

# 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	オーガニックビレッジ宣言について	農 政 課
2	小田原駅西口地区基本構想の策定について	都 市 計 画 課
3	小田原市地域公共交通計画の策定について	まちづくり交通課

令和 6年 2月 20日

## オーガニックビレッジ宣言について

### 1 目的

本市では、平成 22 年に小田原市有機農業推進計画を策定し、小田原有機の里づくり協議会を中心に有機農業の普及活動を実施してきた。

令和 3 年 5 月に、農林水産省により有機農業の拡大などを目標とした「みどりの食料システム戦略」が策定され、環境負荷低減を図りつつ、より持続性の高い農法への転換が求められてきている。

こうした背景を踏まえ、地域ぐるみで有機農業を推進する市町村として「オーガニックビレッジ宣言」を行い、国の支援を受けながら、地域の持続可能な農業の実現に向けて取り組む。

### 2 事業概要

令和 5 年度に、みどりの食料システム戦略交付金を活用し、オーガニックビレッジ宣言に向けた先進地の視察や試行的な取組、地域内外の関係者による検討会などを実施。

検討会の結果などを踏まえ、令和 6 年度以降、本市の有機農業のさらなる拡大に向け、栽培技術の向上や市の特産物の有機転換の推進、有機農業と交流する機会の拡充、有機栽培米等の学校給食への試験導入などの取組を実施していく。

### 3 スケジュール

令和 6 年（2024 年）

3 月      オーガニックビレッジ宣言を発表

4 月～    地域ぐるみで有機農業を推進

## 小田原駅西口地区基本構想の策定について

小田原駅西口地区基本構想は、西口地区におけるまちづくりの基本的な方向性を示すもので、令和6年3月の公表に向けて策定作業を進めています。

構想策定に当たっては、小田原駅西口地区まちづくり協議会をはじめ、関係権利者、事業者、各種関係団体との意見交換を踏まえて作成した基本構想(案)の概要を広報小田原1月号等に掲載し、市民等に広く周知を図るとともに、基本構想(案)に対する意見を聴くため、市民説明会を開催したものです。

### 1 市民説明会の概要

令和6年(2024年)1月に市内2会場において市民説明会を開催し、合計97名の方に参加いただきました。

#### (1) 開催概要

実施日	会場	参加人数
令和6年(2024年) 1月13日(土) 14:00~15:10	川東タウンセンターマロニエ	35名
1月17日(水) 19:00~20:15	おだわら市民交流センターUMECO	62名
		計97名

#### (2) 主な意見(要旨)と市の考え方

説明会での主な意見(要旨)とそれに対する市の考え方は次のとおりです。

## ア 西口広場に関すること

### 【主な意見】

- ・ 事故防止のため、一般車と公共交通の動線を分離してほしい。
- ・ 車路を横断する歩行者がおり、車を運転していて困るため、すぐに対策をしてほしい。
- ・ 普段から広場を使い慣れた人が車路を横断してしまうのであれば、訪日外国人観光客は尚更であり、広場を再整備した方が良い。
- ・ ヨーロッパのように駅広場には一般車を乗り入れさせず、公共交通だけにすれば現状の広場面積で充足するのではないか。
- ・ 介護などで、駅舎に近い場所に車を寄せることもあるので、広場を拡張し、一般車が駅舎付近で乗降できるスペースを整備してほしい。
- ・ 雨の日は送迎車で混雑し、いつ事故になってもおかしくない。
- ・ 広場の立体化を検討するならば、地下よりも多層建てにした方が、スペース確保につながるのではないか。
- ・ 現状、朝のラッシュ時以外は、歩行者空間は十分と考える。
- ・ 東口広場との機能分担をどのように考えていくのか。

### 【市の考え方】

- ・ 西口広場に関しては、公共交通と一般車の動線分離や乗降場の再配置等を検討し、安全性、利便性の向上を図ります。
- ・ 今後、利用実態等を調査した上で、東口広場との機能分担を整理しながら、広場空間の再編に向けた具体的な検討を行います。

## イ 広場とB街区との一体的な整備に関すること

### 【主な意見】

- ・ 一体的整備については、西口広場は行政、B街区は民間と分けて検討すべきである。
- ・ A街区と同様にB街区も民間で開発すべきであり、広場機能の拡充が必要であれば、市がB街区の土地を購入して整備すべきではないか。
- ・ 今の対象区域ですべてが収まるのか。検討を進めて行く中で、計画の街区自体を拡げていくことも考えてはどうか。
- ・ 競輪場のバスが停まっているところを一般車の乗降場とするなど、タ

クシールと北条早雲公像のエリアを工夫すれば、現状の西口広場面積で課題解決が図れるのではないか。

**【市の考え方】**

- ・公共交通と一般車の動線分離や乗降場の再配置等の検討に当たっては、現況広場の面積では不足するものと現時点では考えています。
- ・そこで、広場に隣接するB街区の関係権利者の協力が前提となりますが、広場とB街区を一体的に捉え、例えばB街区の再開発ビル用地の一部を広場利用するなど、公共施設である西口広場とB街区の一体的整備が可能な市街地再開発事業が有力な整備手法と考えています。

**ウ 都市機能の導入に関すること**

**【主な意見】**

- ・東日本大震災の際に、帰宅困難者が駅に集中していた。駅前に避難できるスペースを整備することは重要である。
- ・西口周辺に日用品などを買い揃えられるスーパーが必要である。
- ・日用品等の買い物をする場所がなく不便と言うが、西口地区はとても便利な場所で、周辺部の方から羨ましがられている。
- ・にぎわいの創出というが、A街区に商業施設が入るのであれば、それで十分ではないか。
- ・駅に隣接した形で保育園を設置すれば、若い方がどんどん入って活力が増してくるのではないか。

**【市の考え方】**

- ・B街区における商業・業務などの機能は、基本的には関係権利者が主体的に検討していくことになると考えています。
- ・市ではこれらの機能に、ゆとりを感じられる居心地の良い滞在空間としてのオープンスペースの確保や緑化、都市防災機能の向上に寄与する避難空間の整備など、西口地区に付加価値を与える公共的な機能について、まちづくり協議会へ協力を求めていくことを考えています。

## エ 事業費や市の財政に関すること

### 【主な意見】

- ・概算事業費を示してほしい。
- ・市有地の一部をB街区に売却し、費用を捻出するなどのアイデアがあってもいいのではないか。
- ・事業の必要性が理解できる数字を示す必要があるのではないか。
- ・事業費が165億円という案もあったと思うが、公共工事が多数予定されており、財政が破綻しないか非常に不安である。
- ・整備に見合うコストパフォーマンスはあるのか。
- ・中心市街地に集中した税金の使い方はいかななものか。

### 【市の考え方】

- ・整備区分については、今後検討を進めた上で決定することになります。公共施設である広場整備は市が、再開発ビルの整備は民間が行っていくことを前提に検討を進めて行きたいと考えています。
- ・ただし、市街地環境の改善や良好な市街地住宅の供給などに寄与する市街地再開発事業では、国の補助要件を満たす場合、再開発ビルの整備費の一部に対し、国、県、市から補助金等の支出が見込まれます。
- ・以前に示した概算事業費約165億円は、まちづくり協議会と一体的な整備のイメージを共有するために広場と建物の重複利用範囲を段階的に設定したモデルケースの一つとして事業成立性等を検討したものです。
- ・概算事業費は、施設内容や規模等が決定していないため算出できませんが、今後の基本計画等の中で算出されるものと考えています。

## オ その他

### 【主な意見①】

- ・イメージパースは緑が感じられ、すごく良いイメージである。
- ・この場所は、過去に水が出て困っていた場所であり、地下施設は難しいのではないか。
- ・開発にあたり、用途地域、容積率、高さ制限などを変える場合は、十分な説明が必要と考える。
- ・中心市街地の人口が増えているというが、市内での移動で増えただけ

で、市街地と過疎地域で格差が生じることが心配である。

- ・駅前を盛り上げるよりも、既に住んでいる市民が安心して住めるようにすることが、市民の安心感につながるのではないか。

**【市の考え方】**

- ・今後の検討に当たり、参考にさせていただきます。

**【主な意見②】**

- ・20年足らずで西口広場の再整備をしなければならない事態に陥ることを平成15年当時は想定できなかったのか。
- ・市民が反対したら、一体的な整備は無くなるのか。

**【市の考え方】**

- ・現在の西口広場は、整備当時としては限られた用地の中で最良の整備が行われたものと考えています。
- ・交通手段や交通量は、時代の変遷とともに変化してきており、新たな移動ニーズへの対応も必要と考えています。また、現状における西口広場の課題を解決するためにも、隣接する市街地再開発との一体的な整備の可能性があるこの機会を捉え、広場機能の拡充に向けて検討していきます。

## 2 基本構想（案）について（参考資料2-1）

市民説明会において、西口広場に関する意見、広場とB街区との一体的な整備に関する意見、都市機能の導入に関する意見、事業費や市の財政に関する意見など、多数の貴重なご意見をいただいたところです。

今後は作成中の基本構想（案）の「まちづくりのビジョン」、「まちづくりの方針」を基に検討を進め、今回いただいた貴重なご意見は、西口広場の利用実態調査、基本計画策定等の検討に生かしてまいりたいと考えております。

## 小田原市地域公共交通計画の策定について

### 1 策定の経緯について

小田原市地域公共交通計画（以下、「本計画」とする。）の策定については、令和4年度(2022年度)に着手し、公共交通に関する現状分析や市民アンケート調査、地域別説明会を実施するなど、地域の実態とニーズを把握するとともに、本計画への位置付けや令和6年度の取組を検討するため、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域や、駅・バス停から離れた地域において、令和5年11月から移動支援に係る実証事業に取り組んでいます。

これらの結果を踏まえ、交通事業者や有識者、市民代表、国・県・市等で構成する「小田原市生活交通ネットワーク協議会」において、行政案を作成し、市民等に対して意見を聴くため、意見公募を実施し、本計画（案）を策定したものです。

### 2 意見公募について

小田原市意見公募手続条例第5条の規定に基づき、市民等に対して本計画（案）に関する意見を聴くため、意見公募を実施し、8人から43件の意見がありました。

- (1) 期 間 令和5年12月15日（金）から令和6年1月15日（月）まで
- (2) 意見数 43件（8人）
- (3) 小田原市地域公共交通計画の策定に対する市民意見の募集結果について  
（参考資料3-2）

区分	意見の考慮の結果	件 数
A	意見を踏まえ、本計画等に反映したもの	20件
B	意見の趣旨が既に本計画等に反映されているもの	7件
C	今後の検討のために参考とするもの	8件
D	その他（質問など）	8件



### 3 市民等からの意見の反映について

市民等からの意見を反映し、追記・修正したものは2件。(このほか、字句の修正など、軽微な修正が18件) ※区分A (全20件)

『意見No.19』 参考資料3-2 P3参照

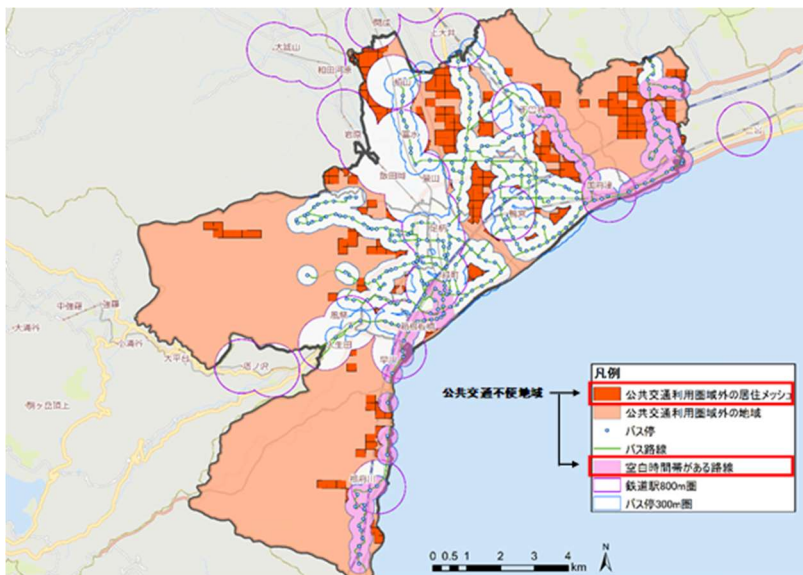
#### 【意見内容】

現状の認識として、豊川—大井町（新松田）間のバス路線に対する公共交通不便地域（P64 他）の色分けは、空白時間帯がある地域（ピンク色）となるべきで誤りがあると思われま

#### 【市の考え方】

公共交通不便地域については、(1) 鉄道駅 800m、バス停 300mから離れた地域、(2) 大幅な減便等により、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m以内を対象（P64）としていますが、(2)について、『日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m以内』に修正の上、『※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上、運行していない路線』の補足説明を追加します。また、空白時間帯が生じているバス路線の表及び公共交通不便地域を示す図に豊川・上府中・曾我地域を追加します。

#### 修正前



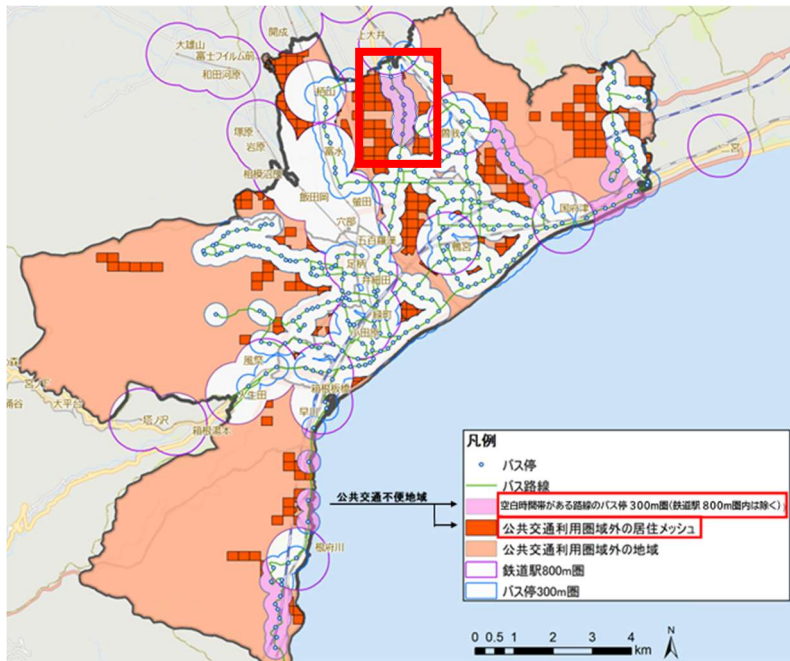
#### ※公共交通不便地域の定義

- (1) 鉄道駅 800m、路線バス 300mから離れた地域
- (2) 大幅な減便等により、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m以内

地域・路線		時間帯
①	片浦地域 (小田原駅～石名坂)	9時～12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	橋地域 (国府津駅～橋団地)	9時～11時台 14時～15時台

#### ※直近の大幅な減便

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



※公共交通不便地域の定義

(1) 鉄道駅 800m、路線バス 300mから離れた地域

(2) 日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線\*のバス停 300m以内  
※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上、運行していない路線

地域・路線		時間帯
①	片浦地域 (小田原駅～石名坂)	9時～12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	豊川・上府中・曾我地域 (小田原駅～新松田駅)	10時～12時台(小田原駅行) 11時～15時台(新松田駅行)
④	橋地域 (国府津駅～橋団地)	9時～11時台 14時～15時台

※直近の大幅な減便

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

※本修正に伴い、P35、P74、P94も同様に修正

『意見No.27』 参考資料3-2 P6 参照』

【意見内容】

JR東海がリニア中央新幹線を令和9年以降に開通させるとしている中で、開通後は東海道新幹線のひかり、こだまの増発も見込まれています。これを機にJR東海に対して、特にひかりの増発を呼びかけ、都内通勤者のアクセス向上に努めて欲しい。

【市の考え方】

東海道新幹線ひかりの増発については、リニア中央新幹線の開通に関わらず、神奈川県をはじめ、県内市町村及び経済団体で構成する「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」を通じて要望しており、開通の見通しがたった際には更なる要望をしていくこととします。このため、本計画にも新たに位置付けることとします。

修正前

①鉄道の運行本数増加（施策 No.1）

御殿場線については、日中に1時間に1本の運行となっており、他の鉄道路線と比較しても運行本数が少ないことから、市では神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（以下、「県鉄道会議」という。）や御殿場線利活用推進協議会（以下、「御殿場線協議会」という。）での鉄道事業者への要望を通じて、運行本数の増加を目指します。

その他の鉄道路線についても、利便性向上のため、最終運転時刻の繰り下げ等について、県鉄道会議・御殿場線協議会での鉄道事業者への要望を通じて実現を目指します。



参考資料3-1 P85参照

本計画（案）

①運行本数及び停車本数の増加等（施策 No.1）

御殿場線については、日中に1時間に1本の運行となっており、他の鉄道路線と比較しても運行本数が少ないことから、市では神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（以下、「県鉄道会議」という。）や御殿場線利活用推進協議会（以下、「御殿場線協議会」という。）での鉄道事業者への要望を通じて、運行本数の増加を目指します。

その他の鉄道路線についても、利便性向上のため、最終運転時刻の繰り下げ等について、県鉄道会議・御殿場線協議会での鉄道事業者への要望を通じて実現を目指します。

また、新幹線は、多くのビジネス客や観光客が利用していますが、都心へのアクセス強化が定住人口や地域の活性化に必要不可欠です。このため、県鉄道会議を通じて、「ひかり」の小田原駅停車本数の増加を目指します。

#### 4 提出意見と関係なく変更した点

小田原市生活交通ネットワーク協議会員からの意見等を踏まえ、追記・修正したものは4件（このほか、字句の修正など、軽微な修正が2件）。

『意見No. 2』 参考資料3-2 P13 参照

#### 【内容】

目標値 3-2 ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加について、数値を修正



『意見No. 3』 参考資料3-2 P13 参照

【内容】

将来都市構造を目指すに当たり、本計画及び関連するまちづくりの計画における役割を整理し追加。

参考資料3-1 P81 参照

本 計 画 ( 案 )

追加

(3) 目指すべき将来都市構造

目指すべき将来都市構造

本市が目指す、将来都市構造の実現に当たっては、まちづくりに関する計画を連動させることとし、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多極ネットワーク型のコンパクトシティの形成を目指すものです。

都市計画マスタープラン

鉄道駅周辺など交通の利便性の高い地域におけるまちの魅力を高め、都市機能の集約による居住の誘導を図るとともに、それぞれの拠点間を結ぶ交通軸の充実と、都市間を結ぶ広域的な交通機能の向上を図ります。

立地適正化計画

中核となる拠点と生活圏の中心となる拠点が相互に連携し、段階的な生活圏を形成する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すものであり、道路・公共交通を軸にネットワークの構築を図ります。

地域公共交通計画

既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域及び駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、様々な移動手段による交通サービスにより、各拠点を繋ぐ地域公共交通ネットワークを構築していきます。

まちづくりの計画が担う役割

拠点の集約

+

地域公共交通計画が担う役割

拠点間を結ぶ  
地域公共交通  
ネットワークの形成

目指すべき将来都市構造

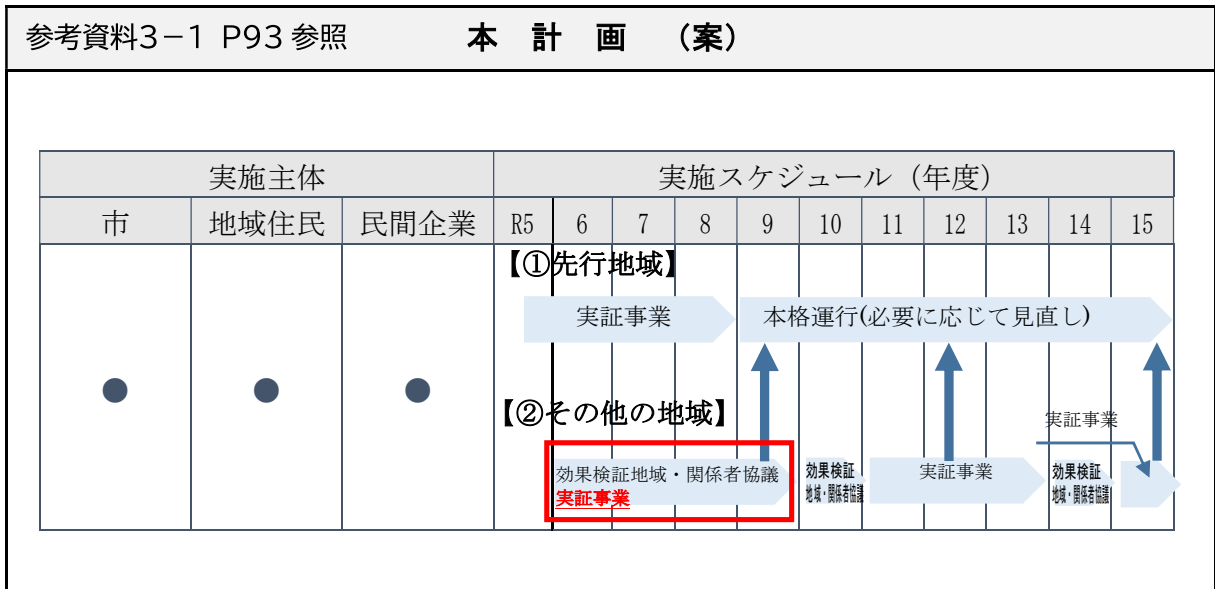
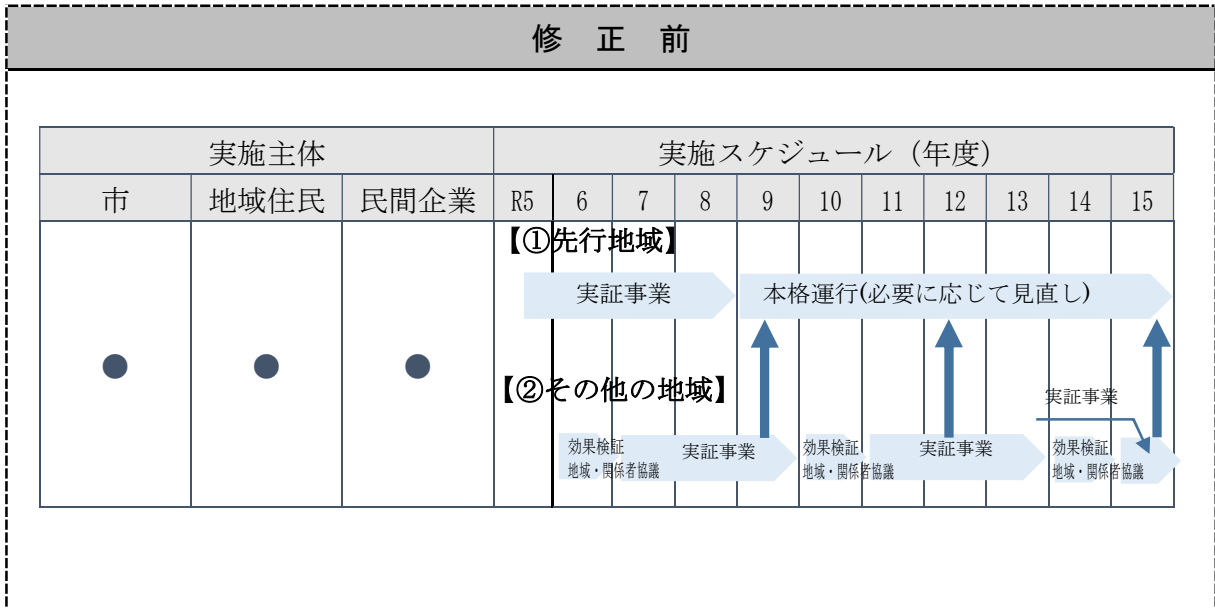
多極ネットワーク型コンパクトシティの形成



『意見No. 5』 参考資料3-2 P13 参照

【内容】

先行地域での移動支援の実証事業に係る中間検証を踏まえ、その他の地域におけるスケジュールを修正（令和7年度から予定していた実証事業を令和6年度からとしました）。



【内容】

先行地域での移動支援の実証事業に係る中間評価結果を追加。

参考資料3-1 P95~P98参照 本 計 画 (案)

追加

■先行地域での移動支援の実証事業(令和5(2023)年度実施「おだタク・おだチケ実証事業」)

(1)事業概要  
曾我・下曾我・国府津・前羽・橋北地区を対象に、令和5年11月から令和6年3月まで「おだタク・おだチケ実証事業」を実施しました。



ア 相乗りタクシー「おだタク」  
前羽地区と国府津駅の区間で、路線バスの運行していない空白時間帯に、事前予約制の相乗りタクシーを運行する。  
〔相乗り〕は、運賃を乗車人数で割り、支払う仕組み。

運行日	令和5年11月1日(水)～令和6年3月29日(金)のうち平日
対象者	事前予約をすれば誰でも利用可能 (居住地区、年齢、運転免許証非保有の制限なし)
運行区間	町屋公民館・小学校前バス停付近 ⇄ 国府津駅
運行時間	午前9時30分～11時30分/午後2時～4時
運行便数	1日当たり合計18便(午前9便/午後9便)
運賃	1便につき600円、最大4名で相乗り(計)4名乗車⇒150円/名
利用方法	①利用日の1か月前から当日の利用1時間前までに、運行するタクシー事業者に電話予約(市内事業者7社による選替わりの運行) ②予約日時に乗車し、降車時に各利用者が個々に運賃を乗務員に支払う。

イ タクシー・路線バス共通乗券「おだチケ」  
曾我・下曾我・国府津・前羽・橋北地区において、75歳以上の運転免許証非保有者を対象に、タクシーと路線バスで利用できる共通乗券を配布する。

申請期間	令和5年10月23日(月)～令和6年3月15日(金)
利用期間	令和5年11月1日(水)～令和6年3月31日(日)
対象地区	曾我・下曾我・国府津・前羽・橋北地区
対象者	対象地区に居住する75歳以上の運転免許証非保有者
助成金額	一人につき12,000円分(100円券×120枚)
配布方法	窓口及び郵送で申請受付、交付(必要書類:申請書・本人確認書類)
利用方法	〔タクシー〕乗務員に共通乗券を手渡し 〔路線バス〕運賃箱等に共通乗券を投入
利用上限額	〔タクシー〕上限額2,400円(1人1乗車につき) 〔路線バス〕上限なし(神奈川中央交通「かなちゃん手形」・富士急湘南バス「シルバー定期券」の購入にも利用可能とするため)
利用できる交通事業者	〔タクシー〕市内事業者等(市内での乗車又は降車で利用可) 〔路線バス〕富士急モビリティ(市内バス停での降車で利用可) 神奈川中央交通(国府津駅～橋北地区の区間で利用可)

(2)中間検証  
事業終了後に、利用者数や満足度、利用しなかった理由などを調査し、その効果を検証することとしていましたが、本計画への位置付けや、令和6年度の取組を検討するため、令和5年11月から12月までの実績等に基づき、中間検証を行いました。

【中間検証の概要】  
① 相乗りタクシー「おだタク」 検証期間:令和5年11月1日～12月28日

ア 利用者数  
平日40日間(11・12月各20日間)運行し、延べ56人の利用(平均1.4人/日)

	午前便				午後便						
町屋公民館 発	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	2:15	2:45	3:15	3:45	合計	
利用人数	9	12	6	5	3	3	2	2	0	42	
小学校前 発	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	2:15	2:45	3:15	3:45	合計	
利用人数	2	2	1	0	2	0	0	0	0	7	
国府津駅 発	9:45	10:15	10:45	11:15		2:00	2:30	3:00	3:30	4:00	合計
利用人数	0	0	0	0		0	0	3	3	1	7
合計	11	14	7	5	5	3	2	5	3	1	56人
	42人				14人						

イ 稼働便数

月	運行可能便数(A)	実際稼働便数(B)	稼働率(B/A)
11月	360便	21便	5.8%
12月	360便	19便	5.3%
合計	720便	40便	5.6%

※運行可能便数(A):1日当たり18便×運行日数  
※実際稼働便数(B):1人以上の利用があった便数

ウ 運賃収入

月	運行委託料(C)	運賃収入上限(D)	実績運賃収入(E)	取支率(上限)(D/C)	実績取支率(E/D)
11月	871,200円	216,000円	12,600円	24.8%	5.8%
12月	871,200円	216,000円	11,400円	24.8%	5.3%
合計	1,742,400円	432,000円	24,000円	24.8%	5.6%

※1便当たりの運賃600円(定員4人)  
※運賃収入上限額(D):運行可能便数(A)×600円  
※実績運賃収入(E):実際稼働便数(B)×600円

# 追加

## ② タクシー・路線バス共通助成券「おだてけ」

検証期間：令和5年11月1日～12月31日

ア 申請者数(申請期間：令和5年10月23日～12月28日)

### 【地域別申請者数】

地区名	対象者数 (A)	申請者数 (B)	申請率 (B/A)	配布金額 (B×12,000円)
曾我	226人	62人	27.4%	744,000円
下曽我	348人	100人	28.7%	1,200,000円
国府津	807人	368人	45.6%	4,416,000円
前羽	395人	192人	48.6%	2,304,000円
橋北	737人	347人	47.1%	4,164,000円
合計	2,513人	1,069人	42.5%	12,828,000円
10～11月計		965人		11,580,000円
12月計		104人		1,248,000円

※対象者数(A)の算定方法

対象者数(運転免許証非保有者数)÷75歳以上人口÷運転免許証保有者数

イ 利用者数・利用金額(利用期間：令和5年11月1日～12月31日)

	延べ利用者数		利用金額	
	利用者数	利用割合	利用金額	利用割合
タクシー	2,170人	68%	2,584,800円	81%
路線バス	1,042人	32%	620,700円	19%
合計	3,212人		3,205,500円	
11月計	1,495人		1,377,400円	
12月計	1,717人		1,828,100円	

申請者(1,069人)が利用した金額の利用率は約25%、一人当たりの利用回数は約3回となっている。

※利用率：約25%(利用金額3,205,500円÷配布金額12,828,000円)

※一人当たりの利用回数：約3回(延べ利用者数3,212人÷申請者数1,069人)

ウ 利用者の移動状況

確認方法：共通助成券の裏面に乗車日時と乗降場所の記入があったものを集計

### 【移動時間帯】

午前6～8時	午前9～11時	正午～午後3時	午後4～7時	夜間～早朝
4.8%	41.2%	37.2%	12.3%	4.5%

### 【乗降場所】

	対象地区 周辺	小田原駅 周辺	鴨宮駅 周辺	善後・小幡 周辺	二宮町	その他
乗車場所	62.1%	8.1%	11.6%	5.2%	11.1%	1.9%
降車場所	68.6%	6.6%	7.6%	8.4%	4.8%	4.0%

※対象地区周辺：曾我・下曽我・国府津・前羽・橋北地区

## 【中間検証の結果及び今後の方向性】

ア 中間評価

・片浦地域主体のタクシー輸送では、利用者は多く、稼働率も高かったが、一方、前羽地域の相乗りタクシーについては、利用者は少なく、稼働率も低かったものの、利用者の満足度は高く、幅広い年代が利用していることから、利用実態に即した事業の見直しの検討と併せて、事業継続について検討する必要があります。

・共通助成券については、他自治体と比べ、申請率が高く、日寄の移動支援に役立っており、また、タクシーだけでなく、路線バスの利用も一定数あり、公共交通の利用促進にも資する取組となっていることから、事業継続について検討する必要があります。

イ 事業の見直しの検討

・相乗りタクシーについては、利用実態に即した運行日数や便数の変更について検討するとともに、利用状況や地域の意見等を踏まえ、乗降スポットの増設や運行ルートの延伸、予約なしでの定時運行など、運用方法の見直しについて検討する必要があります。

・共通助成券については、利用状況や地域の意見等を踏まえ、対象年齢や運転免許証の有無の対象要件等の見直しについて検討する必要があります。

ウ その他の地域での取組

・相乗りタクシーについては、利用者は少ないが、満足度は高く、幅広い年代が利用していることから、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域では、一定の効果が見込まれるため、他の空白時間帯が生じている地域での検証についても検討する必要があります。

・共通助成券については、運転免許証を持っていない移動が困難な高齢者に効果がみられることから、運転免許証非保有率や高齢者人口、路線バスの運行状況、先行的に実施している対象地域との位置関係等を総合的に勘案して、その他の地域での検証についても検討する必要があります。