

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

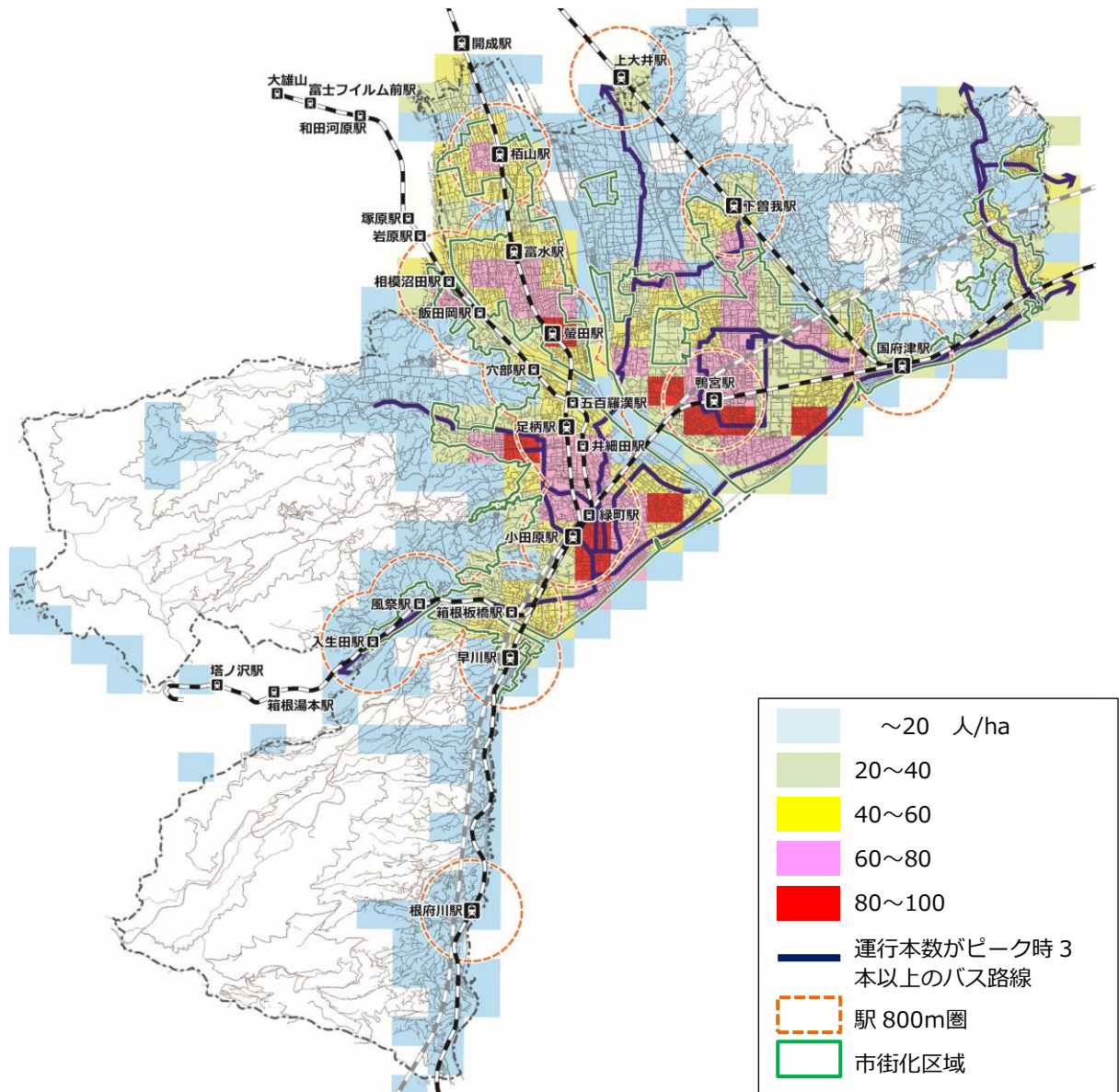
本市の市街地（市街化区域）内の人口密度は、おおむね人口集中地区（以下、DID）※の基準である40人/haを上回っており、一定の人口が集積しています。

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



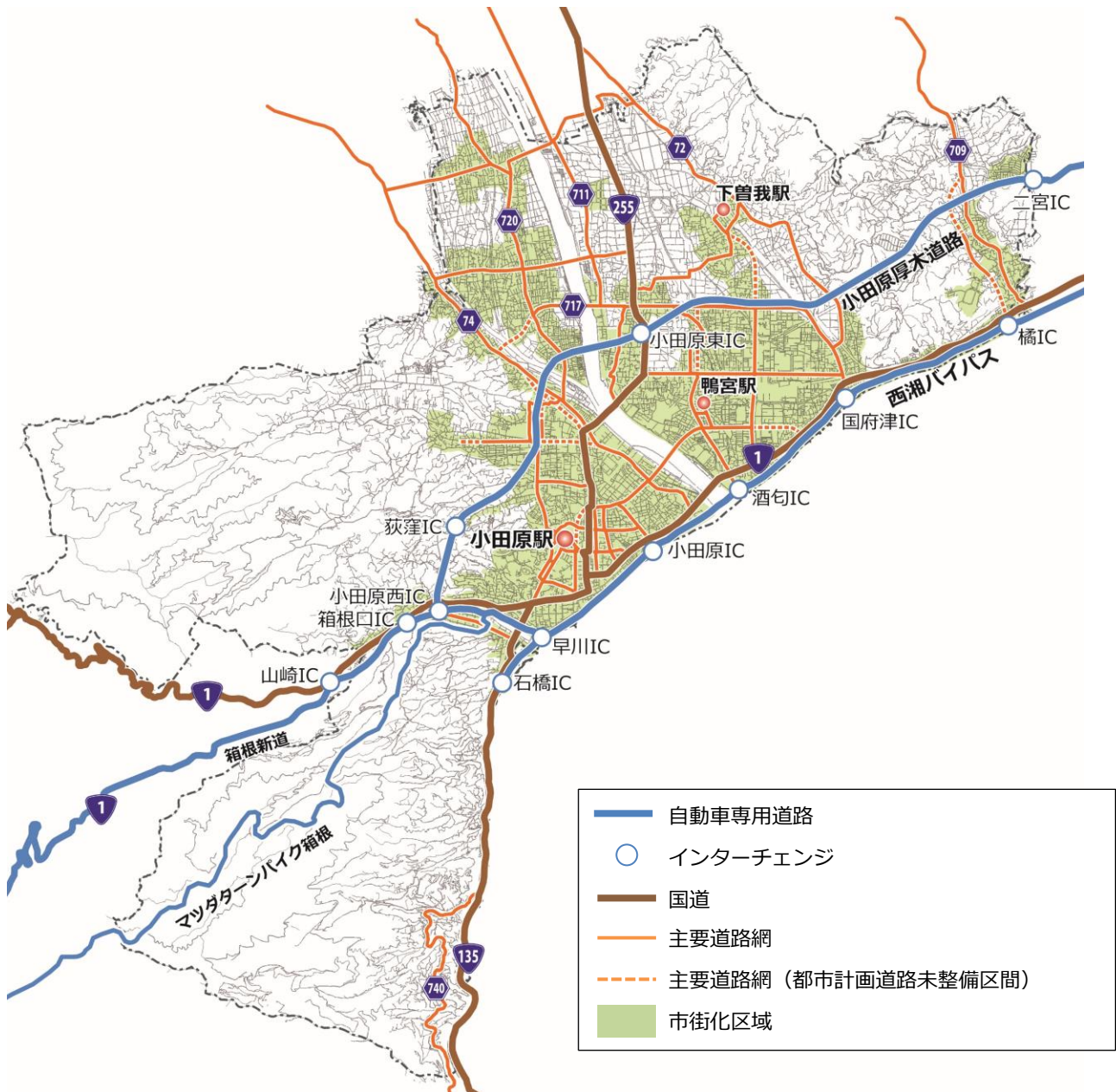
出典：令和2年（2020年）国勢調査 500mメッシュ人口

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



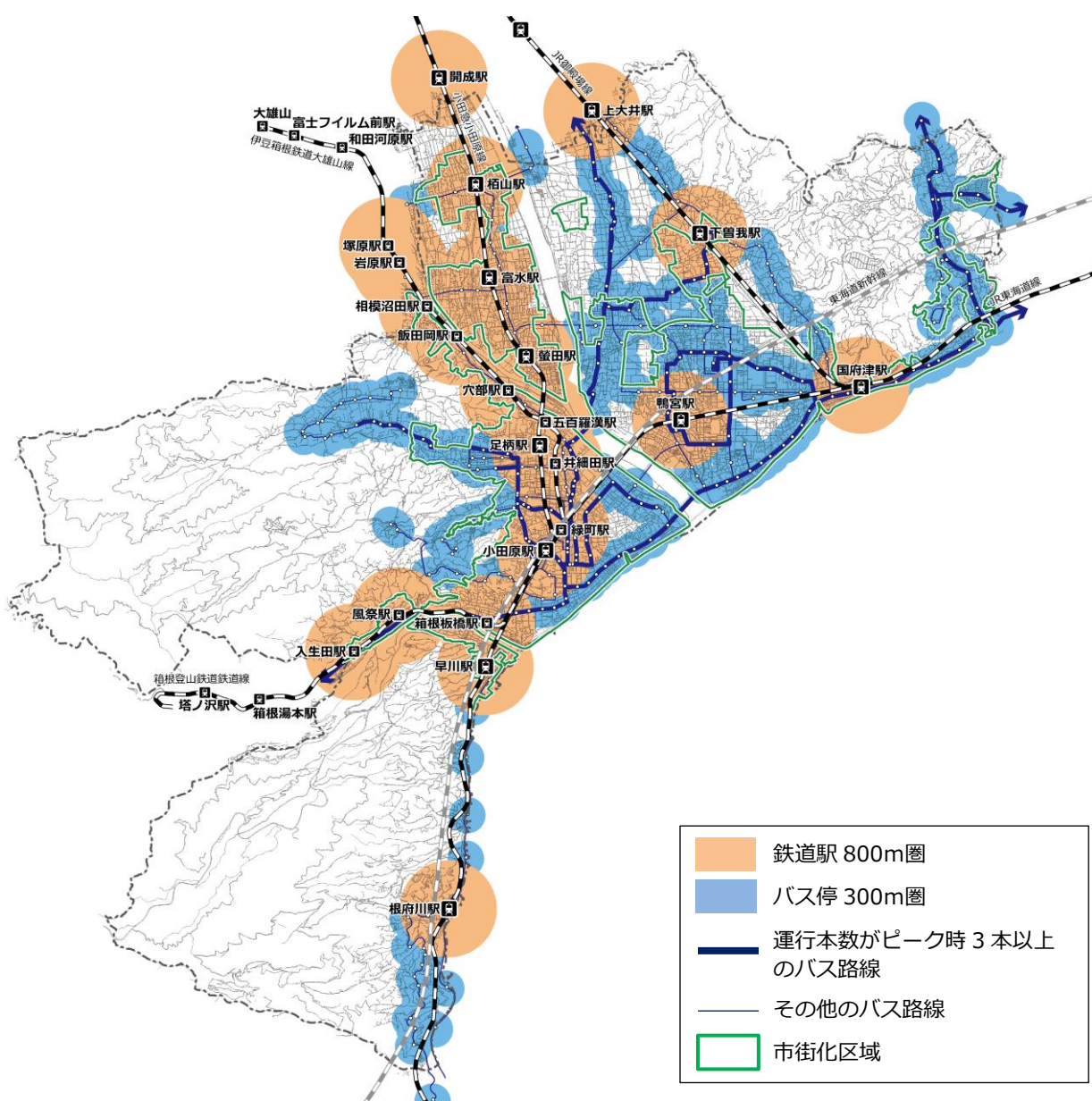
出典：県西部都市圏交通マスタープラン都市・地域総合交通戦略
(神奈川県西部都市圏総合都市交通体系調査及び都市・地域総合交通戦略策定協議会) を基に作成
(平成 30 年 (2018 年) 3 月時点)

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（2018 年）3 月時点）

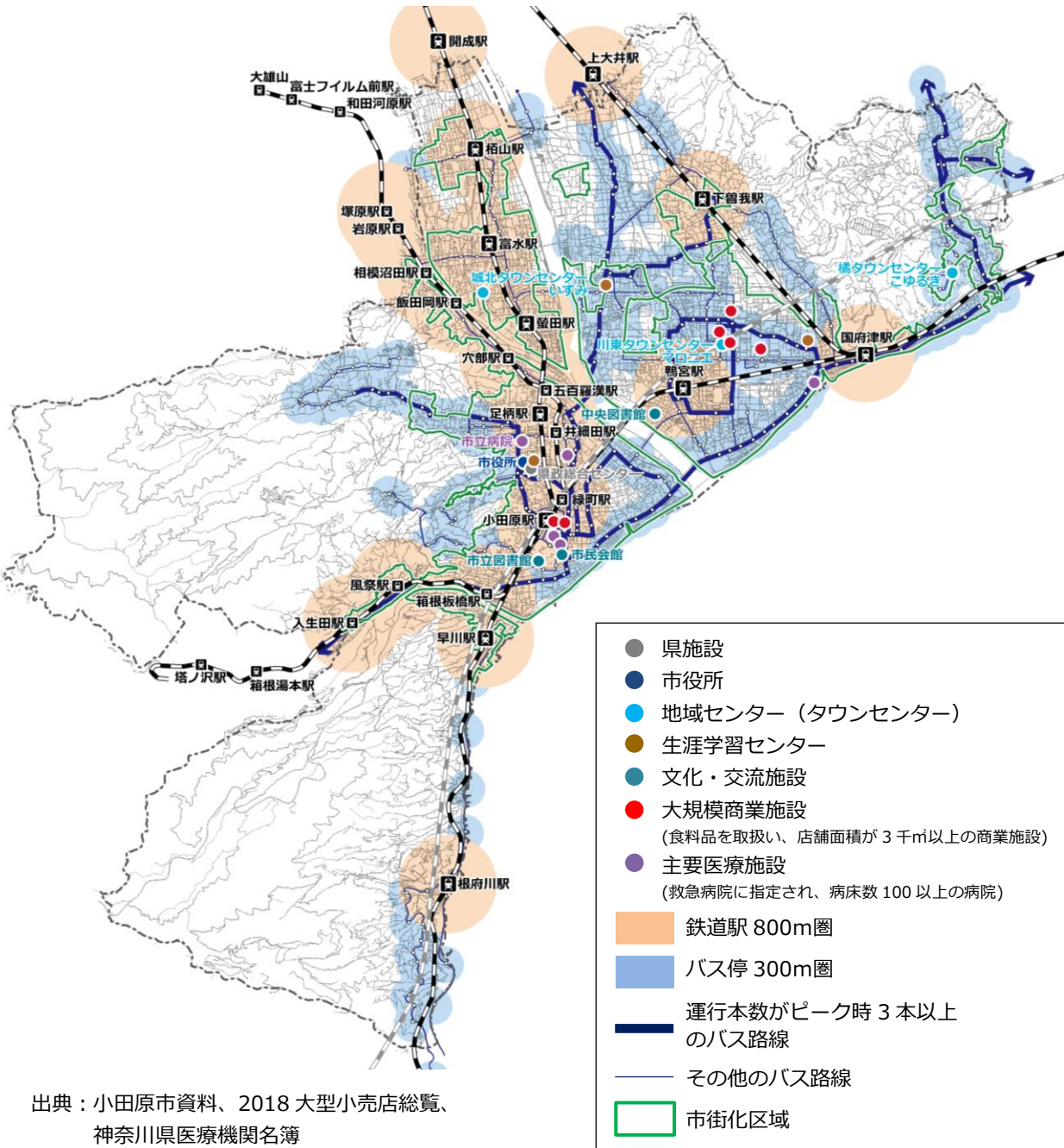
4. 都市機能の分布・集積

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を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



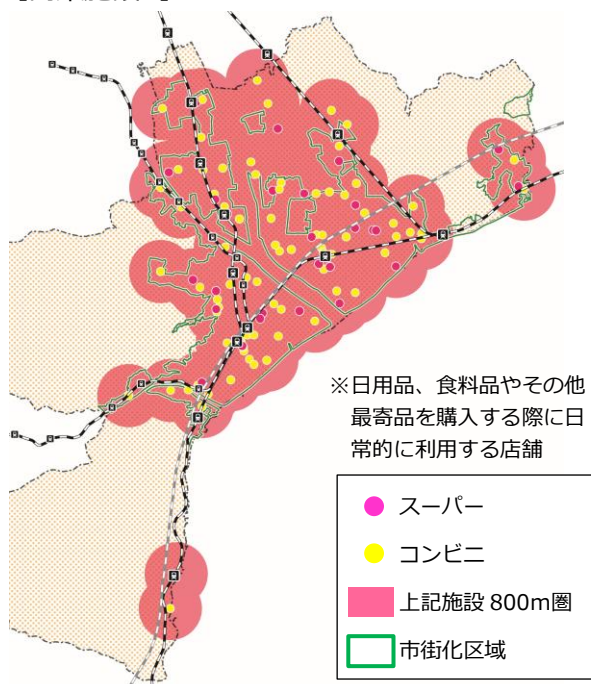
出典：小田原市資料、2018 大型小売店総覧、
 神奈川県医療機関名簿

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。

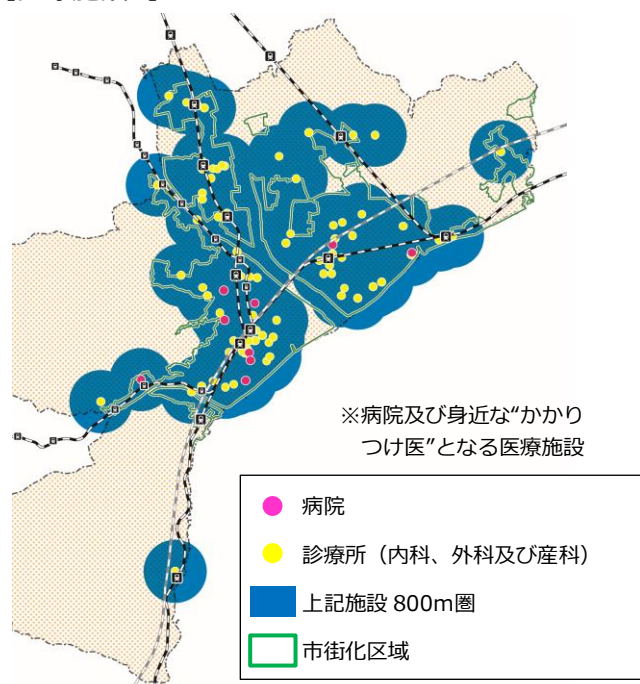
■身近な生活サービス施設の立地と徒歩圏分布

【商業施設※】



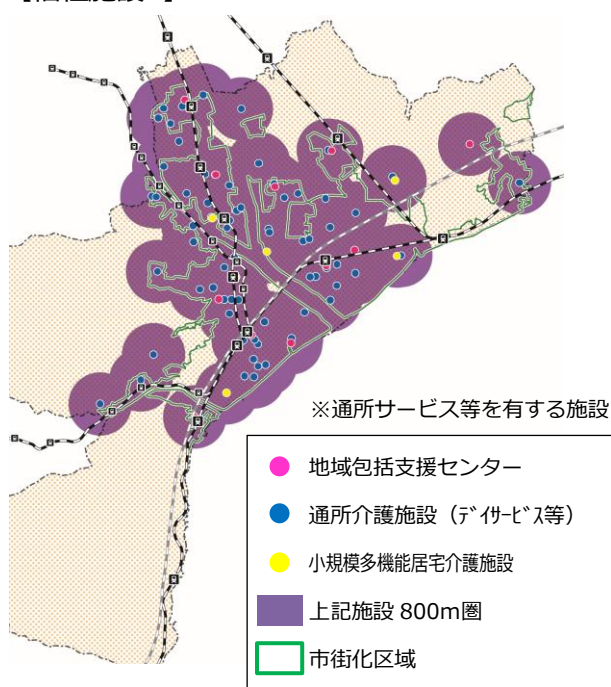
出典：iQナビを基に作成（平成30年（2018年）9月時点）

【医療施設※】



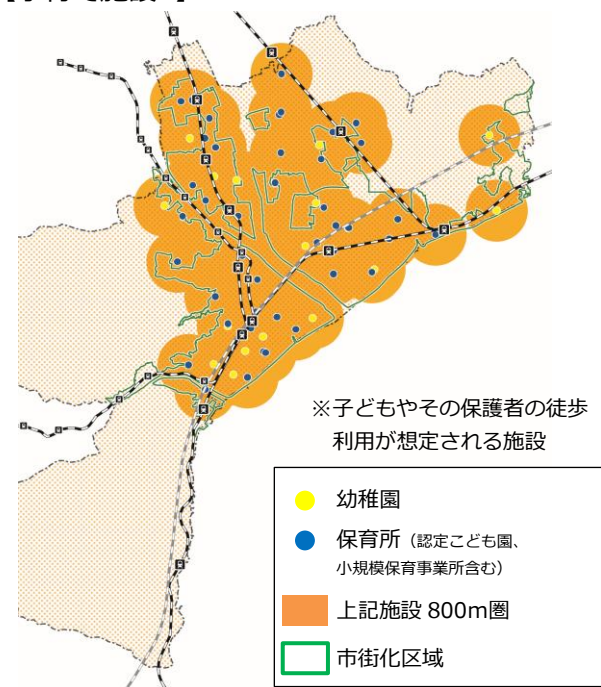
出典：神奈川県医療機関名簿、iQナビを基に作成（平成30年（2018年）9月時点）

【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（2018年）9月時点）

【子育て施設※】



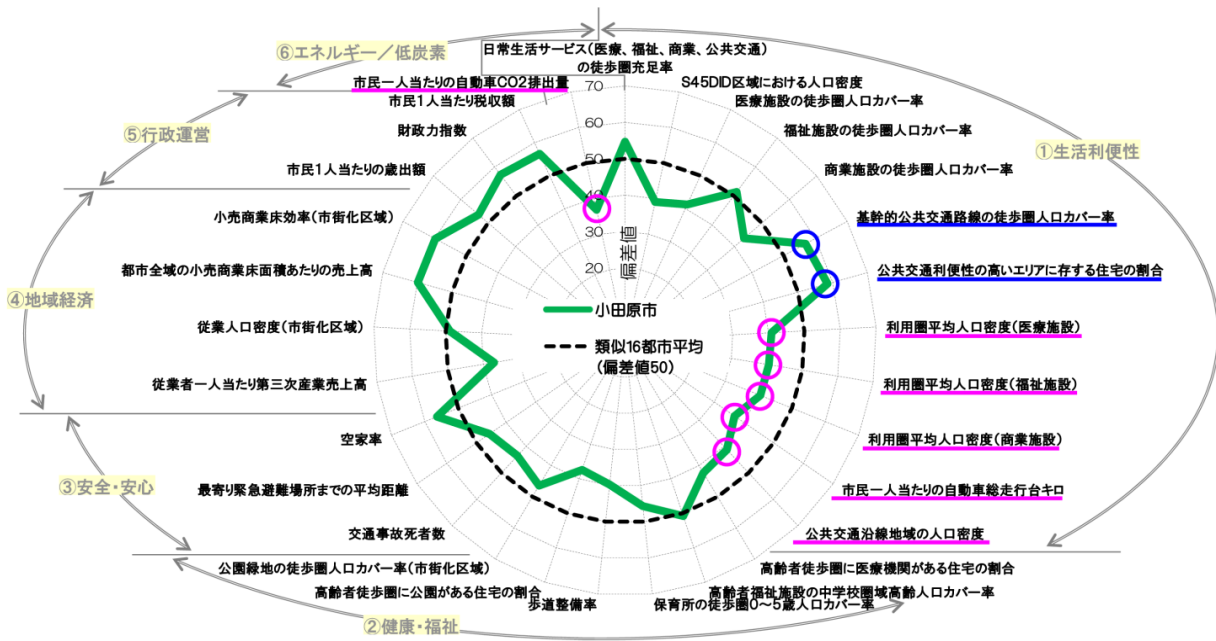
出典：小田原市保育課資料を基に作成（平成30年（2018年）9月時点）

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。

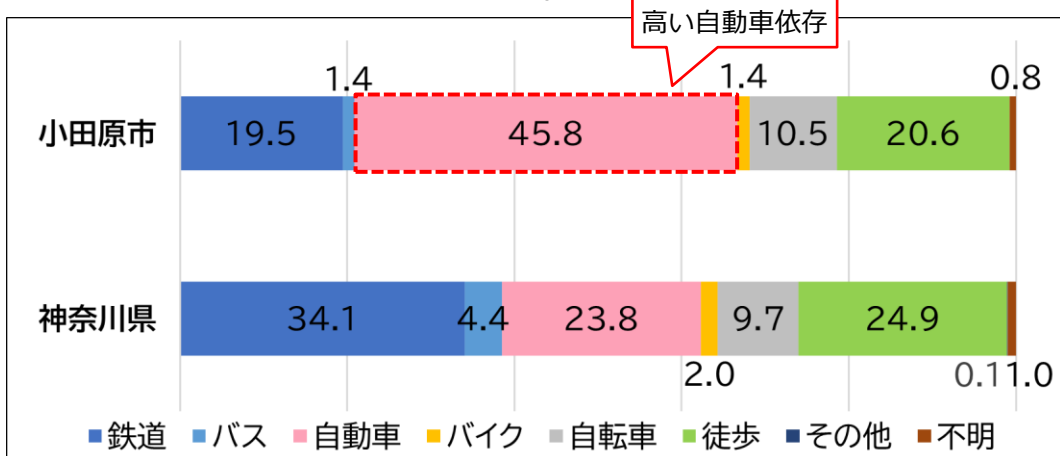
その一因として、類似都市と比較して市街地（DID）が広く薄く分布している点が考えられます。



※小田原市と類似する三大都市圏、施行時特別市、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

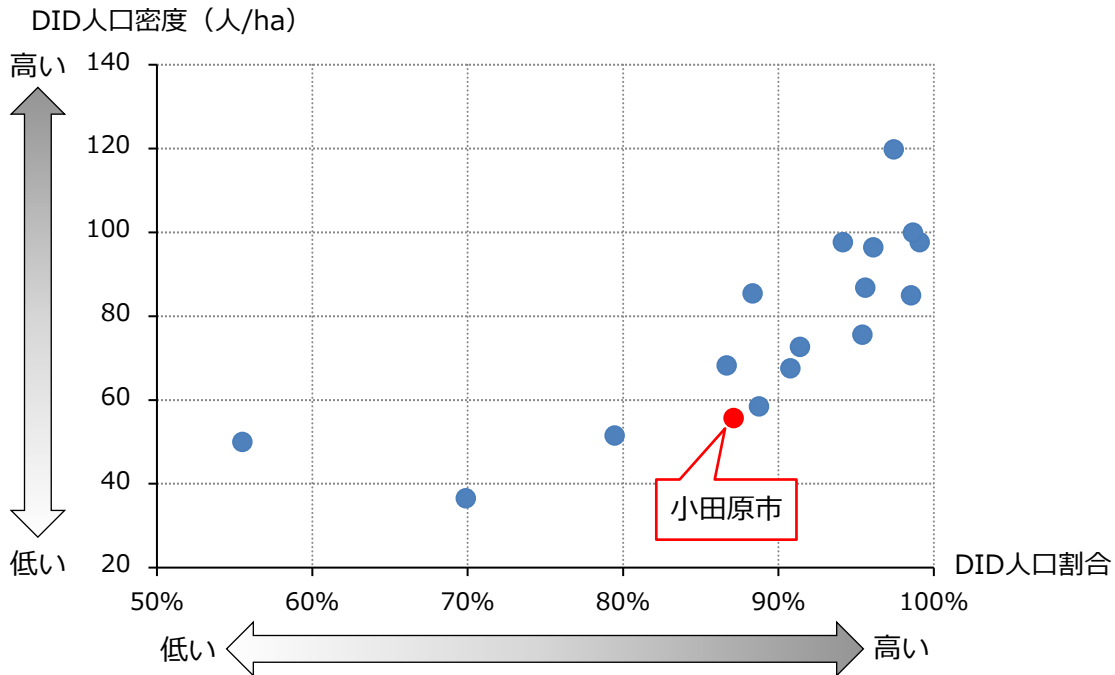
■小田原市と類似都市の DID 人口密度等の比較

【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（2015 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（2015 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

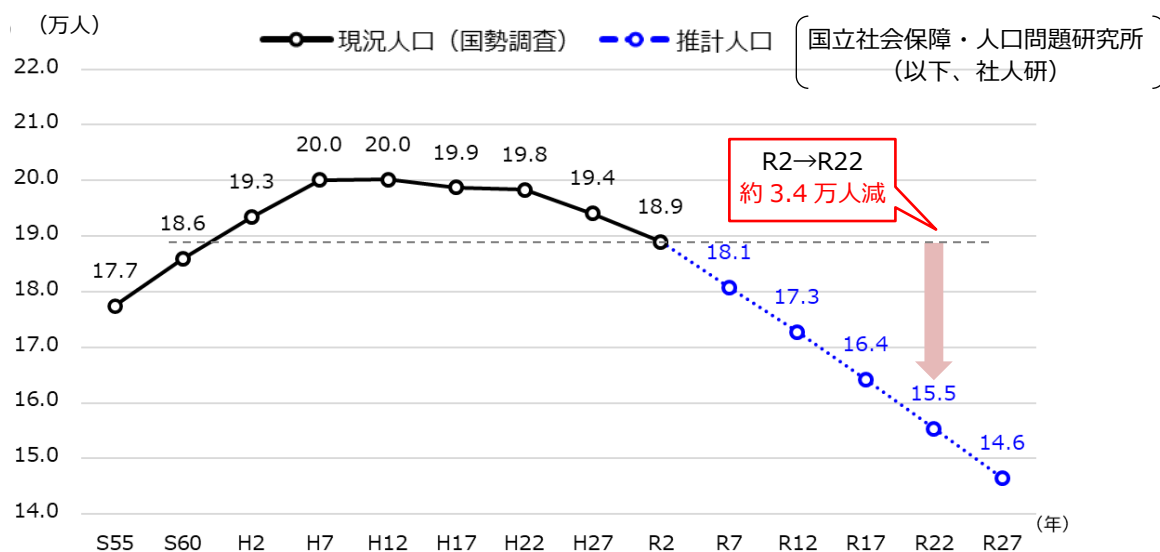
1. 人口減少・少子高齢化

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22年（2040年）には約15.5万人まで減少する見込みとなっています。

年齢区分別にみると、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。

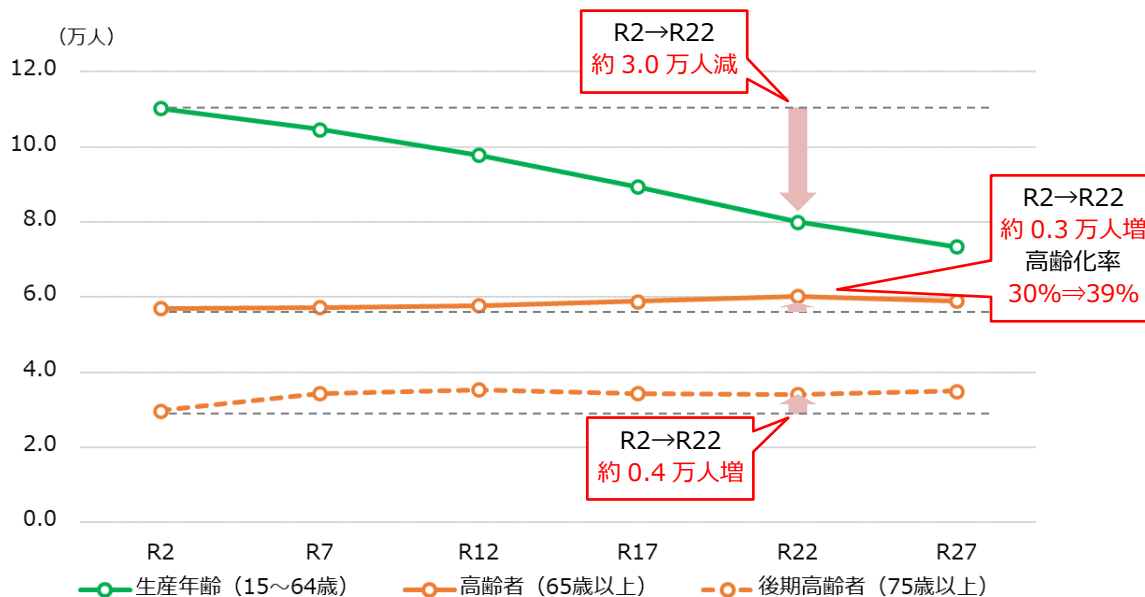
なお、将来的な人口減少は、全市的に進展する見込みとなっています。

■ 総人口の将来見通し



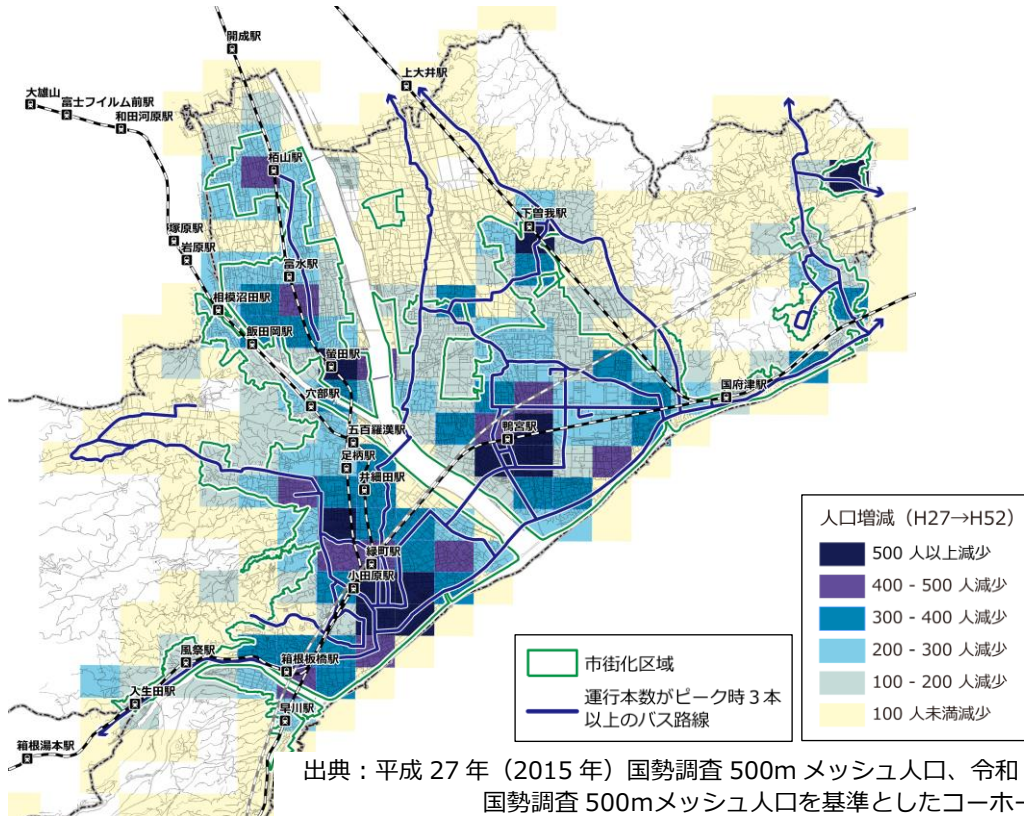
出典：昭和45年（1970年）～令和2年（2020年）は国勢調査、令和2年（2020年）～令和27年（2045年）は社人研推計（各年10月時点）

■ 年齢区分別人口の将来見通し

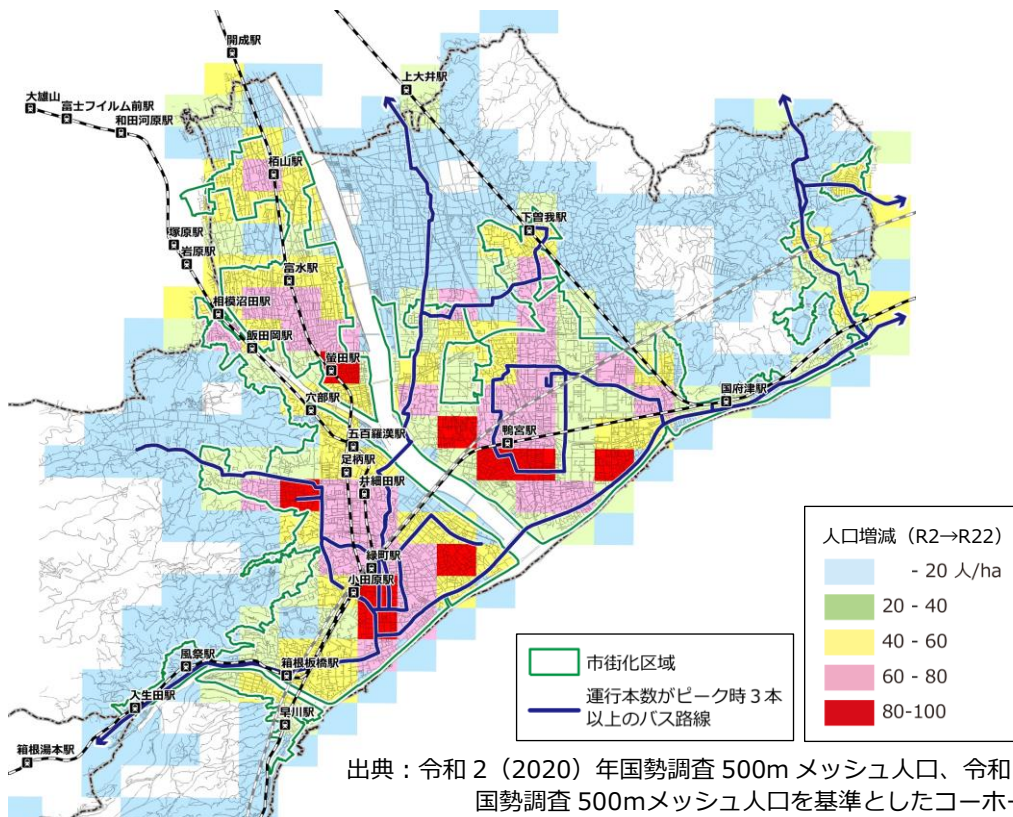


出典：社人研推計（各年10月時点）

■ 将来人口増減 (平成 27 年 (2015 年) →令和 22 年 (2040 年))



■ 将来人口密度 (令和 22 年 (2040 年))



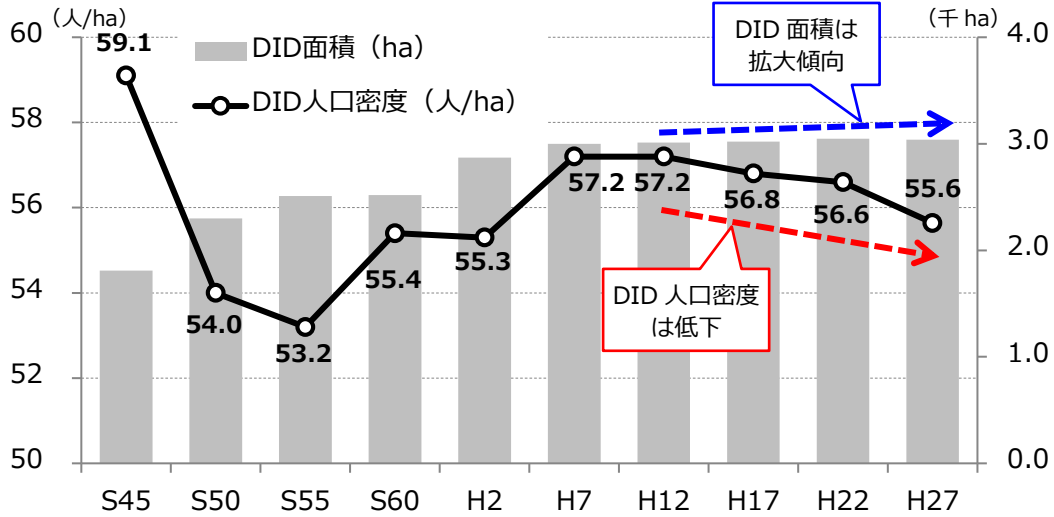
※推計値に関する留意点

「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 (2018 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

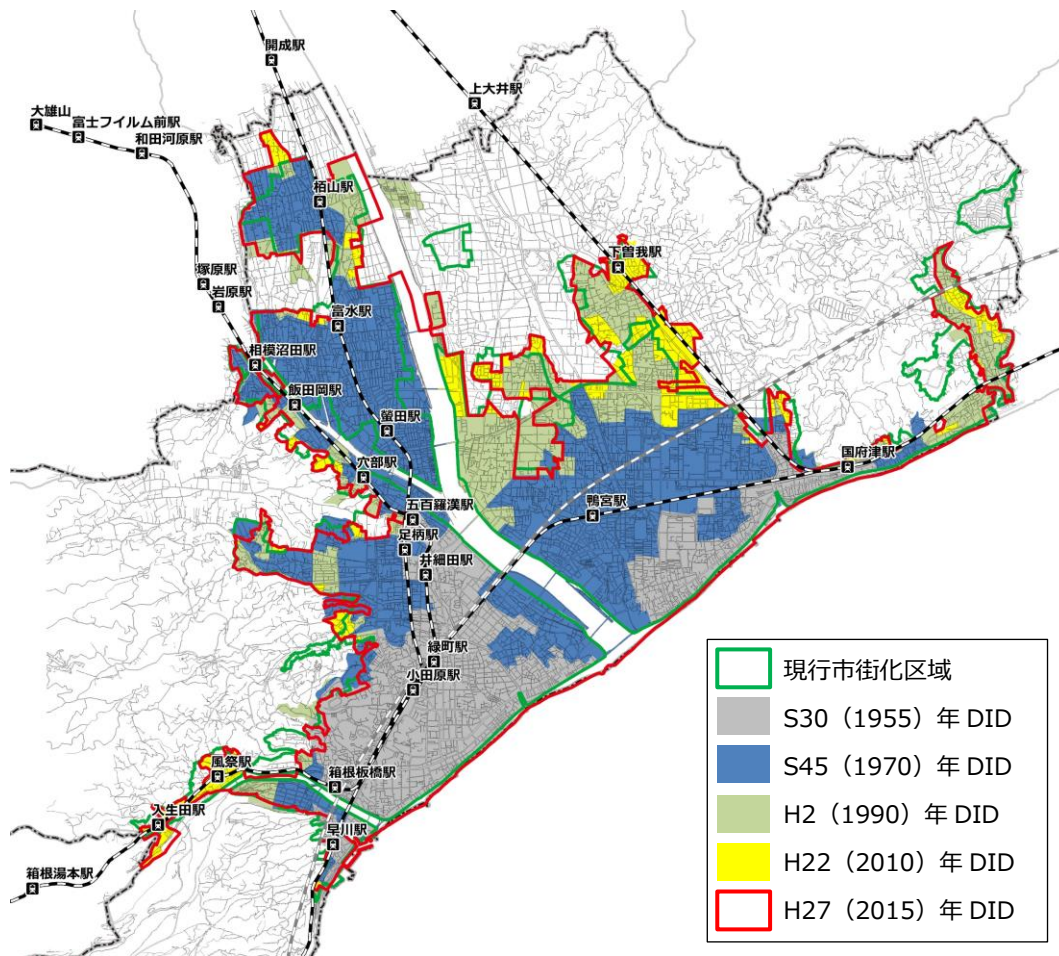
人口は減少局面に直面している一方で、市街地（DID）は拡大傾向にあるため、市街地の低密度化が進展しつつあります。

■ 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

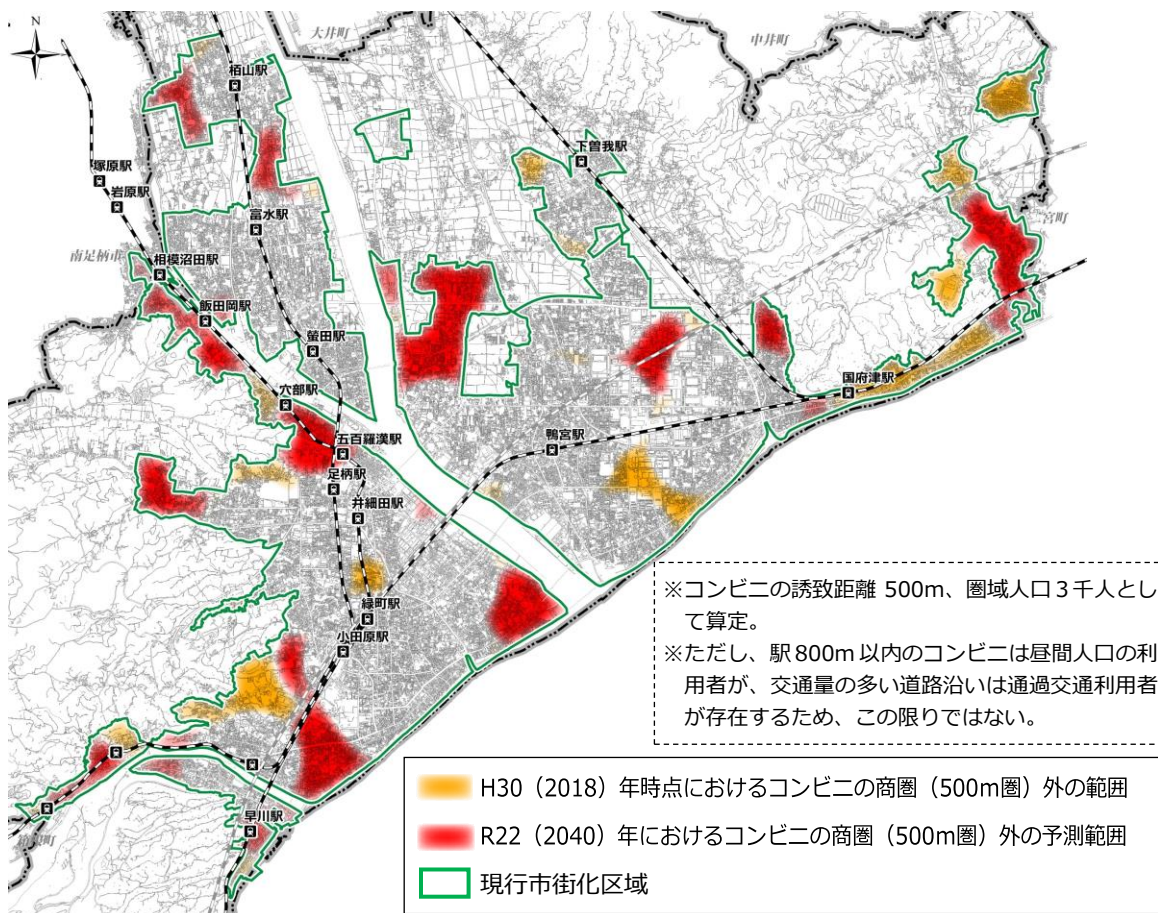
生活サービス施設	市街化区域内における 施設 500m圏の人口密度 (人/ha)	
	基準 (H27 (2015) 年)	将来 (R22 (2040) 年)
スーパー	65	51
コンビニエンスストア	68	54
診療所	67	52
参考：市街化区域	62	49

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 年 (2015 年) ⇒令和 22 年 (2040 年))



出典：平成27年（2015年）国勢調査500mメッシュ人口、令和22年（2040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

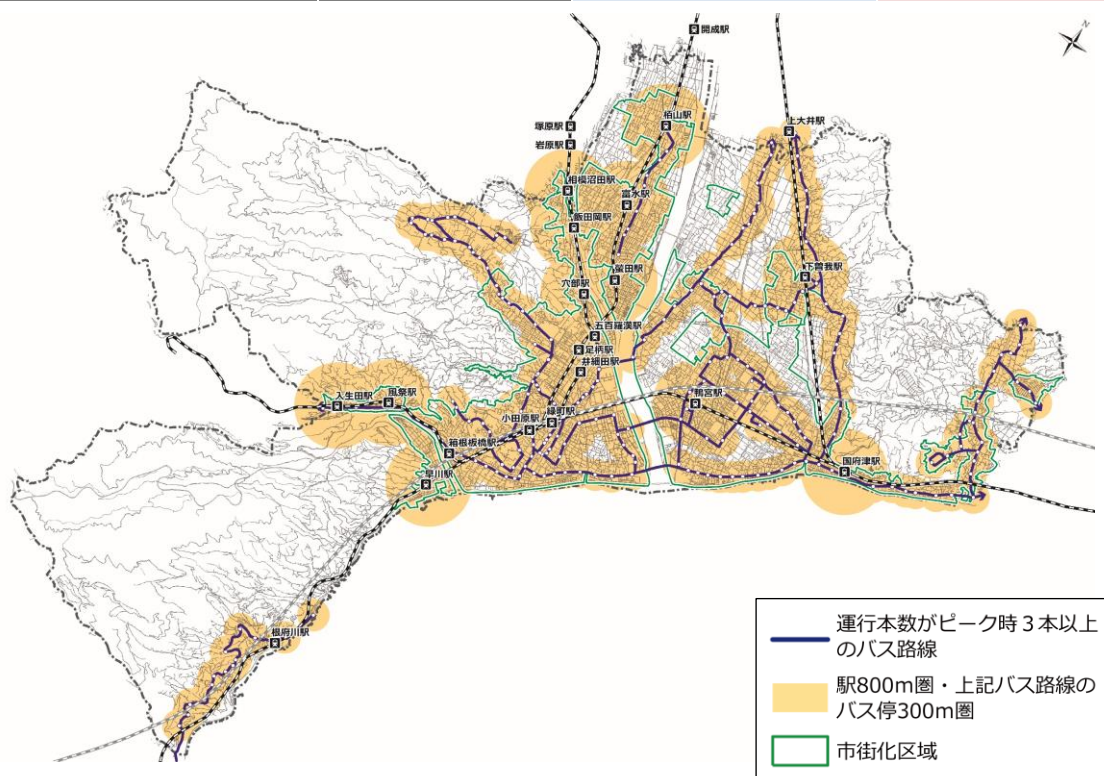
②公共交通サービス

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年（2000年）に人口減少に転じ始め、バス交通については、平成14年（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相次いで実施（廃止28系統、減便46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年（2015年））	将来（R22年（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）

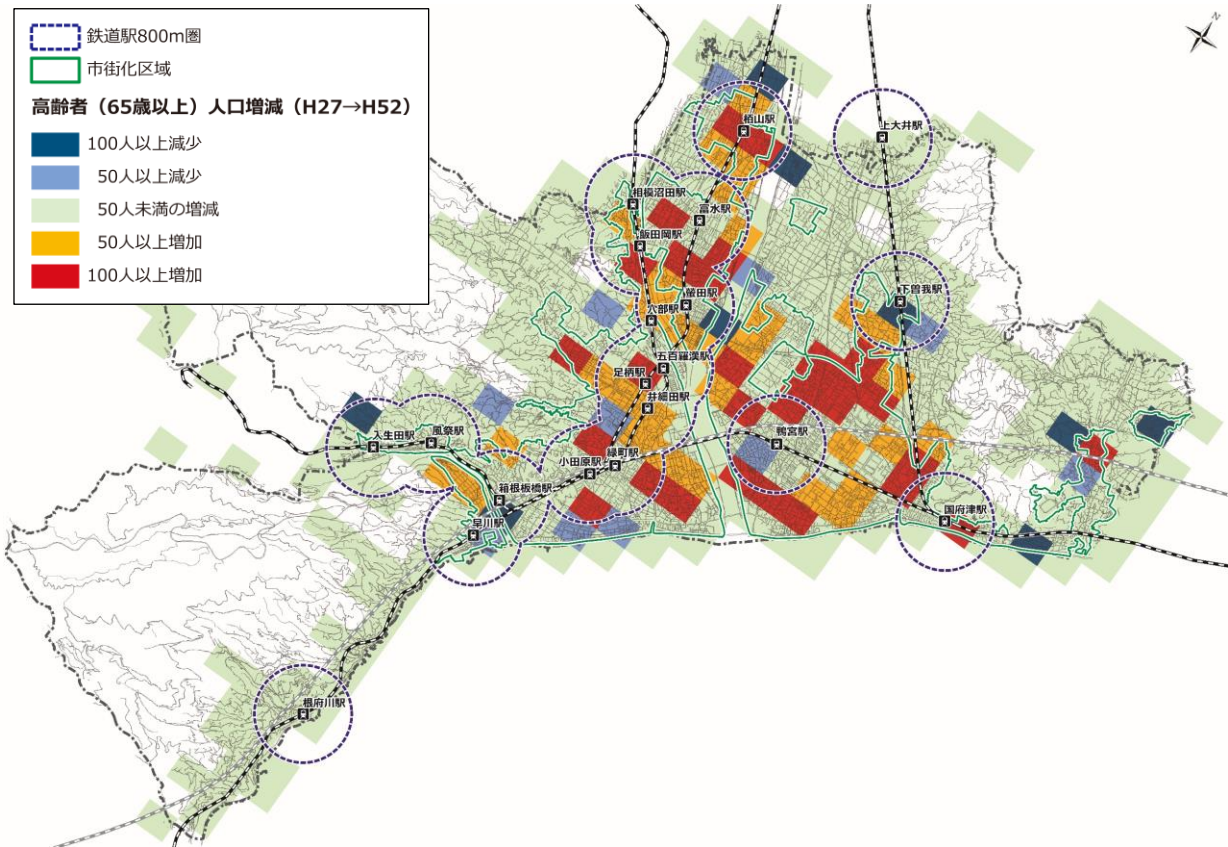
	廃止	減回	増回・新設
H14年（2002年）～H20年（2008年）	2	8	-
H21年（2009年）～H25年（2013年）	8	18	1
H26年（2014年）～H30年（2018年）	4	9	8
H31年（2019年）～R4年（2022年）	14	11	5
計	28系統	46系統	14系統

小田原市都市部まちづくり交通課資料を基に作成（令和4年（2022年）4月時点）

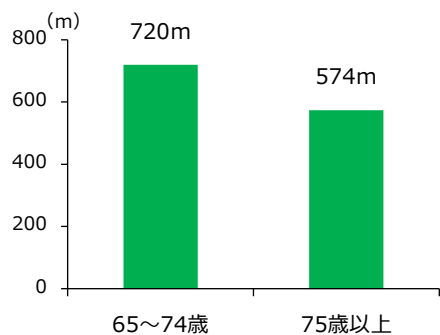
2. 高齢者の外出機会の減少と健康への影響

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（平成 27 年（2015 年）→令和 22 年（2040 年））

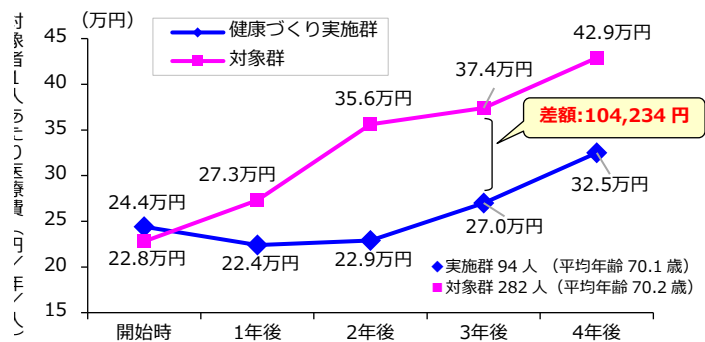


■ 高齢者が休憩しないで歩ける範囲



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（2014 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（2014 年）8 月策定）

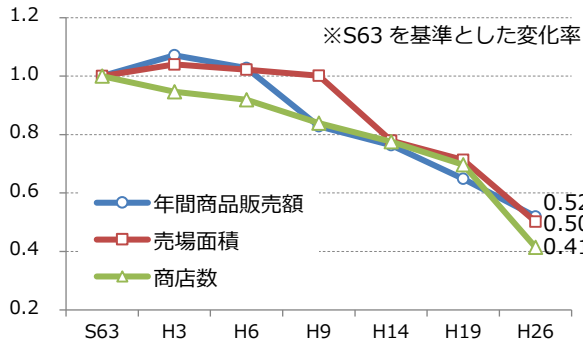
3. 地域経済・活力の衰退

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。

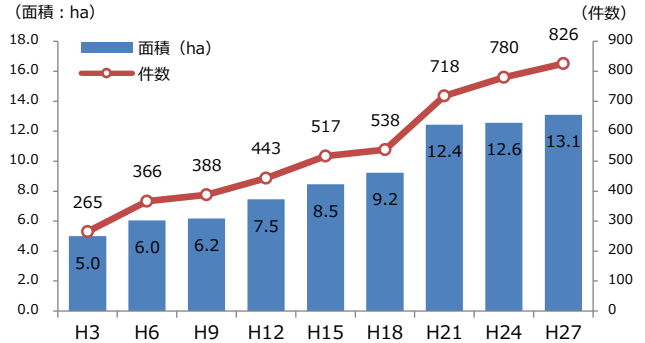
【小田原駅周辺における地域経済の推移】

■年間商品販売額等の推移



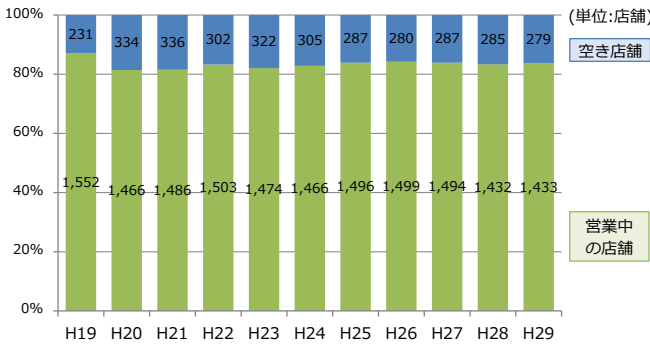
出典：商業統計

■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

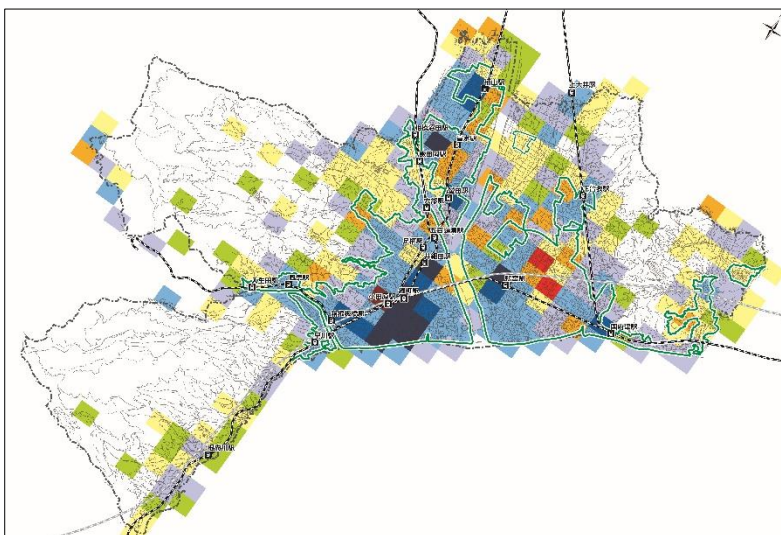
■中高層マンション（5階以上）の分譲実績

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・マンションク
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	

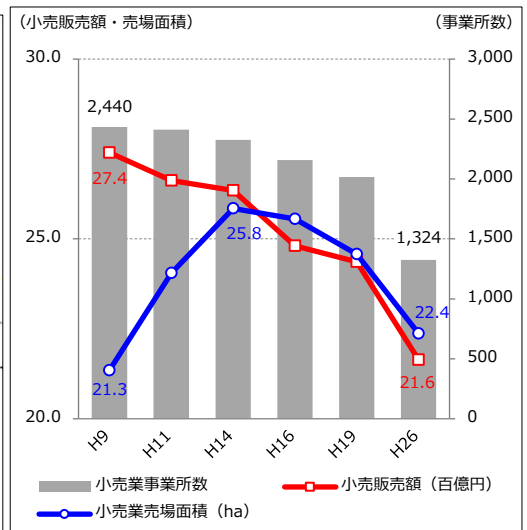
出典：小田原市資産税課資料を基に作成

【小田原市における地域経済の推移】

■事業所数の変化（H13年（2001年）⇒H26年（2014年））（左図）、小売販売額・売場面積の推移（H9年（1997年）⇒H26年（2014年））（右図）



出典：平成 13 年（2001 年）事業所・企業統計調査、平成 26 年（2014 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

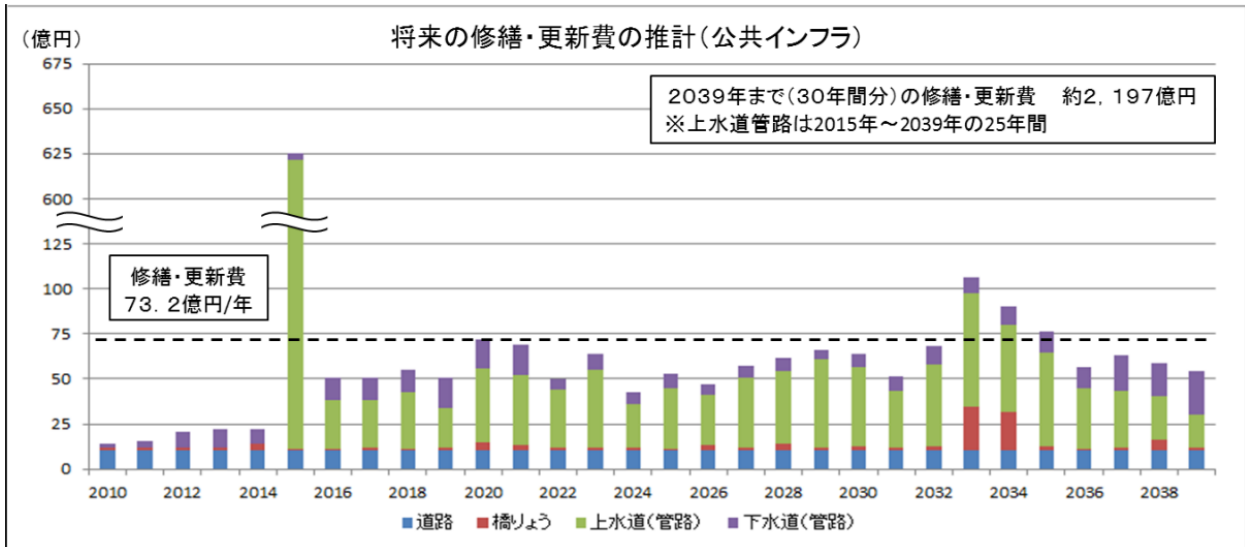
本市における既存公共施設全体*の修繕・更新費は、平成22年度（2010年度）～令和21年度（2039年度）までの30年間で約4,017億円、年度平均で約133億円が必要となると見込まれています。これは、平成17年度（2005年度）～21年度（2009年度）の5年間に投資した修繕・更新費（56億円/年）の約2.4倍に相当する財政負担額です。

※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。

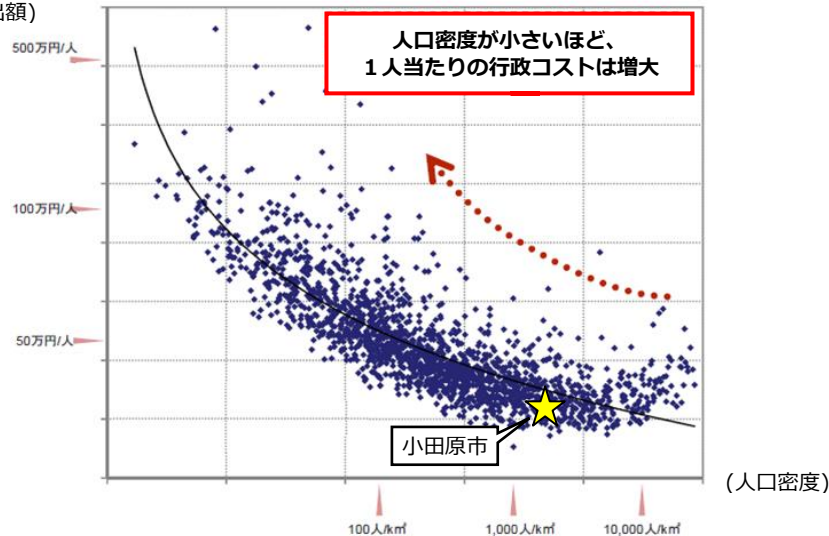
今後の公共施設及び公共インフラの修繕・更新費は増大することが見込まれている中、このまま市街地の低密度化が進展した場合には、更なる財政負担が想定され、行財政をひっ迫することが懸念されます。

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



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、令和4年（2022年）3月改訂）

■市町村の人口密度と財政歳出の相関（H18年（2006年）～H20年（2008年）の3か年平均値） （1人あたり歳出額）



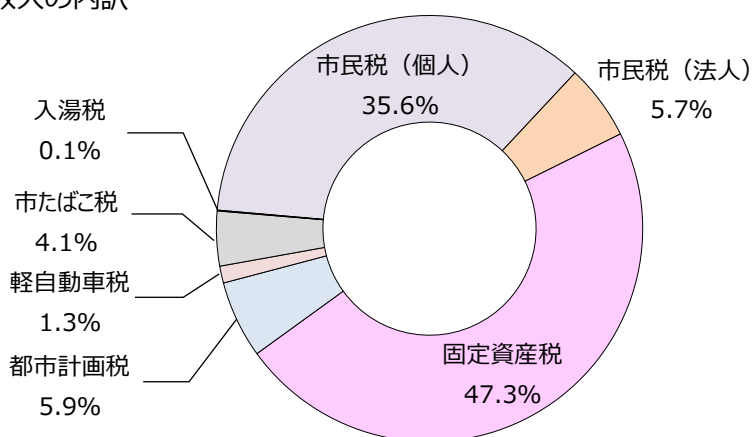
出典：「国土の長期展望」中間とりまとめ（国土交通省、平成23年（2011年）2月公表）

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。

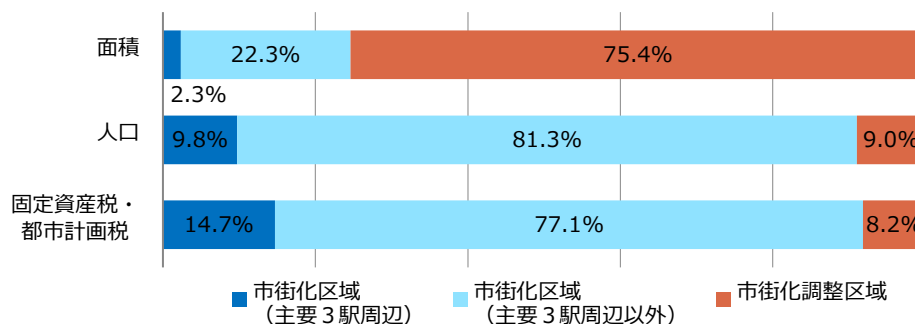
固定資産税及び都市計画税（以下、固定資産税等）は、合わせると市税収入の過半を占めています。面積は約2%に過ぎませんが、中心市街地を含む小田原駅周辺、本市の主要な交通結節点である鴨宮駅、国府津駅周辺においては市全体の固定資産税等の約15%を占めており、その税収は少なくありません。このまま地域経済が低下した場合、地価が下落し、市民税収入の減少も含め、税収の確保が困難になり、行政サービスが低下するおそれがあります。なお、計画策定時（平成29年度）から比較して令和3年度の市税総額では約13.3億円減収しています。

■ 市税収入の内訳



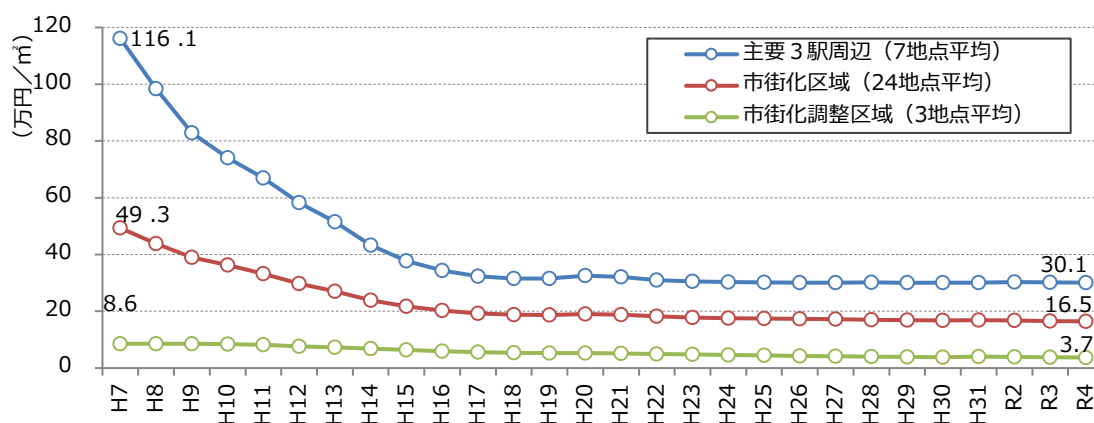
出典：令和3年度（2021年度）小田原市決算カード

■ 区域区別にみた固定資産税等の比率（平成27年（2015年））



出典：平成27年度（2015年度）国勢調査、小田原市資産税課資料を基に作成

■ 区域区別にみた地価公示価格の推移



出典：地価公示