

II章 立地適正化計画の基本的な方向性

II-1 | 都市づくりの方向性・理念

1. 都市構造上の特性と課題を踏まえた都市づくりの方向性

I章で整理した都市構造上の特性と課題から、持続可能な都市づくりに向けた本市の強み・ポテンシャル、弱みを明らかにし、都市構造上の課題に対応するための都市づくりの方向性を整理します。

①本市の強み・ポテンシャル

持続可能な都市づくりに向けた本市の強み・ポテンシャルは、鉄道6路線18駅及びそれを補完するバスネットワークが形成されており、これら交通利便性の高いエリアに一定の人口が集積しているとともに、公共交通によるアクセス利便性が高い交通結節点である小田原駅や鴨宮駅周辺に本市の主要な公共公益施設や広域的な都市機能が集積しており、総じて公共交通の利便性が高い点にあります。

また、商業・医療・福祉・子育て等の日常的に利用する生活サービス施設の分布をみると、本市の市街地（市街化区域）内に広く分布しており、市街地内であればおおむねこれらの生活サービスを徒歩圏内で利用することができる生活利便性が整っています。

■本市の強み・ポテンシャルの要点

高い公共交通の利便性
(鉄道6路線18駅及びバスネットワーク)

公共交通の利便性
が高いエリアに
人口が集積

公共公益・広域的
な都市機能は交通
結節点に集積

生活サービス施設の
利用圏はおおむね
市街地をカバー

②本市の弱み

持続可能な都市づくりに向けた本市の弱みは、類似都市と比較して市街地の人口密度が低く、結果として生活サービス施設を支える人口密度が低い点と、日常の移動手段として自動車への依存度が高い点にあります。また、本市の人口は、減少に転じ、少子・高齢化が進展していることから、現状のまま推移した場合には、更なる人口密度の低下により、都市の生活を支える都市機能及び公共交通サービスの低下や、それに伴う高齢者の外出機会の減少が懸念されます。また、一定の人口集積によって支えられている地域経済の衰退や、人口減に起因する税収の減少と拡散した公共施設や公共インフラの維持・更新に掛かる都市経営コストの増大により財政の悪化が懸念されます。

■本市の弱みの要点

自動車への
依存度が高い

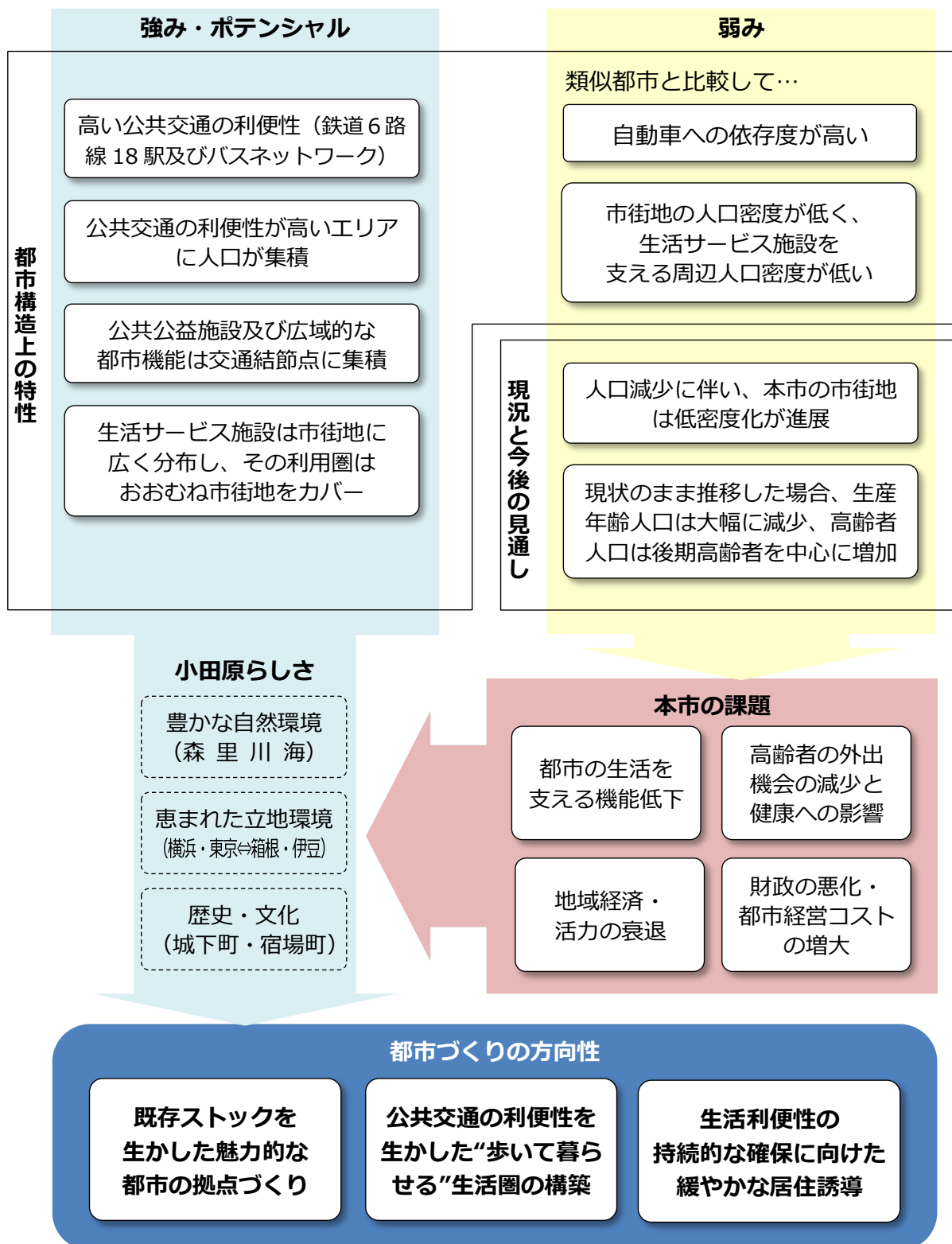
市街地の人口密度が低く、
生活サービスを支える
周辺人口密度が低い

人口減少に伴い、
市街地の低密度化
が進展

生産年齢人口は大幅に
減少、高齢者は後期高
齢者を中心に増加

③都市づくりの方向性

本市の強み・ポテンシャル、弱みを踏まえ、都市構造上の課題に対応するための都市づくりの方向性として「既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり」、「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」、「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」の3点を掲げます。



都市づくりの方向性① 既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり

県西地域の中核となる小田原駅周辺は、公共公益施設や商業・業務を中心とする広域的な都市機能のほか歴史的・文化的資源が集積し、また、鴨宮駅周辺においても広域的な商業・業務機能が集積しており、本市の地域経済を支えています。

一方で、人口減少や商業機能の郊外化と自動車依存の高まりに伴い、中心市街地をはじめとする駅周辺において地価の下落や商業施設の撤退が顕在化しており、本市の地域経済を支える拠点の活力向上が課題となっています。

このような課題を踏まえ、中心市街地や駅を中心に形成された既存の都市機能や都市基盤のストックを生かし、歴史的・文化的資源を生かした景観形成などともあいまって、本市の都市活力をけん引する“魅力的な都市の拠点づくり”の実現を図ります。

都市づくりの方向性② 公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築

鉄道6路線18駅を中心として、本市の公共交通の利便性は高く、駅周辺や鉄道を補完するバス路線沿線に一定の人口集積が図られています。

一方で、人口減少・少子高齢化の進展や、自動車に依存したライフスタイルの浸透に伴い、路線バスのサービス水準の低下や撤退等が顕在化しており、今後大幅に増加する高齢者の移動を支える公共交通サービスの持続的な維持・確保が課題となっています。

このような課題を踏まえ、本市の公共交通の利便性を最大限生かし、公共交通を利用しながら“徒歩”を基本に買い物や通院など日々の暮らしが送れる“歩いて暮らせる”生活圏の構築を図ります。

都市づくりの方向性③ 生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導

商業・医療・福祉・子育ての身近な生活サービス施設は市街地に広く分布し、市街地内ではおおむねこれらの施設を徒歩圏内で利用することが可能となっており、本市では一定の生活利便性が確保されているといえます。

一方で、人口減少と市街地の拡大に伴い、市街地の低密度化が進展しており、このまま人口減少が進めば、一定の人口集積に支えられ成立しているコンビニやスーパーなどの民間施設の撤退が懸念されます。

このような課題を踏まえ、一定の人口集積を維持するため、市街地内の人口や都市機能が集積するエリアを基本に“緩やかな居住誘導”を図り、生活利便性の持続的な確保を図ります。

2. 上位・関連計画における都市づくりの方向性

立地適正化計画は、「おだわらTRYプラン（第5次小田原市総合計画）」や「小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即しつつ、「小田原市都市計画マスタープラン」の一部となる計画として、各種関連計画との連携・整合を図りながら策定するものであり、これらの上位・関連計画における都市づくりの方針を踏まえた上で、立地適正化計画の基本的な方向性を検討します。

①おだわら TRY プラン（第5次小田原市総合計画）

おだわらTRYプランは、緩やかな経済成長と人口減少の時代においても、本市の持続的な発展を実現するための将来都市像「市民の力で未来を拓く希望のまち」を掲げ、その実現に向けた目標、政策の方向性、施策体系、主要事業とりまとめた本市の総合計画です。

立地適正化計画は、おだわらTRYプランに示される「土地利用の基本方針」を踏まえ、持続可能な土地利用を計画的に進めるとともに、既存インフラを生かしながら都市機能の集約を図るものとします。

■土地利用の基本方針（おだわら TRY プランより抜粋）

本市では、豊かな田園環境の維持に向けた農林業的土地利用と都市的土地利用が調和した均衡ある持続可能な土地利用を計画的に進めるとともに、既存インフラを生かしながら都市機能を集約し、それぞれの地域がネットワークで有機的に連携したまちづくりを目指します。

②小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

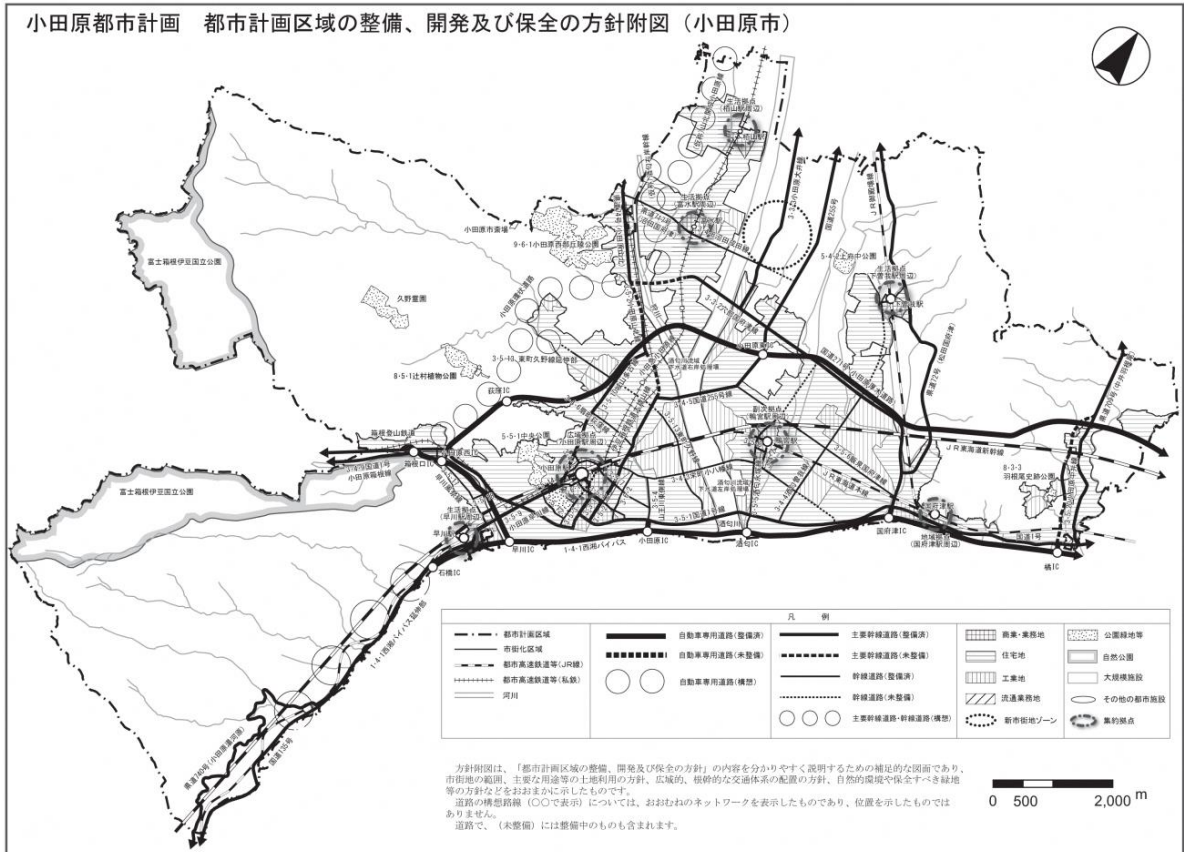
小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、整開保）は、県が定める「都市計画区域マスタープラン」における小田原都市計画区域の都市づくりの目標、区域区分の方針、土地利用や都市施設等の都市計画決定の方針を示す計画です。

立地適正化計画は、整開保に示される小田原市都市計画区域の「都市づくりの目標」を踏まえ、人口減少、超高齢社会に対応した集約型・低炭素型の都市づくりを推進するものとします。

■小田原市都市計画区域の都市づくりの目標（整開保より抜粋）

小田原都市計画区域における都市づくりは、自然的資源に恵まれ、歴史的・文化的資源も多くあり、発達した鉄道網が形成されているといった地域特性を生かすとともに、人口減少、超高齢社会に対応した集約型・低炭素型の都市づくりを推進するため、「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」の実現を目指す。

■方針附图



③小田原市都市計画マスタープラン

小田原市都市計画マスタープランは、おだわらTRYプラン及び整開保に即して、本市のまちづくりの目標像、将来都市構造を掲げ、地域別のあるべき市街地像、課題に応じた整備方針、地域の都市生活や経済活動等を支える諸施設の計画等を総合的に定めた計画です。

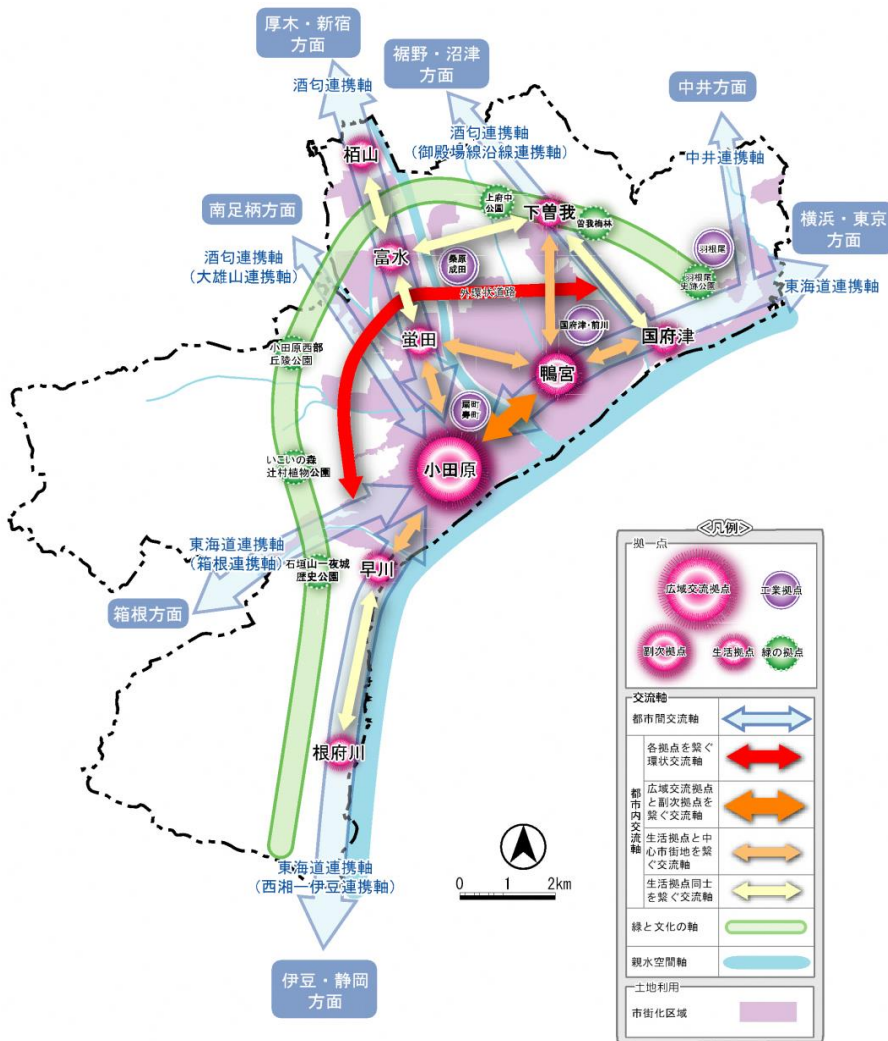
立地適正化計画は、都市計画マスタープランに示される「都市の目標像」である“鉄道駅を中心とした利便性の高いまち”、“公共交通が便利なまち”、“魅力あふれるまち”の実現に向け、「将来都市構造の基本的な考え方」を踏まえ、交通の利便性の高いエリアにおけるまちの魅力を高め、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実を図るものとします。

■将来都市構造の基本的な考え方（小田原都市計画マスタープランより抜粋）

立地環境を生かし、それぞれの地域特性に応じた多様な住まい方からなる「小田原スタイル」の暮らしを提案して、市民の定住と市外からの転入者の増加を図り、にぎわいを生む持続可能なまちを目指します。

そのため、豊かな自然環境を保全・活用しながら、中心市街地や鉄道駅周辺など、交通の利便性の高いエリアにおけるまちの魅力を高め、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実と、都市間を結ぶ広域的な交通機能の向上を図ります。

■将来都市構造



- 将来都市構造実現に向けた方向性
- 小田原と鴨宮を結ぶ交流軸の強化
- 周辺自治体及び横浜・東京方面との交流軸の強化
- 生活拠点における生活利便性の維持・向上と拠点同士のネットワークの形成
- 拠点整備と郊外や集落の地域特性を踏まえた土地利用

④小田原市低炭素都市づくり計画

小田原市低炭素都市づくり計画は、本市における都市の低炭素化に向けた都市づくりの方向性を示す計画であり、都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野の施策を統合的に行うことで、都市の低炭素を目指すものです。

立地適正化計画は、小田原市低炭素都市計画に示される「低炭素都市づくりの方針」を踏まえ、鉄道駅周辺の公共交通の利便性の高い市街地へ、都市機能や居住機能の集約化を図るものとします。

■低炭素都市づくりの方針（小田原低炭素型都市づくり計画より抜粋）

本市では、公共交通、特に、鉄道のネットワークが充実している小田原市の特徴を生かして、鉄道駅周辺の公共交通の利便性の高い市街地へ、都市機能や居住機能の集約化を目指します。

本市の主要な交通結節点である小田原駅、鴨宮駅、国府津駅周辺に都市機能の集約を図るための拠点となる地域（集約拠点地域）を設定します。その他の鉄道駅周辺については、交通結節点としての機能を強化し、居住機能と生活サポート機能の中密な集積を誘導します。

3. 立地適正化計画の都市づくりの理念

都市構造上の特性と課題を踏まえた都市づくりの方向性及び上位・関連計画における都市づくりの方針を踏まえ、立地適正化計画の都市づくりの理念を以下のとおりとします。

－ 立地適正化計画の都市づくりの理念 － 小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

広域的な都市機能が集積し“交流・賑わい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便性が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。

中心市街地、生活圏を支える各拠点が公共交通により互いに結ばれ、将来にわたって誰もが暮らやすく、都市の活力が持続的に確保されるコンパクトシティを実現します。

都市構造上の特性と課題を踏まえた都市づくりの方向性

既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり

公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築

生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導

上位・関連計画における都市づくりの方針

【おだわら TRY プラン】
既存インフラを生かしながら都市機能を集約し、各地域がネットワークで有機的に連携したまちづくり

【小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】
人口減少、超高齢社会に対応した集約型・低炭素型の都市づくりを推進

【都市計画マスタープラン】
交通の利便性の高いエリアにおけるまちの魅力を高め、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実

【県西部都市圏交通 MP】
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

【低炭素都市づくり計画】
鉄道駅周辺の公共交通の利便性の高い市街地へ、都市機能や居住機能の集約化

【地域公共交通総合連携計画】
「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充実

国が示す立地適正化計画の将来都市像

『コンパクト・プラス・ネットワーク』
拠点形成+拠点周辺や公共交通沿線への都市機能・居住の誘導+拠点間ネットワーク

都市づくりの理念「小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成」に基づく集約型都市構造の骨格の考え方を以下のとおりとします。

－ 立地適正化計画の都市づくりの理念 －

小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

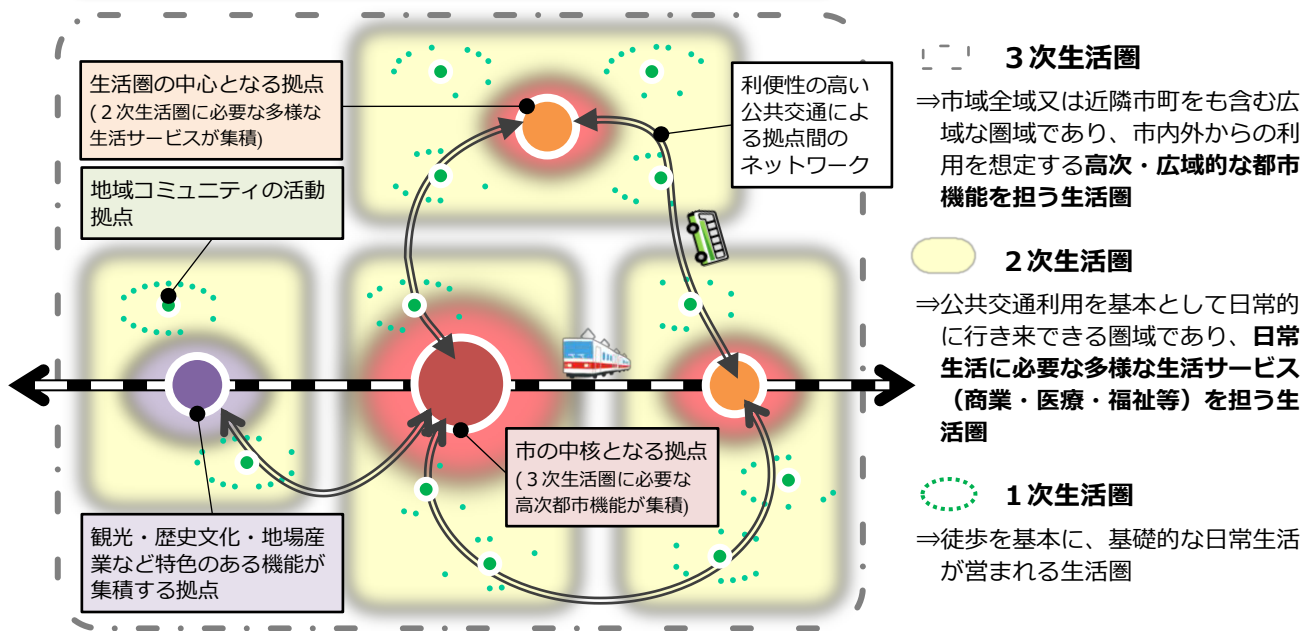
広域的な都市機能が集積し“交流・賑わい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便性が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。

中心市街地、生活圏を支える各拠点が公共交通により互いに結ばれ、将来にわたって誰もが暮らしやすく、都市の活力が持続的に確保されるコンパクトシティを実現します。

－ 都市づくりの理念に基づく集約型都市構造の骨格の考え方 －

- ☞ 段階的な生活圏を形成し、それぞれの生活圏の中で交通や生活の利便性が高いエリアを、集約型都市構造の骨格をなす拠点として設定します。
- ☞ それらの拠点間を公共交通によりネットワークし、それぞれが特色を持つメリハリある市街地を形成することで、多極かつ多様性のある小田原らしい都市構造を形成します。
- ☞ また、地域コミュニティの活動拠点との連携を図り、持続可能な地域コミュニティの維持・発展を支える都市構造を形成します。

多極ネットワーク型コンパクトシティの骨格イメージ



II-2 | 将来都市構造

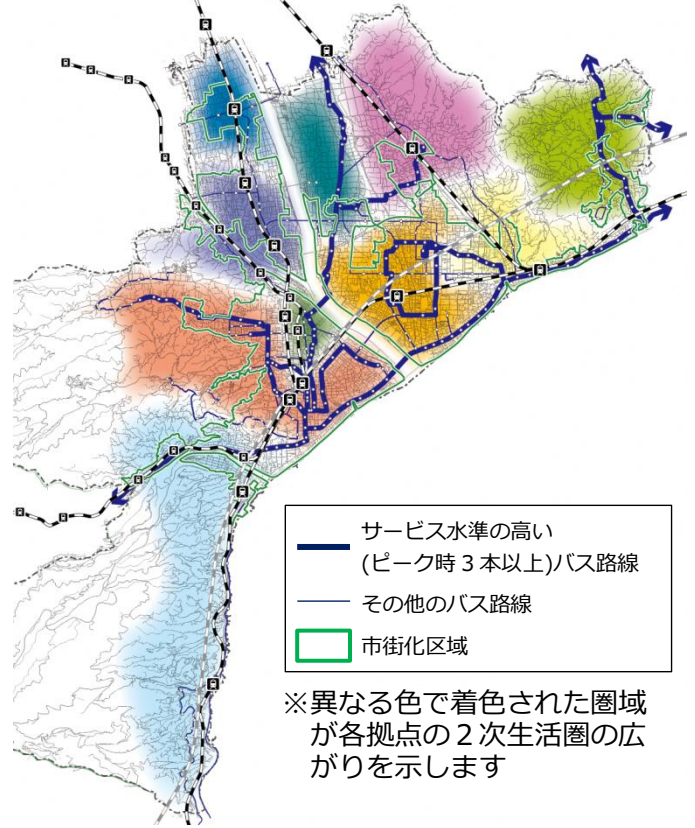
1. 拠点設定と都市機能誘導の方向性

①段階的な生活圏域の形成に向けた拠点配置の考え方

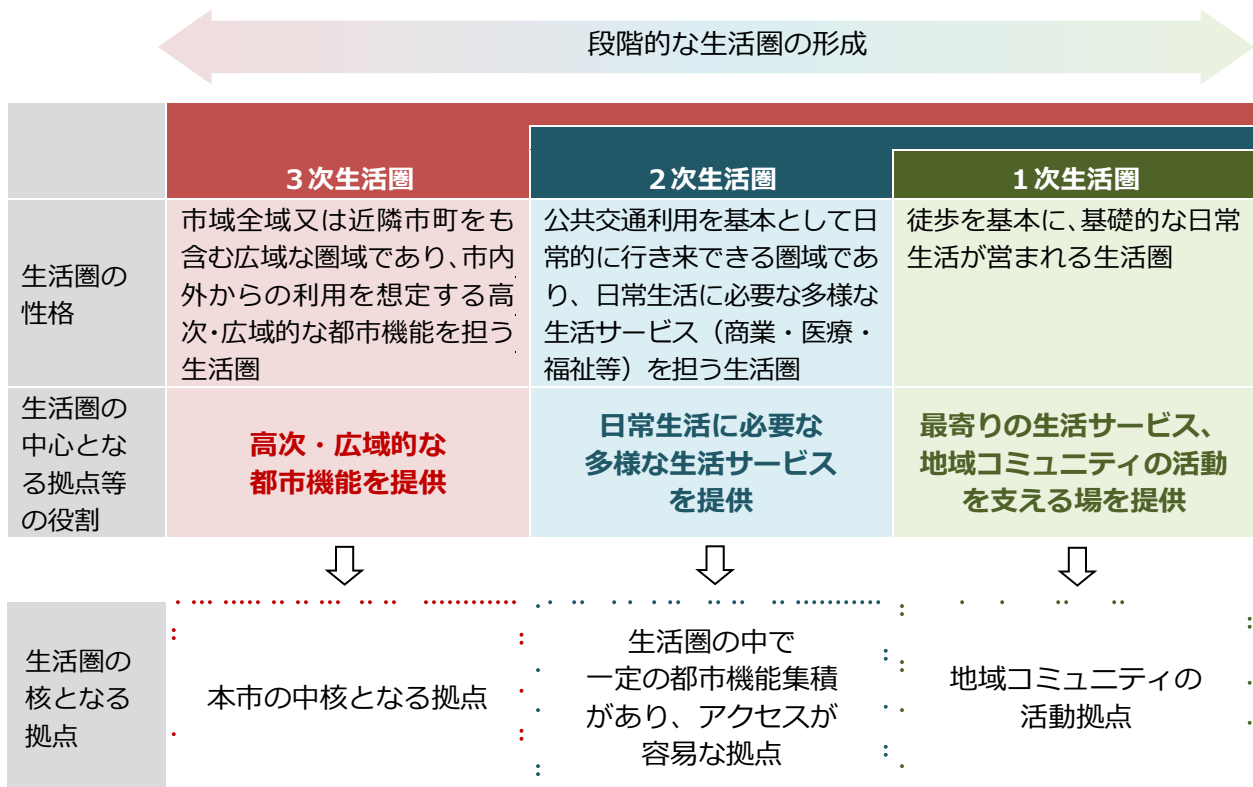
「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」の実現に向けて、下図に示すような段階的な生活圏の形成を目指します。

拠点を配置する生活圏は、“2次生活圏”として捉え、徒歩及び公共交通の利用を前提に、市街地の広がり、公共交通網の形成状況と利用状況、今後の超高齢社会を支える地域包括ケアシステムを展開する日常生活圏域等を鑑み、右図のとおり、生活圏を設定します。

■拠点を配置する生活圏（2次生活圏）の設定



■生活圏の段階構成と拠点の役割・配置の考え方



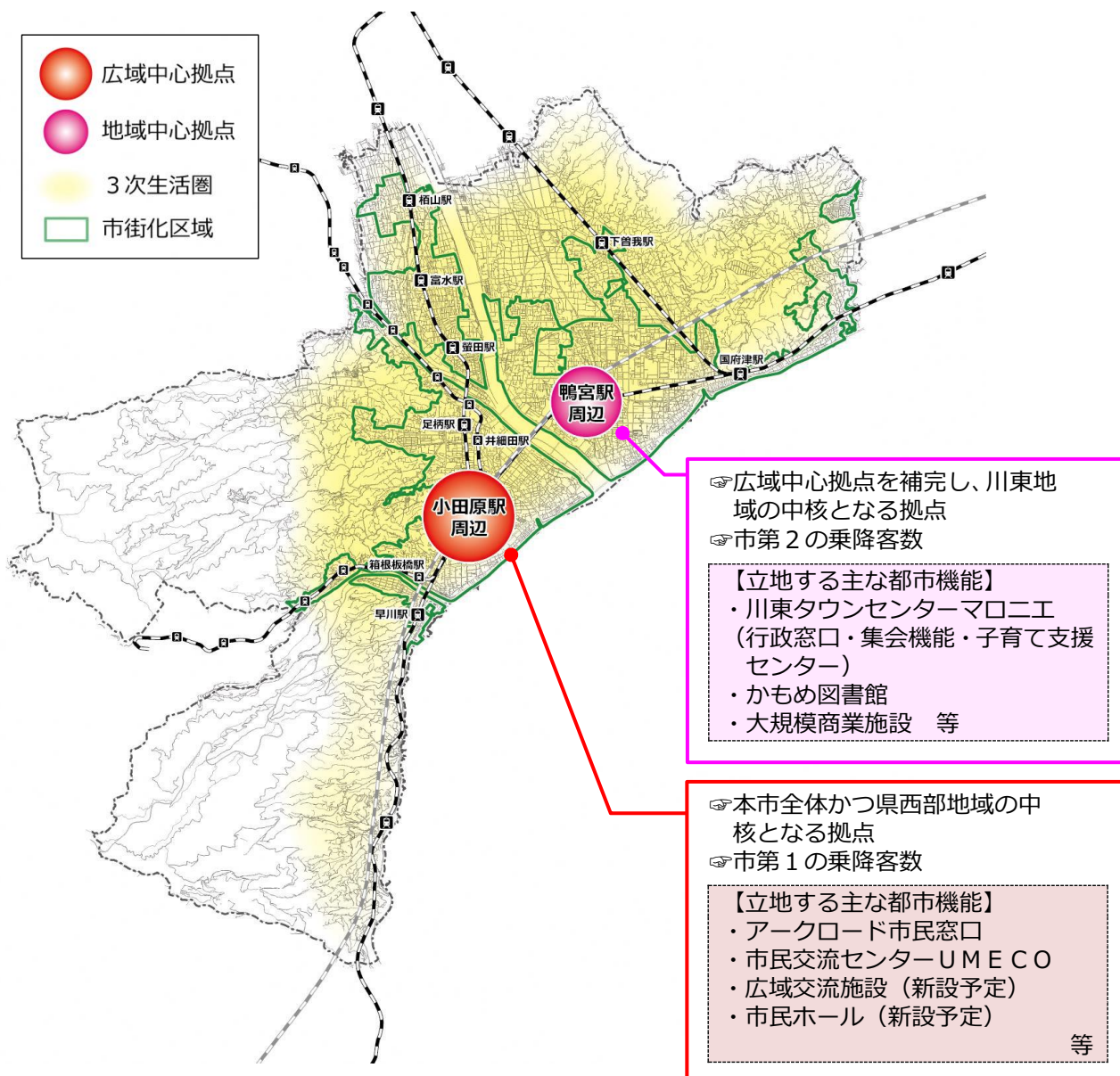
②本市の中核となる拠点の設定

**都市づくりの方向性「既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり」
を踏まえ、本市の中核となる『広域中心拠点』『地域中心拠点』を設定します。**

本市全体かつ県西部地域の中核となり、3次生活圏に必要な市内外からの利用を想定する高次・広域的な都市機能を担う拠点として、広域的な公共交通の結節点を有し、高次で多様な都市機能を備える小田原駅周辺を『広域中心拠点』として設定します。

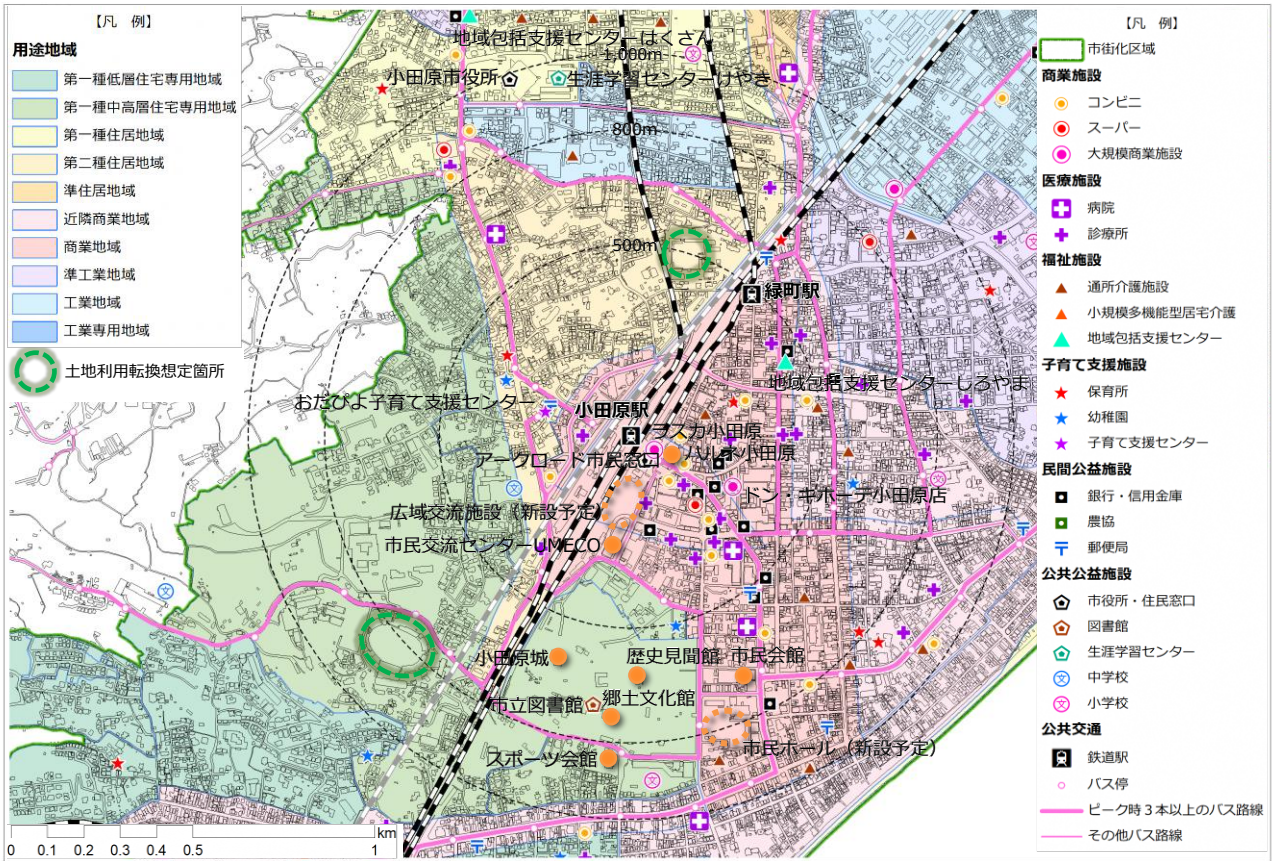
また、市街地が広く分布する川東地域の中核となる拠点として、公共公益機能や広域的な都市機能が集積する鴨宮駅周辺を『地域中心拠点』とし、広域中心拠点の機能・役割を補完するとともに、公共交通ネットワークにより連携を図るものとします。

そして、拠点内における歩行空間や自転車利用環境の整備を推進するとともに、回遊性の向上を図ります。



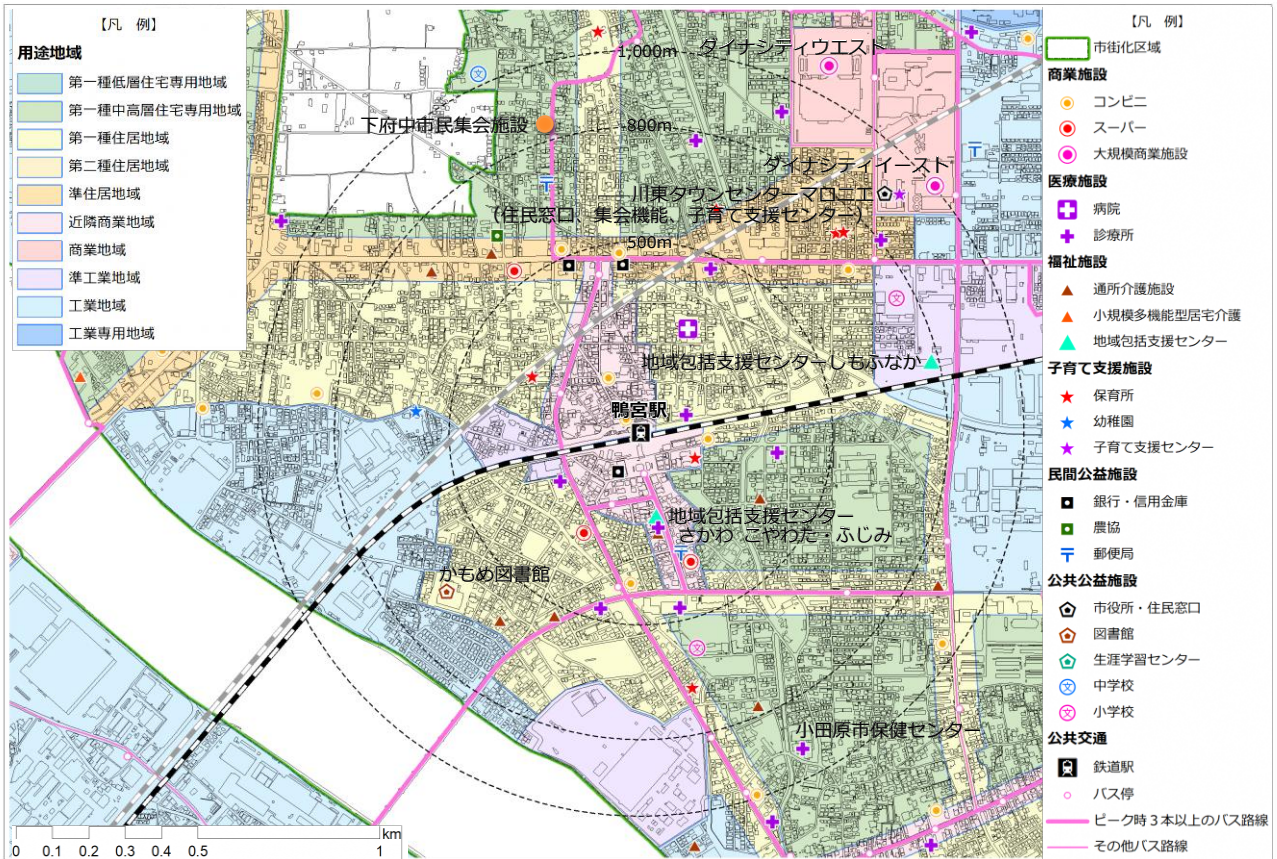
(参考) 広域中心拠点、地域中心拠点における都市機能及び公共交通の状況

【小田原駅周辺】



※食料品を取扱い、店舗面積が3千㎡以上の商業施設（以下同じ）
 ※H30年時点の状況（以下同じ）

【鴨宮駅周辺】



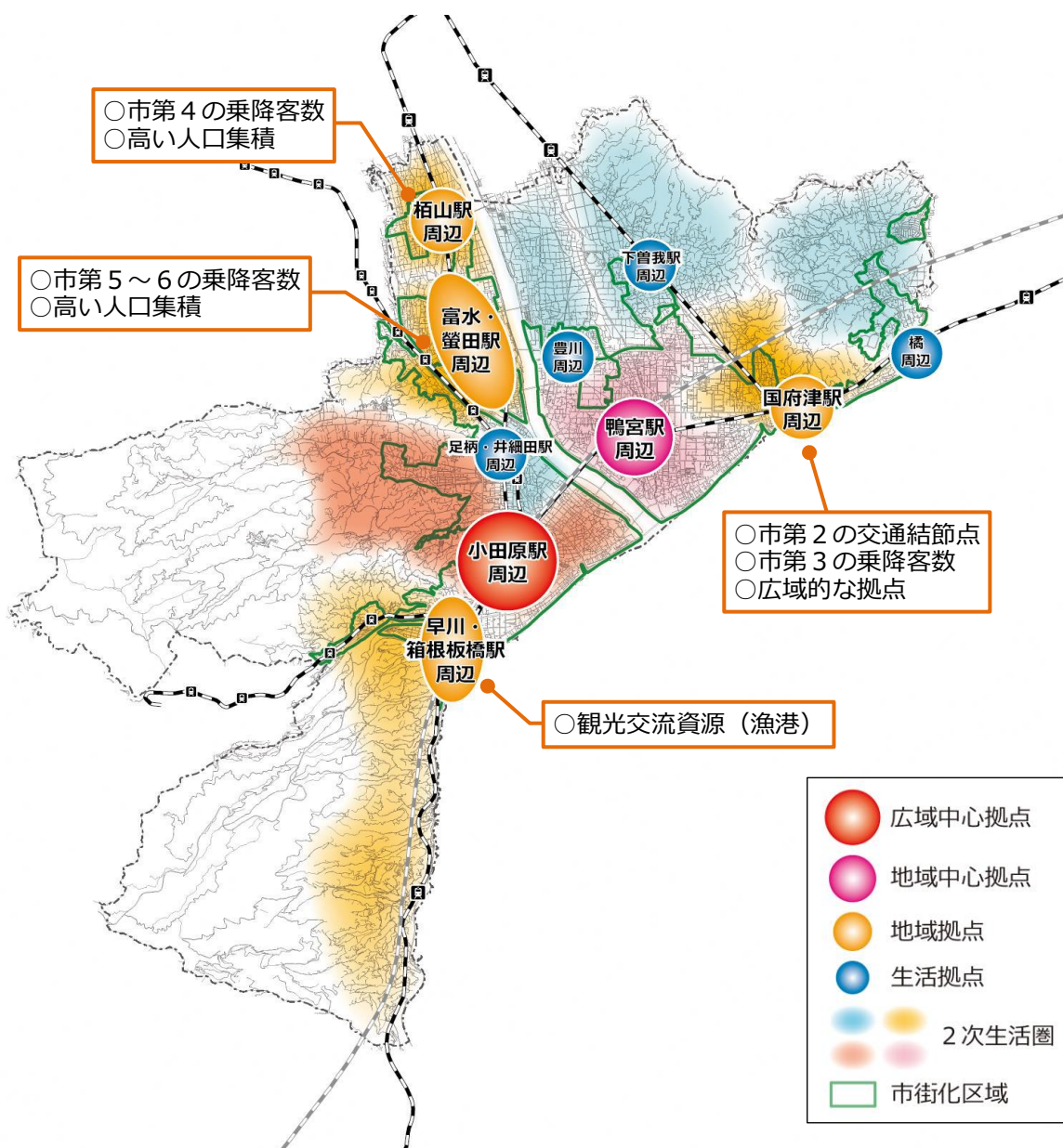
③生活圏の中心となる拠点の設定

都市づくりの方向性「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」を踏まえ、生活圏の中心となる『地域拠点』『生活拠点』を設定します。

今後の人口減少、高齢化の進行に備え、本市の特徴である公共交通の利便性を生かし、過度に自動車に依存することなく“歩いて暮らせる”生活圏を構築する必要があります。

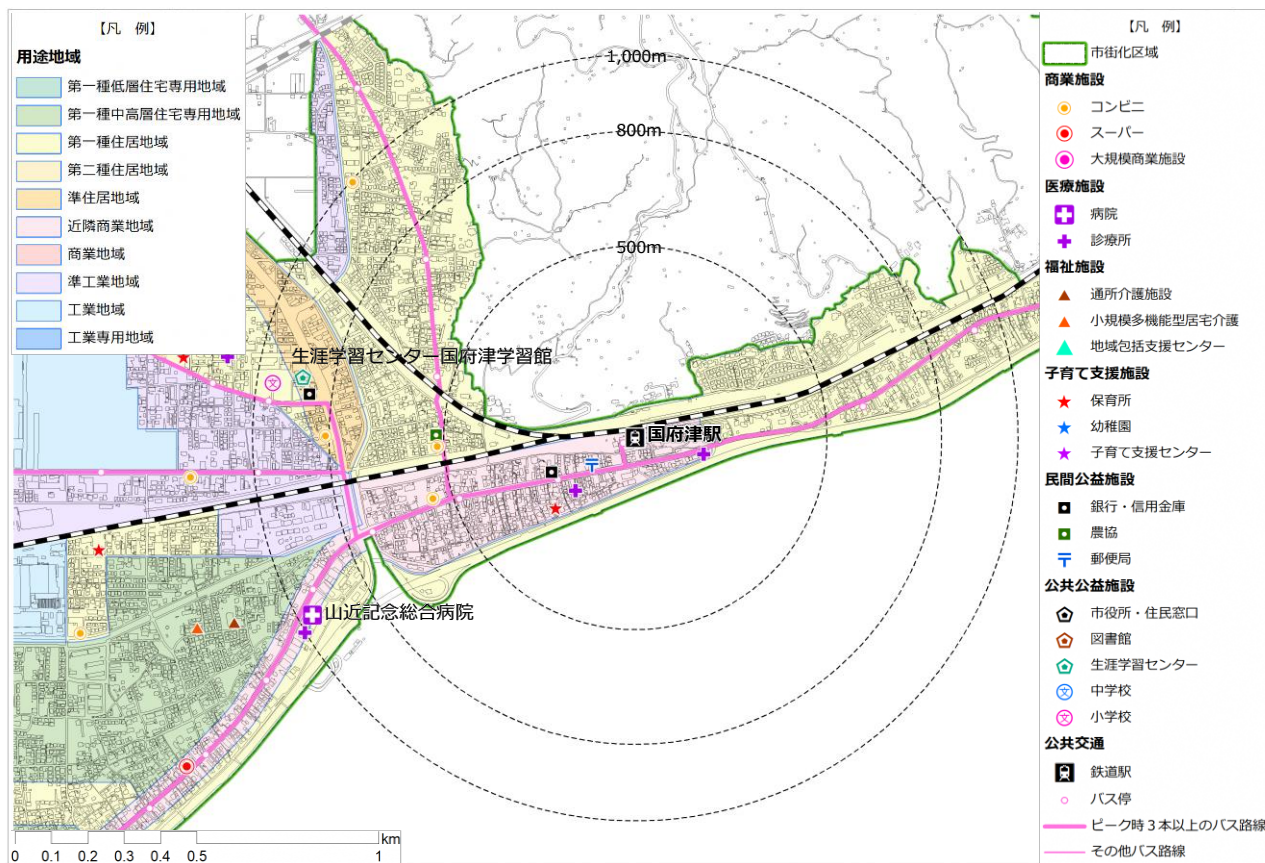
「生活圏」は、段階的な生活圏の中の“2次生活圏”に該当するものであり、バスによる移動も含め一定の広がりを持つ日常生活の行動圏として捉えます。「生活圏」において、駅やバス停周辺など公共交通によるアクセスが容易であり、生活サービス施設が既に一定程度集積し、日常的なサービスを効率的に提供できるエリアを、生活圏の中心となる「生活拠点」として設定します。

「生活拠点」の中でも、特に都市機能集積の高い拠点、都市機能の立地ポテンシャルが高い人口や利用者の多い拠点や、主要な観光交流施設を有する拠点は、その既存ストックやポテンシャルを最大限生かし、都市機能の強化・誘導を図る「地域拠点」として設定します。

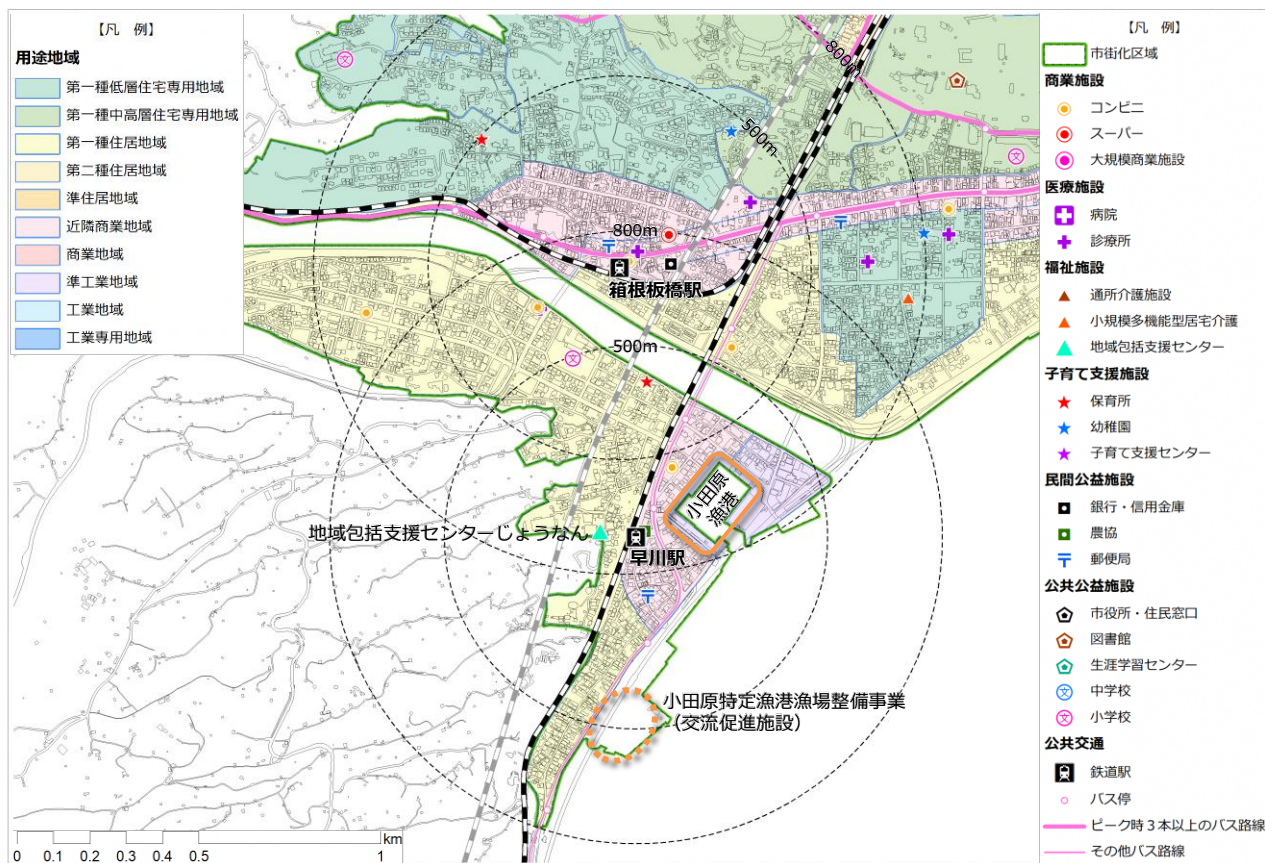


■ (参考) 地域拠点における都市機能及び公共交通の状況

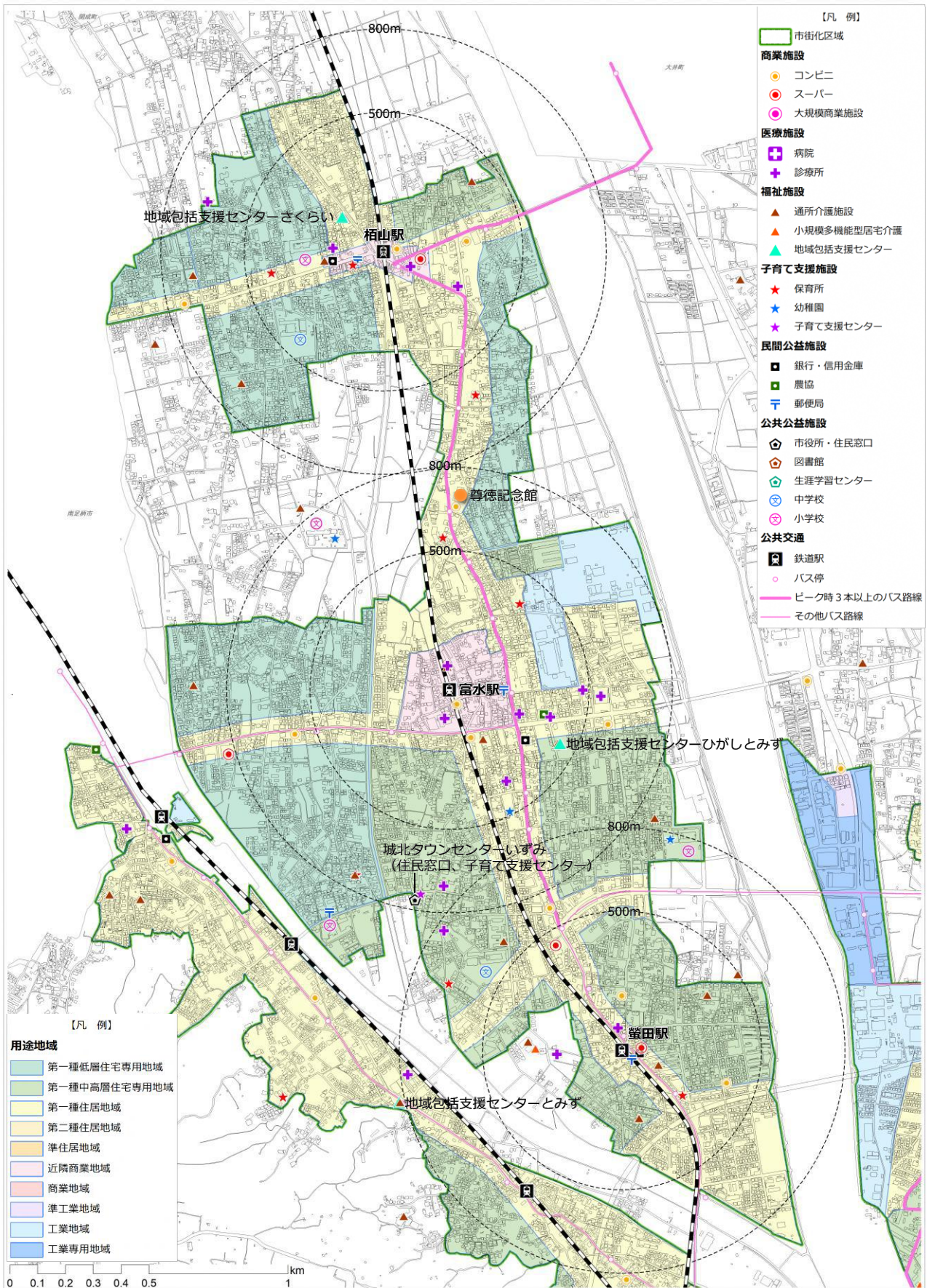
【国府津駅周辺】



【早川・箱根板橋駅周辺】

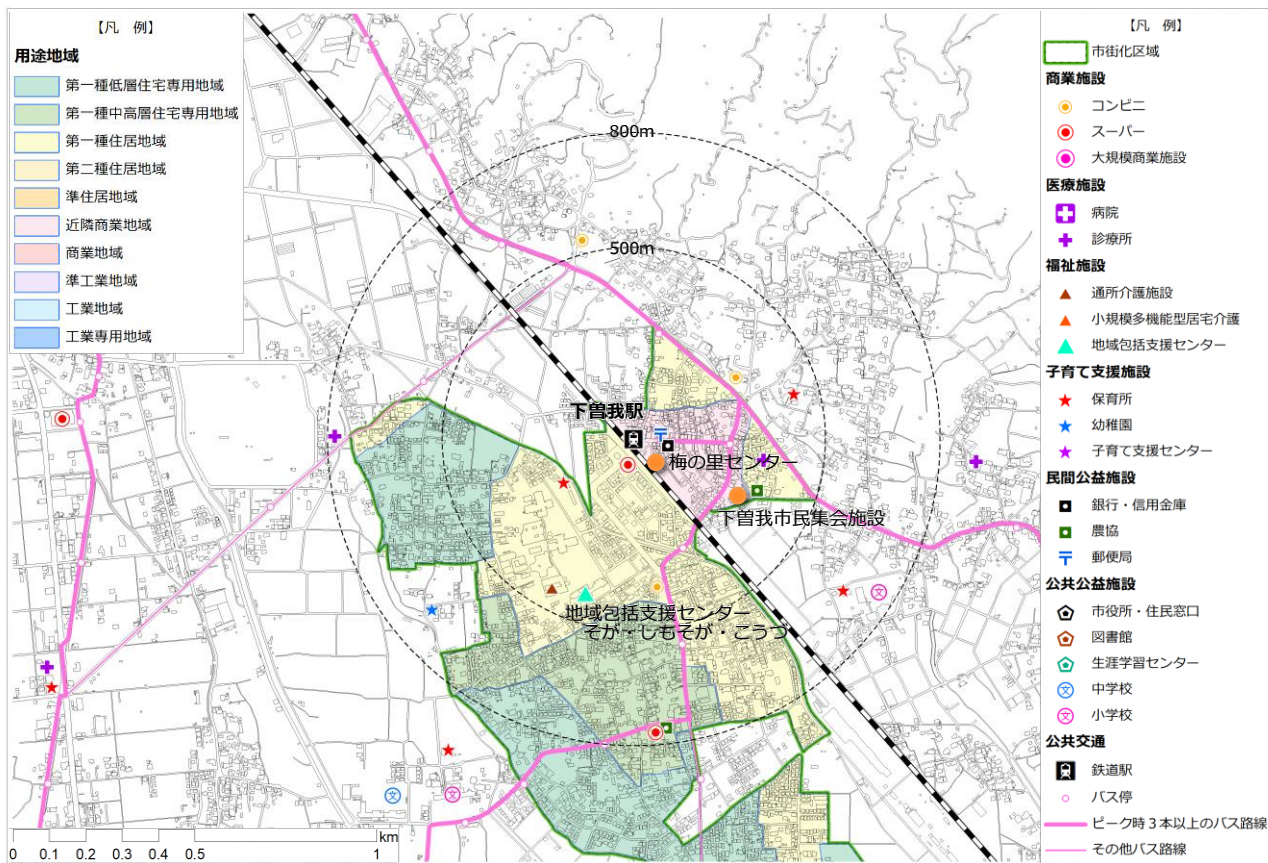


【栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺】

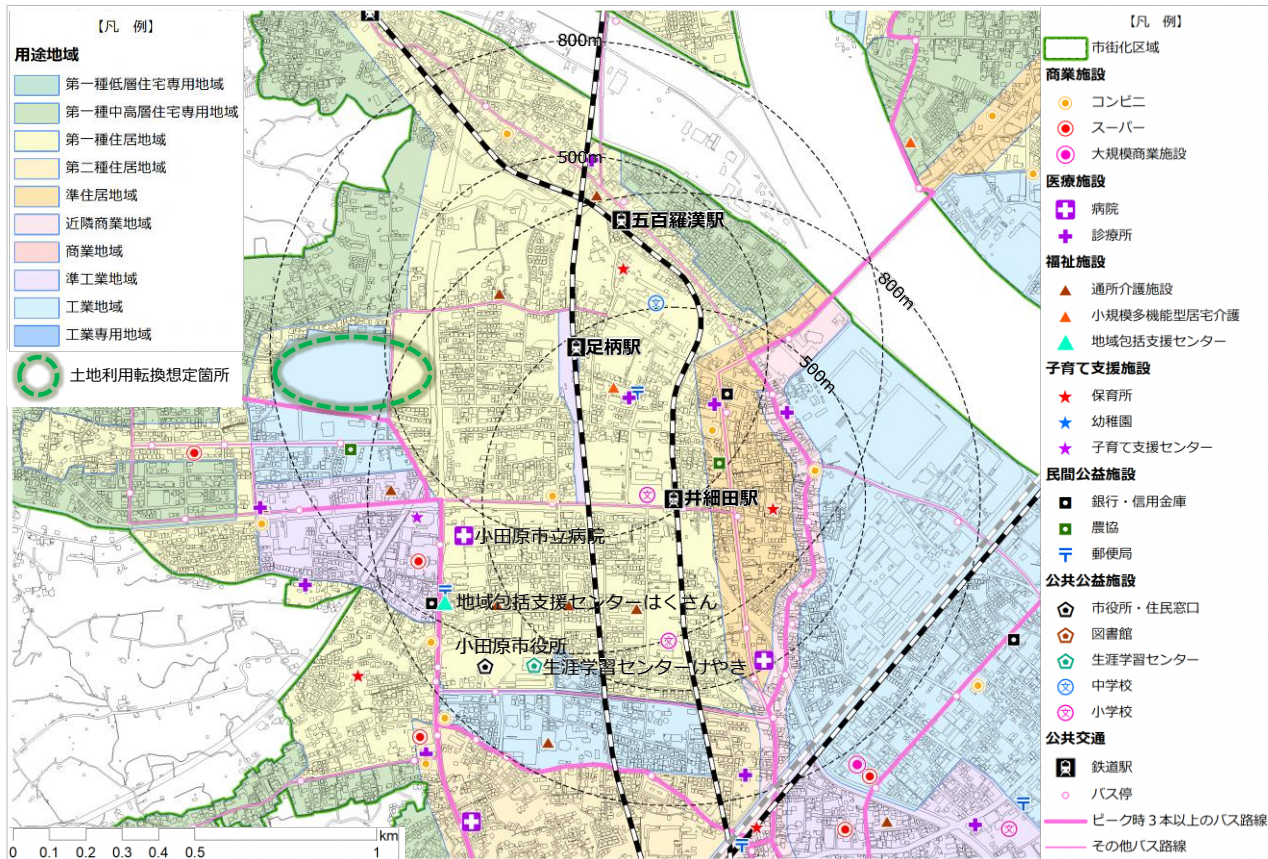


■ (参考) 生活拠点における都市機能及び公共交通の状況

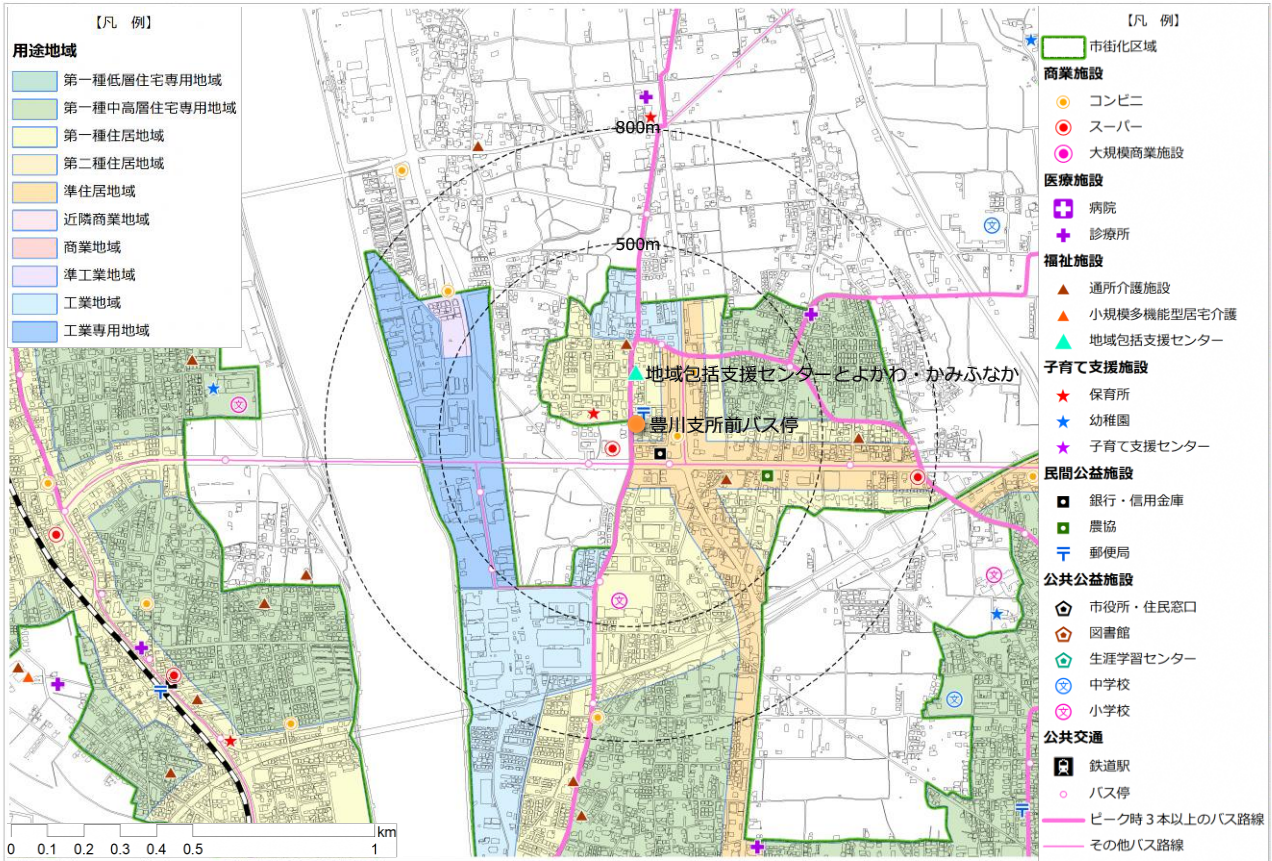
【下曽我駅周辺】



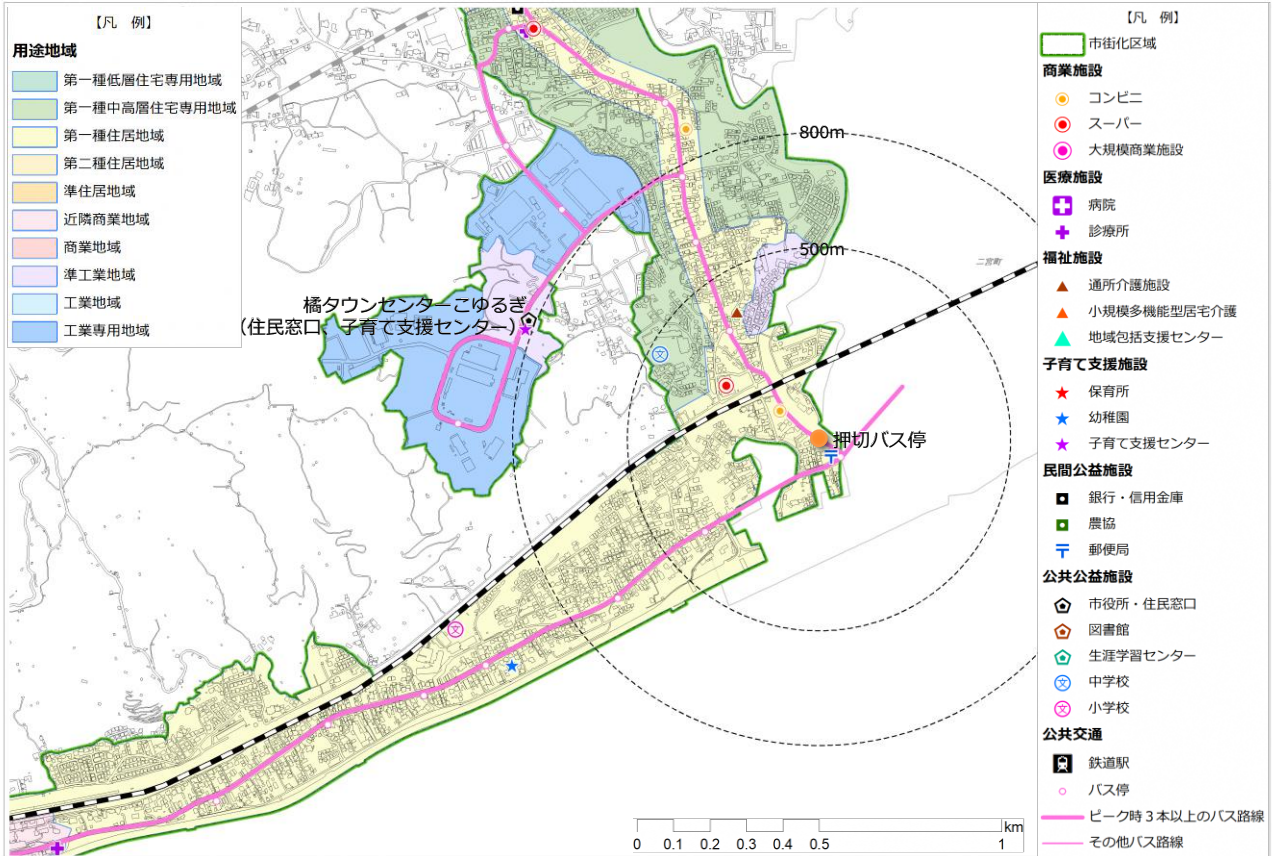
【足柄・井細田駅周辺】



【豊川周辺】



【橋周辺】



⑤拠点の設定

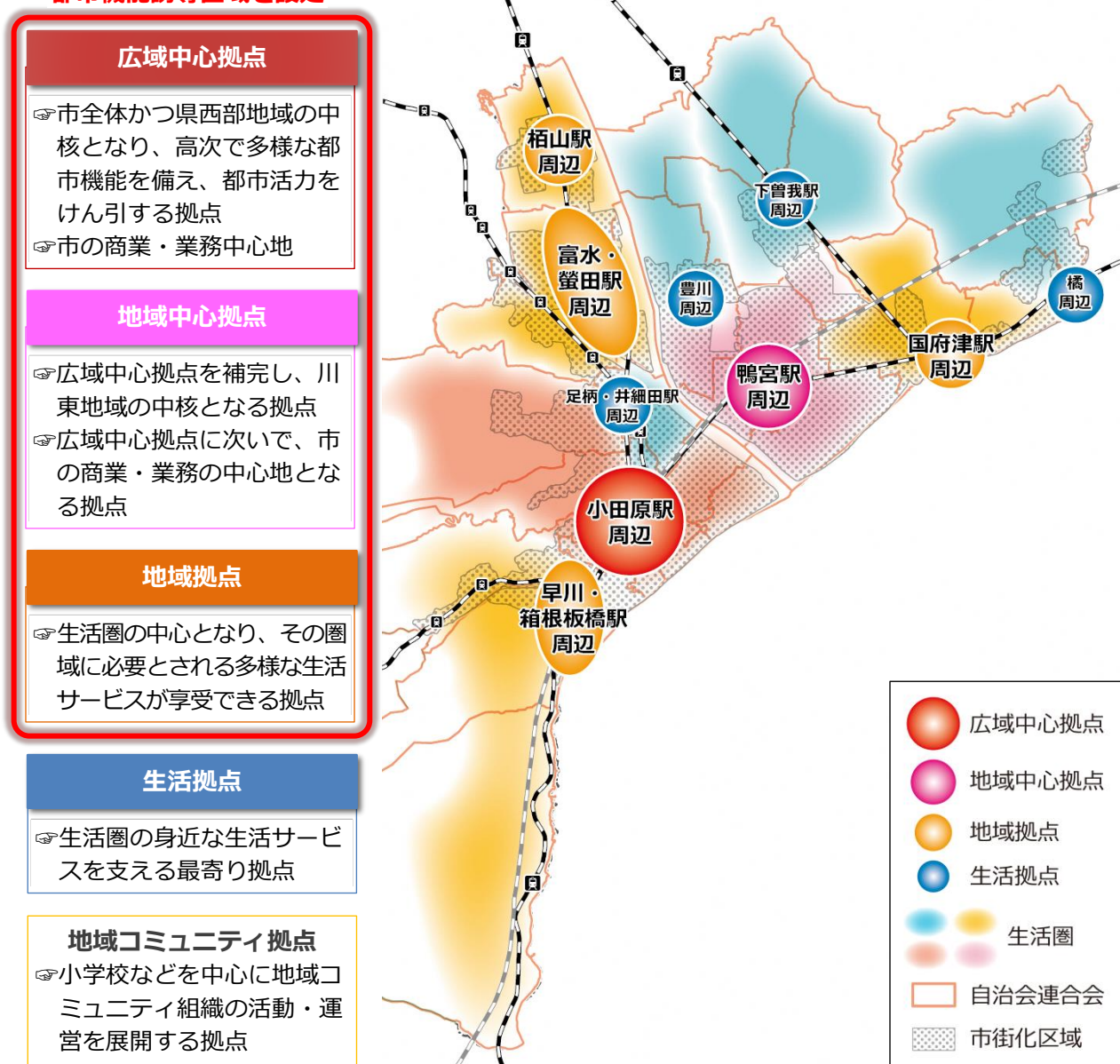
本市における都市構造の骨格をなす拠点については、その地域性と機能的特徴を基に、広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点、生活拠点、地域コミュニティ拠点の5つを設定します。

広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点については、都市機能誘導区域を設定することにより、広域的な都市機能や生活圏に必要な多様な生活サービスの誘導を図ります。

生活拠点については、生活圏の最寄り拠点として、身近な生活サービスの維持を図ります。

また、地域コミュニティ拠点については、小学校などを中心に地域コミュニティ組織の活動・運営の場の確保を図ります。

都市機能誘導区域を設定



2. 居住誘導の方向性

①地域特性に応じた居住誘導

都市づくりの方向性「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」
を踏まえ、拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、それぞれの特性に
応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指します。

将来の人口減少に備えて、市民の生活利便性の持続的な確保や財政上の課題等に対応するため、長い時間をかけて緩やかな居住誘導を図ります。

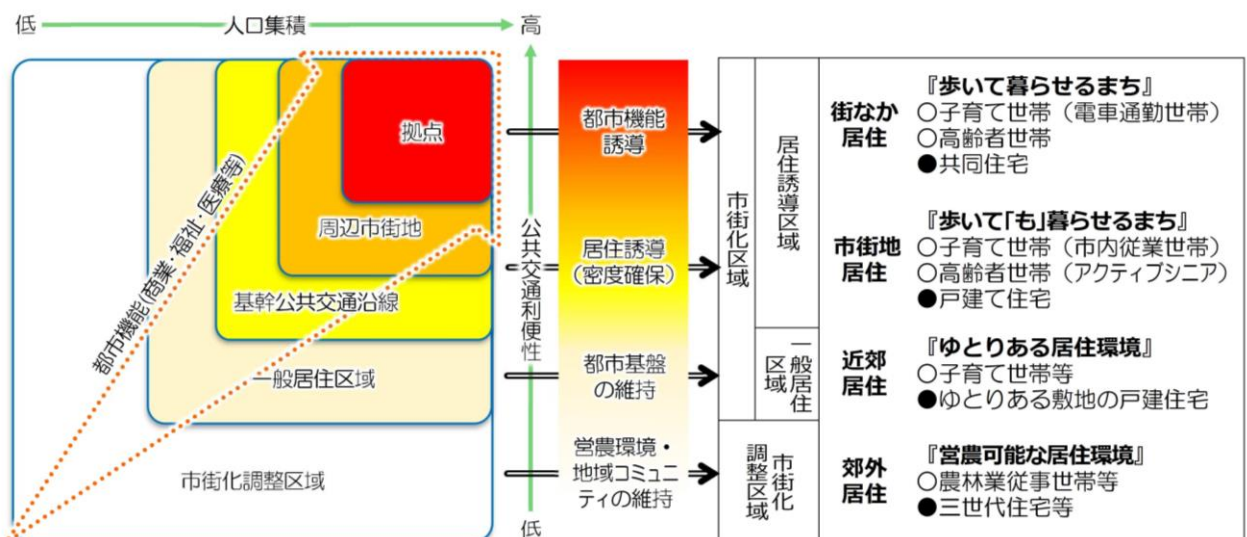
市民の住まい方やライフスタイルを尊重しながら、生活利便性・交通利便性の高い拠点やその周辺市街地、拠点間を結節する公共交通の沿線への住み替え等が促されるよう、それぞれの地域特性に応じた居住地選好につなげ、小田原らしいメリハリと特色ある市街地形成を図ります。

居住誘導区域に含まれない市街化区域（工業専用地域等を除く）については、「一般居住区域」として、既存の都市基盤を活かしながら都市農地と共存した居住環境の形成を図ります。

市街化調整区域においては、田園環境の維持・優良農地等の保全を基本とし、営農環境を保全する一方で、古くから形成される集落において、市街化の外延化を抑え、社会経済情勢の変化に対応しつつ地域コミュニティを維持する必要があります。また、地域価値の創出と魅力向上に資する土地利用を実現する必要があります。

そこで、既存集落持続型開発許可制度の適切な運用を図るとともに、地区計画制度を活用してまいります。また、営農環境を保全した中で、既存の法制度を活用した住環境の形成についても検討します。

■地域特性に応じた居住誘導の方向性と住まい方



○居住誘導のターゲット ●住まいの住居形態

②小田原らしい居住環境の確保に向けた都市農地の保全・活用

都市農地は、良好な景観の形成や防災、農業体験による交流の場等、多様な機能を有しており、コンパクトシティの形成の促進に合わせて、都市環境を形成する観点から、その保全・活用を図ります。

適正に管理されている農地については、都市農業振興施策と連携した有効活用を図るとともに、都市計画運用指針を踏まえ、一般居住区域の生産緑地地区については、面積要件の引下げを検討します。

3. 道路・公共交通ネットワーク

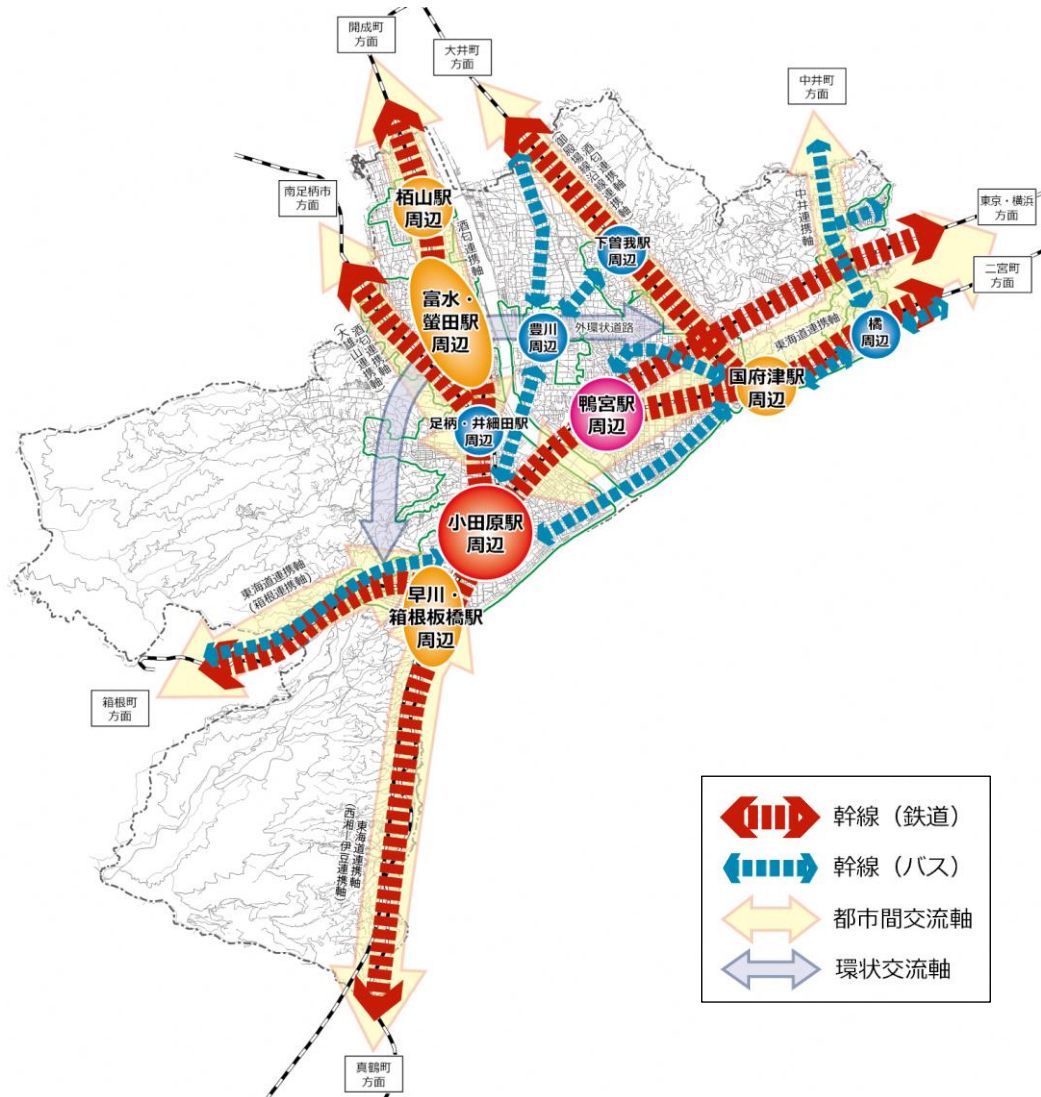
本市の将来都市構造は、中核となる拠点と生活圏の中心となる拠点が相互に連携し、段階的な生活圏を形成する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すものであり、道路・公共交通を軸にネットワークの構築を図ります。ネットワークを担う公共交通は、幹線や支線など、その役割に応じたサービスの確保を図るものとします。

広域交通や拠点間の連絡を担う公共交通を幹線に位置づけ、公共交通ネットワークの骨格を形成します。幹線のイメージは、下図に示すとおり、鉄道とバス路線が一体となってネットワークを形成するものです。幹線に位置づけたバス路線は、拠点間移動の需要やニーズを踏まえた上で、利便性の高いサービス水準を確保します。

住宅地と拠点を結ぶ公共交通を支線に位置づけ、生活圏の生活を支える地域交通の維持・確保に努めます。なお、公共交通の利用が不便な地域においては、「地域へのあらたな公共交通導入のルール」に基づき、コミュニティバスや乗合タクシーも含めた公共交通の導入検討を進めます。

公共交通が結節する拠点においては、交通結節機能の改善を図り、乗継ぎ利便性の向上に努め、公共交通ネットワークの品質を高めます。また、駅周辺等公共交通の利便性の高い地域への居住を誘導することで一定の人口密度を確保し、公共交通の持続的な確保を図ります。

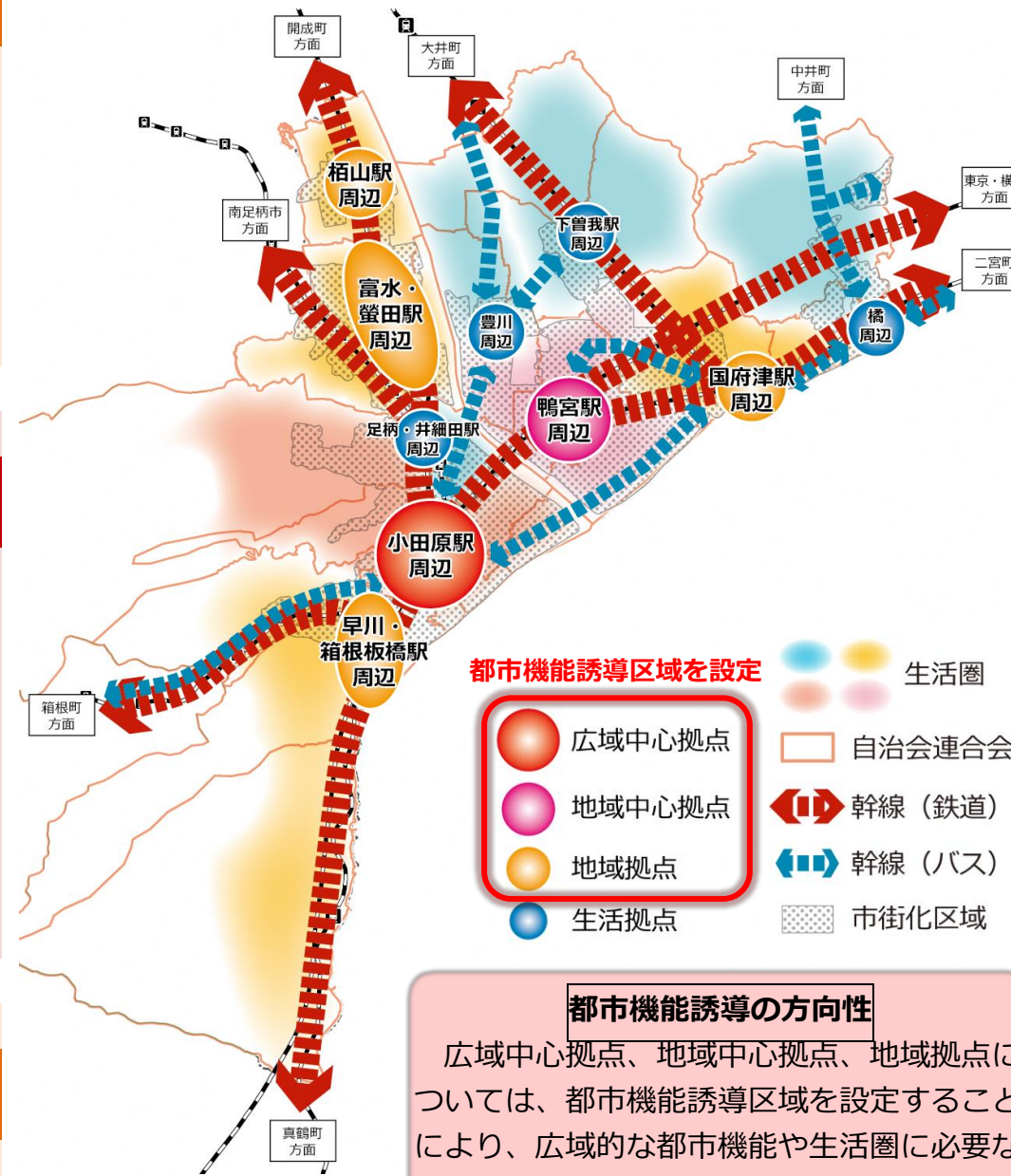
■ 拠点間を連絡する道路・公共交通の幹線イメージ



4. 将来都市構造

都市づくりの理念を踏まえ、将来あるべき都市の骨格（将来都市構造）を以下のとおり示します。

小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成



地域拠点（栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺）
地域の“歩いて暮らせる”生活を支えるコンパクトな市街地拠点

- 栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺は、駅から歩ける範囲に人口集積の高い市街地が形成されており、“歩いて暮らせる”拠点として、日常生活に必要な商業・医療・福祉といった様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、駅周辺の生活利便性の向上を図ることで、緩やかな居住の誘導を図ります。

広域中心拠点（小田原駅周辺）
賑わいと交流の創出、歴史と文化を継承し、都市活力をけん引する拠点

- 小田原駅周辺は、東海道本線や新幹線をはじめとする広域的な公共交通の結節点であり、県西部地域の中核となる広域的な交流の拠点として、商業・業務や公共施設をはじめとする高度な都市機能を集約・誘導するとともに、小田原城跡を中心とする歴史的・文化的資源の活用による交流の促進を図ります。
- また、交通利便性や歴史・文化等といった小田原駅周辺のブランドを生かした「街なか居住」の促進による、にぎわいと活気あふれる中心市街地の形成を図ります。

地域拠点（早川・箱根板橋駅周辺）
地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、地場の観光・産業の中心となる拠点

- 早川・箱根板橋駅周辺は、漁港を中心とする水産業等の地場産業、石垣山一夜城や板橋地区等の歴史的資源が集積するエリアであり、小田原駅周辺の歴史的・文化的資源と連携した観光回遊の拠点として、観光機能の強化を図ります。
- また、近隣の市民及び来訪者の利便性を支える生活サービスの誘導を図ります。

居住誘導の方向性
 拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、それぞれの特性に応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指します。

交通ネットワーク
 拠点間の連携を支える公共交通（幹線）ネットワークの骨格を形成します。

地域拠点（国府津駅周辺）
地域の“歩いて暮らせる”生活を支え、交流の中心となる拠点

- 国府津駅周辺は、本市第2の交通結節点であり、人が集い・交流し、様々な生活サービスにアクセスが可能な地域の中心となる拠点として、交通結節機能の更なる強化と日常生活に必要な様々な生活サービスの誘導を図ります。
- また、高い交通利便性を生かした都市機能の集積を図ります。

地域中心拠点（鴨宮駅周辺）
市民の広域的な生活サービスを支え、“職住商”が近接する生活利便性の高い拠点

- 鴨宮駅周辺は、小田原駅周辺に次ぐ商業・業務の集積地、更には就業先となる工場が多く立地するエリアであり、市全体の生活の中心となる拠点として、広域的な生活サービスの誘導を図ります。
- また、本拠点の特性を生かした“職住商”が近接する利便性の高い拠点として都市機能の集積を図ります。

生活拠点（下曾我駅周辺、足柄・井細田駅周辺、豊川周辺、橋周辺）
生活圏の身近な生活サービスを支える地域の最寄り拠点

- 生活拠点は、該当生活圏から公共交通によるアクセスが容易な場所に立地し、身近な生活サービスが集積するエリアです。
- 今後とも身近な生活サービスの持続的な維持を図り、地域の最寄りとなる拠点機能を確保します。

地域コミュニティ拠点
地域コミュニティ活動の中心となる拠点

- 小学校などを中心に、地域の活動を支える拠点づくりの推進を図ります。

参考資料：拠点の特性整理

設定した各拠点の特性を、交通機能、都市機能立地ポテンシャル（駅乗者数及び周辺人口集積）や現況都市機能の立地状況から以下の通り整理します。

拠点類型			拠点名称	交通機能		都市機能立地ポテンシャル		現況都市機能（おおむね 800m圏）									拠点の特性	
上位計画		立地適正化計画		交通結節	駅端末交通手段分担率 ※2	駅乗者数（千人/年） ※3	拠点から 800m 圏内の H27 年人口密度と人口 ※4	公共公益機能				主要生活サービス						
都市計画マスタープラン	整開保 ※1							行政	文化	集会	観光・交流	大規模商業 ※5	スーパー	金融機関	病院 ※6	地域包括支援センター		子育て支援センター
広域交流拠点	広域拠点	広域中心拠点	小田原駅周辺	東海道新幹線 JR 東海道線 小田急小田原線 箱根登山鉄道線 伊豆箱根鉄道大雄山線 路線バス	徒歩+自転車 82% バス 8%	35,758 [1位]	67人/ha (1.3万人)	●小田原市役所 ●アークロード 市民窓口	●市立図書館 ●市民会館 ●郷土文化館	●市民交流センター ●生涯学習センター けやき	●小田原城 ●歴史見聞館 ●スピアーズ会館	●	●	●	●	●	●	●ターミナル駅 ●高次・広域機能の他、 公共公益機能が集積 する市の中心となる 拠点
副次拠点	副次拠点	地域中心拠点	鴨宮駅周辺	JR 東海道線 路線バス	徒歩+自転車 90% バス 3%	4,620 [2位]	82人/ha (1.6万人)	●R021住民窓口	●かもめ図書館	●川東のセンター R021 ●下府中市民集 会施設	—	●	●	●	—	●	●	●市第2の駅乗降客数 ●人口集積も高く、大規 模商業施設、公共公益 機能が立地する拠点
生活拠点	地域拠点	地域拠点	国府津駅周辺	JR 東海道線 JR 御殿場線 路線バス	徒歩+自転車 76% バス 11%	2,214 [3位]	53人/ha (0.3万人)	—	—	●生涯学習センター 国府津学習館	—	—	—	●	●	—	—	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最 も高く広域に利用さ れている拠点
生活拠点	生活拠点	地域拠点	栢山駅周辺	小田急小田原線 路線バス	徒歩+自転車 100%	1,708 [4位]	76人/ha (0.8万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	●駅乗降客数・人口集積 ともに高く、都市機能 立地ポテンシャルを 有する拠点
生活拠点	生活拠点	地域拠点	富水・螢田 駅周辺	小田急小田原線	徒歩+自転車 94%	計:2,439 富水:1,248 螢田:1,191 [5~6位]	78人/ha (2.2万人)	●いずみ住民窓口	—	●城北のセンター いずみ	●尊徳記念館	—	●	●	—	●	●	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最 も高く広域に利用さ れている拠点
生活拠点	生活拠点	地域拠点	早川・箱根 板橋駅周 辺	JR 東海道線 箱根登山鉄道線 路線バス	徒歩+自転車 100%	計954 早川:495 箱根板橋:459	50人/ha (0.9万人)	—	—	—	●小田原漁港	—	●	●	—	●	—	●観光交流資源（漁港） を有する拠点
生活拠点	生活拠点	生活拠点	下曾我駅 周辺	JR 御殿場線 路線バス	徒歩+自転車 100%	493	68人/ha (0.5万人)	—	—	●梅の里センター ●下曾我市民集 会施設	—	—	●	●	—	●	—	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最 も高く広域に利用さ れている拠点
—	—	生活拠点	足柄・井細 田駅周辺	小田急小田原線 伊豆箱根鉄道大雄山線	徒歩+自転車 100%	計1,599 足柄:704 井細田:628 五百羅漢:267	60人/ha (1.6万人)	●小田原市役所	—	●生涯学習センター けやき	—	—	●	●	●	●	—	●主要な生活サービス機 能が立地する拠点
—	—	生活拠点	豊川周辺	路線バス	—	—	41人/ha (0.4万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最 も高く広域に利用さ れている拠点
—	—	生活拠点	橋周辺	路線バス	—	—	53人/ha (0.3万人)	●こゆるぎ住民 窓口	—	●橋のセンター こゆるぎ	—	—	●	●	—	—	●	●市第2の交通結節点 ●市第3の駅乗降客数 ●バス利用率が市内で最 も高く広域に利用さ れている拠点

※1 「整開保」は「小田原市都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の略。 ※2 「駅端末交通手段分担率」は H20 東京都市圏パブリック調査データ。 ※3 「駅乗者数」は H28 年度データ。
 ※4 「拠点から 800m 圏内の人口密度と人口」は市街化区域内の人口密度、また () 内は同圏域の H27 年時点の人口。 ※5 食料品を取扱い、店舗面積が 3 千㎡以上の施設。 ※6 内科又は外科を有する病院。