

# 小田原市低炭素都市づくり計画（概要版）

## 1 低炭素都市づくり計画について

### （1）背景と目的

2050年までに世界の温室効果ガスの排出量を、2010年比で40～70%削減が必要とされている中で、本市から排出される二酸化炭素の排出量のうち、都市計画・都市づくりに関係の深い運輸部門及び民生（家庭・業務）部門からの排出量は約7割を占めており、地球温暖化対策推進計画では、低炭素型まちづくりの推進を掲げています。

都市づくりにおいては、人口減少、超高齢社会の到来により、高齢者が自立して暮らしていける環境、子育て世帯が安心して子供を産み、育てられる環境の整備が不可欠であり、また、財政状況が厳しさを増す中、市街地の拡大に伴い増加した各種の行政コストを効率化し、将来の都市づくりへの投資へとつなげていくことも必要です。都市計画マスタープランでは、「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」を都市の目標像に掲げています。

これらの実現に向け、平成24年12月に施行された「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく「小田原市低炭素都市づくり計画」を策定し、住民や事業者のみなさまと集約型・低炭素型の都市づくりの方向性を共有し、取り組みを推進しようとするものです。

### （2）計画区域

本計画の対象区域は、市街化区域とします。

### （3）計画の位置付け

本計画は、おだわらTRYプランを上位計画として、都市計画マスタープランや環境基本計画と連携して都市の低炭素化に向けた都市づくりの方向性を示すものです。

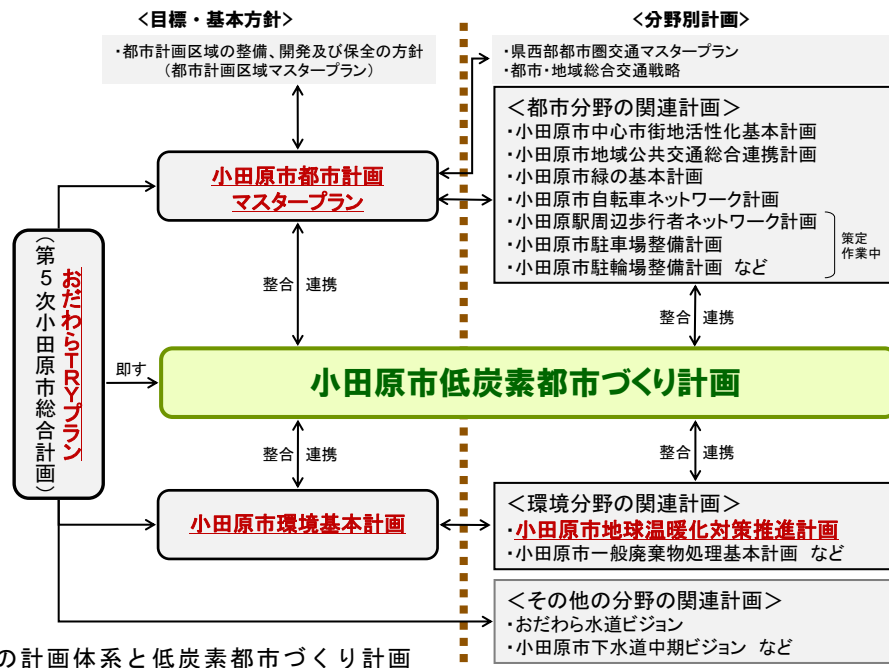


図 小田原市の計画体系と低炭素都市づくり計画

#### (4) 地球温暖化対策推進計画と低炭素都市づくり計画の関係性

本計画は、地球温暖化対策推進計画の運輸部門及び民生（家庭・業務）部門の削減効果の一部を担うものです。

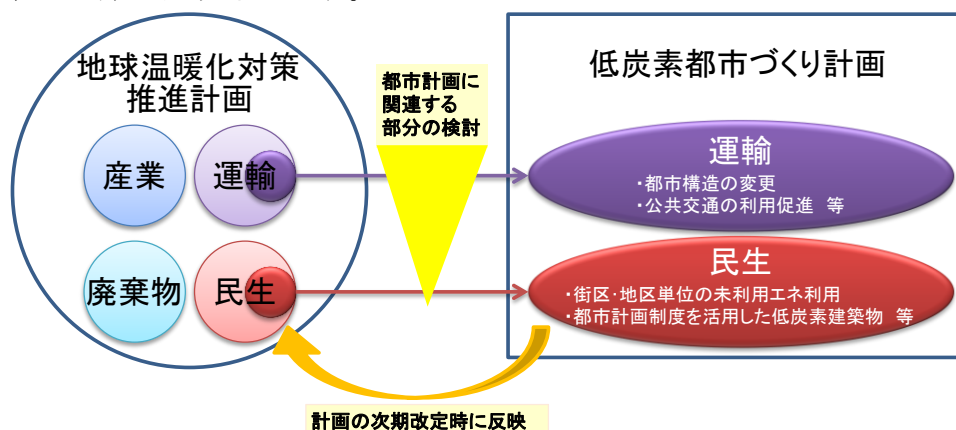


図 地球温暖化対策推進計画と低炭素都市づくり計画の関係

## 2 小田原市の現況と課題

### (1) 二酸化炭素の排出状況

本市の二酸化炭素排出量は、2005年の1,301千t-CO<sub>2</sub>/年をピークに減少傾向となっています。2010年において、本計画で対象とする民生家庭部門、民生業務部門、運輸部門は、市全体の約7割を占めています。

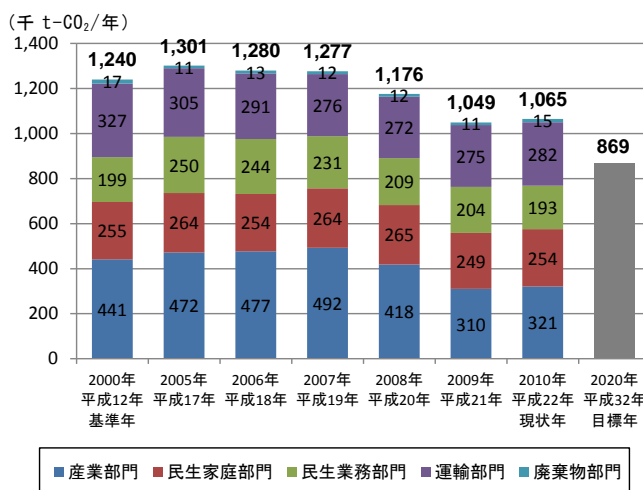


図 小田原市の部門別二酸化炭素排出量の推移

参考：小田原市二酸化炭素排出量データ

### (2) 土地利用・都市構造分野

#### ① 鉄道駅を中心とした人口分布

本市は、平地を中心に人口が集中しています。特に、小田原駅や鴨宮駅などの鉄道駅を中心に人口密度が高くなっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は、2010年の約19.9万人から30年後の2040年には約15.8万人に減少し、少子・高齢化と相まって、つぼ型の人口構成になることが予想されています。

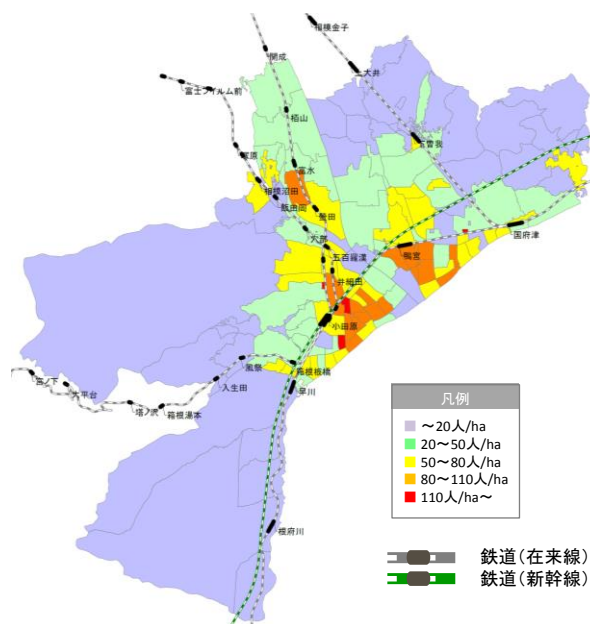


図 町丁目別人口密度

参考：平成22年国勢調査

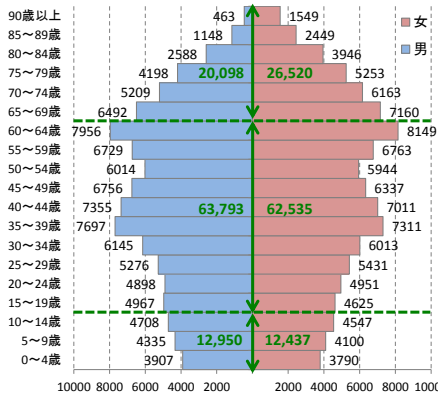


図 2010年の性別年齢階層別人口

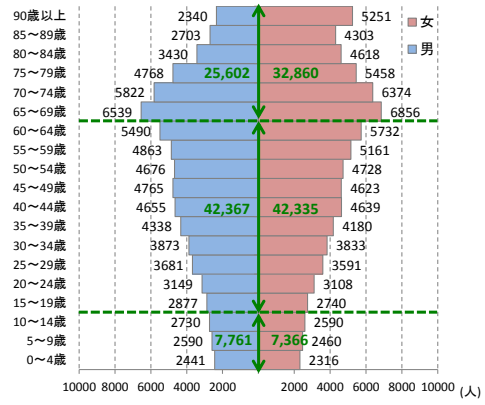


図 2040年の性別年齢階層別人口

参考：国立社会保障・人口問題研究所推計値

### ②郊外の人口減少・高齢化と駅周辺の密度低下

近年の人口動向が今後も続いた場合、郊外を中心に人口が減少し、限界集落と呼ばれる高齢化率50%以上の地域が、公共交通沿線から外れた地域に点在することが予測されます。一方で、駅周辺地域においても人口密度が低下傾向となり、公共交通の利用者減少に伴う公共交通のサービスレベルの低下が懸念されます。

また、人口減少や高齢化に伴い、市街地外周部においては診療所やコンビニエンスストアの閉鎖が懸念されます。

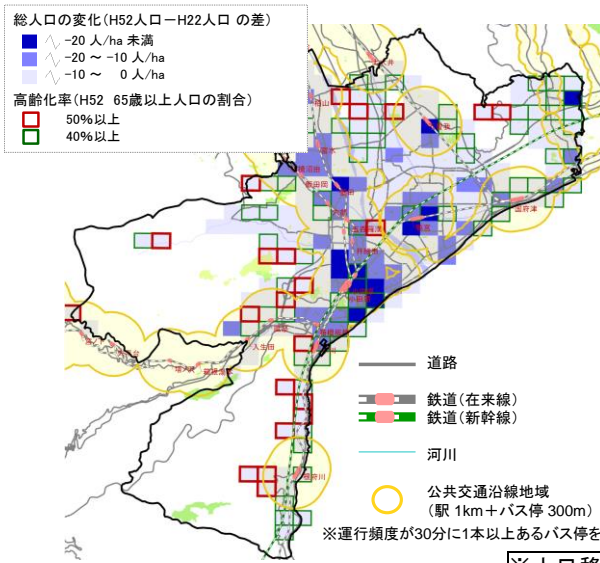


図 将来の人口予測と公共交通のサービス圏域 (2040年)

参考：駅・バス停は国土数値情報をもとに設定

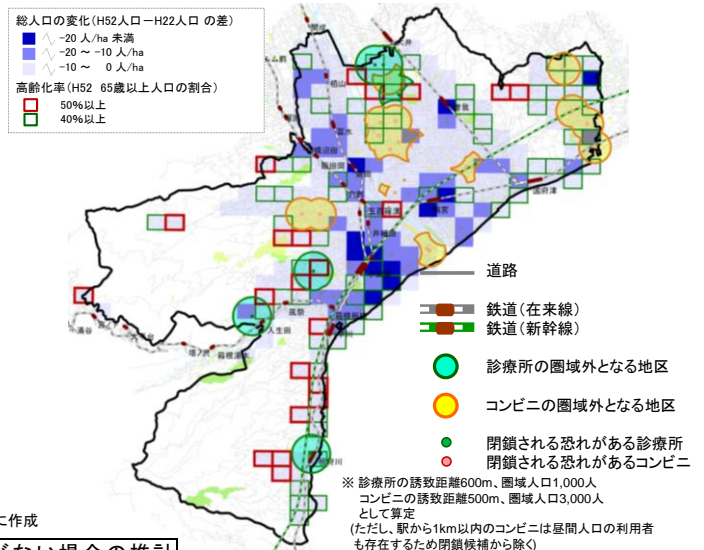


図 将来の診療所及びコンビニエンスストアの閉鎖による商圏の変化 (2040年)

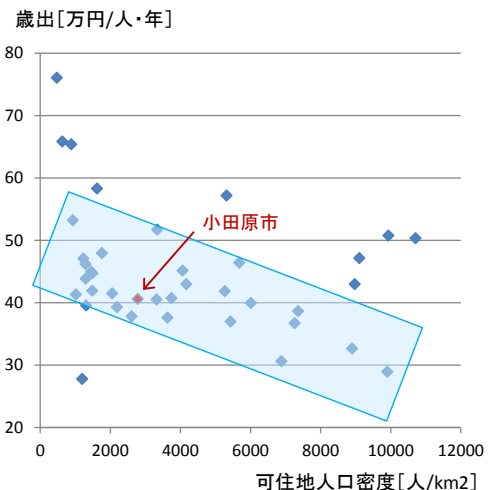
参考：診療所は国土数値情報、コンビニエンスストアはiタウンページをもとに設定

### ③都市構造と都市経営コストの関係

全国の特例市の人口密度と歳出の関係を見ると、人口密度が低いほど1人当たりの歳出が大きくなる傾向にあり、今後、人口減少が進む中、対策を講じなければ都市構造の拡散による都市経営コストの負担増が懸念されます。

図 可住地人口密度と1人当たり歳出の関係(全国の特例市)

参考：歳出は「H22 地方財政状況調査及びH22 地方公営企業年鑑」、人口は「H22 住民基本台帳」、可住地面積は「H22 統計でみる都道府県のすがた」をもとに算出



### (3) 交通分野

本市の自動車分担率は、平成20年にやや減少したものの、依然として神奈川県平均値と比較して高くなっています。将来的には、自動車分担率の更なる増加が予測されています。

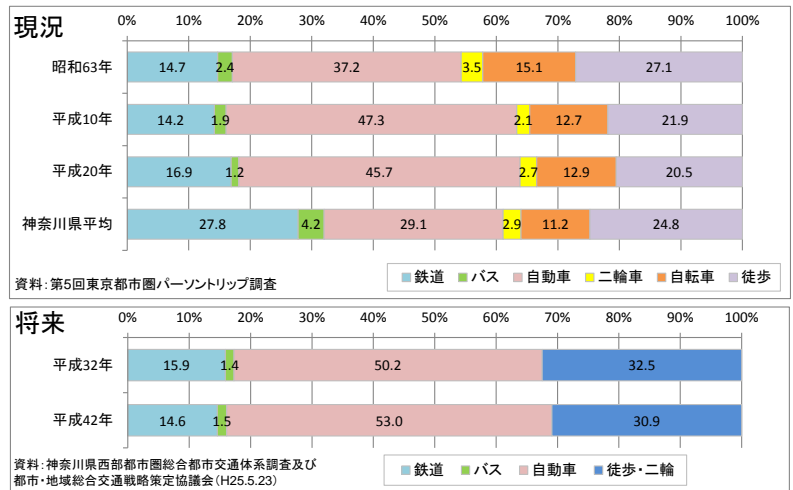


図 代表交通手段構成比の推移

### (4) エネルギー分野

地区別の電力需要を見ると、小田原駅南側の栄町や本町、大規模商業施設が立地する中里や前川で多くなっています。また、熱需要については、電力需要が多い地区に加えて、工場が多く立地する扇町や酒匂で多くなっています。

こうした地域では、将来的には地域内の熱融通や面的エネルギーの導入により、経済的で二酸化炭素排出量の削減効果が高いシステムを検討することが望まれます。

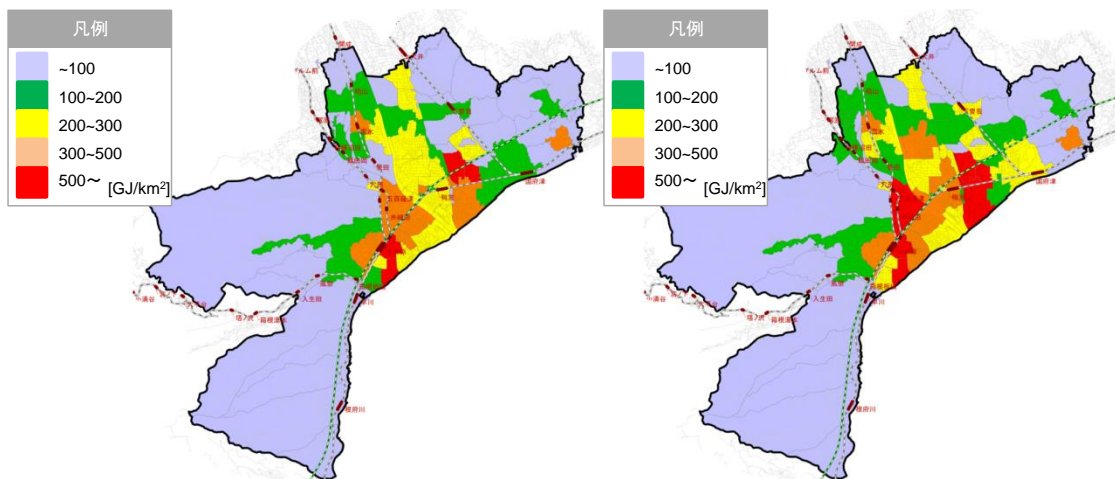


図 地区別の電力エネルギーの利用状況

図 地区別の熱エネルギーの利用状況

参考: 都市計画基礎調査より推計

### (5) みどり分野

本市には約4,000haの森林があり、市域の約40%を占めています。本市では、「森林・林業・木材産業再生基本計画」を作成し、森林の整備や保全を実施している関係団体等とも連携し、きめ細やかな森林整備や環境林としての森林の保全・再生を図っています。

また、再生可能エネルギーの固定価格買取制度により、木質バイオマスを活用した事業の可能性が高まりつつあります。

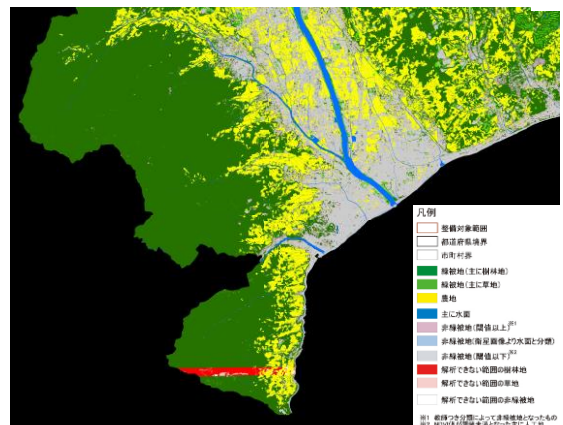


図 小田原市周辺の緑被分布

出典: 国土交通省都市局 2007 作成



### 3 低炭素都市づくりの目標及び将来像

#### (1) 小田原市の目標値

本計画は、都市計画が関与できる運輸部門及び民生（家庭・業務）部門の一部を対象として、次のとおり目標値を設定しました。

##### ①中期目標（2020年）

運輸部門及び民生部門ともに、1990年と比較して増加している二酸化炭素排出量を1990年レベルまで削減することを目安とします。

##### ②長期目標（2050年）

国の長期目標や先進自治体の目標を踏まえ、運輸部門については、二酸化炭素排出量を1990年比10.8～14.3%削減、民生部門については、二酸化炭素排出量を1990年比45.4～60.5%削減を目安とします。全部門に換算すると、1990年比60～80%削減\*となります。

※本市地球温暖化対策推進計画では長期目標を設定していないため、国の長期目標や先進自治体の目標を踏まえて設定しています。

#### (2) 低炭素都市づくりの将来像

### 「小田原らしさ」を生かしたコンパクトで持続可能な低炭素都市

#### ○ 小田原らしさ（自然・歴史・交通の利便性）

本市は、海・山・川などの自然的資源に恵まれ、小田原城をはじめとする歴史的・文化的な資源が多く存在します。また、鉄道は6路線18駅を有し、交通利便性の高い都市であることも特徴です。これらの地域資源と市民力を最大限生かして、都市づくりを市民と共に進めています。

#### ○ 低炭素

鉄道駅を中心に都市機能を集積させ、利便性の高い公共交通によるアクセス性を向上させた集約型都市構造（歩いて暮らせる都市づくり）の実現により、移動に係る二酸化炭素排出量を抑制した都市づくりを実現します。都市機能の集積では、歴史的・文化的な資源も活用し、居住者や訪問者が回遊しながら楽しみ・集うことで、商業機能等の更なる集積を目指します。また、自然的資源を活用した再生可能エネルギー等の積極的な導入、市街地更新時の高断熱化や機器の高効率化、面的エネルギーの利用により低炭素な都市づくりを実現します。

#### ○ 持続可能な将来像

過度な郊外立地を抑制し、鉄道駅周辺での都市機能の充実や、街なか居住が進み、ライフステージに応じた快適な居住環境（空間の広がり、快適な熱環境）と歩いて暮らせる都市が出現します。歩いて暮らすことで市民は健康を享受し、行政は医療福祉に係るコストを抑制することができます。また、人が多く居住する市街地を中心に都市インフラを管理・運営することで、人口減少下においても行政コストが抑制され、市民は適切な公共サービスを受け続けることができます。

## 4 低炭素都市づくりの方針

### (1) 基本方針

本計画では、都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野の施策を総合的に行うことで、都市の低炭素化を目指していきます。

### (2) 全体構想

#### ①都市構造分野（鉄道軸を生かした拠点集約型の都市づくり）

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。

○小田原駅、鴨宮駅、国府津駅の周辺市街地への都市機能集約

○その他の鉄道駅周辺への居住機能と生活サポート機能の集積を誘導

○長期的には、駅勢圏外の市街地及び市街化調整区域の居住地については地域の状況も踏まえ、段階的に集約しつつ、再編についても検討 など

#### ②交通分野（環境に優しい交通手段で誰もが「おでかけ」できる都市づくり）

鉄道駅の利用特性に応じて他の交通手段との乗り換え機能を強化して、バスも含めて階層的な公共交通ネットワークの形成を目指します。

○鉄道とバス、バスとバスの結節機能強化

○駅と病院・大規模商業施設を結ぶバスや循環バスの導入

○道路整備による道路交通円滑化 など

#### ③エネルギー分野（地域で創るエネルギーを生かした都市づくり）

市街地のエネルギー需要や施設の種類を踏まえたコージェネレーションシステム等を街区単位で活用する面的エネルギーの導入の推進を図ります。

○大規模集客施設や工場等の集積地での熱の共同利用

○省エネ住宅の推進 など

#### ④みどり分野（地域のでみどりを守り、生み出す都市づくり）

市西部の箱根外輪山につながる山地・丘陵地や市東部の大磯丘陵につながる丘陵地、酒匂川沿いの緑地を骨格的な緑地として位置付け、森林の整備や保全を実施している関係団体等とも連携しながら適切な管理を進めます。

○街なかでのみどりの創出

○街なかでの親水空間の創出 など

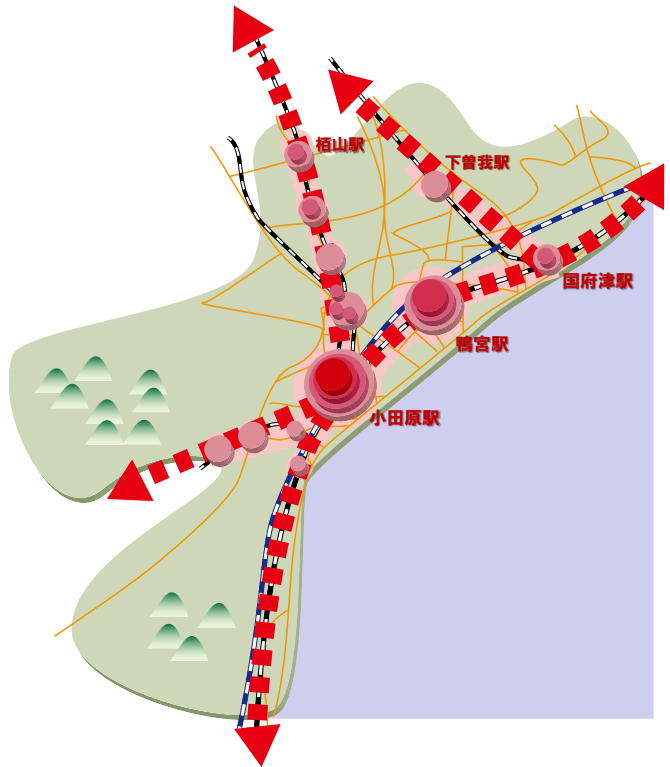


図 低炭素都市づくりの将来都市構造

### (3) 集約拠点地域構想

集約拠点地域（都市機能の集約を図る拠点となる地域）は、日常生活に必要な商業施設・業務施設・医療福祉施設などの都市機能が住宅の身近に集約され、徒歩や自転車による移動で日常生活の大半のニーズが満たされるような拠点となる地域を示します。

本計画では、低炭素都市づくりを先導的に進めるために以下の3つの集約拠点地域を設定します。



図 集約拠点地域の設定

#### ①小田原駅周辺集約拠点地域

商業・業務機能と居住機能が共存して利便性の高い街なか居住を推進する地域として、“小田原駅周辺集約拠点地域”を設定します。

- 商業・業務機能の集積及び複合施設の立地誘導
- バス路線の再編等による市立病院や中心市街地へのアクセス性向上 など

#### ②鴨宮駅周辺集約拠点地域

中低層住宅と生活サポート機能が調和し、徒歩・自転車等で「おでかけ」しやすい都市づくりを推進する地域として、“鴨宮駅周辺集約拠点地域”を設定します。

- 自転車や歩行者の通行環境改善による公共・商業施設へのアクセス性向上
- 大規模商業施設周辺では街区単位のエネルギー利用 など

#### ③国府津駅周辺集約拠点地域

鉄道駅を中心に多様な交通機能と生活サポート機能・居住機能が集積し、鉄道を中心としたライフスタイルを推進する地域として、“国府津駅周辺集約拠点地域”を設定します。

- 駅前広場の改良等による交通結節機能の向上 など

## 5 二酸化炭素排出量の削減効果

全体構想に示した各分野での取り組みを進めることにより、都市活動に起因する二酸化炭素排出量が削減し、低炭素化が実現します。

2050年までに実施する施策について、二酸化炭素排出量の削減効果を積上げ式で積算した結果、運輸部門で12.5%の削減、民生部門で46.3%の削減が見込まれます。

長期目標において設定した目安と比較すると、運輸部門及び民生部門ともに削減の目安の範囲内に到達する見込みです。

表 2050年までの取り組みによる二酸化炭素排出量の削減効果

項目		1990年排出量 (千 t-CO <sub>2</sub> /年)	2050年趨勢 (千 t-CO <sub>2</sub> /年)	2050年対策 (千 t-CO <sub>2</sub> /年)	削減率
運輸部門	旅客	259.4	269.3	227.0	12.5%
	貨物				
民生部門	家庭	232.4	204.6	94.5	59.3%
	業務	159.2	192.9	115.7	27.4%
	計	391.6	397.5	210.2	46.3%

※ 小数点第1位以下を四捨五入する関係で、2050年削減量（1990年排出量から2050年対策を引いたもの）を1990年排出量で除した値と削減率は必ずしも一致しません。

## 6 推進管理体制

着実に低炭素都市づくりを遂行するために、PDCAサイクルに基づくマネジメントを実施します。

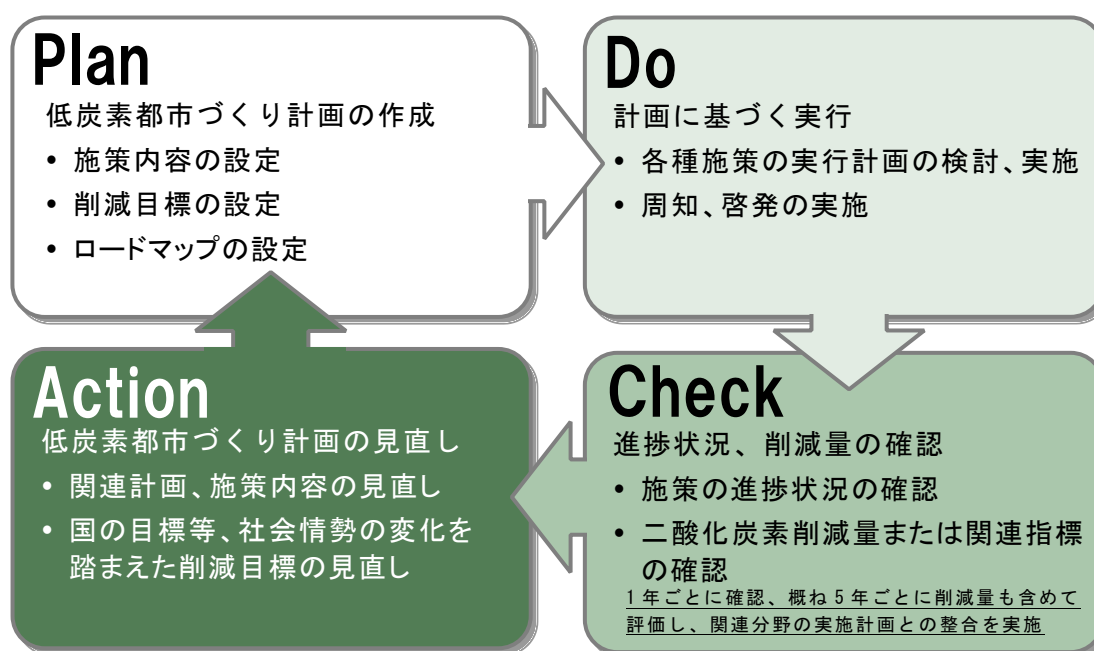


図 計画実現に向けた「PDCA」の内容