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	都市空間デザイン事業について	都　市　政　策　課
2	小田原市マンション管理適正化推進計画の一部改定について	
3	第８回線引き見直し（原案）について	都　市　計　画　課
4	路線バスの維持・確保と移動支援の取組状況について	まちづくり交通課

令和　６年　６月 18 日

資料１

都市空間デザイン事業について

１　目　的

人口減少・少子高齢化を要因とする、地域経済・活力の減少、地域コミュニティの機能低下、社会インフラの老朽化といった課題が全国的な問題となっている。本市においても例外ではなく、これらの課題に対応し、良好な環境や地域の価値の維持・向上を目指すためには、本市が有する地域資源を最大限活用した、地域住民や事業者等の主体的な取組が求められる。

そこで、都市空間デザイン事業では、建築や都市デザインに関する学識経験者の知見を基に、地域資源を生かしたまちづくりの支援や調査・研究を行うアーバンデザインセンター小田原（ＵＤＣＯＤ）の取組を進めるとともに、三の丸地区周辺のエリアマネジメントを推進するための業務委託を継続して実施することで、公民学の連携による新たなまちづくりを進めていくことを目的としている。

２　事業概要

(1) ＵＤＣＯＤの令和５年度の取組

ア　西海子小路周辺地区の街づくり支援

地域からの相談に応じた街づくりを支援する取組として、西海子小路周辺地区においてヒアリング調査や座談会を開催。邸宅や用水路などの歴史的な要素以外に、“秘密基地”や“寄り道”といった、昔の生活の記憶、子どもや外部の方の視点など切り口に地区の魅力を収集し、地域模型や冊子「西海子の帰路」としてまとめた。



〔左上〕座談会の様子
〔右下〕冊子「西海子の帰路」

イ　エイジフレンドリーシティの研究

高齢者をはじめ、どんな世代も、自分らしく楽しく暮らし続けることができるエイジフレンドリーな地域づくりを目指し、豊川地区をモデル地区として、学生による地区の調査等を踏まえ、ワークショップを実施。地区の課題を整理し、地域資源を活用した課題解決のアイディアを話し合った。

【整理された豊川地区の課題】

- 若い世代が増える一方で高齢化が進んでいる。
- 車型社会の地域において、通勤の不便さ、通院・買い物の不便さが顕著になりつつある。
- 車が運転できなくなると、途端に不便で暮らしにくくなり、シニアが閉じこもりがちに。
- 昔からの住民と、移住してきた新住民とのコミュニティの絆を高めることが重要。　等

【課題解決のアイディア】

- ➢ 歩きやすい環境の整備や多様な趣味が共有できる場所の確保プロジェクト
- ➢ かかりつけ医、医療介護関係者等と連携した、(趣味や特技を生かした)高齢者の健康づくり・フレイル予防　等



豊川地区でのワークショップ

このほか、エイジフレンドリーシティの理念を広めるため、事業者向け講演会を小田原箱根商工会議所と共同で開催。

ウ　アーバンデザインワークショップ

小田原駅・城周辺の建築物、道路、樹木、色彩等といった空間デザインや、そこでの心地よい時間の過ごし方等について考えるため、まち歩きやワークショップを行い、「このエリアで伸ばしたいこと」や「課題になること」といった、参加者のまちへの想いを抽出。これを基に、エリアごとのまちづくりの方向性を整理した。



まち歩きの様子

エリアごとのまちづくりの方向性

【A 駅周辺界隈　～界隈性を再発揮するまちへ】
- 界隈性を重視
- 沿道のつながりや都市広場を誘導するビジョンと協議の必要性

【B 三の丸地区　～まちのリビングに】
- 城址公園周辺の公共空間活用に関して、活動の担い手育成
- 空き施設にまちづくり情報、交流の拠点を誘導

【C 周辺地区　～創造コミュニティ育て】
- リノベーションや個人店プレイヤー同士のつながり



エ　都市の形成に関する研究

近代（明治期以降～）から現代までの中心市街地の形成・変遷を明らかにし、中心市街地における都市空間の魅力や場所性を整理することを目的として、象徴的な場所の古写真を収集・整理している。

オ　シンポジウムの開催

令和５年度の活動内容を広く周知するためのシンポジウムを開催。各取組の内容を報告するとともに、ＵＤＣＯＤの役割等について、ＵＤＣＯＤのメンバーや、まちづくりの実践者の方から、それぞれの視点による活発な意見交換が行われた。

〔UDCOD 令和５年度成果報告シンポジウム〕

日時：令和６年３月９日（土）
　　13 時 30 分～16 時 15 分

会場：報徳会館

参加者数：70 名



パネルディスカッションの様子

(2) エリアマネジメント組織等構築支援業務の令和５年度の取組

本業務は、三の丸地区周辺エリアの更なる魅力向上に向け、公共空間の活用を担う人材を発掘・コーディネートし、民間主体の持続的な活動体制の構築を支援するものである（令和５～６年度の継続事業）。受託者が現地事務所に常駐して地域に入り、業務を推進している。

令和５年度は、「史跡のある『まちなか』ならではの楽しい日常の創出」をコンセプトに、以下の実証実験やワークショップを実施した。それらを通して取組に関わる地域住民等が増えており、活動運営の核となり得る人材も現れている。

ア　実証実験

（ア）学橋キックオフ（令和５年 10 月 25 日）

普段は通行に使われている学橋を交流空間に変える実証実験を実施。カウンターテーブルの設置やライトアップを行い、新たな空間活用を通じて地域でまちづくりに取り組むプレイヤーとの交流を図った。史跡周辺の更なる空間活用を望む声が多数上がった。



学橋キックオフ（お堀沿い歩道からの風景）



学橋キックオフ（橋上の風景）

（イ）ステキなみちくさ（冬）（令和５年 12 月 16 日～20 日）

お堀端通りのポケットパーク２か所において、人工芝や木製の遊具を設置するとともに、キッチンカーと休憩テーブルを用意。親子連れ、小学生だけでなく、若者、高齢者など、幅広い世代の地域住民の利用が見られた。また、子どもや保護者からは、取組の継続・発展を望む声が多数あった。



ステキなみちくさ（冬）
（タイムズ横ポケットパーク）



ステキなみちくさ（冬）
（お堀脇ポケットパーク）

（ウ）ステキなみちくさ（春）（令和６年３月 24 日～４月７日）

弁財天通り沿いの史跡整備予定地を活用してキッチンカーを設置し、誰もが利用できるピクニックマット（蓮の葉マット）を用意。桜の開花の遅れ及び天候不順の影響を受けたものの、一定の来場者があり（期間中、約 2,200 人）、晴れた日は多くの人がくつろぐシーンが見られた。出店者からの負担金の徴収は、収益が開花時期や天候に影響されるため、今後は、施設等を活用した取組による資金捻出の方策についても検討していく。



ステキなみちくさ（春）
（休憩スペース）



ステキなみちくさ（春）
（弁財天通り沿いのキッチンカー）

イ　ワークショップ

（ア）親子ワークショップ（令和６年１月 27 日）

実証実験「ステキなみちくさ（冬）」を通して取組に興味・関心を持った子育て世代の人が参加して、親子でまちなかを楽しむために必要なことについて話し合った（参加者：13 名）。

（イ）街・妄想ワークショップ（令和６年３月 16 日・４月 20 日）

親子ワークショップの参加者との繋がりを保ちつつ、新たに参加を呼び掛けて、「史跡のある『まちなか』ならではの楽しい日常の創出」をテーマに、アイディアを出し合った（参加者：32 名）。

こうしたワークショップを通じて、史跡を活用した実証実験の企画・運営に加わる人材が現れている。



親子ワークショップ（令和６年１月 27 日）



街・妄想ワークショップ（令和６年４月 20 日）



ウ　エリアマネジメントの効果

- まちなかの公共空間を利用した、子どもの遊び場や誰もが立ち寄れる休憩所、マルシェや交流スペースなどの心地よい場所づくり
- 小田原城周辺の史跡等、本市ならではの地域資源の活用の促進
- 参加者・来訪者を含めた、関係する人々の地域・エリアへの愛着の醸成
- 取組を軸とした、新旧住人の交流による新たなコミュニティの形成
- 将来、子どもや若者が地域に戻ってきたくなる体験やつながりの創出
- 諸団体の活動との連携による広い発信と関係人口の増加

エ　取組に連携・協力している団体等

- 小田原お堀端商店街振興組合
- 小田原かまぼこ通り活性化協議会
- 株式会社湘南ベルマーレフットサルクラブ
- 小田原林青会（小田原地区木材業協同組合の若手組織）
- NPO かながわキッチンの会（キッチンカー関係）
- 「夜市」小田原（飲食イベント市民団体）
- 「英語で話そう」(子ども向け英語教室)
- ぎんがむら保育園
- かもすた -Kamonomiya Start Place-(鴨宮レンタル･コワーキングスペース)
- 株式会社旧三福不動産　　ほか

３　令和６年度の方向性

ＵＤＣＯＤは、令和５年度の成果を踏まえて、まちづくり支援や研究活動を継続していく。その中でも、西海子小路周辺地区では、冊子を使った子どもたちとのまち歩きや、豊川地区では、趣味や特技を生かした高齢者の居場

所づくりといった課題解決のアイディアの具体化など、地域と連携した取組を進める。

エリアマネジメント組織等構築支援業務については、史跡等を活用した実証実験やワークショップを継続しつつ、人材の拡充を図るとともに、参加者が活動を主体的に推進できるような組織・運営体制、事業スキームなどを整理したエリアマネジメントの方針案を作成する。

また、令和７年度以降、ＵＤＣＯＤとして、エリアマネジメントの取組を進めていくことを目指すため、その方策について関係者間で協議を行う。

資料２

小田原市マンション管理適正化推進計画の一部改定について

１　背景

令和２年（2020 年）６月に「マンションの管理の適正化の推進に関する法律（以下「法」という。）」が改正され、「マンション管理適正化推進計画」を策定した地方公共団体が、管理組合の管理計画を認定する「管理計画認定制度」が令和４年（2022 年）４月に創設された。

この制度では、区分所有者が市場価値の向上、マンション長寿命化促進税制の適用など優遇されることとなっており、本市では、速やかにその対応を図るとともに、高経年マンションの急増が今後見込まれることから、令和５年（2023 年）３月に「小田原市マンション管理適正化推進計画（以下「計画」という。）」を策定した。

今回の改定では、現行計画において、市内のマンションの管理状況を把握した上で、目標や施策等を位置づけることとしていたことから、令和５年度に実施した実態調査の結果に基づき、計画の目標や施策等を位置づける。

〈参考〉

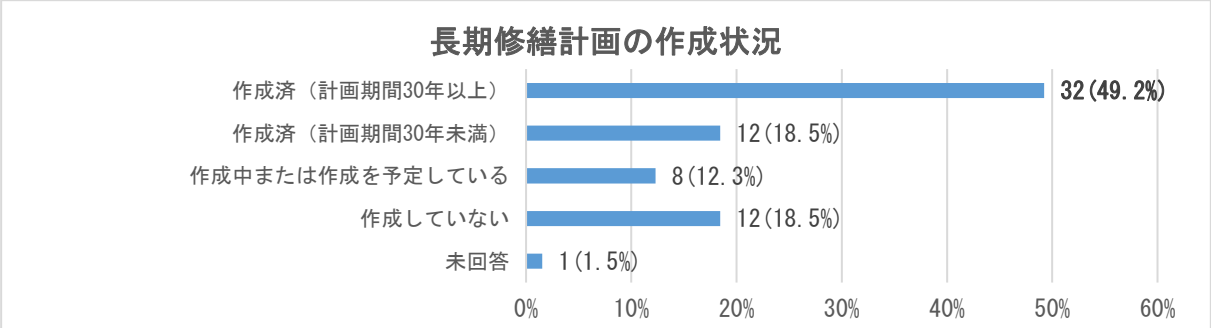
令和６年５月　酒匂一丁目地内のマンション１件の管理計画を認定

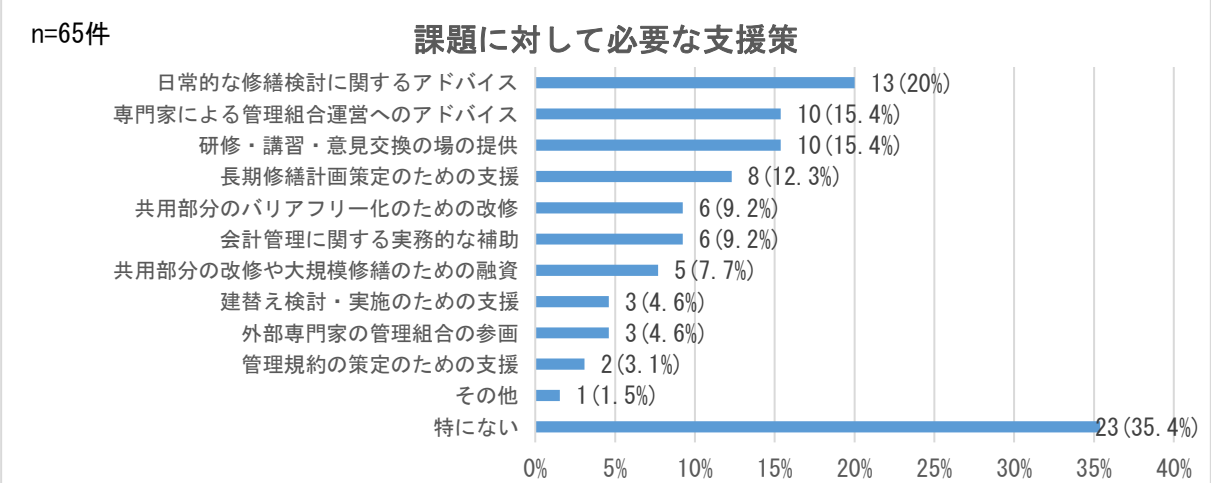
２　改定に向けた実態調査

(1) 実態調査

調査方法	現地訪問及び郵送による配布
調査の対象	令和５年１月１日現在で把握している市内の全てのマンション 128 件
調査内容	建物の概要、管理状況（管理組合、長期修繕計画等）
回収数、回収率	66 件（51.6％）

調査結果　　30 年以上の長期修繕計画の作成をしている管理組合が過半数を満たしていない。また、各管理組合が抱える課題及びそれに対して必要な支援策について、様々な回答が得られた。





(2) 関係者ヒアリング

令和６年４月17日　マンション管理組合

実態調査の回答を管理組合で行った 15 組合に周知し、４組合が参加

令和６年５月８日　一般社団法人神奈川県マンション管理士会

令和６年５月９日　ＮＰＯ法人湘南マンション管理組合ネットワーク

３　改定概要（素案）

(1) マンションの管理の適正化に関する目標

令和５年度に実施した実態調査によると、計画期間 30 年以上の長期修繕計画を作成している管理組合の割合（49 %）は、神奈川県（町村）のマンション管理組合の割合（47%）と同様の水準である。

これを踏まえ、30 年以上の長期修繕計画を策定している管理組合の割合を、神奈川県と同様に令和 12 年度までに 65%の水準に引き上げることを目標とする。

(2) マンションの管理の適正化を図るための施策（新規）

ア　アドバイザーの派遣

日常的な修繕や管理組合の運営に関する相談等に対応するため、マンション管理士等の専門家をアドバイザーとして派遣する。

イ　交流会等の開催

関係団体等と連携し、情報交換を目的とした管理組合の交流会や管理組合向けのマンション管理セミナーを開催する。

ウ　要支援マンションに対する働きかけ

管理組合の活動が停滞しているマンションに対して、必要に応じてマンション管理士を派遣するなど、管理組合の運営に関する助言を行う。

エ　指定認定事務支援法人の指定

専門家による相談体制により管理計画認定制度のさらなる充実を図ることを目的に、法に基づき、国の定める要件を満たす法人を指定認定事務支援法人として、一般社団法人神奈川県マンション管理士会などを対象に指定を目指す。

４　今後の予定

令和６年７月～　意見公募（パブリックコメント）

令和６年８月　　計画改定・公表

資料３

第８回線引き見直し（原案）について

１　線引き見直しの概要

線引き見直しは、おおむね10年後の将来人口予測のもと、都市計画区域の将来都市像や都市計画の基本的な方向性を示す「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や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の見直しなどを行うもので、都市計画の根幹をなすものである。

２　これまでの主な経過

令和３年５月　　県都市計画審議会の学識経験者を中心とした「第８回線引きに向けた検討会」にて、線引き見直しの基本的基準の検討に着手
令和４年12月　　「第８回線引き見直しにおける基本的基準」が県から通知
令和５年３月～　県ヒアリング開始（10月までに５回のヒアリングを実施）
令和５年９月　　県から人口・産業フレームの通知

３　本市における第８回線引き見直しの概要

（１）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

・目標年次である2035（令和17）年の推計人口

区分＼年次		令和２年（2020年）	令和17年（2035年）	増減
推計人口	県全体	約924万人	概ね900万人	約24万人減
	小田原市	約189千人	概ね163千人	約26千人減

表－１　人口フレーム（県通知）

・基本的基準に示された「都市計画の目標」や「区域区分の方針」、「主要な都市計画の決定の方針」などを踏まえ、本市の都市計画マスタープランや立地適正化計画などの諸計画との整合を図りながら記載内容を見直す。
・県の統一的な方針により、災害レッドゾーンについては、都市的土地利用を行わないことを基本的な考え方とする方針などを位置付ける。

（２） 区域区分

ア　区域界の軽微な変更（事務的変更）

・道路や河川といった地形・地物を市街化区域と市街化調整区域の境界（区域界）としている箇所において、道路整備や河川改修等により、地形地物が変更された場合や計画図の是正を行う必要がある箇所について、区域界の変更を行う。（中村原地区ほか３箇所）

イ　市街化区域から市街化調整区域への編入（逆線引き）

・市街化調整区域に接しており、現に都市的土地利用がされておらず計画的な市街地整備の見通しがなく、当分の間営農が継続されるという区域区分の基準に合致し、地権者からの要望を受けている地区について、市街化調整区域への編入を行う。（板橋地区ほか２箇所）

ウ　市街化調整区域から市街化区域への編入

・一部の地権者から要望を受けている千代地区については、既に市街地を形成していて、市街化区域に接し、令和２年国勢調査により人口集中地区になっている。地形・地物により定める街区単位の区域という、区域区分の基準に合致しており、本市の立地適正化計画における居住誘導区域の設定の考え方にも合致することから、市街化区域への編入について、区域内の地権者の同意が得られた際には、市街化区域への編入を行う。



図－１
千代地区

・令和５年12月に区域内の地権者及び建物所有者を対象に意向調査を実施したところ、市街化区域への編入の同意が得られなかったことから、市街化区域への編入を見送ることとした。

（３）保留区域の位置付け

・工業系の保留区域は、工業出荷額など、産業の動向に基づき設定されており、県においても産業用地を確保し産業活性化を図る意向があることから、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・桑原地区については、引き続き、保留区域に位置付ける。

		第７回	第８回	増減
産業フレーム	県　西	119.7ha	138.1ha	18.4ha増

表－２産業フレーム（県参考送付(未定稿)）



図－２　鬼柳・桑原地区（約20.4ha）

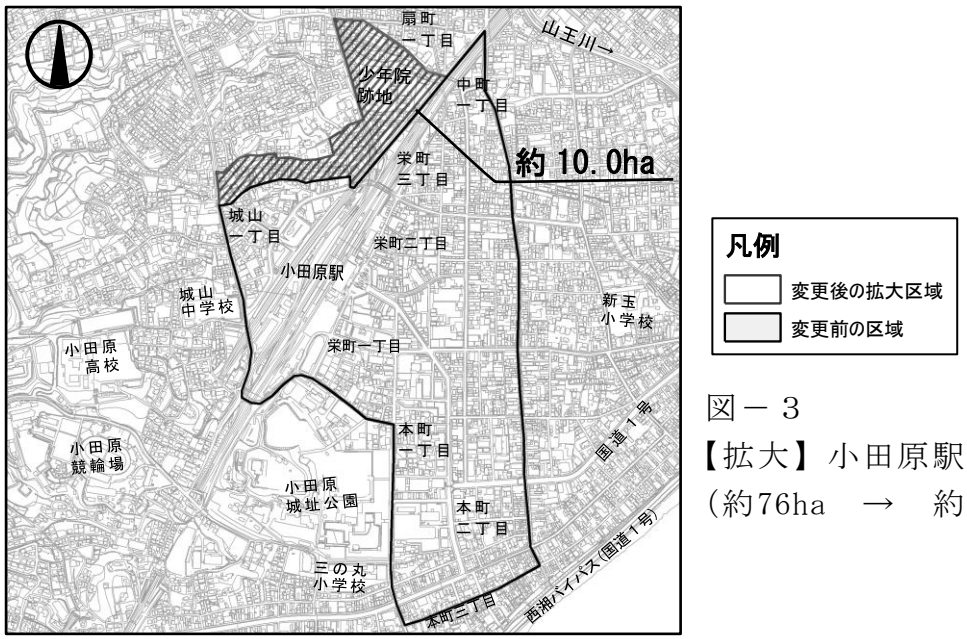
（４） 都市再開発の方針

ア　一号市街地

・一号市街地は、既成市街地のうち、計画的な再開発が必要な地区を定めるものであり、「小田原駅周辺地区」や「鴨宮駅周辺地区」など５地区を位置付けている。（小田原・鴨宮・国府津・富水・栢山の駅周辺）

・このうち、「小田原駅周辺地区」については、小田原駅西口地区において、広場機能の拡充と市街地再開発との一体的な整備が検討されており、隣接する周辺地区においても広域中心拠点としての機能強化や魅力ある市街地形成、道路や公園等の基盤整備による防災性の向上などに取り組む必要がある。

・また、少年院跡地については、今後、大規模な土地利用転換が想定されることから、これらの地区を含めた区域に拡大する。

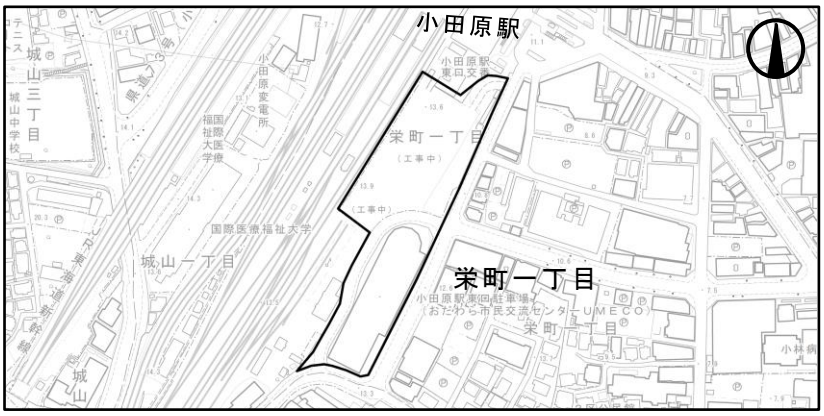


図－３
【拡大】小田原駅周辺地区
（約76ha　→　約86ha）

・令和６年５月に、「計画的な再開発が必要な地区（一号市街地）の拡大に反対する等の署名」が市民から提出された。

イ　二項再開発促進地区

・「一号市街地」のうち、事業着手の必要性の高い地区として「二項再開発促進地区」に位置付けている「小田原駅東口お城通り地区」については、事業が完了したことから位置付けを廃止する。

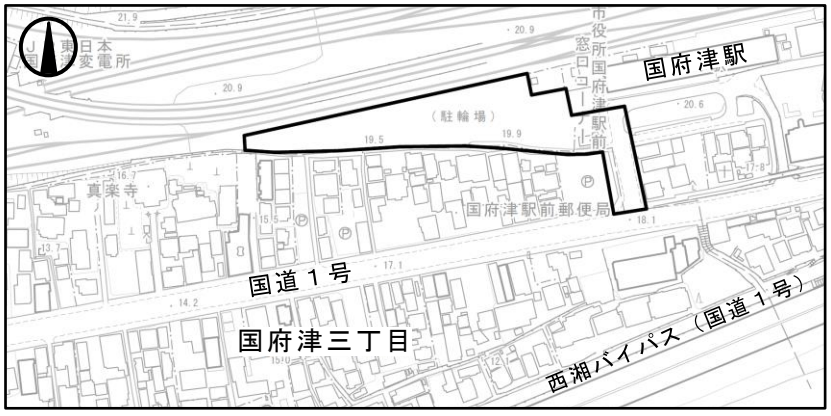


図－４　【廃止】小田原駅東口お城通り地区（約1.2ha）

ウ　要整備地区

・「一号市街地」のうち、特に早急に再開発を行うことが望ましい地区として、「栄町二丁目東通り・大乗寺周辺地区」や「本町一丁目地区」、「小田原駅西口地区」、「国府津駅西側整備地区」を要整備地区に位置付けている。

・このうち、「国府津駅西側整備地区」については、駅前広場の拡張や自転車等駐車場整備が完了したことから位置付けを廃止する。



図－５　【廃止】国府津駅西側整備地区（約0.4ha）

（５）住宅市街地の開発整備の方針

・本市の都市計画マスタープランや立地適正化計画などを踏まえ、「住宅市街地の開発整備の目標」や「良好な住宅市街地の整備又は開発の方針」に「集約型都市構造や脱炭素社会の実現に向けたまちづくり」に取り組む旨を位置付ける。

・「その他良好な住宅市街地の改善又は開発に関して特に必要な事項」に「空き店舗対策や住宅ストック活用により住環境の形成を図る」、「地域脱炭素化促進事業の推進により再エネの導入拡大を図る」旨を位置付ける。

４　第８回線引き見直しのスケジュール（予定）

令和６年(2024年)６月24日、25日	小田原都市計画（市原案）の市民説明会
令和６年(2024年)６月末頃	県に小田原都市計画（市原案）の申出
令和６年(2024年)８月頃	小田原都市計画（県素案）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（事務的変更、逆線引き）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。

資料4

路線バスの維持・確保と移動支援の取組状況について

令和６年３月に策定した「小田原市地域公共交通計画」では、既存の公共交通の維持・確保を基本として、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の対策を重点におき、地域のニーズと実情に応じた移動支援策の実証事業に取り組み、本格実施を目指すこととしている。

また、新たな移動手段の導入に向けて、国の制度改正や技術開発の動向に注視し、ＡＩや自動運転などの活用も見据え、交通事業者等との協議を重ねながら、検討していく必要がある。

１　路線バスの維持・確保の取組状況について

（1）片浦地域の路線バスの維持・確保について

片浦地域を運行するバス路線（小田原駅～石名坂）については、令和３年３月に、運行事業者である箱根登山バス（株）から「神奈川県生活交通確保対策地域協議会※」（以下、「県協議会」という。）に、路線の退出意向申出書が提出され、令和４年度から、市が運行収支の赤字額の２分の１を補助することで路線を維持してきた。

その後、再度同申出書が提出され、県協議会において、「市が運行収支の赤字額を全額補助することにより路線を維持する」という方策を講じることで協議が調った（令和６年３月 25 日付け通知）。

		令和４・５年度			令和６年度～
確保方策		運行収支赤字額の市の１／２補助により路線を維持する			運行収支赤字額の市の全額補助により路線を維持する
便数		１日 11 便			１日 10 便
市補助金	運行経費	国単価を基に算出			実単価を基に算出
	補助額	実績	令和４年度	令和５年度	当初予算では、国単価を基に算出した運行収支赤字額の１／２となる 580 万円を計上しており、今後、実単価を基に算出し、不足する場合は補正対応する予定
			265.8 万円	289.5 万円	
財源		市の一般財源			市の一般財源 （地域公共交通計画に維持すべき路線として位置付けたことで、国のフィーダー系統補助対象となるため、国・県補助金を活用予定）

※神奈川県内における乗合バスの路線退出等に係る生活交通の確保方策について協議を行うために設置されている協議会。（国、県、市町村、事業者で構成）

（2）川東地域の路線バスの維持・確保について

川東地域を運行するバス路線（鴨宮駅～西成田）については、令和６年３月29日付けで、運行事業者である箱根登山バス（株）から県協議会に、路線の退出意向申出書が提出された。

同路線は、現在、朝・夕の１日２便が運行され、小田原循環器病院への通院や民間企業への通勤等を目的とする利用があることから、運転士不足等の運行事業者の状況も踏まえた上で、路線の存続に向けて関係機関と協議していく。



２　移動支援の取組状況について

(1) おだタク・おだチケ実証事業の効果検証について

ア　第１弾(令和５年 11 月～令和６年３月)の結果

(ｱ) 相乗りタクシー「おだタク」

・前羽地区では、平日 98 日間運行し、延べ 148 人の利用(１日の平均利用者数 1.5 人)。また、全 1,764 便運行のうち 103 便の利用(稼働率 5.8%)。

・令和５年度に片浦地区で実施された地域主体のタクシー輸送では、１日当たり２便(小田原駅から片浦地区までの片道)が運行され、１日の平均利用者数 4.6 人、稼働率 87.5%であった。

・おだタクを利用しない理由としては、「乗降スポットが少なく、遠い」「家族の送迎など自家用車で移動している」といった意見があった。

【おだタクの利用実績】

地区	運行日数	運行便数	延べ利用者数	１日平均利用者数	稼働率
前羽	週５日	18 便/日	148 人	1.5 人	5.8%
片浦※	週２日	２便/日	183 人	4.6 人	87.5%

※片浦地区：地域主体のタクシー輸送実績(令和５年 11 月～令和６年３月)

【おだタク利用者アンケート調査(電話聞き取り等を含む)】

	調査結果・主な意見
利用者の年代	・20 代から 80 代以上まで幅広い年代が利用しているが、70 代以上が約７割を占め、主な利用年代は高齢者となっている。
利用頻度	・「週１回程度」「月１～２回程度」が約８割を占め、おだタクを利用した移動の頻度は少ない。
満足度	・「満足」「やや満足」が約９割を占め、利用者の満足度は高い。
利用しない理由	・乗降スポットが少なく、遠い。 ・家族の送迎など自家用車で移動している。 ・おだチケを使い、タクシー・路線バスで移動している。
その他の意見等	・買い物や子どもの習い事の送迎等に利用したい。 ・乗降スポットを定めず、どこでも乗れるようにしてほしい。

(ｲ) タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」

・申請率は 45.8%で、申請者の利用率は 58.4%に留まった。

・おだチケを申請したが利用しない理由としては、「タクシー会社に電話しても配車されない」「家族の送迎などで移動しているが、念のため申請した」といった意見があった。

【おだチケの申請・利用実績】

	対象者数	申請者数	申請率	配付金額
曽我	226 人	66 人	29.2%	792,000 円
下曽我	348 人	111 人	31.9%	1,332,000 円
国府津	807 人	406 人	50.3%	4,872,000 円
前羽	395 人	203 人	51.4%	2,436,000 円
橘北	737 人	365 人	49.5%	4,380,000 円
合計	2,513 人	1,151 人	45.8%	13,812,000 円
			利用金額	8,070,200 円
			利用率	58.4%

【おだチケ利用者アンケート調査(電話聞き取り等を含む)】

	調査結果・主な意見
利用者の年代	・「80～84 歳」が約４割、「75～79 歳」が約３割、「85～89 歳」が約２割であり、「90 歳以上」は１割以下となっている。
利用頻度	・「月１～２回程度」「週１回程度」が約７割を占め、おだチケを利用した移動の頻度は少なかった。
満足度	・「満足」「やや満足」が約６割を占める一方で、配付金額や利用できる路線バスが限られる等の理由から、約２割の方が「不満足」「やや不満足」と回答している。
申請しない理由	・外出しない(頻度が少ない)。 ・家族の送迎などタクシー、路線バス以外で移動している。 ・申請方法が分からない。 ・おだチケを知らない。
申請したが利用しない理由	・タクシー会社に電話しても配車されない(配車に時間がかかる等)。 ・家族の送迎などで移動しているが、念のため申請した。 ・外出しない(頻度が少ない)。
その他の意見等	・免許返納を促すためにも、おだチケを続けてほしい。 ・利用できるバス路線を増やしてほしい。

(ｳ) 第１弾の中間検証を踏まえた第２弾における事業内容の見直し等

第１弾の利用状況や利用者の意見等を踏まえ、運用方法や対象要件を見直すとともに、対象地区を拡大し、第２弾を実施している。

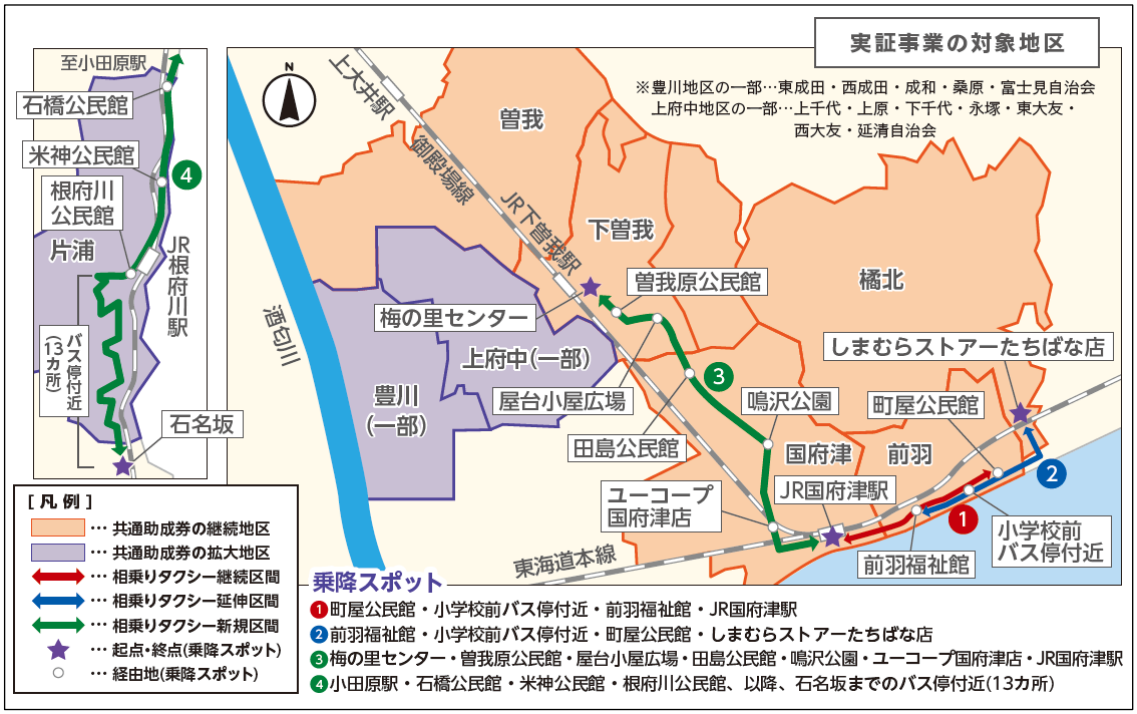
【相乗りタクシー「おだタク」】

	第１弾(R5.11～R6.3)	第２弾(R6.4～10)
運行地区	前羽	前羽(区間延伸、乗降スポット増)、下曽我・国府津、片浦
予約の有無	完全予約制	予約不要(先着順)
運行日数	週５日	週２日

【タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」】

	第１弾(R5.11～R6.3)	第２弾(R6.4～10)
対象地区	曽我、下曽我、国府津、前羽、橘北	曽我、下曽我、国府津、前羽、橘北、片浦、豊川(一部)、上府中(一部)
助成金額	１人当たり 12,000 円分(５か月分)	１人当たり 16,800 円分(７か月分)
対象者	75 歳以上・運転免許証非保有者	70 歳以上・運転免許証非保有者
利用できる交通事業者	[タクシー] 市内事業者８社、市外事業者２社 [路線バス] 富士急モビリティ、神奈川中央交通	[タクシー] 市内事業者８社、市外事業者６社 [路線バス] 富士急モビリティ、神奈川中央交通、箱根登山バス

※下線箇所は、「第１弾」から「第２弾」において主に見直した点



イ　第２弾(令和６年４月～10 月)の中間検証(令和６年４月～５月の実績)

(ｱ) 相乗りタクシー「おだタク」

・前羽地区は、１日の平均利用者数 2.5 人、稼働率 14.0%となり、予約不要とし運行日数を週２日に減らしたことで、１日の平均利用者数、稼働率ともに増加した。

・下曽我・国府津地区は、１日の平均利用者数 1.6 人、稼働率 11.9%となり、曜日、便数等の運行内容は異なるものの、他の地区と比較し、利用者数、稼働率ともに少ない。

・片浦地区は、１日の平均利用者数 8.1 人、稼働率 45.5%となり、運行日数は週２日のまま、１日 11 便(往復)としたことで、１日の平均利用者数は増加したが、利用されない便が生じたため、稼働率は減少した。

【おだタクの利用実績】

地区	第１弾(R5.11～R6.3) ※再掲			第２弾(R6.4～5) ※中間検証		
	運行日数(便数/日)	1 日平均	稼働率	運行日数(便数/日)	1 日平均	稼働率
[先行地区]前羽	週５日(18 便)	1.5 人	5.8%	週２日(13 便)	2.5 人	14.0%
[拡大地区] 下曽我・国府津				週２日(10 便)	1.6 人	11.9%
片浦	週２日(２便)	4.6 人	87.5%	週２日(11 便)	8.1 人	45.5%

(ｲ) タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」

・令和６年５月末時点の申請率は、第１弾の申請者に申請不要で郵送したこともあり、先行地区は 48.5%、拡大地区は 26.1%となっている。

・全体の申請率は 41.9%で、第１弾では、同時期で約 43%であったことから、第２弾でも同程度の申請が見込まれる。

【おだチケの申請・利用実績】

	第１弾(R5.11～R6.3) ※再掲				第２弾(R6.4～5) ※中間検証			
	対象者数	申請者数	申請率	配付金額	対象者数	申請者数	申請率	配付金額
先行地区	2,513 人	1,151 人	45.8%	13,812,000 円	3,247 人	1,576 人	48.5%	26,476,800 円
拡大地区					1,358 人	355 人	26.1%	5,964,000 円
合計	2,513 人	1,151 人	45.8%	13,812,000 円	4,605 人	1,931 人	41.9%	32,440,800 円
			利用金額	8,070,200 円			利用金額	5,873,700 円
			利用率	58.4%			利用率	18.1%

※先行地区：曽我、下曽我、国府津、前羽、橘北

拡大地区：片浦、豊川(一部)、上府中(一部)

（ｳ）第２弾の中間評価

おだタクについて、前羽地区は、事業内容を見直したことで、利用状況が若干改善されたものの、片浦地区の利用状況までには至っておらず、下曽我・国府津地区は、１日の平均利用者数、稼働率ともに最も低い。

おだチケについて、拡大地区における申請率は、先行地区と比較し、低い状況にある。

これらを踏まえ、次の取組により周知を徹底し、利用促進を図っていく。

・さくら連絡網での情報発信（令和６年７月 12 日予定）

おだタクの情報を発信し、小中学生及びその保護者等の利用を促す。

・社会福祉協議会等との連携

地区社協会長会議（５月 16 日開催）や、社協・自治会・民生委員による三者合同研修会（８月 29 日開催予定）でのおだタク・おだチケ実証事業の周知、民生委員児童委員協議会との定例的な意見交換のほか、高齢者を対象とする事業（高齢者筋力向上トレーニング事業等）と併せた周知に取り組んでいく。

・おだタクの体験乗車会（令和６年５月実施）

おだタク利用者が少ない前羽、下曽我・国府津地区において、地域の方々へ積極的に周知していただくため、自治会長向けの体験乗車会を実施した。

(2) 新たな移動支援策の今後の取組について

ア　ＡＩオンデマンド交通

地域課題の解決や、まちの魅力向上などにつながる民間事業者からの提案を、市と民間事業者が対等な関係で協議した上で事業化していく「民間提案制度」を活用し、新たな技術を活用した移動支援策について提案を募集したところ、５者から提案を受け、プレゼンテーション審査の結果、ＡＩオンデマンド交通に関する提案を採用した。今後、提案の実現に向け、関係機関と協議していく。

（民間提案制度に関するスケジュール予定）

時期	内容
令和６年１月 29 日 ～２月９日	提案受付
３月	プレゼンテーション審査
４月上旬	結果通知
４月中旬～	提案内容に関する詳細協議
	交通事業者や運輸局、警察など、関係機関との協議

イ　自動運転

県は、「県西地域活性化プロジェクト」※に基づき、地域内移動の利便性を向上させるため、新たな交通手段として、自動運転バスの導入可能性についての調査等を行うこととしている。このことから、本市での導入可能性の検証に向けて県と調整し、令和７年度以降の自動運転バスの実証運行の実施を目指していく。

（自動運転バスの導入可能性の検討に関するスケジュール予定）

時期	内容
令和６年 ５月～10 月	県が県西地域における自動運転バス導入可能性調査を実施 ・自動運転バスの導入が可能な路線の検討 ・導入を想定する自動運転車両の検討 本市での検証に向けた県との調整
11 月～ 令和７年３月	県から自動運転技術を有する事業者や自動車メーカーを紹介してもらい、市内を運行する交通事業者と調整
令和７年 ４月以降	自動運転バスの実証運行に向けた関係機関との検討

※県西地域の市町、県、団体、企業等で構成する協議会で策定