

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	「旧小田原箱根商工会議所商工会館 の寄贈に関する要望」への対応について	産 業 政 策 課
2	水産市場再整備の進捗状況について	水 産 海 浜 課
3	おだタク・おだチケ実証事業(第2弾) の中間検証について	地 域 交 通 課
4	高田浄水場再整備事業(インフレスラ イドの対応)について	水 道 整 備 課

令和 6年 8月 6日

「旧小田原箱根商工会議所商工会館の寄贈に関する要望」への対応について

1 趣 旨

旧小田原箱根商工会議所商工会館（以下、旧会館）については、小田原箱根商工会議所（以下、商工会議所）から提出された「旧小田原箱根商工会議所商工会館の寄贈に関する要望」（以下、要望書）を受け、対応について検討をしてきたが、方針がまとまったので商工会議所に回答する。

2 経 緯

昭和46年（1971年）	旧会館竣工
平成8年（1996年）	耐震診断
平成10年（1998年）	耐震補強工事
令和2年（2020年）12月	建設経済常任委員会へ報告「小田原箱根商工会議所の移転について」
令和3年（2021年）2月	新会館へ移転
令和4年（2022年）8月	要望書提出（参考資料1-1）
令和4年（2022年）9月	建設経済常任委員会へ報告「『旧小田原箱根商工会議所商工会館の寄贈に関する要望』について」

3 対応方針

旧会館を譲り受け利用する場合には、高額な改修費や毎年の維持管理費など新たな負担が大きいことから、市は寄贈を受けないこととし、今後、会館移転事業全体に対する市の関わり方について協議し、検討していく。

水産市場再整備の進捗状況について

1 これまでの経過

水産市場再整備については、令和4年（2022年）5月23日開催の小田原市卸売市場審議会（以下「審議会」という。）で議論を行い「本市卸売市場の今後の方向性」について、令和5年（2023年）2月3日の市議会3月定例会前建設経済常任委員会で、次のとおり、今後の方針を報告した。

- (1) 水産市場については、既存施設の適切な維持管理を行いながら、小田原漁港（早川地区）での早期再整備を目指す。
- (2) 青果・水産市場の統合については行わない。
- (3) 青果市場については、今後、施設の整備内容などのハードに加え、管理運営体制を含めたソフトについての検討も進めていく。

これを受けて、令和5年度に生産者、卸売人、買受人（以下「市場関係者」という。）と意見交換を行い、令和6年（2024年）6月3日開催の審議会で「本市水産卸売市場の検討状況について」報告するとともに、今後の進め方について確認した。

2 現在の検討状況

(1) 現地再整備の実現可能性検討について

ア 現時点の基本方針

- (ア) 市が継続して開設者となり、事業を推進する主体となる。
- (イ) 市場運営を継続しながら整備事業を展開する。
- (ウ) 現在地での建替えを基本とする。
- (エ) 整備期間中は仮設市場用地を確保・整備し、一時的に移転した上、既存市場を解体し新市場を整備する。

イ 建替え手法の検討

市場を運営しながら、現在地で再整備する手法としてローリングによる建替えについて実現可能性を検証した結果、別の場所に仮設市場を設けず、既存市場を分割して解体しながら、新市場を再整備できることが確認できた。

(2) 先進事例の視察

令和5年10月、先進事例として愛媛県にある衛生管理型水産物荷さばき施設等2施設を市場関係者とともに視察し、衛生管理手法、規模感、事業費等の課題について、認識を共有した。

(3) 今後の検討におけるポイント

ア 完全閉鎖型から一部閉鎖型への転換

水産庁が所管する補助事業の対象となる高度衛生管理型荷さばき所の施設整備基準を再検証。

イ 施設規模の再検証

社会情勢や市場関係者の動向を考慮した取扱目標を設定し、施設規模を再算定。

ウ 構造の検討

時代の変化への柔軟性を高めるため、自由度の高い大空間の売場とすることで、事業費の圧縮や工事期間の短縮などを検討。

3 今後の進め方

老朽化が進んでいる水産市場の早期再整備を実現するため「水産市場再整備基本構想」を策定する。

おだタク・おだチケ実証事業(第2弾)の中間検証について

1 中間検証の目的

おだタク・おだチケ実証事業は、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・バス停から離れている地域において、地域のニーズと実情に応じた移動支援策を選定するため、「第2弾」を令和6年4月から10月まで実施している。

今後の移動支援策の実証事業を検討するため、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ることから、令和6年4月から6月末までの実績等に基づき、「第2弾」の中間検証を行った。

2 事業概要

(1) 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、下曾我・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

(2) 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	曾我、下曾我、国府津、前羽、橋北	曾我、下曾我、国府津、前羽、橋北、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

(3) 周知状況 ※令和5年11月～令和6年6月

広報媒体等	周知方法
広報紙	・ 広報小田原(令和5年10月号、令和6年4月号等)
タウン誌	・ タウンニュース小田原版(令和6年4月6日発行)
ケーブルテレビ	・ 広報おだわら(令和5年10月30日～11月5日放送)
ホームページ	・ 市ホームページ
チラシ	・ 対象地区での全戸配布 ・ 公共施設、スーパー、コンビニでの配架
関係団体との連携	・ 関係団体への情報提供、協力依頼 ・ 関係団体から対象者や利用者へ周知 (自治会総会でのチラシ配布、民生委員による高齢者訪問時の周知等) [関係団体] 対象地区の自治会・まちづくり委員会、民生委員児童委員協議会、社会福祉協議会、地域包括支援センター等
その他	・ チラシのポスティング ・ おだチケ第1弾の申請者に、おだチケ第2弾を申請不要で郵送 ・ 高齢者・子育て地域サロンでの事業説明、申請受付、口コミの依頼(参加者の多くが本事業を認知)

3 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6年4月1日～6月28日

検証項目：ア 実績(効果)

- ①平均乗車便数 ②平均利用者数 ③運賃収入
- ④利用者アンケート調査 ⑤利用者や地域の意見
- ⑥交通事業者の意見

イ 分析結果

ウ 考察

(2) タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」

検証期間：令和6年4月1日～6月30日

検証項目：ア 実績(効果)

- ①申請者数 ②利用者数・利用金額
- ③路線バスの利用状況の推移 ④利用者アンケート調査
- ⑤利用者や地域の意見 ⑥交通事業者の意見

イ 分析結果

ウ 考察

4 検証結果

(1) 相乗りタクシー「おだタク」

ア 実績

①平均乗車便数（＝利用があった便数／運行週数）

②平均利用者数（＝利用者数／運行週数）

[1週当たり]

地区	第1弾(R5.11～R6.3)				第2弾(R6.4～6) ※中間検証			
	運行 日数	運行 便数	平均 乗車便数	平均 利用者数	運行 日数	運行 便数	平均 乗車便数	平均 利用者数
前羽	5日	90便	5.3便	7.6人	2日	26便	3.8便	5.4人
下曾我・ 国府津	—	—	—	—		20便	2.6便	3.3人
片浦※	2日	4便	3.5便	9.2人		22便	10.7便	15.9人

※片浦地区(第1弾)：地域主体のタクシー輸送実績(小田原駅⇒片浦地区の片道運行)

- ・前羽地区は、平均乗車便数 3.8 便／週、平均利用者数 5.4 人／週であり、第1弾と比較し、1.5 便／週、2.2 人／週の減少。
- ・下曾我・国府津地区は、平均乗車便数 2.6 便／週、平均利用者数 3.3 人／週であり、最も利用が少ない。
- ・片浦地区は、平均乗車便数 10.7 便／週、平均利用者数 15.9 人／週であり、第1弾と比較し、7.2 便／週、6.7 人／週の増加。

③運賃収入

[令和6年4月～6月実績]

	運行委託料 (A)	運賃収入 (B)	収支率 (B/A)
前羽	816,000円	27,100円	3.3%
下曾我・国府津	979,176円	17,400円	1.8%
片浦	722,568円	151,800円	21.0%

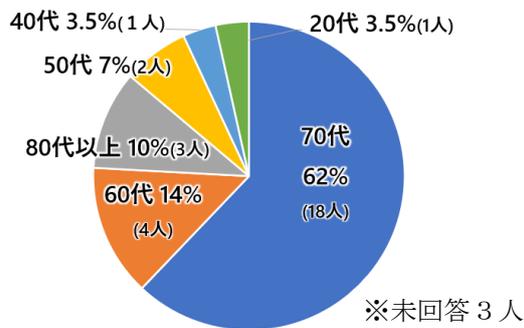
④利用者アンケート調査

実施期間：令和6年4月～7月

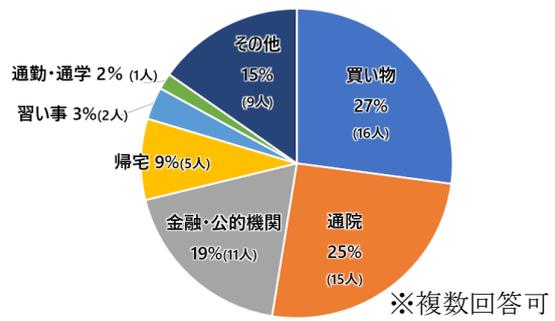
実施方法：おだタク利用者が乗車中に調査票を記入（運転士が協力依頼し、調査票回収又はWEB回答）

有効回答者数：32人

【年代（計29人）】



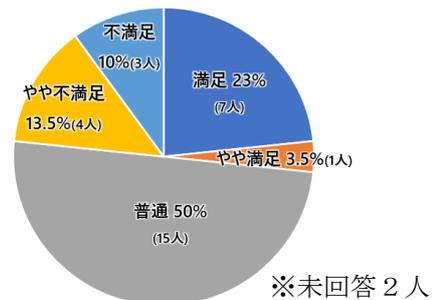
【利用目的（計59人）】



【利用頻度（計31人）】



【満足度（計30人）】



調査結果	
利用者の年代	<ul style="list-style-type: none"> 幅広い年代が利用（20代～80代） 主な利用年代は高齢者（70代が約6割）
利用目的	<ul style="list-style-type: none"> 主な利用目的は「買い物」、「通院」、「金融・公的機関」（各2～3割程度）
利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 「週1回程度」、「月1～2回程度」が約半数
満足度	<ul style="list-style-type: none"> 「普通：50%」、「満足・やや満足：約25%」、「不満・やや不満：約25%」 不満の理由で選定された項目は、運行日時、ルート、乗降場所

⑤利用者や地域の意見

聴取期間：令和6年4月～7月

聴取方法：意見聴取(対象地区の自治会、まちづくり委員会、民生委員、社会福祉協議会、高齢者・子育て地域サロン等)、利用者アンケート等
 ※高齢者・子育て地域サロン参加者の多くは、おだタクを認知。

地区	第2弾の主な意見（利用しない理由等）	
前羽	運行ルート	・しまむらストアまで延伸されたが、病院や他の商業施設まで直接行けない。
	予約	・予約不要になり、利用しやすくなった。
	運行日数 ・時間帯	・第1弾の利用状況から、週2日の運行は妥当。 ・第1弾から、利用したい20時台以降の運行がない。
	その他	・これまでも路線バスを利用せず別の手段で移動してきた。 ・子連れでの相乗りに抵抗があり、個人で一般のタクシーを利用したい。
下曾我・国府津	運行ルート	・一般のタクシーと違い、目的地(医療機関・商業施設・公共施設・金融機関等)まで直接行けない。
	運行時間帯	・運行時間帯に移動していない。
	その他	・子連れでの相乗りに抵抗があり、個人で一般のタクシーを利用したい。
片浦	運行ルート	・小田原駅に行ければ良い。
	運行時間帯	・増便され往復になったことで、便利になった。 ・現状より早い時刻の往路便があると通院等に便利。
	その他	・地域には路線バスも必要なため、おだタクと組み合わせて利用していきたい。

⑥交通事業者の意見

	主な意見
タクシー事業者	・小規模の移動ニーズには、おだタクのようなタクシー等の活用が最適と考える。
バス事業者	(前羽) 路線バスへの影響は感じていないが、利用者が少ない路線は、タクシー等、少人数が移動できる手段を検討する必要がある。
	(下曾我・国府津) 路線バスの空白時間帯での運行であれば、支障はない。
	(片浦) 小田原駅⇄石名坂のバス路線の乗降人員が減少しており、おだタクやおでかけサポートも要因の一つと思われる。

イ 分析結果

地区	分析結果
前羽	<ul style="list-style-type: none"> 第1弾では、地域から路線バスの減便により日中の移動に困っているとの声を聴き、空白時間帯を補完するよう予約制で運行したが、利用者は少なかった。 第2弾で、利用者や地域の意見を踏まえ、改善(予約不要、乗降スポット増設等)したが、利用者数は伸びていない。 運行ルートについて、地域から「目的地まで直接行きたい」「個人で一般のタクシーを利用したい」との声がある。
下曽我・国府津	<ul style="list-style-type: none"> 第2弾より、地域から前羽地区と同様に日中の移動に困っている人がいるとの声を聴き、空白時間帯を補完するよう、予約不要で地域のスーパーを経由するルートで運行。 利用者は、第2弾の対象地区で最も少なく、地域のスーパーに設定した乗降スポットの利用は数回のみ。 運行ルートについて、地域から「目的地まで直接行きたい」「個人で一般のタクシーを利用したい」との声がある。
片浦	<ul style="list-style-type: none"> 第2弾から、地域主体のタクシー輸送(小田原駅⇒片浦地区の片道運行)を引き継ぎ週2日のまま、1日11便の往復運行としたことで、平均利用者数は増加(9.2人/週⇒15.9人/週)。 運行ルートについて、新たに運行した、往路便(片浦地区⇒小田原駅)も利用されている。

ウ 考察

- 前羽及び下曽我・国府津地区では、商業施設、医療機関等の目的地へ直接行ける移動支援策が求められている。
- 一方、片浦地区では、目的地(小田原駅)が利用者のニーズに合っており、また、路線バスの維持と両立できる、おだタクの運行ダイヤ改善が求められている。

[他自治体の相乗りタクシーの事例]

横浜市 旭区	<ul style="list-style-type: none"> 令和4、5年度に実証実験を実施(令和6年度事業検討中) 令和5年度実績は、1日平均利用者数3.5人 利用者数や運賃収入等の面で事業継続性に課題
埼玉県 三芳町	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年1月～6月に実証実験を実施(事業実施に至らず) 実績は1日平均利用者数1.7人 行先や利用人数に関する需要がかみ合わない等の課題

(2) タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」

ア 実績(効果)

①申請者数(申請期間：令和6年3月25日～6月30日)

	対象者数(A)	申請者数(B)	申請率(B/A)	配付金額(B×16,800円)
先行地区	3,247人	1,625人	50.0%	27,300,000円
拡大地区	1,358人	390人	28.7%	6,552,000円
	4,605人	2,015人	43.8%	33,852,000円

※対象者数(A・運転免許証非保有者数)=70歳以上人口-運転免許証保有者数

②利用者数・利用金額(利用期間：令和6年4月1日～6月30日)

		タクシー	路線バス	合計
延べ利用者数	4月～6月	6,439人	3,584人	10,023人
	利用割合	64.2%	35.8%	
利用金額	4月～6月	7,827,400円	1,196,800円	9,024,200円
	利用割合	86.7%	13.3%	

・申請者2,015人の利用金額の利用率は約26.7%、1人当たり平均利用回数は約5回

※利用率：約26.7% (利用金額9,024,200円÷配付金額33,852,000円)

※一人当たり平均利用回数：約5回(延べ利用者数10,023人÷申請者数2,015人)

③路線バスの利用状況の推移

[1月当たりの平均乗降人数]

	実証事業実施前		実証事業実施期間中	
富士急モビリティ	(R4.11～R5.6)	1,990人/月	(R5.11～R6.6)	2,178人/月
神奈川中央交通	(R4.11～R5.6)	5,221人/月	(R5.11～R6.6)	5,013人/月
箱根登山バス	(R5.4～6)	2,909人/月	(R6.4～6)	2,850人/月

※おだチケ利用可のバス事業者：(第1弾～)富士急モビリティ、神奈川中央交通
(第2弾～)箱根登山バス

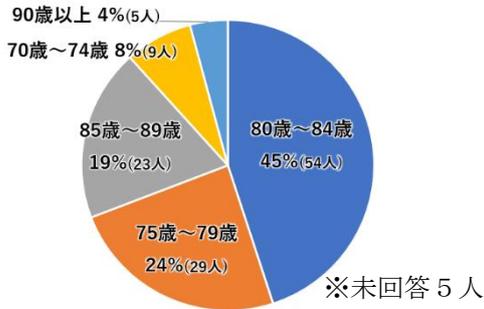
[高齢者定期券等の購入状況]

		令和5年		令和6年					
		11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
富士急モビリティ (新松田駅前案内所)	おだチケ購入数	0件	0件	1件	0件	0件	1件	2件	4件
	全体購入数	1件	2件	3件	5件	1件	11件	11件	7件
	(前年同月)	(3件)	(5件)	(4件)	(5件)	(7件)	(3件)	(5件)	(3件)
神奈川中央交通 (二宮駅前 サービスセンター)	おだチケ購入数	不明							
	全体購入数	期間全体で前年比約45%増							

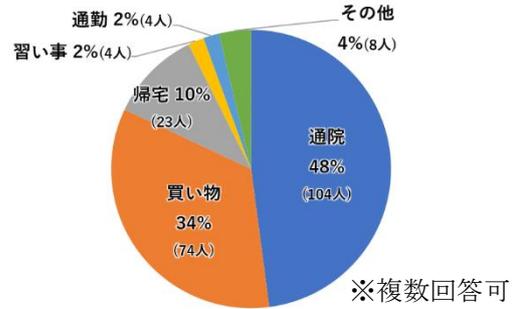
④利用者アンケート調査

実施期間：令和6年4月～7月
 実施方法：おだチケと同時に調査票を配布し、郵送や住民窓口に提出又はWEB回答
 有効回答者数：125人

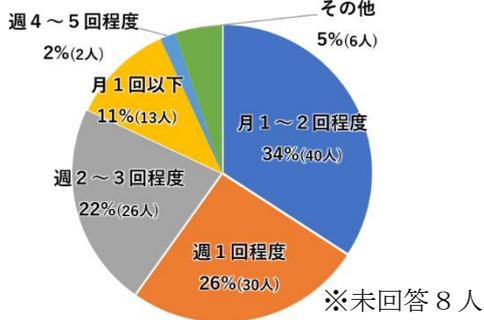
【利用年代(計120人)】



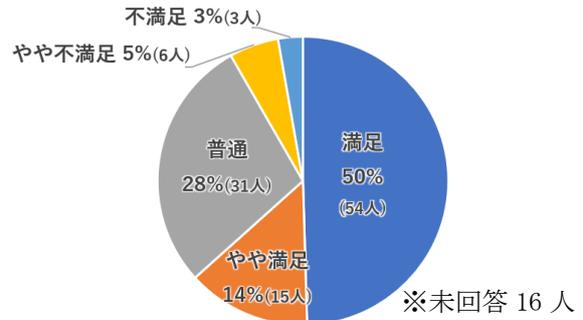
【利用目的(計217人)】



【利用頻度(計117人)】



【満足度(計109人)】



調査結果	
利用者の年代	・「80～84歳:約45%」、「75～79歳:約24%」、「85～89歳:約19%」 ・「70～74歳」と「90歳以上」は1割以下
利用目的	・「通院」と「買い物」が約8割
利用頻度	・「月1～2回程度」「週1回程度」が約6割
満足度	・「満足・やや満足：6割以上」、「不満足・やや不満足：約1割」 ・不満の理由で選択された項目は、配付金額、利用できるバス路線等

⑤利用者や地域の意見

聴取期間：令和6年4月～7月

聴取方法：意見聴取(対象地区の自治会、まちづくり委員会、民生委員、社会福祉協議会、高齢者・子育て地域サロン等)、利用者アンケート等
 ※高齢者・子育て地域サロン参加者の多くは、おだチケを認知。

	主な意見
申請しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ・外出の頻度が少なく使う見込みがない。 ・家族の送迎や、近所の知人による助け合いなど、タクシー・路線バス以外で移動している。
申請したが利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ・おだチケを利用できるバス路線が限定されている(橋北地区⇄二宮駅、国府津駅⇄山近記念総合病院、国府津駅⇄ダイナシティなどでも、おだチケを利用できるようにしてほしい)。 ・タクシーが配車されない、または、配車に時間がかかることで、結局おだチケを使えなかった。 ・家族の送迎などで移動できているが、念の為に申請した。
その他の意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・80歳を過ぎると運転できるのは近所だけになってしまうので、運転免許証の有無に関わらず配付してほしい。 ・運転が困難な場合がある妊婦にも、おだチケがあると助かる。

⑥交通事業者の意見

	主な意見
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・おだチケの配付により、普段タクシーに乗らない方の利用が増えたように感じている。
バス事業者	(富士急モビリティ)
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証事業の開始当初と比べ、おだチケの利用が増加傾向にあり、乗降人数が増加したバス路線もある。
	(神奈川中央交通)
	<ul style="list-style-type: none"> ・おだチケを利用して、かなちゃん手形(高齢者バス割引乗車券)を購入される方も一定数おり、路線バスの利用促進に繋がっていると考えるが、ICカードの利用が減少しており、おだチケに移行しているという感じも否めない。
	(箱根登山バス)
	<ul style="list-style-type: none"> ・おだチケが利用できる、小田原駅⇄石名坂のバス路線の乗降人数が減少している。

イ 分析結果

分類	分析結果
利用実績	・ 配付金額 33,852,000 円のうち 9,024,200 円が 6 月末までに利用され、利用率 26.7%
申請率	・ 先行地区は、第 1 弾の申請者に申請不要で送付しており、本市と同様に運転免許証非保有者を対象とする他自治体の申請率 (21.4%~73.3%) と比べても低い水準ではない。 ・ 拡大地区 (28.7%) の申請率は、先行地区 (50.0%) より低い。
路線バスの利用状況	・ 交通事業者からは「おだチケが利用促進に繋がっている」との意見がある。 ・ 路線バスの乗降人数の推移として、富士急モビリティは増加、神奈川中央交通と箱根登山バスは減少の傾向。
対象地区	・ 先行地区、拡大地区ともに継続を希望
対象年齢	・ 高齢者は対象年齢引き下げを求める意見はほとんどなく、ニーズに合っていると考えられる。 ・ 妊婦への拡大の意見がある。
対象要件	・ 運転免許証があっても、年齢を重ねていくと移動に困るケースが出てくるため、運転免許証の有無に関わらず、配付を求める意見がある。

ウ 考察

- ・ 先行地区の申請率は、第 1 弾 (45.8%・終了時点) と第 2 弾 (50.0%・6 月末時点) を比較して、大幅な増加が見られない。そこで、先行地区の対象者の約半数が移動支援を必要としている方なのか、今後検証しながら見極めていく必要がある。
- ・ 第 2 弾でも、チラシの全戸配布など周知に取り組んできたが、拡大地区の申請率が、先行地区と比較し高くないことから、さらに周知を進める必要がある。
- ・ 路線バスの利用者については、富士急モビリティは増加しているものの、神奈川中央交通と箱根登山バスは減少しており、タクシー利用に流れている可能性があるが、短期間では判断が難しく、今後の推移を確認する必要がある。
- ・ おだチケの配付は、利用者の満足度も高いことから、公共交通不便地域での移動支援策として有効と考えている。

[他自治体のタクシー等助成券の事例(令和5年度実績)]

山口県 光市	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上／免許なし（3年目） ・申請率：73.3%（申請は毎年度必要だが、対象者に申請書を送付し、年度ごとに申請率が向上）
福島県 白河市	<ul style="list-style-type: none"> ・75歳以上／免許なし ほか ・申請率：35.1%
山口県 防府市	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上／免許なし ほか ・申請率：21.4%

5 第2弾の中間検証を踏まえた今後の方向性

令和6年11月以降の実証事業の継続や見直し等について、次のとおり検討する必要がある。また、引き続き利用状況の分析や利用者・地域の意見を聴取するなど、公共交通不便地域における移動ニーズの把握に努め、効果検証を重ねていく。

[相乗りタクシー「おだタク」]

- ・前羽地区では、第1弾における利用者や地域の意見を踏まえ改善を行い、新たに下曽我・国府津地区も追加して運行したが、両地区とも利用者が少なく、バス路線区間の空白時間帯の運行だけでなく、他の目的地への直接の移動や幅広い時間帯での運行を望むニーズに応えられていないため、他の移動手段の実証について検討が必要。
- ・一方、片浦地区では、他の2地区と比べると利用者が多く、おだタクの目的地である小田原駅周辺が利用者のニーズに合致しており、より利便性を向上させるための運行ダイヤの見直しについて検討が必要。

[タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」]

- ・運転免許証を持っていない移動が困難な高齢者の移動支援策として有効なことから、地域の意見を踏まえ、事業の継続や、対象者について検討が必要。
- ・おだチケの実施により路線バスの利用増加に繋がっている路線もあり、かつ、利用者からの声もあることから、更なる利便性向上のため、おだチケを利用できるバス路線の拡大について、バス事業者等と協議が必要。
- ・神奈川中央交通、富士急モビリティのおだチケが利用できない路線を日常的に利用される方への対策として、おだチケで、高齢者定期券等を購入することで、各社の全ての路線で乗車が可能になることを周知していく。
- ・移動支援が必要な他の公共交通不便地域への拡大を検討。

高田浄水場再整備事業（インフレスライドの対応）について

1 事業の経緯

高田浄水場再整備事業については、令和4年7月に総事業費約209億円で契約を締結し、そのうち運転維持管理業務については、令和5年4月1日より業務を開始、設計建設業務については、2年間の設計期間を経て、令和6年3月より工事に着手している。

2 事業の概要

(1) 受注者

水ingエンジニアリング・横河ソリューションサービス・安藤ハザマ・東京設計事務所・水ingAM・守屋電機・小田原市土木建設協同組合・瀬戸建設・小田原市管工事協同組合共同企業体

(2) 契約内容

契約件名	契約金額(税込)	契約工期
設計建設業務	11,905,300,000円	令和4年7月15日～ 令和12年3月31日
運転維持 管理業務	8,961,434,347円	令和5年4月1日～ 令和30年3月31日
総事業費	20,866,734,347円	—

3 インフレスライドの対応について

物価変動等に伴う対応については、高田浄水場再整備事業設計建設業務請負契約書第40条第6項に「予期することのできない特別の事情により、工期内に日本国内において急激なインフレーション又はデフレーションを生じ、請負代金額が著しく不相当となったときに請負代金額の変更を請求することができる。」（インフレスライド条項）を記載している。

■インフレスライド条項

適用対象工事		残工事が2カ月以上あるすべての工事
請負額変更の方法	対象	残工事に対する資材、労務単価等
	受注者の負担	残工事の1.0%

4 インフレスライドの請求内容

(1) 請負代金額の変更請求について

令和6年3月21日に事業者から「設計建設業務請負契約書第40条第6項に基づく契約金額の変更について（請求）」が本市に提出された。

(2) スライド基準日

令和6年（2024年）3月21日

(3) 変更請求概算額

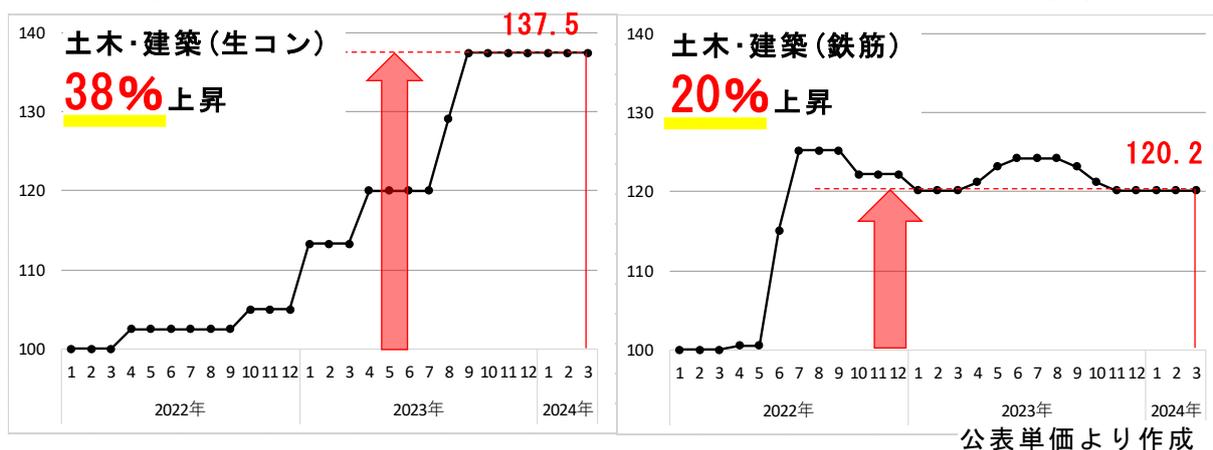
約21億円（税込）

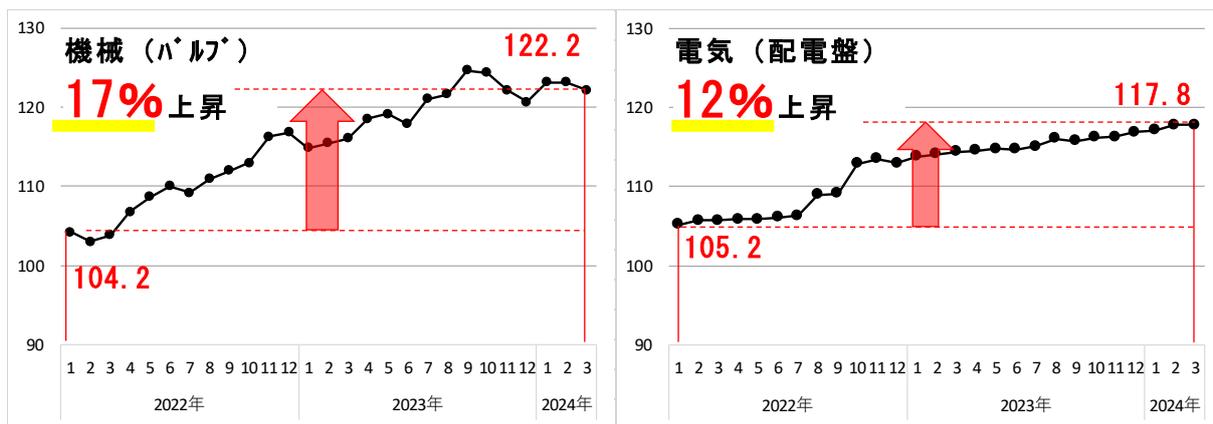
※当初契約から(2)スライド基準日までの物価変動等を精査して算定。

5 物価変動等について

(1) 資材単価

主な資材物価は、令和4年（2022年）から2年余で12～38%上昇。

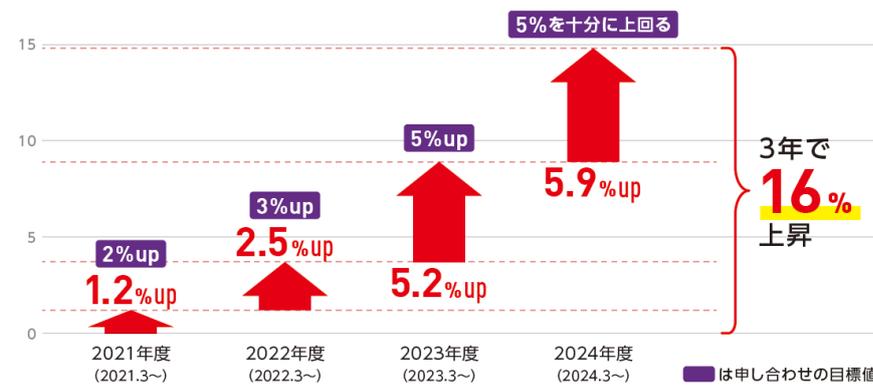




日本銀行調査統計局 企業物価指数（9月13日付け）より作成

（2）労務単価

公共労務単価は、令和3年（2021年）3月から3年余で16%上昇。



日本建設業連合会 「建設資材高騰・労務費の上昇等の現状」より抜粋

6 今後の手続きについて

スライド額については、現在、事業者と協議中であり、スライド額が確定後、議会へ補正予算を上程し、変更契約を行う予定である。