

小田原市立地適正化計画
(素案)

令和5年3月

小 田 原 市

目次

序章

1. 立地適正化計画制度の概要 ----- 1
2. 立地適正化計画の位置付けと目標年次 ----- 4

I章 都市構造上の特性と課題

1. 小田原市の都市構造上の特性 ----- 5
2. 小田原市を取り巻く状況と今後の見通し ----- 13
3. 小田原市の都市構造上の課題 ----- 16

II章 立地適正化計画の基本的な方向性

1. 都市づくりの方向性・理念 ----- 22
2. 将来都市構造 ----- 31

III章 都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方 ----- 46
2. 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定 ----- 46

IV章 居住誘導区域

1. 居住誘導区域設定の基本的な考え方 ----- 60
2. 居住誘導区域の設定 ----- 64

V章 防災指針

1. 防災指針とは ----- 66
2. 災害リスクの分析 ----- 69
3. 取組と実施プログラム ----- 90

VI章 計画遂行に向けた取組

1. 誘導施策等の設定 ----- 97
2. 誘導施策等の内容 ----- 99

VII章 計画の目標及び評価

1. 計画の目標設定の考え方 ----- 120
2. 計画の評価・見直しの考え方 ----- 124

序-1 | 立地適正化計画制度の概要

1. 全国的な都市の現況・課題と今後の都市政策の方向性

全国的な都市の現況と課題

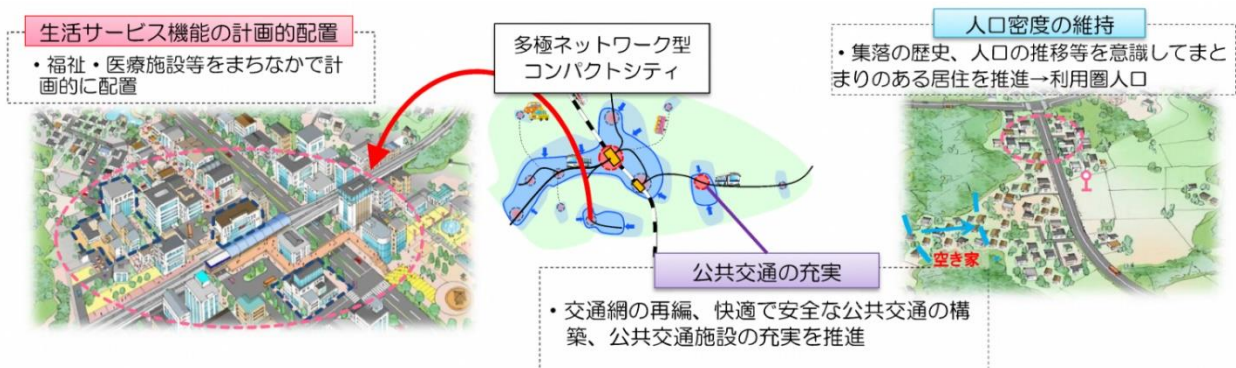
- 全国的に・・・
 - ・急速な人口減少と少子高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下しています。
 - ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地となっています。
 - ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。
- 特に小田原市を含む三大都市圏の郊外部では・・・
 - ・高齢者数の著しい増加が見込まれ、自動車が運転できなくなると自立した日常生活が困難となる人が増えることが予想されます。
- 防災・減災の取り組みについて・・・
 - ・近年、全国各地で洪水や土砂災害などの自然災害により、浸水や家屋の倒壊などが発生し、生命や財産に甚大な被害が生じています。
 - ・特に地球温暖化等に伴う水災害の頻発化・激甚化による被害の拡大が懸念されます。
- こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくためには、都市の部分的な問題への対症療法では間に合わず、都市全体の観点からの取組を強力に推進する必要があります。

今後の都市政策の方向性

コンパクト・プラス・ネットワーク

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者や子育て世代をはじめ住民が過度に自家用車に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスでき、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在して安心・安全に暮らせる「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指します。

■「コンパクト・プラス・ネットワーク」のイメージ



出典:国土交通省資料

2. 立地適正化計画制度の概要

今後の人口減少・少子高齢化に対応する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えを基本としたまちづくりを行政、住民、民間事業者が一体となって取り組むため、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、「立地適正化計画」制度が創設されました。

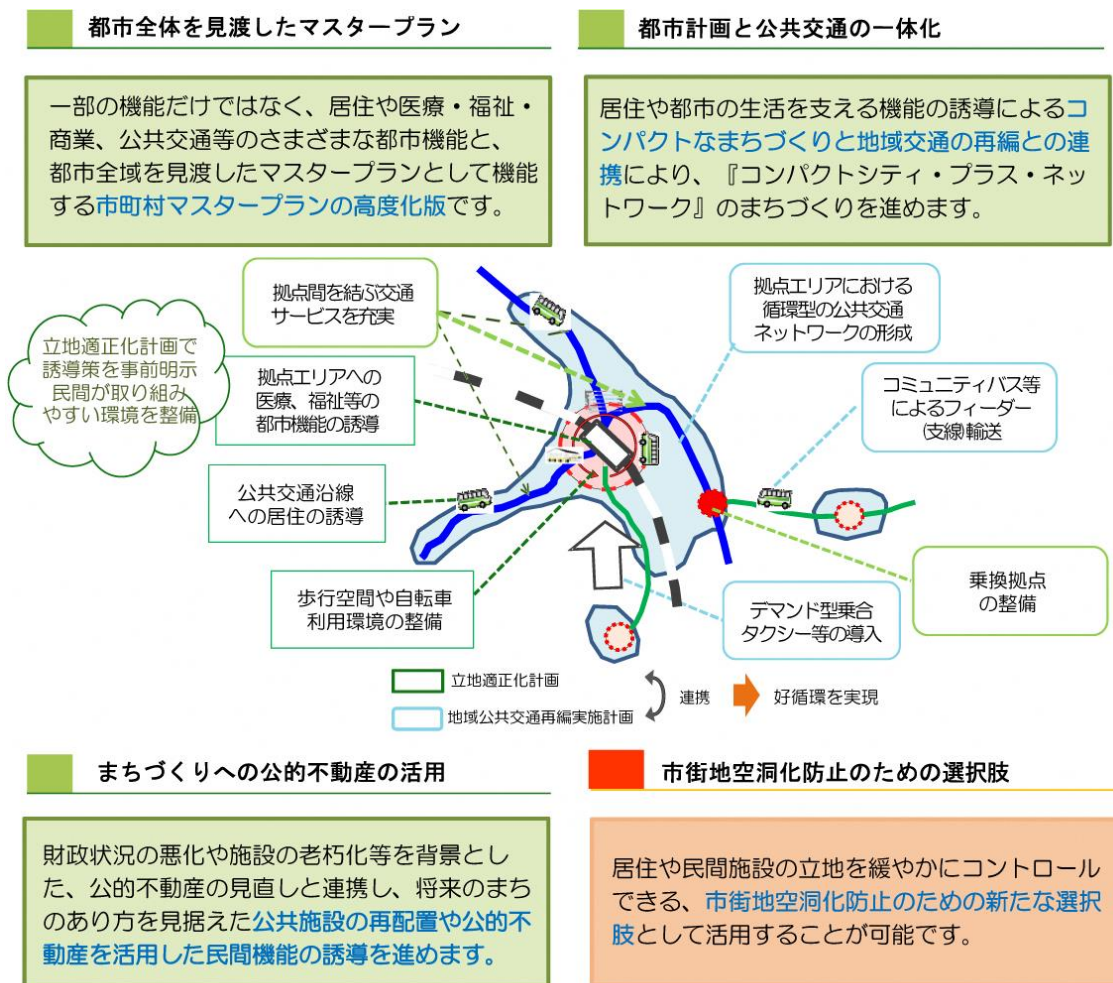
立地適正化計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで居住と居住に関わる医療、福祉、商業等の生活利便施設がまとまって立地するよう、長い時間をかけながら緩やかな誘導を図り、公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを推進するものです。

さらに、立地適正化計画作成の手引き（平成29年4月）が改訂され、気候変動の影響により頻発・激甚化が懸念される自然災害への対応として、災害リスクを踏まえた防災まちづくりの目標を設定し、災害に強いまちづくりをと併せて都市のコンパクト化を進める「防災指針」を作成します。

本市においても、今後は人口減少と更なる少子高齢化が見込まれており、高齢者や子育て世代にとって、健康で快適な生活環境を確保し、持続的な都市経営を推進する必要があるため、都市の基本的構造のあり方を見直し、立地適正化計画を策定します。

立地適正化計画の意義・役割は、下図のように表されます。

■ 立地適正化計画制度の意義・役割



※公的不動産(PRE)：市町村が所有する公共施設や公有地等

出典：国土交通省「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット

また、立地適正化計画の概要は、以下に示すとおりです。

■立地適正化計画の概要

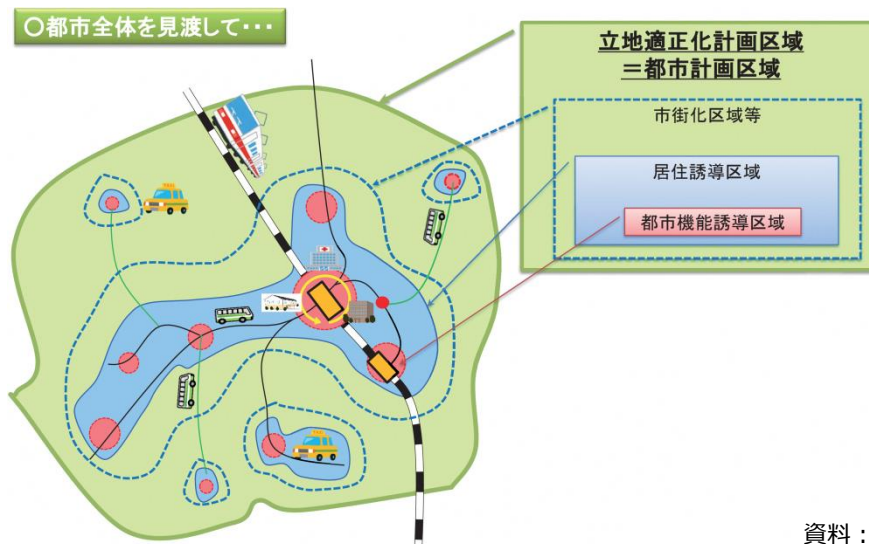
【立地適正化計画のねらい】

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、これらの生活サービスが効率的に提供されるようにすること
- 拠点周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、居住者がこれらの生活サービスを利用できるようにするとともに、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるようにすること
- 拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保するなど、公共交通等の充実を図ること
- 頻発・激甚化が懸念される自然災害に対応するため、総合的な対策を講じること

【立地適正化計画の記載事項】

- 立地適正化計画の区域
- 立地の適正化に関する基本的な方針
- 都市機能誘導区域（区域、市が講ずる施策）
- 居住誘導区域（区域、市が講ずる施策）
- 誘導施設（都市機能誘導区域ごとの誘導施設の設定、誘導施設の整備事業等）
- 公共交通に関する事項
- 防災・減災に関する事項

【立地適正化計画のイメージ】



資料：国土交通省資料

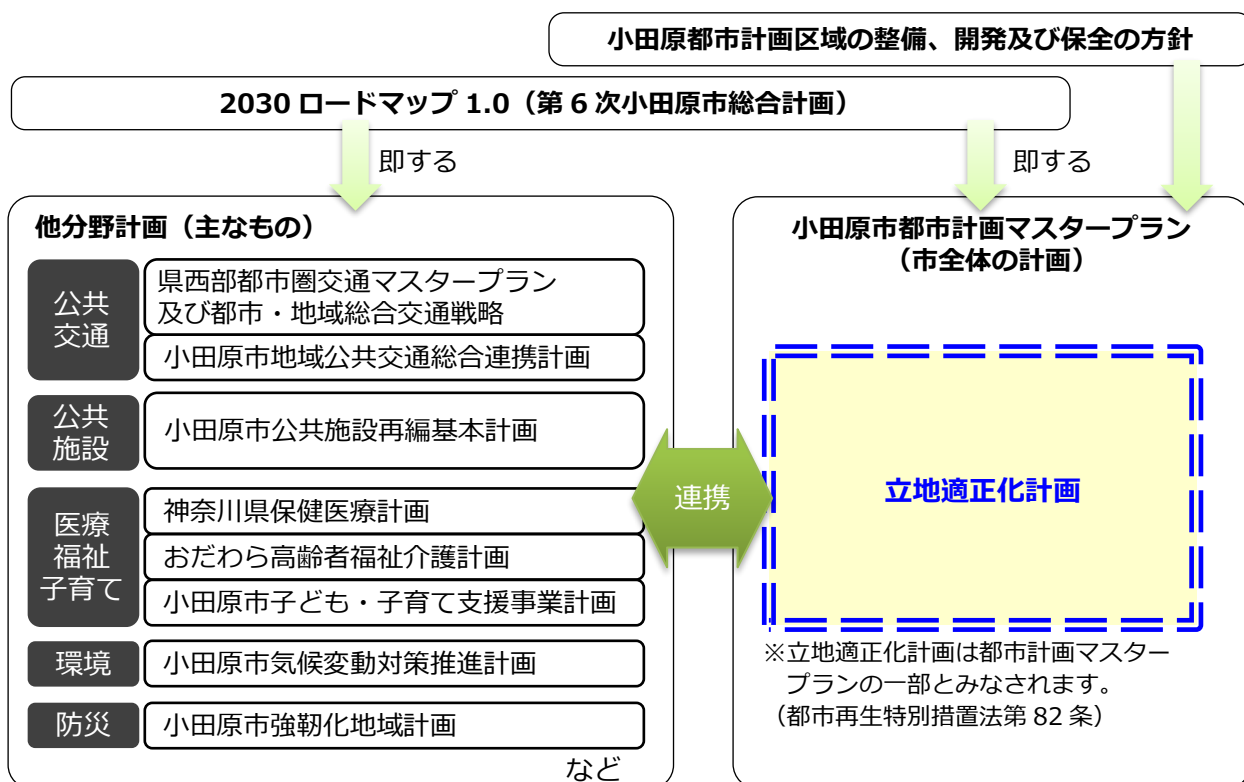
- 都市機能誘導区域：生活サービスを誘導する区域
- 居住誘導区域：居住を誘導し、人口密度を維持する区域
- 公共交通：まちづくりと一体となった公共交通網の充実
- 誘導施策の展開：届出（誘導区域外）、補助金・金融支援、税制優遇・容積率緩和等

序-2 | 立地適正化計画の位置付けと目標年次

1. 立地適正化計画の位置付け

立地適正化計画は、人口減少・少子高齢化に対応する本市のまちづくりを進めるため、従来の都市計画で取り扱ってこなかった医療・福祉・子育て・商業等の居住に関連する多様な都市機能を包括的に対象とした計画です。そのため、都市計画マスタープランの「高度化版」とも称され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の形成に資する具体的な区域や施策を定める計画としての役割を有します。

居住・都市機能に関わる幅広い分野と連携したコンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画においては、公共交通、公共施設、医療・福祉・子育て、環境、防災等の分野と連携・整合を図るものとします。



2. 立地適正化計画の区域

小田原市全域（都市計画区域（市街化区域・市街化調整区域））を対象とします。

3. 目標年次

立地適正化計画は、おおむね20年後の将来を展望し、おおむね5年ごとに評価し、必要に応じて見直し等を行うことが望ましいとされています。（第10版都市計画運用指針（平成30年9月改訂版、国土交通省）より）

これを踏まえ、小田原市立地適正化計画の目標年次は、以下のとおりとします。

小田原市立地適正化計画の目標年次：令和22年度（2040年度）
（見直しサイクル：おおむね5年）

I 章 都市構造上の特性と課題

I - 1 | 小田原市の都市構造上の特性

1. 地勢と市街地の形成状況

本市は、酒匂川両岸に広がる平野部と箱根山地や曾我丘陵を有し、河川や海岸線と相まって変化に富んだ自然環境が形成されています。

このような地形条件から平野部を中心に市街地が形成され、市域（面積11,360ha）のうち約1/4を市街化区域（面積2,822ha）が占めています。

■小田原市の地勢



出典：箱根ジオパーク推進協議会資料を基に編集・加工

2. 人口の分布

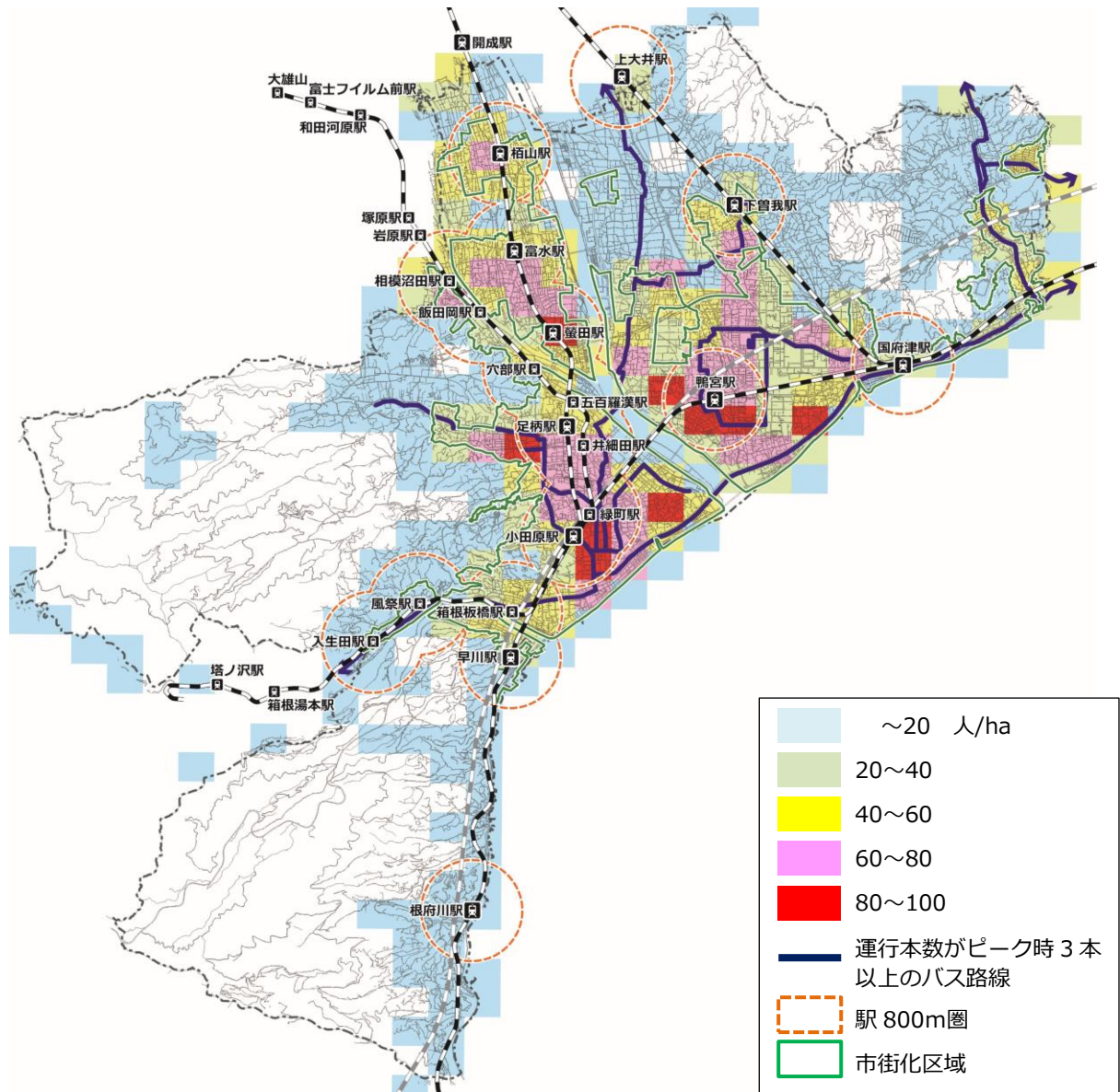
本市の市街地（市街化区域）内の人口密度は、おおむね人口集中地区（以下、DID）※の基準である40人/haを上回っており、一定の人口が集積しています。

市街地の中でも、小田原駅周辺、鴨宮駅周辺や小田急小田原線の駅周辺において高い人口集積がみられ、高密度な市街地を形成しています。また、これらの駅から運行するサービス水準の高い（ピーク時3本以上）バス路線沿線においても一定の人口集積がみられます。

このことから、本市の人口分布は、公共交通の利便性が高いエリアに高い人口集積がみられることが特徴といえます。

※DID：国勢調査の結果から、人口密度が40人/ha以上の区域が隣接し、それらの隣接した地域の人口が5千人以上を有する地域であり、都市の市街化を示す指標として用いられています。

■人口分布



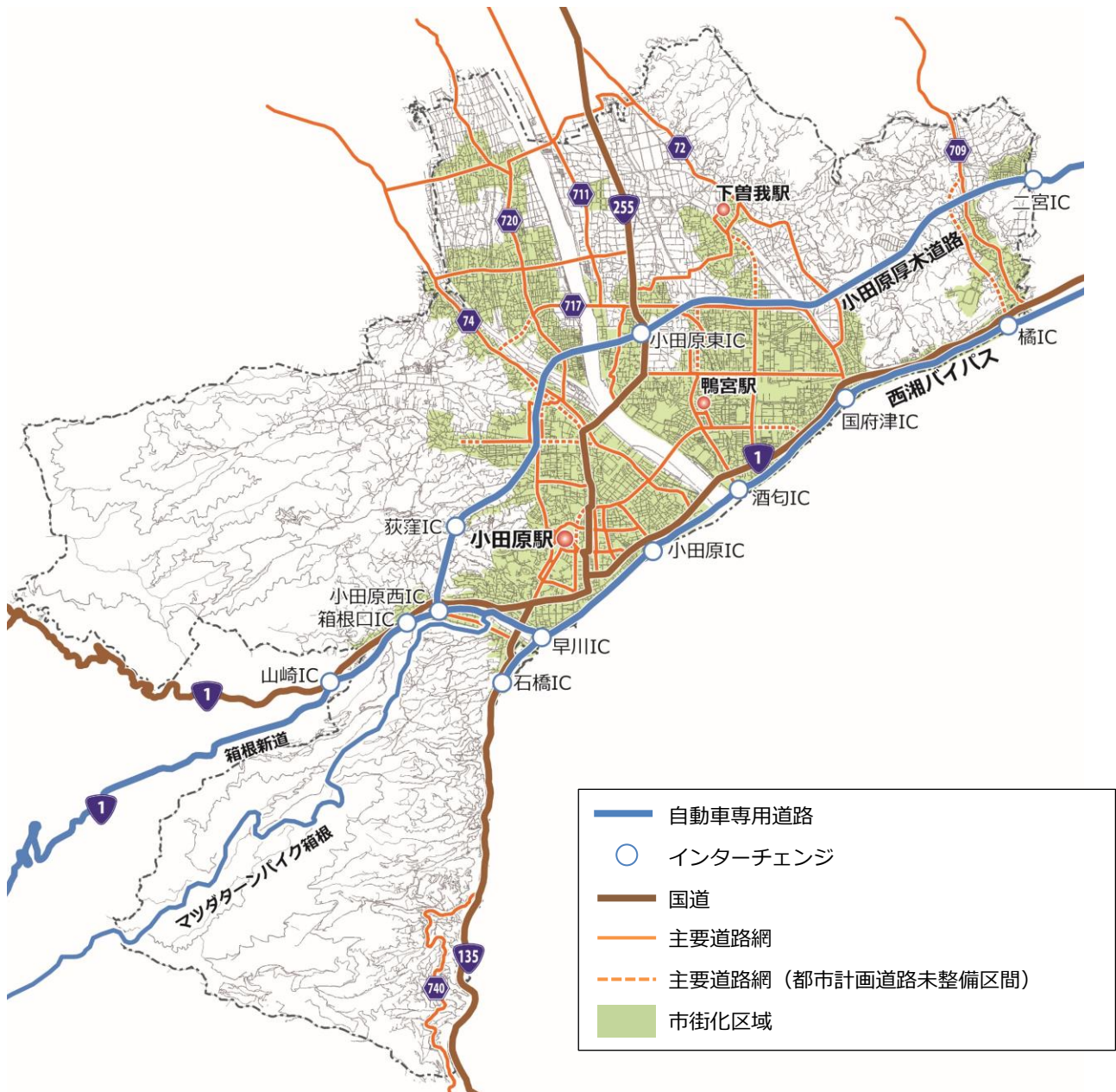
出典：令和2年国勢調査 500mメッシュ人口

3. 都市交通の状況

① 幹線道路網

本市では、東西方向に西湘バイパス、小田原厚木道路などの自動車専用道路を配置し、幹線道路については、小田原駅を中心に、国道1号、国道255号、県道711号、県道717号など放射環状型の道路網を形成しています。

■ 道路ネットワーク



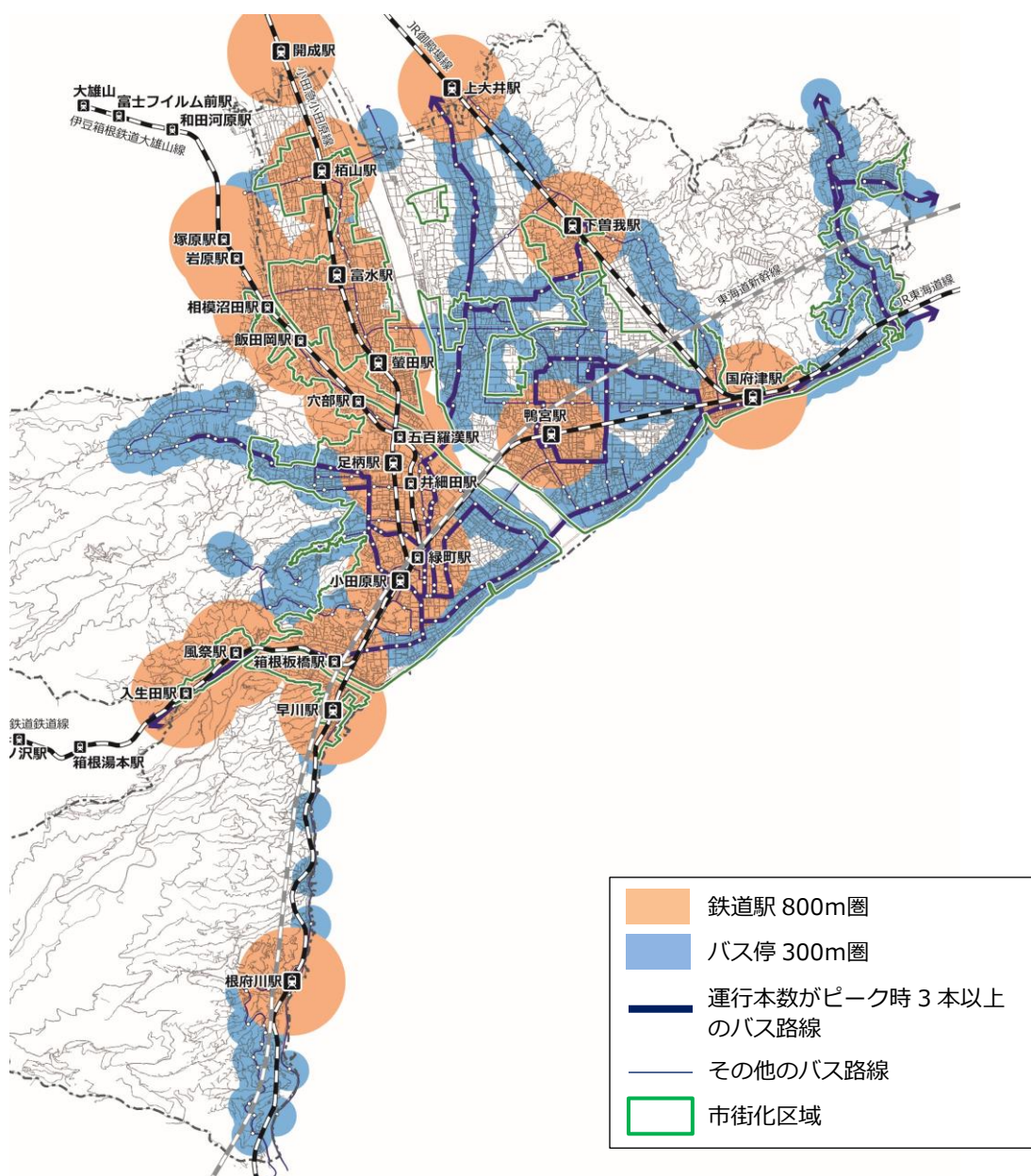
出典：県西部都市圏交通マスタープラン都市・地域総合交通戦略
(神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会) を基に作成
(平成30年3月時点)

②公共交通のサービス圏域

本市は、JR東海道線、東海道新幹線、JR御殿場線、小田急小田原線、箱根登山鉄道鉄道線、伊豆箱根鉄道大雄山線といった鉄道6路線18駅を有し、市街化区域面積の約55%が駅の徒歩圏（800m）に、約92%が駅の徒歩圏（800m）又はバス停の徒歩圏（300m）に含まれています。特に酒匂川の西側（以下、川西地域）は、市街地の大部分が駅の徒歩圏に含まれており、公共交通利便性の高いことが特徴です。

一方、酒匂川の東側（以下、川東地域）は、駅の徒歩圏外にも市街地が広がっており、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅等の交通結節点から運行する路線バスにより公共交通の利便性が確保されています。

■公共交通ネットワーク



出典：さかわがわ流域バスマップ（平成 30 年 3 月時点）

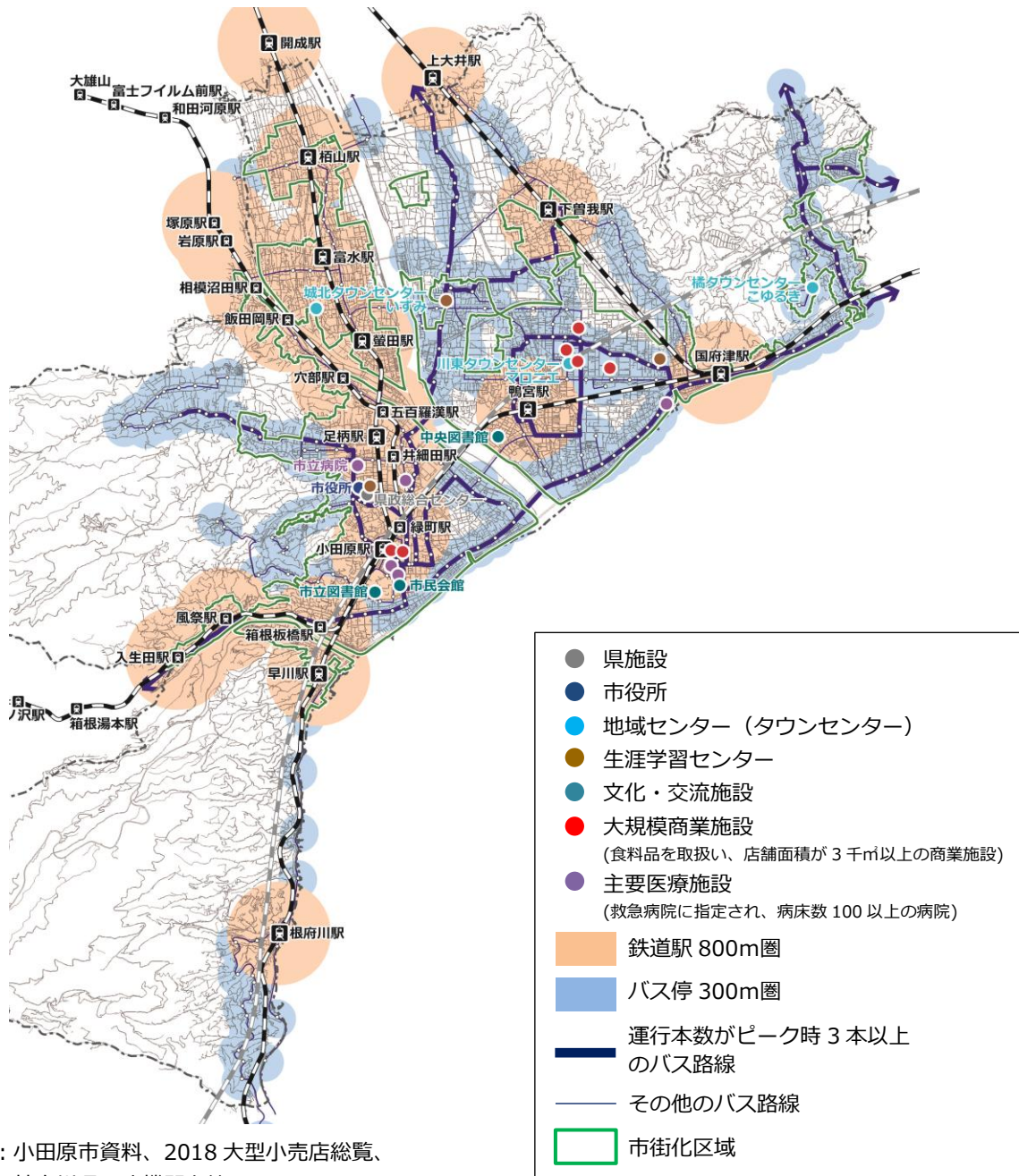
4. 都市機能の分布・集積

①公共公益施設及び広域的な都市機能の分布・集積

小田原駅周辺には公共公益施設、大規模商業施設や主要医療施設が集積しており、これらのエリア一帯は、本市の中心的・広域的な拠点として機能しています。

また、鴨宮駅周辺には本市及び周辺市町を商圏に含む大規模商業施設のほか、川東地域の中核的な公共施設となる川東タウンセンターマロニエ、中央図書館など拠点的な都市機能が集積しています。

■ 主要な公共公益施設やその他広域的な施設の分布



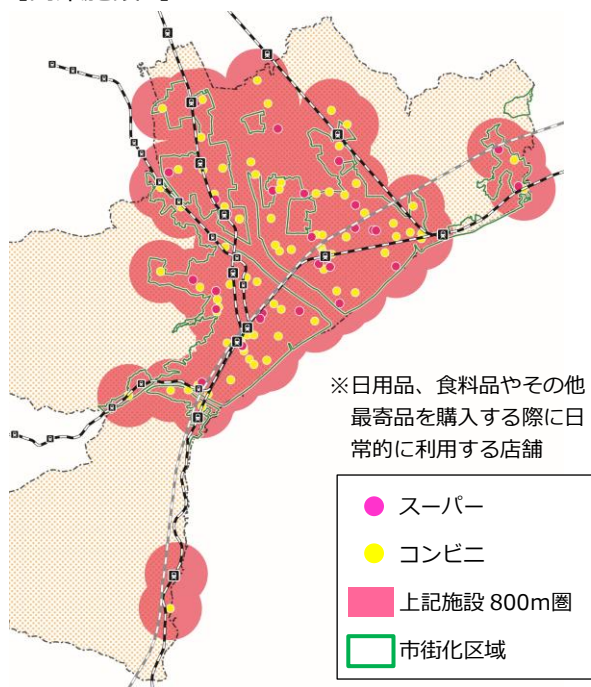
出典：小田原市資料、2018 大型小売店総覧、
神奈川県医療機関名簿

②生活サービス施設の分布・集積

子育て世代から高齢者まで各世代が日常的に利用される商業・医療・福祉・子育てに係る生活サービス施設は、市内に広く点在しており、各施設の徒歩圏は、市街地（市街化区域）内をおおむねカバーしています。このことから、市街地内は、現状では一定の生活利便性が整っているものと捉えることができます。

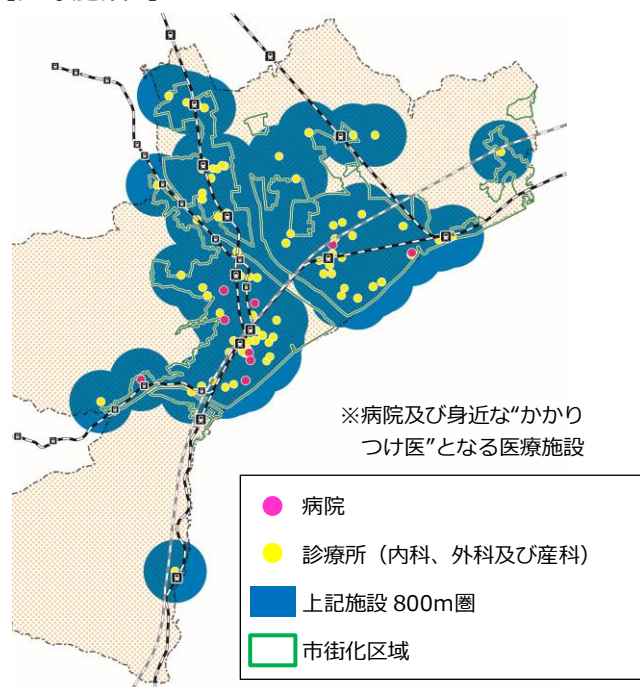
■身近な生活サービス施設の立地と徒歩圏分布

【商業施設※】



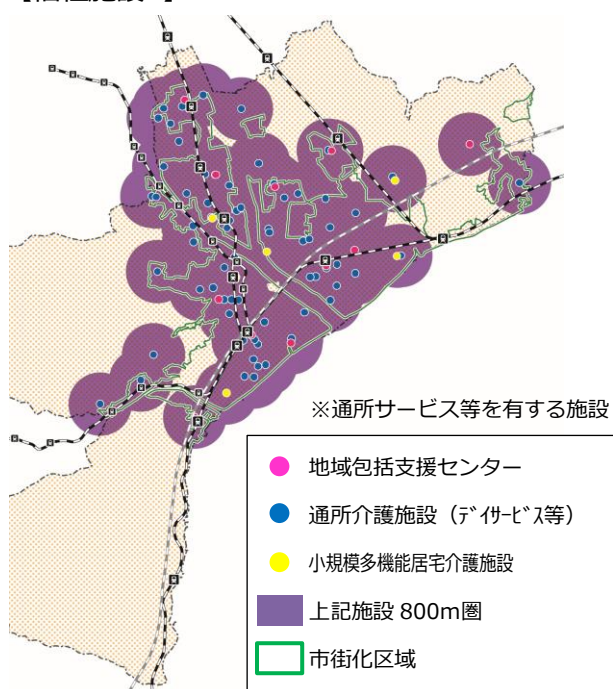
出典：iMAP-ジを基に作成（平成30年9月時点）

【医療施設※】



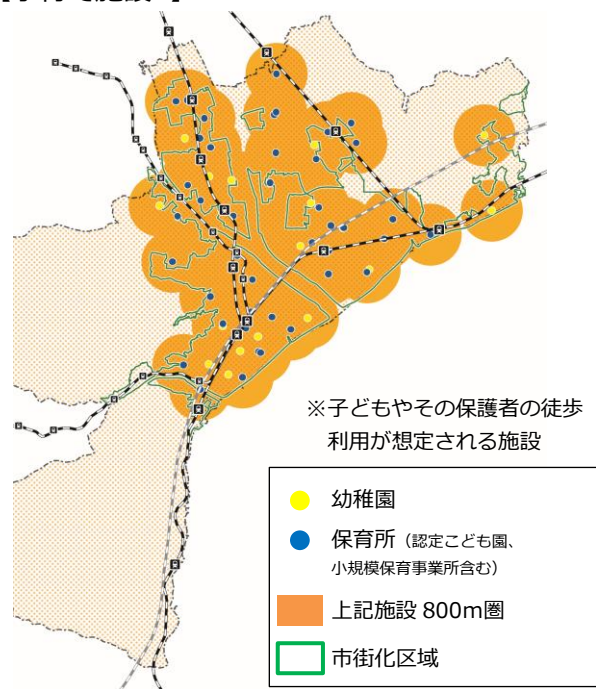
出典：神奈川県医療機関名簿、iMAP-ジを基に作成（平成30年9月時点）

【福祉施設※】



出典：国土数値情報、小田原市高齢介護課資料を基に作成（平成30年9月時点）

【子育て施設※】



出典：小田原市保育課資料を基に作成（平成30年9月時点）

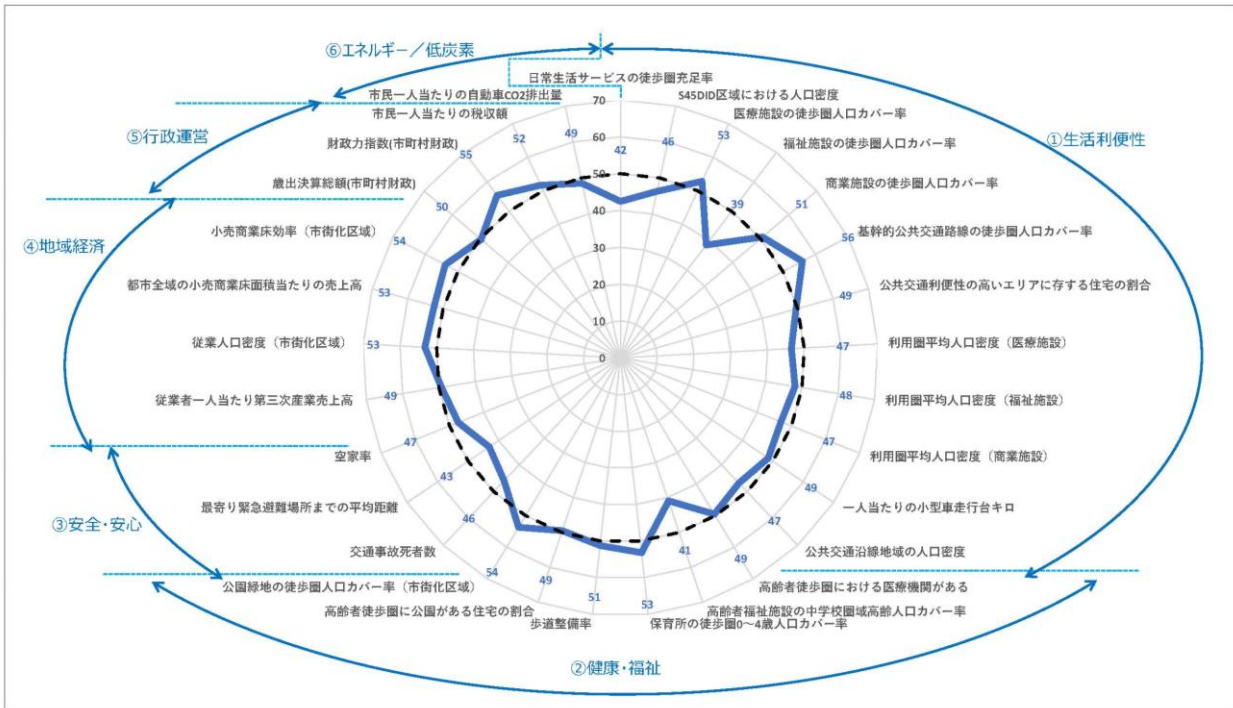
5. 類似都市との比較

本市の公共交通は、類似都市と比較して充実しており、居住地を広くカバーしています。

一方、生活サービス（医療・福祉・商業・公共交通）を支える人口密度が類似都市と比較して低く、自動車への依存度が高いことがうかがえます。

その一因として、類似都市と比較して市街地（DID）が広く薄く分布している点が考えられます。

■類似都市の比較レーダーチャート

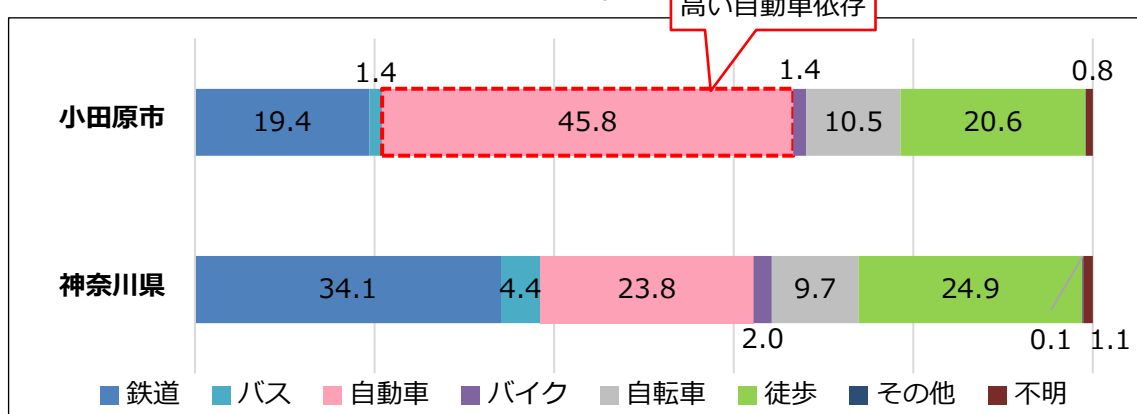


※小田原市と類似する三大都市圏、施行時特例市、人口おおむね20～30万人の条件を満たす16都市(次頁参照)を比較対象としました。

※評価指標は「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）」を基に設定し、国土交通省が監修したデータを使用しています。

出典：国土交通省作成「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）」評価指標全国版データ

■外出時における代表交通手段構成比（H30年）



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

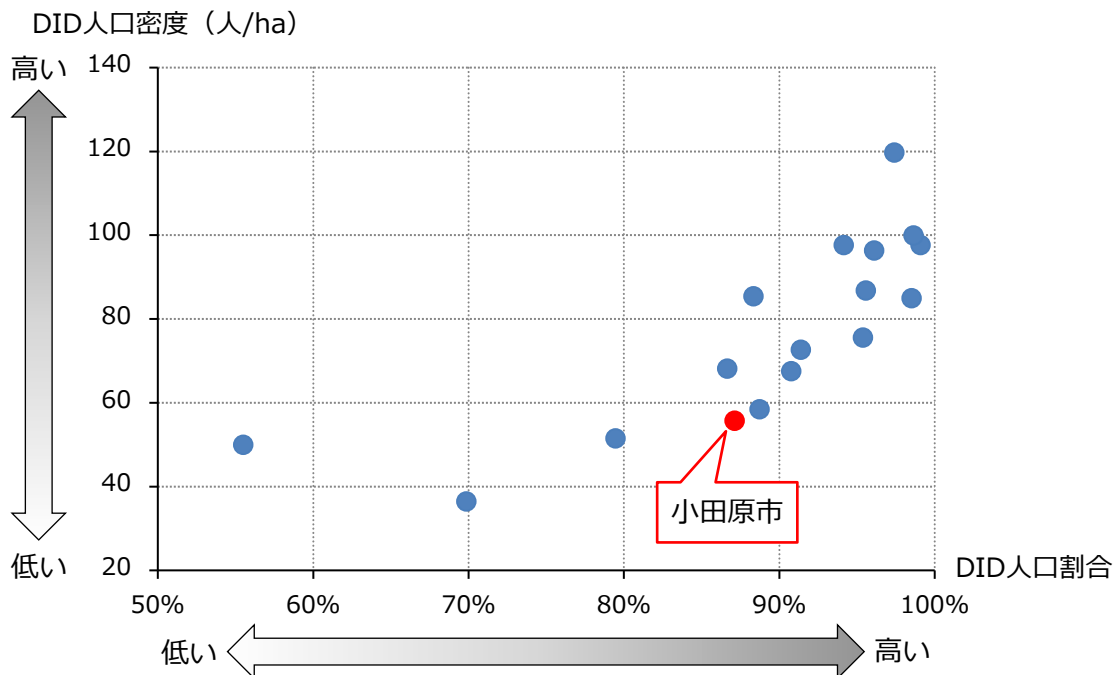
■小田原市と類似都市の DID 人口密度等の比較

【DID 人口密度等の指標一覧】

No	都市圏	都市名	人口総数 (H27)	DID (H27)		
				DID 人口 (人)	DID 人口比率 (%)	DID 人口密度 (人/ha)
-	参考	神奈川県 小田原市	194,086	169,095	87.1%	55.6
1	首都圏	埼玉県 熊谷市	198,742	110,295	55.5%	50.0
2		埼玉県 春日部市	232,709	205,554	88.3%	85.4
3		埼玉県 草加市	247,034	244,784	99.1%	97.6
4		神奈川県 平塚市	258,227	235,955	91.4%	72.7
5		神奈川県 茅ヶ崎市	239,348	225,316	94.1%	97.6
6		神奈川県 厚木市	225,714	195,591	86.7%	68.2
7		神奈川県 大和市	232,922	229,761	98.6%	99.9
8	中部圏	愛知県 春日井市	306,508	271,984	88.7%	58.5
9		三重県 四日市市	311,031	217,294	69.9%	36.5
10	近畿圏	大阪府 岸和田市	194,911	176,899	90.8%	67.5
11		大阪府 茨木市	280,033	269,111	96.1%	96.4
12		大阪府 八尾市	268,800	264,824	98.5%	85.0
13		大阪府 寝屋川市	237,518	231,360	97.4%	119.8
14		兵庫県 明石市	293,409	279,870	95.4%	75.5
15		兵庫県 加古川市	267,435	212,490	79.5%	51.5
16		兵庫県 宝塚市	224,903	214,944	95.6%	86.8

出典：平成 27 年国勢調査

【DID 人口密度と DID 人口割合の相関（上記 16 都市の分布）】



出典：平成 27 年国勢調査

I-2 | 小田原市を取り巻く状況と今後の見通し

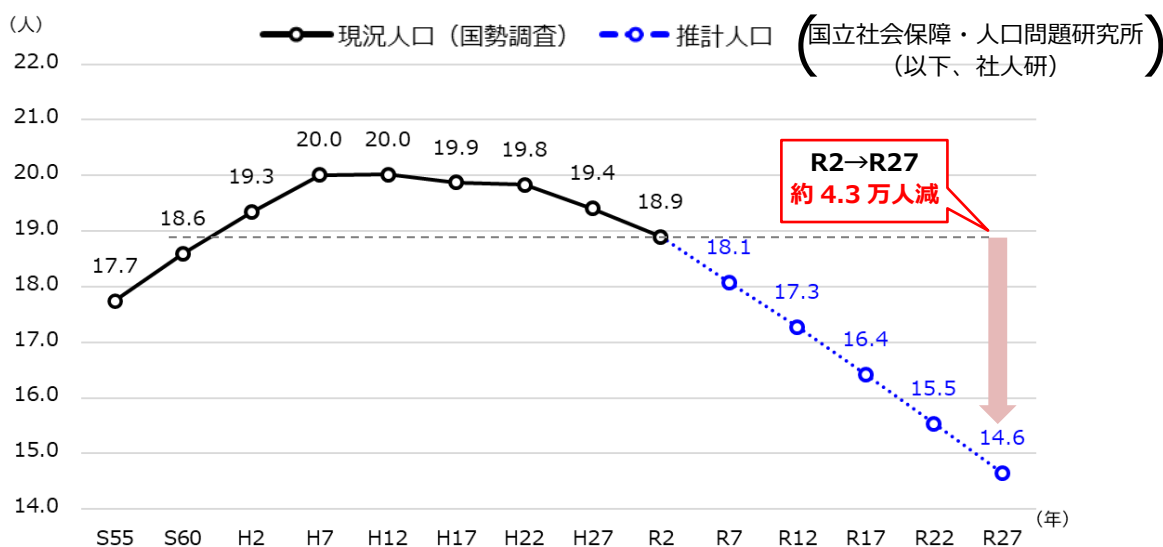
1. 人口減少・少子高齢化

本市の総人口は、令和2年（2020年）時点で約18.9万人であり、平成12年（2000年）の約20.0万人をピークに減少しています。現状のまま推移した場合、令和27年（2045年）には約14.6万人まで減少する見込みとなっています。

年齢区別にみると、本市の地域経済を支える生産年齢人口が大幅に減少する一方、高齢者人口は、後期高齢者を中心に大きく増加する見込みとなっています。

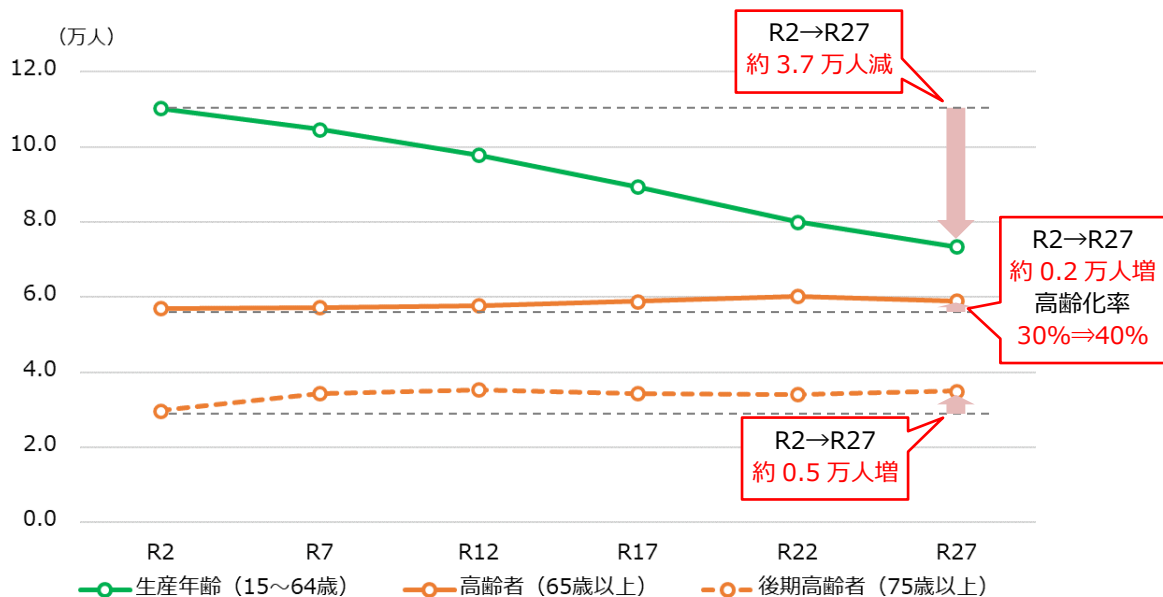
なお、将来的な人口減少は、全市的に進展する見込みとなっています。

■ 総人口の将来見通し



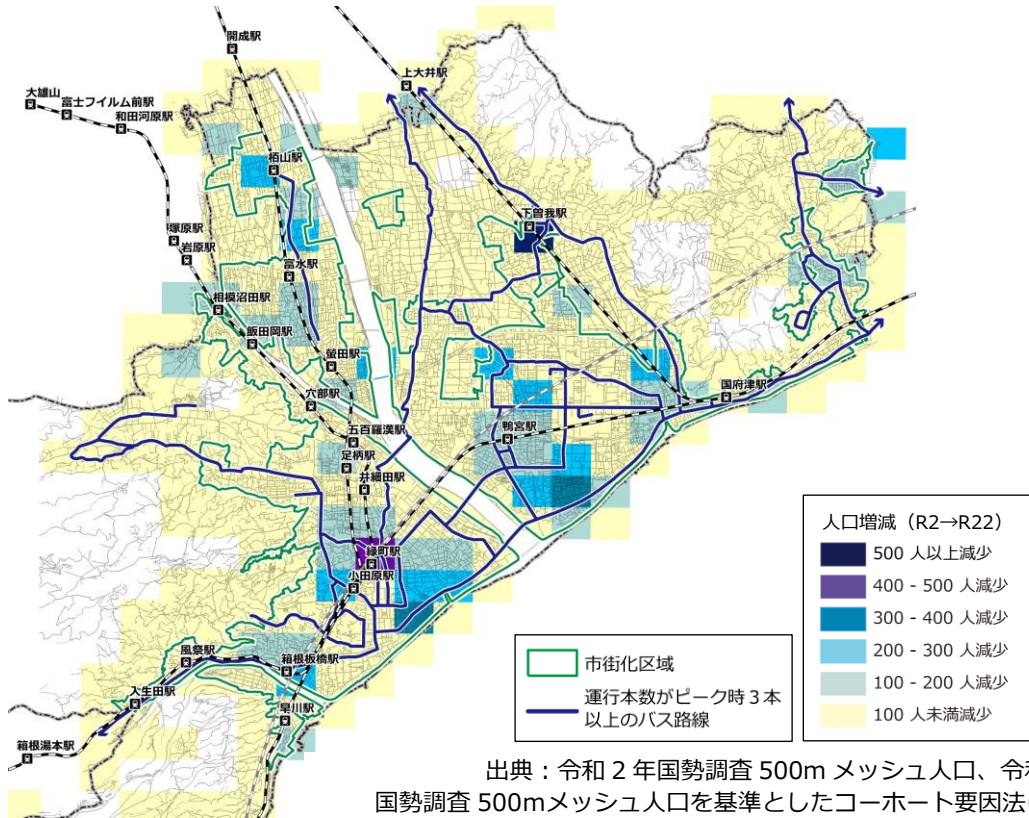
出典：昭和45年～令和2年は国勢調査、令和2年～令和22年は社人研推計（各年10月時点）

■ 年齢区別人口の将来見通し

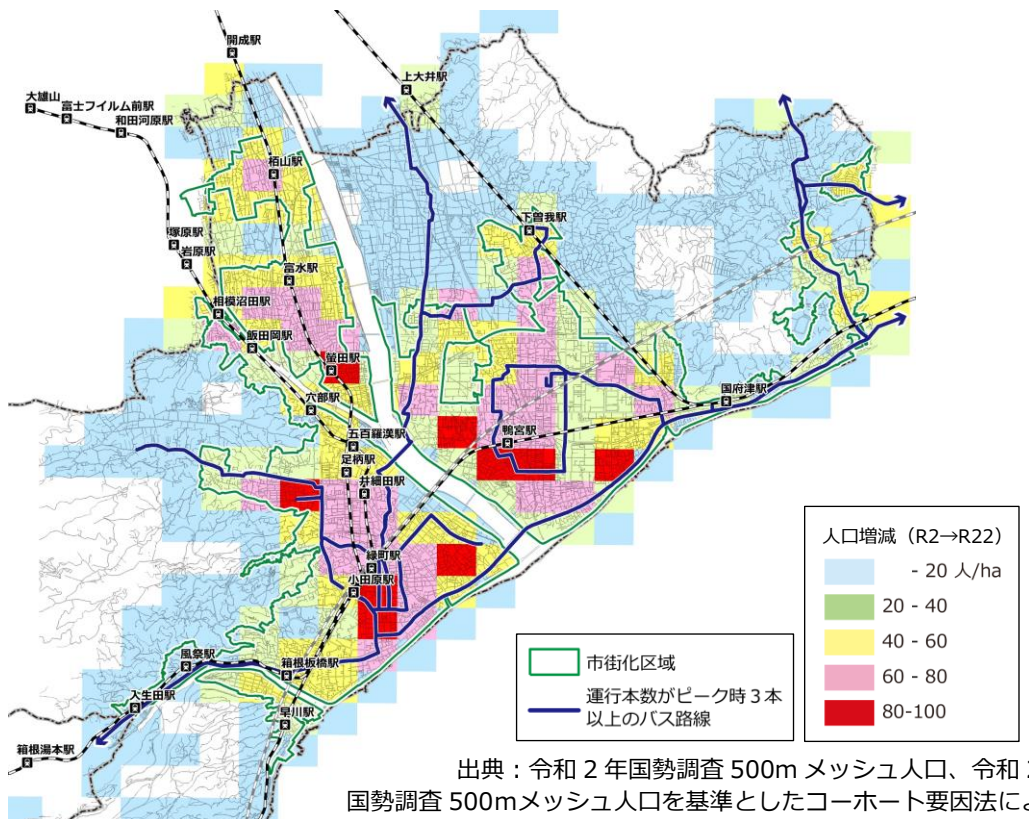


出典：社人研推計（各年10月時点）

■ 将来人口増減 (R2 (2020) 年→R22 (2040) 年)



■ 将来人口密度 (R22 (2040) 年)



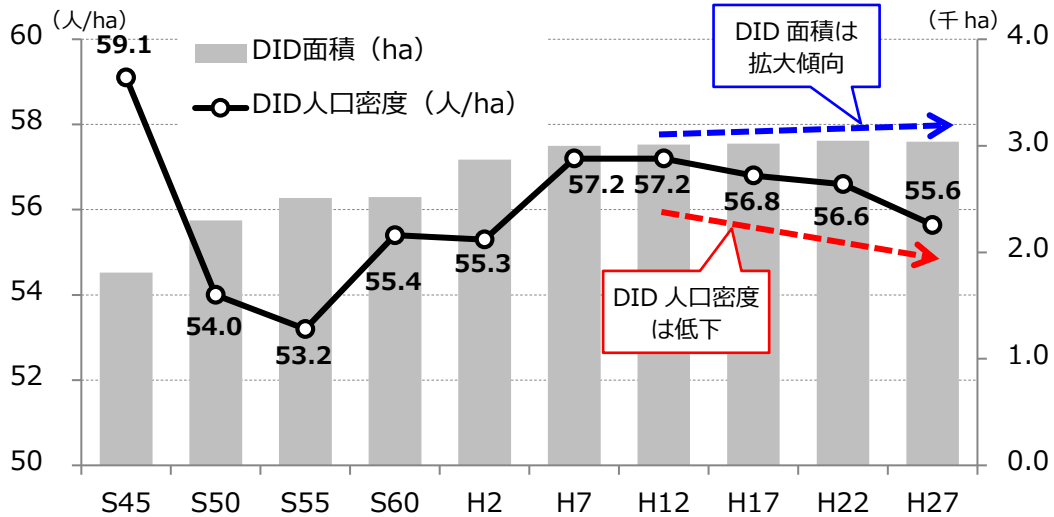
※推計値に関する留意点

「立地適正化計画作成の手引き(R2.9,国土交通省)」を踏まえ、社人研による『日本の地域別将来推計人口』（平成30年3月推計）の小田原市の令和22年推計人口（155,368人）を合計値として、メッシュ別にコーホート要因法による推計人口を算出しています。

2. 市街地の拡散・低密度化

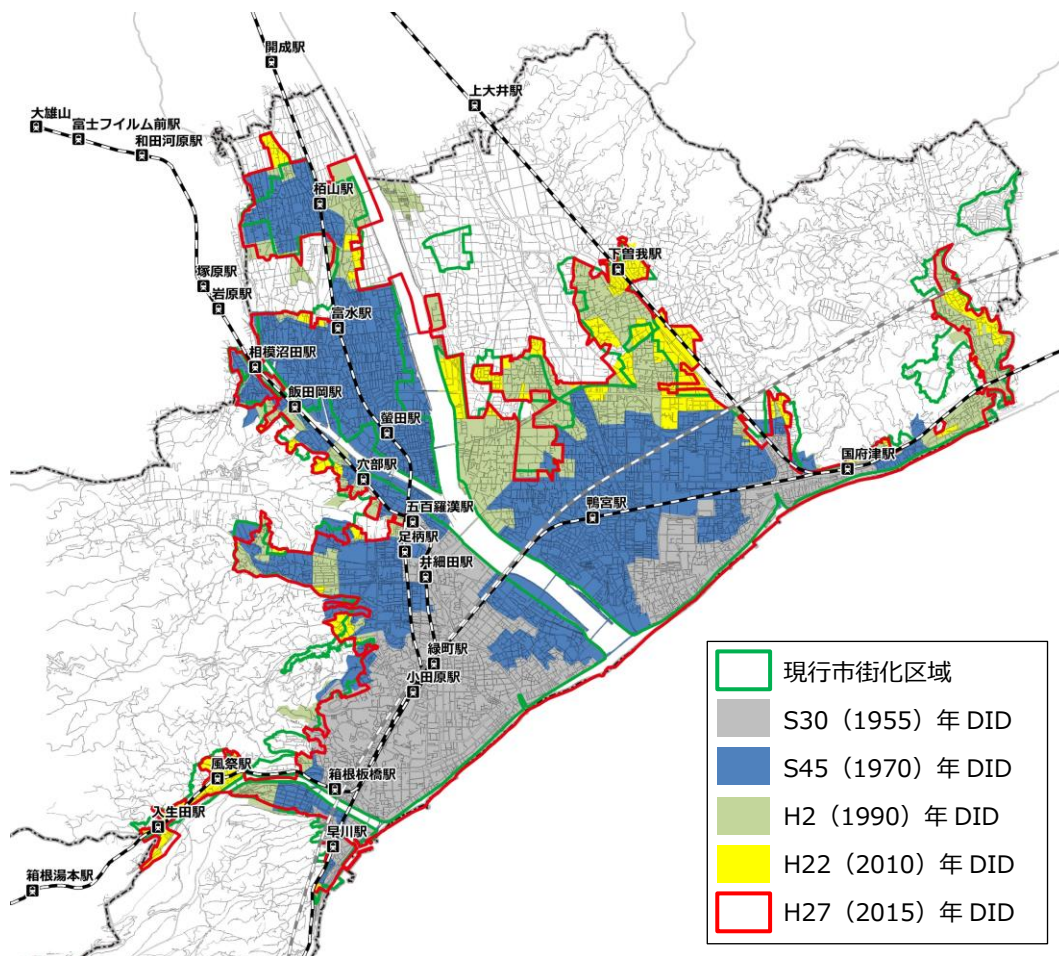
人口は減少局面に直面している一方で、市街地（DID）は拡大傾向にあるため、市街地の低密度化が進展しつつあります。

■ DID 人口密度と DID 面積の推移



出典：国勢調査

■ DID 区域の変遷



出典：国土数値情報（DID 人口集中地区）

I-3 | 小田原市の都市構造上の課題

～「人口減少・少子高齢化」「市街地拡散・低密度化」の進展が及ぼす影響～

1. 都市の生活を支える機能の低下

①生活サービス施設

人口減少に伴う市街地の低密度化の進展により、商業・医療・福祉等の生活サービス施設を支える周辺人口密度は大幅に低下する見込みであり、これらの施設の維持に悪影響が及ぶおそれがあります。

■主な生活サービス施設を支える周辺人口密度の将来予測

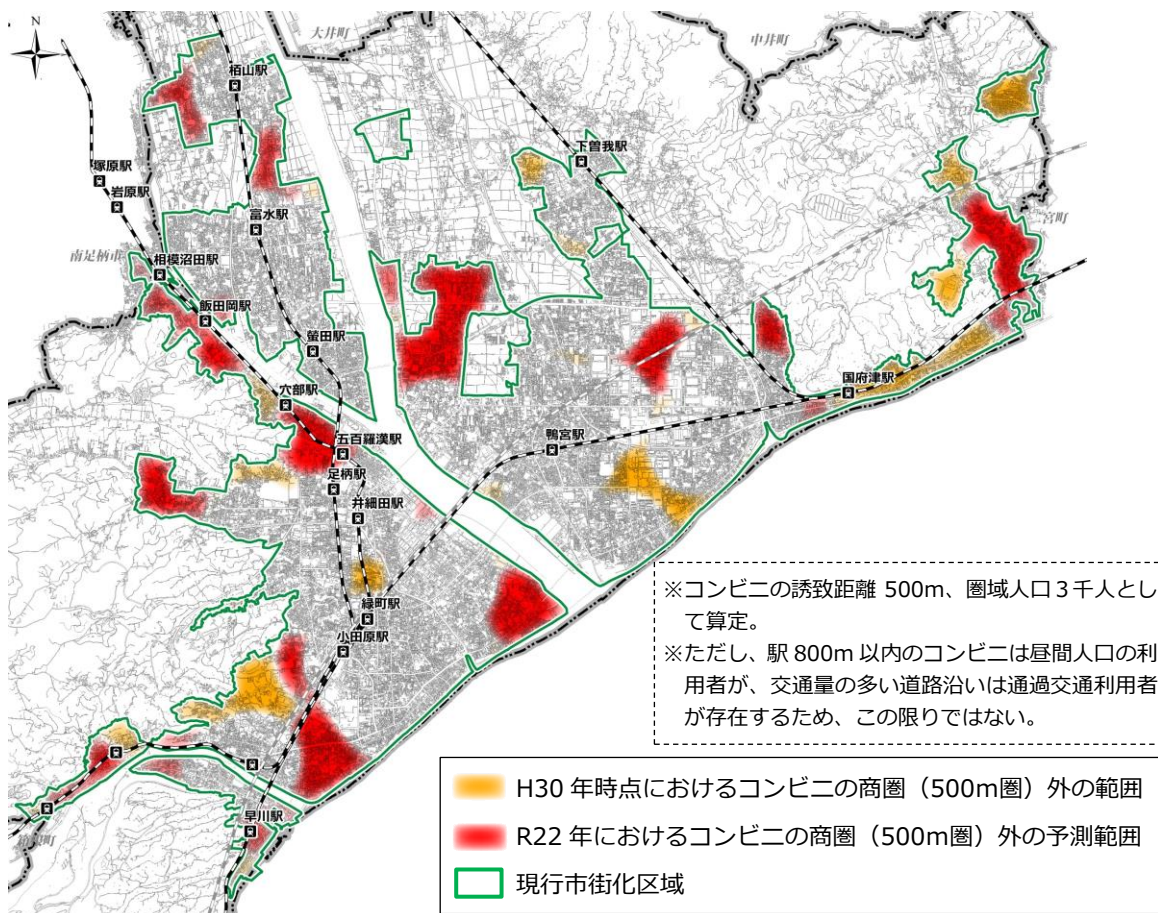
生活サービス施設	市街化区域内における 施設 500m圏の人口密度 (人/ha)	
	基準 (H27 (2015) 年)	将来 (R22 (2040) 年)
スーパー	65	51
コンビニエンスストア	68	54
診療所	67	52
参考：市街化区域	62	49

約 14～15 人/ha の減少

↓

500m 圏内で
約 1,000 人
の人口減少
⇒顧客 (≒売上) 減
による撤退など

■人口減少に伴う市街化区域内のコンビニの商圈 (500m圏) の変化 (平成 27 (2015) 年⇒令和 22 (2040) 年)



出典：平成27年国勢調査500mメッシュ人口、令和22年人口は国勢調査500mメッシュ人口を基準としたコーホート要因法による推計値

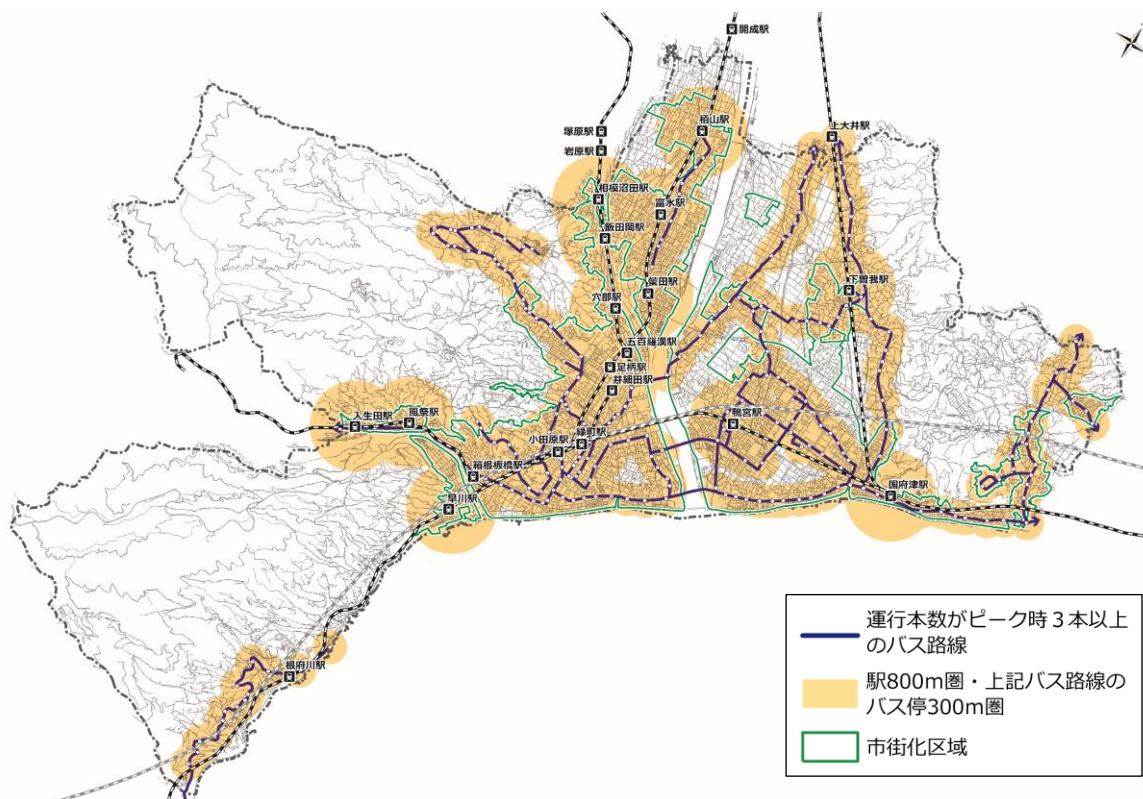
②公共交通サービス

高い公共交通の利便性は本市の強みといえますが、平成12（2000）年に人口減少に転じ始め、バス交通については、平成14（2002）年の道路運送法改正に伴い、路線バスの需給調整規制が廃止されたこともあり、市内を運行する路線バスの退出等が12度実施（廃止14系統、減便35系統）されています。

生活サービス施設と同様に、更なる人口減少の進展に伴い、将来的な鉄道、バス等の公共交通サービスの維持が困難になることが懸念されます。

■公共交通サービスを支える周辺人口密度の将来予測

駅 800m圏・バス停 300m圏の人口密度（人/ha）		基準（H27（2015）年）	将来（R22（2040）年）
運行本数がピーク時 3 本以上のバス路線	市街化区域	64	50
	市街化調整区域	7	5



■バス路線の退出等状況（小田原市関連）

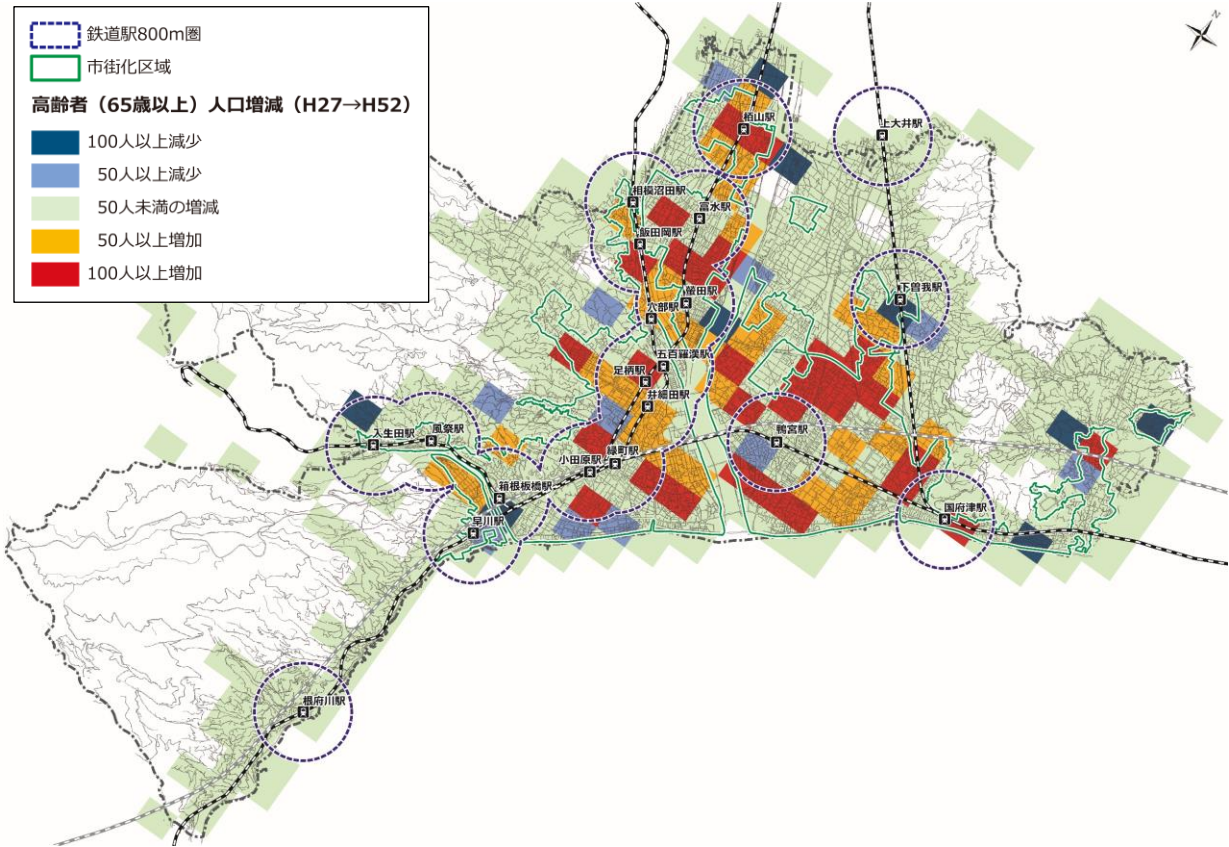
	廃止	減回	増回・新設
H14～H20 年	2	8	-
H21～H25 年	8	18	1
H26～H30 年	4	9	8
計	14 系統	35 系統	9 系統

小田原市都市部まちづくり交通課資料を基に作成（H30 年 4 月時点）

2. 高齢者の外出機会の減少と健康への影響

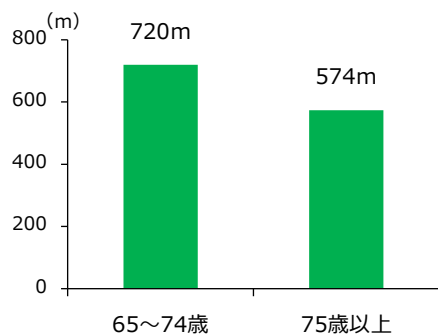
将来的に駅の徒歩圏外で高齢者が増大する見込みであり、高齢者の移動を支えるバス路線のサービス低下や撤退が進展した場合、外出機会の減少による徒歩行動等の身体活動量の低下など、結果として高齢者の健康への悪影響や医療費の増大、高齢者の運転による事故の増加などが懸念されます。

■ 高齢者人口の増減 (H27 (2015) 年→R22 (2040) 年)



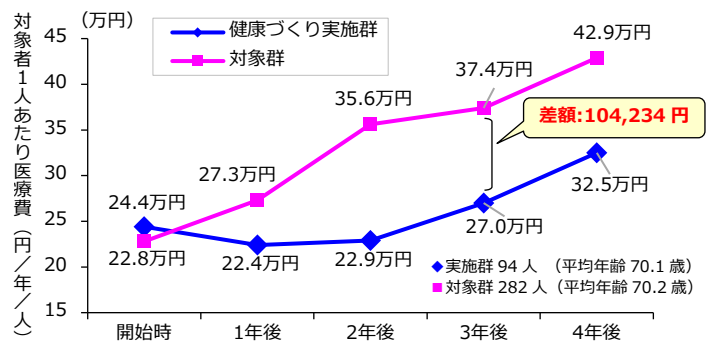
出典：国勢調査 500mメッシュ人口

■ 高齢者が休憩しないで歩ける範囲



出典：健康・医療・福祉まちづくりの推進ガイドライン (国土交通省、平成 26 年 8 月策定)

■ 運動習慣と医療費の関連性



運動しない人は、運動する人よりも年間 10 万円も医療費が高い

出典：健康・医療・福祉まちづくりの推進ガイドライン (国土交通省、平成 26 年 8 月策定)

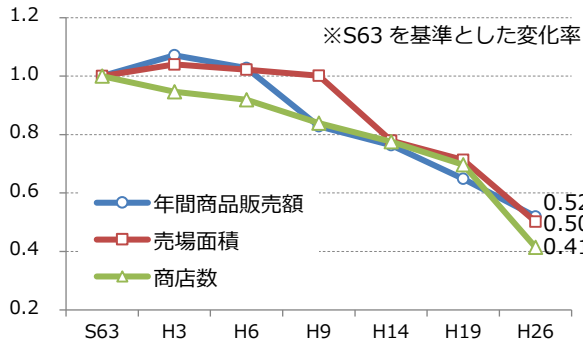
3. 地域経済・活力の衰退

モータリゼーションの進展、郊外への大規模商業施設の進出等により、小田原駅周辺では、商業機能の低下、低未利用地の増大、営業店舗の減少等が進み、また、建設費の高騰等により中高層マンションの分譲が停滞しており、都市機能や賑わい・活力が低下しています。

その他の駅周辺においても事業所数は減少の傾向にあり、地域経済が停滞している傾向がうかがえます。

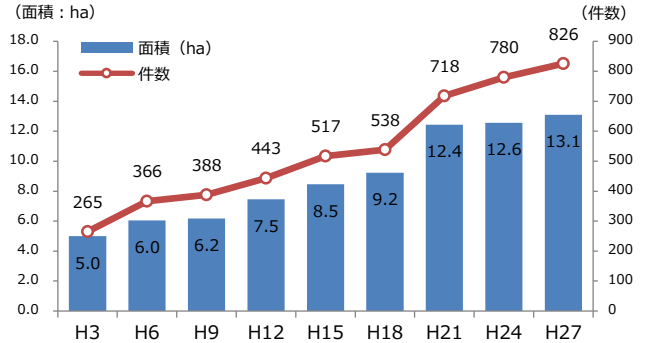
【小田原駅周辺における地域経済の推移】

■年間商品販売額等の推移



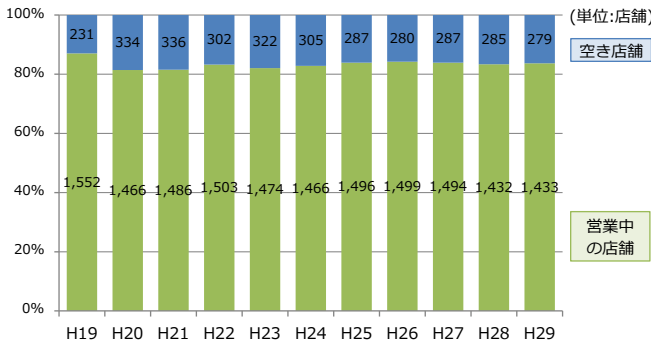
出典：商業統計

■低未利用地の推移



出典：小田原市資産税課資料を基に作成

■空き店舗数の推移



出典：小田原市空き店舗実態調査

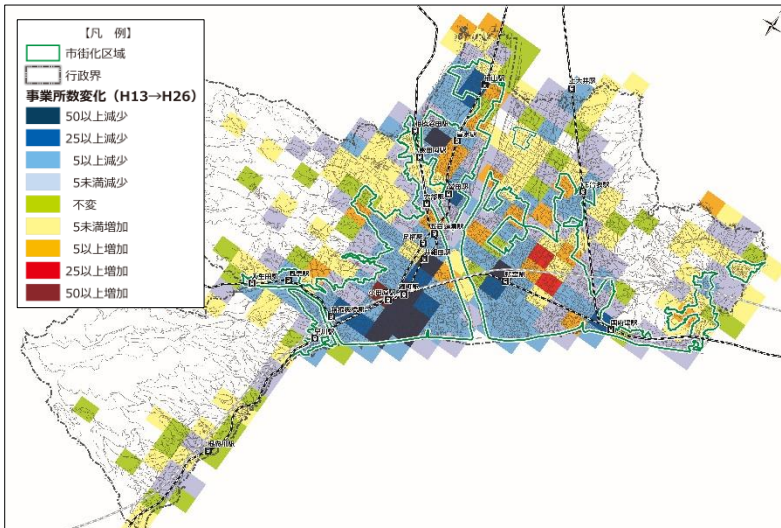
■中高層マンション（5階以上）の分譲実績

建築年度	件数	戸数	社会情勢
H17	2	84	高度地区
H18	3	146	
H19	2	191	
H20	0	0	リーマンショック
H21	2	77	
H22	0	0	
H23	1	53	
H24	1	25	東日本大震災
H25	2	51	
H26	1	42	
H27	1	42	消費税8%
H28	0	0	
H29	0	0	

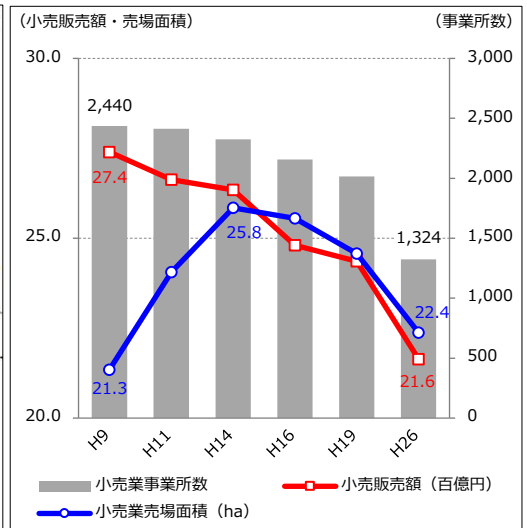
出典：小田原市資産税課資料を基に作成

【小田原市における地域経済の推移】

■事業所数の変化（平成13⇒26年）（左図）、小売販売額・売場面積の推移（平成9⇒26年）（右図）



出典：平成13年事業所・企業統計調査、平成26年経済センサス



出典：商業統計

4. 財政の悪化・都市経営コストの増大

①公共施設及び公共インフラの維持費増大

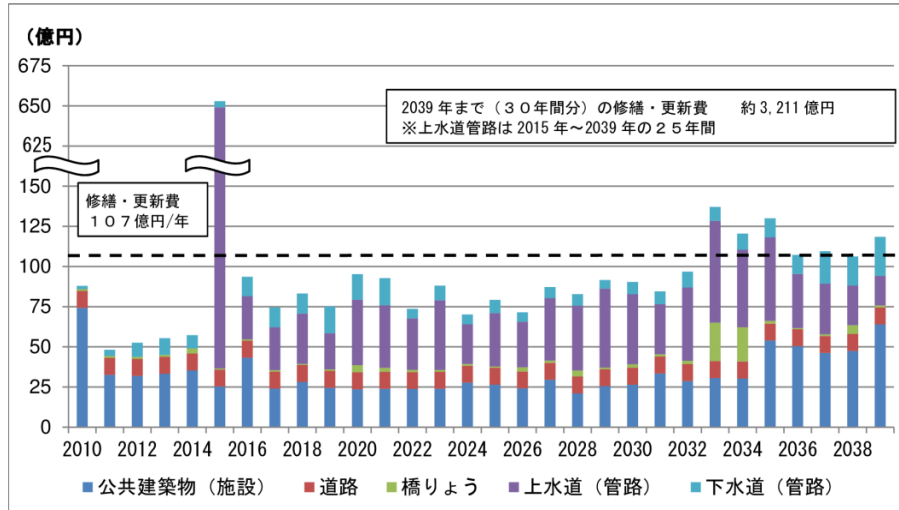
本市における既存公共施設全体*の修繕・更新費は、平成22（2010）～令和21（2039）年度までの30年間で約3,211億円、年度平均で約107億円が必要となると見込まれています。これは、平成17（2005）～21（2009）年度の5年間に投資した修繕・更新費（43億円／年）の約2.5倍に相当する財政負担額です。

※公共施設及び公共インフラ（道路・橋りょう・上下水道等）

また、公共施設や公共インフラの維持費は、市街地の規模が大きいほど維持・管理が必要な範囲が拡大するため、市街地の人口密度と一定の相関関係にあることが統計的に立証されています。

今後の公共施設及び公共インフラの修繕・更新費は増大することが見込まれている中、このまま市街地の低密度化が進展した場合には、更なる財政負担が想定され、行財政をひっ迫することが懸念されます。

■小田原市における公共施設全体の将来負担の見通し（H22（2010）～R21（2039）年度）

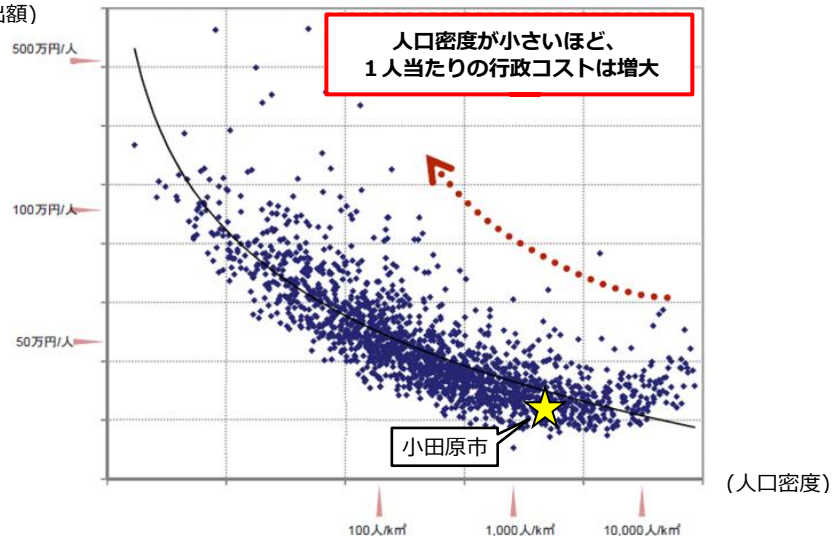


※2015年の上水道（管路）の突出は、推計時点で既に耐用年数を経過している管路については、推計上のルールとして更新時期を推計初年度にしたため。

出典：市有施設の管理運営に係る基本方針 改訂版（小田原市、H28年1月改訂）

■市町村の人口密度と財政歳出の相関（H18-20年の3か年平均値）

（1人あたり歳出額）

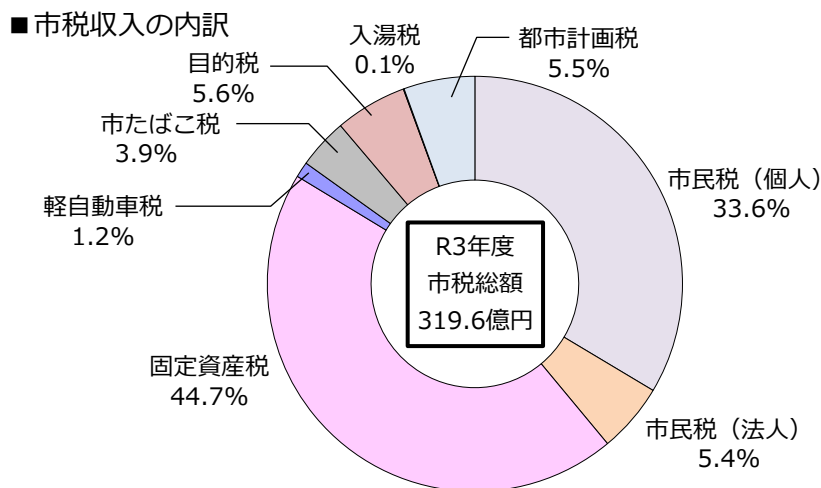


出典：「国土の長期展望」中間とりまとめ（国土交通省、平成23年2月公表）

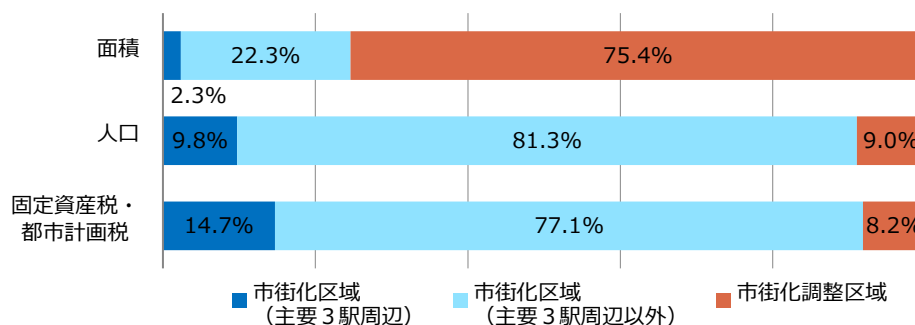
②税収の減少

市税収入の約1/3は市民税（個人）となっており、人口減少・少子高齢化の進展に伴い、その収入が減少することが予想されます。

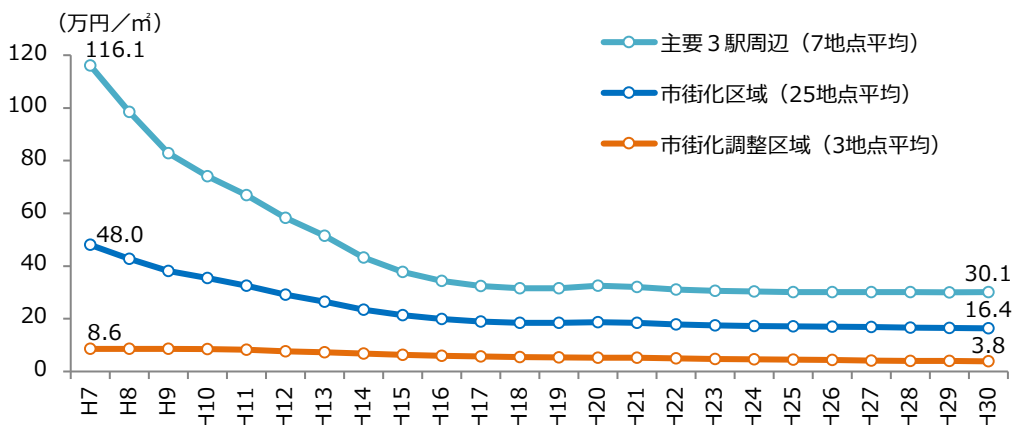
固定資産税及び都市計画税（以下、固定資産税等）は、合わせると市税収入の過半を占めています。面積は約2%に過ぎませんが、中心市街地を含む小田原駅周辺、本市の主要な交通結節点である鴨宮駅、国府津駅周辺においては市全体の固定資産税等の約15%を占めており、その税収は少なくありません。このまま地域経済が低下した場合、地価が下落し、市民税収入の減少も含め、税収の確保が困難になり、行政サービスが低下するおそれがあります。



■ 区域区別にみた固定資産税等の比率（平成27年）



■ 区域区別にみた地価公示価格の推移



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。

その他、災害の観点では、海に面していることから津波の被害が到底されます。関東大震災や南海トラフ地震等、巨大地震の発生が想定されるなか、発災時の津波による被害が懸念されます。

■本市の弱みの要点

自動車への
依存度が高い

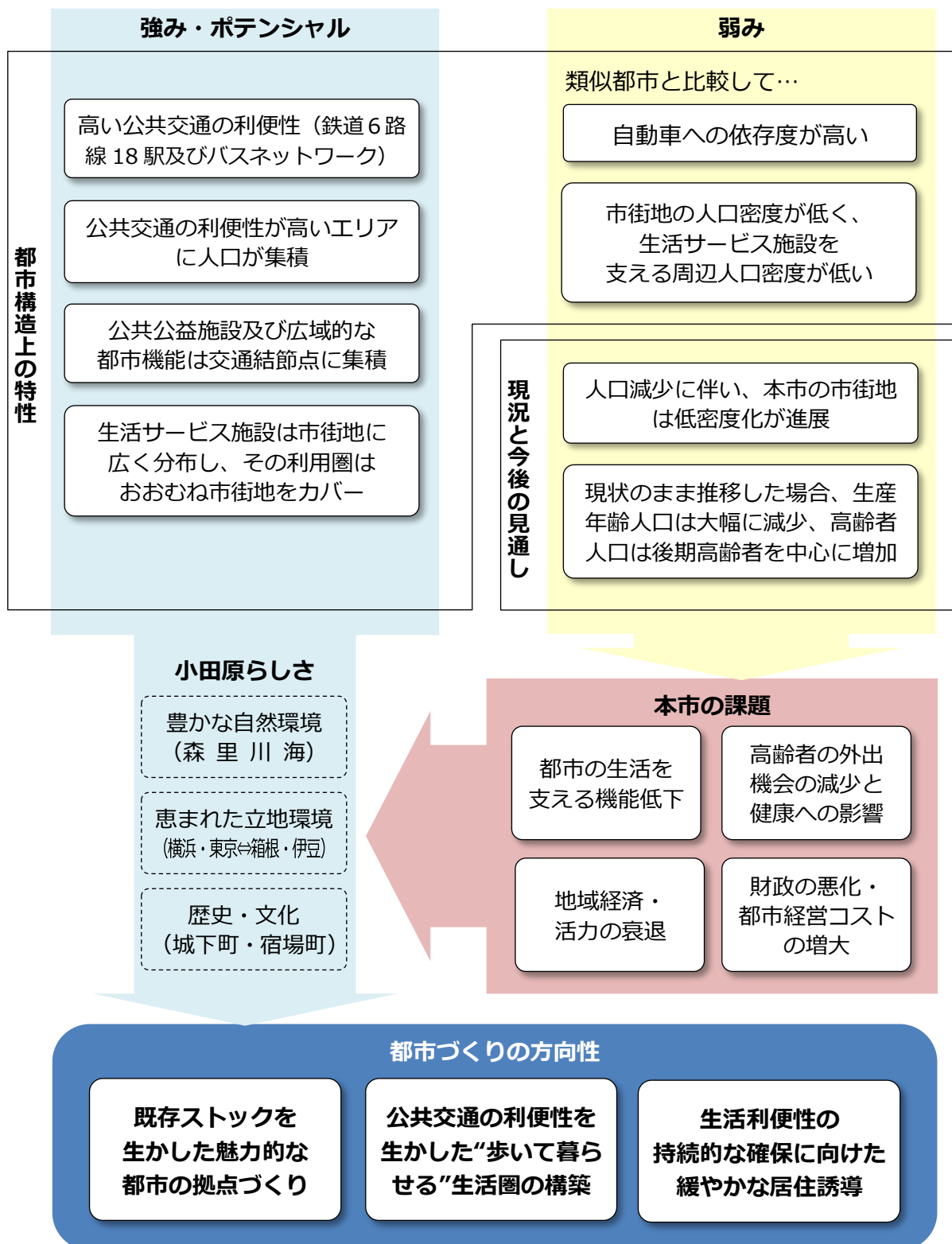
市街地の人口密度が低く、
生活サービスを支える
周辺人口密度が低い

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。また、近年全国各地で発生している津波や洪水等の自然災害により、生命や財産に甚大な被害が生じる恐れがあり、災害リスクを踏まえたまちづくりが求められています。

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、「2030ロードマップ1.0（第6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。

①2030ロードマップ1.0（第6次小田原市総合計画）

2030ロードマップ1.0は、豊かな環境の継承を土台に、生活の質の向上と地域経済の好循環の両輪を持続的に回し、世界中の人が行ってみたい、住んでみたいと憧れ、全ての市民が安心して快適に暮らし続けることができる「世界が憧れるまち“小田原”」の実現に向けて取組を総合的にまとめた計画です。

立地適正化計画は、2030ロードマップ1.0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（2030ロードマップ1.0）

少子高齢化などの将来の課題に対応した集約型都市構造を形成するため、都市の課題に応じた規制や緩和による計画的な土地利用の促進を図ります。また、民間事業者などのニーズを反映した都市計画提案による地区計画制度の活用・促進を図ることで、地域特性を生かしたきめ細やかなまちづくりを進めます。

②小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

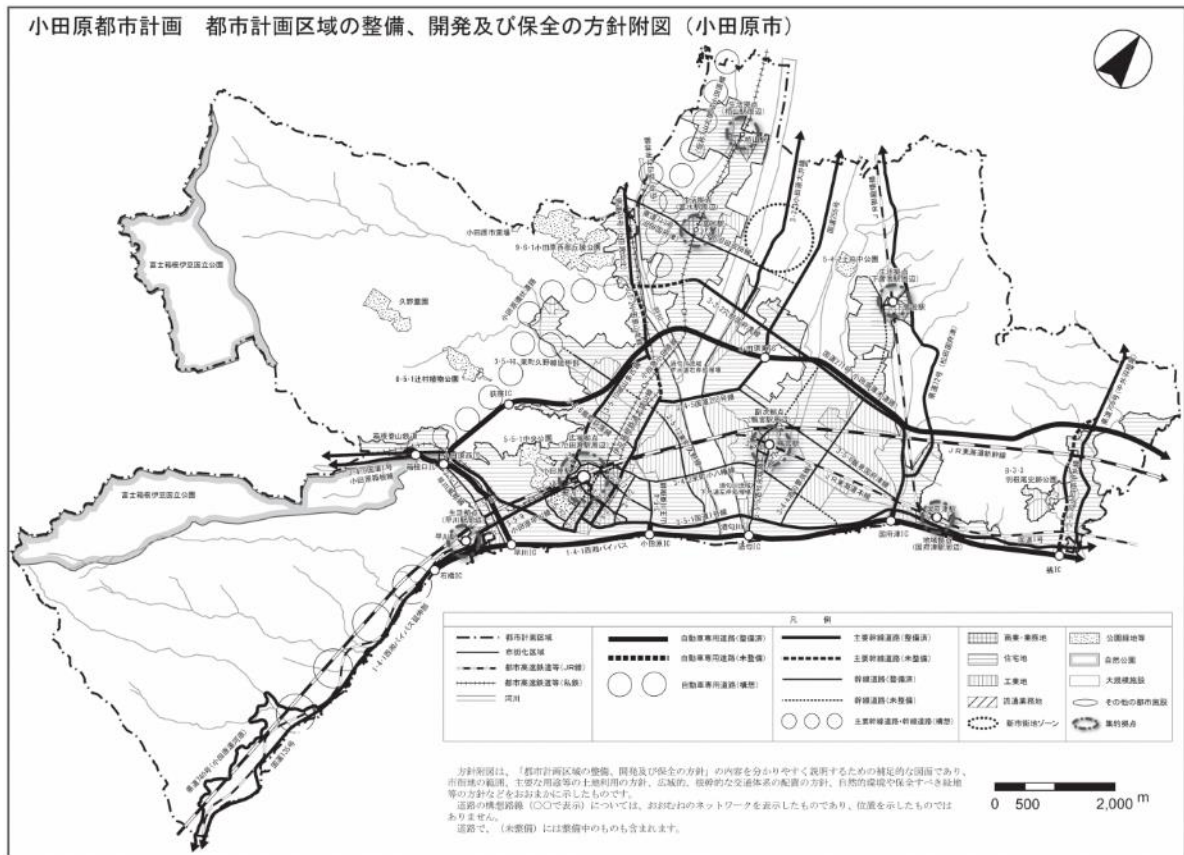
小田原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、整開保）は、県が定める「都市計画区域マスタープラン」における小田原都市計画区域の都市づくりの目標、区域区分の方針、土地利用や都市施設等の都市計画決定の方針を示す計画です。

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、2030ロードマップ1.0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「将来都市構造の基本的な考え方」を踏まえ、広域的な都市機能が集積し、“交流・にぎわい・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施設が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築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を提案し、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。

また、人口減少・少子高齢化が進む社会状況を踏まえ、高齢者や子育て世代をはじめ市民にとって、快適な生活環境を確保し、持続的な都市経営を推進するためには、鉄道駅周辺など交通の利便性の高い地域におけるまちの魅力を高め、都市機能の集約による居住の誘導を図るとともに、地域間を結ぶ交通軸を維持・確保する

■ 将来都市構造



④ 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

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（以下、交通マスタープラン）は、県西部都市圏の道路や公共交通などの都市交通部門における長期的な視点からの交通計画の基本計画であり、都市圏における望ましい交通体系整備の基本的な方針を示すものです。

立地適正化計画は、交通マスタープランに示される県西部都市圏の将来都市像を踏まえ、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実現に向けた都市づくりを推進するものとします。

■ 県西部都市圏の将来都市像 (交通マスタープランより抜粋)

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実現



⑤小田原市地域公共交通総合連携計画

小田原市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）は、買い物や通院など生活に欠かせない「おでかけ」に使える公共交通ネットワークの維持・確保を目的として、小田原市の公共交通のあり方を定める「おでかけ品質向上計画」です。

立地適正化計画は、連携計画に示される地域公共交通の方向性（基本方針）を踏まえ、「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を図るものとします。

■地域公共交通の方向性【基本方針】（連携計画より抜粋）

- 「住みやすい（日常生活に欠かせない買物や通院ができる）」「交流できる（人が集まり活動できる）」まちを繋ぐ公共交通ネットワークの構築
- 「使いやすい」「わかりやすい」公共交通サービスの実施
 - ・鉄道駅、主要施設、生活拠点などそれぞれの特性に適した乗継環境の整備を進める
- 「安心できる」おでかけ品質の確保・向上
 - ・自動車に頼らなくても、日常生活に欠かせない通院や買物などができるよう、公共交通、特に路線バスについて、おでかけ品質の確保・向上を目指す

⑥小田原市強靱化地域計画

小田原市強靱化地域計画（以下、強靱化計画）は、これまでの防災・減災の取り組みに加え、将来を見据えた都市基盤整備、地域における自助・共助の一層の推進、未来を担う子どもたちへの防災教育の充実等、これまで以上に災害に強い人づくり・地域づくり・都市づくりの実現を目的として、小田原市の防災・減災対策の取り組みの方向性を定めた計画です。

立地適正化計画は、強靱化計画に示される「起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）」への対策・対応の方向性を踏まえ、安心・安全なまちづくりの体制構築を図るものとします。

■強靱化の目標【基本目標】（強靱化計画より抜粋）

- 基本目標
 - ・人命の保護が最大限図られる
 - ・市域の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
 - ・市民の財産及び公共施設に係る被害を最小化する
 - ・迅速な復旧・復興を行う

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

【2030 ロードマップ 1.0】
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

【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

【小田原市強靱化地域計画】
に災害に強い人づくり・地域づくり・都市づくりを実現するための取り組み

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 －

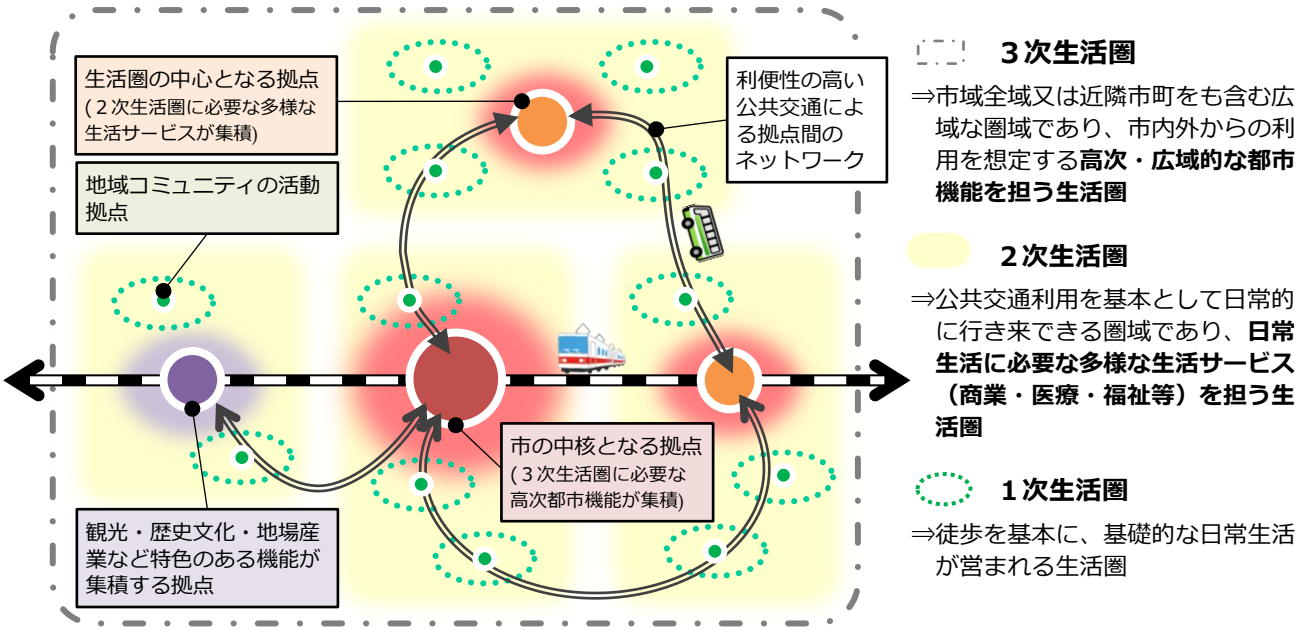
小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

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。
 - ☞ 本市における被災リスクを把握し、適切な対策を位置づけることで計画的かつ着実に必要な防災・減災の対策に取り組みます。

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

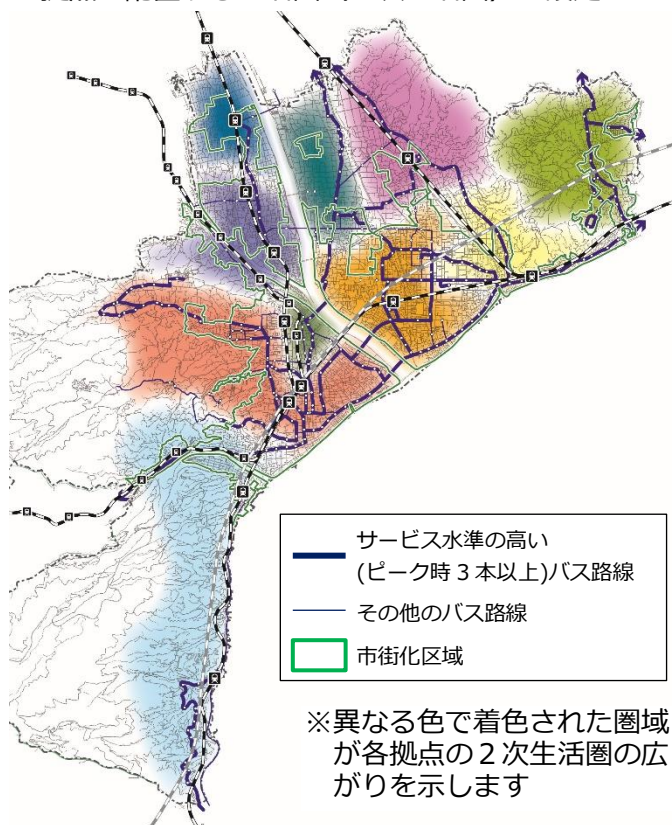
1. 拠点設定と都市機能誘導の方向性

①段階的な生活圏域の形成に向けた拠点配置の考え方

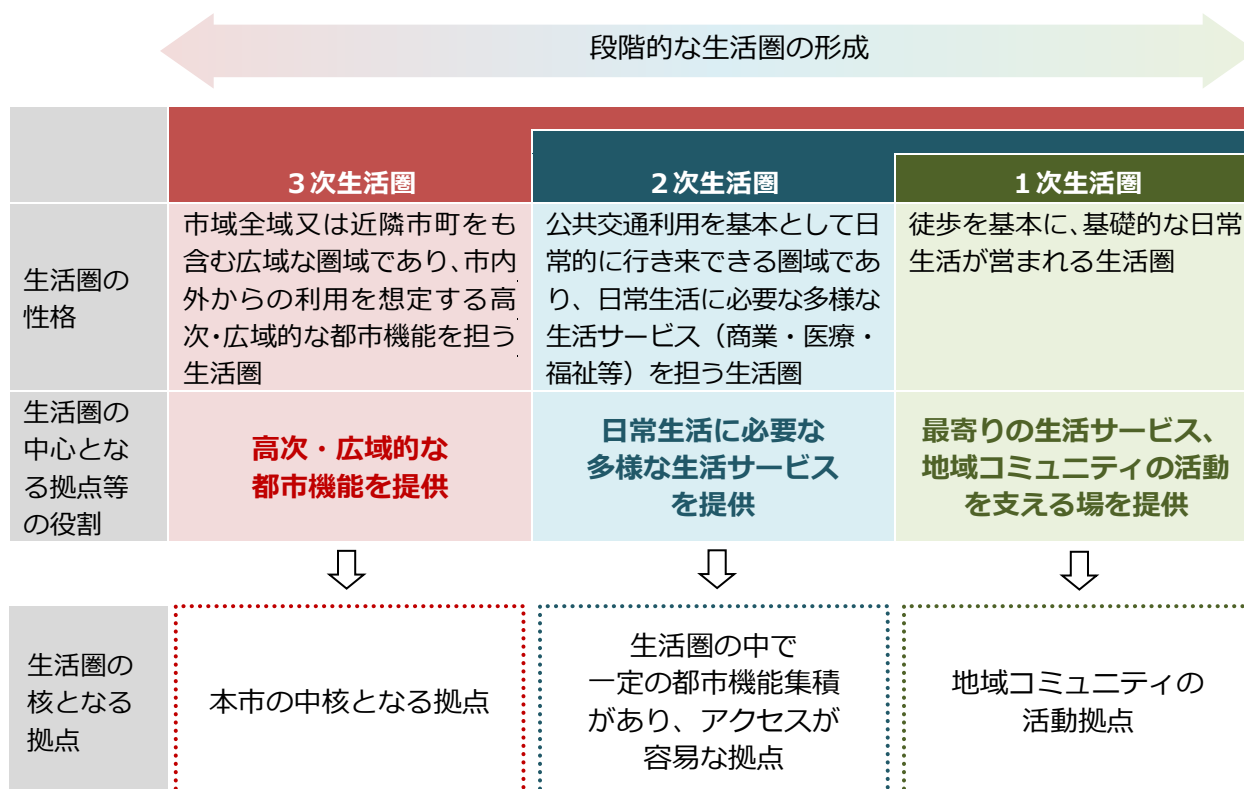
「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」の実現に向けて、下図に示すような段階的な生活圏の形成を目指します。

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



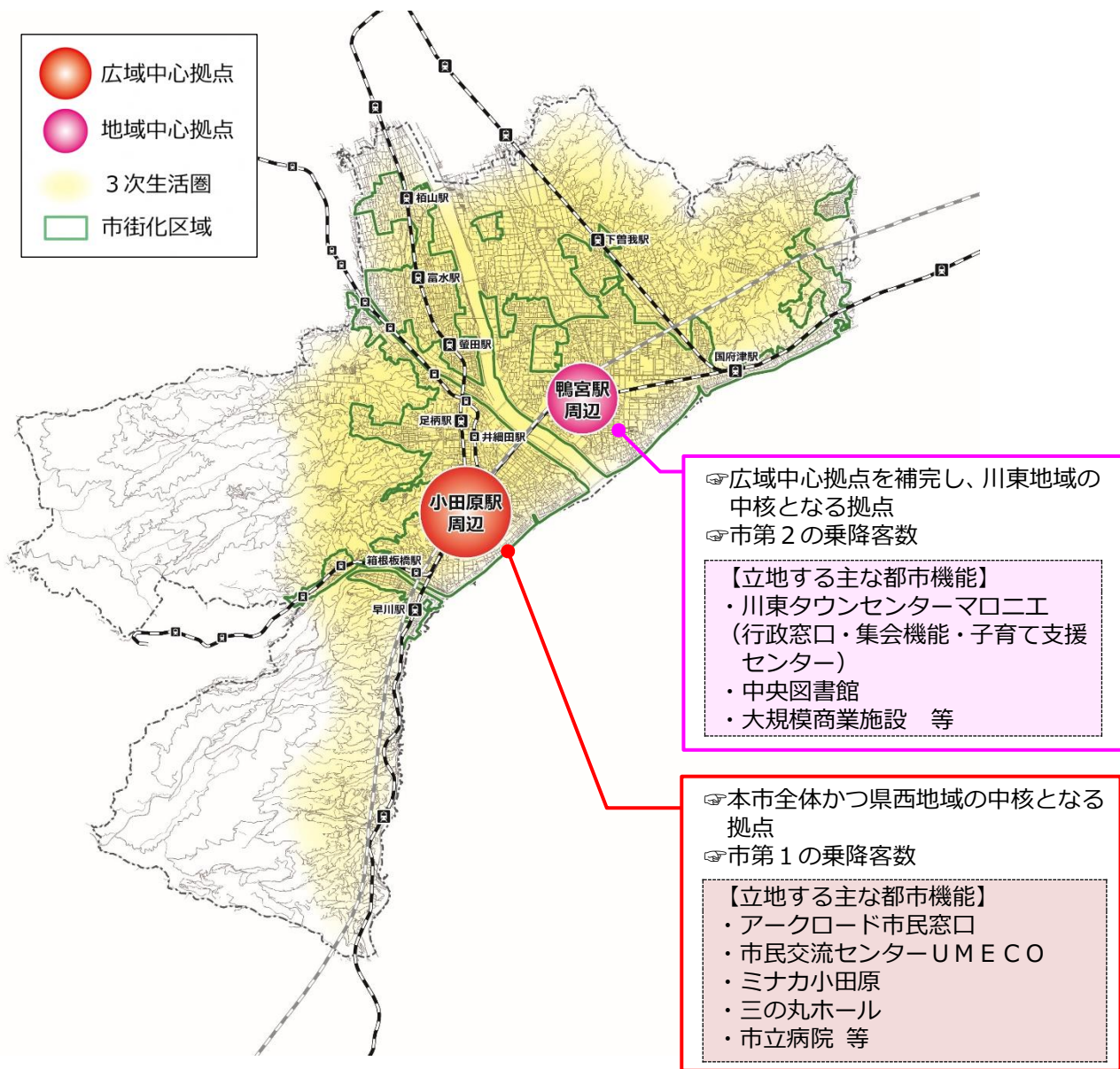
②本市の中核となる拠点の設定

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。

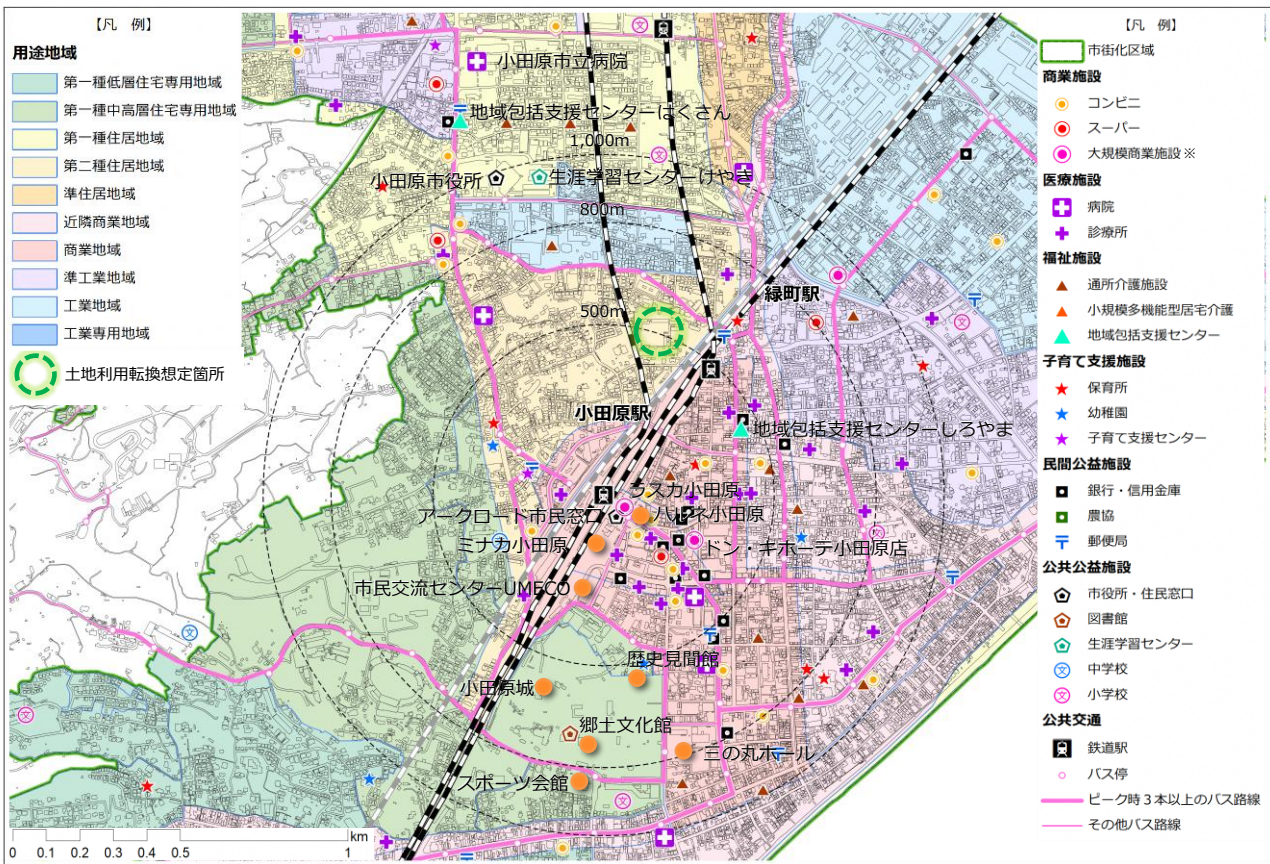
また、市街地が広く分布する川東地域の中核となる拠点として、公共公益機能や広域的な都市機能が集積する鴨宮駅周辺を『地域中心拠点』とし、広域中心拠点の機能・役割を補完するとともに、公共交通ネットワークにより連携を図るものとします。

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。

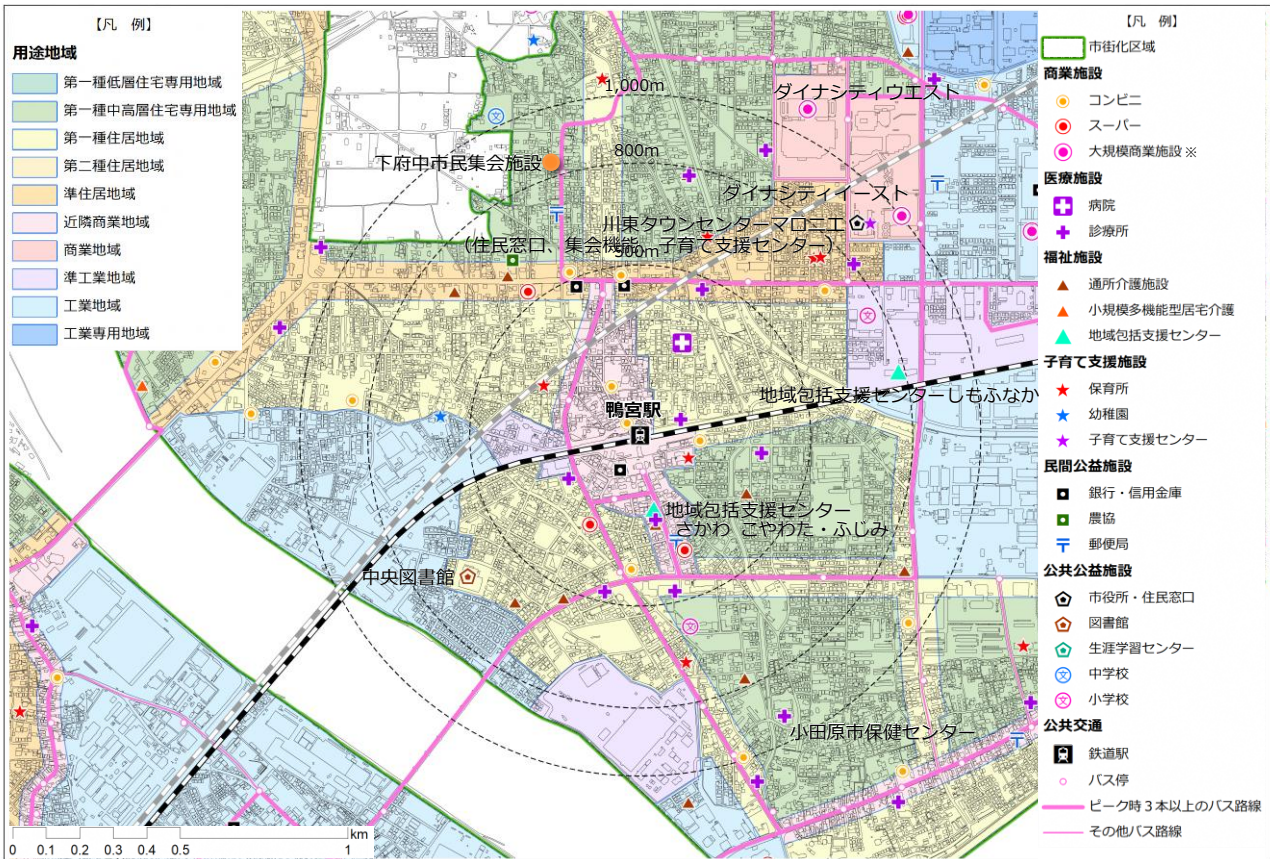


(参考) 広域中心拠点、地域中心拠点における都市機能及び公共交通の状況

【小田原駅周辺】



【鴨宮駅周辺】



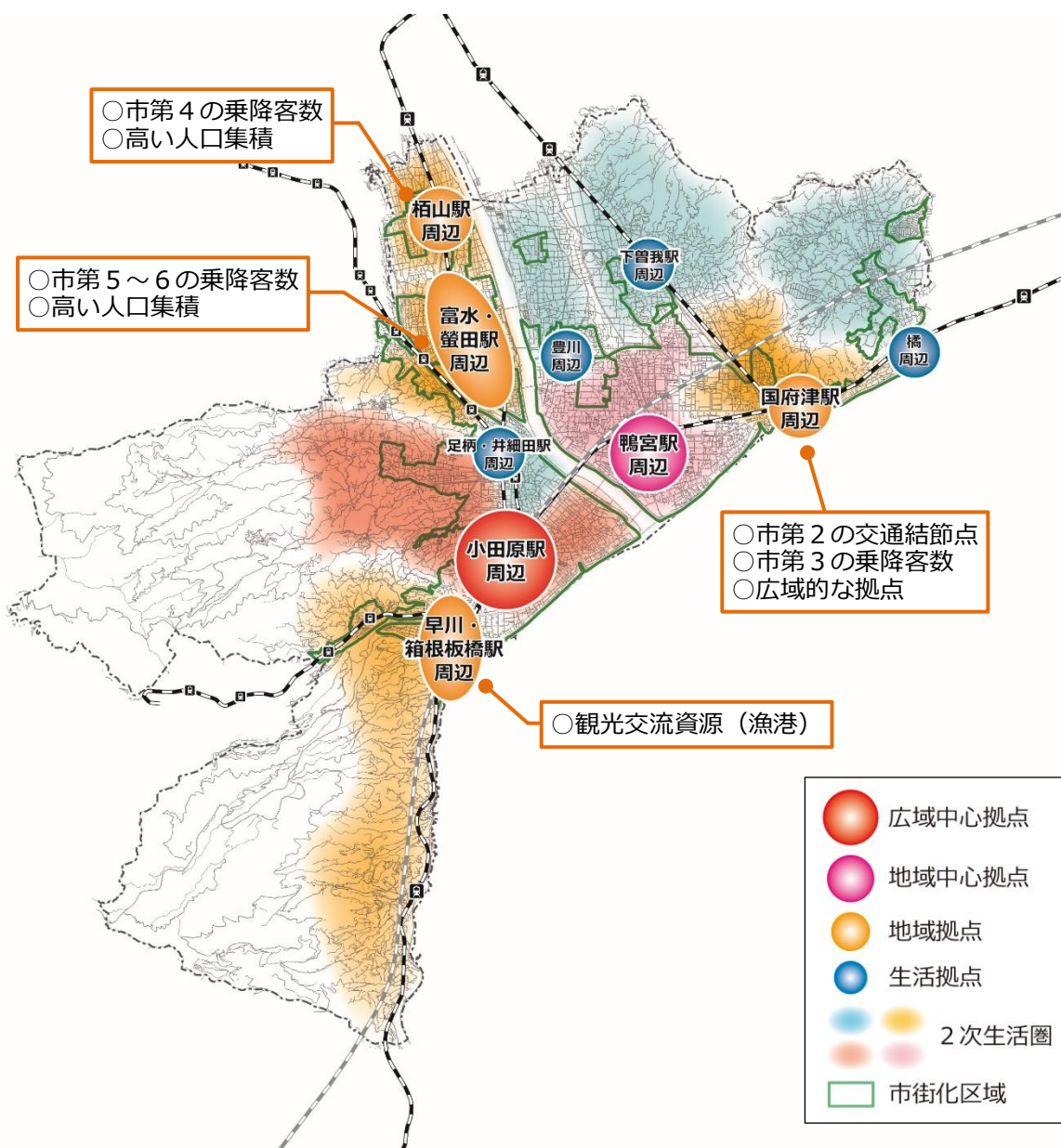
③生活圏の中心となる拠点の設定

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。

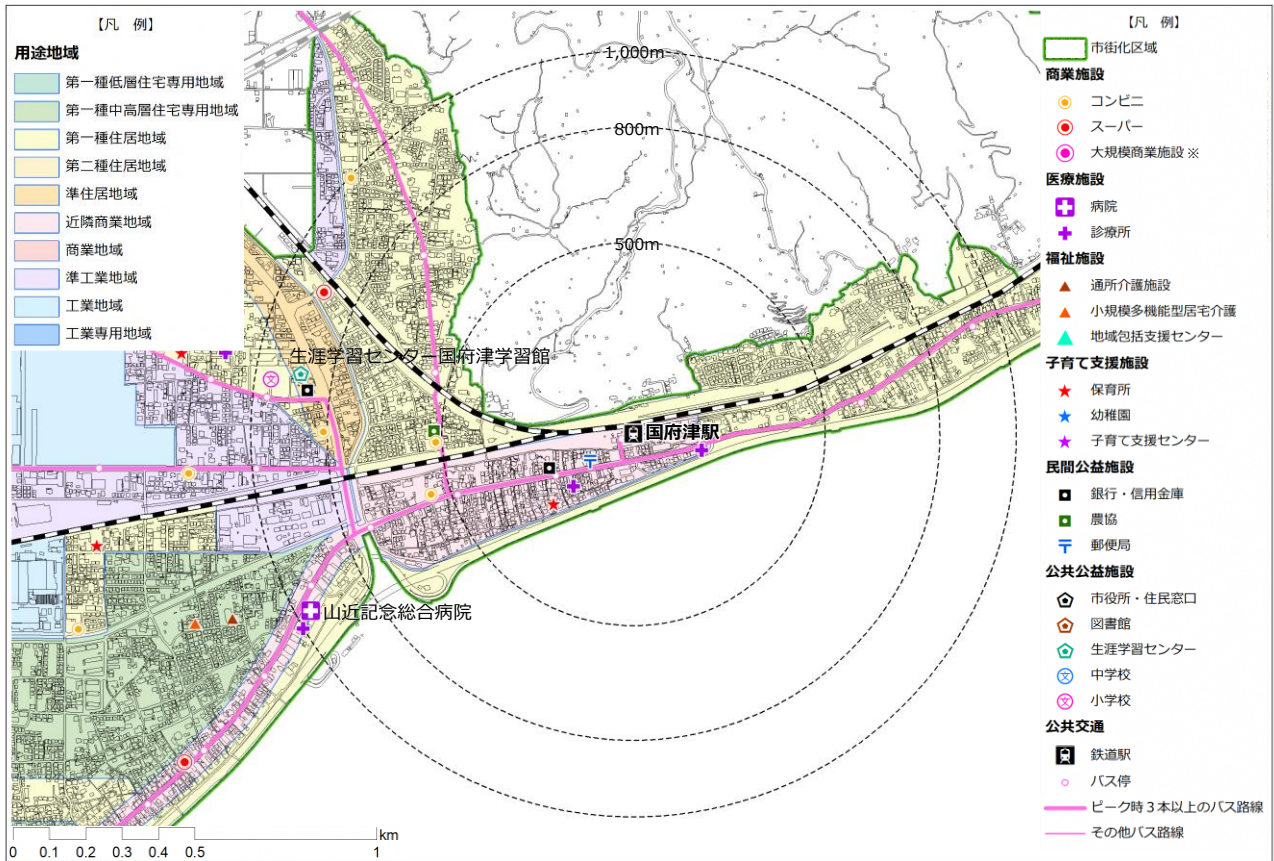
「生活圏」は、段階的な生活圏の中の“2次生活圏”に該当するものであり、バスによる移動も含め一定の広がりを持つ日常生活の行動圏として捉えます。「生活圏」において、駅やバス停周辺など公共交通によるアクセスが容易であり、生活サービス施設が既に一定程度集積し、日常的なサービスを効率的に提供できるエリアを、生活圏の中心となる「生活拠点」として設定します。

「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。

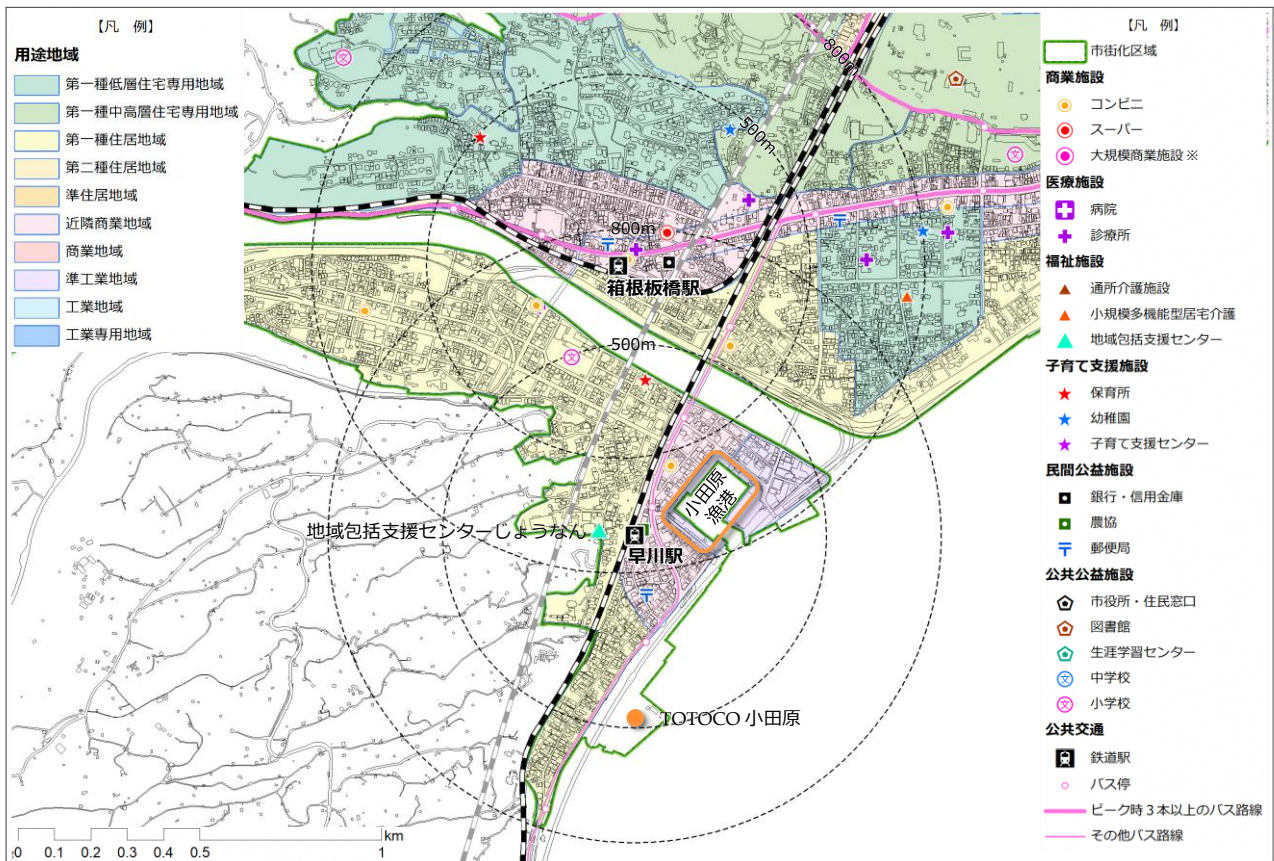


■ (参考) 地域拠点における都市機能及び公共交通の状況

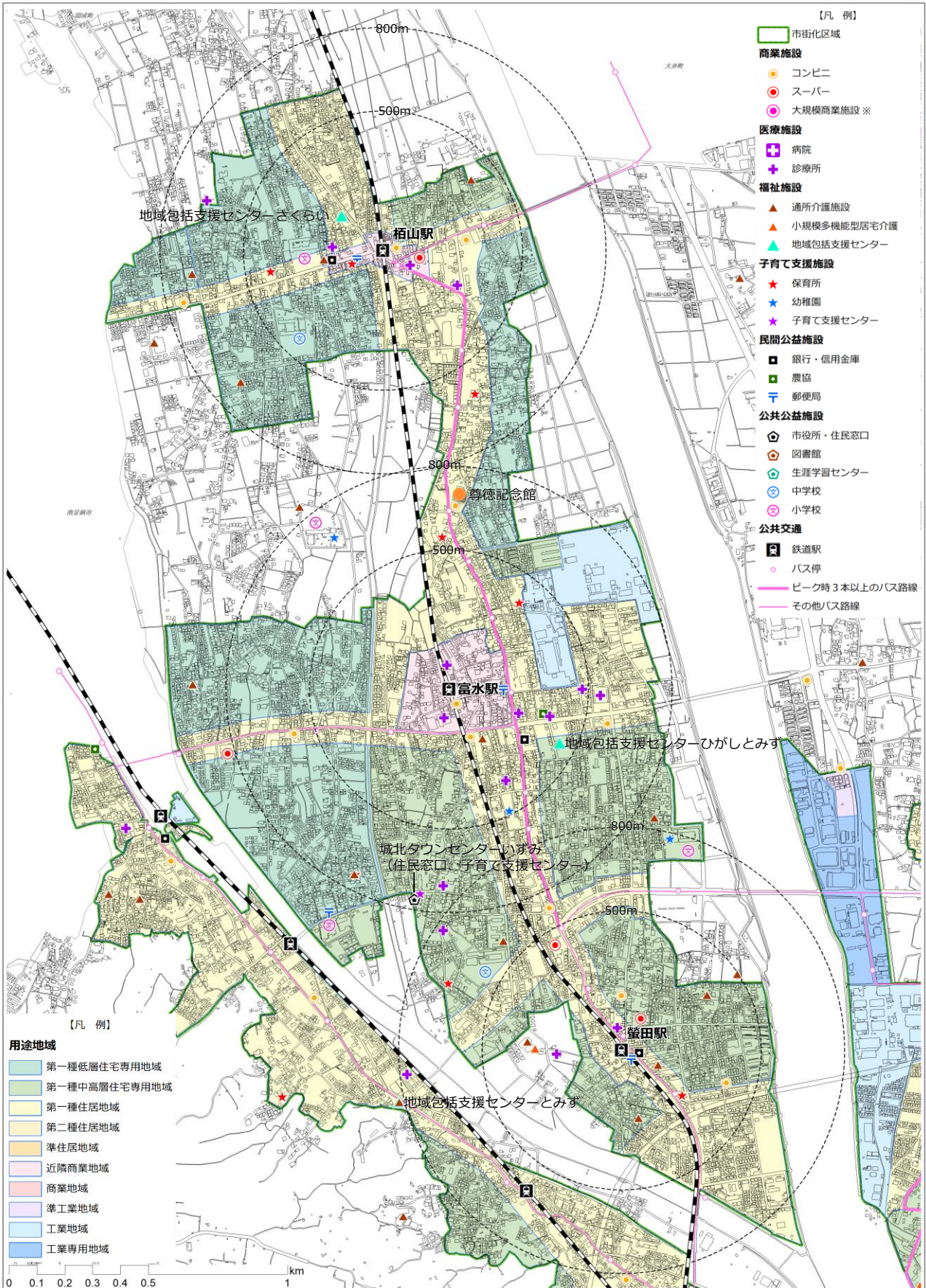
【国府津駅周辺】



【早川・箱根板橋駅周辺】

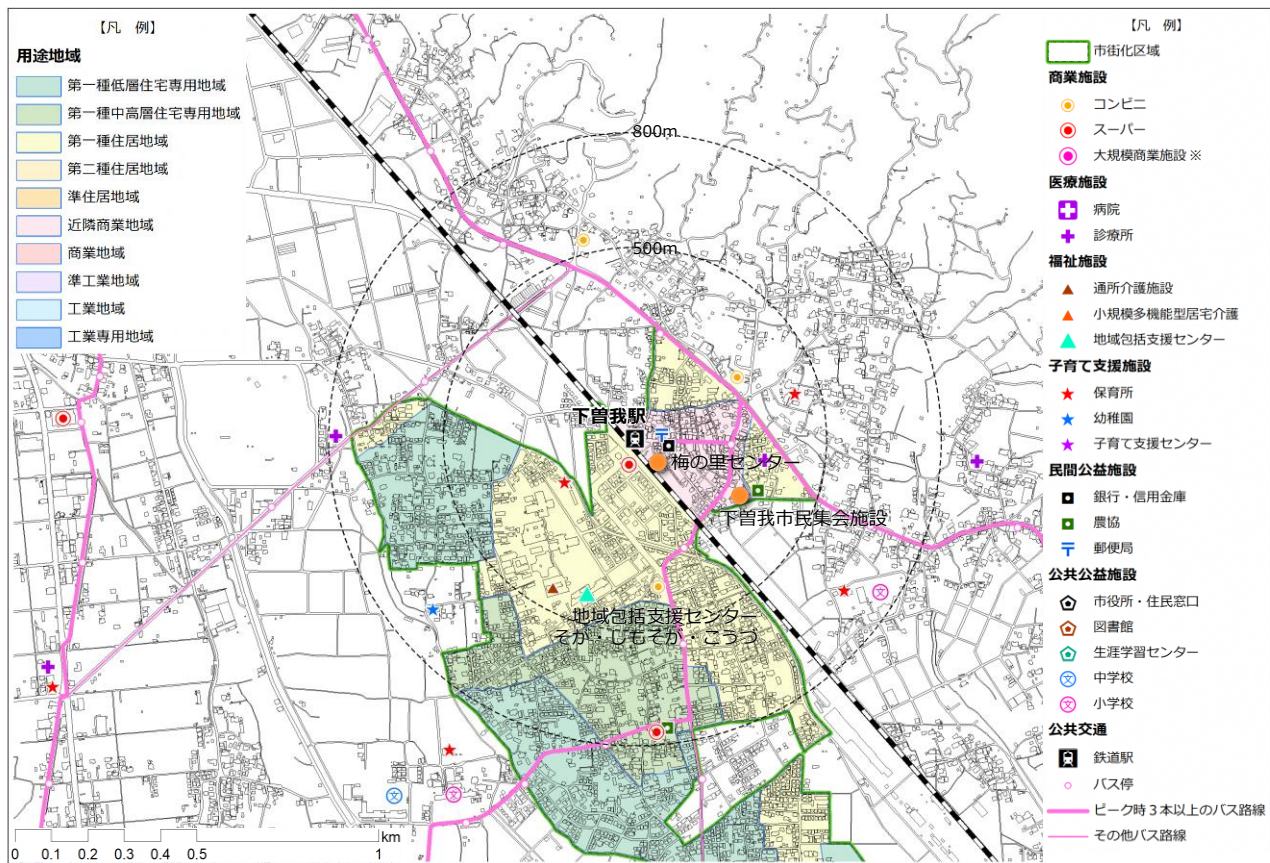


【栢山駅周辺及び富水・螢田駅周辺】

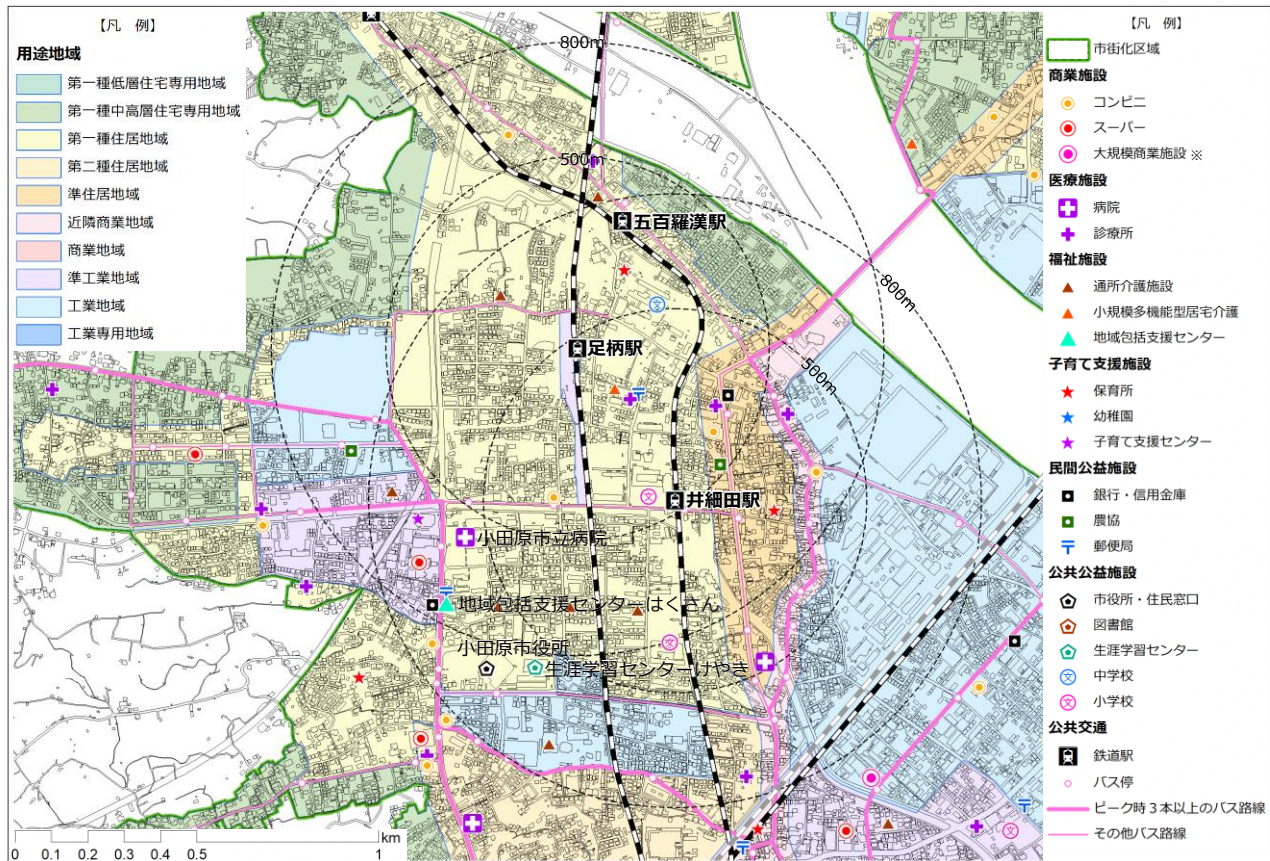


■ (参考) 生活拠点における都市機能及び公共交通の状況

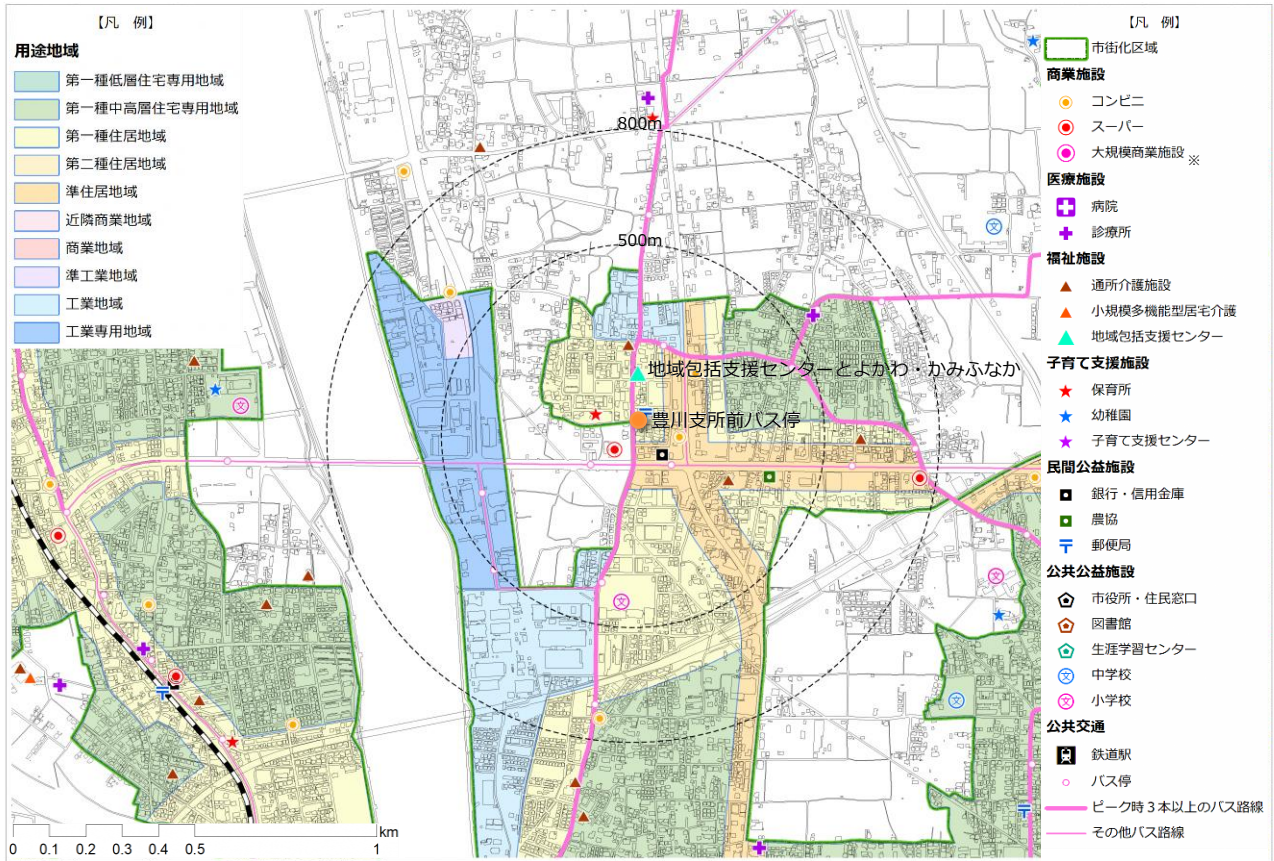
【下曽我駅周辺】



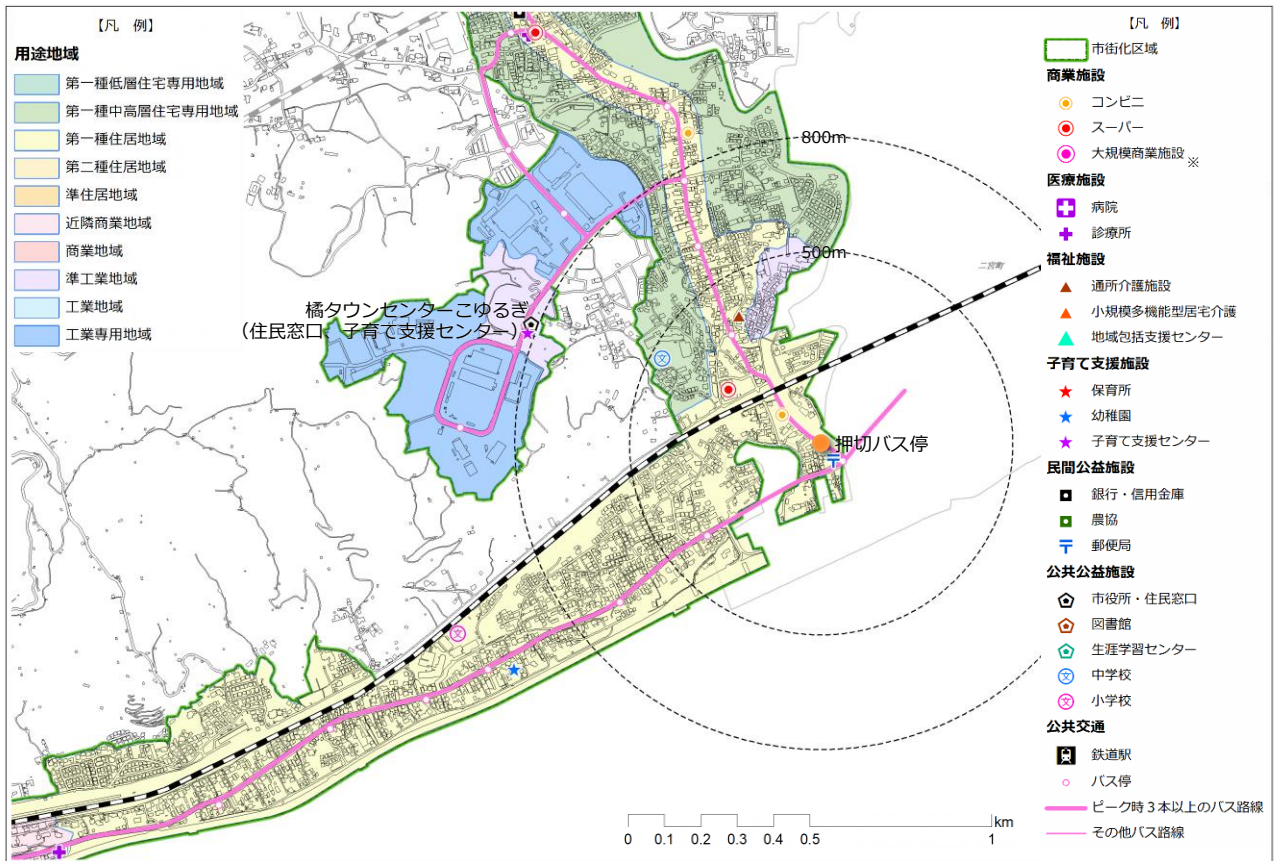
【足柄・井細田駅周辺】



【豊川周辺】



【橋周辺】



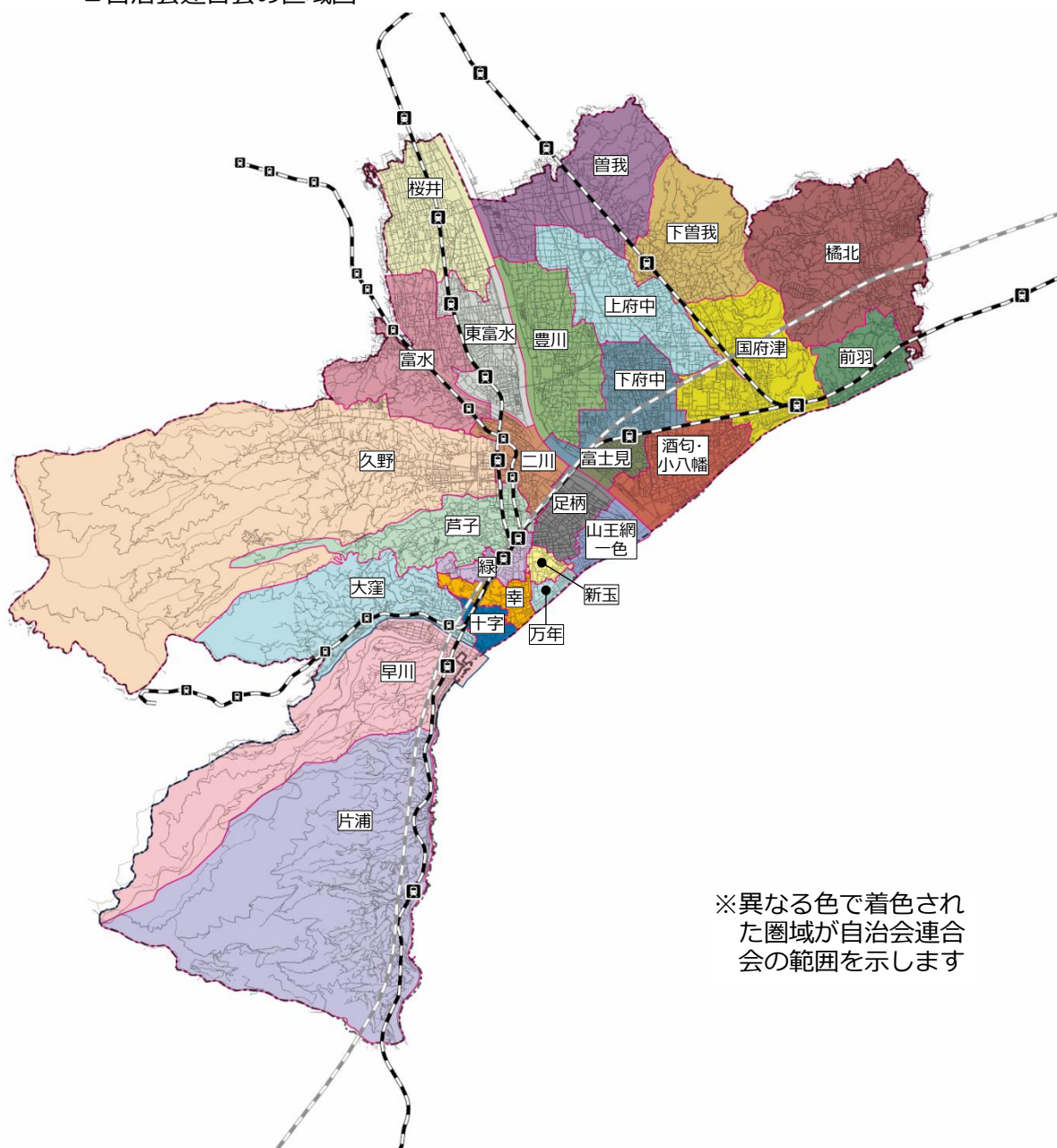
④地域コミュニティの中心となる拠点の設定

“歩いて暮らせる”生活圏を構築するとともに、地域のコミュニティの運営・活動の場となる『地域コミュニティ拠点』を設定します。

本市は、近隣町村との合併を行いながら現在の市域を形成してきており、旧町村時代からの地域コミュニティは自治会連合会として受け継がれ、地域活動の母体としておおむね1次生活圏を形成しています。

“歩いて暮らせる”生活圏を構築するとともに、市街地のみならず、本市の1次産業を支える農業集落、漁業集落等も含め、地域コミュニティの持続的な維持・発展を図るため、小学校などに、計26の自治会連合会ごとに設立された地域コミュニティ組織の運営の場であり、活動の場ともなる『地域コミュニティ拠点』を設定します。

■自治会連合会の区域図



⑤拠点の設定

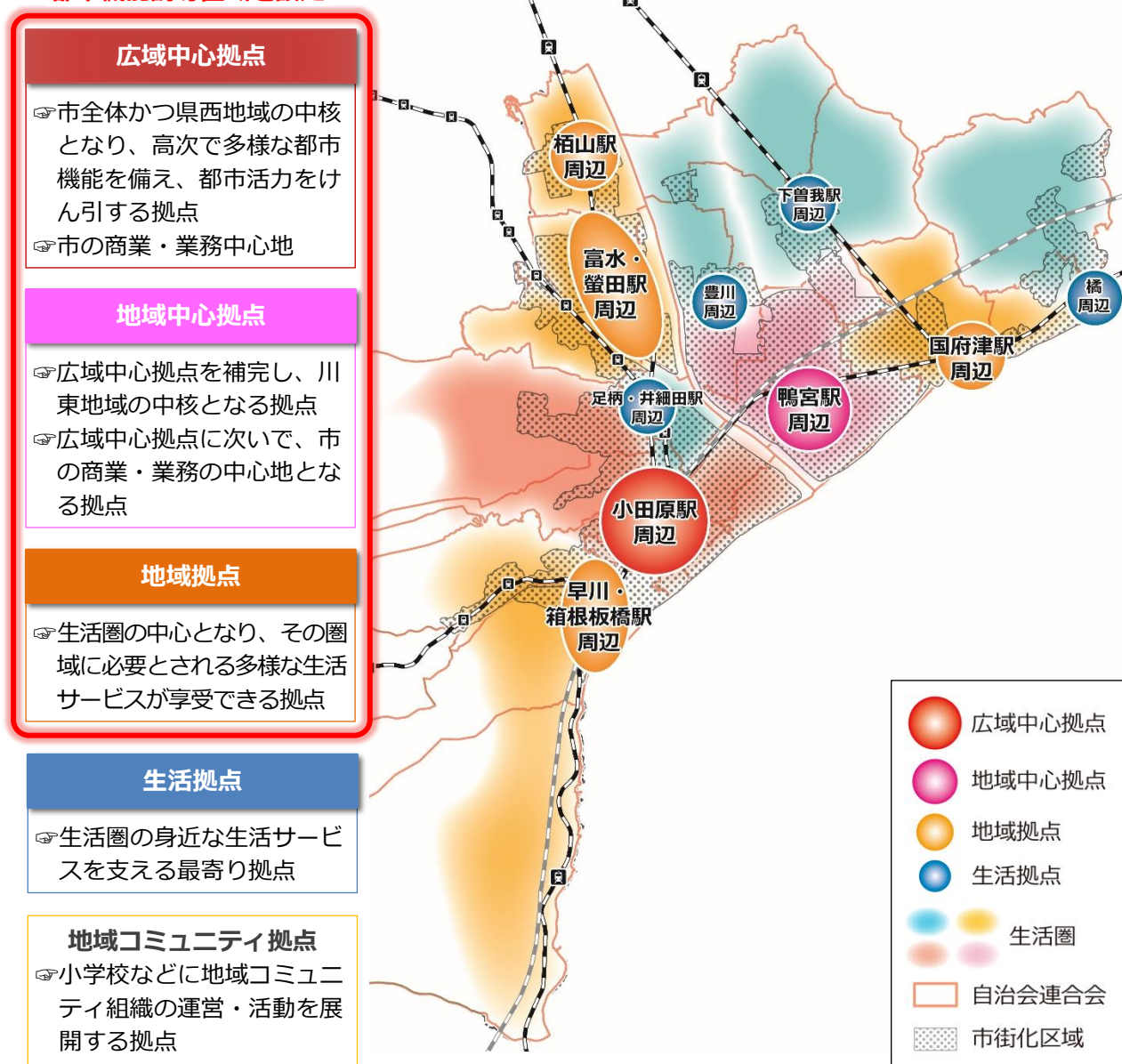
本市における都市構造の骨格をなす拠点については、その地域性と機能的特徴を基に、広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点、生活拠点、地域コミュニティ拠点の5つを設定します。

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、小学校などに地域コミュニティ組織の運営・活動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。

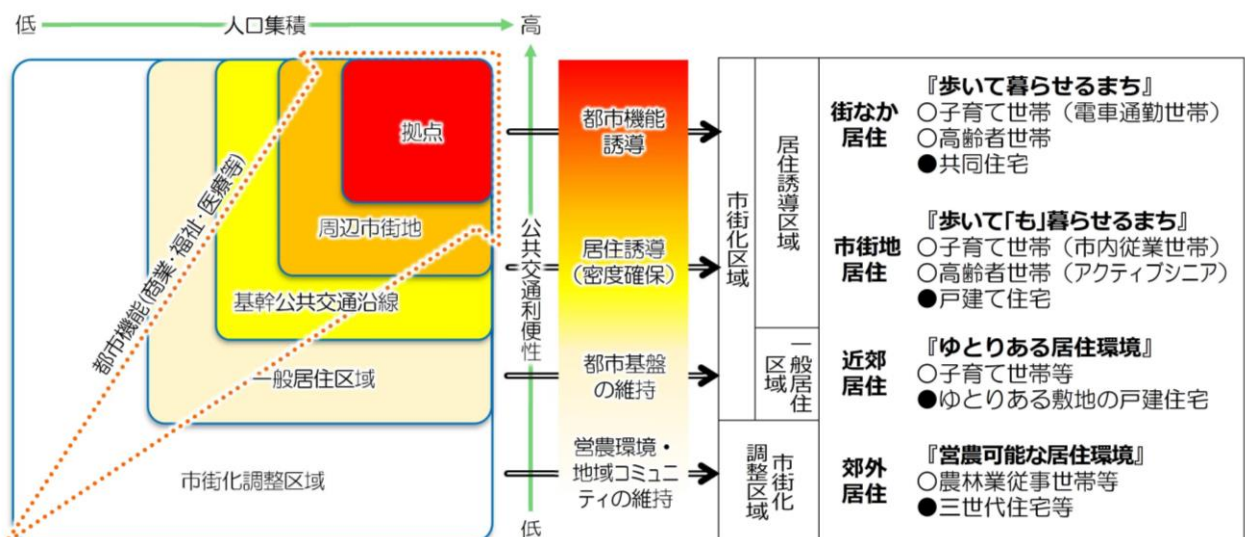
市民の住まい方やライフスタイルを尊重しながら、生活利便性・交通利便性の高い拠点やその周辺市街地、拠点間を結節する公共交通の沿線への住み替え等が促されるよう、それぞれの地域特性に応じた居住地選好につなげ、小田原らしいメリハリと特色ある市街地形成を図ります。

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、既存の都市基盤を生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、営農環境を保全する中で、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。

3. 道路・公共交通ネットワーク

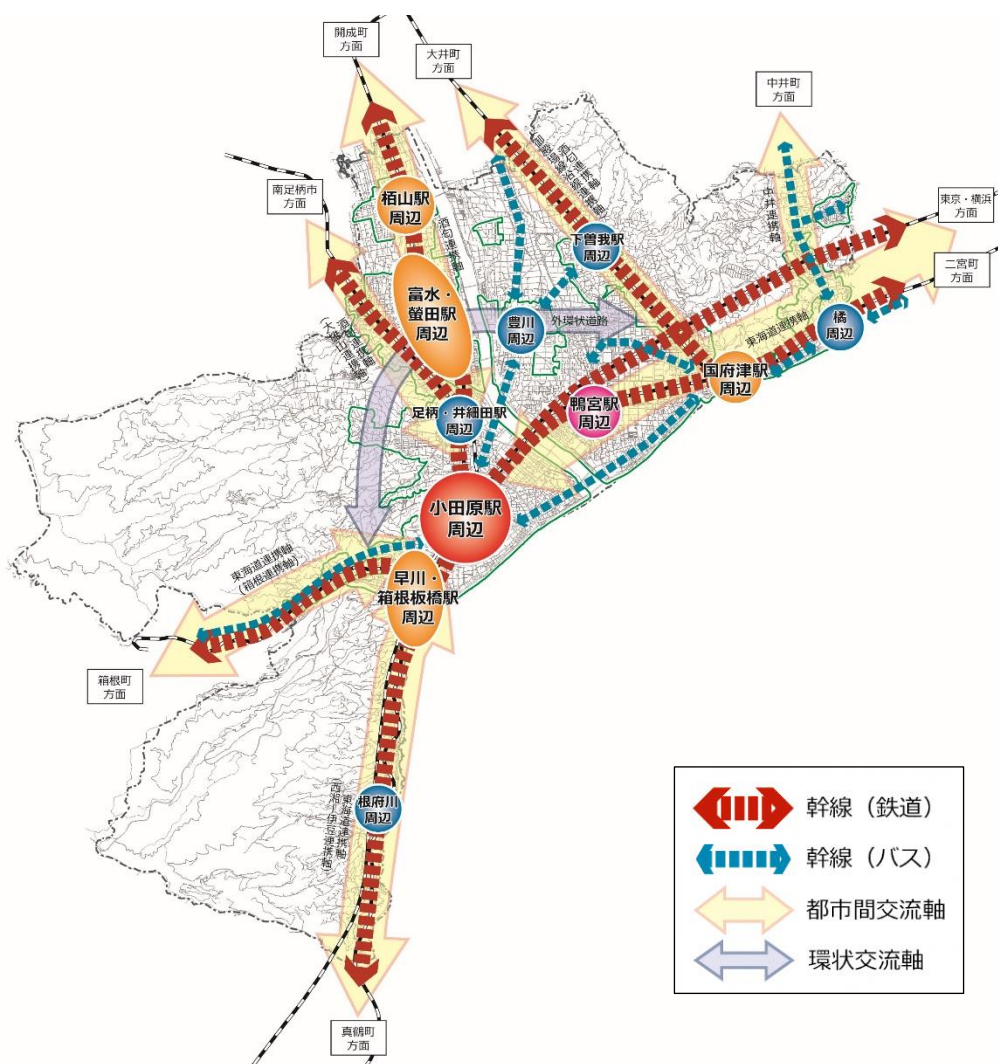
本市の将来都市構造は、中核となる拠点と生活圏の中心となる拠点が相互に連携し、段階的な生活圏を形成する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すものであり、道路・公共交通を軸にネットワークの構築を図ります。ネットワークを担う公共交通は、幹線や支線など、その役割に応じたサービスの確保を図るものとします。

広域交通や拠点間の連絡を担う公共交通を幹線に位置付け、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。幹線に位置付けたバス路線は、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付け、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。

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

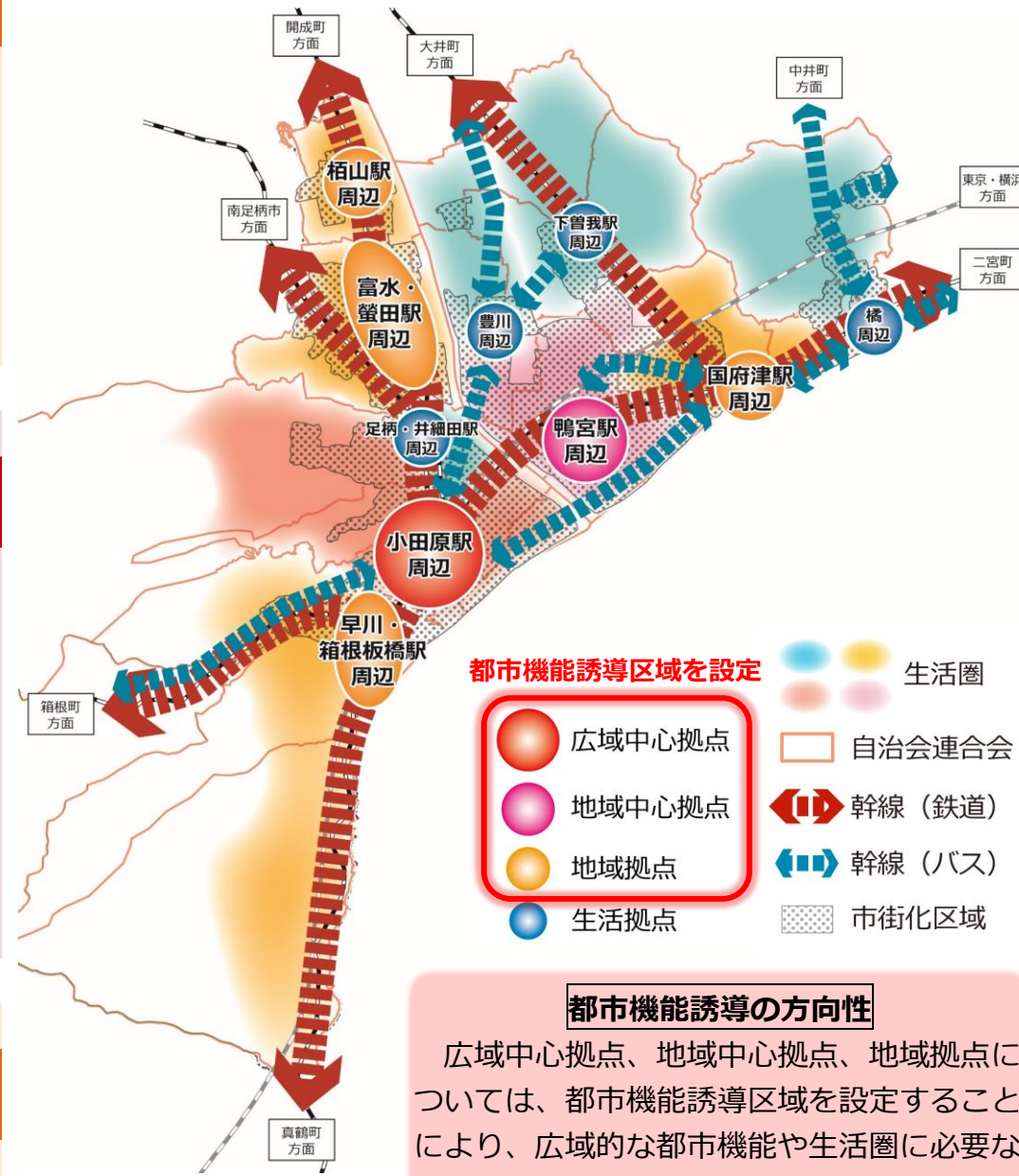
- 小田原駅周辺は、東海道本線や新幹線をはじめとする広域的な公共交通の結節点であり、県西地域の中核となる広域的な交流の拠点として、商業・業務、医療・福祉や公共施設をはじめとする高度な都市機能を集約・誘導するとともに、小田原城跡を中心とする歴史的・文化的資源の活用による交流の促進を図ります。
- また、交通利便性や歴史・文化等といった小田原駅周辺のブランドを生かした「街なか居住」の促進による、にぎわいと活気あふれる中心市街地の形成を図ります。

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。

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



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	●小田原駅東 口図書館 ●三の丸ホ ール	●市民交流センター UMECO ●生涯学習センター けやき	●小田原城 ●歴史見聞館 ●スルーツ会館	●	●	●	●	●	●	●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
地域中心拠点	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	●中央図書館	●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
地域拠点	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 ●国府津駅自転 車駐車場会議 室	—	—	●	●	●	—	—	●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
地域拠点	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
地域拠点	生活拠点	地域拠点	富水・螢田 駅周辺	小田急小田原線 路線バス	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	—	●	●	—	●	●	●
地域拠点	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	—	—	●	●	—	●	—	●
生活拠点	—	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 路線バス	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 能立地する拠点
生活拠点	—	生活拠点	豊川周辺	路線バス	—	—	41人/ha (0.4万人)	—	—	—	—	—	●	●	—	●	—	●
生活拠点	—	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	—	—	●	●	—	—	●	●

※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。