

佐倉市

<都市の特性>

東京都心から約 40km に位置している。

7 町村の合併のため市街地分散型の都市構造となり、京成本線と JR 総武本線に沿った市街地に分散している商業施設や公共施設により、日常的なサービスの確保が図られている。

中心市街地は衰退し大規模商業施設がないため、買い回り品の購買力は市外に流れている。

工業系の機能は撤退が見られるが、成田空港をにらんで物流系施設の立地が進んでいる。旧市街地の面整備は未着手だが、主要駅で区画整理による駅周辺整備が進められ、民間宅地開発による面整備が多いことから、基盤の整備状況は良い。

佐倉城址、国立歴史民俗博物館、武家屋敷などの歴史的な観光資源などがあり、日帰り観光客の周遊が見られる。

<人口分布・動向>

佐倉市の面積は 103.6k m²で、人口は約 17.1 万人、一般世帯数は 6.1 万世帯である(2005 年国勢調査ベース)。1990 年以降の 15 年間で人口は約 18%、一般世帯数は約 41% 増加した。1995～2000 年及び 2000～2005 年においては人口は微増傾向となっている。市南部の市街化調整区域において高齢化が進行している。

市街地としては西側地域が新しく、東側は 1970 年頃からの開発のため、高齢化が顕著となっている。西側地域の住民は都内への通勤者が多い。

西側地域でも、中志津の角栄団地は 1968 年頃からの開発のため、高齢化が進んでいるが、ユーカリが丘では現在も開発が進められているため、高齢化は顕在化していない。

<都市構造>

DID 地区面積は年々増加し、2000 年時点では市域の約 16% を占める。人口の増加にあわせて、DID 人口密度も上昇し、1990 年以降の 10 年間で約 13% 上昇している。

7 つの町村合併が行われたため、市街地はコンパクトだが分散しており、飛び地の市街地が多い。また、各種施設も 7 地区を意識して整備したため、数が多くなっている。

<中心市街地>

JR 総武本線と京成本線の間を中心市街地があり、古くからの街並みを形成している。

京成佐倉駅周辺の中心商店街は、人口減少、高齢化が顕著で、併用住宅の多い商店街はシャッター通りとなっている。

京成側では面整備の動きはなく、JR 側は基盤整備済みとなっているが、その後の土地利用は進んでおらず、鉄道建設・運輸施設整備支援機構用地にマンションが建っているだけの状況にある。

<住居系>

佐倉駅に至近の都心居住型マンションは、人気が高く即日完売であった。分譲価格が下落しており、購入可能で質の良い新規戸建住宅についても需要がある。駅至近のマンションないし、駅から若干距離がある場合は高級戸建住宅であれば、依然として需要が存在する。

染井野(事業者：大林組・東急不動産)は高級住宅団地として 1995～96 年頃に開発され、リタイア層の転入が進んだ。これらの層を含め千葉都民といわれる層は身近に図書館や公民館などの施設要望が強い。

ユーカリが丘では、後背地での戸建住宅の開発が堅調となっている。

寺崎で地盤改良を行い住商の土地区画整理事業を行っている。

<商業系>

市内にはこれまで大規模ショッピングセンターはなく、購買力は成田、船橋、千葉、印西に流れていた。しかし、寺崎の区画整理事業において、大規模商業施設が整備された。日用品を扱うスーパーマーケットは、飛び地となる市街地ごとに分布している。

<産業系>

第一・二・三工業団地はいずれも埋まっていたが、一部で撤退が見られる。底地を所有したままで、日立が撤退し茂原に移転した。

佐倉 IC 周辺は物流効率化法による認定事業者の立地基準(5 km 圏の規制緩和)を満たすことになり、成田空港をにらんで物流施設が立地してきている。

<都市の課題>

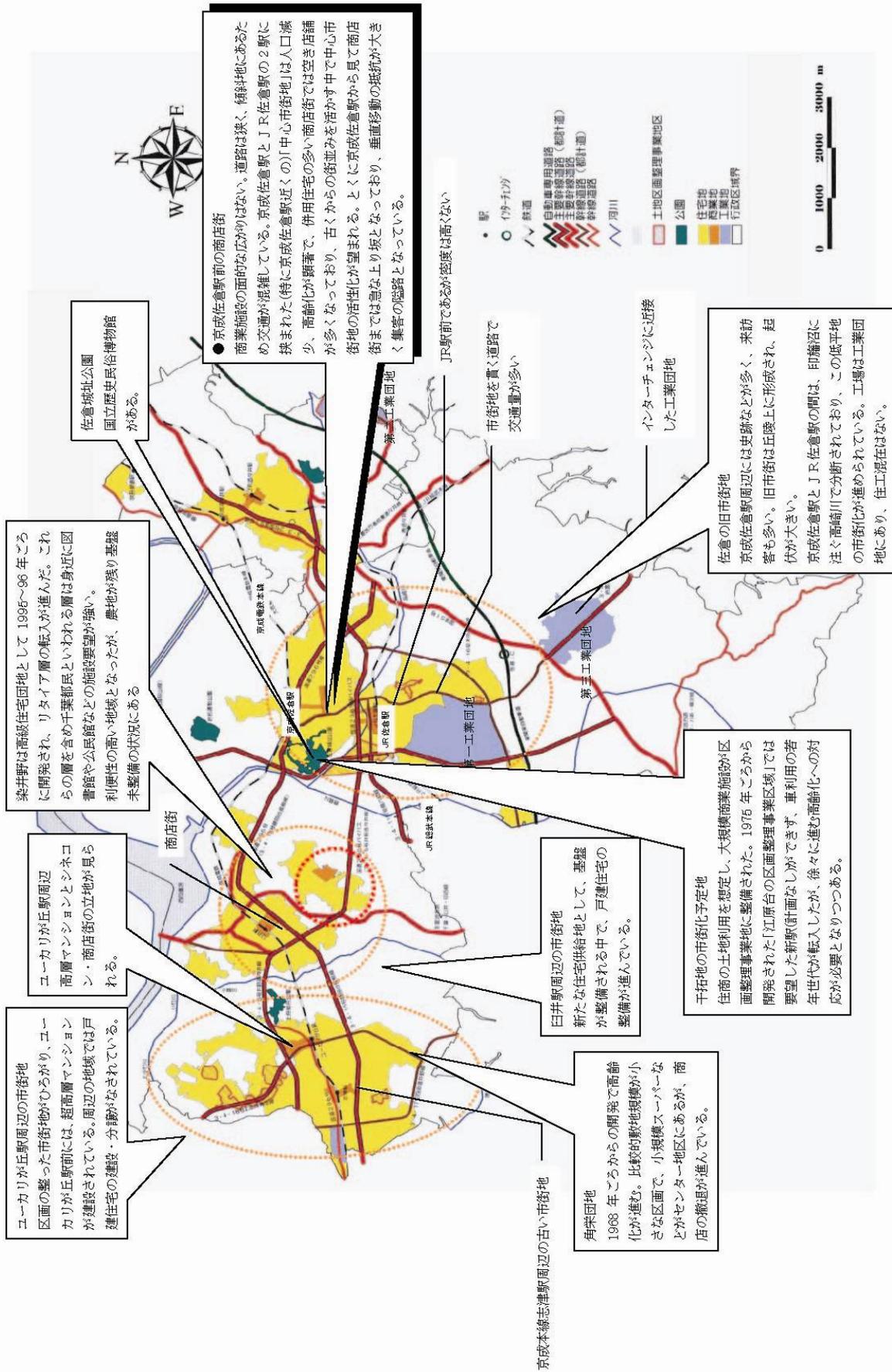
市街地分散型の都市構造のため、都市基盤の効率性は低く、生活関連サービスの向上を図るためには、市街地ごとに整備を行うことが求められる。

それぞれの市街地では概ね 1 km 圏に商業系土地利用があるが、徒歩圏としては若干長いところがある。開発時期の関係で団地単位で高齢化の進み具合は異なり、利便性の低いところでの高齢化への対応が課題となる。

京成佐倉駅と JR 佐倉駅の 2 駅に挟まれた(特に京成佐倉駅近くの)「中心市街地」は人口減少、高齢化が顕著で、併用住宅の多い商店街では空き店舗が多くなっており、古くからの街並みを活かす中で中心市街地の活性化が望まれる。特に京成佐倉駅から見て商店街までは急な上り坂となっており、垂直移動の抵抗が大きく集客の隘路となっている。開発から時間がたつ「角栄団地」では高齢化が顕著となっており、駅から 1 km 程度にある戸建住宅団地において高齢者が住み続けられる環境整備が求められる。

1975 年頃から開発された「江原台の区画整理事業区域」では要望した新駅(計画なし)ができず、車利用の若年世代が転入したが、徐々に進む高齢化への対応が必要となりつつある。

佐倉市 都市の現状と課題



茂原市

<都市の特性>

東京都心から約 50km に位置している。

茂原駅から離れたところで昭和 30・40 年代(1955～1974 年)に住宅団地(戸建)の整備が行われた。その間にある市街地には空地も多く、基盤も未整備のままとなっている。

JR 外房線茂原駅周辺に商業機能が集中しているが、徐々に国道 128 号沿いの商業施設等の立地が顕著になっている。

<人口分布・動向>

茂原市の面積は 100.0k m²で、人口は約 9.3 万人、一般世帯数は 3.4 万世帯である(2005 年国勢調査ベース)。人口は 1990 年以降の 10 年間で約 10%増加し、直近の 5 年では横這いとなっている。

<都市構造>

市域に占める DID 地区面積の割合は 9%程度(2000 年)と低いが、その範囲は直近の 10 年間で 20%以上増加した。一方で、DID 人口密度は低下傾向にある。

非線引きのため、大規模小売店舗の郊外化を抑制しきれていない。

市街地のコンパクト化は意識されているが、実際には用途地域外で宅地化が進んでいる。ただし、駅に比較的近いところに限られる。

用途地域内でも人口密度は低く、アパート・マンションの立地は用途地域内、店舗・パチンコ店などの立地は用途地域外が想定される。

<中心市街地>

中心市街地から離れている市役所周辺に官庁系施設が立地しており、かつては茂原駅から市役所までが中心市街地の軸となっていた。

駅前再開発ビルから大規模小売店舗(そごう)が撤退し、人口減少と高齢化が進んでいる。

中心市街地では、店を閉めたり、縮小して郊外部に店舗展開をしている状況もある。

中心市街地に社会資本整備を集中させてきたため、周辺部から中心部への道路はアクセス道路の整備が十分でない。

<住居系>

戸建住宅が広がり、市内ではマンション需要はないが、駅周辺なら可能性はある。

緑町や中の島町など昭和 30・40 年代(1955～1974 年)の開発地では高齢化が進んでいる。

緑ヶ丘では転出が見られ、空き家も出てきている。

< 商業系 >

中心市街地から大規模小売店舗が撤退し、高師交差点周辺などロードサイド(バイパス沿道など)への商業施設の立地が進んでいる。

国道 128 号の用途地域の北端で大規模小売店舗の立地が進んでいる。

< 産業系 >

茂原駅の近くに工業系土地利用がみられ、優良企業が立地している。

日立ディスプレイズの隣接地で大型の新設工場の整備が進められている。

< 都市の課題 >

宅地需要は緩やかなものとなっており、地価等の側面より駅周辺などの交通利便性の側面の方が、宅地需要を規定する要因となっている。駅から徒歩圏となる市街地の多くは基盤が整備されておらず、高齢化が進み人口密度も低い状況の中で住環境の改善が求められる。

茂原駅周辺では再開発事業など社会資本整備を集中させてきたが、大規模小売店舗が撤退するなど厳しい商業環境にある。財政状況が悪化する中で、今後の公共投資は更なる絞込みを行う必要がある。

鉄道が南北に通り、茂原駅からバス路線が整備されているが、駅へのアクセス道路の整備が遅れている。

市街化圧力が低いこともあって、土地利用は比較的整然としているが、道路整備による大規模店舗の立地と、この影響による中心市街地の商業機能の低迷が見られる。

「中心市街地」では事業者の高齢化が顕著で、再投資はほとんど行われていない。再開発を行い大規模店を誘致したが、アクセス性の悪さもあり、その後大規模小売店舗は撤退した。バブル時と比べて大幅に地価は下がったが、マンション等の整備にはいたらず、商業機能はロードサイド(バイパス沿道など)に移る中で、中心市街地の活性化が課題となっている。

藤沢市

<都市の特性>

相模湾岸の中央に位置する。東京都心から 50km 圏に位置する。

首都圏近郊の好環境の住宅地、江の島・湘南海岸をもつ観光地、慶応大学 SFC（湘南藤沢キャンパス）等大学が立地する文教都市、市民の文化活動が活発な文化都市等、多様な機能をもつ湘南の中核都市である。

古くは門前町・宿場町として栄えてきた。JR 東海道線、小田急線、江ノ島電鉄が乗り入れている藤沢駅前には、百貨店等の商業機能が集積している。

<人口分布・動向>

藤沢市の面積は 69.5k m²で、人口は約 39.6 万人、一般世帯数は 16.1 万世帯である（2005 年国勢調査ベース）。1990 年以降の 15 年間で、人口は約 13%、一般世帯数は約 30% 増加した。

東海道線よりも海側の地区で人口密度が高い。

市街地以外の、慶応大学周辺も含む市の多くの地区で、30～34 歳コーホートの特化係数が高い。

1992 年以降、一貫して転入超過となっている。特に 2000 年以降の転入超過が著しく、年間 2,000 人を越える水準となっている。

1960 年代の人口増加が目立って大きいものの、その後も継続して人口増であった都市である。

2005 年人口を年齢階級別にみると、男女ともに団塊 Jr を含むコーホート（30～34 歳）が団塊世代を含むコーホートよりも多い。

<都市構造>

1990 年以降、DID 地区面積はほぼ横這いで推移し（2000 年時点で市域の約 66%を占める）DID 人口密度は若干上昇していることから、主に既存市街地において人口が増加したものと考えられる。

南北に長い市域の南部に国道 1 号、湘南バイパスが横断している。

JR 東海道本線（辻堂駅・藤沢駅）、小田急電鉄江ノ島線、湘南モノレールなど複数の軌道系交通機関が市内各地を東西・南北に縦横断している。東海道本線藤沢駅周辺に商業施設等が集積している。

市域の南側に相模湾を擁する。湘南海岸や江ノ島といった優れた景勝地を有する。

市域西部に大規模に開発されたニュータウン（湘南ライフタウン）が位置する。

<中心市街地>

JR 東海道本線・小田急線藤沢駅周辺は、広域的に人を集める商業施設（さいか屋等）

と業務施設に伴う交通量が多く、マイカーの利用増や集中型の道路事情と相まって、道路交通の効率低下と自動車の輻輳によって歩行者の安全確保の必要性が高まっている。

<住居系>

団塊世代が特に多い地区は、郊外のニュータウンを中心として分散している。
JR 東海道線よりも海側において、すでに高齢化が全国平均以上に進行している。

<産業系>

藤沢市の一人当たり農業生産額、同製造品出荷額、同小売業販売額は、全て神奈川県の水準を上回っている。神奈川県との格差は、農業生産額及び小売業販売額で横這い、製造品出荷額で縮小傾向にある。

一次産業を除いて就従比は 1.0 を下回っており、就業者が市外へ通勤している状況が分かる。ベッドタウン的な傾向がある。

一方、市内には、複数の工業団地が整備されており、いすゞ自動車（藤沢工場）、日本精工（藤沢工場）、武田薬品工業（湘南工場）など大手企業の工場も立地している。

<都市の課題>

時期の異なる大規模開発地があり、一時期に大量に転入し開発と人口の張り付きが順調（計画どおりに）進んだ地区ほど問題は顕在化すると考えられる。このような大規模な郊外ニュータウンの開発形態は、持借、建て方、開発主体等が多様である。

古くからの市街地では、細街路が多く、防災上の課題を有している。また、市街地のみどりの保全も課題である。

大規模工場の操業停止や市外転出が相次いでいるため、土地利用転換への対応を計画的に図り、産業基盤の再構築を行い、地域経済の活性化を目指すことが必要である。

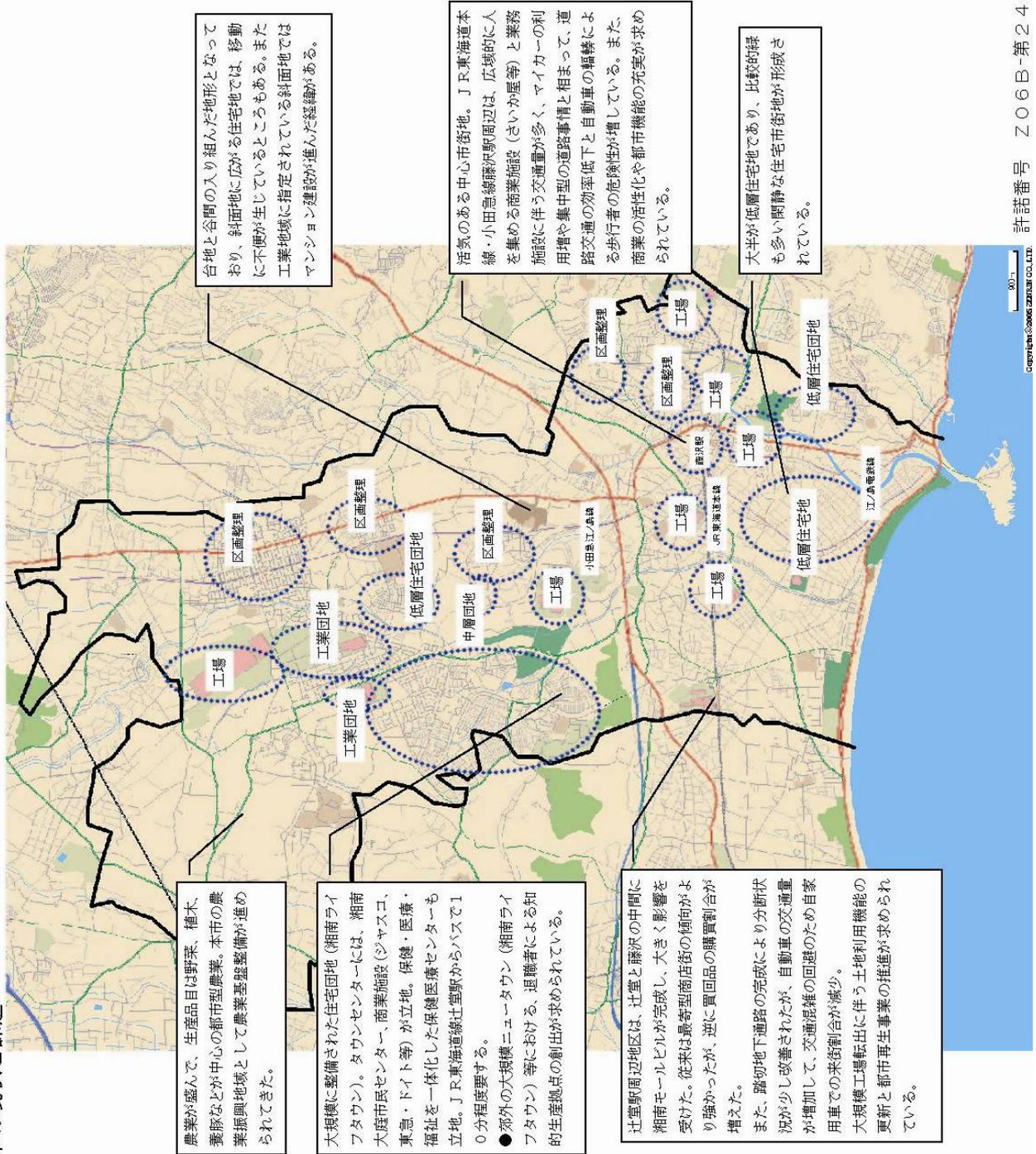
通過交通を処理する幹線道路や高速道路にアクセスする幹線道路の整備促進が求められている。

郊外の大規模ニュータウン（湘南ライフタウン）等における、退職者による知的生産拠点の創出が求められている。

JR 辻堂駅北口周辺地区における、大規模工場転出に伴う土地利用機能の更新と都市再生事業の推進が求められている。

藤沢駅北口周辺地区における商業の活性化や都市機能の充実が求められている。

藤沢市 都市の現状と課題



台地と谷間の入り組んだ地形となっており、斜面地に広がる住宅地では、移動に不便が生じているところもある。また工業地域に指定されている斜面地ではマンション建設が進んだ経緯がある。

活気のある中心市街地。JR東海道本線・小田急線藤沢駅周辺は、広域的に人を集める商業施設（さいか屋等）と業務施設に伴う交通量が多く、マイカーの利用増や集中型の道路事情と相まって、道路交通の効率低下と自動車の騒音による歩行者の危険性が押している。また、商業の活性化や都市機能の充実が求められている。

大半が低層住宅地であり、比較的緑も多い閑静な住宅市街地が形成されている。

農業が盛んで、生産品は野菜、種木、養豚などが中心の都市型農業。本市の農業振興地域として農業基盤整備が進められてきた。

大規模に整備された住宅団地（湘南ライオンタウン）。タウンセンターには、湘南大庭市民センター、商業施設（ジャスコ、東急・ドイト等）が立地。保健・医療・福祉を一体化した保健医療センターも立地。JR東海道線辻里駅からバスで10分程度要する。
 ●郊外の大規模ニュータウン（湘南ライオンタウン）等における、退職者による知的生産拠点の創出が求められている。

辻里駅周辺地区は、辻里と藤沢の間に湘南モールビルが完成し、大きく影響を受けた。従来は最寄型商店街の傾向がより強かったが、逆に買回品の購買割合が増えた。
 また、踏切地下通路の完成により分断状況が少し改善されたが、自動車の交通量が増加して、交通混雑の回避のため自家用車での来街割合が減少。
 大規模工場転出に伴う土地利用機能の更新と都市再生事業の推進が求められている。

厚木市

<都市の特性>

神奈川県中央部、東京都心から約 50km に位置する。

江戸期より交通の要衝として発展し、2002 年度より特例市となった。

東名高速道路厚木インターチェンジ、小田原厚木道路、国道 246 号、国道 129 号などの広域幹線道路の完成等に伴い、県央の交通の要衝となってきた。公共交通網は鉄道駅が市の南東部に偏っており、駅を中心とするバスネットワークが重要な役割を果たす。この優れた立地条件もあり、研究開発や流通・サービス業が集積。首都圏の業務核都市に位置付けられる。

<人口分布・動向>

厚木市の面積は 93.8k m²で、人口は約 22.2 万人、一般世帯数は 9.0 万世帯である(2005 年国勢調査ベース)。1990 年以降の 15 年間で、人口は約 13%、一般世帯数は約 31% 増加した。

1960 年代、1970 年代の人口増加が顕著である。

2005 年人口を年齢階級別にみると、男女ともに団塊 Jr を含むコーホート(30~34 歳)が団塊世代を含むコーホートよりも多い。

駅周辺及び郊外ニュータウンにおいて人口密度が高い。特に開発時期の古い地区において密度の高い地区が点在する。

30~34 歳コーホートが多い地区は、駅の周辺及び事業所集積の周辺である。

1992 年以降、1994 年を除いて、転入超過となっていたが、2002 年は転出超過に転じている。

<都市構造>

DID 地区面積は 1990 年以降の 10 年間で約 17%増加し、2000 年には市域の 30%を占める。同期間において DID 人口密度は横這いとなっていることから、DID 地区が均質に範囲を拡大してきたことが分かる。

厚木市の都市化は、東名高速道路や国道 246 号などの幹線道路の完成とともに急速に進展。人口集中地区の多くは、小田急電鉄小田原線 本厚木駅周辺から国道・県道、河川沿いに放射状に延びている。

<中心市街地>

1999 年の中心市街地活性化基本計画によると、厚木市全体では、商業小売販売額は上昇しているものの、中心市街地が占める割合は低下しており、郊外部への大規模小売店舗の出店、中心部の交通渋滞や駐車場不足、消費者のニーズに対応しきれない商店、権利関係から長期にわたり空き店舗になっているビル等の存在等が課題となっている。

<住居系>

団塊世代は郊外の独立型住宅団地に多く居住している（一部鳶尾団地内に団塊世代と段階 Jr 世代がともに特化係数の高い地区が存在する）。

郊外団地が立地する地区においては、現高齢者が占める割合は未だ全国平均を下回る水準であるが、団塊世代については多く居住する地区であるため、今後急速に高齢者が増加することが見込まれる。

<商業系>

小田急電鉄小田原線 本厚木駅周辺における再開発事業を中心に高度利用、基盤整備による拠点づくりを進め、県央の中心都市として高い商業集積をみせている。

近接都市への大規模小売店舗の進出による都市間・地域間競争が激化している。

<産業系>

厚木市の一人当たり農業生産額、同製造品出荷額、同小売業販売額は、全て神奈川県の水準を上回っている。特に、一人当たり小売業販売額については、水準は横這いとなっているものの、県水準との格差は拡大傾向にある。

産業分類別従業者数の特化係数（厚木市産業別従業者シェア / 神奈川県産業別従業者シェア）からみると、厚木市の従業構造に大きな偏りがなくバランスの取れた産業構造であることが分かる。

製造業、流通業については、内陸工業団地、尼寺工業地域や東名高速道路厚木インターチェンジ周辺などの郊外部に集積している。

農業については、都市化の進展や後継者問題で農地は減少する一方、耕作放棄地が増え、その利活用を含めた対策が要る（農業への法人参入、農業者と都市住民との交流など）。

<都市の課題>

国道 129 号は、市の南部で東名高速道路及び小田原厚木道路と結節しており、国道 129 号、国道 246 号バイパスの交通量が大きいため、放射状道路との交点での交通混雑が著しい。また本厚木駅周辺でも交通の混雑が激しい。

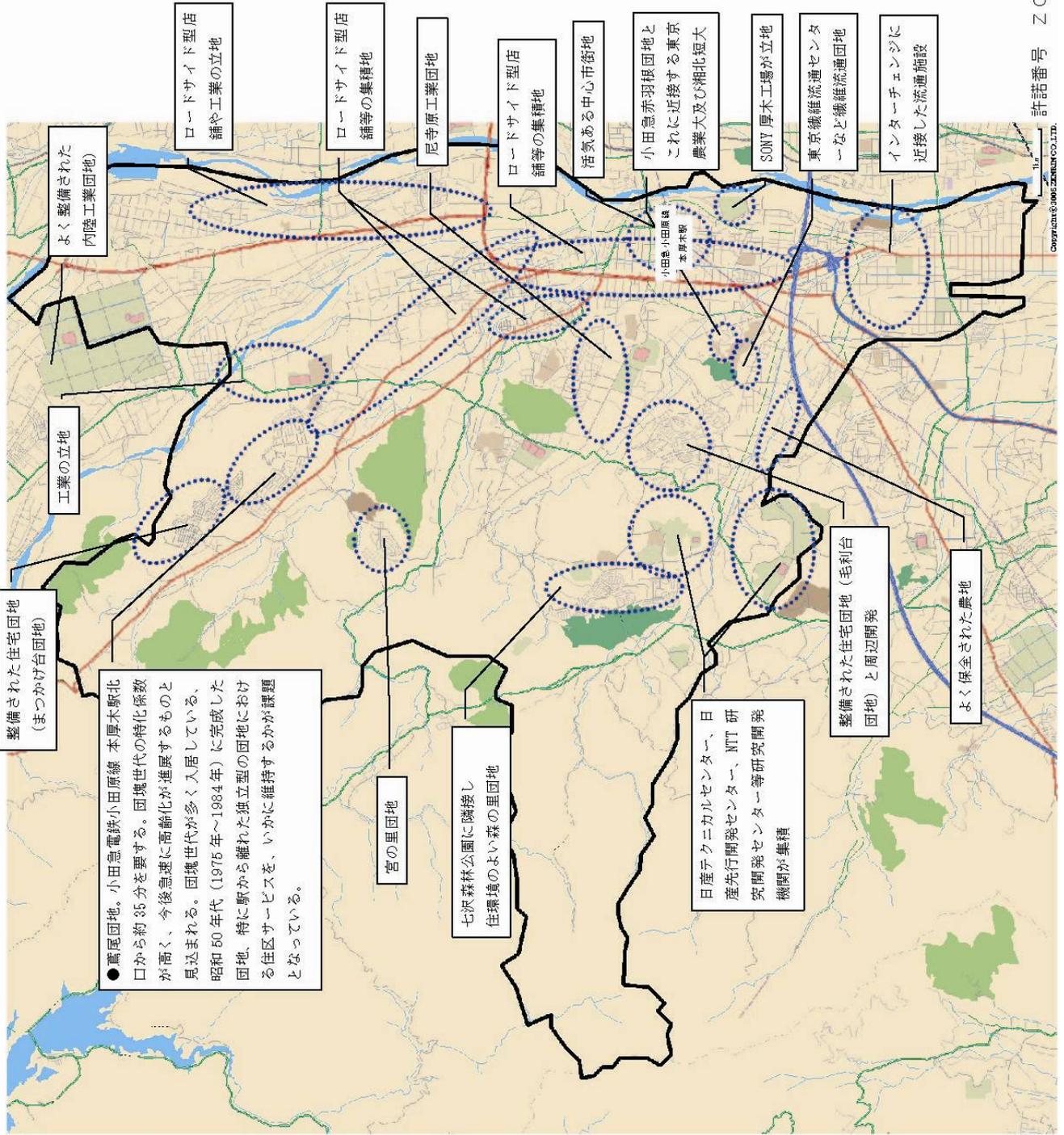
国道 129 号、国道 246 号バイパスや駅前の混雑を緩和するために、郊外の住区ごとの近隣サービスを充実し、高齢者の買い物等の利便性を高めるとともに、中心部への交通の集中を軽減させることが必要になっている。

駅から離れた市街地では、農地や住宅以外の用途と住宅が混在する場合がある。

駅からバスアクセス等が必要な郊外団地（鳶尾団地等）において高齢化が進展しつつある。団塊世代が多く入居している、昭和 50 年代（1975 年～1984 年）に完成した団地、特に駅から離れた独立型の団地における住区サービスを、いかに維持するかが課題となっている。

郊外部（国道沿いなど）で無秩序な印象を与えるロードサイド型店舗と工業系事業所が混在する土地利用の整序と幹線道路を活用した土地利用の促進が求められている。

厚木市 都市の現状と課題



小田原市

<都市の特性>

東京都心から 75km 圏に位置する神奈川県西部の中核都市で、北條氏以来、小田原城を中心として栄えた。JR 東海道本線 小田原駅周辺と JR 東海道本線 鴨宮駅周辺に商業が集積している。丘陵部に森林・果樹園、平野部には田園と工業・住宅地、南に相模湾が広がる。

東京都心から 45～60 分圏に位置する人口増加都市で、新幹線利用が可能である。2001 年より運行されている湘南新宿ラインにより、新宿方面へのアクセス性が向上した。

鉄道交通のターミナル性を有している（JR 東海道新幹線・東海道本線・大雄山線、小田急線、箱根登山鉄道など）。

交流機能の拡充と、自立性の高い中核都市を目指し、小田原駅周辺、小田原城址、広域幹線道路などの各整備を推進している。またハイテク企業の集積めざす「西湘テクノパーク」も分譲中となっている。

富士箱根伊豆交流圏の活性化をめざして、小田原が『21 世紀 S K Y（静岡、神奈川、山梨）圏構想』を提唱している。

城下町として多くの観光客が訪れる広域的な観光拠点である。

<人口分布・動向>

面積は 114.1k m²で、人口は約 19.9 万人、一般世帯数は 7.4 万世帯である（2005 年国勢調査ベース）。1990～2000 年の人口増加率は 3.5%で、70 年代以降、増加率は漸減傾向にある。

1995 年以降は転出超過傾向が続く（特に 20 歳代）。

2000 年から 2010 年にかけて人口減少に転じ、2030 年には 16.6 万人まで減少するものと見込まれる。

急激な人口増加時期がなかったため（40 年代 32%増、60 年代 25%増）、人口構造上目立ったコーホートは見られない（最も多いのは 55～59 歳人口で全国に近い構造）。

現状で人口密度の高い JR 東海道線 鴨宮駅南部において高齢者の増加が顕著になると見込まれる。

<都市構造>

DID 地区面積は 1990 年から 1995 年にかけて微増、1995 年から 2000 年にかけては横這いで、2000 年時点で市域の約 26%を占めている。

城下町という拠点と東海道という軸によって構成されている。市街地が拡大した現在も基本的な構造は変わらない。今後もこの基本構造を継承する方向で計画が策定されている。

< 中心市街地 >

JR 東海道本線 小田原駅は鉄道利用人員が減少し、小田原城の観光客誘客力が弱まる。中心商業市街地は、大規模小売店舗の撤退と郊外への大規模小売店舗の出店により、活力低下と空洞化現象が起きている（シャッター通、空き店舗敷地に駐車場が点在）。

JR 東海道本線 小田原駅周辺の再開発事業や幹線道路網など都市基盤整備が遅れている。

JR 東海道本線 小田原駅周辺にマンション、国際医療福祉大学（西口）などの新規開発が進んでいる。

現在、市が『中心市街地活性化基本計画』の改訂作業中である。

< 住居系 >

戸建て住宅地を中心としながら小規模な商業集積と一部に中高層住宅の立地が見られる地区は、早川、中町、蓮正寺、中曽根、飯田岡、穴部、北ノ窪、矢作、鴨宮である。これらの地区では、敷地の小規模化が進み、近年は中高層建築物が増加し、周辺の居住環境への影響や景観への配慮が懸念される。2005年6月に高度地区を決定し、高さ15mに制限した。また2006年2月に景観条例を改正し、景観計画を策定した。

駅周辺では宅地の小規模化が進む地区がある一方で、市街地拡大により低未利用地が残る住宅地もある。

< 商業系 >

【観光】

県及び箱根町、真鶴町、湯河原町と共同で設立した「西さがみ連邦共和国観光交流推進協議会」が、観光地域づくり実践プランに選定されている。

【商業】

昭和30年代～40年代（1955年～1974年）の百貨店等の出店を契機に、駅東口周辺約300m以内の地区に高密な商業地が形成された。

駅前・駅周辺地区の商店街の特性は買回り品業種が多い。駅前には広域型、駅周辺は地域・近隣型の商店街。駅周辺の多くの商店街では空き店舗の増加や後継者不足が問題となっている。

川東地区への大規模小売店舗の出店（2000年ロビンソン出店）によって、中心市街地の商業的地位が低下した。

<産業系>

市の主力産業である化学、医薬品、情報機器産業は研究開発費の抑制、製造部門の海外流出が進んでいる。

耕作放棄地が増え、その利活用を含めた対策が必要である（農業への法人参入、農業者と都市住民との交流等）。

<都市の課題>

鉄道交通のターミナル性を生かして、広域商業中心あるいは都市型観光地としての魅力をさらに強化することが求められている。

ゆるやかな人口増加を継続させる駅周辺の受け皿を計画的に整備する必要がある。

JR 東海道本線 小田原駅及び駅周辺地区への交流人口に対応する新たな広域交流機能を創出する広域交流コアづくりが課題（歩行者・自動車のアメニティ性を高める交通環境の改善等）となっている。

これと連動した小田原駅東西周辺の広域商業のレベルアップと、既存商業地の活力づくり、交流人口を生かした観光商業の創出・育成が課題（各地区がもつ特性を活用したアーバンツーリズムの振興）となっている。

中心市街地の夜間人口を増加させる居住機能の強化に加え、駐車場不足（特に駅周辺）、後継者不足への対応、お城通り再開発事業の促進が課題となっている。

市民や観光客の憩いの場として魅力を高めるとともに、回遊性を高めるため、周辺地域と合わせて歴史と文化を感じさせる観光エリアとして環境を整える必要がある。“なりわい交流館”の活用や「街かど博物館」めぐりなど、商業資源と観光資源を連携させた体験型観光事業を進めることが求められている。

国際的な観光地である富士箱根伊豆交流圏の重要拠点として、小田原駅周辺の機能を高める必要がある。

観光のシンボルである小田原城址公園の魅力を高める必要がある。

小田原駅東西自由連絡通路アークロードの開通を契機とした駅前地区商業の振興を図る必要がある。

中心商業市街地は、大規模小売店舗の撤退と郊外への大規模小売店舗の出店により、活力低下と空洞化現象が起きているシャッター通、空き店舗敷地に駐車場が点在し、夜間人口減少、後継者不足が問題となっている。史跡（小田原城等）～中心市街地（特に駅から海側）～交通結節点（新幹線駅）を回遊させ一体的に振興する都市型観光地化がまちづくりの方向である。

基幹産業以外の様々な産業が集積し、相互に関連しあう構造を作ることにより、産業の伸び悩みを打開することが課題となっている。

研究開発型企業の西湘テクノパークへの誘致を進めることが課題となっている。

コミュニティビジネスなど新産業の育成が課題となっている。

小田原市 都市の現状と課題

