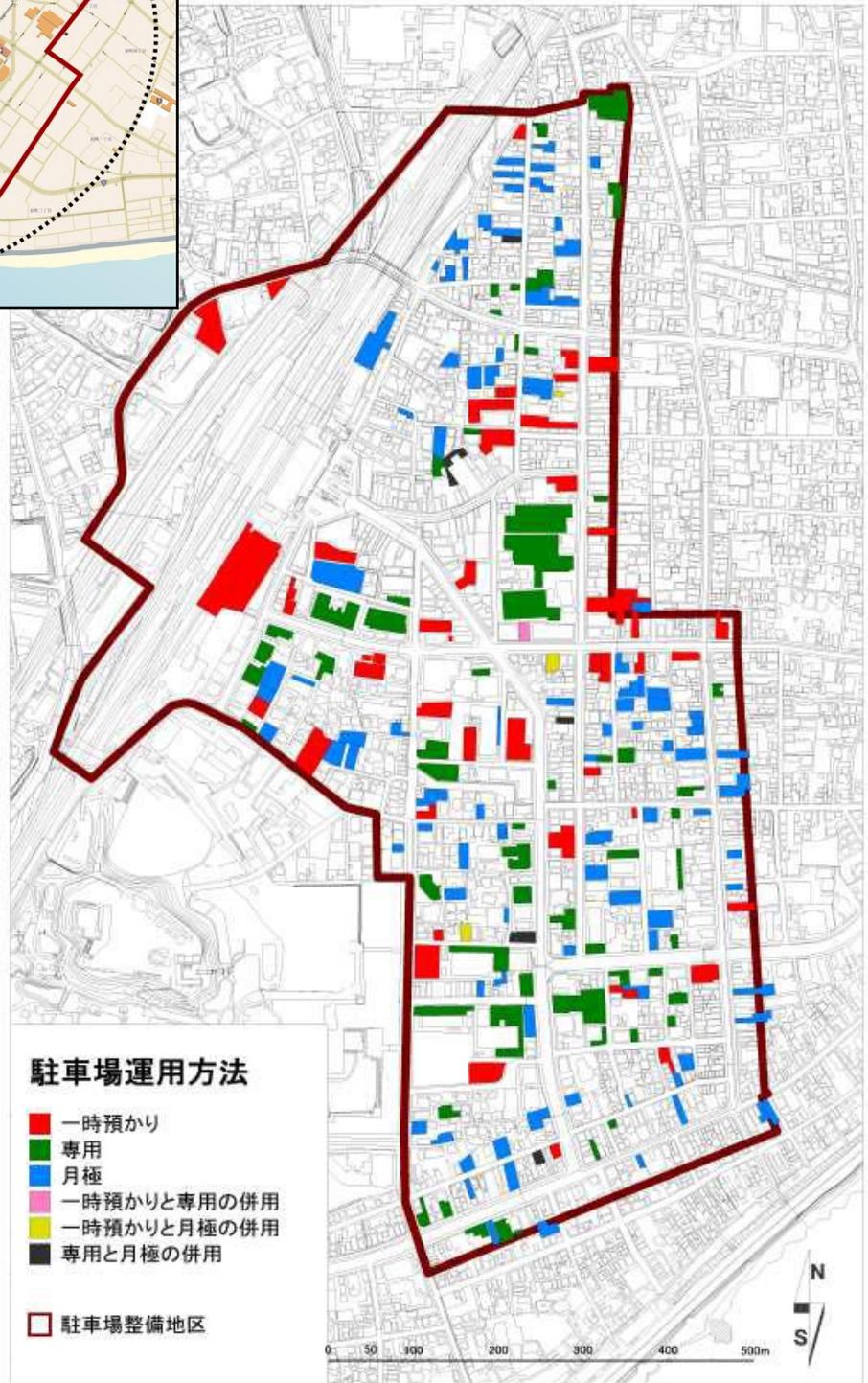


図-11 駐車場の分布

2-3 道路状況

(1) 歩道の整備状況

- 対象範囲内の道路の歩道整備状況をみると、格子状の骨格をなす道路では概ね歩道が設置されていますが、お堀端通りの一部区間や弁財天通りでは、カラー舗装のみ、または片側歩道のみで2m未満と狭くなっています。
- また市道0087及び市道0028は、多くの学生が通学に利用していますが、歩道が整備されておらず危険が生じる可能性が高くなっています。



図-12 歩道整備状況

3. 実態等調査結果

3-1 歩行者及び自転車交通量調査

■歩行者及び自転車交通量は、⑤錦通り、⑨ダイヤ街、②駅前通り、①東通り、④お城通り、③おしゃれ横丁、⑧⑩お堀端通りの交通量が多く、4,000人（6時間計）を上回っています。

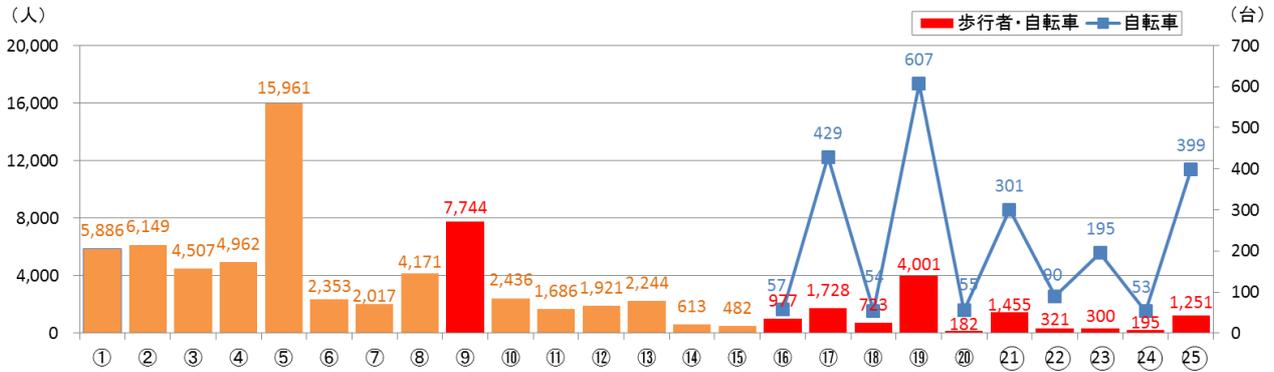


図-13 歩行者及び自転車交通量（昼間6時間12時～18時の計）

調査日：平成26年8月17日（日） 調査時間：8～20時（12時間）
 ※オレンジ色は、歩行者及び自転車の交通量（H25年12月の調査結果）
 ※ダイヤ街はH26年11月2日調査結果



図-14 調査箇所

3-2 ヒアリング等調査結果

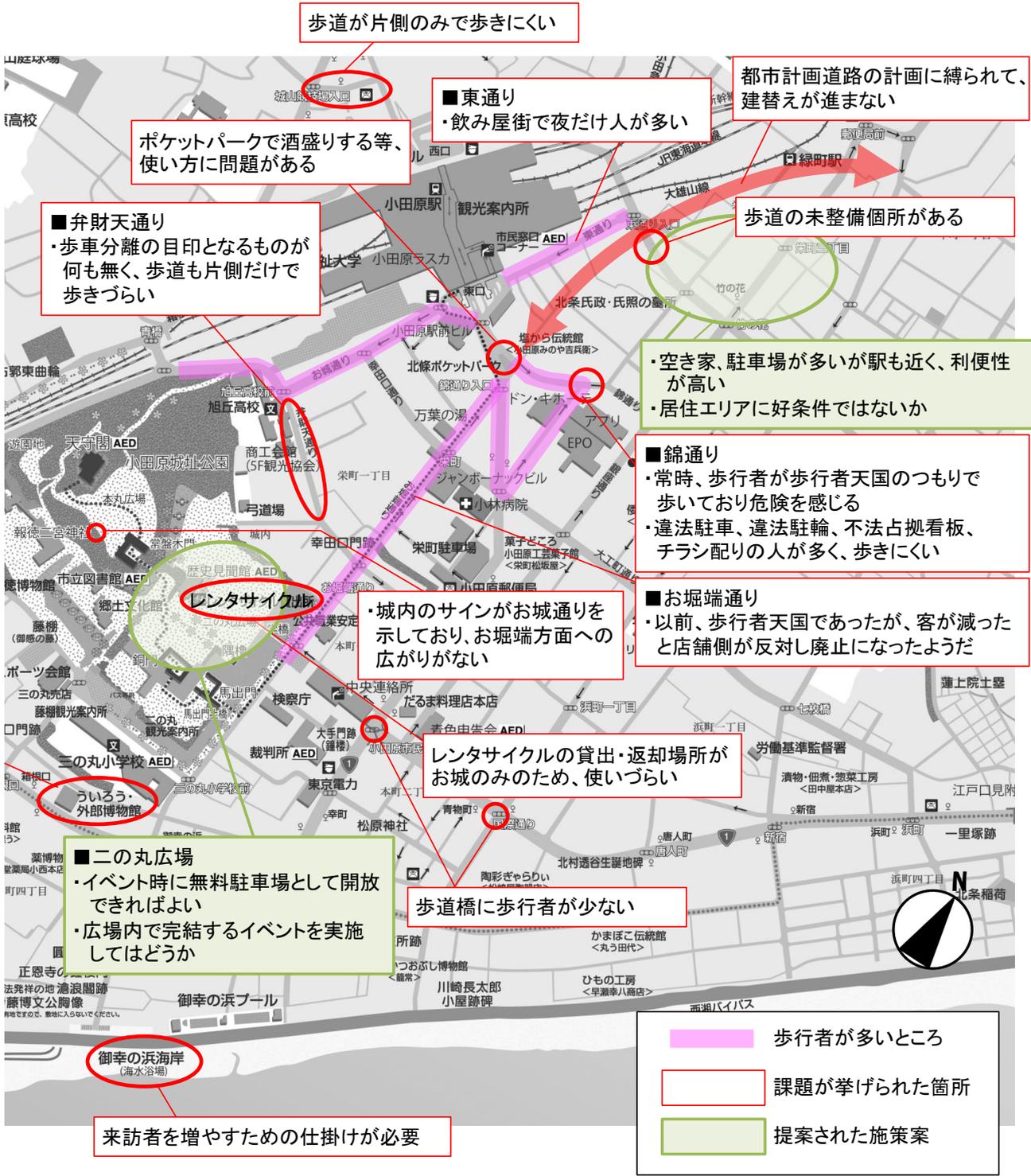
地元目線での通りの特性と課題箇所を把握するため、自治会との意見交換会、商店会アンケート調査を実施しました。

(1) 自治会との意見交換会

平成 26 年 9 月 11 日に都市廊政策エリア内の自治会長にお集まり頂き、ワークショップ形式で意見の聞き取りを行いました。

提案された施策案	地域全体の課題
<p>定住人口、来街者増加に向けた施策が必要である（藤沢市は増加しているらしい）</p>	<p>物価が高い、客は多いが購入しない、衣料品を買う所が無い(特に男性洋品)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・辻堂のショッピングセンターが出来てさらに売り上げが下がった ・平塚のイオンに客が流れている印象がある
<p>成功事例にヒントを得るとよいのではないか</p>	<p>自転車のマナー、走行環境が悪い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車のスピードが速い ・一方通行が多いが気づかずに逆走する車両も多い ・自転車通行帯の整備が求められる
<p>駅前をトランジットモール化し自転車も分離するとよいのではないか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市道0001を地下化、地下街をロータリーにしてみようか ・歩行者を回遊させるのであれば、附置義務を緩和し、車を入れないようにすべきだ ・地下街にできる朝採れ野菜の店舗に主婦層が期待しているようだ 	<p>子供がいない、いても子ども会に入らない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3区、銀座、大工町は子供がいない ・マンションの住民の顔が見えない また、子ども会に入っていない子も存在する
<p>街の奥にも人を呼び込む仕掛けが必要（例：蓮上院の御開帳 など）</p>	<p>途絶えてしまったイベントもある</p>
<p>歴史、文化等の資源活用も有効ではないか（例：白秋等の偉人、オシツケ(魚)等、天皇とのゆかり など）</p>	<p>電線共同溝の地上機器が通行を阻害している</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他地域では電柱に設置しているものも存在
<p>パワースポットの演出も有効ではないか（例：おしゃれ横丁の鈴 など）</p>	<p>歩きたばこが危険である</p>

Map showing the area around Ohtsuzumi and surrounding streets. Key locations marked include 小田原漁港 (Ohtsuzumi Fishing Port), 小田原水産卸売市場 (Ohtsuzumi Seafood Wholesale Market), 小田原さかなセンター (Ohtsuzumi Fish Center), 小田原ブルーウェイブリッジ (Ohtsuzumi Blueway Bridge), 清閑亭 (Kiyokanzan), and 案内が不十分で、よく道を尋ねられる (Poor signage, often need to ask for directions).



(2) 商店会アンケート調査

平成26年8月以降に各商店会長あてに調査票を配布し、各会員に回答して頂きました。

- 商店街の歩行空間の幅員について、全体的に「十分な幅員がある」という声が多い傾向です。
- 「歩行者専用道路の導入」に対する意向について、全体的に「賛成または導入したい」や、「興味はあるが、現実的に導入は厳しい」という声が多い傾向です。
- 「時間帯指定の歩行者天国」に対する意向は全体的に見て、特に多かったのは「賛成または導入したい」という回答です。

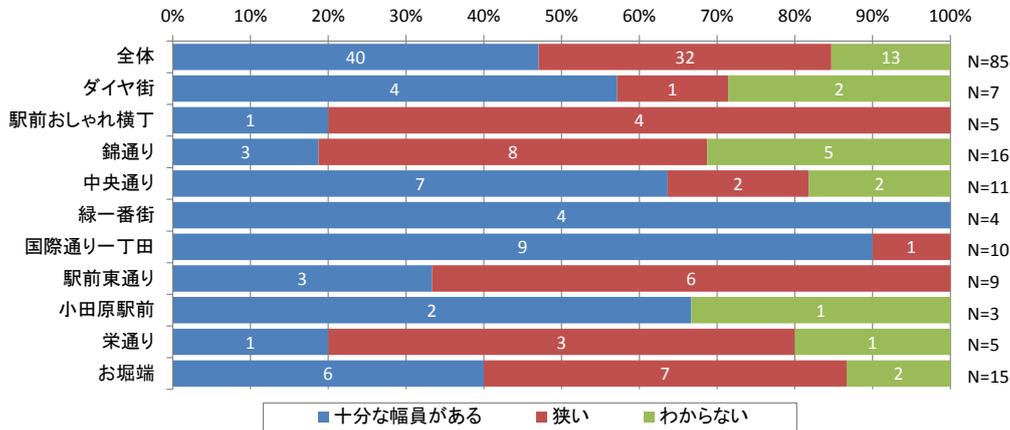


図-15 商店街の歩行空間の幅員

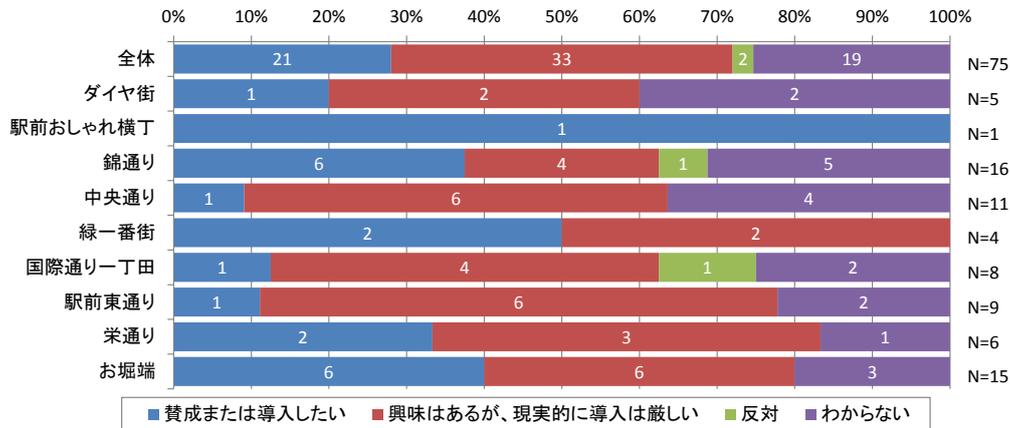


図-16 「歩行者専用道路の導入」に対する意向

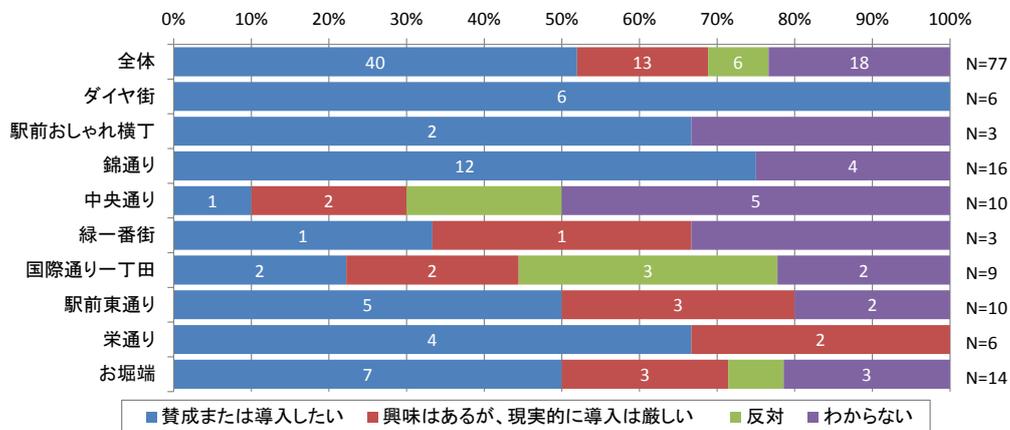


図-17 「時間帯指定の歩行者天国」に対する意向

表-1 現在、店舗や商店会で来客の増加を目的として進めている取組み

商店会	回答
ダイヤ街	<ul style="list-style-type: none"> ・年に数回ガラポン抽選会を実施、広場にてパフォーマーによるイベントを開催 ・緑化の推進
駅前おしゃれ横丁	<ul style="list-style-type: none"> ・定期的にイベントや飾りつけ、お店紹介（ランチボード等） ・自販機の設置などで認知度を向上 ・販売促進の活動をおしゃれ横丁で取組み中 ・月1全体清掃（商店会）、夏・冬のバーゲンセール（店舗）
錦通り	<ul style="list-style-type: none"> ・マスコットキャラクター（ニッキー）を活用した商店ブランド作り ・防犯カメラ、AEDを導入した安心安全まちづくり
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> ・屋上広告看板設置。インターネットPC、スマートフォンからの情報を見ての来客が大半のため、特別他の集客方法はなし ・的確なインフォームドコンセントと診断 ・即日に行える審美修復（最先端技術の応用）
緑一番街	<ul style="list-style-type: none"> ・朝市、コンサート、グリーンウォール、ギョサンイベント（すべらない笑店街）
国際通り一丁田	<ul style="list-style-type: none"> ・新商品の企画 ・ディスプレイの変更、一般向けの商品PR
駅前東通り	<ul style="list-style-type: none"> ・街路灯や商店街の入口の進入路を明るく、そして広く取り、来街者を積極的に導入 ・小田原・箱根周辺の紹介雑誌に定期的に店舗をのせ、系列店で互いの紹介
小田原駅前	<ul style="list-style-type: none"> ・商店会：アーケード上部に「小田原城正規登城ルート」の横断幕を設置し、初めて訪れる人へ小田原城をPR（道案内など「思いやり」のある店が多い） ・店：小田原に訪れて頂くように、観光パンフレットやチラシを地方のアンテナショップや物産展で配布 ・ポイントカードによる再来店強化等、顧客満足度を上げるしくみ作り ⇒自社物件の増加、管理物件の増加、居住者の増加、賃借人の増加により、手続きに来る顧客が増加 (市内全域より)
栄通り	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街マップや歩行者天国
お堀端	<ul style="list-style-type: none"> ・店のメニューに「グラスワインプレゼント」のチラシを店の前、観光案内所、箱根湯本駅などに設置 ・店舗内ではあるが、11月9日より雪の降るクリスマスツリーを設置 ・商店会：バルーンアート、氷の彫刻、お堀でボート、商店イベント ・店舗：各種イベント、フェア ・主力商品以外に、商店街客層向けの観光客、年配者への商品等、バラエティーの多様化

表-2 商店街で歩行者の通行に関して抱えている問題点等

商店会	回答
ダイヤ街	<ul style="list-style-type: none"> ・各店舗一基程度の看板掲示は仕方ないにしろ、商品の展示スペースとして張り出しているのはどうかと思う ・自転車による危険な通行、風紀的にもよくない人達の毎日のたむろ
錦通り	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度、「ダイヤ街」の都市廊（緑化）が完成することによりアプリ、エポの自転車が商店街内に駐輪されるのではと、危惧している ・夜、もう少し照明が明るくならないか。公園が暗すぎる。深夜不良のたまり場になっている。明るくすれば改善できるはず ・年配の人のためにも休める場所は作ってほしい ・雨の日に工事した箇所の至る所で水たまりがあり、あれでは店前の人がかわいそう
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗の旗が多すぎ・看板の多すぎ、これがなければ歩きやすい ・歩行者よりも自転車移動をされている方の通行方法、駐輪方法に問題がある
緑一番街	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と歩行者の安全確保
国際通り一丁田	<ul style="list-style-type: none"> ・人が常に歩いておらず、川東地区の大規模商業施設に比べ、賑わいが乏しい ・アーケード付きの広い歩道があるが、自転車が我が者顔で走ってきて危険に感じる ・建物の影から出てくる車が危ない
駅前東通り	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間、違法駐車が多いので歩行者の妨げになっている ・電柱が歩行者の妨げとなっている。道路の路面が荒れている
小田原駅前	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行・歩行者との接触事故の危険あり ・飲食店（居酒屋）の歩道上の看板 ・アーケード内を自転車で行く人が多く、かなりのスピードのため危険
お堀端	<ul style="list-style-type: none"> ・イベントの時に落ちているゴミや缶 ・イベント時間帯は歩行者がなかなか途切れないので、車が進めない ・鰻屋さんのT字路、お堀端通り交差点でも人があふれる ・公衆トイレが欲しい

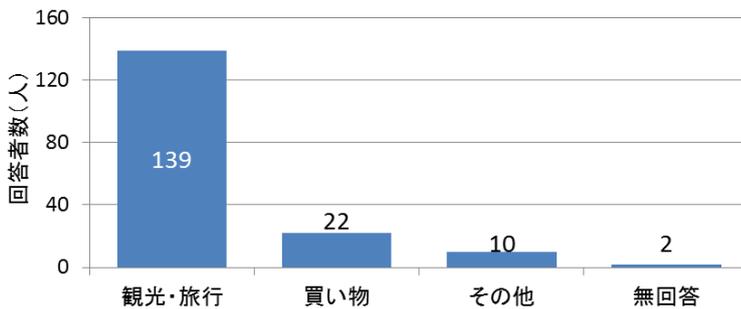
(3) 道路利用者への意見聴取

小田原城を訪れた来街者の方へ聞き取りアンケート調査を実施しました。

- ・実施日：平成 26 年 8 月 17 日（日）8 時～20 時の 12 時間
- ・調査地点：小田原駅東口、北條ポケットパーク、小田原城
- ・回収数：165 票

①来訪目的、移動手段

- 来訪目的は、小田原城の回答者が多いことから「観光・旅行」が最も多く、139 人でした。
- 小田原駅周辺までの移動手段は、鉄道が最も多く 91 人、次いで自家用車・レンタカーが 65 人でした。

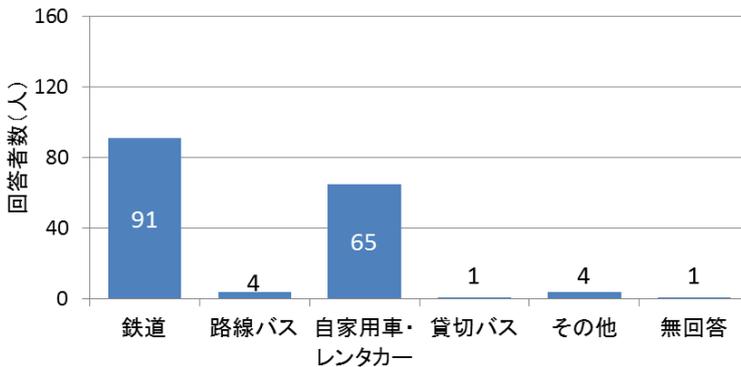


※回答者数：163 人

図-18 来訪目的（複数回答）

【その他の内容】

- ・食事（2 人）
- ・小田急から JR への乗り換えのついで
- ・墓参り
- ・会合に来た
- ・作品展を見に来た
- ・子供の自由研究
- ・競輪場
- ・コンサート（市民会館）



※回答者数：164 人

図-19 小田原駅周辺までの移動手段（複数回答）

【その他の内容】

- ・風祭からタクシーで城へ
- ・バイク
- ・徒歩
- ・伊豆に別荘がある為、鉄道で小田原まで来てレンタカーを借り、帰りは小田原でレンタカーを返して鉄道で東京へ戻る

②立ち寄り場所、立寄り意向

■最も多く立ち寄りされた場所はG地点（小田原城）で130人、次いでA地点（小田原駅・東口）で97人であり、他の地点への回遊行動の広がりは薄いことがわかりました。最も長く滞在された場所はF地点（お堀端通り）で平均77.5分、次いでG地点で70.5分でした。

■「後日行ってみたい場所」は、M地点（かまぼこ伝統館周辺）が最も多く、次いでL地点（御幸の浜海岸）でした。「今日行かない理由」として、最も多く挙げた理由は「時間がない」でした。

■かまぼこ伝統館周辺、御幸の浜海岸等への潜在的ニーズは高いものの、時間の制約等により実際の来訪にはつながっていないのが実情です。

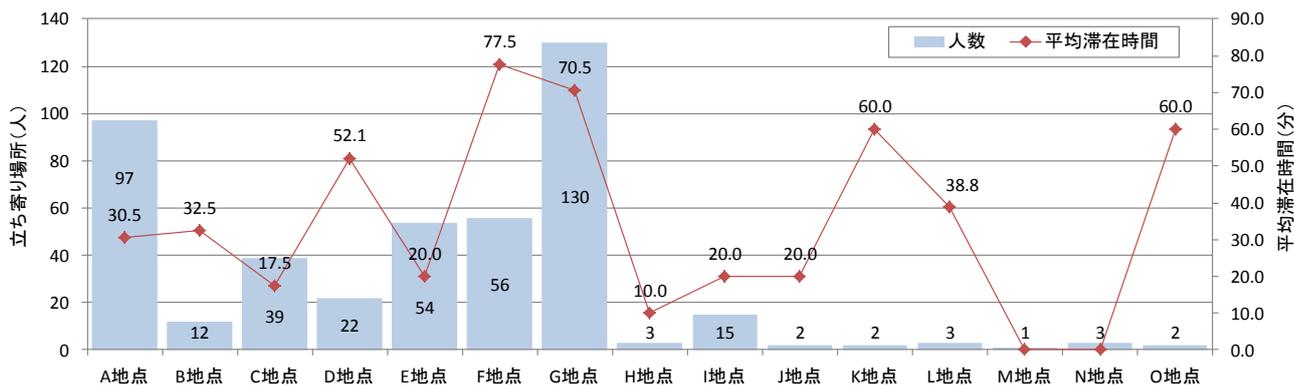


図-20 立ち寄り場所および平均滞在時間

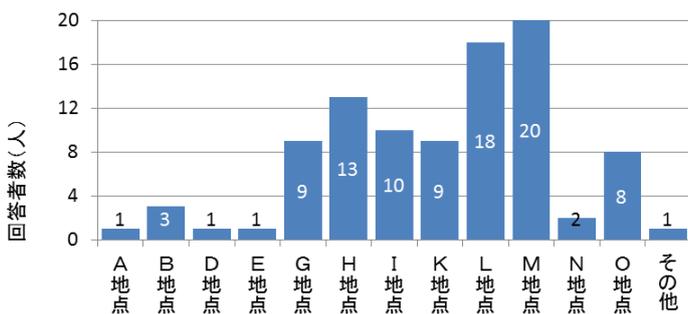


図-21 後日行ってみたい場所

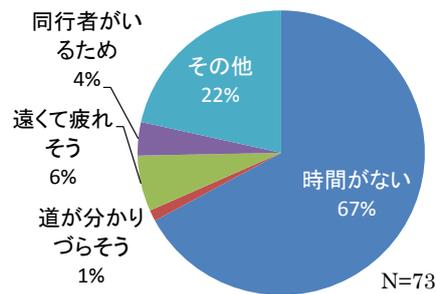


図-22 今日行かない理由



図-23 地点図

表-3 地点名一覧

地点	名称
A	小田原駅・東口
B	おしゃれ横丁
C	北条ポケットパーク
D	錦通り、ダイヤ街
E	お堀端通り、北
F	お堀端通り、南
G	小田原城
H	清閑亭
I	外郎博物館
J	銀座通り
K	小田原文学館周辺
L	御幸の浜海岸
M	かまぼこ伝統館周辺
N	染め織り館周辺
O	小田原漁港

③困った点、不便と感じた点

歩行環境	<ul style="list-style-type: none">・駅まわりの歩道が狭く、子連れでは歩きづらい・弁財天通りの歩道が狭い。歩道はマウントアップされているが危険に感じた・歩道でつまづいた（段差があったから）・日陰の道を整備してほしい・所々東屋や平らな踊り場みたいな所があるとよい・おしゃれ横丁の道をきれいにしてほしい・城の周辺のスロープを増やして欲しかった（車イス）
道路環境・ 駐車場	<ul style="list-style-type: none">・道が複雑で運転しにくい・車での移動が一方通行が多いので不便だ・駐車場が遠く、数も少ない
情報提供	<ul style="list-style-type: none">・外国人のみでもわかるように、英語表記の標示板を増やしてほしい・行きたい場所に行けず残念。わかりやすい看板、パンフレット、親切な地図（行き方マップ）が欲しかった！・小田原周辺を観光したいけどよくわからない。魅力的な所がない。小田原城中心でガイドマップやお散歩ルート、徒歩圏内でサイト上に載せてほしい・もっと観光施設の充実を！海岸に子供も遊べる、楽しめるプールの増設、かまぼこが作れる施設がほしい・宣伝効果が悪い。NHK大河をやるのは良かった。お城を上がってくると寂しいももっとターゲットを絞って活気を。もったいない。商店街や大人も子供も楽しめる、何かがほしい。全て中途半端！！宿泊施設もなかなかない（温泉とか）
商業施設	<ul style="list-style-type: none">・朝早くから食事できる所を増やしてほしい・店が早く閉まってしまう。地下街か駅ナカがあれば。役所なども駅にあればよい・商店が閉まる時間が早い・宿泊施設をしっかり作ってほしい。北条家の歴史を全面に出して、箱根と差別化を図ってほしい。小田原は本屋が少ない。若者の文化が育たない・電気屋さんがあまりない。銀座通りがシャッター街のようで寂しい・錦通りアーケードを造ってほしい・鈴廣の手作りかまぼこ体験をして来た。小田原市内の駅近くにこのような体験ができるテーマパークがほしい
その他	<ul style="list-style-type: none">・工事中的場所が多い

(4) ガイド協会へのヒアリング

平成26年8月21日(木) NPO 法人小田原ガイド協会へのヒアリングを実施しました。

【観光客のニーズ】

- 春はお堀端通りのほうに桜を見る需要があります。今、お客さんが最も好む場所は、小田原漁港です。
- 他に意外に人気があったのが海です。しかし、途中のルートに休憩所やトイレがないのがネックです。

【観光シーズンの回遊バスの運行状況について】

- 漁港に入るルートは3通りあるが、どこも、混雑し漁港にたどり着けません。駐車場が少ないのも問題です。交通誘導員がいるものの、ピーク時には、意味を成していないのが現状です。
- 北條五代祭りの時も渋滞し、バスが進みません。

【その他】

- 全体的な話として、街の色の統一感がないことが残念です。そこに配慮すれば、より良いまちづくりに繋がるのではないのでしょうか。

【回遊バスの見直しについて】

- 現在、バスの回遊ルートの検討について協力依頼があり、調整しているところです。
- 回遊バスが回るルートにある名所は、地元では知名度があっても、観光で来た人からすると知らない箇所ばかりで、案内人がいなければ観光名所として成立しない箇所が多いのが現状です。

⇒小田原駅西口→一夜城 ヨロイツカファーム→小田原漁港というルートを別に構築し、小田原駅周辺は、ガイドをつけて歩いて回れるルートにしてしまうのも一つの手段ではないかとも思っています。

⇒歩行者ネットワーク計画で考えられているような整備がされれば、観光の回遊ルートにも整備された通りを取り込んでいきたいと思います。

⇒バスのルートも駅で停めるのではなく、手前の商店会で観光客を降ろすような方法にすれば、おみやげなどを商店街で買ってもらえるようになるはずです。

(5) 学識経験者の意見

本計画の検討にあたって、東洋大学の岡村教授から、以下のご意見を頂きました。

(第1回検討会)

①「路地」「細街路」の整備に向けた検討

(とくに「都市廊エリア内」)

- 中心市街地の魅力は、表通りと裏通りという個性の違う通りが、同じエリアに併存していること。小田原でも、賑わっている道路と並行/直交する路地・細街路が、市街地の魅力をつくりだしている。⇒小田原の強み
- 表通りが、老舗や大型店・全国チェーン店による「街の集客装置」であるとすれば、「裏通り」は、割安な賃料による新規出店も期待でき、まちの回遊の楽しさを増すことから、「街の個性の演出装置」ともいえる。
- 裏通りは、放っておけば「うらぶれた通り」となってしまう。「裏通り」が「個性的な通り」となるためにも、これらの通りも含めた歩行者ネットワークの構築、歩行者空間整備の検討が必要。
⇒路地・細街路も含めた空間整備により、そのエリア全体の魅力を向上させることが、来街者の回遊を促し、さらには新規出店や既存建築物改装の呼び水ともなる。



ナザレ (ポルトガル)



横浜 元町商店街 (表通りと直交する通り)

②シンボリックな「歩行者専用空間」創出の検討

どこにでもある「歩行者天国(時間帯を限った自動車進入禁止)」から「歩行者専用空間(歩行者専用を強く意識したデザイン)」に進化を

- 市街地の「面」としての魅力だけでなく、「点」としてのシンボリック性の高い空間がある中心市街地は強い。
- 歩行者の「通行機能」(回遊も含む)のみならず、「溜まり」機能がある歩行者空間の存在が、魅力向上に資する。民地を利用した広場の空間は確かに魅力的だが、「道路空間」を利用した広場の機能+都市のシンボリック機能も併せ持つ歩行者専用空間の整備も一手法。⇒区間は短くとも効果的
- 本検討会資料では、「歩行者の通行機能」の面を重視している印象があり(検討項目、調査項目など)、「滞留機能」も考慮した現状把握、および今後の展開提案が欲しい。
- 小田原市街地では既に多くの取り組みがなされ、全国的にも先進的だが、東京をはじめ歩行者中心をうたう施策が多く都市で検討中であり、小田原の整備計画が「周回遅れ」のものになってしまう可能性。
⇒より大胆な施策もあってよい。



カイザースラウテルン
(ドイツ:人口10万人)

「広場」とは言わぬまでも歩行者専用空間として整備するだけで、通りのシンボリック性は大きく向上する。



金沢 (堅町商店街)

4. 歩行者及び自転車通行者数の将来推計

4-1 前提条件

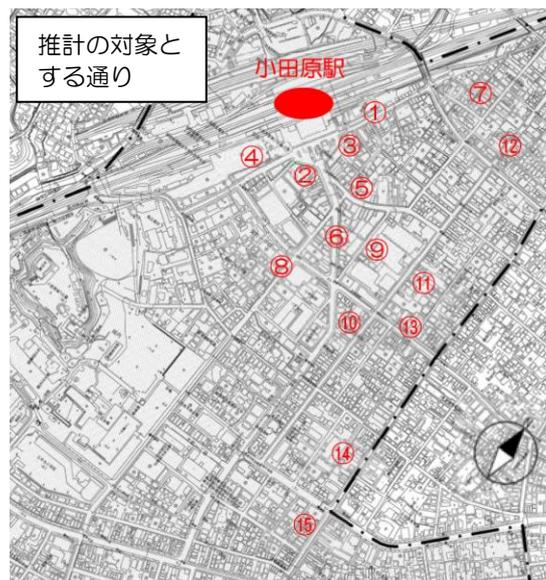
本計画では、「小田原市中心市街地活性化基本計画」の数値目標の一つ「訪れたいくなる・歩きたいくなるまちづくり」の指標と整合を図り、以下の「予測年次」、「対象とする通り」における、「歩行者及び自転車通行者数」の将来推計値（計画交通量）を示します。

①予測年次

- 平成 23 年の実測データ（12～18 時の 6h 合計）に基づき、H32 年、H37 年、H42 年を予測年次として、将来値を推計

②対象とする通り

- 右図に示す 15 地点



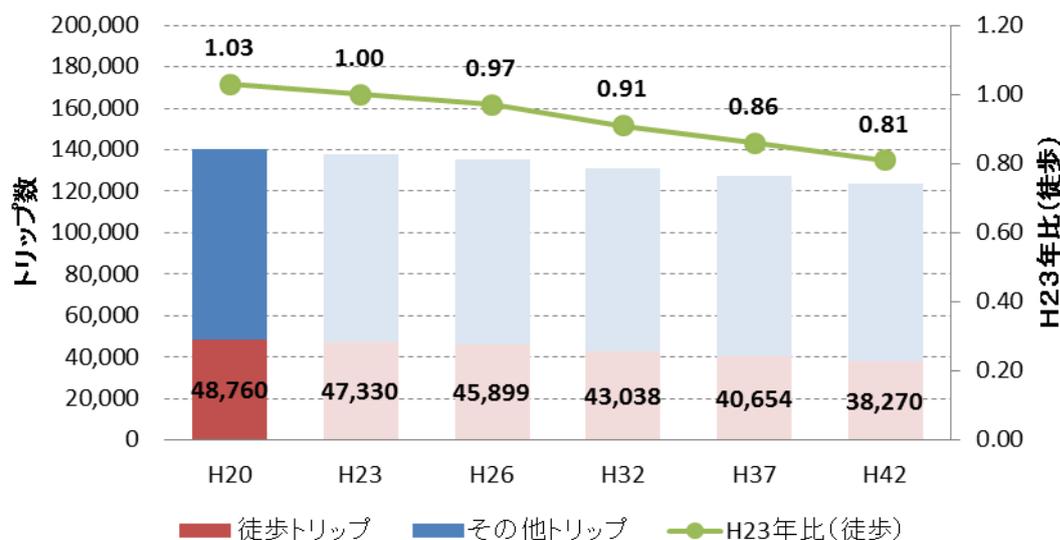
- ①東通り、②駅前通り、③おしゃれ横丁、④お城通り、⑤錦通り、⑥中央通り、⑦栄通り、⑧お堀端通り（北）、⑨ダイヤ街、⑩緑一番街、⑪銀座通り（北）、⑫竹の花通り、⑬大工町通り、⑭国際通り（南）、⑮青物町通り

4-2 推計の方法

(1) パーソントリップ調査データに基づく将来予測

既往調査結果（実測）によると、対象とする通り（15 地点）における近年の歩行者及び自転車通行量はほぼ横ばいで推移していますが、パーソントリップ調査に基づく将来見通しをみると、中心市街地における歩行者トリップ数は今後も減少していくと予想されています。

この予測に基づくと、平成 23 年から平成 42 年にかけて、歩行者交通需要は 0.81 倍まで減少すると考えられます。（年あたり 1% 減少）



※H23～H37は、H20 実測値と H42 推計値から直線補完法により算出した値

図-24 パーソントリップ調査データに基づく交通需要の経年変化、及び今後の見通し（中心市街地、全目的）

(2) 計画事業の実施による通行量増分の想定

「小田原市中心市街地活性化基本計画」の数値目標等に基づき、計画事業の実施に伴う、通
り別の「歩行者及び自転車通行量の増分」を、以下のとおり+7,926人と想定しました。

表-4 計画事業の実施による通行量増分の設定

計画事業	歩行者及び自転車通行量の増分 (単位: 人/昼間6h)
①芸術文化創造センター整備事業	+224人 (うち、③お堀端通り+112人、④お城通り+56人、②駅前通り+56人) [算出方法] ・計画延床面積に発生集中原単位を乗じて設定。 平日: $3,647 \times 1.1$ (ha: 計画延床面積) = 4,012 (人 T.E./日) 4,012 人 T.E./日 $\times 5.6\%$ = 224 人 ※小田原市民会館「パリ祭」交通機関分担率(徒歩) 出典: 芸術文化創造センター整備に伴う周辺交通解析業務委託報告書 (H26. 8)
②小田原地下街再生事業	+5,690人 (うち、④お城通り+1,004人、②駅前通り+1,080人、 ⑤錦通り+2,744人、①東通り+862人) [算出方法] ・中心市街地活性化基本計画の目標値 5,690 人を基に、駅直結の4本の通り(往復)につ いて、平成23年実績通行量の割合で配分
③お城通り地区再開発事業	+2,012人 (④お城通り+2,012人) [算出方法] ・中心市街地活性化基本計画の目標値 6,135 人 ・平成20年の小田原市の代表交通手段構成比(徒歩 20.1%、自転車 12.7%)により、「歩 行者及び自転車の分担率」を 0.328 に設定 $6,135 \times 0.328 = 2,012$ 人
合計	+7,926人

(3) 歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し

上記(1)～(2)の想定を踏まえ、前節4-1の推計の対象とする通り(15地点)の各々
について、以下のとおり、歩行者及び自転車通行者数の「将来の見通し」を設定しました。

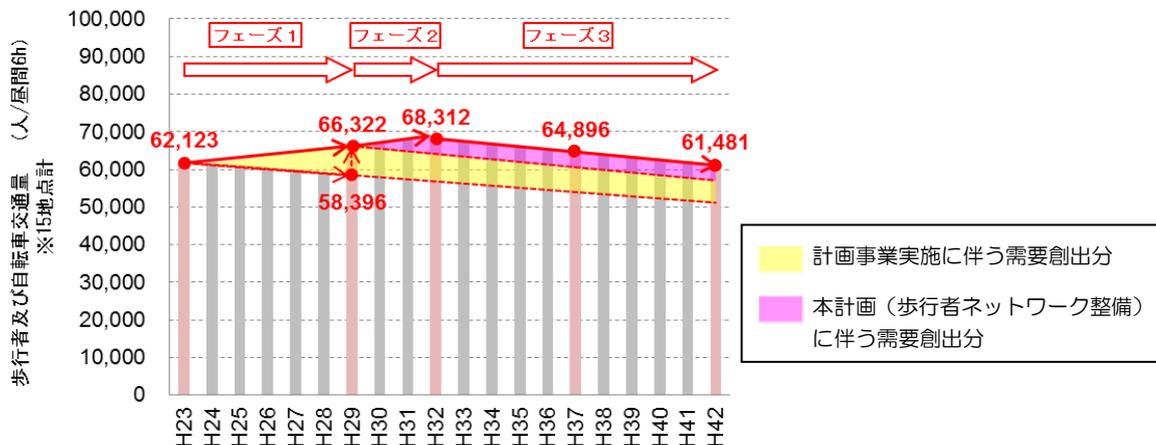


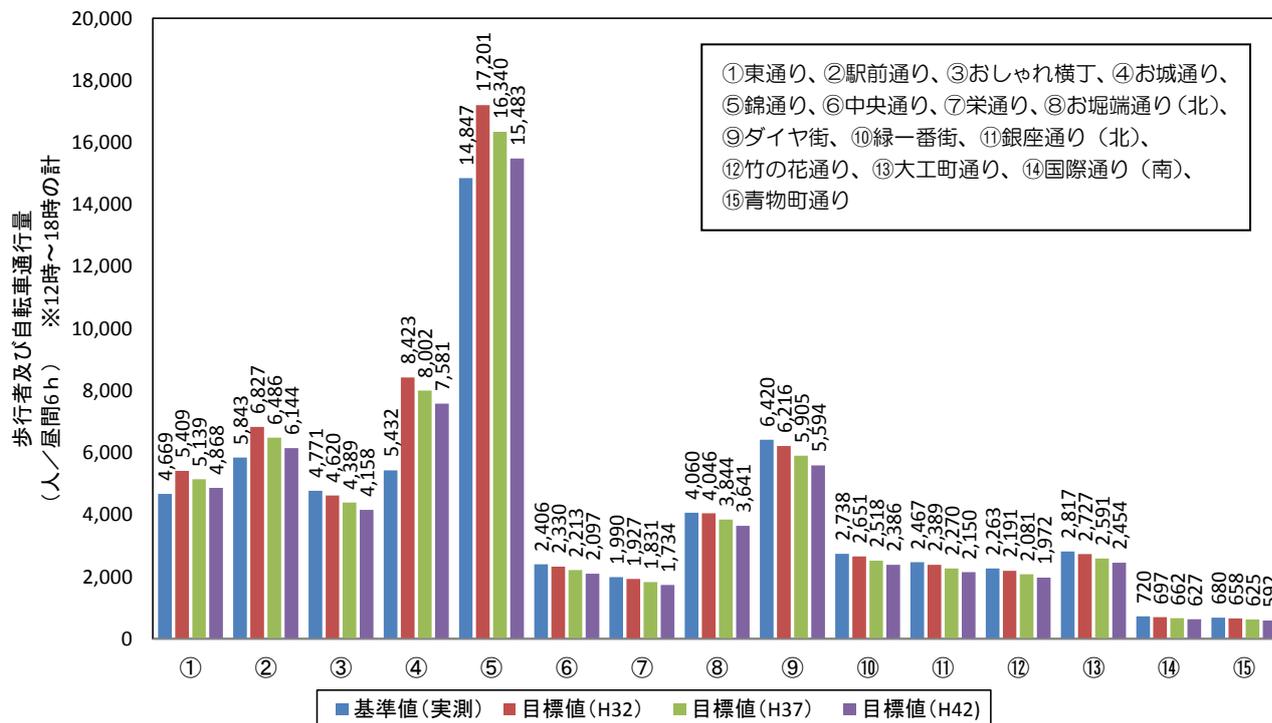
図-25 歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し

表-5 歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し

	歩行者及び自転車通行者数についての将来の見通し	変化量 (対象15地点の計)
フェーズ1 (H24～H29)	パーソントリップ (PT) 調査の将来予測と同等のペース (年あたり1%減少) で、通行量が減少すると想定 $62,123 \times (1 - 0.01 \times 6) = 58,396$ 人	-3,727 人/6年
	計画事業の実施により、通行量が増加すると想定 $58,396 + 7,926 = 66,322$ 人	+7,926 人/6年
フェーズ2 (H30～H32)	波及効果 (本計画の短期施策や、2020年東京オリンピック等の影響) により、フェーズ1までと同等のペース (年あたり約1%増加) で、通行量が増加すると想定 $(66,322 - 62,123) \div 62,123 \div 6 = 0.013 \approx 0.01$ $66,322 \times (1 + 0.01 \times 3) = 68,312$ 人	+1,990 人/3年
フェーズ3 (H33～H42)	パーソントリップ (PT) 調査の将来予測と同等のペース (年あたり1%減少) で、通行量が減少すると想定 $68,312 \times (1 - 0.01 \times 10) = 61,481$ 人	-6,831 人/10年

(4) 「将来における通行量変化の見通し」に基づく予測年次の推計結果

上記(3)の「将来における通行量変化の見通し」に基づき、予測年次における通り別の歩行者及び自転車の通行量を、以下のとおりとしました。



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	合計
基準値(実測)	4,669	5,843	4,771	5,432	14,847	2,406	1,990	4,060	6,420	2,738	2,467	2,263	2,817	720	680	62,123
推計値	H32	5,409	6,827	4,620	8,423	2,330	1,927	4,046	6,216	2,651	2,389	2,191	2,727	697	658	68,312
	H37	5,139	6,486	4,389	8,002	16,340	2,213	3,844	5,905	2,518	2,270	2,081	2,591	662	625	64,896
	H42	4,868	6,144	4,158	7,581	15,483	2,097	1,734	3,641	5,594	2,386	2,150	1,972	2,454	627	592

図-26 予測年次の通り別の歩行者及び自転車の通行量(人/昼間6h)

5. 整備の基本的な考え方

5-1 現況の問題

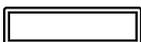
これまでの検討を踏まえ現況の問題を整理しました。

		現況のまとめ
地域概況	人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中心市街地の人口は、平成元年から平成24年間で12.0%減少。 ■ 世帯数は、平成元年から平成24年間で19.8%増加。 ■ 年齢別人口では、男女とも60代前半が最も多く、今後さらなる高齢化が見込まれる。
	商業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 商店数は、平成3年から平成19年までの間に△24.1%と大幅に減少。 ■ 商業床面積も、平成3年から平成19年までの間に、△31.7%と大幅に減少。 ■ 年間商品販売額も、平成3年から平成19年までの間に、△55.4%と大幅に減少。
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ■ 平成23年に東日本大震災後落ち込んだが、その後回復するまでには至っていない。 ■ 平成17年から平成24年の間の小田原城天守閣入場者数は+40.6%と大幅に増加。
道路状況	道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国道1号等は横断箇所が限定的で、立体横断のみの交差点も存在する。
	歩道の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ お堀端通りや弁財天通り等は駅からお城までの主要ルートであるにも関わらず、歩道が両側にない、幅員が狭い、波うちがある等、回遊の分断要素が存在する。 ■ 低木の植栽帯が歩行空間を阻害しているところもある。
	法規制	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車のマナー、走行環境が悪い（一方通行多いが分らず逆走する自転車が多い）。
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩道整備や法規制等で適正な歩行環境整備されているところでも、違法駐車、違法駐輪、不法占拠看板等で歩行空間が阻害されているところがある。 ■ お堀端通りの一部区間では歩行者、自転車、自動車ともに最も交通量が多く、歩道もなく他の通りよりグループ歩行が多いため、錯綜が生じている。 ■ 国際通り等の商店街は店舗への人の出入りがあるが、歩行者と同程度の自転車交通量があり、危険が生じている。 ■ 東通り、ダイヤ街、お堀端通り等は、歩行者で賑わう時間帯が多い。
	主な観光・商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 小田原城以外の施設は、認知度の低さ、駅からの距離や国道横断という利便性の低さ、連続性の途切れなどから、回遊行動につながりにくい。 ■ 来街者の回遊実態では、小田原城への立寄り最も多く、次いで小田原駅となっており、他地点への回遊行動の広がりは薄い。 ■ かまぼこ伝統館周辺、御幸の浜海岸等への潜在的ニーズは高いが、時間の制約等により実際の来訪にはつながっていない。
拠点施設	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅⇄お城以外の路線ではポケットパークやベンチが少なく、カフェ等も少ないため、お城から先の回遊行動の際に休憩がとりづらい。 ■ 観光客に海が人気だが、途中で休憩所やトイレがない。
	交通拠点・公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 検討の対象範囲は広く徒歩のみでの移動が難しいが、回遊行動に活用可能な常時運行している路線バスが少ない。 ■ レンタサイクルがあるものの、拠点施設が1か所のみで、駅からも距離がある。 ■ 現在のレンタサイクルと回遊バスに対する改善意向として、レンタサイクルは利便性に関する意見が、回遊バスは運行日に関する意見が多い。 ■ 観光客に小田原漁港は人気だが、交通混雑で回遊バスの運行に支障をきたしている。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ■ 街の色の統一が図られていないところも存在する。
案内	サイン	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅⇄小田原城以外の路線での行き先案内が少なく、不連続になっているところがある。 ■ 城址公園内のサインがお城通りを案内しており、街への回遊行動につながりづらい。

居住者と来街者に関わるもの

主に来街者に関わるもの

その他



5-2 課題

前節でとりまとめた「現況の問題」を踏まえ、歩行者ネットワーク計画の課題を整理しました。

課題① 歩行空間の安全安心の確保

- ・お堀端通りや東通りなど、地域住民の日常的な移動や来街者の観光の主要動線であっても、歩道の無い道路では、歩行者と自転車、自動車との錯綜も生じています。

⇒歩行空間における、歩行者と自転車、自動車との錯綜の解消が求められます。

課題② 歩行者ネットワークにおける休憩施設の拡充

- ・お堀端通り以外の路線や拠点施設にポケットパークやベンチが少なく、地域住民の散策や来街者の回遊の際に休憩できる空間が少ない状況です。

⇒地域住民の散策や、来街者の回遊の際に休憩できる空間の創出が求められます。

課題③ 歩行者ネットワークの分断要素の解消

- ・現在の歩行者ネットワークには回遊の分断要素（歩道の不連続、十分な幅員が確保されていない、波うちがある等）も残存しています。

⇒賑わいの拠点から街なかへの回遊を促すため、歩行者ネットワークの連続性の確保が重要です。

課題④ 街の色の統一感の向上

- ・小田原駅周辺には、小田原城前のお堀端通りなど、「舗装の美装化」や「道路付属物の修景」等、景観への配慮がなされた道路が存在します。一方で、「街の色の統一感がない」という声もあり、沿道建物や通りのデザインの統一性という面では改善の余地があるようです。

⇒通りの整備にあたっては、沿道建物や通りのデザインについても工夫が求められます。

課題⑤ 駅から少し離れたスポットへの回遊の促進

- ・当該地域は、観光客の立ち寄り先の大半が小田原城だけとなっています。その他の「御幸の浜」や「かまぼこ伝統館」等は潜在的ニーズが高いものの、徒歩のみでの移動が難しい（遠い）ことや、時間の制約等のため、実際の来訪には繋がっていないようです。

⇒案内情報、レンタサイクル、回遊バスの拡充による回遊促進が重要です。

5-3 基本方針

『にぎわいとやすらぎの街なか再生』を実現するため、前節でとりまとめた「現況の問題」「課題」を踏まえ、歩行者ネットワーク計画の基本方針を以下のように設定しました。

基本方針Ⅰ 快適な歩行環境の整備

都市廊政策に掲げる、民有地との一体的な整備も推進しながら、歩行空間の拡幅、自転車や違法駐車による歩行空間への阻害の解消、歩行者専用化や、休憩や滞留スペースの拡充を行い、子供からお年寄りまで快適に歩けるようにします。

基本方針Ⅱ 拠点施設の賑わいを活かしたネットワークづくり

観光・商業施設の機能強化、魅力向上による賑わい創出を行うとともに、現存する歩行者ネットワークの分断要素（歩きにくさ・景観の不統一等）を解消し、賑わいの動線の連続性を高めることで、小田原駅周辺の賑わい向上を図ります。

基本方針Ⅲ 良好な道路景観の創出

賑わいの歩行者動線となっている通りや、景観重要道路、景観重点区域に該当する路線の整備を進めるにあたっては、道路部分だけでなく沿道建物のデザインの調和についても考慮します。

基本方針Ⅳ 移動手段の提供

利用者の利便性に配慮したバス・レンタサイクルなど、移動手段の提供や、効果的な案内情報の提供により、徒歩のみでの移動が困難と思われるエリアへの回遊性向上を図ります。

■課題・基本方針・基本施策のまとめ

地域概況	①社会情勢の変化
	<ul style="list-style-type: none"> ・総人口の減少、高齢化の進行 ・商業停滞 ・観光入込客数の低下 (小田原城天守閣来場者数は増加)
道路状況	②歩道等の整備状況
	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が両側にない、幅員が狭い、波打ちがある等の分断要素が存在 ・歩行空間を阻害する、低木の植栽帯が存在
拠点施設	③利用状況等
	<ul style="list-style-type: none"> ・一方通行が多いが、分からず逆走する自転車の存在 ・違法駐車、違法駐輪、不法占拠看板による歩行空間の阻害 ・お堀端はグループによる歩行が比較的多い ・特に歩行者で賑わう時間帯がある通り(東通り、ダイヤ街、お堀端)が存在
拠点施設	④観光、商業施設
	<ul style="list-style-type: none"> ・小田原城以外の観光スポットへの回遊が乏しい ・かまぼこ伝統館周辺や、御幸の浜海岸は、潜在的なニーズは高い ・街の色の統一感が乏しい
	⑤休憩施設
	<ul style="list-style-type: none"> ・お城から先の回遊において、ポケットパークやベンチ、カフェ等の休憩場所が少ない (海岸方面への移動の途中等)
	⑥交通拠点、公共交通
<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルは貸出場所が駅から離れている 	
⑦サイン	
<ul style="list-style-type: none"> ・駅⇄小田原城以外の行き先案内が少ない。城址公園内のサインがお城通りを案内しており、街への回遊行動につながりづらい 	

上位関連計画等（将来像、方向性、キーワード）

- まちづくりの方向性
 - ・商業の振興、観光まちづくりの推進
 - ・当該地域の商業、業務、歴史、文化の特性を活用した機能強化、活性化、魅力向上
 - ・訪れなくなる、歩きなくなるまちづくり
(歴史都市としてのまちづくりの推進、回遊性に配慮したもてなしの空間づくり、まちのにぎわいづくり)
- 拠点開発
 - ・小田原地下街「ハルネ小田原」(H26.11開業)
 - ・芸術文化創造センター
 - ・お城通り地区再開発

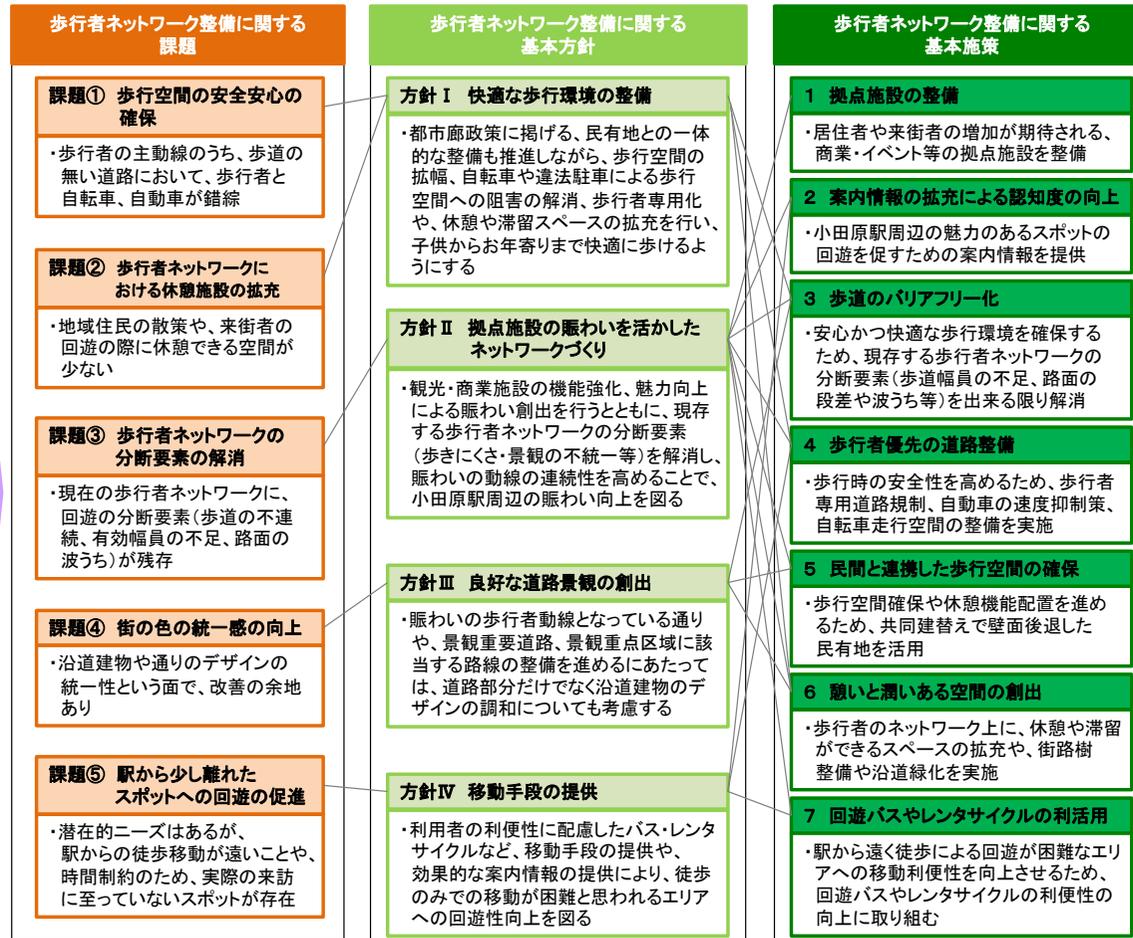


図-27 課題・基本方針・基本施策のまとめ

5-4 基本施策と施策メニュー

前節で設定した基本方針に基づき、以下の基本施策と施策メニューを立案しました。

表-6 基本施策と整備方針、及び施策メニュー

基本施策	施策メニュー
<p>1 拠点施設の整備</p> <p>居住者や来街者の増加が期待される、商業・イベント等の拠点施設を整備する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■商業・文化施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・芸術文化創造センター ・お城通り地区再開発事業 ・小田原地下街「ハルネ小田原」
<p>2 案内情報の拡充による認知度の向上</p> <p>小田原駅周辺の魅力のあるスポットの回遊を促すための案内情報を提供する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■まち歩き観光の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・短時間で回遊できるモデルルートの案内等 ・ガイドツアーの実施 ・案内サインの拡充
<p>3 歩道のバリアフリー化</p> <p>安心かつ快適な歩行環境を確保するため、現存する歩行者ネットワークの分断要素(歩道幅員の不足、路面の段差や波うち等)を出来る限り解消する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■歩行空間の拡幅 (無電柱化、既存幅員構成の見直し等) ■路面の段差、波うちの解消 ■歩道の不連続の解消
<p>4 歩行者優先の道路整備</p> <p>歩行時の安全性を高めるため、歩行者専用道路規制、自動車の速度抑制策、自転車走行空間の整備を実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■自動車走行の速度抑制 (コミュニティ道路化を含む) ■歩行者専用道路規制 ※時間帯指定を含む ■歩行者と自転車の整序化 (走行位置の明示等)
<p>5 民間と連携した歩行空間の確保</p> <p>歩行空間確保や休憩機能配置を進めるため、共同建替えて壁面後退した民有地を活用する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■壁面後退した民有地と一体的な歩行空間整備 ■民有地との歩行空間一体整備
<p>6 憩いと潤いある空間の創出</p> <p>歩行者のネットワーク上に、休憩や滞在ができるスペースの拡充や、街路樹整備や沿道緑化を実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■道路の美装化 (インターロッキング舗装等) ■まちなか緑化 ■ベンチ、ポケットパークの整備
<p>7 回遊バスやレンタサイクルの利活用</p> <p>駅から遠く徒歩による回遊が困難なエリアへの移動利便性を向上させるため、回遊バスやレンタサイクルの改良に取り組む。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■レンタサイクルの整備 (サイクルポートの整備等) ■回遊バスの継続、拡充

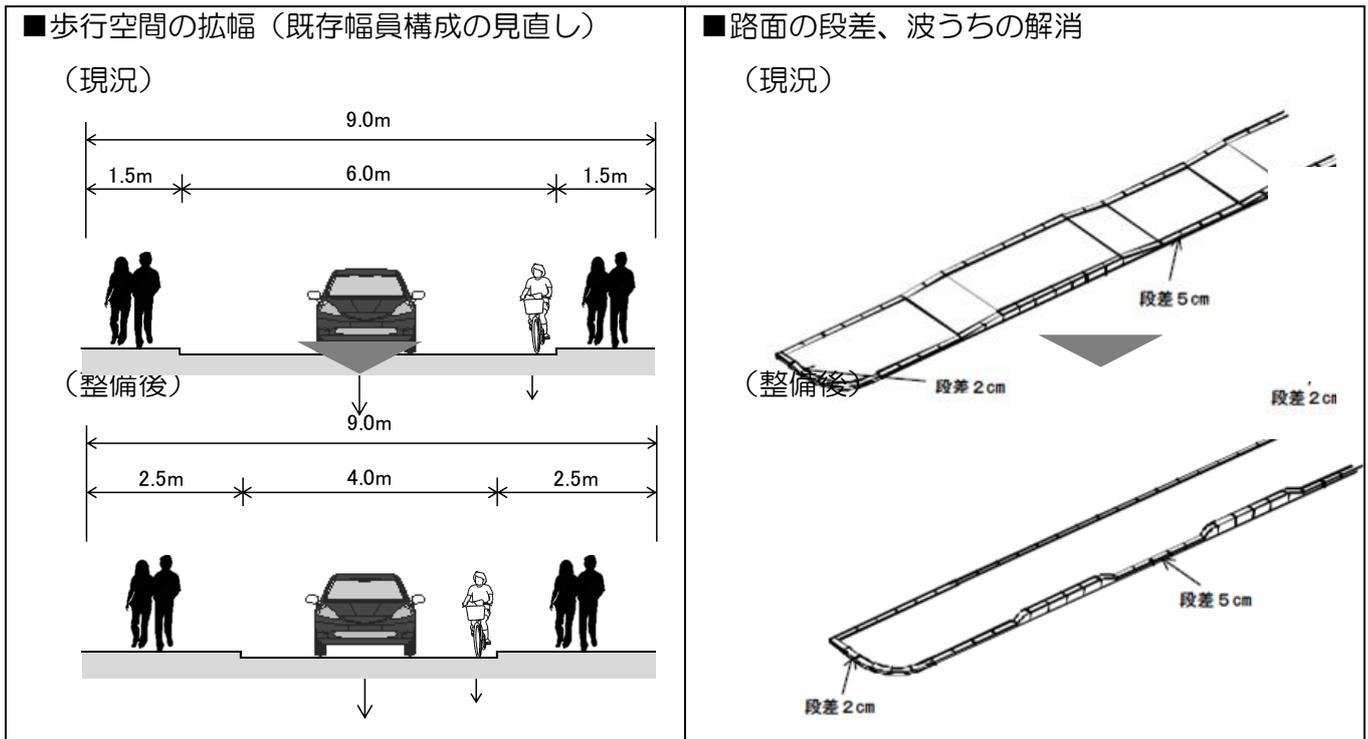


図-28 歩道のバリアフリー化のイメージ

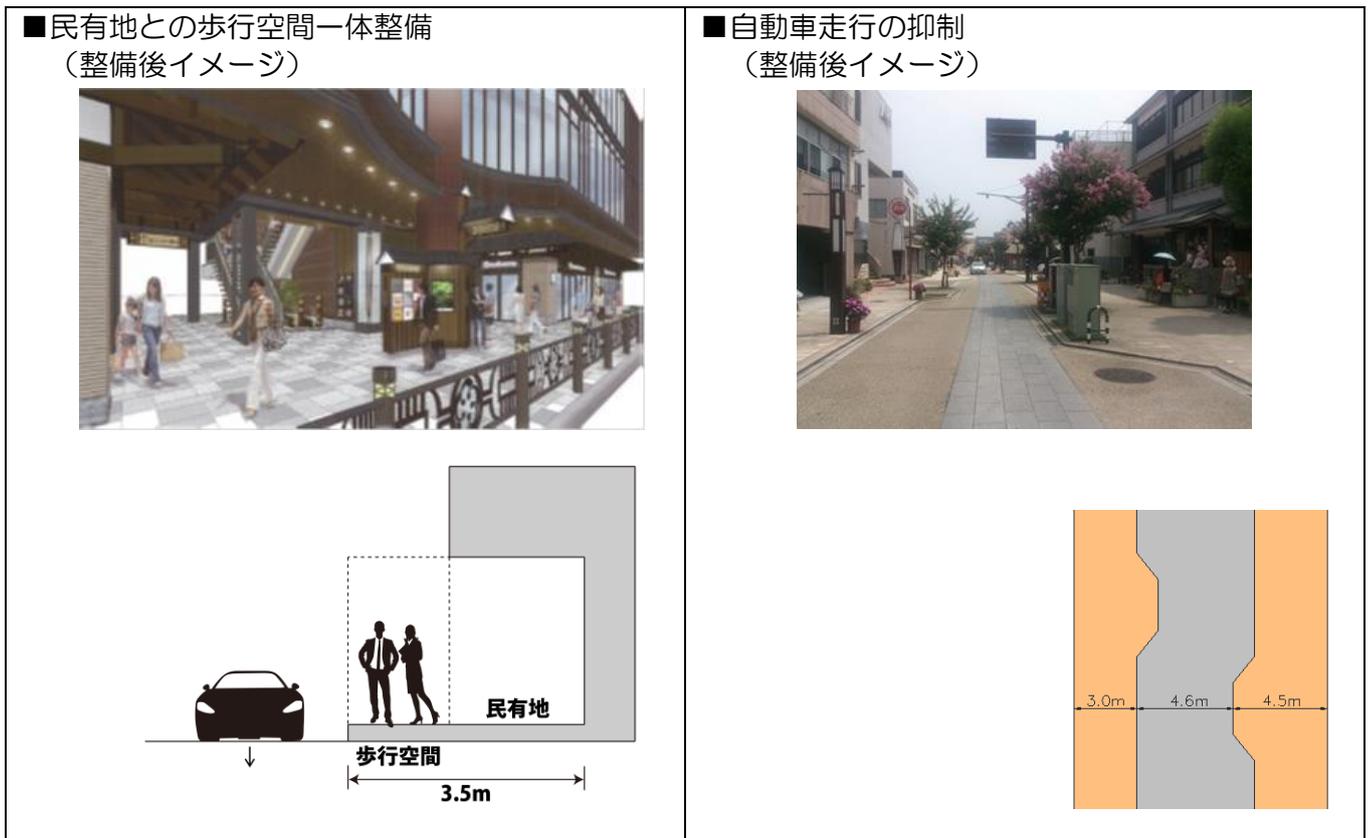


図-29 民間と連携した歩行空間の確保、歩行者優先の道路整備の事例

5-5 ゾーニング

ここでは、これまで整理した基本方針、基本施策を踏まえ、ゾーニング（交流軸・エリア）を設定しました。

- 交通量調査、自治会との意見交換会、道路利用者の意見聴取から、**現在、住民、来街者ともに歩行者が多い**と確認された路線
- 中心市街地活性化基本計画の**広域交流ゾーン、歴史・文化ゾーン**に該当
- 開発に伴い、**将来的に歩行者増が見込まれる**路線

“交流軸”として設定

交通拠点ならびに商業、業務等の都市機能が集積し、市民、来街者ともに訪れ、互いに交流し、小田原市の活力を高めていく路線とする。

- ・拠点施設の整備
- ・案内情報の拡充による認知度の向上
- ・歩道のバリアフリー化
- ・歩行者優先の歩道整備
- ・民間と連携した歩行空間の確保
- ・憩いと潤いのある空間の創出

- 民家やマンションが立地し、**現在、主に居住地として利用されている**地域
- 中心市街地活性化基本計画の**複合市街地ゾーン**に該当

“居住エリア”として設定

日用品等を取り扱う店舗や病院の生活関連施設等が配置され、主に周辺のまちなか居住の住民が訪れ、居住を支え、潤いを与えるエリアとする。

- ・拠点施設の整備
- ・歩道のバリアフリー化
- ・民間と連携した歩行空間の確保
- ・憩いと潤いのある空間の創出

- 自治会との意見交換会から、**現在、来街者が多い**と確認された地域
- 中心市街地活性化基本計画の**伝統の街なみ形成ゾーン**に該当
- 道路利用者の意見聴取から、**潜在的ニーズが確認された施設が立地する**地域

“回遊促進エリア”として設定

観光施設やお土産店等が配置され、主に観光を目的とした来街者が訪れ、回遊しながら小田原の歴史・文化・自然等の魅力に触れるエリアとする。

- ・案内情報の拡充による認知度の向上
- ・回遊バスやレンタサイクルの利便性の向上



図-30 交流軸、エリアの設定

6. 歩行者ネットワーク計画

6-1 整備計画の推進方法

(1) 目標年次

小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画は、「都市・地域総合交通戦略」との整合を考慮し、概ね10年後の平成37年を目標年次として、短期・中期の目標及び施策を定めます。また、「県西部都市圏交通マスタープラン」等、関連計画との整合を考慮し、平成42年における長期の目標及び施策を定めます。

表-7 事業着手の考え方と目標年次

優先度		事業着手の考え方	目標年次
高	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、歩行者が多く、安全性にかかわる道路交通上の問題が生じている箇所 ●上位計画や関連計画に定められている整備計画にあわせて整備 	2020年東京オリンピック開催等を踏まえた早期の事業着手	短期 概ね5年以内の完成を目標とする
	<ul style="list-style-type: none"> ●案内情報の拡充、改善等のソフト施策 ●現在、歩行者が多く、用地買収を伴わず簡易に事業実施可能な箇所 	全体事業費とのバランスで事業着手	目標年次 平成32年
中	<ul style="list-style-type: none"> ●将来的に、開発に伴う需要の増加が見込まれ、対応が必要となる箇所 	開発完了にあわせ事業完了するように事業着手	中期 概ね10年後までの完成を目標とする
	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、歩行者が多く、用地買収等の目途が立っており、事業実施の実現性が高い箇所 ●現在、歩行者数はさほど多くないものの、都市廊政策等の方針に基づき、居住空間づくりと併せた歩行空間づくりを図る箇所 	全体事業費とのバランスで事業着手	目標年次 平成37年
低	<ul style="list-style-type: none"> ●現在、歩行者が多いものの、用地買収や他事業との調整等が必要であり、施工期間も長期となるもの 	用地買収や他事業との調整等がついた時点で事業着手	長期 概ね15年後までの完成を目標とする
			目標年次 平成42年

(2) 事業推進体制と役割分担

歩行者ネットワーク計画の取組は、道路管理者や交通管理者だけでなく、まちづくり関係者（市・NPO）や民間が協力し、推進していきます。

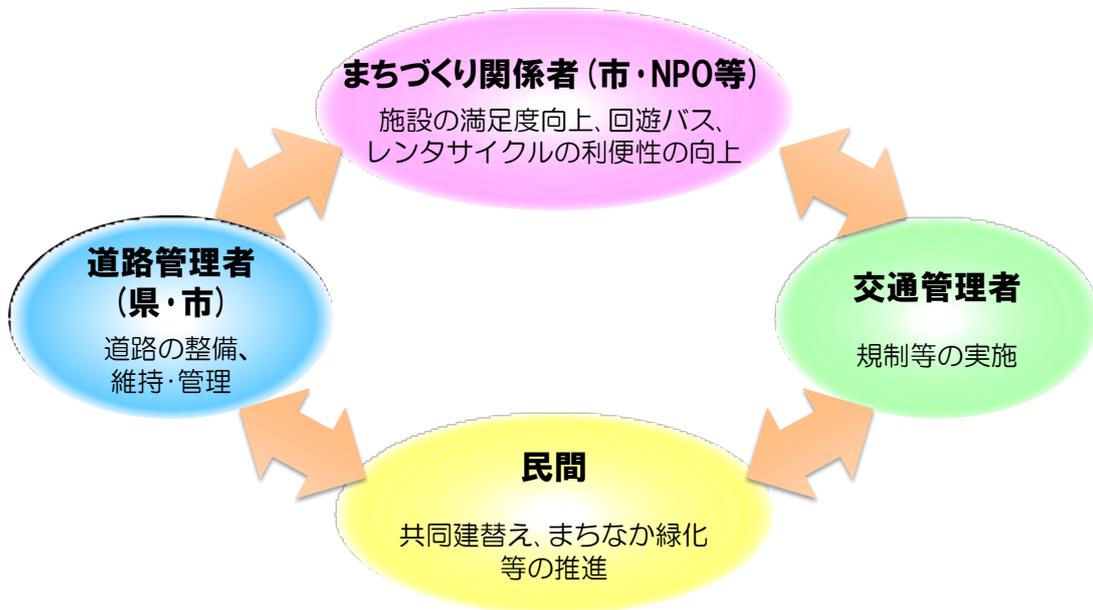


図-31 事業推進体制と役割分担イメージ

6-2 歩行者ネットワーク路線

5-5 のゾーニングを踏まえ、以下条件に該当する路線を、歩行者ネットワーク路線（整備候補路線）として抽出しました。

歩行者ネットワーク路線の主な選定条件

- ①拠点施設に接する路線
- ②主要駐車場に接する路線
- ③都市廊回遊向上に資する路線
- ④沿道に居住者等の目的施設となる生活関連施設（病院、スーパー等）、商店街が立地している路線
- ⑤景観重要道路
- ⑥バリアフリー路線に位置づけられている路線



図-32 歩行者ネットワーク路線

表-8 歩行者ネットワーク路線

	路線名	主動線	副動線	選定条件					
				① 拠点施設	② 主要駐車場	③ 都市廊	④ 生活関連施設・商店街	⑤ 景観重要道路	⑥ バリアフリー
徒歩圏（駅から約1km圏内）	A 市道0005		●			○	○		
	B 東通り（市道2227）	●		○		○	○		
	C お城通り（市道2216）	●		○	○	○	○	○	
	D 駅前広場	●		○		○		○	
	E 中央通り ※駅前通り（市道0001）	●		○	○	○	○	○	○
	F 幸田口通り（市道0014）		●			○		○	
	G 弁財天通り（市道0004）	●				○	○	○	
	H 市道2201		●					○	
	I お堀端通り（市道0003）	●		○		○	○	○	
	J 錦通り（市道0002）	●		○		○	○		
	K ダイヤ街（市道2222）	●				○	○		
	L 国道255号	●				○	○		○
	M 銀座通り（国道255号）		●			○	○		
	N 銀座通り（市道2189）		●			○	○		
	O 市道2186		●			○			
	P 裁判所北側（市道2196）		●				○		
	Q 市道2180		●			○			
	R 国際通り（市道0015）		●			○	○		
	S 市道0087		●				○		
	T 市道0028		●				○		

※選定条件が3項目以上のもの、または歩行者及び自転車交通量が特に多い路線（J・K）を主動線とします。

6-3 整備計画

(1) 全体計画

6-2 の歩行者ネットワーク路線を踏まえ、5-4 の施策メニューの中から、適切な整備内容を路線ごとに検討しました。

また整備優先度と早期実現性を考慮し、短期・中期・長期の整備計画としてとりまとめました。

表-9 歩行者ネットワーク整備計画

時期	整備計画		路線名	推進主体			備考	
	基本施策	施策メニュー		（県・市） 道路管理者	（まちづくり関係者） （市・NPO等）	交通管理者		民間
短期	①拠点施設の整備	■商業・文化施設の整備	C お城通り (市道2216)		○		○	・お城通り地区再開発事業 (H30完成目標)
			I お堀端通り (市道0003)		○			・芸術文化創造センター (H29完成目標)
	②案内情報の拡充による認知度の向上	■短時間で廻れるモデルルートの案内等 ■ガイドツアーの実施	(小田原駅、地下街等で実施)		○			・小田原地下街「ハルネ小田原」 (H26.11開業)
			(小田原駅、地下街等で実施)		○			・小田原駅周辺地区全体 (現在も実施中)
	③歩道のバリアフリー化	■歩行空間の拡幅 ■ベンチ、ポケットパーク整備 ■路面の段差、波うちの解消	C お城通り (市道2216)	○				・無電柱化、歩道の拡幅、道路景観の創出、緑化歩道整備
			P 裁判所北側 (市道2196)	○				
			I お堀端通り (市道0003)		○			・芸術文化創造センター開発に伴うオープンスペースの整備
			M 国道255号	○				・無電柱化、歩道の拡幅、道路景観の創出
			N 銀座通り (市道2189)	○				・無電柱化、歩道の拡幅、道路景観の創出
			G 弁財天通り (市道0004)	○				・歴史公園の整備に伴う歩行空間の拡幅
			N 銀座通り (市道2189)	○				
			G 弁財天通り (市道0004) P 裁判所北側 (市道2196)	○ ○				
	④歩行者優先の道路整備	■歩行者専用道路規制	I お堀端通り (市道0003) ※中央通りとの交差点付近	○			○	・時間帯指定の歩行者専用化
			J 錦通り (市道0002)	○			○	・歩行者専用時間の拡大
			K ダイヤ街 (市道2222)	○			○	・歩行者専用時間の拡大
	⑤民間と連携した歩行空間の確保	■民有地との歩行空間一体整備	D 駅前広場	○			○	
	⑥憩いと潤いある空間の創出	■ベンチ、ポケットパーク整備 ■まちなか緑化	C お城通り (市道2216)		○			・お城通り地区再開発事業に伴うポケットパーク整備
			I お堀端通り (市道0003)		○			
J 錦通り (市道0002)				○				
K ダイヤ街 (市道2222)				○				
中期	③歩道のバリアフリー化	■歩道の不連続の解消	A 市道0005	○				(中・長期プラン)
			S 市道0087	○				(中・長期プラン)
	④歩行者優先の道路整備	■自動車走行の速度抑制	I お堀端通り (市道0003)	○				・コミュニティ道路化
⑥憩いと潤いある空間の創出	■道路の美装化 ■まちなか緑化	B 東通り (市道2227)	○				・路地も含む	
		E 中央通り (市道0001) ※駅前通り	○				・駅前道路部の緑化	
長期	②案内情報の拡充による認知度の向上	■案内サインの拡充	(未定)	○				
	⑤民間と連携した歩行空間の確保	■壁面後退した民有地と一体的な歩行空間整備	(都市廊エリア)	○			○	
	⑥憩いと潤いある空間の創出	■ベンチ、ポケットパーク整備 ■道路の美装化	(都市廊エリア)	○			○	
(都市廊エリア)			○				・路地も含む	

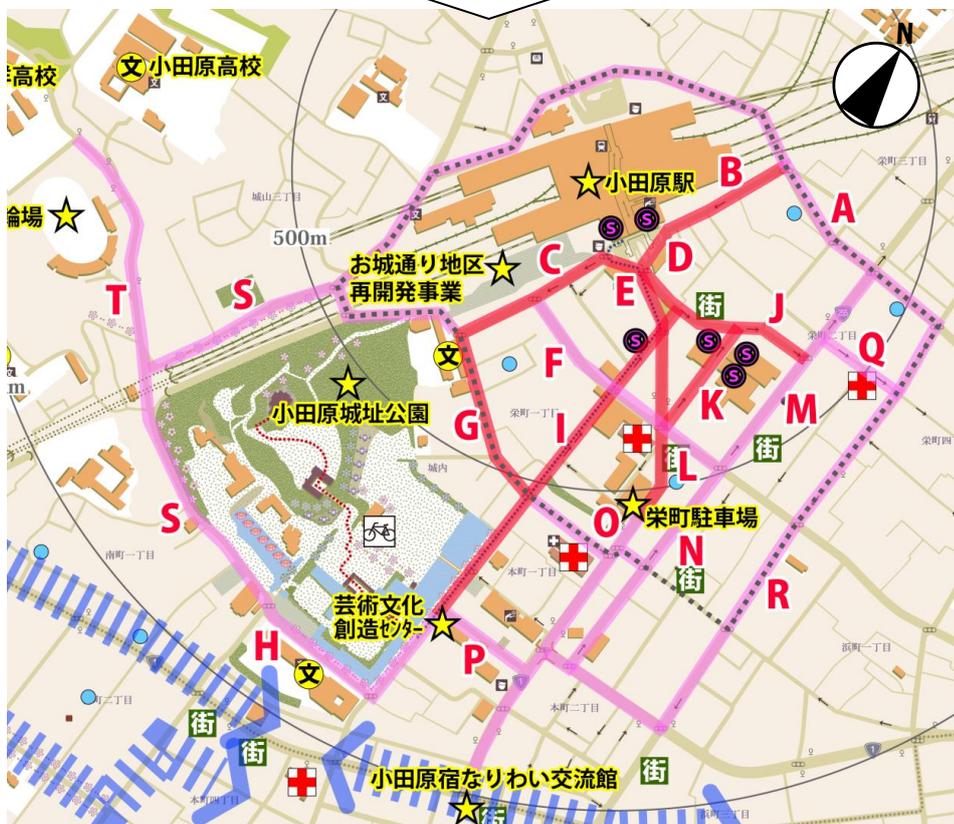


図-33 歩行者ネットワーク路線（再掲）



図-34 整備計画(全体計画)

6-4 連携施策

(1) 自転車への対応

■基本施策④の「歩行者優先の道路整備」にあたっては、歩行者と自転車の整序化を図ります。



図-35 歩行者ネットワークのうち、歩行者と自転車の整序化を図る路線

【自転車道：構造的な分離】



【自転車専用通行帯：視覚的な分離】



【自転車と自動車を車道で混在：混在（走行位置の表示）】



(2) まち歩き観光の推進

■基本施策②の「案内情報の拡充による認知度の向上」にあたっては、テーマ毎に小田原駅周辺を歩いて回遊できるモデルコースを提案し、来街者へ紹介します。

■小田原城に来られた方に対して、小田原駅周辺への回遊を促します。

■あわせて、現地ガイドの実施を推進します。



図-36 短時間で回遊できるモデルルートのご案内

(3) 回遊バスの継続、拡充

- 基本施策⑦の「回遊バスやレンタサイクルの利活用」にあたっては、小田原駅から少し離れた回遊スポットへの移動を支援します。
- 回遊バスと連携した現地ガイド等、サービスの拡充を推進します。

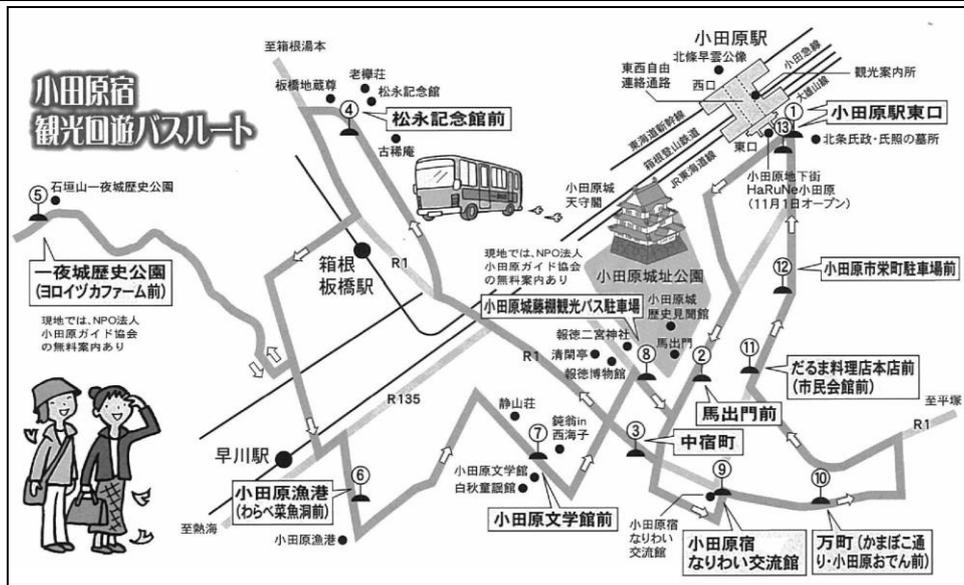


図-37 小田原宿観光回遊バスのルート（平成26年秋の土日祝に運行）

(4) レンタサイクルの整備

- 基本施策⑦の「回遊バスやレンタサイクルの利活用」にあたっては、レンタサイクルの拠点をお城通りに増設予定です。

レンタサイクル(ぐるりん小田原)

市内の観光スポットの回遊に、レンタサイクルをご利用ください。

- 貸出場所 小田原歴史見聞館（小田原城址公園内）
- 利用料金 1人1回 300円
- 利用時間 9:00～16:30（貸出しは15:30まで）
- 自転車台数 20台（子供用自転車もあります。）
- 休業日 12/29～1/1（年末年始）、5/3（北條五代祭り）
※このほかに、雨天等の場合は休業とします。
- 保証金 1,000円（自転車返却時に全額返金いたします。）
- 自転車台数 20台（24型～27型）
- 連絡先 0465-22-5795（小田原城歴史見聞館）
- 実施主体
小田原市観光課（電話0465-33-1521）
特定非営利活動法人小田原ガイド協会
- 実施協力 神奈川県自転車商協同組合小田原支部

[<<地図はこちらからご覧になれます>>](#)




図-38 ぐるりん小田原

6-5 計画目標

(1) 評価のしくみ

計画の推進にあたっては、具体的な施策の進捗や効果を把握するため、「アウトプット指標」と「アウトカム指標」を設定して、計画の評価・見直しを行いながら進めていくこととします。

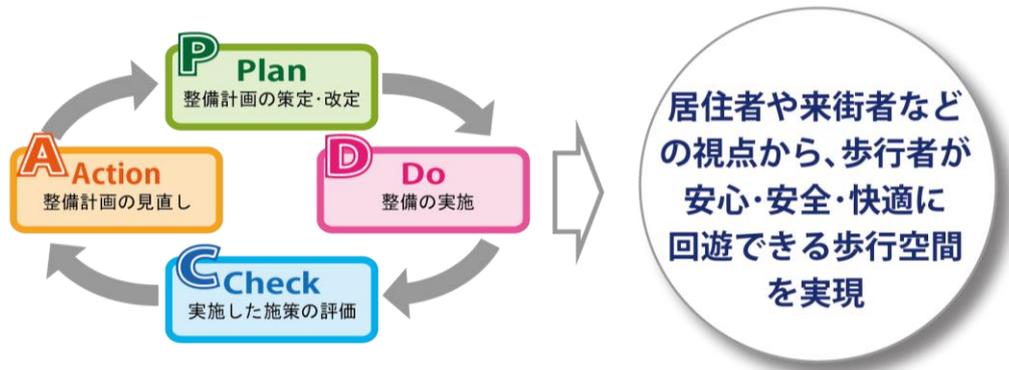


図-39 PDCA サイクル概念図

(2) 評価指標と目標値

本計画に基づいて実施する施策の進行管理と効果を検証するため、以下の評価指標を設定して、検証を行います。なお、目標年次を短期（概ね5年後：H32）、中期（概ね10年後：H37）、長期（概ね15年後：H42）と設定します。

指標① 整備進捗率

基本方針Ⅰの「快適な歩行環境の整備」、基本方針Ⅱの「拠点施設の賑わいを活かしたネットワークづくり」、基本方針Ⅲの「良好な道路景観の創出」の達成度を、計画延長ベースの整備実績を基に評価します。

	短期（H32）	中期（H37）	長期（H42）
整備進捗率 （整備累積延長）	56% （約 1.0km）	100% （約 1.7km）	100% （約 1.7km）

指標② 歩行者ネットワーク上の『ベンチ等休憩施設の平均設置間隔』

基本方針Ⅰの「快適な歩行環境の整備」の達成度を評価します。

	短期（H32）	中期（H37）	長期（H42）
歩行者ネットワーク路線の 『ベンチ等休憩施設の 平均設置間隔』	2.2 箇所/km	2.6 箇所/km	5 箇所/km

指標③ 交流軸の「歩行者及び自転車通行量」の総和

主に、基本方針Ⅱの「拠点施設の賑わいを活かしたネットワークづくり」、基本方針Ⅲの「良好な道路景観の創出」、基本方針Ⅳの「移動手段の提供」の達成度を評価します。

	短期（H32）	中期（H37）	長期（H42）
交流軸*の「歩行者及び自転車通行量」の総和	35,886 人 (H23 比 +17%)	34,091 人 (H23 比 +11%)	32,299 人 (H23 比 +5%)

※交流軸の歩行者及び自転車交通量は、p20 図-26 の④⑤⑧⑨（お城通り、錦通り、お堀端通り、ダイヤ街）の合計

小田原駅周辺歩行者ネットワーク計画
平成 27 年 3 月 発行

編集 小田原市建設部道水路整備課
〒250-8555 小田原市荻窪 300 番地
TEL 0465-33-1543