

建設経済常任委員会報告事項資料

資料 番号	資 料 名	所 管 課
1	西湘バイパス耐震補強工事の工事期間延伸について	水 産 海 浜 課
2	小田原城址公園のサルの譲渡について	小 田 原 城 総 合 管 理 事 務 所
3	第8回線引き見直しについて	都 市 計 画 課
4	小田原駅西口地区の整備について	
5	小田原市地域公共交通計画の策定状況について	ま ち づ く り 交 通 課
6	活性炭の入札に係る損害賠償についての訴えの提起について	経 営 総 務 課

令和 5年 6月 9日

西湘バイパス耐震補強工事の工事期間延伸について

1 概要

西湘バイパスの早川インターチェンジから石橋インターチェンジまでの区間は、国土交通省が耐震補強を加速化することとした緊急輸送道路等の重要な対象橋梁となっている。

令和元年9月定例会の建設経済常任委員会における報告事項「小田原漁港交流促進設の開業等について」の中で「西湘バイパス耐震補強工事」に係る報告を行ったが、この度、中日本高速道路株式会社より工事期間延伸の情報提供があり、改めて報告するものである。

2 工事期間

	①工事区間 西湘早川橋・早川Aランプ橋 早川Bランプ橋	②工事区間 小田原港橋・小田原高架橋 横磯橋
従前	令和元年10月～令和4年4月	令和2年7月～令和5年3月
見直し後	令和元年10月～令和6年9月	令和2年7月～令和9年3月

3 工事期間延伸の主な要因

橋脚周りの掘削工事を開始したところ「①地中の止水壁が撤去されており地下水の影響を直に受ける事」「②想定以上の大きさの岩が多数出現した事」等が判明し、工法や機械の再検討等により大幅な変更が生じた。



支障となる巨石



施工機械の変更

4 工事期間中の影響

小田原漁港交流促進施設（漁港の駅 TOTOCO 小田原）の敷地内駐車場への影響は生じないが、施設に隣接する県駐車場の駐車台数（120 台）のうち約 20 台が工事ヤードとして減少する。

5 工事箇所図



小田原城址公園のサルの譲渡について

1 概要

小田原城址公園内の小田原動物園で飼育するニホンザル（7頭）の譲渡について、譲渡先と合意に達したことから、次のとおり実施していく。

2 譲渡先について

- (1) 施設名 東筑波ユートピア
- (2) 所在地 茨城県石岡市吉生 2730-3
- (3) 施設内容 ニホンザルなどの動物たちと触れあえる自然動物公園
- (4) 運営会社 株式会社戦豆
 - ア 本社 川崎市高津区東野川二丁目 14-28
 - イ 事業内容 猿まわしイベント、動物園経営

3 スケジュール（予定）

令和5年（2023年）	10月	譲渡契約
	11月	譲渡先の檻改修工事
	12月	サルの搬送
令和6年（2024年）	1月～2月	サル舎撤去

第8回線引き見直しについて

1 線引き見直しの概要

線引き見直しは、都市計画法第6条の2、第7条及び第7条の2の規定に基づき、おおむね10年後の将来人口予測のもと、都市計画区域について「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「整開保」という。）や「都市再開発の方針」などを都市計画に定め、無秩序な市街化を防止するため、都市計画区域を「市街化区域」と「市街化調整区域」に区分する「区域区分」を見直すもので、本市では、昭和45年の当初線引き以降、平成28年までに7回の見直しを行っている。

都市計画の内容	都市計画法	定める事項
整開保	第6条の2	都市計画の目標、区域区分の決定の有無、主要な都市計画（土地利用、道路や公園等の都市施設整備、自然的環境の保全など）の決定の方針などを定める。
区域区分	第7条	無秩序にまちが広がらないように、一定のルールに基づいて建物の建築などを制限していくため、都市計画区域をすでに市街地になっている区域や計画的に市街化していく区域である「市街化区域」と市街化を抑制する区域である「市街化調整区域」の2つに区分する。
都市再開発の方針	第7条の2	都市計画区域内にある計画的な再開発が必要な市街地に係る再開発の目標並びに市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針を定める。
住宅市街地の開発整備の方針		都市計画区域内の住宅市街地の開発整備の目標及び良好な住宅市街地の整備又は開発の方針を定める。

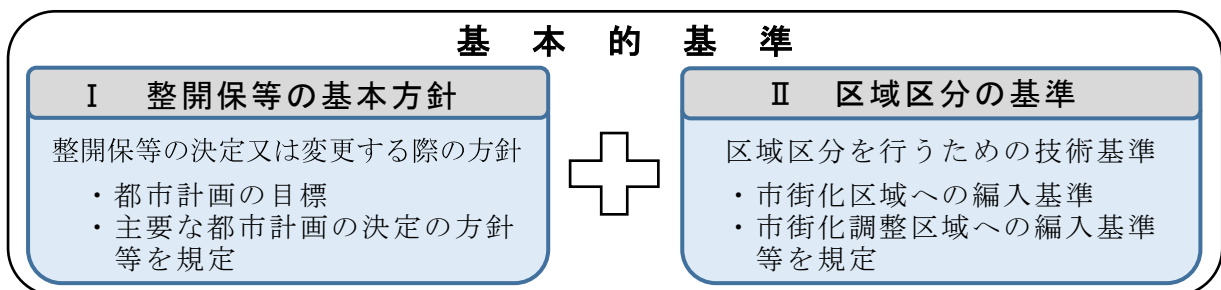
2 線引き見直しにおける基本的基準の概要

(1) 基本的基準とは

基本的基準は、定期的な見直しに当たり、県の基本的な考え方や見直し基準を示すものであり、社会経済情勢の変化を踏まえるとともに、学識経験者や市町の意見を聞いた上で、線引き見直しごとに定められている。

(2) 基本的基準の構成

基本的基準は「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の決定又は変更にあたっての基本方針」（以下「整開保等の基本方針」という。）及び「区域区分の決定又は変更にあたっての基本的基準」（以下「区域区分の基準」という。）の2つで構成されている。



(3) 見直しの目標年次

第8回線引き見直しにおける目標年次は、2035年（令和17年）とする。

3 「整開保等の基本方針」の概要

(1) 都市計画の目標

ア 集約型都市構造の実現に向けた都市づくり

本格化する少子高齢化・人口減少社会に備え、引き続き、地域の実情に応じた集約型都市構造化に向けて取組を進める。

イ 災害からいのちと暮らしを守る都市づくり

災害リスクの評価・分析を行い、災害リスクを踏まえた都市づくりを目指すとともに、土地利用の面からも防災・減災に取り組む。

ウ 地域の個性や魅力を生かした活力ある都市づくり

コロナを契機としたライフスタイルの多様化など、社会情勢の変化に対応し、地域の個性・魅力を生かした活力ある都市づくりを目指す。

エ 循環型、脱炭素型、自然共生型の都市づくり

自然的環境を適切に整備・保全し、環境負荷の少ない、自然と共生した持続可能で魅力ある都市づくりを目指す。

オ 広域的な視点を踏まえた都市づくり

都市計画区域を超える広域的な課題等については、県と市町が連携して、将来の都市像を共有しながら対応する。

(2) 「都市再開発の方針」に関する基本方針

- ・ 計画的な再開発が必要な市街地のうち、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区について定める。
- ・ 既に都市再開発の方針を策定済みの都市計画区域においては、その内容を事業の進捗等を踏まえて見直すとともに、未策定の都市計画区域においては積極的に定めるよう努める。

(3) 「住宅市街地の開発整備の方針」に関する基本方針

- ・ 良好な住宅市街地の整備又は開発を推進し、良好な居住環境の整備改善等を図るため、大都市法に基づく住宅市街地の開発整備の方針を適切に定める。
- ・ 既に住宅市街地の開発整備の方針を策定済みの都市計画区域においては、その内容を事業の進捗等を踏まえて見直し、未策定の都市計画区域においては、積極的に定めるよう努める。

4 「区域区分の基準」の概要

(1) 市街化区域に編入できる区域

- ・ 目標年次における人口や産業の見通し等に基づき、計画的な市街化が図られる区域（集約型都市構造化に資する区域に限定）
- ・ 既に関発整備されていることなどにより、市街地を形成している区域 など

(2) 市街化調整区域に編入できる区域

- ・ 当分の間営農が継続されることが確実な農地や傾斜地山林等の自然的環境が残された区域
- ・ 各法令に基づく行為規制が行われている災害レッドゾーンで、将来的に都市的土地利用を行う見通しが無い区域
- ・ 将来的に都市的土地利用を行う見通しがなく、集約型都市構造化に寄与すると認められる未利用地の区域

(3) 市街化区域への編入を保留する場合

- ・ 目標年次における必要な市街化区域の面積のすべてを市街化区域に編入することは要しないものとし、その一部を保留[※]することができる。（保留区域の設定）

※ 目標年次における人口や製造品出荷額等の増加により住宅用地や産業用地が市街化区域内に確保できない場合、計画的な市街地整備の見通しが確実になった時点で市街化区域に編入する区域（保留区域）を市街化調整区域に設定することができる。

5 本市における第8回線引き見直しの主な協議事項

(1) 区域区分の見直し

災害レッドゾーンで将来的に都市的土地利用を行う見通しが無い区域や集約型都市構造化に寄与すると認められる未利用地の区域のほか、地権者から要望を受けている箇所でも市街化区域及び市街化調整区域に編入できる区域への対応。

(2) 一般保留区域の位置付け

第7回線引き見直しにて一般保留区域に位置付けた、鬼柳・桑原地区（工業系）については、第8回線引き見直しにおいても、引き続き、保留区域に位置付けられるよう、県との協議を進める。

(3) 都市再開発の方針

都市再開発の方針について、事業の進捗等を踏まえた見直しの検討を行う。

(4) 住宅市街地の開発整備の方針

住宅市街地の開発整備の方針について、都市計画マスタープランや立地適正化計画の改定を踏まえた見直しの検討を行う。

6 第8回線引き見直しのスケジュール（予定）

令和5年(2023年)3月～12月	都市計画素案の作成に係る県と市の協議
令和5年(2023年)11月頃	都市計画審議会へ報告（市原案について）
令和5年(2023年)12月頃	建設経済常任委員会へ報告（市原案について）
令和6年(2024年)9月頃	都市計画素案の確定
令和6年(2024年)9月頃～	都市計画手続き
令和7年(2025年)8月頃	都市計画審議会へ付議（市決定案件*について） 都市計画審議会へ諮問（県決定案件について）
令和7年(2025年)11月頃	都市計画変更告示

※ 区域区分の見直しに伴い必要に応じて、用途地域、高度地区、防火・準防火地域などを変更する。

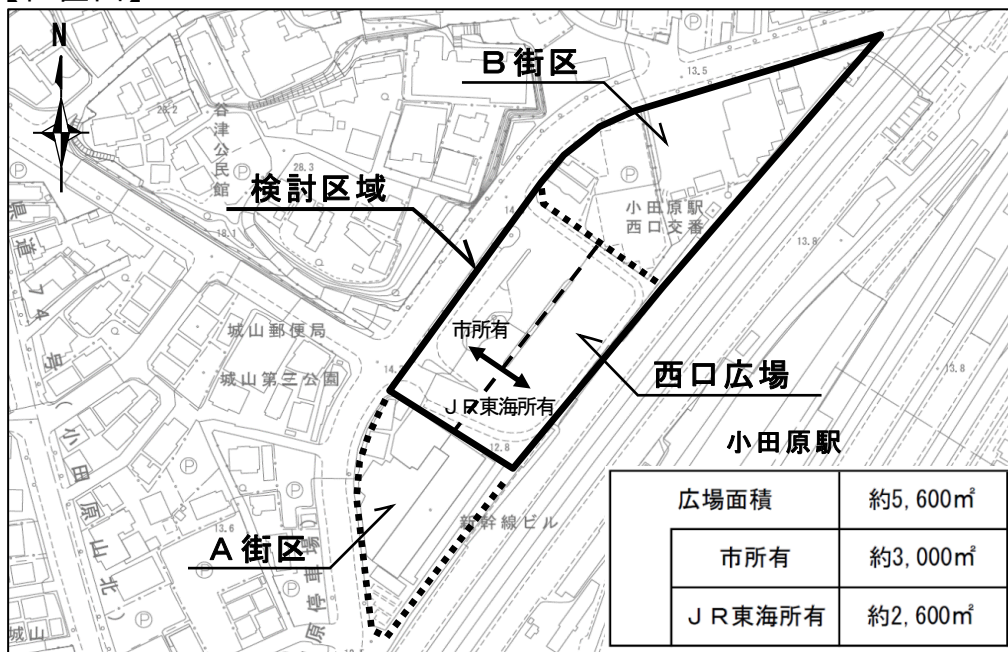
小田原駅西口地区の整備について

1 背景

小田原駅西口地区では、平成 29 年（2017 年）に「小田原駅西口地区まちづくり協議会」（以下、「協議会」という。）が設立され、地区の課題や不足している都市機能の調査・研究に取り組んでいる。

老朽化が著しい通称：新幹線ビル（A 街区）は先行して建替え工事に着手（令和 6 年度（2024 年度）完了予定）し、広場の東京方面に隣接する街区（B 街区）では再開発に向けた取組が進んでおり、その動きに合わせ、市では、西口広場の利便性や安全性の向上を図るため、一体的な土地利用について検討を行ったものである。

【位置図】



2 協議会における小田原駅西口地区の検討

協議会では、これまで周辺自治会との意見交換、まち歩きイベント、アンケート調査により、西口地区の課題や求める機能を整理してきた。

地区の課題	求める機能
にぎわいに関すること <ul style="list-style-type: none"> ・買い物する場所がなく不便 ・休憩や待合せの場所がない ・駅前がさびれている 	商業・業務機能 <ul style="list-style-type: none"> ・小田原駅前の特性を生かしたにぎわいの空間 ・地域住民、駅利用者の利便性向上
交通に関すること <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場が送迎車両で渋滞する ・駐車場が日中満車である 	居住機能 <ul style="list-style-type: none"> ・定住人口の増加に資する多世代に対応した都市型住宅 ・土地利用の高度化
駅利用者に関すること <ul style="list-style-type: none"> ・夜間は街灯が少なく暗い ・通路が狭い 	交通機能 <ul style="list-style-type: none"> ・誰でも利用可能な駐車場 ・駅前広場の乗降機能を補完する一時駐車場所
土地利用に関すること <ul style="list-style-type: none"> ・駅前にそぐわない土地利用 ・細分化された土地利用 ・低容積での土地利用 	広場機能 <ul style="list-style-type: none"> ・安全な歩行空間 ・憩いの場となるオープンスペース

3 市における西口広場の検討

協議会の再開発に向けた検討を受け、市としても長年にわたり改善要望がある西口広場について、令和4年度に小田原駅西口広場等機能拡充検討業務委託により検討した。

現状	検討方針
歩行者の危険横断 広場利用のルールが守られず、車路を横断する歩行者がいる	方針 1 安全で快適な歩行空間の確保
一般車の指定場所以外での乗降 指定場所以外での一般車乗降により、バス・タクシーと一般車が錯綜する	方針 2 公共交通と一般車の動線を分離
車路横断せざるを得ない荷捌き駐車場 荷捌き駐車場からの搬出入の際、車路を横断せざるを得ない	方針 3 安全で利便性が高い乗降場の配置
ゆとりのない歩行空間 広場外周部の歩行空間が狭い	方針 4 うるおいとゆとりのある空間の創出
滞留空間・うるおい空間の不足 交流・憩い・待合いの場などの不足	
雨よけ施設の不足 一般車乗降場などにシェルターがない	

4 小田原駅西口地区の整備に向けた検討の方向性

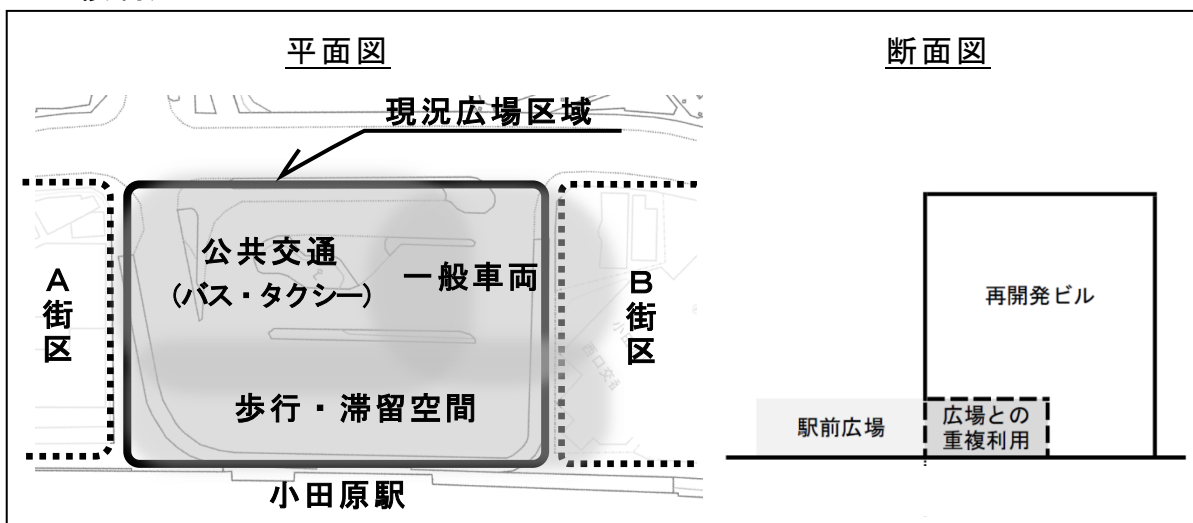
協議会では、西口地区の課題等を踏まえ、B街区の検討を進めたが、B街区単独の整備では課題解決に至らないと判断している。

市においても、西口広場の利便性や安全性向上に向けた検討を行ったところ、現況広場区域内での機能確保は困難なため、広場とB街区の一体的な整備について検討を進めていく。

【整備に向けた検討の方向性】

- ・安全で快適な歩行空間の確保、公共交通と一般車の動線分離等、安全で利便性の高い広場とするためには拡張が必要であることから、再開発ビルの一部を広場利用するなど、敷地の重複利用について検討する
- ・交流、憩い、待合いの場を提供するため、新たなにぎわい空間の創出について検討する
- ・商業、業務、居住機能など、駅前にふさわしい機能について検討する

<重複利用イメージ>





5 一体的整備の検討

(1) モデルケースの検討

協議会と市が一体的な整備のイメージを共有するとともに、整備方針、事業手法、事業成立性を検討するため、広場と建物を重複利用する範囲を段階的に設定したモデルケース4案を作成した。

〔想定条件〕 1～3階：商業・業務施設／4～15階：住宅

	案1	案2
概要	B街区の一部に広場を拡張し、その上空を利用して、再開発ビルを配置する	B街区の一部に広場を拡張し、その上空と広場の市有地の一部の上空を利用して、再開発ビルを配置する
概算事業費※	約110億円	約135億円
広場面積	約6,800㎡	約6,800㎡
延べ面積	約15,000㎡	約17,900㎡
イメージ		

 再開発ビル 高層部
 再開発ビル 低層部

	案 3	案 4
概 要	B街区の一部に広場を拡張し、その上空と広場の市有地及びJR東海所有地の一部の上空を利用して、再開発ビルを配置する	広場の市有地の一部とB街区の一部の土地を交換し、交換後の広場上空を利用して、再開発ビルを配置する
概算事業費※	約 165 億円	約 125 億円
広 場 面 積	約 6,800 m ²	約 5,600 m ²
延 べ 面 積	約 20,300 m ²	約 17,700 m ²
イメー ジ	<p>市所有 JR東海所有</p> <p>広場 ←→ B街区</p> <p>高層部 (4~15F程度)</p> <p>(賑わい広場)</p> <p>低層部 (1~3F)</p> <p>広場利用</p> <p>駅前広場 広場 ←→ B街区 宅地</p> <p>JR東海所有</p> <p>市所有</p> <p>再開発ビル 高層部</p> <p>再開発ビル 低層部</p>	<p>市所有 JR東海所有</p> <p>広場 ←→ B街区</p> <p>高層部 (4~15F程度)</p> <p>(賑わい広場)</p> <p>低層部 (1~3F)</p> <p>広場入口</p> <p>駅前広場 広場 ←→ B街区 宅地</p> <p>JR東海所有</p> <p>市所有</p> <p>再開発ビル 高層部</p> <p>再開発ビル 低層部</p>

※概算事業費：総事業費を算出したものであり、市の負担は、広場整備の費用及び市街地再開発事業に係る補助金などを想定している。

(2) 検討結果

ア 整備方針について

敷地を有効活用するためには、広場の上空を建物利用するなどの一体的な整備が必要となる。

イ 事業手法について

公共施設と建築物の一体的な整備が可能な市街地再開発事業が有力である。

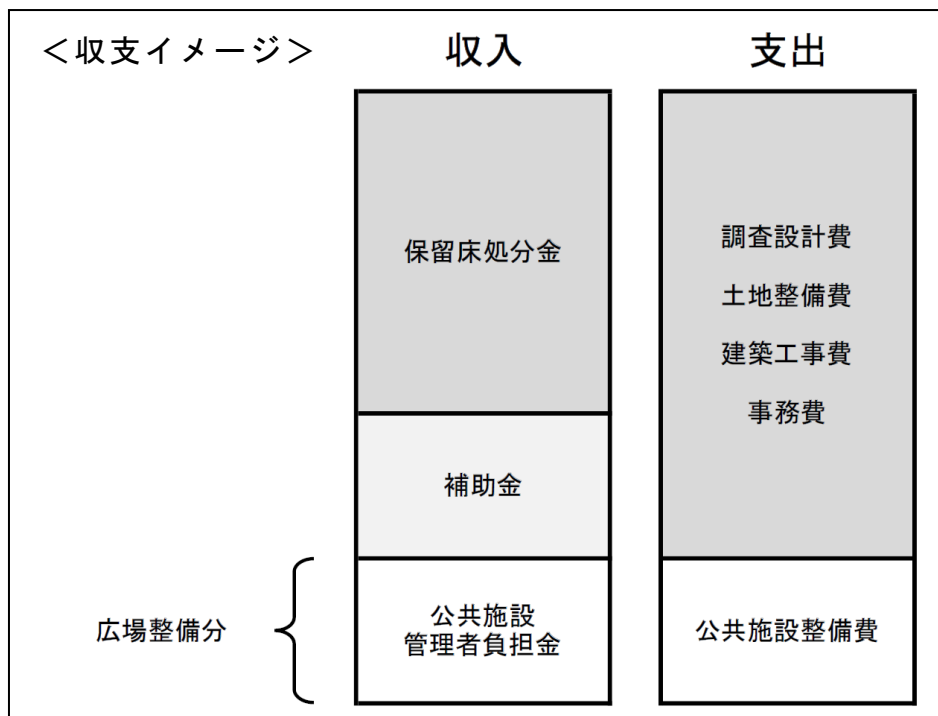
メリット
①良好な都市空間の創出 基盤施設を整備し、土地の高度利用を図ることで、防災性の高い安全で快適な都市空間が生み出される
②補助金 都市再開発法に基づく公共性の高い事業であるため、事業費の一部に対し、国・県・市からの補助金を受けられることができる
③税の優遇・融資制度 税制上の特例や各種の融資制度がある

ウ 事業成立性について

モデルケース4案について、次の概算収支から、事業が成立することを確認した。

[組合施行の第1種市街地再開発事業で実施する場合を想定]

主な収支項目		
収入	保留床処分金	土地の高度利用により生み出した床の売却資金
	補助金	国・県・市からの補助金
	公共施設管理者負担金	公共施設整備に伴う管理者からの負担金
支出	調査設計費	地盤調査、実施設計、権利変換計画等に係る費用
	土地整備費	建物の解体、整地、移転補償等に係る費用
	建築工事費	再開発ビルの建築に係る工事費
	事務費	事業の運営事務に係る費用
	公共施設整備費	公共施設整備に係る費用

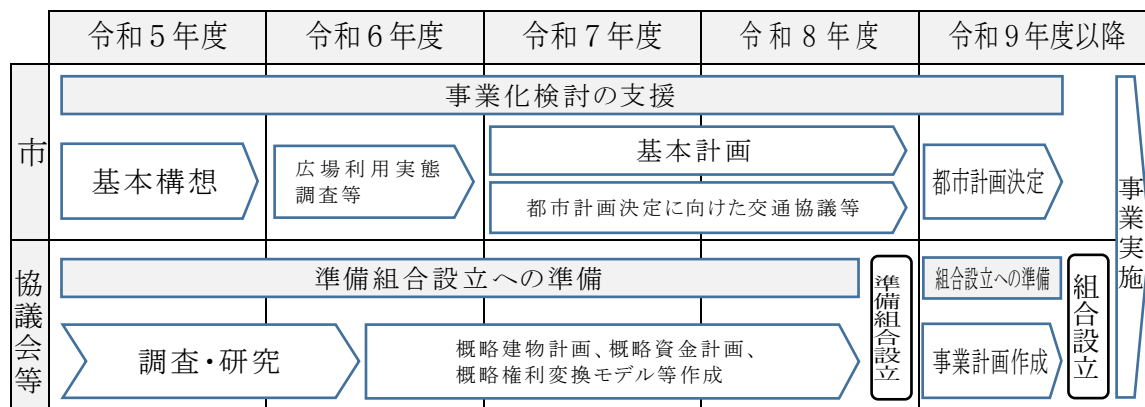


6 まとめ

市街地再開発事業による西口広場とB街区の一体的整備については、これらの4案をたたき台に協議会や関係権利者と検討を深めていく。

7 今後の予定スケジュール

[組合施行の第1種市街地再開発事業で実施する場合を想定]



小田原市地域公共交通計画の策定状況について

1 地域公共交通計画について

公共交通は、通勤・通学や買い物、通院など、市民の生活に欠かせない移動手段の一つであるが、路線バスについては、少子高齢化や人口減少に伴う利用者の減少、慢性的な運転士不足などの問題により、維持することが容易ではなくなってきている。

地域公共交通計画は、これらの課題解決に向けて、地方自治体が目指すべき公共交通ネットワークの在り方や基本方針・目標、それらを推進・達成するための事業などについて定めるものである。

2 小田原市地域公共交通計画（新計画）策定の背景

令和2年(2020年)の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」とする。）の改正により、既存の鉄道・路線バス・タクシー等の公共交通機関に加え、必要に応じて自家用有償旅客運送や福祉輸送等の多様な輸送資源の活用も含め、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされた。

また、本市の公共交通のあり方等を定めた「小田原市地域公共交通総合連携計画（現計画）」の計画期間が令和5年度末で終了する。

こうしたことから、地域交通法に基づき、新たに「小田原市地域公共交通計画（新計画）」を策定するものである。

3 小田原市地域公共交通計画（新計画）の構成（予定）

- (1) 計画期間・対象区域
- (2) 公共交通の現状
- (3) 市民アンケート調査等の結果
- (4) 小田原市地域公共交通総合連携計画（現計画）の評価
- (5) 公共交通を取り巻く課題の整理
- (6) 地域公共交通の方向性
- (7) 基本方針・目標
- (8) 事業・実施主体
- (9) 計画の達成状況評価

令和4年度
に検討済
(今回の報告内容)

令和5年度
に検討
(次回報告予定)

4 小田原市地域公共交通計画（新計画）の概要

(1) 計画期間・対象区域

計画期間は、令和6年度(2024年度)から令和15年度(2033年度)までの10年間とする。ただし、社会情勢の変化等に応じて、随時、必要な見直しを行うこととする。

対象区域は、本市全域とする。

<図表1 対象区域図>



地域	R4.8人口(人)※	人口比率
片浦地域	1,261	1%
中央(中心部)地域	44,100	24%
中央(郊外部)地域	17,841	10%
富水・桜井地域	40,145	21%
川東・南部地域	46,383	25%
川東・北部地域	26,436	14%
橋地域	11,388	6%
計	187,554	100%

※アンケート調査実施時に把握した
住民基本台帳に基づく人口

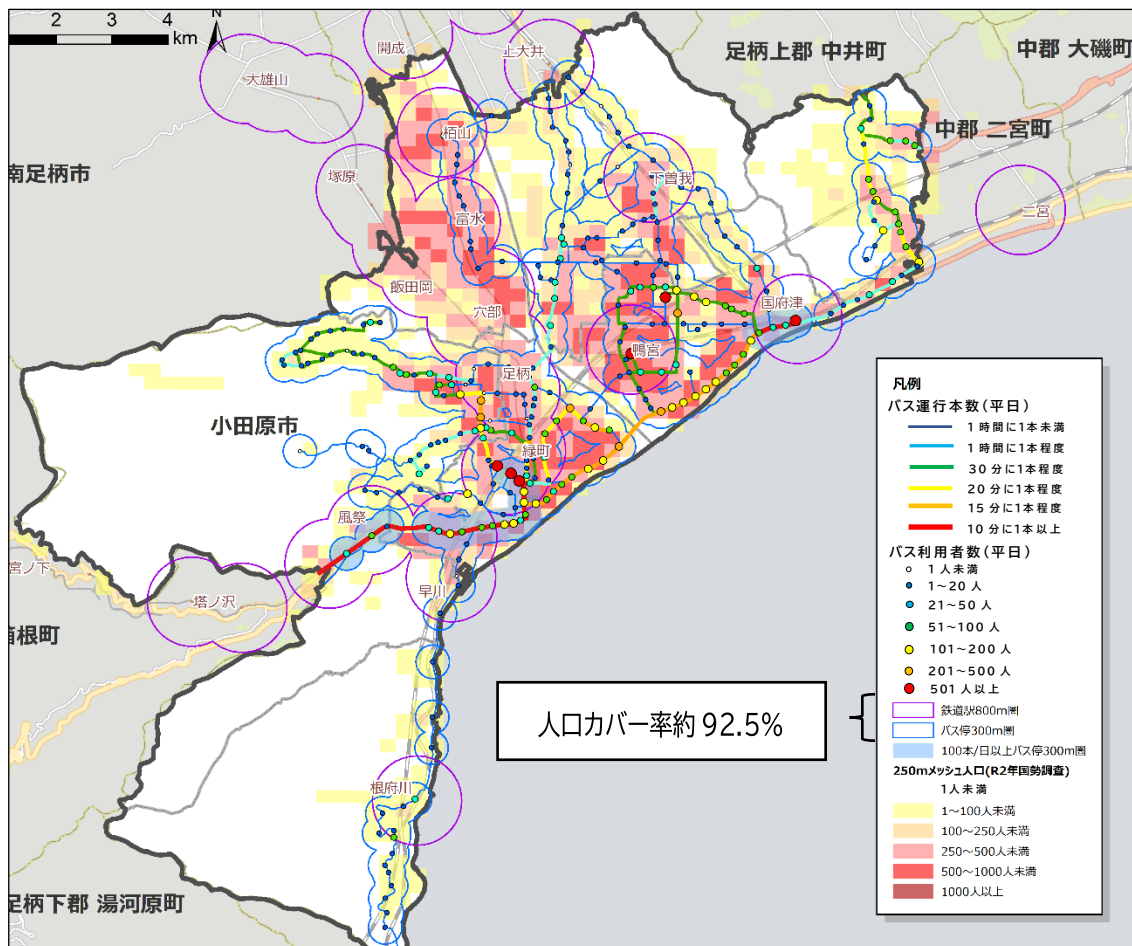
(2) 公共交通の現状

ア 公共交通の状況

市内には鉄道駅が 18 駅（5 社 6 路線）あるとともに、路線バスは 4 社が市域内で約 120 台運行しており、面的な公共交通ネットワークが形成されている。タクシー事業者は市内に 8 社あり、約 320 台を保有している。

また、人口分布（250mメッシュ）と公共交通の利用圏域（鉄道駅から 800m、バス停から 300m）に基づく公共交通利用圏域の人口カバー率は約 92.5%で、鉄道・路線バスの利用圏域内に人口集積がみられる。

<図表 2 人口分布と公共交通利用圏域図>



イ 路線バスの運行状況

(ア) 運行本数

運行本数が、1時間に1本以上ある路線(赤、オレンジ、黄色、緑、水色)のバス停は、全バス停の55.5%であり、1時間に1本未満の路線(青)のバス停は44.5%となっている。

地域別では、1時間に1本以上の割合は、中央(郊外部)地域76.6%、中央(中心部)地域71.9%、橘地域66.7%、川東・南部地域63.9%と高く、一定の運行本数のあるバス停が多いが、一方で、片浦地域、富水・桜井地域、橘地域のうち国道1号区間は0%、川東・北部地域20.8%と低く、運行本数が少ない状況にある。

<図表3 運行本数別のバス停数(図表2と対応)>

地 域	←多 運行本数 少→						合計	赤～水色	
	10分に 1本以上	15分に 1本程度	20分に 1本程度	30分に 1本程度	1時間に 1本程度	1時間に 1本未満		1時間に 1本以上	割合 (%)
片浦	0	0	0	0	0	16	16	0	0.0
中央(中心部)	19	9	9	3	6	18	64	46	71.9
中央(郊外部)	3	3	1	22	20	15	64	49	76.6
富水・桜井	0	0	0	0	0	12	12	0	0.0
川東・南部	4	12	0	18	5	22	61	39	63.9
川東・北部	0	0	0	0	10	38	48	10	20.8
橘	0	0	9	4	5	9	27	18	66.7
うち国道 1号区間	0	0	0	0	0	7	7	0	0.0
合 計	26	24	19	47	46	130	292	162	55.5
割合(%)	8.9	8.2	6.5	16.1	15.8	44.5	100		


55.5%

(イ) 利用者数

利用者数が1日に1人以上20人以下のバス停(青)が46.6%と最も多く、次に1人未満のバス停(白)は15.8%、それらの合計は全体の62.4%となる。

地域別では、21人以上の利用があるバス停(赤～水色)の割合は、二宮方面への通勤・通学が多い橘地域55.6%、拠点となる鴨宮駅や国府津駅、大型商業施設等がある川東・南部地域54.1%、小田原駅がある中央(中心部)地域53.8%と高く、一定の利用があるバス停が多いが、一方で、片浦地域12.5%、川東・北部地域8.3%、バスの代替となる鉄道駅を有する富水・桜井地域は8.3%と低く、利用者が少ない状況にある。

<図表4 利用者数別のバス停数(図表2と対応)>


単位：箇所(バス停数)

地 域	赤	オレンジ	黄色	緑	水色	青	白	合計	赤～水色	
	501人以上	201人～500人	101人～200人	51人～100人	21人～50人	1人～20人	1人未満		21人以上	割合(%)
片浦	0	0	0	0	2	10	4	16	2	12.5
中央(中心部)	3	2	10	11	9	26	4	65	35	53.8
中央(郊外部)	0	2	2	5	11	29	14	63	20	31.7
富水・桜井	0	0	0	0	1	8	3	12	1	8.3
川東・南部	3	2	9	8	11	25	3	61	33	54.1
川東・北部	0	0	0	0	4	27	17	48	4	8.3
橘	0	0	3	9	3	11	1	27	15	55.6
<small>うち国道1号区間</small>	0	0	0	0	2	4	1	7	2	28.6
合 計	6	6	24	33	41	136	46	292	110	37.6
割合(%)	2.0	2.0	8.3	11.3	14.0	46.6	15.8	100		

37.6%
62.4%

ウ 路線バスを取り巻く環境

平成 14 年の道路運送法の改正に伴い、許可制から届出制となった路線の減便や廃止が相次いだことなどにより、片浦地域や下曾我・国府津地域、橘地域において、路線バスの空白時間帯が生じている。

なお、片浦地域、橘地域のバス路線については、路線廃止の意向が示されたが、代替公共交通がないことから、令和 4 年に大幅な減便が行われたものの市から運行補助をすることで、バス路線が維持されている。

<図表 5 路線バスの運行状況>

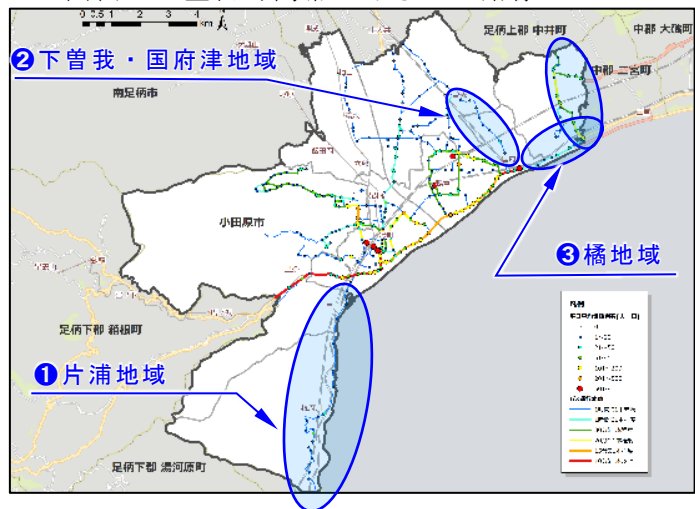
単位：系統

	減便	廃止	増便・新設
H14～H20 年	8	2	—
H21～H25 年	18	8	1
H26～H30 年	11	4	8
R1～R4 年	9	14	5
合計	46	28	14

※直近の大幅な減便

- ・令和 4 年 3 月：橘地域（52 便→20 便）
- ・令和 4 年 4 月：片浦地域（21 便→11 便）

<図表 7 空白時間帯のあるバス路線>



<図表 6 路線バスの空白時間帯状況>

	時間帯
① 片浦地域 (小田原駅～石名坂)	8 時～13 時台
② 下曾我・国府津地域 (国府津駅～下曾我駅)	11 時～17 時台
③ 橘地域 (国府津駅～橘団地)	9 時～11 時台
	14 時～15 時台

<図表 8 市からの路線バスへの運行補助状況>

	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度 (予算額)	合計
神奈川中央交通 (国府津駅～橘団地)	489.8 万円	280 万円	540 万円	1,309.8 万円
箱根登山バス (小田原駅～石名坂)	—	265.8 万円	500 万円	765.8 万円
補助額	489.8 万円	545.8 万円	1,040 万円	2,075.6 万円

(3) 市民アンケート調査等の結果

ア 移動実態

令和4年10月に、15歳以上の市民（無作為抽出）を対象に4,000票を郵送し、1,347票を回収した（回収率33.7%）。

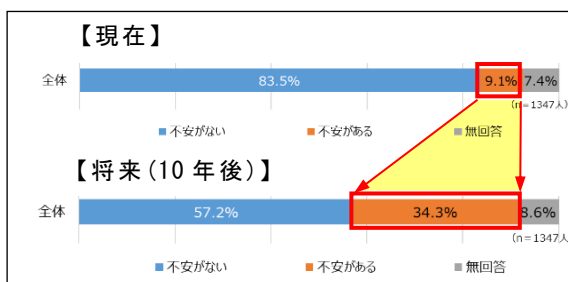
(ア) 外出への不安

外出について「不安がある」と回答した方は、現在は9.1%だが、将来（10年後）は34.3%と増加している。

地域別では、片浦地域、橘地域において将来（10年後）だけでなく、現在も不安に感じている方の割合が高い。

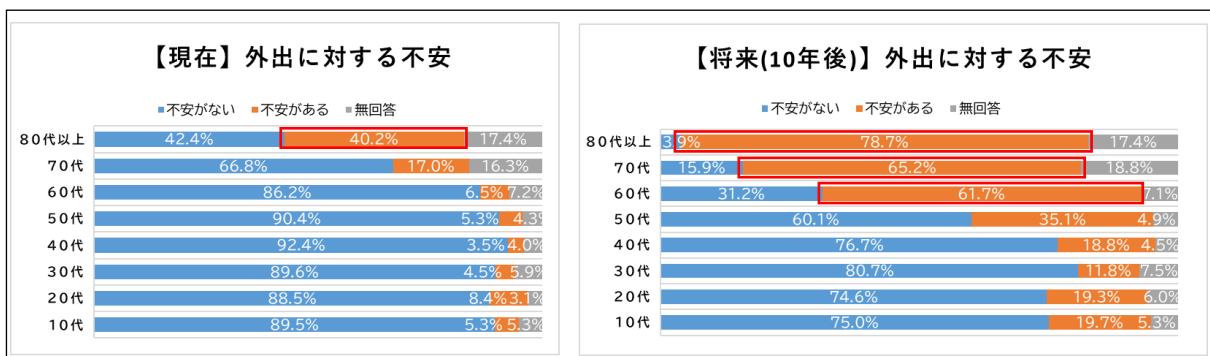
年代別では、現在は80代以上、将来（10年後）は60代以上の方が、不安に感じている割合が高い。

<図表9 外出への不安に関する割合(全体)><図表10 外出への不安に関する割合(地域別)>



地域	現在「不安がある」	将来(10年後)「不安がある」
片浦地域 (n=129人)	16.5%	70.7%
中央(中心部)地域 (n=267人)	6.0%	23.8%
中央(郊外部)地域 (n=141人)	6.6%	28.5%
富水・桜井地域 (n=267人)	9.6%	29.7%
川東・南部地域 (n=275人)	7.8%	31.3%
川東・北部地域 (n=128人)	8.4%	27.3%
橘地域 (n=119人)	14.9%	54.0%
計 (n=1326人)	9.2%	34.7%

<図表11 外出への不安に関する割合(年代別)>



(イ) 外出時の移動手段

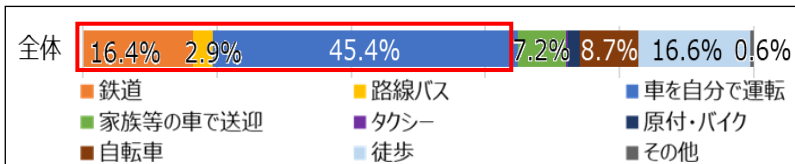
外出時の移動手段について、自動車（自分で運転）の割合が45.4%と最も高く、鉄道は16.4%、路線バスは2.9%と低い。

地域別では、自動車（自分で運転）の割合は、川東・北部地域が49.8%、橘地域47.9%、片浦地域45.7%と高く、中央（中心部）地域は27.0%、川東・南部地域29.3%と低い。

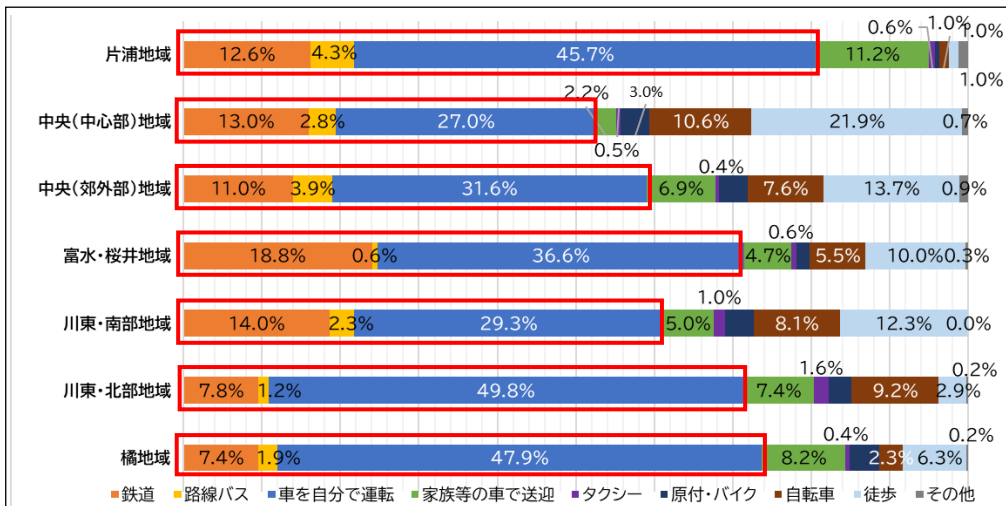
鉄道の割合は、富水・桜井地域が18.8%と高く、橘地域は7.4%、川東・北部地域7.8%と低い。

路線バスは、片浦地域が4.3%、中央（郊外部）地域の3.9%と高く、富水・桜井地域は0.6%、川東・北部地域1.2%、橘地域1.9%と低くなっており、移動手段ごとに地域で利用率に差がある。

< 図表 12 外出時の移動手段（全体） >



< 図表 13 外出時の移動手段（地域別） >



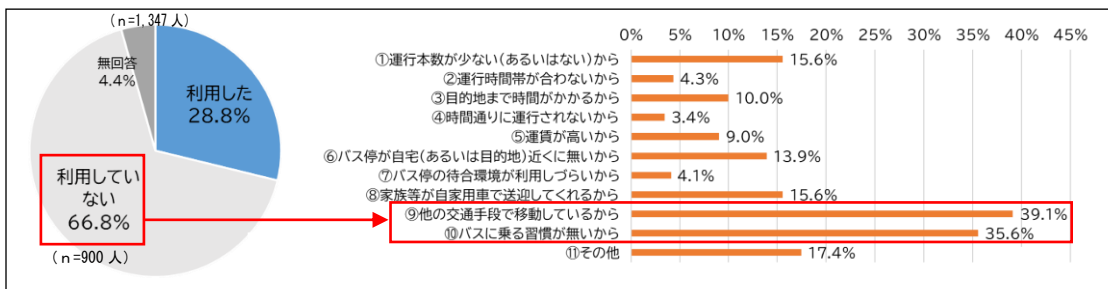
(ウ) 直近2か月での路線バス利用

直近2か月で路線バスを利用した方は28.8%となっている。

利用していない理由は「⑨他の交通手段で移動 39.1%」、「⑩バスに乗る習慣が無い 35.6%」が多い。

地域別では、片浦地域、川東・北部地域、橘地域において、「①運行本数が少ない」、「②運行時間帯が合わない」と回答した割合が高い。

<図表 14 直近2か月での路線バス利用（全体）>



<図表 15 直近2か月でバスを利用していない理由（地域別）>

地域	直近2ヶ月でバスを利用しなかった理由										
	①運行本数が少ない(あるいはない)から	②運行時間帯が合わないから	③目的地まで時間がかかるから	④時間通りに運行されないから	⑤運賃が高いから	⑥バス停が自宅(あるいは目的地)近くに無いから	⑦バス停の待合環境が利用しづらいから	⑧家族等が自家用車で送迎してくれるから	⑨他の交通手段で移動しているから	⑩バスに乗る習慣が無いから	⑪その他
片浦地域 (n=92人)	27.2%	8.7%	9.8%	2.2%	8.7%	6.5%	1.1%	22.8%	35.9%	29.3%	22.8%
中央(中心部)地域 (n=167人)	7.8%	2.4%	9.0%	3.6%	11.4%	9.0%	2.4%	9.0%	45.5%	35.3%	16.2%
中央(郊外部)地域 (n=85人)	8.2%	2.4%	10.6%	3.5%	8.2%	3.5%	1.2%	22.4%	31.8%	35.3%	21.2%
富水・桜井地域 (n=221人)	12.2%	2.7%	9.0%	3.6%	8.1%	24.9%	5.0%	9.0%	45.7%	38.0%	14.0%
川東・南部地域 (n=174人)	11.5%	1.7%	10.3%	4.0%	6.9%	11.5%	5.7%	16.7%	39.7%	43.1%	17.2%
川東・北部地域 (n=92人)	38.0%	9.8%	16.3%	4.3%	13.0%	22.8%	6.5%	19.6%	31.5%	31.5%	13.0%
橘地域 (n=56人)	21.4%	10.7%	5.4%	1.8%	5.4%	5.4%	5.4%	32.1%	25.0%	17.9%	28.6%
計 (n=900人)	15.6%	4.3%	10.0%	3.4%	9.0%	13.9%	4.1%	15.6%	39.1%	35.6%	17.4%

※計には地域不明の回答者を含む

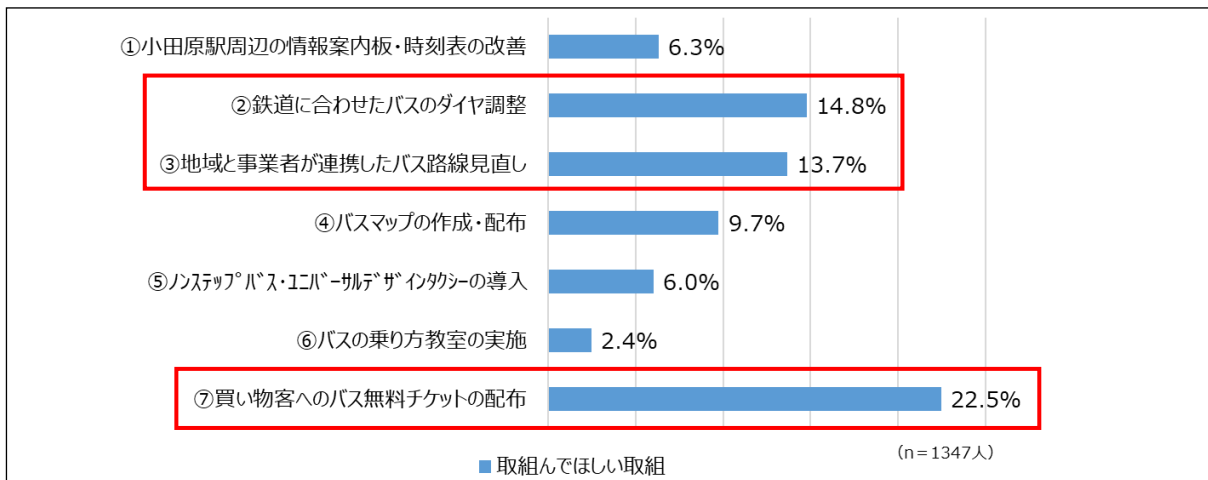
※理由ごとに、パーセンテージが高い地域を赤枠で表示

(エ) 要望の多い取組

現計画に位置付けている事業のうち、要望の多かった取組は、「⑦買い物客へのバス無料チケットの配布 22.5%」、「②鉄道に合わせたバスのダイヤ調整 14.8%」、「③地域と事業者が連携したバス路線見直し 13.7%」であった。

地域別では、片浦地域、川東・北部地域、橘地域において、「③地域と事業者が連携したバス路線見直し」と回答した割合が高い。

<図表 16 要望の多い取組（全体）>



<図表 17 要望の多い取組（地域別）>

地域	市で進められた取組のうち、自身の地域で取組んでほしいと思うもの						
	①小田原駅周辺の情報案内板・時刻表の改善	②鉄道に合わせたバスのダイヤ調整	③地域と事業者が連携したバス路線見直し	④バスマップの作成・配布	⑤ノンステップバス・エレベーター・サングラスの導入	⑥バスの乗り方教室の実施	⑦買い物客へのバス無料チケットの配布
片浦地域 (n=129人)	3.1%	7.8%	17.8%	3.1%	6.2%	2.3%	17.1%
中央(中心部)地域 (n=267人)	7.1%	12.0%	9.4%	9.4%	7.5%	1.5%	25.1%
中央(郊外部)地域 (n=141人)	5.7%	23.4%	11.3%	7.8%	3.5%	4.3%	24.1%
富水・桜井地域 (n=267人)	6.0%	10.5%	11.6%	9.4%	6.7%	2.2%	18.7%
川東・南部地域 (n=275人)	9.5%	17.5%	12.7%	16.0%	7.6%	2.5%	27.3%
川東・北部地域 (n=128人)	5.5%	14.8%	21.9%	13.3%	3.9%	2.3%	18.8%
橘地域 (n=119人)	4.2%	23.5%	19.3%	3.4%	3.4%	3.4%	23.5%
計 (n=1347人)	6.3%	14.8%	13.7%	9.7%	6.0%	2.4%	22.5%

※計には地域不明の回答者を含む ※取組ごとに、パーセンテージが高い地域を赤枠で表示

イ 移動支援の取組に係る地域との意見交換

路線バスの空白時間帯がある地域及び一部の周辺地域において、移動支援策を検討するため、意見交換を行い、地域のニーズを把握した。

<図表 18 移動支援の取組に係る主な意見>

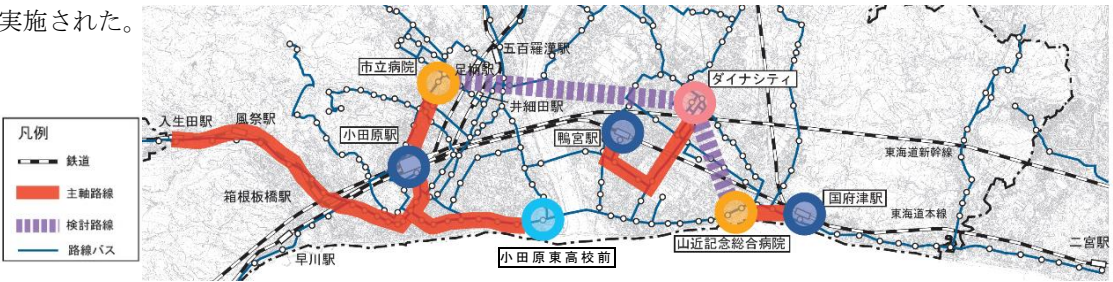
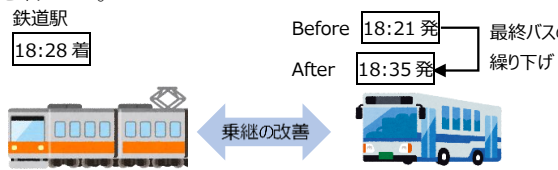


地 域	主な意見
曾 我	<ul style="list-style-type: none"> ・畑作業のため運転免許証を返納できない。 ・希望した行先まで移動できるものが望ましい。 ・行先指定の場合は、下曾我駅より、国府津駅や栢山駅に接続させて欲しい。
下曾我	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の時間帯は、通勤等の需要があると思うが、日中の移動に困っている方は少数のため、路線バスが減便されたと認識している。 ・自宅から目的地まで送迎してもらえるものが望ましい。
国府津	<ul style="list-style-type: none"> ・畑作業のため、75歳以上でも運転免許証を返納できない。 ・希望する商業施設や病院等へ直接行ける方が望ましく、最寄り駅からさらにバスに乗り換えるは不便である。
前 羽	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス空白時間帯を補完する新たな移動手段の検討は、高齢者の買い物や通院の手段としては良いと思う。

<市民アンケート調査・移動支援の取組に係る地域との意見交換 まとめ>

- ・外出に不安と回答した方は、現在は約1割、将来(10年後)は約3割
- ・将来(10年後)の外出に不安と回答した方は、60代以上が多い
- ・実施要望が多い取組
 - 「買い物客へのバス無料チケットの配布」
 - 「鉄道に合わせたバスのダイヤ調整」
 - 「地域と事業者が連携したバス路線見直し」
- ・自動車での移動が大半だが、運転免許証返納後の移動手段が求められている
- ・路線バスの運行本数が少ない地域は、代替移動手段や支援策が求められている

(4) 小田原市地域公共交通総合連携計画（現計画）の評価

ア 計画に位置付けた主な事業の取組状況（行政・企業・事業者など）

< 1 主軸路線の位置付け・主要施設へのアクセス向上 >																	
<p>交通結節点である鉄道駅や需要の高い施設へアクセスする路線を公共交通ネットワークの骨格となる主軸路線に位置付けており、バスロケーションシステムの導入やダイヤの変更によるパターンダイヤ等が実施された。</p> 																	
<p style="text-align: center;">< 2 乗継環境の円滑化 > 鉄道に合わせたバスのダイヤ調整</p> <p>鉄道・バス間のダイヤ接続の調整等、乗り換え時の待ち時間を少なくスムーズにするための取組みを行った。</p>  <p style="text-align: center;">鉄道とバスの乗継改善（例）</p>	<p style="text-align: center;">< 3 ニーズに応じた路線バスの改善 > 地域と事業者が連携したバス路線見直し</p> <p>利用目的・時間帯等に配慮した路線バスの改善（運行経路、ダイヤ等）を行った。</p> <p>< 取組例 ></p> <p>橘地域において、地域の皆様とともに、ニーズ把握・路線バスの再編・利用啓発を行った。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>実証運行前</th> <th>再編 1 回目</th> <th>再編 2 回目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数/日</td> <td>684 人/日</td> <td>910 人/日</td> <td>840 人/日</td> </tr> <tr> <td>運行台数</td> <td>4 台</td> <td>5 台</td> <td>4 台</td> </tr> <tr> <td>輸送人員/日・台</td> <td>171 人/日・台</td> <td>182 人/日・台</td> <td>210 人/日・台</td> </tr> </tbody> </table>		実証運行前	再編 1 回目	再編 2 回目	利用者数/日	684 人/日	910 人/日	840 人/日	運行台数	4 台	5 台	4 台	輸送人員/日・台	171 人/日・台	182 人/日・台	210 人/日・台
	実証運行前	再編 1 回目	再編 2 回目														
利用者数/日	684 人/日	910 人/日	840 人/日														
運行台数	4 台	5 台	4 台														
輸送人員/日・台	171 人/日・台	182 人/日・台	210 人/日・台														
<p style="text-align: center;">< 4 分かりやすい情報提供 > ①主要バス停における共通時刻表・路線図・運賃表の掲出</p> <p>複数のバス事業者が運行する路線において、バス停の統一により、共通の時刻表・路線図等を掲載することで、わかりやすい情報提供を行った。</p>  <p style="text-align: center;">新規バス停設置に伴い、三社統一のバス停を設置</p>	<p style="text-align: center;">< 4 分かりやすい情報提供 > ②小田原駅周辺の情報案内板・時刻表の改善</p> <p>外国人観光客を含む誰もが分かりやすい情報案内板の整備を行うことで、駅施設等の利便性の向上を図った。</p>  <p>施設等のピクトグラム（絵）や文字を大きくして視認性を高めるとともに鉄道のナンバリング等も追加。</p>																

<p align="center">< 4 分かりやすい情報提供 > ③バスマップの作成・配布</p>	<p align="center">< 5 バリアフリー化の促進 > ①ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入</p>												
<p>バス利用者の利便性向上及び利用促進を図るため、バスマップを配布した。</p> 	<p>ノンステップバス・やユニバーサルデザインタクシーが導入された。</p> <table border="1" data-bbox="845 481 1268 593"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>車両台数</th> <th>バリアフリー対応車</th> <th>導入率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス</td> <td>355台</td> <td>176台</td> <td>49.5%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>501台</td> <td>46台</td> <td>9.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p align="right">R2時点</p>  <p>ノンステップバス ユニバーサルデザインタクシー</p>	種別	車両台数	バリアフリー対応車	導入率	路線バス	355台	176台	49.5%	タクシー	501台	46台	9.1%
種別	車両台数	バリアフリー対応車	導入率										
路線バス	355台	176台	49.5%										
タクシー	501台	46台	9.1%										
<p align="center">< 5 バリアフリー化の促進 > ②バス停・バス停までのルートのバリアフリー化</p>	<p align="center">< 6 路線バスの走行環境の向上 > 駅前広場の見直し等</p>												
<p>バス停の安全性や利便性を考慮し、バリアフリー化を推進した。</p> 	<p>路線バスの安全な走行環境を確保するよう、駅前広場の見直しや、歩行者への注意喚起等を行った。</p>  <p>国府津駅前広場拡張工事 小田原駅前広場注意喚起</p>												
<p align="center">< 7 利用促進・交通需要マネジメント > ①バスの乗り方教室の実施</p>	<p align="center">< 7 利用促進・交通需要マネジメント > ②買い物客へのバス無料チケットの配布</p>												
<p>将来、利用者となる小学生を対象に、乗り方教室を実施し、その存在や、必要性を認識してもらい、家族を含めた乗車を促す利用啓発を行った。</p>  <p>内輪差の体験見学 整備工場見学 乗降体験</p>	<p>商業者、バス事業者、行政の連携により、交通渋滞が慢性化している中里周辺地区において、「自家用車から公共交通への利用転換」による公共交通の利用促進と、道路混雑の緩和による二酸化炭素排出量を削減した。</p>  <p align="center">バス無料チケット配布事業</p>												

イ 計画に位置付けた目標値の達成状況

(ア) 目標 1 (路線バスの乗降客数の 3% 増加) **【一部達成】**

<図表 19 主要バス停 (鉄道駅・医療機関・商業施設) の 1 日当り乗降人員 >

	バス停	前回実績値 人	目標値 人	今回実績値 人	結果	備考
鉄道駅	小田原駅 (東口・西口)	5,517	5,683	5,012	未達成	9%減
	鴨宮駅	330	340	804	達成	244%増
	国府津駅	1,348	1,388	1,149	未達成	15%減
医療機関	市立病院	478	492	314	未達成	34%減
	山近記念総合病院 (天理教前)	108	111	145	達成	34%増
商業施設	ダイナシティ	339	349	536	達成	58%増

※前回実績値は平成 23 年 9 月 15 日 (木) 実施の乗降調査結果、今回実績値は令和 4 年 6 月各社の IC データより集計

- ・目標未達成となった小田原駅 (東口、西口)、国府津駅、市立病院については、新型コロナウイルス感染症の影響による観光客の減少や、外出控え等が想定される。

(イ) 目標 2 (すべての年代における路線バス利用の増加) **【未達成】**

<図表 20 年代別の路線バスの利用した割合 >

利用者の年代	前回実績値 %	目標値 %	今回実績値 %	結果	備考
10 代	29.6	36.5	31.6	未達成	2.0pt 増
20 代	30.3		33.3	未達成	3.0pt 増
30 代	30.8		25.5	未達成	5.3pt 減
40 代	32.6		29.8	未達成	2.8pt 減
50 代	32.5		25.0	未達成	7.5pt 減
60 代	34.7		34.9	未達成	0.2pt 増
70 代	50.6		33.1	未達成	17.5pt 減
80 代以上	47.7		21.6	未達成	26.1pt 減
合計	36.5		28.8	未達成	7.7pt 減

※前回実績値は平成 24 年実施の市民アンケート、今回実績値は令和 4 年実施の市民アンケートの調査結果

- ・前回調査と比較して、合計では利用率が減少しており、特に 70 代、80 代の減少が顕著であるが、新型コロナウイルス感染症の影響による外出控え等が想定される。

(ウ) 目標 3 (買物・通院等のおでかけについての不安の解消) **【一部達成】**

<図表 21 おでかけに対する不安がないと回答した割合>

目的	免許証	前回実績値 %	目標値 %	今回実績値 %	結果	備考
買物	保有	58.2	50 以上	62.8	達成	4.6pt 増
	非保有	31.2		27.4	未達成	3.8pt 減
通院	保有	56.7	50 以上	62.2	達成	5.5pt 増
	非保有	30.2		29.0	未達成	1.2pt 減

※前回実績値は平成 24 年実施の市民アンケート、今回実績値は令和 4 年実施の市民アンケートの調査結果

- ・運転免許証非保有者は、不安がないと回答した割合が減少。
- ・運転免許証保有者は、不安がないと回答した割合が増加しており、今後も自家用車の利用を継続することが想定される。

(エ) 目標 4 (路線バスの分かりやすさの向上) **【一部達成】**

<図表 22 バスのりば案内(小田原駅)に気付いた・役に立った割合> **【未達成】**

前回実績値 %	目標値 %	今回実績値 %	結果	備考
31.2	50 以上	30.0	未達成	1.2pt 減

※前回実績値は平成 23 年実施の交通機関乗継調査、今回実績値は令和 4 年実施の市民アンケートの調査結果

<図表 23 路線バスのサービスに対する満足度> **【一部達成】**

項目	前回実績値 %	目標値 %	今回実績値 %	結果	備考
①ルート	58.1	40 以上	59.9	達成	1.8pt 増
②本数 ・時間帯	33.4		28.6	未達成	4.8pt 減
③所要時間 ・定時性	46.0		46.6	達成	0.6pt 増
④運賃	32.1		27.9	未達成	4.2pt 減
⑤情報案内	31.4		30.4	未達成	1.0pt 減

※前回実績値は平成 24 年実施の市民アンケート、今回実績値は令和 4 年実施の市民アンケートの調査結果

- ・「②本数・時間帯」については、路線の減便・廃止の影響が想定される。
- ・「④運賃」については、鉄道など他の公共交通と比較し、乗車距離によっては運賃が高額となることが要因と想定される。
- ・「⑤情報案内」については、令和元年度に小田原駅東西自由連絡通路等の情報案内板を整備したが、引き続き、わかりやすい情報案内に取り組む必要がある。

(5) 公共交通を取り巻く課題の整理

公共交通の現状や市民アンケート調査等を踏まえ、課題を整理する。

ア 路線バスの減便・廃止

代替となる交通手段がなく、かつ事業者が単独で維持することが困難な路線も発生している。

また、利用者の減少、慢性的な運転士不足に加え、働き方改革に伴う勤務体系の見直し、燃料高騰など、バス事業者を取り巻く環境は依然として厳しく、高齢者の自家用車での移動が今後も継続する見込みであることから、事業採算性の確保が難しく、更なる路線の減便や廃止が懸念される。

イ 路線バスの交通空白時間帯

路線バスの大幅な減便があった片浦地域、橘地域のほか、下曾我・国府津地域等では、空白時間帯における移動支援が求められている。

ウ 多様な移動ニーズ

市域内は公共交通ネットワークが概ね構築されているが、将来における移動については、不安と回答した方が約3割いるとともに、運転免許証非保有者の移動への不安が高い。

今後は、鉄道駅やバス停までの移動が難しい方のほか、運転免許証返納者や高齢者の移動手段など多様な移動ニーズに対して、きめ細かな対応が求められている。

エ ダイヤや案内サインの改善、情報提供の充実化等

アンケート調査において、「買い物客へのバス無料チケットの配布」、「鉄道に合わせたバスのダイヤ調整」に関する要望が多かったほか、現計画の評価において、「路線バスの情報提供」に対して役に立ったと回答した割合が低い。

(6) 地域公共交通の方向性

現状や市民ニーズ、課題を踏まえ、次の方向性に整理する。

ア 公共交通の維持・確保

既存の鉄道・路線バスの維持・確保を基本とするが、バス事業者単独でのバス路線の現状維持は困難な状況にあり、代替の公共交通がない地域は市から運行補助を行うなど、官民連携での路線維持に取り組んでいく。

イ 路線バスの空白時間帯を補完する移動支援の検討

片浦地域、下曽我・国府津地域、橘地域において、路線バスの空白時間帯が生じており、一部の周辺地域を含め、空白時間帯を補完する移動支援の検討を進める。

ウ 様々な移動手段を組み合わせた地域公共交通ネットワークの検討

市域内は公共交通ネットワークが概ね構築されているが、多様な移動ニーズにきめ細かく対応するため、地域が取り組むボランティア輸送や福祉のタクシー助成のほか、国が提言する地域における輸送資源の総動員も視野に入れ、持続可能な地域公共交通ネットワークの検討を進める。

エ 乗継環境の円滑化や、分かりやすい情報提供等

利用者にとって使いやすく、分かりやすい路線バスを目指し、運行ダイヤの見直しによる乗継環境の円滑化や、案内サインの改善・充実等による分かりやすい情報提供に努めるとともに、要望の多かった「買い物客へのバスの無料チケット配布」については、引き続き、事業者と連携しながら、取り組んでいく。

5 今後のスケジュール（予定）

時期	内容
令和5年 7月下旬 ～8月上旬	地域別説明会の開催 7/18 片浦地域（根府川公民館） 7/20 中央地域（小田原市役所） 7/25 富水・桜井地域（城北タウンセンターいずみ） 7/27 川東・南部地域（川東タウンセンターマロニエ） 8/1 川東・北部地域（梅の里センター） 8/3 橘地域（橘タウンセンターこゆるぎ）
8月下旬	計画素案（小田原市生活交通ネットワーク協議会での承認）
9月上旬	建設経済常任委員会報告（計画素案について）
10月中旬 ～11月中旬	パブリックコメントの実施
12月上旬	建設経済常任委員会報告 （パブリックコメントの実施結果について）
令和6年 1月中旬	計画案（小田原市生活交通ネットワーク協議会での承認）
2月下旬	建設経済常任委員会報告（計画案について）
3月下旬	計画策定（小田原市生活交通ネットワーク協議会での承認）

活性炭の入札に係る損害賠償についての訴えの提起について

本市高田浄水場では、臭気対策等のため活性炭を使用している。この活性炭の取引に当たり、令和元年(2019年)11月22日に公正取引委員会は、活性炭の供給事業者16社に対し、談合を行っていたとして、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(以下、「独占禁止法」という。)違反(不当な取引制限の禁止)で排除措置命令及び課徴金納付命令を出した。

本市においては、平成26(2014)年度から平成28(2016)年度に水道局が発注した3件が課徴金納付命令の対象となっており、損害賠償請求に応じない2社に対し訴えを提起した。

1 訴訟の概要

(1) 請求額

161万1882円 及び遅延損害金

(2) 訴えの相手側(2社)

本町化学工業(株) 【東京都足立区】・(株)クラレ【岡山県倉敷市】

(3) 請求の根拠

民法709条及び第719条

2 経緯

(1) 令和元年11月22日

公正取引委員会は、独占禁止法違反で、排除措置命令及び課徴金納付命令を出した。

(2) 令和4年(2022年)11月18日

本市は、排除措置命令及び課徴金納付命令が出された供給事業者3社に対し、不当な取引制限により生じた損害賠償金の支払いを請求した。

(3) 令和4年12月8日、16日

請求した2社より請求に応じられないとの回答が書面で送付された。

(4) 令和5年(2023年)1月12日

請求した1社から話し合いによる解決を図りたいとの連絡を受け交渉中。

(5) 令和5年5月18日

本市は、供給事業者2社に対し、損害賠償請求訴訟を提起した。