

第1章 都市づくりの課題

本市内部の強みと弱み、本市を取り巻く外部の機会と脅威を整理してSWOT分析を行い、これからの都市づくりにおける課題を整理しました。



SWOT分析による都市づくりの課題の整理

1 鉄道駅周辺への居住促進と自然・田園環境の保全

(1) 鉄道駅を中心としたまとまりのある市街地の維持・形成

全国的に人口減少社会を迎えつつあります。本市においても、人口の減少が進んだ場合、新たな都市基盤施設整備が難しくなっていくことが想定されます。そのため、今ある都市基盤施設を最大限に利用したまちづくりを進めていくことが大切です。

本市は18の鉄道駅を有し、交通利便性の高い鉄道駅を中心に市街地が形成されていることから、今後とも駅周辺のまとまりのある市街地を維持・形成していくことが重要です。

(2) 郊外で田舎暮らしやスローライフを送れる住環境の形成

本市は、酒匂川両岸に大きく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を有しています。また、本市の郊外の平地には田・畑が、斜面地には果樹園が広がっています。

おだわら TRY プランの策定時に実施したおだわら TRY フォーラムに参加した市民の方々に「小田原の魅力のイメージ」を伺ったところ、関心が高かったものの中に「首都圏の田舎」「田舎暮らしやスローライフが送れる」などがありました。それらの要因は様々であると思われませんが、少なくとも市内の自然・田園環境の素晴らしさは、小田原の魅力を構成する重要な要素であると考えます。

そこで、住み続けたい、住んでみたいまちづくりを進めるために、自然・田園環境を保全するとともに、田舎暮らしやスローライフを望む人々の受け入れの場を用意します。



本市の田園風景

2 広域的な都市間交流の促進

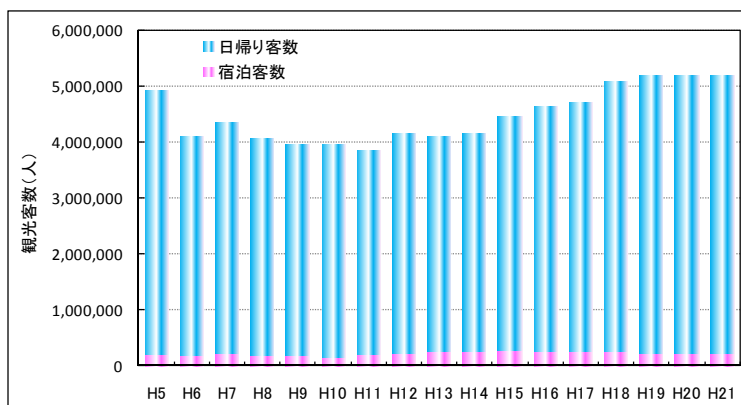
(1) 周辺都市との連携を生かした観光集客力の強化

本市を訪れる観光客数は、平成11年まで減少傾向にありましたが、それ以降、増加傾向に転じ、平成21年は、約520万人の観光客が訪れています。

観光の拠点となっている小田原城跡は、昭和35年の天守閣の復元を皮切りに史跡の復元を進めており、平成21年には馬出門が復元しました。

小田原は首都圏からのアクセスも良く、横浜や東京から1時間前後で訪れることができ、国際的な観光地である箱根や伊豆に向う際の交通結節点でもあります。

そこで、これらの立地特性を生かし、隣接する山梨県及び静岡県との連携をさらに強化するとともに、小田原城や旧東海道周辺の中心市街地の回遊性を高めることなどにより、観光地としての魅力を更に向上していくことが必要です。



観光客数の推移

(資料：神奈川県県勢要覧)



馬出門

(2) 東京・横浜方面との交通の利便性を生かした広域交流拠点とその周辺のまちづくり

小田原駅はJR東海道線、JR新幹線、小田急小田原線などの複数路線が集結する駅であり、県西地域の中心的な交通結節点としての役割を担っています。

平成17年の国勢調査によると、通勤・通学の移動は、近隣市町をはじめ、横浜・東京方面にまで広がっています。

にぎわいのあるまちをつくるためには、市外との交流をさらに活発化させていく取り組みが重要です。

市外で働く通勤者の職場（左）・市内で働く市外からの通勤者の居住地（右）

	流出先	人数	構成比		流入元	人数	構成比
1位	南足柄市	3,939	13.3%	1位	南足柄市	5,256	19.4%
2位	箱根町	3,543	12.0%	2位	秦野市	3,100	11.4%
3位	横浜市	3,207	10.9%	3位	平塚市	2,406	8.9%
4位	平塚市	3,165	10.7%	4位	大井町	2,121	7.8%
5位	秦野市	1,897	6.4%	5位	湯河原町	1,776	6.5%
6位	大井町	1,546	5.2%	6位	二宮町	1,505	5.5%
7位	厚木市	1,162	3.9%	7位	横浜市	1,462	5.4%
8位	藤沢市	1,150	3.9%	8位	開成町	1,361	5.0%
9位	開成町	1,125	3.8%	9位	茅ヶ崎市	977	3.6%
10位	中井町	1,081	3.7%	10位	松田町	976	3.6%

(資料：国勢調査)

3 拠点となる市街地の活性化

(1) 歴史と文化を生かした中心市街地のまちづくり

小田原の中心市街地は、古くから東海道の宿場町、小田原城の城下町として歴史のあるまちです。

また、小田原駅西口方面には市役所や警察署、税務署、神奈川県小田原合同庁舎などの行政機関が集まり、市内の行政の中心地となっています。

一方で、平成20年度に行われた商店街の調査では、空き店舗・空きオフィスの件数が前年度比で約1.5倍に増加し、中心市街地の衰退が懸念されています。

そのため、平成20年に制定された地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）などを活用し、歴史的・文化的な資源を生かしたまちづくりを進めるとともに、中心市街地活性化基本計画と連携し、まちの活性化を図る必要があります。



小田原城址公園のお堀と桜並木



小田原駅東口周辺の街並み

(2) 鉄道駅周辺の住みやすいまちづくり

本市の鉄道駅周辺には、商業施設や住宅が集まって市街地を形成しています。鉄道は誰もが利用でき、交通の利便性が高いため、今後も鉄道駅周辺の市街地の住みやすさを維持・向上することで、鉄道を利用しやすい環境を整えていく必要があります。

そのため鉄道駅周辺においては、街なか居住を促進するとともに、建築物の不燃化や狭隘な道路の改善、また、公園や並木などの緑のオープンスペースを確保することなどにより、安全で利便性の高い魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。



国府津駅の駅前広場

(3) 工場等の撤退に伴う用途地域と現状建物用途の乖離の解消

川東地域の大規模工場跡地などでは、土地利用転換により、現況の都市計画で定めている用途地域と、現在建っている建物の用途に乖離がみられる地区があります。

そのような地区においては、建物の用途が混在し、良好な環境を確保できなくなる可能性があります。

そこで、これからの土地利用や周辺の環境などを見据えた上で、地域の実情に応じた適切な土地利用を誘導していく必要があります。

4 公共交通のストックの活用

(1) 公共交通を利用しやすいまちづくり

今後の超高齢社会の到来にあたっては、誰でも利用できる公共交通の役割がますます重要になります。

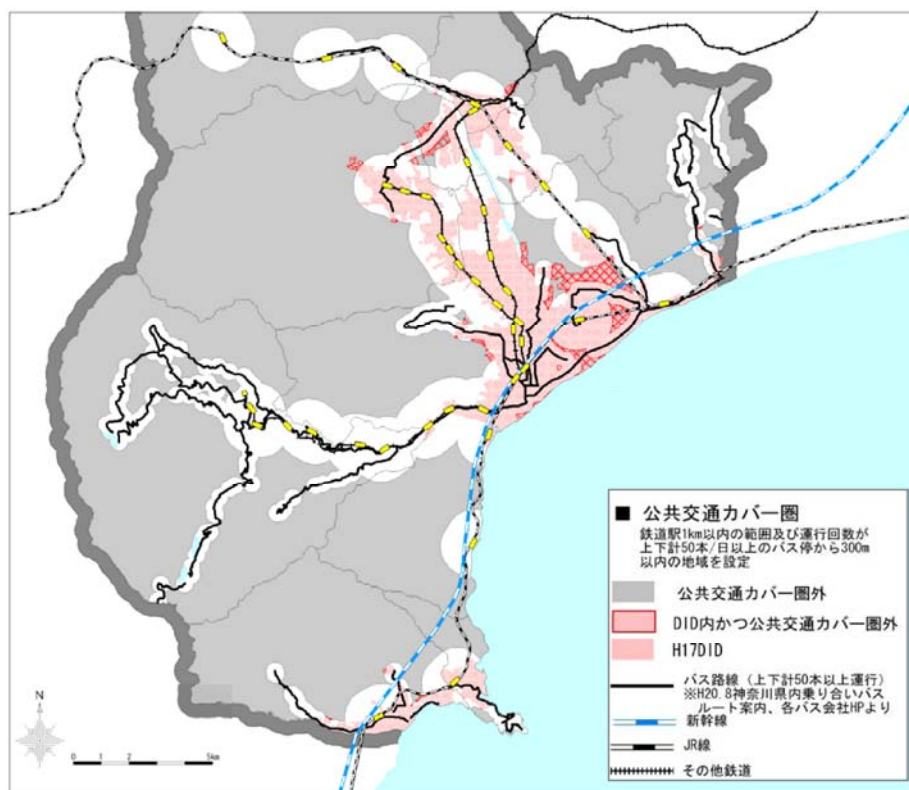
地球温暖化対策の推進に関する法律においても、本市を含む指定都市等の策定すべき地方公共団体実行計画において、温室効果ガスの排出の抑制等を行うために、公共交通機関の利用者の利便の増進等に資する地域環境の整備及び改善に関する事項を定めるよう求められています。

本市は、6路線の鉄道、4社のバスが運行され、これらの公共交通は市街地を概ねカバーしている状況にありますが、乗合バスについては、市内に限らず、自家用車の普及などから全国的に利用者が減少傾向にあり、バス事業を取り巻く環境は大変厳しい状況になっています。

このような背景から、公共交通を利用しやすい市街地形成を進めていく必要があります。

(2) 交通施設の使いやすさの向上

高齢者が公共交通機関を利用する機会が増えることが想定されることから、移動時の安全性と利便性を高めるために、交通施設のユニバーサルデザイン化や、他の路線、又はバスなどの別の交通機関への乗り換えがしやすくなるようにハードとソフトの改善を図る必要があります。



県西地域の公共交通カバー圏

(資料：平成21年度 県西地域総合都市交通体系マスタープラン評価 報告書)

5 市民が主役のまちづくりの推進

(1) 地域特性を生かした市民主体のまちづくり

まちづくりは、市民・事業者・行政が協働することで、現在のまちを誰もが望むまちに近づけることができます。

都市計画マスタープランの改定に際しては、おだわら TRY プラン策定時に開催されたおだわら TRY フォーラムにおける市民意見を反映するとともに、地域別説明会を行うなど、市民のまちづくりへの意見を積極的に収集・反映しました。

協働のまちづくりを進めるためには、今後も、市民がまちづくりに参加しやすい環境づくりを推進していく必要があります。

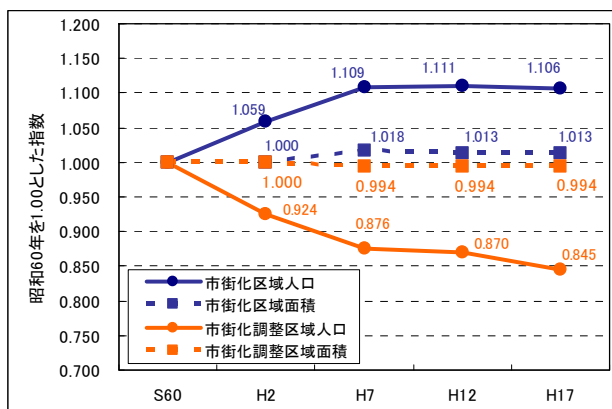


おだわら TRY フォーラム開催の様子

(2) 人口減少が進む市街化調整区域の既存集落の活力維持

市街化区域と市街化調整区域別の人口推移をみると、市街化区域は本市全体の人口増加にあわせて増加してきましたが、市街化調整区域は人口減少が進んでいます。

このまま市街化調整区域の既存集落の人口が減少した場合、生活を支える地域の店舗の廃業やバス路線の廃止、農業や漁業の後継者不足などが生じる恐れがあります。そのため、人口減少が進んでいる既存集落では、住民と協働により活力を維持できる仕組みづくりに取り組んでいく必要があります。



市街化区域と市街化調整区域の人口と面積の推移
(資料：平成17年度神奈川県都市計画基礎調査)



市街化調整区域の街並み（片浦地域）

6 子育て世帯と高齢者世帯が暮らしやすいまちづくり

(1) 子育て世帯が暮らしやすいまちづくり

年齢別人口をみると、急激な少子化が進行していることが分かります。子供を増やすことはまちのにぎわいを維持するために重要な課題となっています。

子育て世帯が暮らしやすいまちを実現するためには、住宅政策や福祉政策など様々な施策が連携した取り組みを検討する必要があります。

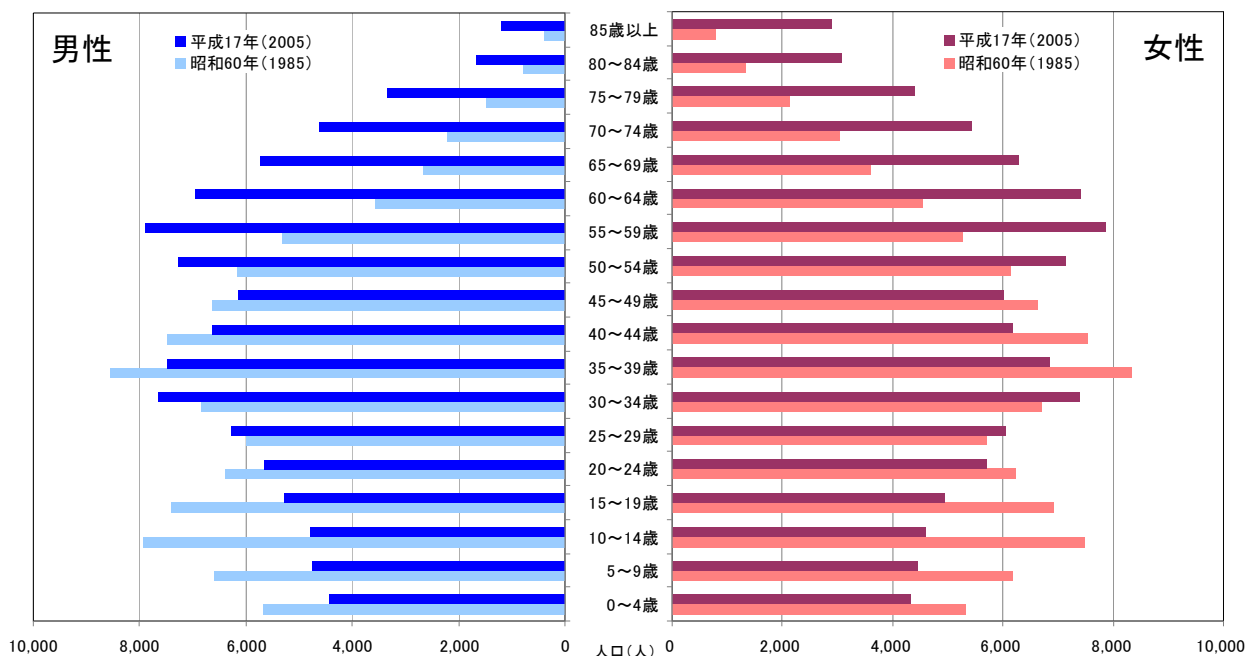
(2) 高齢者世帯が暮らしやすいまちづくり

年齢別人口をみると、急激な高齢化が進行しています。平成17年現在で最も人口の多い50代が10年の内には高齢者になるため、道路や公共施設等のバリアフリー化など、高齢者が暮らしやすいまちづくりを着実に進める必要があります。

また、退職後のゆとりある暮らしを望む世代の転入も想定されることから、高齢者がゆとりをもって暮らせるまちづくりを進めていくことも重要です。

(3) 多世代・多世帯が交流し、助け合える仕組みづくり

子育て世帯、高齢者世帯など、市内には多様な立場の方々が住んでいます。そうした環境の中で豊かな暮らしを実現するためには、様々な世代や世帯の人々が交流し、助け合える仕組みをつくっていくことが重要です。



年齢別人口の推移 (平成17年と昭和60年の比較)

(資料：国勢調査)

7 効果的・効率的な都市基盤整備

全国的な人口減少が進むなか、今後、行政の財源の減少は避けられない状況にあり、市が実施する各施策について、より効率化を図っていく必要があります。

都市計画に関する分野では、道路、橋梁、河川、上下水道などの都市基盤施設の整備や維持管理の財源が縮小することが予想されます。

このように社会情勢や都市整備を取り巻く環境も変化している中、今後は、都市施設の必要性などを再検証し、選択と集中による効果的・効率的な都市基盤整備を進めていく必要があります。

そこで、都市計画道路については、平成20年に「小田原市都市計画道路見直しの基本方針」を策定し、それに基づく見直しを行うこととしています。

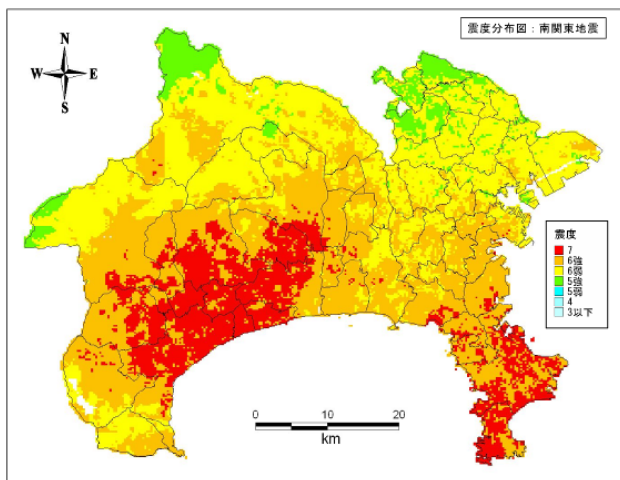
8 災害に強いまちづくり

神奈川県地震被害想定調査報告書（神奈川県地震被害想定調査委員会 平成21年3月）によると、本市で想定される震度が高く、また発生の切迫性が高いものとして、東海地震や神縄・国府津一松田断層帯の地震、神奈川県西部地震などが挙げられています。特に南関東地震では、市内のほとんどの部分で震度7の揺れが想定されています。

市内の建築物の構造別の分布を調べたところ、火災発生時に延焼が拡大する可能性のある木造家屋の密集する地区があることが分かりました。そのため、このような木造密集市街地の解消について、地域の方々とともに検討していく必要があります。

また、緑の基本計画に基づく公園や並木などの緑のオープンスペースの確保などにより、本市全体の防災性を向上していく必要があります。

さらに、本市を流れる河川についても、計画的な整備を進め、治水能力の高いまちづくりを進めていく必要があります。



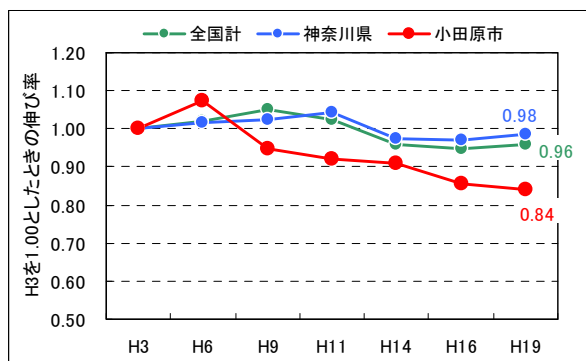
南関東地震で想定される県内の震度分布

酒匂川

（資料：神奈川県地震被害想定調査報告書）

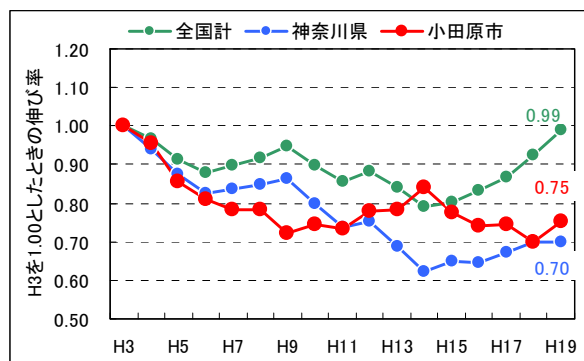
9 地域経済の低迷化に対応した産業の強化

本市の従業者数の約30%を占める卸売・小売業のうち小売商業販売額は平成6年をピークに緩やかな減少傾向にあり、全国平均及び神奈川県平均と比べると減少の割合が大きい状況となっています。また、本市の従業者数の約18%を占める製造業の製造品出荷額も減少傾向にあり、伸び率は神奈川県平均よりも高いものの、全国平均より低い状況にあります。こうした地域経済の低迷化に対応した産業の強化が課題となっています。



小売商業販売額の伸び率の比較

(資料：商業統計)



製造品出荷額の伸び率の比較

(資料：工業統計)