

小田原市立地適正化計画

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

概要版 (令和5年3月)



1 立地適正化計画策定の背景と目的

- 今後の人口減少・少子高齢化に対応し、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するとともに持続可能なまちづくりを推進するため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、立地適正化計画を策定します。
- 立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部となり、都市全体を見渡したマスタープランとして、都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定をはじめ、持続可能なコンパクトシティのまちづくりの基本的な方向性を定める計画です。

【立地適正化計画のイメージ】

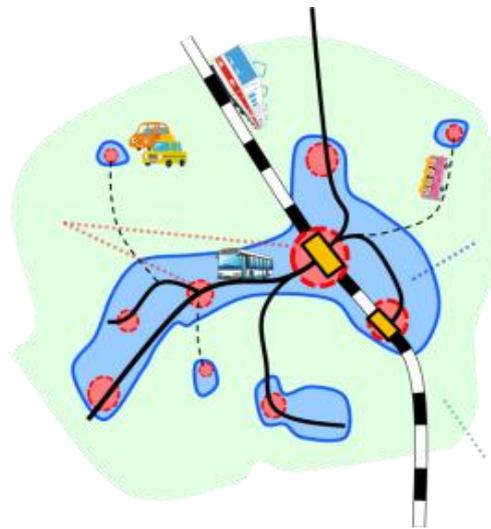
生活サービス機能 の計画的配置

医療・福祉・商業施設等をまちなかで計画的に配置

公共交通の充実

交通網の再編、快適で安全な公共交通の構築、公共交通施設の充実を推進

多極ネットワーク型 コンパクトシティ



人口密度の維持

市街地の歴史、人口の推移等を意識してまとまりのある居住を推進
→利用圏人口の確保

【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

2 都市構造上の特性と課題

【小田原市の都市構造上の特性（本市の強み・ポテンシャル）】

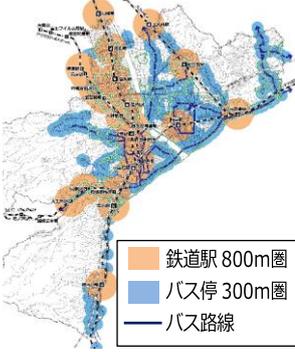
高い公共交通の利便性
（鉄道6路線 18駅及びバスネットワーク）

公共交通の利便性が
高いエリアに人口が集積

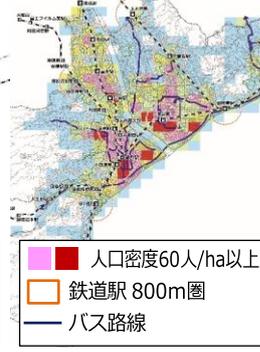
公共公益・広域的な
都市機能は交通結節点
に集積

生活サービス施設の
利用圏はおおむね
市街地をカバー

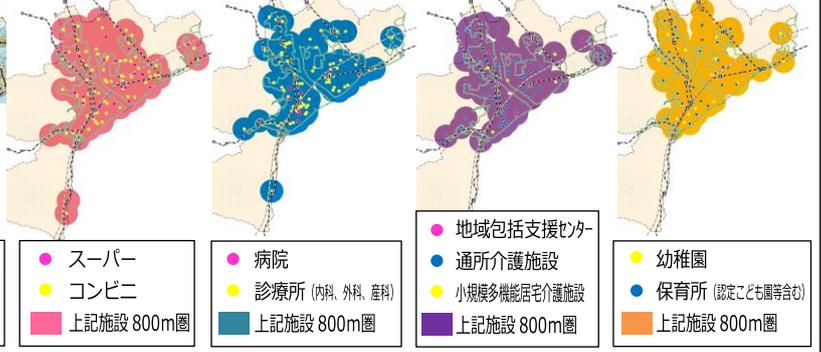
■公共交通のサービス圏



■人口分布



■生活サービス施設の立地と徒歩圏分布(商業・医療・福祉・子育て)

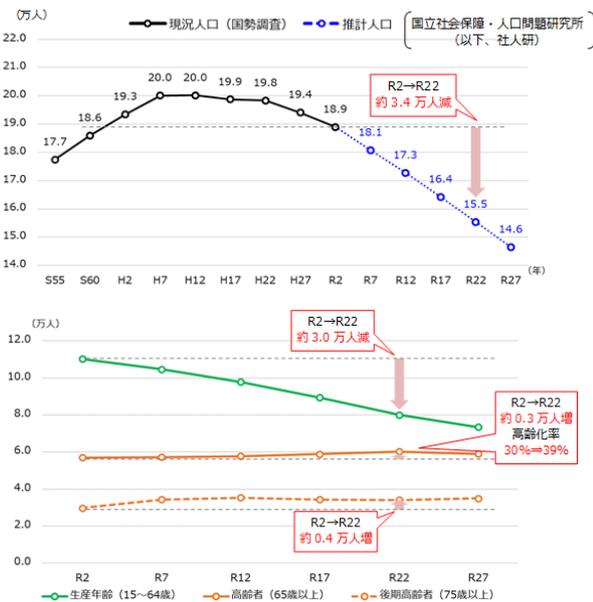


【小田原市を取り巻く状況と今後の見通し】

人口減少・少子高齢化

○本市では平成 12 年をピークに人口減少が進展しており、現状のまま推移した場合、生産年齢人口が大幅に減少し、高齢者が増加する見込みです。

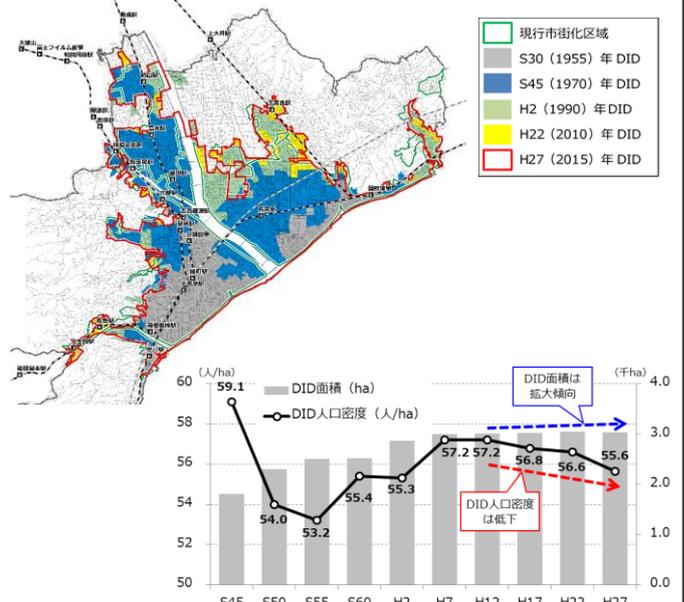
■人口推移と将来見通し（上図：全市人口、下図：年齢別人口）



市街地拡散・低密度化

○本市の市街地（人口集中地区（DID））は拡大傾向にある一方、人口密度は低下しており、現状のまま推移した場合、人口減少に伴い、市街地の低密度化が進展する見込みです。

■DIDの変遷（上図）、人口密度・面積の推移（下図）



【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】

都市の生活を支える
機能の低下

高齢者の外出機会の
減少と健康への影響

地域経済・活力の
衰退

財政の悪化・都市経営
コストの増大

【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。

【立地適正化計画の都市づくりの方針】

既存ストックを生かした
魅力的な
都市の拠点づくり

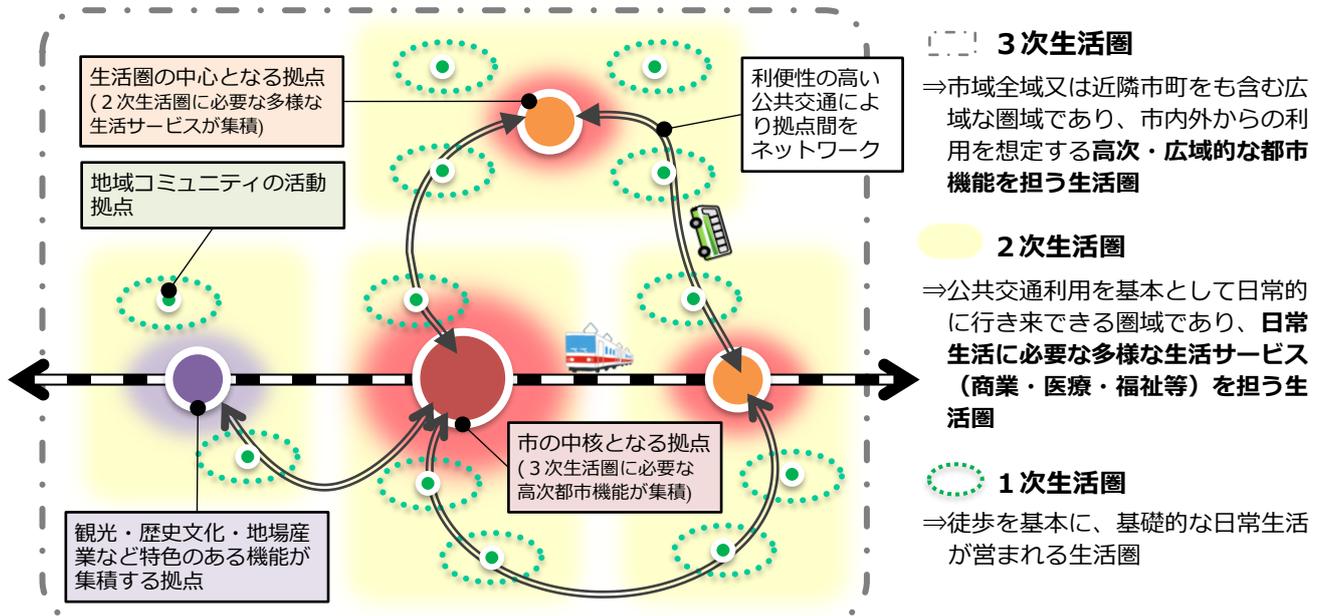
公共交通の利便性を
生かした“歩いて暮らせる”
生活圏の構築

生活利便性の
持続的な確保に向けた
緩やかな居住誘導

【将来都市構造の骨格の考え方】

- 段階的な生活圏を形成し、各生活圏の中で交通や生活の利便性が高いエリアを、将来都市構造の骨格をなす拠点として設定します。
- 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



4 将来都市構造

【拠点設定】

- 都市構造の骨格をなす拠点は、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。

【公共交通ネットワーク】

- 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、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、地域交通の維持・確保に努めます。
- 交通結節機能の改善を図るとともに、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、公共交通の持続的な確保を図ります。

■ 拠点と公共交通ネットワークのイメージ

都市機能誘導区域を設定

広域中心拠点

- ☞市全体かつ県西部地域の中核となり、高次で多様な都市機能を備え、都市活力をけん引する拠点
- ☞市の商業・業務中心地

地域中心拠点

- ☞広域中心拠点を補完し、川東地域の中核となる拠点
- ☞広域中心拠点に次いで、市の商業・業務の中心地となる拠点

地域拠点

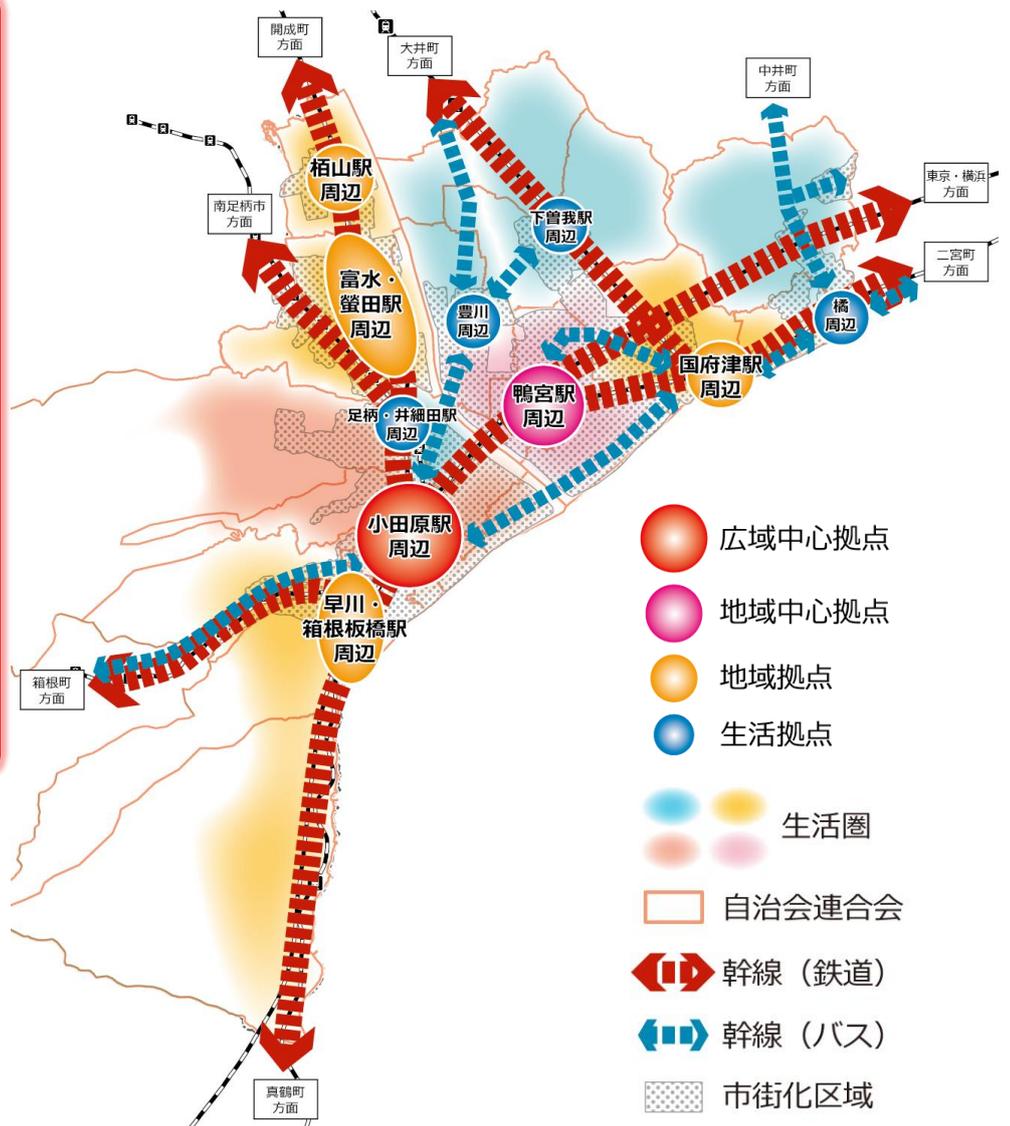
- ☞生活圏の中心となり、その圏域に必要な多様な生活サービスが享受できる拠点

生活拠点

- ☞生活圏の身近な生活サービスを支える最寄り拠点

地域コミュニティ拠点

- ☞小学校などに地域コミュニティ組織の運営・活動を展開する拠点

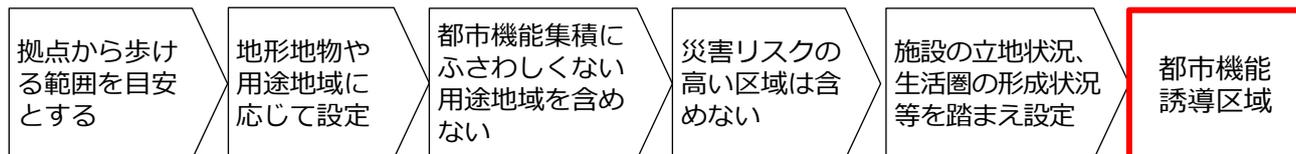


5 都市機能誘導区域及び誘導施設

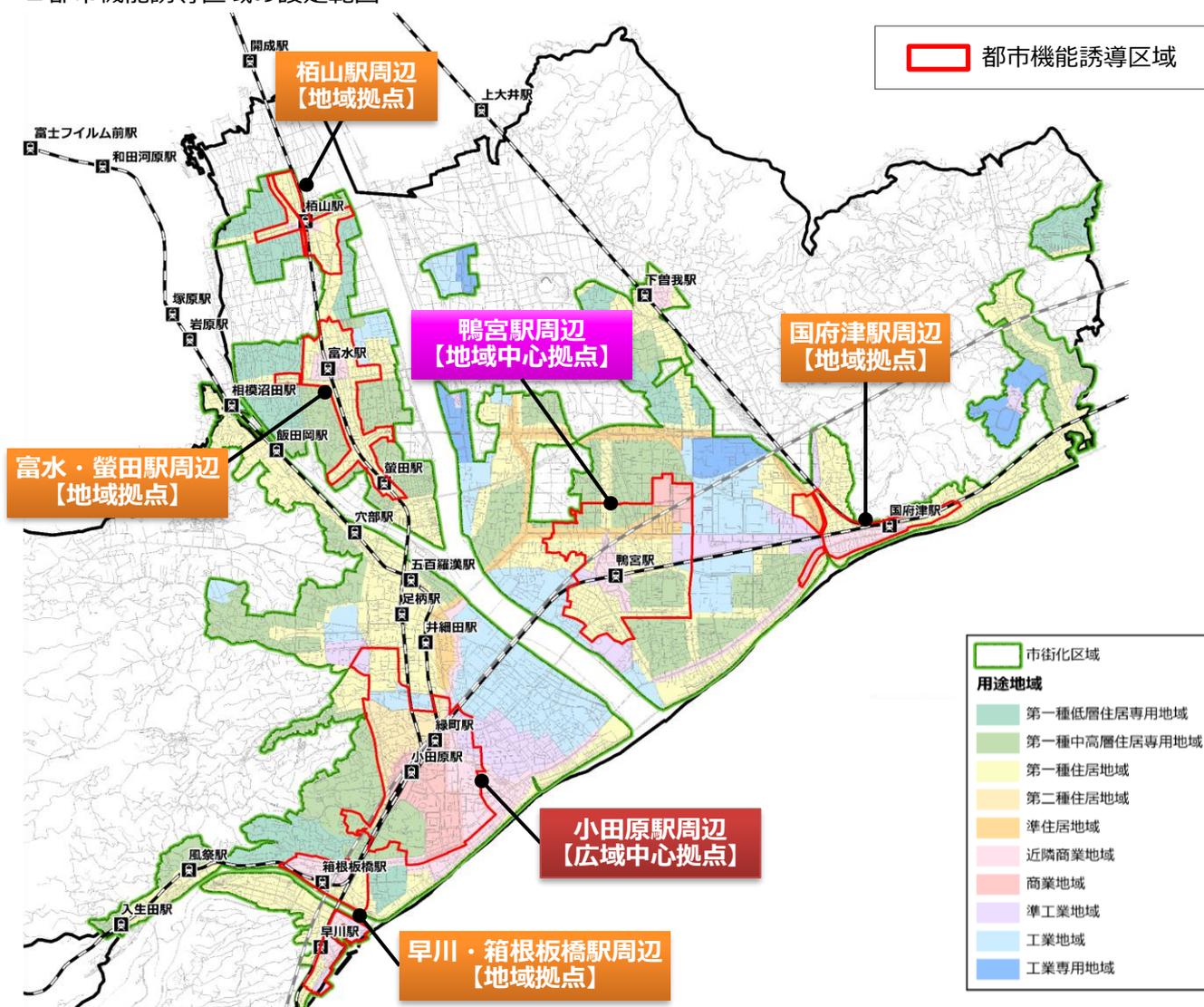
【都市機能誘導区域設定の基本的な考え方】

- 都市機能誘導区域は、鉄道駅に近い業務・商業等が集積する地域、その他都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域など、将来都市構造において設定した拠点を基本に設定します。
- 都市機能誘導区域の範囲は、拠点の中心となる駅から歩ける範囲を基本に、以下の考え方・フローに沿って設定します。

■都市機能誘導区域の設定の考え方・フロー



■都市機能誘導区域の設定範囲



【誘導施設設定の基本的な考え方】

- 誘導施設の設定に当たっては、段階的な生活圏の形成を念頭に、各段階の生活圏が担う都市機能を踏まえた上で設定します。都市機能誘導区域を設定する拠点は、2～3次生活圏を担う拠点であることから、その役割を踏まえ、拠点の利便性向上、にぎわい創出や魅力向上に寄与する都市機能を誘導施設として設定します。

6 居住誘導区域

【居住誘導区域設定の基本的な考え方】

- 以下に示す「居住誘導の方向性」の考え方に基づき、生活利便性や交通利便性の高い拠点やその周辺市街地、拠点間を連絡する公共交通の沿線へ居住誘導を図ることを基本的に区域を設定します。

■居住誘導の方向性

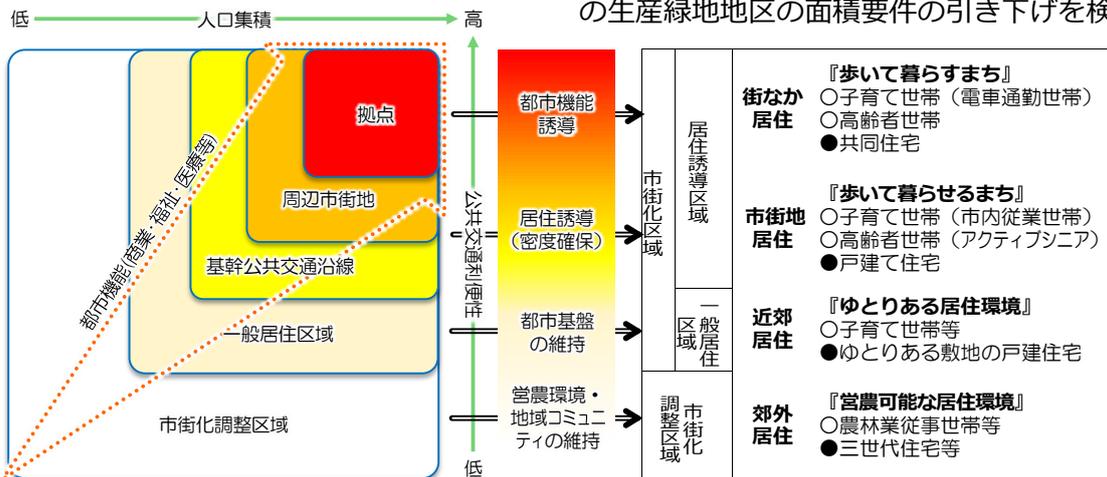
拠点、周辺市街地や公共交通沿線へ、特性に応じた居住の誘導を図り、様々な住まい方が可能な都市を目指す。

地域特性に応じた居住誘導の方向性

- ・小田原らしいメリハリと特色ある市街地形成を図る
- ・市街化調整区域は既存集落持続型開発許可制度の適切な運用等により、既存の地域コミュニティの持続とスプロール化の抑制を図る

小田原らしい居住環境の確保

- ・コンパクトシティの形成の促進に合わせて、良好な市街地環境を形成する観点から都市農地の保全・活用を図る
- ・適正管理されている農地は、都市農業振興施策と連携した有効活用を図るとともに、一般居住区域の生産緑地地区の面積要件の引き下げを検討する



居住誘導区域におけるまちのイメージ

拠点 (都市機能誘導区域と同範囲に設定する居住誘導区域)



日常生活に必要な様々なお店やサービスが充実していて、子どもからお年寄りまで「多世代が歩いて暮らせるまち」

周辺市街地 (拠点や鉄道駅の徒歩圏に設定する居住誘導区域)



買い物や通勤・通学など、徒歩を中心に利便性の高い生活を送ることができる「拠点や鉄道駅に歩いていけるまち」

基幹公共交通沿線

(公共交通の幹線(バス)の路線沿線に設定する居住誘導区域)



バスサービスが充実していて「拠点や駅まで気軽におでかけできるまち」であるとともに、適度に車を利用したゆとりある生活ができるまち

【居住誘導区域の設定】

○居住誘導区域の範囲は、設定の基本的な考え方に基づき、土地利用・都市基盤の観点や、災害リスクの観点などを踏まえ、以下の考え方・フローに沿って設定します。

■居住誘導区域の設定の考え方・フロー

基本的な考え方に基づく範囲の抽出

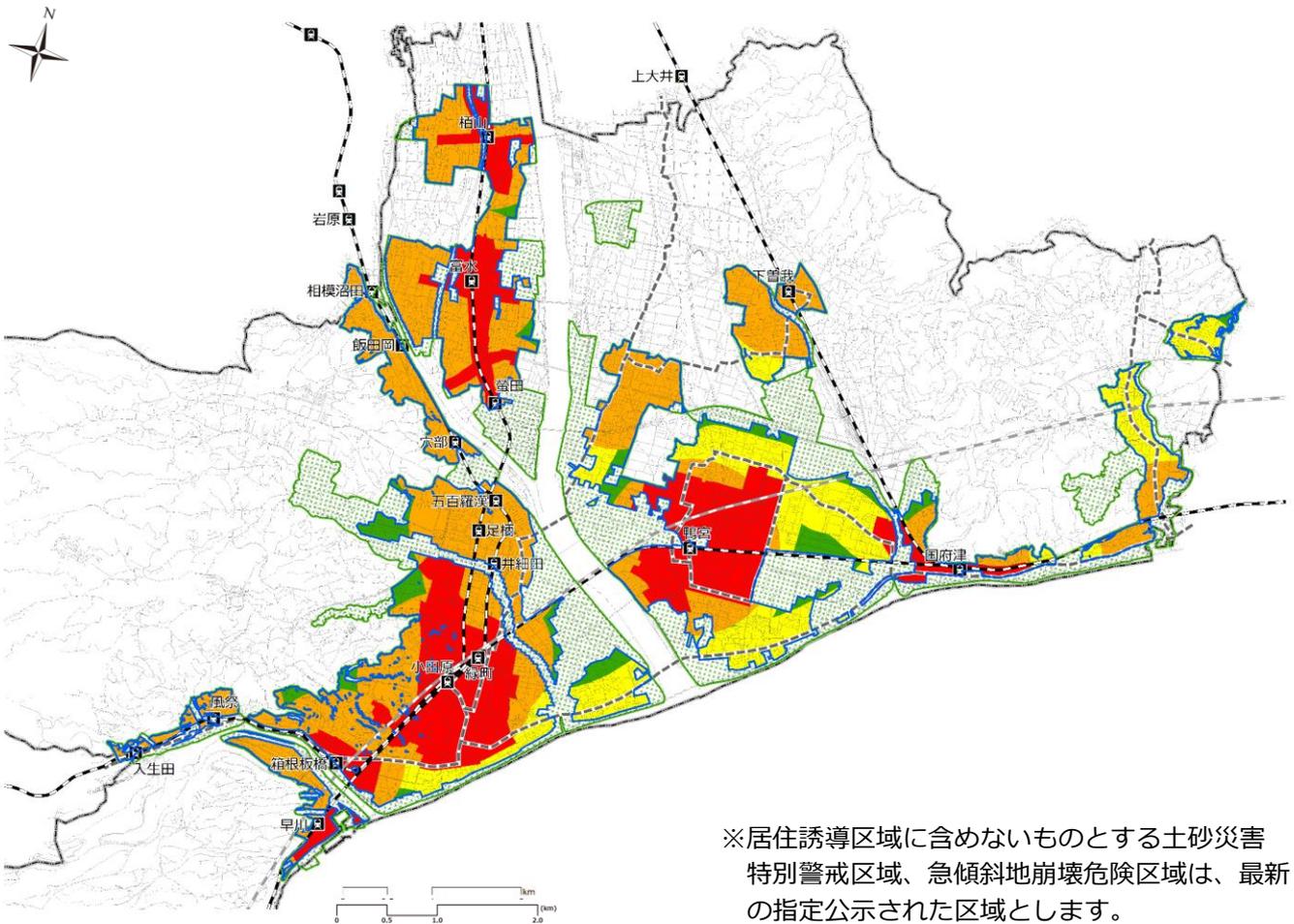
- ・拠点：都市機能誘導区域と同範囲
- ・周辺市街地：拠点及び鉄道駅の徒歩圏
- ・基幹公共交通沿線：公共交通の幹線（バス）の路線沿線

土地利用・都市基盤の観点から区域を抽出
※災害リスクの観点を踏まえて設定

用途地域、地形・地物等を境界として区域界を設定

居住誘導区域

■居住誘導区域の設定



※居住誘導区域に含めないものとする土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は、最新の指定公示された区域とします。

《居住誘導区域の面積規模》

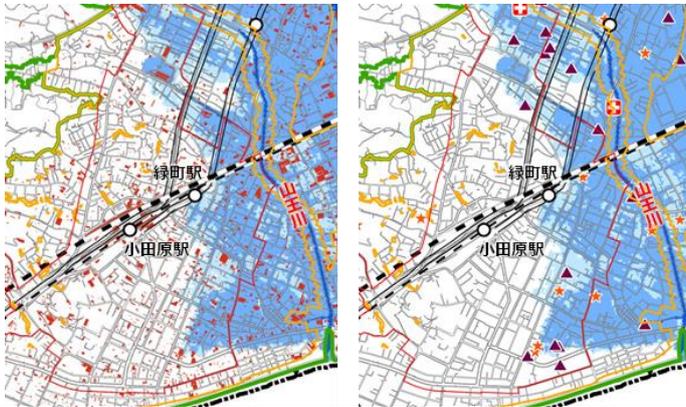
区域	面積 (ha)	市街化区域に占める割合
市街化区域	2,822	100.0%
居住誘導区域	1,896	67.2%
都市機能誘導区域内	632	22.4%
都市機能誘導区域外	1,265	44.8%

-----	公共交通の幹線（バス）
□	市街化区域
□	居住誘導区域
■	拠点（都市機能誘導区域）
■	周辺市街地
■	基幹公共交通沿線
■	その他
□	一般居住区域

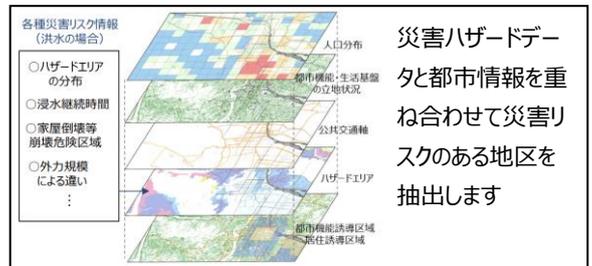
7 防災指針の設定

- 防災指針は、都市のコンパクト化を図る際に災害リスクの低いエリアへと居住を緩やかに誘導するとともに、適切な防災・減災対策を講じます。
- 災害リスクの回避・低減の考え方にに基づき、居住誘導区域内の災害リスクのある箇所に対して施策を講じます。

■データの重ね合わせによる課題の抽出（小田原駅周辺地区の洪水の例）



凡例		
都市機能誘導区域	3.0m以上浸水想定区域	1階 病院
居住誘導区域	0.5m以上3.0m未満浸水想定区域	福祉施設
市街化区域	0.5m未満浸水想定区域	子育て施設

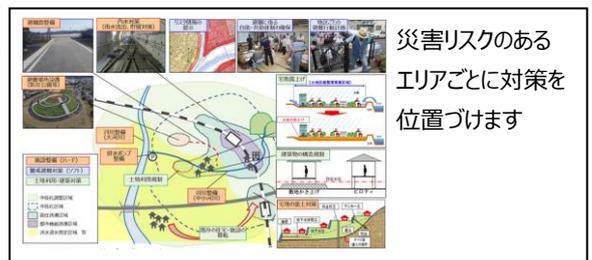
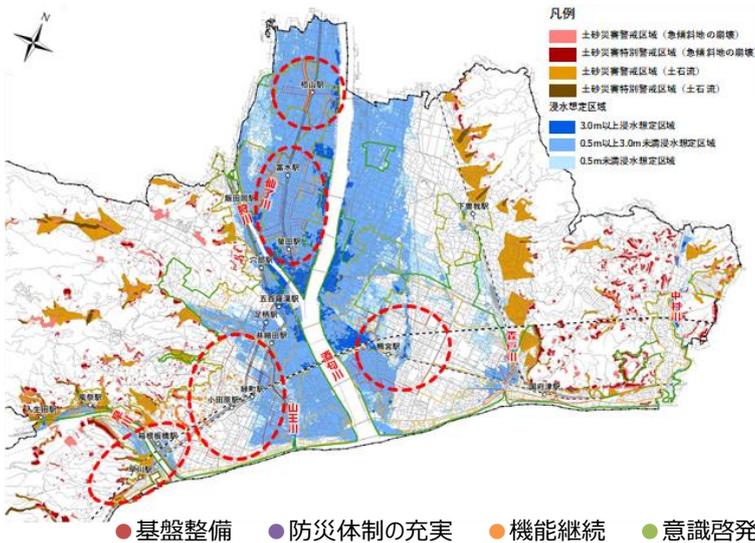


分析結果から発見した課題（例）

- 平屋建ても数多く立地し、垂直避難で対応ができない地区があるため、避難体制や避難経路の検討・周知を行う必要があります。
- 病院等の要配慮者利用施設への浸水リスクがあります。

課題箇所について対応する施策を講じます

■防災に関する施策の設定（洪水の例）



防災に関する施策（例）

- がけ崩れや土石流等土砂災害対策について県と推進
- 避難行動要支援者の名簿を活用した個別避難計画の作成
- 発災時の迅速な土のう設置
- ハザードマップ等の情報の活用・情報の発信

設定した施策毎に実施プログラムを作成します

■取組方針の設定

対策の考え方

- 災害時に被害が発生しない「回避」、確実な避難や経済被害の軽減、早期の復旧・復興など、防災・減災を図る「低減」の考え方を設定します

■取組方針毎の施策の設定（例）

対策の考え方	取組方針（施策）
災害リスクの回避 ・災害時に被害が発生しないようにする。	施策4-(1) 居住誘導
災害リスクの低減 ・浸水対策や土砂災害防止のための整備等により被災の可能性を低くする。 ・災害発生時における確実な避難や経済被害の軽減、早期の復旧・復興など、防災・減災を図る。	施策4-(2) 基盤整備 施策4-(3) 防災体制の充実 施策4-(4) 機能継続 施策4-(5) 意識啓発 施策4-(6) 施設管理

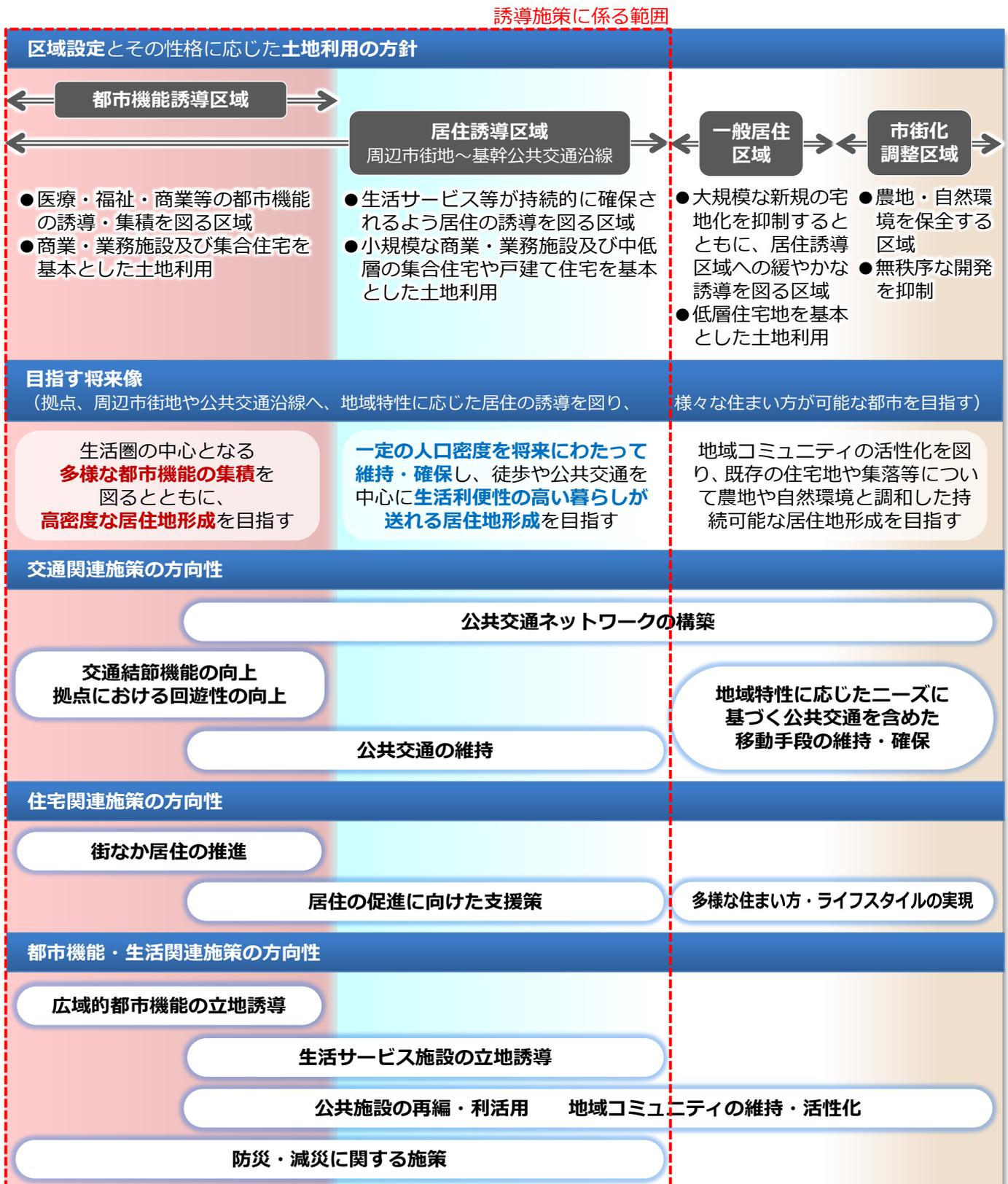
- ・災害リスクを考慮した居住誘導区域の設定・更新
- ・河川の河道掘削や堤防整備等による洪水対策
- ・がけ崩れや土砂災害への工事による土砂災害対策等

※詳細な施策については本編をご覧ください

8 計画遂行に向けた取組

【区域の特性に応じた施策展開の方向性】

○都市機能誘導区域・居住誘導区域の役割、性格を踏まえ、区域の特性に応じた施策を展開します。居住誘導区域外における対応も含めて、施策展開の方向性を以下のとおり示します。



【計画遂行に向けた誘導施策の体系】

○都市機能誘導区域と居住誘導区域に係る誘導施策について、立地適正化計画における都市づくりの方向性に基づき、以下のとおり誘導施設や関連施策を設定します。

都市づくりの方向性	誘導施策等
<p>既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 45%;"></div> <div style="width: 45%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li style="background-color: #f8d7da; padding: 2px;">都市機能誘導区域において実施する施策 <li style="background-color: #d1ecf1; padding: 2px;">居住誘導区域において実施する施策 <li style="background-color: #d6d8db; padding: 2px;">公共交通施策全体に係る方向性 </div> </div> <p>施策 1-①.地域の特性に応じた立地・誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ○拠点（都市機能誘導区域）における施設整備事業 ○関連計画・事業との連携による誘導施設の立地・誘導 ○誘導施設等の整備に係る支援施策・国の支援制度の活用 <p>施策 1-②.既存ストックを活用した都市の魅力づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴史的資源等を活用した交流の促進、空き家・空き店舗等の利活用 <p>施策 1-③.誘導施設の整備に係る届出制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市再生特別措置法に基づく届出制度の運用
<p>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</p>	<p>施策 2-①.公共交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けたネットワークの構築 <p>施策 2-②.公共交通の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ○幹線（バス）のサービス水準の維持・確保・需要やニーズに応じた利便増進 <p>施策 2-③.交通結節機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅等の拠点における乗り継ぎ利便性の向上 <p>施策 2-④.拠点における回遊性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者が安心して移動できる空間整備の推進と回遊性の向上
<p>生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導</p>	<p>施策 3-①.街なか居住の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○共同住宅の立地誘導に係る支援、子育て世代の居住環境支援 <p>施策 3-②.居住誘導の促進に向けた支援策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○空き家対策・生産緑地の保全と活用等 ○関係機関・金融機関との連携による住宅取得支援や住み替え支援 <p>施策 3-③.生活サービス施設の立地誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ○子育て支援施設、福祉施設の立地誘導の基準の設定 <p>施策 3-④.災害リスクへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安心・安全な居住のための防災対策の推進 <p>施策 3-⑤.一定規模以上の住宅の開発・建築に係る届出制度の運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市再生特別措置法に基づく届出制度の運用

【都市機能誘導区域に係る届出制度】

- 都市機能誘導区域外における誘導施設整備の動きを把握し、各種支援措置等の情報提供等を通じて、都市機能誘導区域内への誘導施設の立地が促進されるよう、届出制度を活用します。
- 都市機能誘導区域外において以下の行為を行おうとする場合には、市長への届出が必要となります。

届出の対象となる開発行為等

○開発行為

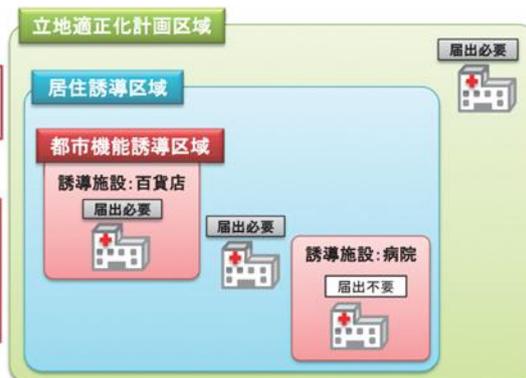
誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行うおうとする場合。

○開発行為以外

- ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

○休廃止

誘導施設を休止し、又は廃止しようとする場合



出典：国土交通省資料を基に作成

届出の時期・届出に対する対応

- 届出の時期は、開発行為等に着手する30日前まで。
- 届出をした方に対して、税財政、金融上の支援措置など都市機能誘導区域内における誘導施設の立地誘導のための施策に関する情報提供等を行うことがあります。

【居住誘導区域に係る届出制度】

- 居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握し、各種支援措置等の情報提供等を通じて、居住誘導区域内への居住の誘導が促進されるよう、届出制度を活用します。
- 居住誘導区域外において以下の行為を行おうとする場合には、市長への届出が必要となります。

届出の対象となる開発行為等

開発行為	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 	(例1)	届出が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1戸または2戸の住宅の建築目的で、その規模が1,000㎡以上のもの 	(例2)	届出が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 750㎡ 2戸の開発行為 	(例3)	届出は不要
建築等行為	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3戸以上の住宅を建築する場合 ■ 建築物を改築、または用途変更して3戸以上の住宅等などとする場合 	(例1)	届出が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1戸の建築行為 	(例2)	届出は不要

届出の時期・届出に対する対応

- 届出の時期は、開発行為等に着手する30日前まで。
- 届出をした方に対して、居住誘導区域に関する誘導施策等について、情報提供等を行うことがあります。

※ここでいう住宅とは、専用住宅・共同住宅・長屋住宅を示しています。ただし、仮設のもの又は農林漁業を営む者の居住の用に供するものは除きます。

○計画を推進するため、都市づくりの方向性に基づく目標を掲げ、これらの達成状況を検証・評価する定量的な目標・指標を設定し、おおむね5年毎に、誘導施策等の実施・進捗状況について、PDCAサイクルにより評価を行います。

■都市づくりの理念・方向性に対応した計画の目標・指標の設定の考え方

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

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

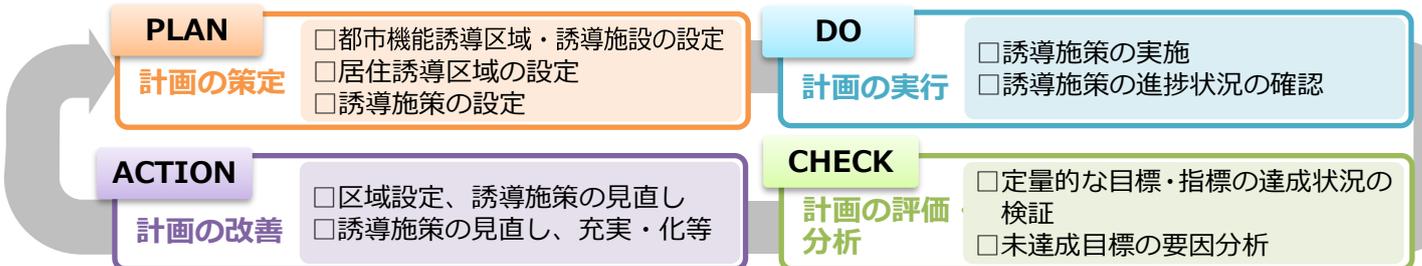
目標

目標	目標	目標												
<p>都市活力の向上</p> <p>[評価項目] 広域中心拠点の交流人口</p> <p>[評価指標] 小田原駅の年間乗車人員 (定期外利用者^{※1})</p> <table border="1"> <tr><td>現況値 (H28 (2016) 年)</td></tr> <tr><td>約1,846万人</td></tr> <tr><td>目標値 (H52 (2040) 年)</td></tr> <tr><td>約1,900万人</td></tr> </table> <p>※1 乗り入れている全ての路線 (5路線) の乗車人員の合計値</p>	現況値 (H28 (2016) 年)	約1,846万人	目標値 (H52 (2040) 年)	約1,900万人	<p>公共交通の充実</p> <p>[評価項目] 公共交通の人口カバー率・交通分担率</p> <p>[評価指標] ①基幹公共交通の人口カバー率^{※2} ②公共交通等の交通分担率^{※3}</p> <table border="1"> <tr><td>現況値</td></tr> <tr><td>①73%(H30年) ②52%(H20年)</td></tr> <tr><td>目標値 (H52 (2040) 年)</td></tr> <tr><td>①80% ②56%</td></tr> </table> <p>※2 居住誘導区域内の基幹公共交通徒歩圏内 ※3 鉄道、バス、自転車、歩行者を指す</p>	現況値	①73%(H30年) ②52%(H20年)	目標値 (H52 (2040) 年)	①80% ②56%	<p>居住の集積</p> <p>[評価項目] 誘導区域の人口密度</p> <p>[評価指標] ①居住誘導区域の人口密度^{※4} ②広域中心拠点 (小田原駅周辺) の人口密度^{※4}</p> <table border="1"> <tr><td>現況値 (H27 (2015) 年)</td></tr> <tr><td>①70人/ha ②78人/ha</td></tr> <tr><td>目標値 (H52 (2040) 年)</td></tr> <tr><td>①60人/ha ②70人/ha</td></tr> </table> <p>※4 鉄道用地等の非可住地を除く人口密度</p>	現況値 (H27 (2015) 年)	①70人/ha ②78人/ha	目標値 (H52 (2040) 年)	①60人/ha ②70人/ha
現況値 (H28 (2016) 年)														
約1,846万人														
目標値 (H52 (2040) 年)														
約1,900万人														
現況値														
①73%(H30年) ②52%(H20年)														
目標値 (H52 (2040) 年)														
①80% ②56%														
現況値 (H27 (2015) 年)														
①70人/ha ②78人/ha														
目標値 (H52 (2040) 年)														
①60人/ha ②70人/ha														

防災に関する目標

目標	都市活力の向上				
[評価項目]	広域中心拠点の交流人口				
[評価指標]	小田原駅の年間乗車人員				
	<table border="1"> <tr><td>現況値 (R1 (2019) 年)</td></tr> <tr><td>59%</td></tr> <tr><td>目標値 (H52 (2040) 年)</td></tr> <tr><td>90%</td></tr> </table>	現況値 (R1 (2019) 年)	59%	目標値 (H52 (2040) 年)	90%
現況値 (R1 (2019) 年)					
59%					
目標値 (H52 (2040) 年)					
90%					

■計画の評価・見直しに係る PDCA サイクルのイメージ



発行 小田原市
 編集 小田原市都市部都市政策課
 〒250-8555 小田原市荻窪 300 番地 TEL 0465-33-1307