

第1章 はじめに

1-1 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域の移動手段を確保するため、地方公共団体が中心となり、交通事業者や住民など地域の関係者と協議しながら策定するもので、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。計画では、鉄道や路線バスといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、民間事業者（病院・商業施設・宿泊施設・企業など）による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源のほか、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術の活用も視野に入れ、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す。

1-2 計画策定の背景

本市は、神奈川県西部に位置し、箱根外輪山、相模湾、酒匂川などからなる変化に富んだ自然や小田原城跡をはじめとする豊富な歴史的資源に恵まれた地域です。鉄道事業者5社6路線18駅と、バス事業者4社が運行する路線バスにより面的な公共交通ネットワークが構築されていますが、全国的な課題である少子高齢化の進展、自家用車の普及等による公共交通機関の利用者減少などにより、平成14(2002)年の道路運送法の改正による路線バスの参入・退出が自由化されて以降、大幅な減便、廃止が複数回行われています。

そこで、本市では「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」という。）」に基づき、本市の公共交通の在り方等を定めた「小田原市地域公共交通総合連携計画（以下、「前計画」という。）」を平成25(2013)年に策定し、事業を推進してきましたが、10年余りが経過し、人口減少・少子高齢化の更なる進展や運転免許証返納の機運の高まり、新型コロナウイルス感染症の脅威とそれを契機とした新しい生活様式への移行、路線バスやタクシーの運転士不足など、社会情勢は大きく変化しており、公共交通を取り巻く問題は多岐にわたっています。このような中、本市では、令和4(2022)年に第6次小田原市総合計画「2030 ロードマップ 1.0」を策定し、「世界が憧れるまち“小田原”」の実現を目指し、「生活の質の向上」「地域経済の好循環」「豊かな環境の継承」に取り組んでいます。また、令和2(2020)年の地域交通法の改正により、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ました。こうしたことから、前計画が令和5(2023)年度末に計画期間を満了することも踏まえ、地域交通法に基づき、新たに「小田原市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定し、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において、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、本格運行を目指していきます。

1-3 計画区域

本計画における計画区域については、小田原市の全域を対象とします。

地域区分の設定については、都市計画マスタープランにおいて整理された6地域を基本としますが、そのうち、地域内でも移動の特性が異なる中央地域については、中心部と郊外部に分類し、地域の特性を整理します*。

■ 計画区域



※6地域の設定に当たっては、地形等の自然的条件、土地利用の状況、幹線道路等の交通軸、日常生活上の交流の範囲を考慮し設定しています。なお、中央(中心部)、中央(郊外部)の区分については、小田原駅周辺(800m以内)と人口密度2,500人/km²以上の町字を含む地域を中心部、それ以外を郊外部と設定しています。

1-4 計画期間

計画期間は、令和6(2024)年度から令和15(2033)年度の10年間とします。

ただし、今後の社会情勢の動向や上位計画の策定等に併せて見直しを検討します。

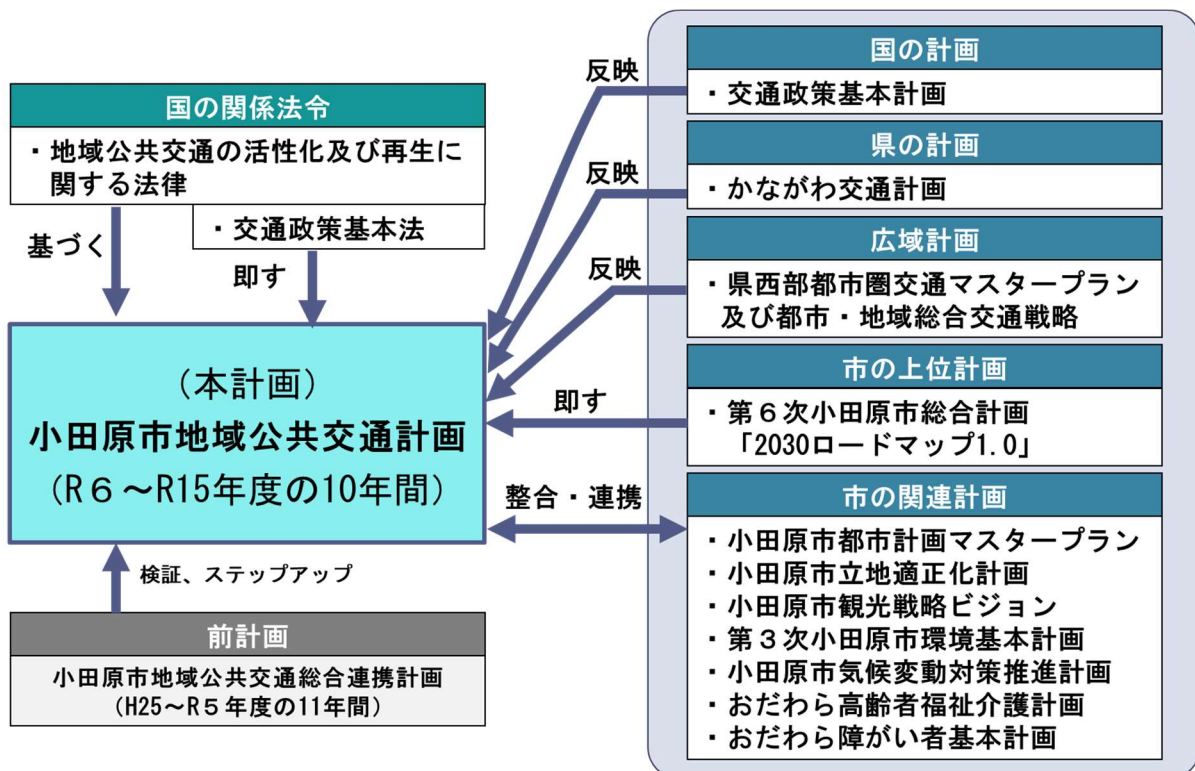
第2章 上位計画及び関連計画

2-1 上位計画及び関連計画

本計画は、地域交通法第5条に基づく「地域公共交通計画」として策定するものですが、上位計画及び関連計画との位置付けを以下に示します。

第6次小田原市総合計画「2030 ロードマップ 1.0」を市の上位計画とし、その他、国の関係法令や計画、県の計画、市の関連計画との整合を図ります。

■上位計画及び関連計画と本計画の位置付け



(1) 国の交通、モビリティ等に係る法令や計画の概要

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(平成 19 (2007) 年施行、令和 2 (2020) 年・令和 5 (2023) 年改正)

【令和 2 (2020) 年改正】

- ・原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめ地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進することとしています。

→地域が自らデザインする地域の交通を基本とし輸送資源の総動員による旅客運送サービスの確保、既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用促進、MaaS等の展開など）を位置付け

■地域公共交通計画策定の努力義務化、地域の多様な輸送資源の位置付け



【令和 5 (2023) 年改正】

出典：国交省資料

- ・あらゆる交通モードにおいて、利便性・持続可能性・生産性向上のための地域公共交通ネットワークの再構築＝「リ・デザイン」に向け、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を促進することとしています。ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設や鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設のほか、道路運送高度事業の拡充（交通DX・GX推進）を含めたバス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みを拡充しています。

→地域の関係者の連携と協働の促進、バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充等を位置付け

■地域の関係者の連携と協働の促進の必要性

出典：国交省資料

背景・必要性

○ 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

○ 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
- ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
- ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）

The illustrations show various scenarios of cross-sector collaboration: residential transport, education transport, agricultural transport, medical transport, care transport, and energy transport.

国の法令

交通政策基本法（平成 25 (2013) 年施行）

- ・国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めています。そして、これらの基本理念を実現するために実施することが必要な交通に関する基本的な施策として、以下の内容を定めています。
- ・まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- ・国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- ・交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- ・少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- ・以上の取組を効果的に推進するための情報通信技術（ICT）の活用
- ・さらに、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務を定めるとともに、以上のような交通施策に関する基本的な計画（交通政策基本計画）を策定して閣議決定し、その推進を図ることとしています。

第 2 次交通政策基本計画（令和 3 (2021) 年閣議決定）

■計画期間：令和 3 (2021) 年～令和 7 (2025) 年の 5 年間

- ・交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めています。
- ・具体的には、基本的な方針として、
 - A) 「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保」
 - B) 「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」
 - C) 「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」

の 3 つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を設定した上で、具体的な施策を提示しています。また、計画のフォローアップに際して取組の進捗を確認するための数値指標を定めるとともに、A から C の 3 つの柱に沿った施策を進めるに当たって留意すべき事項などを示しています。

出典：国交省資料

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保	B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
<p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナウイルスの影響を踏まえた支援 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出等 <p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等） ・「心のバリアフリー」の強化 ・高齢者の車椅子用フリースペース等 <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドの受入環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 ・移動そのものの観光資源化等 	<p>目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線、リニアの整備促進 ・基幹的な道路網整備、四車線化 ・国際コンテナ戦略推進政策の推進 ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等 <p>目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政手続のオンライン化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築 ・自動運転の実現に向けた開発等 ・無人航空機による荷物配送実現 ・海事産業の国際競争力強化 ・インフラシステムの海外展開等 <p>目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化 ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減 ・物流ネットワークの構築 ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等 	<p>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等 ・台風襲来時の船舶の走離事故防止 ・TEC-FORCEの機能拡充・強化 ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾） ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等 <p>目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの衛生対策等の支援 ・安全な自動車の開発・実用化・普及 ・運輸安全マネジメントの充実 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等 <p>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進 ・公共交通の利用促進（MaaS普及等） ・グリーン物流の実現 ・エコエアポートなど航空の低炭素化 ・カーボンニュートラルポートの形成 ・ゼロエミッション船の商業運航等
<p>各施策には、数値目標（119のKPI）を設定</p>		

(2) 神奈川県における記載事項

かながわ交通計画（昭和 61(1986)年 12 月策定、令和 4(2022)年 3 月改定）

■**目標年次**：2040 年代前半(概ね 20 年後)

■**都市交通の目標**

・地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な県土づくりに向けて、SDGs の理念を踏まえ、都市交通の目標に「交通網の充実による県内外・地域間の連携強化」、「利便性、快適性、安全性の確保」、「環境負荷の低減」、「地域交通ネットワークの確保・充実」を設定しています。

■**目標の実現に向けた交通施策**

●**移動の連続性や利便性の向上**

・「地域公共交通の維持・確保」、「連続性の高い公共交通の構築」、「バス交通の円滑化」等を掲げ、誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる地域交通ネットワークを構築し、移動の連続性や利便性の向上を図ります。

●**交通施設の整備**

・「公共交通施設などの整備」、「交通結節点の整備」等を掲げ、誰もが「安全・安心」、「快適」に移動することのできる環境の整備を図ります。

■**都市圏域別の交通施策 県西都市圏域**

●**都市交通の目標**

・「県西都市圏域」では、自然・観光資源を保全・活用しながら、地域の魅力を高めていくために、かきこい自動車利用と公共交通手段の確保及び利便性向上を図るとともに、隣接県との連携及び都市圏域内の連携強化を図り、限られた輸送資源を有効に活用し、地域活力の向上に資する都市交通をめざします。

●**交通施策の方向性**

・「様々な交通手段の連携による利便性の確保」として、モビリティ・マネジメントなどの施策を展開し、過度な自動車利用からの転換を図るとともに、地域の多様な輸送資源の活用・連携や多様な主体との連携により持続可能な交通手段の確保を図ることとしています。

・「国際的観光地における円滑な観光流動の確保」として、交通需要マネジメントを実施することで、公共交通の利便性・快適性を向上させ、円滑な観光流動の確保と回遊性の向上による地域の賑わいの創出を図ることとしています。

■ 県土連携軸と都市連携軸－県西都市圏域－



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	地域の拠点	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン		

(3) 広域計画における記載事項

県西部都市圏交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略

(平成 26 (2014) 年策定)

■**計画期間**：平成 26 (2014) 年～令和 12 (2030) 年

※都市地域総合交通戦略は令和 7 (2025) 年

■**公共交通計画**

- ・基本的には、前回交通マスタープランを踏まえ、各市町の交通計画、今後の高齢化の進展による公共交通の高まりを考慮し、既存の公共交通を維持・確保しつつ施策展開を図ります。
- ・公共交通計画は、公共交通ネットワーク計画及び交通結節点計画により構成します。

■**公共交通ネットワークの考え方**

- ・公共交通ネットワークは、利便性の高い鉄道網を基本とし、小田原駅を中心とした公共交通ネットワーク・サービスの維持・確保を目指します。
- ・バス交通は、鉄道が配置されていない交通空白地帯や鉄道路線間の補完、さらに、広域拠点や地域拠点をはじめとしたターミナル駅から市街地や他の拠点へのアクセスなど、日常生活を支えるネットワーク形成を検討しモビリティを確保します。

■**公共交通ネットワーク計画の基本方針**

- ・鉄道ネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
- ・バスネットワークによる公共交通カバー圏の維持、サービス水準の維持・確保
- ・公共交通のバリアフリー化の促進
(ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等)
- ・公共交通が不便な地区などへの新たな交通サービスの導入検討
(コミュニティバス、タクシーの利活用等)

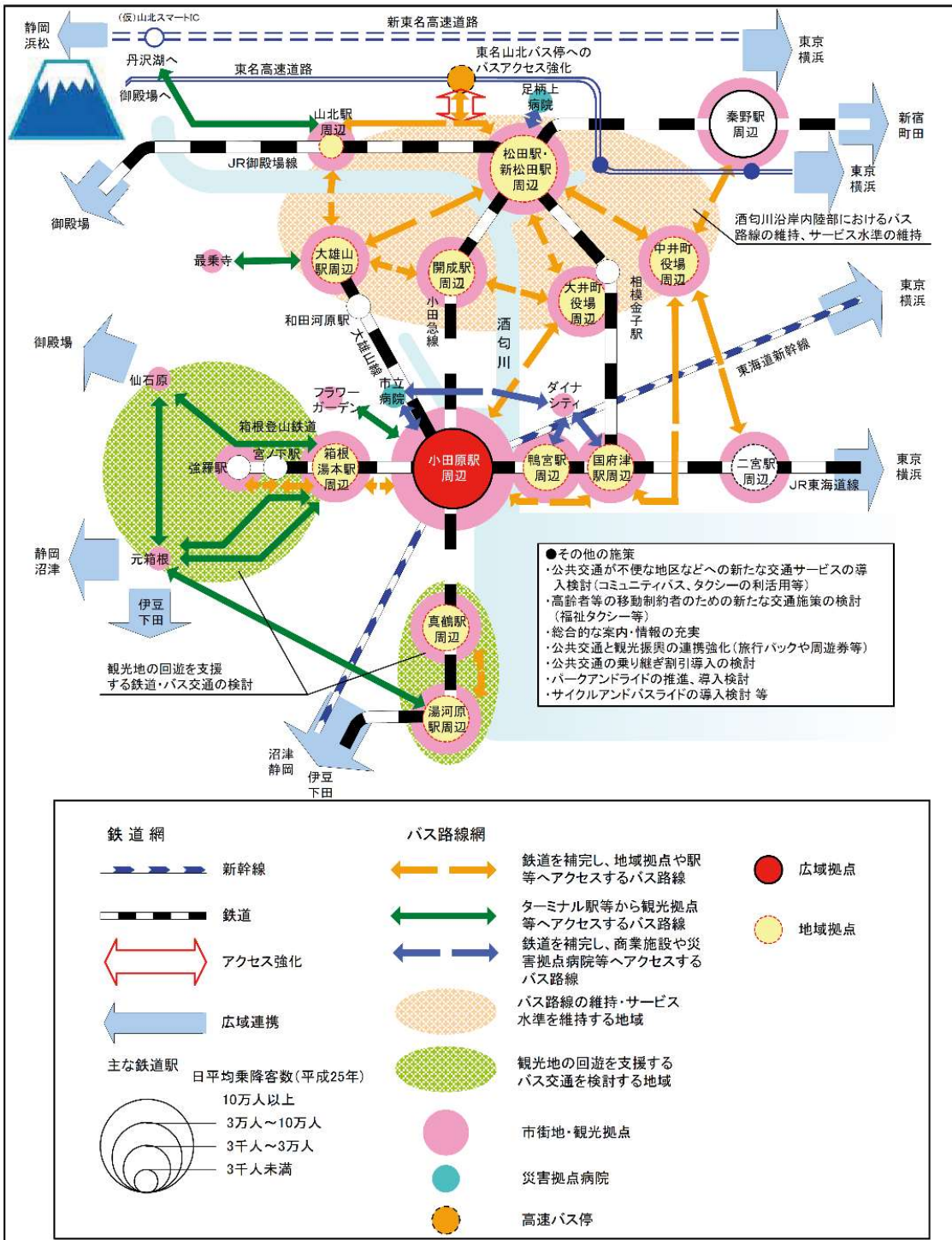
■**交通結節点計画**

- ・広域拠点である小田原駅は、駅周辺施設整備を推進し、各地域拠点からのアクセス強化を行います。
- ・小田原駅及び地域拠点駅においては、バリアフリー化や駅前広場の整備が進んでいるが、引き続き、計画・整備を推進していき、必要に応じ、駅前広場等の見直しを検討します。

■**交通結節点計画の基本方針**

- ・広域拠点駅の整備、交通結節機能強化
- ・主要交通結節点の整備
- ・鉄道駅前におけるバリアフリー化の促進

公共交通ネットワーク概念図



(4) 小田原市の上位計画における記載事項

第6次小田原市総合計画「2030 ロードマップ1.0」(令和4(2022)年策定)

■**計画期間** : 令和4(2022)年度～令和12(2030)年度

■**まちづくりの目標 生活の質の向上(2030年の姿)**

- ・公共交通をはじめ、地域の移動手段の維持・確保とAI(人工知能)を活用したオンデマンド配車等の先端技術によって、誰もが気軽に家の外に出ていける環境が整備されていることを目指します。

■**重点施策7まちづくり 2 地域特性を生かしたまちづくり**

- ・公共交通をはじめ地域の移動手段の維持・確保やデジタル化による利便性の向上、円滑な道路交通ネットワークの着実な整備、公民連携による住宅ストックの利活用、緑地の保全・緑化の推進と公園の再整備等を通じて、活力ある持続可能な地域の暮らしを目指します。(令和12(2030)年の目標:市民意識調査における小田原が住みやすいと思う人の割合95%)

●**具体のアクション 地域の移動手段の維持・確保と道路交通ネットワークの整備**

- ・地域公共交通計画策定、地域公共交通計画に基づく施策の推進
- ・地域の移動手段の維持・確保(地域公共交通維持確保補助金、新たな移動手段導入に係る支援・検討・実証運行など)

■**施策24 道路・交通**

- ・道路の計画的な整備・修繕を行い、安全で円滑な道路ネットワークを確保し、誰もが快適に移動することのできる交通体系を構築していきます。

●**詳細施策1 公共交通ネットワークの構築**

- ・公共交通のみならず、あらゆる移動手段も活用しながら、持続可能な公共交通ネットワークを構築していくとともに、公共交通の輸送力の増強や誰もが快適に移動できる利用環境の改善、小田原駅周辺の駐車対策を進めます。

詳細施策 1 公共交通ネットワークの構築

3年間の概算事業費
91,820千円

公共交通のみならず、あらゆる移動手段も活用しながら、持続可能な公共交通ネットワークを構築していくとともに、公共交通の輸送力の増強や誰もが快適に移動できる利用環境の改善、小田原駅周辺の駐車対策を進めます。

目標値	基準値(令和2年度)	→	目標値(令和6年度)
路線バスの路線数(幹線)	8本	→	8本

主な取組

	令和4(2022)年度	令和5(2023)年度	令和6(2024)年度
●路線バスの利用促進に資する取組等の推進	バスマップの作成・バスの乗り方教室・バスdeおでかけプロジェクトの実施		
●鉄道駅舎バリアフリー施設整備の補助	井細田駅のスロープ整備		
●小田原市駐車場整備計画等の中間評価等	▼駐車場実態調査 中間評価	▼駐車場実態調査 最終評価 改定等に向けた検討	▼駐車場実態調査 検討結果を踏まえ、必要に応じて、 最終評価・改定

●地域公共交通計画の策定 ●神奈川県鉄道輸送力増進会議⁹⁰を通じた鉄道事業者への要望

●駐車場の実態調査や駐車場情報の更新等

市の上位計画

(5) 小田原市の関連計画における記載事項

小田原市都市計画マスタープラン

(平成 10(1998)年 3 月策定、令和 5 (2023)年 3 月改定)

■計画期間：令和 5 (2023)年度～令和 24(2042)年度までの 20 年間

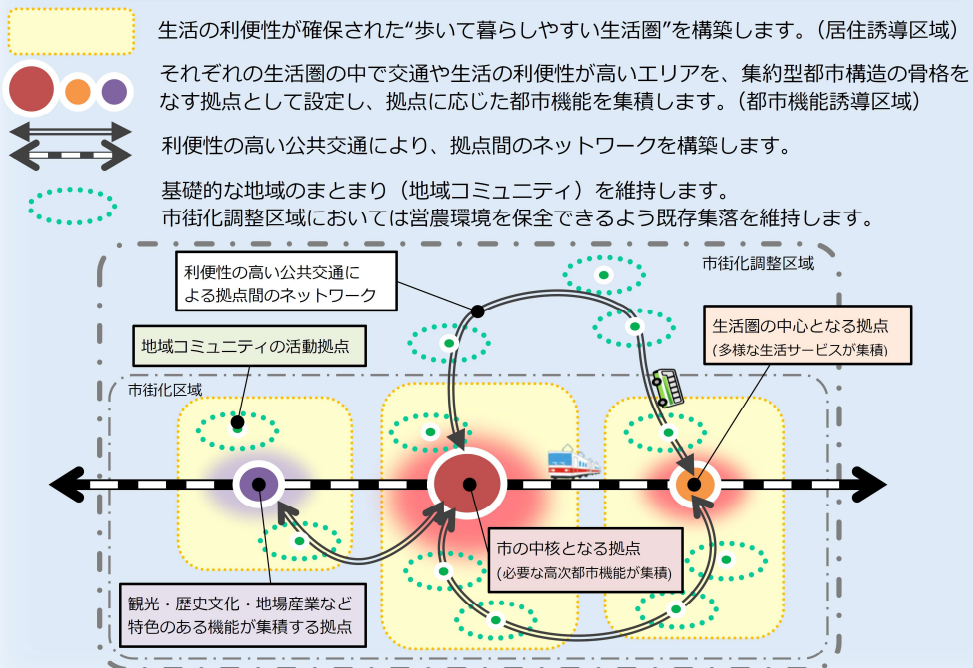
■将来都市構造

- ・豊かな自然環境があり、交通利便性にも恵まれた立地環境を生かし、それぞれの地域特性に応じた多様な住まい方を提案し、市民の定住と市外からの転入者の増加を図り、にぎわいを生む持続可能なまちを目指します。
- ・鉄道駅周辺など交通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、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。

●多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

- ・広域的な都市機能が集積し、“交流・にぎわい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便施設が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。
- ・中心市街地、生活圏を支える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魅力的な集約型都市構造を目指します。
- ・多様な拠点の役割に応じた機能を確保・維持するとともに、交通機能の利便性を高めるため、市内の各拠点間を結ぶ都市内交流軸を位置付けます。

都市づくりの理念に基づき本市が目指す、集約型都市構造のイメージ



●周辺自治体及び東京・横浜方面との交流軸の強化：

- ・国道 1 号や国道 135 号、小田急小田原線、伊豆箱根鉄道大雄山線などを、市外との広域的な交流の基幹を担う都市間交流軸に位置付けます。

■ 将来の都市構造図



市の関連計画

■ 交通体系の基本的な考え方

- ・ 公共交通、自動車、自転車、徒歩、それぞれの交通手段が連携しつつ、過度に自動車に依存しないバランスのとれた交通体系を基本とし、生活者や来訪者、子ども、高齢者、障がい者等、誰もが安全で安心して移動できる交通環境の整備に努めます。

■ 公共交通ネットワークの構築

- ・ 鉄道6路線18駅を有するなど、公共交通の利便性が高いことから、この利便性を最大限に生かすとともに、利用者減少等に伴うバス路線の減便などが懸念される地域においては、既存の公共交通ネットワークの維持・確保に努めつつ、新たな移動手段の導入について地域とともに検討します。

小田原市立地適正化計画（平成 29 年(2017 年) 3 月策定）

（平成 31(2019)年 3 月改定、令和 5(2023)年 3 月改定）

■目標年次：令和 22(2040)年度**■都市づくりの理念**

- ・「小田原らしさを生かした賑わいのある多極ネットワーク型コンパクトシティの形成」を掲げ、以下の 2 つの柱を定めています。
- ・広域的な都市機能が集積し“交流・賑わい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便性が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。
- ・中心市街地、生活圏を支える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コンパクトシティを実現します。

■都市づくりの方向性

- ・「既存ストックを生かした魅力的な都市の拠点づくり」、「公共交通の利便性を生かした“歩いて暮らせる”生活圏の構築」、「生活利便性の持続的な確保に向けた緩やかな居住誘導」の 3 点を掲げます。

■都市づくりの理念に基づく集約型都市構造の骨格の考え方

- ・段階的な生活圏を形成し、それぞれの生活圏の中で交通や生活の利便性が高いエリアを、集約型都市構造の骨格をなす拠点として設定します。
- ・拠点間を公共交通によりネットワークし、それぞれが特色を持つメリハリある市街地を形成することで、多極かつ多様性のある小田原らしい都市構造を形成します。
- ・公共交通の持続的な維持・確保により、公共交通を利用した、歩いて暮らす生活の実現を目指します。
- ・地域コミュニティの活動拠点との連携を図り、持続可能な地域コミュニティの維持・発展を支える都市構造を形成します。

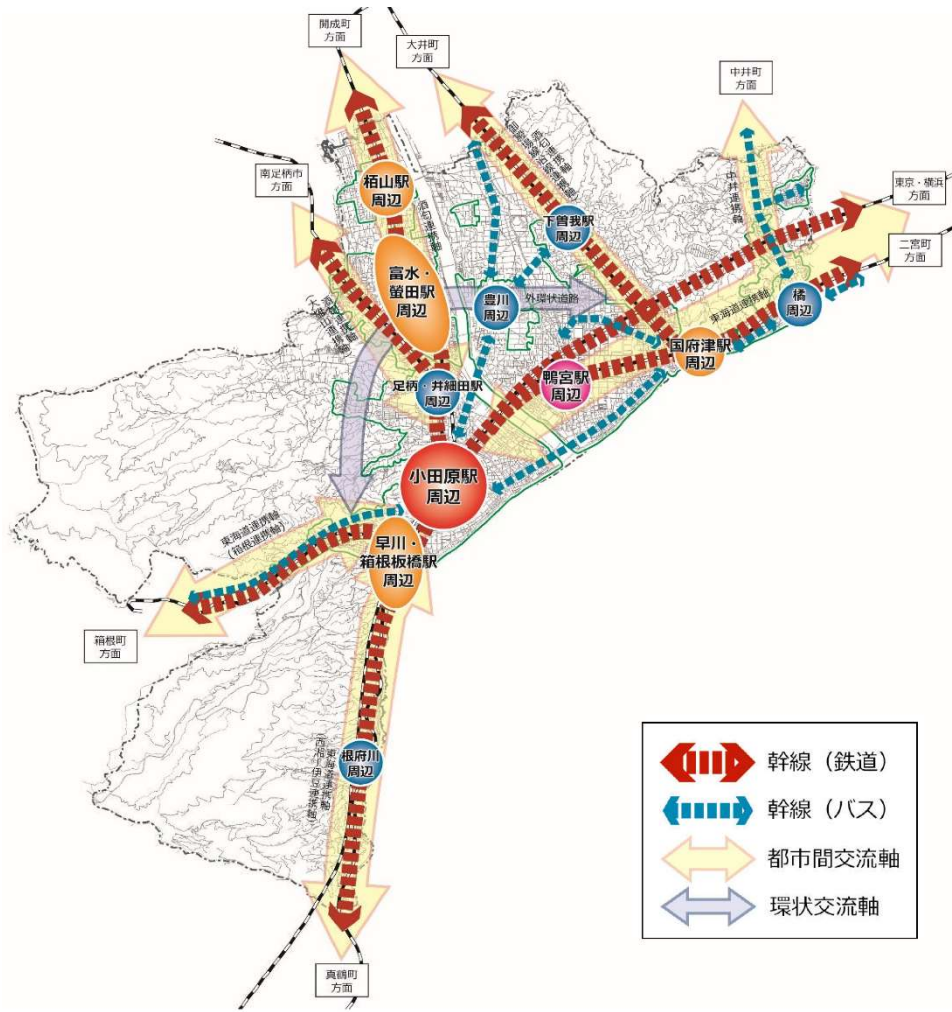
■道路・公共交通ネットワーク（次頁）

- ・本市の将来都市構造は、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、段階的な生活圏を構成する「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。ネットワークを担う公共交通は、幹線や支線など、その役割に応じたサービスの確保を図るものとします。
- ・広域交通や拠点間の連絡を担う公共交通を幹線に位置付け、公共交通ネットワークの骨格を形成します。
- ・幹線に位置付けたバス路線は、拠点間移動の需要やニーズを踏まえたサービス水準を維持・確保します。
- ・住宅地と拠点を結ぶ公共交通を支線に位置付け、生活圏の生活を支える地域交通の維持・確保に努めます。
- ・公共交通の利用が不便な地域においては、「地域へのあらたな公共交通導入のルール」に基づき、コミュニティバスや乗合タクシーも含めた公共交通の導入検討を必要に応じて地域と進めます。

■誘導施策

- ・「公共交通ネットワークの構築」「公共交通の維持」「交通結節機能の向上」「拠点における回遊性の向上」を位置付けます。

■拠点間を連絡する道路・公共交通の幹線イメージ



■評価指標

●都市活力の向上

・本市の都市活力をけん引する広域中心拠点(小田原駅周辺)において、魅力的な都市づくりや都市機能の集積・誘導を重点的に推進し、目標値の達成を目指します。

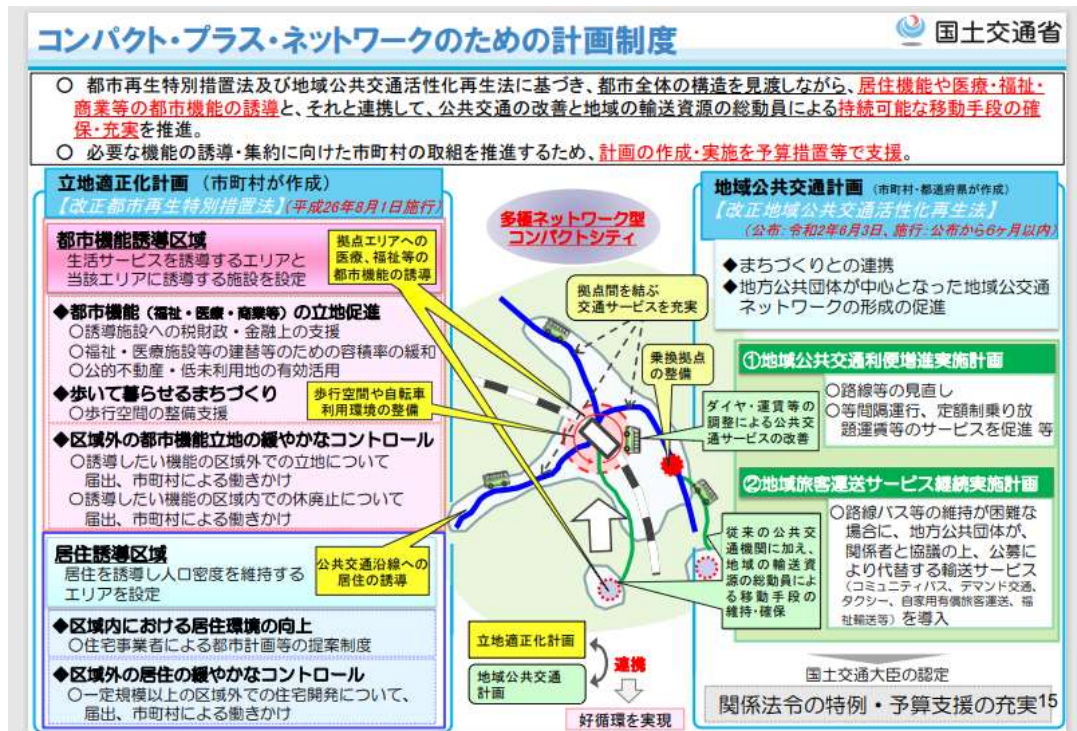
評価指標	基準値 (H28 (2016) 年)	目標値 (R22 (2040) 年)
小田原駅の年間乗車人員 (定期外利用者※)	約1,846万人	約1,900万人

●公共交通の充実

・公共交通徒歩圏への居住誘導を図ることにより公共交通が利用可能な環境に居住する人口の割合を高めるとともに、公共交通の利便性を高める施策の推進により公共交通の利用を促進し、目標値の達成を目指します。

評価指標	基準値	目標値
居住誘導区域における 基幹公共交通徒歩圏内の人口カバー率※ ¹	73% (H30 (2018) 年)	80% (R22 (2040) 年)
公共交通等(鉄道、バス、自転車、 歩行者)の交通分担率※ ²	52% (H20 (2008) 年)	56% (R22 (2040) 年)

参考) 立地適正化計画と地域公共交通計画の関係性



出典：国交省 HP

小田原市観光戦略ビジョン (平成 28 (2016) 年 3 月策定、令和 5 (2023) 年 3 月改定)

■計画期間：令和 5 (2023) 年度～令和 12 (2030) 年度の 8 年間

■デジタル技術等を活用した新たな小田原観光の推進

・デジタル技術を活用したM a a Sアプリの導入や、e スポーツ等による観光コンテンツの造成など、観光分野におけるDXを推進し、来訪客の利便性向上や新たな客層の獲得を目指します。また、現在運用中のまち歩きアプリケーション「小田原さんぽ」については、AIを活用した観光プランの提案機能など新たな機能を追加し、配信します。

■目標

●交流人口及び観光消費額の最大化による地域経済の好循環の実現

・「入込観光客数 1,000 万人」「観光消費総額 484 億円」(令和 12 (2030) 年度)

	令和元年 (2019)	令和 2 年 (2020)	令和 3 年 (2021)	ビジョン最終年 令和 12 年度 (2030)
入込観光客数	624 万人	370 万人	529 万人	1,000 万人
日帰り観光客数	585.9 万人	342.8 万人	498.0 万人	940 万人
宿泊客数	38.9 万人	27.7 万人	31.1 万人	60 万人
一人あたり観光消費額	3,293 円	3,408 円	3,421 円	4,840 円
一人あたり日帰り消費額	—	—	—	約 4,000 円
一人あたり宿泊消費額	—	—	—	約 18,000 円
観光消費総額	205 億円	126 億円	180 億円	484 億円

市の関連計画

第3次小田原市環境基本計画（令和4（2022）年7月策定）

■ **計画期間**：令和4（2022）年度～令和12（2030）年度の9年間

■ **分野別施策3 脱炭素**

・脱炭素社会の実現に向けて、地域社会と暮らしの転換を図ります。

● **2030年に目指す姿（抜粋）**

・二酸化炭素を排出しない電気を自ら作り使うことが当たり前になることで、電気の大切さが理解され、電気は再生可能エネルギー由来のものを使用することが一般的になっています。外出時の移動手段には、電気自動車のカーシェアリングが利用され、街なかでよく見かけられるようになっています。

■ **成果指標**

・平成25（2013）年度比で、令和6（2024）年度28.3%、令和12（2030）年度50%の削減

二酸化炭素排出量の削減率（%）		
平成30（2018）年度 17.5%	令和6（2024）年度 28.3%	令和12（2030）年度 50%
環境省公表データによる（平成25（2013）年度比）		

■ **取組の柱 3-1 地球温暖化対策の推進（抜粋）**

脱炭素社会の実現に向けて、地球温暖化の緩和に資する設備導入支援や再生可能エネルギー電力利用の普及、省エネの促進、ごみの排出量削減などを推進するとともに、暮らしの中に脱炭素行動を取り入れられるよう促していくことで、環境に配慮したライフスタイルへの転換を図ります。

■ **詳細指標**

電気自動車普及台数	
令和2（2020）年度 291台	令和6（2024）年度 1,000台
県及び市の自動車登録台数データより、本市に登録されている電気自動車の台数を把握	

市の関連計画	小田原市気候変動対策推進計画（令和4（2022）年10月策定）
	■計画期間 ：令和4（2022）年度～令和12（2030）年度の9年間 ■施策3 脱炭素型のまちづくり
	●目標 ・2040年度までに、公共交通等（鉄道、バス、自転車、歩行者）の交通分担率を56%に向上 基準：2008年度52% 目標：2040年度56% ※「小田原市立地適正化計画」（平成31（2019）年3月策定）から引用 ●取組方針 ・都市・地域構造や交通システムは、交通量や業務床面積の増減等を通じて、中長期的に温室効果ガス排出量に影響を与え続けます。 ・今後の人口減少・少子高齢化に対応する「コンパクト・プラス・ネットワーク23」の考えを基本としたまちづくりとともに、デジタル技術の活用、公共交通機関の利用促進、緑化の促進等といった温室効果ガスの削減に関する他分野の施策とも調和を図りながら、行政、住民、民間事業者が一体となって取り組みます。 ●取組 ・公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員して、持続可能な地域公共交通を実現します。 ・これらの取組により、自家用車から公共交通への利用転換を図りつつ、自家用車の移動に係る温室効果ガスの削減にも寄与していきます。
市の関連計画	第9期おだわら高齢者福祉介護計画（令和6（2024）年3月策定）
	■計画期間 ：令和6（2024）年度～令和8（2026）年度の3年間 ■基本方針4 共生社会の実現に向けた高齢者支援・相談体制の充実 (6) 高齢者の暮らしを支える取組の充実 ・高齢者の課題 移動手段の確保 ・施策名 多様な移動支援による交通サービスの実施 ●多様な移動支援による交通サービスの実施 ・公共交通不便地域での移動支援や関係課で取り組まれている高齢者・障がい者のタクシー等の利用助成、福祉有償運送など
市の関連計画	第3期おだわら障がい者基本計画（令和5（2023）年3月策定）
	■計画期間 ：令和5（2023）年度～令和10（2028）年度の6年間 ■分野3 生活環境 取組2 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化 ・誰もが自分の意思に基づいて自由な行動がとれるよう、民間事業者の協力を得て、暮らしやすいまちづくりを推進します。 ●公共交通に関するバリアフリー化の推進に向けた取組 ・各鉄道事業者に対し、障がい者や高齢者をはじめ誰もが利用しやすい駅施設のバリアフリー整備について要請していくとともに、バリアフリー整備に対して補助を行うことで、駅のバリアフリー化を促進する。また、バス事業者やタクシー事業者と連携し、ノンステップバスや低床バス、UDタクシーなどの車両の導入を推進します。

2-2 前計画に基づく事業の実施状況、目標達成状況の評価

■小田原市地域公共交通総合連携計画（前計画）



小田原市地域公共交通総合連携計画 — 概要版

1

小田原市地域公共交通総合連携計画とは

この計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定したものです。小田原市において、買物や通院など生活に欠かせない「おでかけ」に使える公共交通ネットワークをどのように守っていくのかを示す羅針盤であり、小田原市の公共交通のあり方を定める「おでかけ品質向上計画」と言えるものです。

- 計画区域
小田原市全域
- 計画期間
平成25年度から
令和5年度

2

基本理念・基本方針・目標

基本理念

- ① 「おでかけ」したくなる・「おでかけ」できる公共交通サービスの実現
- ② 「おでかけ」手段として選ばれる公共交通サービスの品質の向上

基本方針

- ① 「住みやすい」「交流できる」まちを繋ぐ公共交通ネットワークの構築
- ② 「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスの実施
- ③ 「安心できる」おでかけ品質の確保・向上

目 標

- ① 路線バスの乗降客数の増加 1日当たりのバス乗降人員を3%増やす。
- ② すべての年代における路線バス利用の増加 若い人や運転できる人もバスを利用する。
- ③ 買物・通院等のおでかけについての不安の解消 車を運転しない人も、外出に不安を感じないようにする。
- ④ 路線バスの分かりやすさの向上 バスの情報案内が役に立った割合・満足した割合を高める。

平成25年3月 小田原市生活交通ネットワーク協議会

(1) 前計画に基づく事業の実施状況

本市では、平成 24(2012)年 1 月に小田原市生活交通ネットワーク協議会を設置、平成 25(2013)年 3 月に前計画を策定し、「おでかけ品質向上」を目指し多様な施策を実施してきました。事業の実施状況及び今後の方向性を以下に整理します。

■前計画に基づく事業の実施状況

事業名		実施主体	短期 H25～H27	中長期 H28～R5	地域公共交通 計画への位置付け	
1	主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上	交通事業者・行政	協議・実証 運行等	実施	継続 ※新規路線の検討 については廃止	
2	乗継環境の 円滑化	①ダイヤの改善	交通事業者・行政	協議後、 一部実施	実施	継続
		②機能・重要度に応じた乗継拠点の整備	交通事業者・行政	協議後、 順次整備	順次整備	見直し
3	ニーズに応じた路線バスの改善	①利用目的・時間帯等に配慮した運行	交通事業者・行政	協議・実証 運行等	実施	継続
		②おでかけ品質確保・向上のための ルールづくり	市民・交通事業者・行政	協議後、 一部実施	継続的实施	継続
4	分かりやすい情報提供	①バス停・行き先案内等の統一化	交通事業者・行政	協議後、 一部実施	実施	見直し
		②主要バス停における共通時刻表・ 路線図・運賃表の掲出	交通事業者・行政	協議後、 一部実施	実施	見直し
		③小田原駅における案内サインの 改善・案内所の一元化	交通事業者・行政	協議後、 順次整備	順次整備	継続
		④駅前広場のレイアウト等の見直し	交通事業者・行政	協議後、 順次整備	順次整備	継続
		⑤バスマップの作成・配布	交通事業者・行政	継続的实施		継続
		⑥インターネットの活用等による情報提供の充実	交通事業者・行政	協議後、 実施	継続的实施	継続
5	バリアフリー化の促進	①ノンステップバス・UDタクシーの導入 推進	交通事業者・行政	継続的实施		継続
		②バス停・バス停までのルートのバリアフリー化	交通事業者・行政	協議後、 順次整備	順次整備	見直し
6	路線バスの 走行環境の 向上	①駅前広場における路線バスの優先性の 確保等	交通事業者・行政	協議後、 順次整備	順次整備	見直し
		②路線バス走行環境を支援する施策の展開	交通事業者・行政	協議・実証 実験等	実施	継続
7	利用促進・交通需要マネジメント	①児童・保護者を対象としたバスの 乗り方教室、児童作品の車内展示等	市民・交通事業者・行政	協議後、 一部実施	実施	継続
		②商業施設・公共施設と連携した特典サービスの実施等	企業・交通事業者・行政	協議後、 一部実施	実施	継続
		③企業と連携したエコの推進等	企業・交通事業者・行政	協議後、 一部実施	実施	継続

- ・重点事業：公共交通政策として、早期に着手し、市民・交通事業者・行政の役割等を定めるルールづくりを行うため、重点事業とする。
- ・最優先事業：市民に取組を周知する効果があり、分かりやすさ＝利用に繋がることから、最優先事業とする。
- ・優先事業：既存の公共交通ストック（鉄道・路線バス）を最大限活用するためには、乗継が必須であり、乗継に対する抵抗を軽減するため、優先事業とする。

継続：地域公共交通計画への位置付けを検討する。

見直し：地域公共交通計画への位置付けの見直しを含め検討する。

(2) 前計画における目標達成状況の評価

前計画において定めた3つの基本方針（①「住やすい」「交流できる」まちを繋ぐ公共交通ネットワークの構築、②「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスの実施、③「安心できる」おでかけ品質の確保・向上）を実現するために設定した4つの目標の達成状況については、3つが一部達成、1つが未達成となりました。特に、70代、80代以上のバス利用が減少していることや運転免許証を保有していない人のおでかけへの将来の不安が高まっている結果を踏まえ、ニーズや地域の実情に応じた移手段の確保が必要です。

このため、本計画においても、公共交通の利用状況や利用者のニーズ（おでかけに対する不安の解消）等について、引き続き、推移を把握していく必要があります。

目標1 路線バスの乗降客数の3%増加 【一部達成】

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 (平日)人	結果	備考
鉄道駅	小田原駅（東口・西口）	5,517	5,683	5,523	未達成	0.1%増
	鴨宮駅	330	340	846	達成	156%増
	国府津駅	1,348	1,388	1,323	未達成	2%減
医療機関	市立病院	478	492	394	未達成	18%減
	山近記念総合病院（天理教前）	108	111	178	達成	65%増
商業施設	ダイナシティ	339	349	516	達成	52%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（平日）のバス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。

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】

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

- ・全世代の合計では利用率が減少している。特に70代、80代以上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。

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】

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	62.8	達成	4.6pt 増
	非保有	31.2	以上	27.4	未達成	3.8pt 減
通院	保有	56.7	50	62.2	達成	5.5pt 増
	非保有	30.2	以上	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。
- ・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。

目標4 路線バスの分かりやすさの向上

【一部達成】

(1) 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

(2) 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(2019)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(2か国語表示やピクトグラムの追加、東口・西口のりば全体を表示)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。

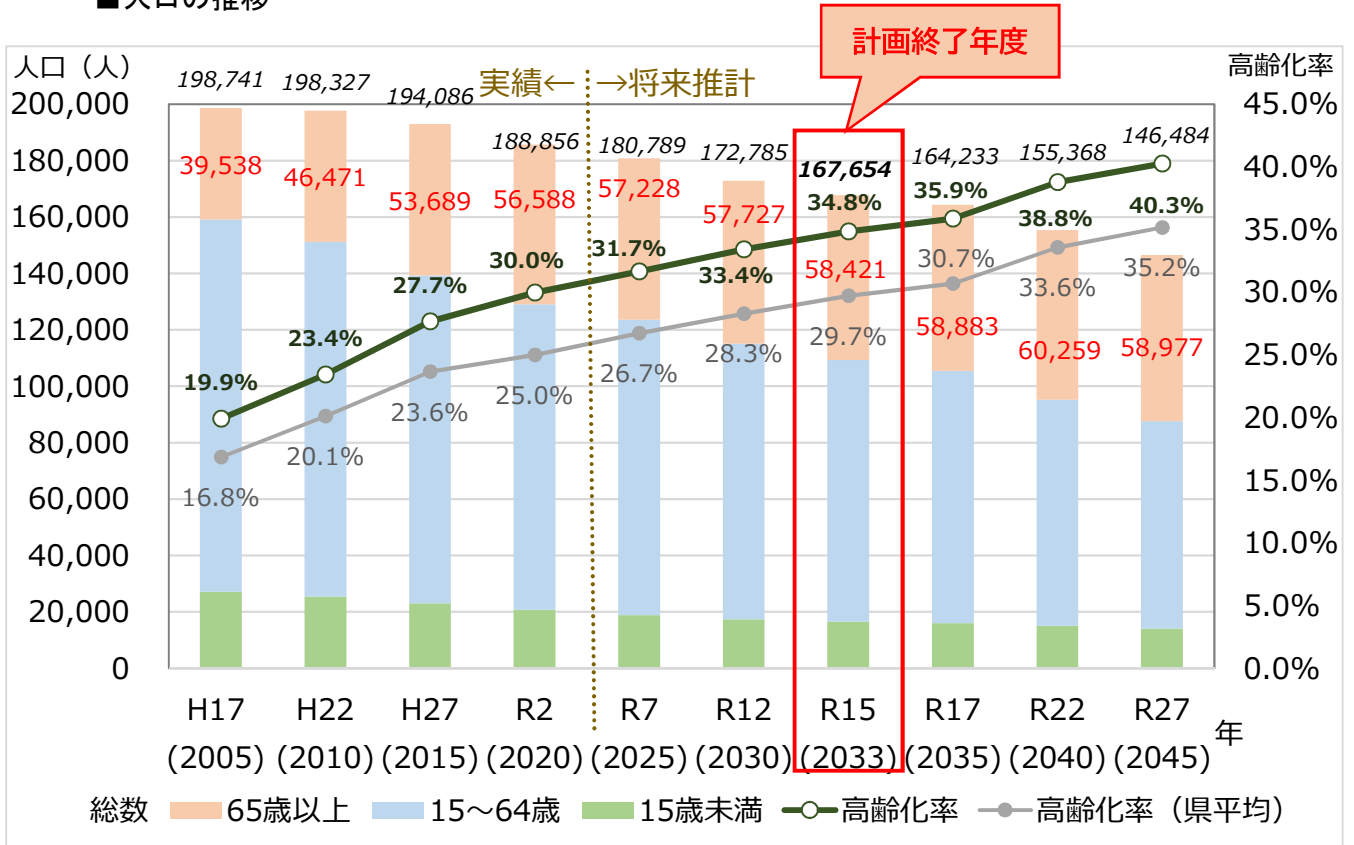
第3章 公共交通に関する現状分析

3-1 地域の概況

(1) 人口の推移

本市の人口は令和2(2020)年の時点で約18.9万人となっていますが、本計画の終了年度である令和15(2033)年には約16.8万人となり、約2.1万人減少する見込みとなっています。また、高齢化率は現在30%を超え、今後も高齢化が進む予測となっています。

■人口の推移



出典：国勢調査（H17～R2年）、将来人口推計（H30年 国立社会保障・人口問題研究所推計）より作成

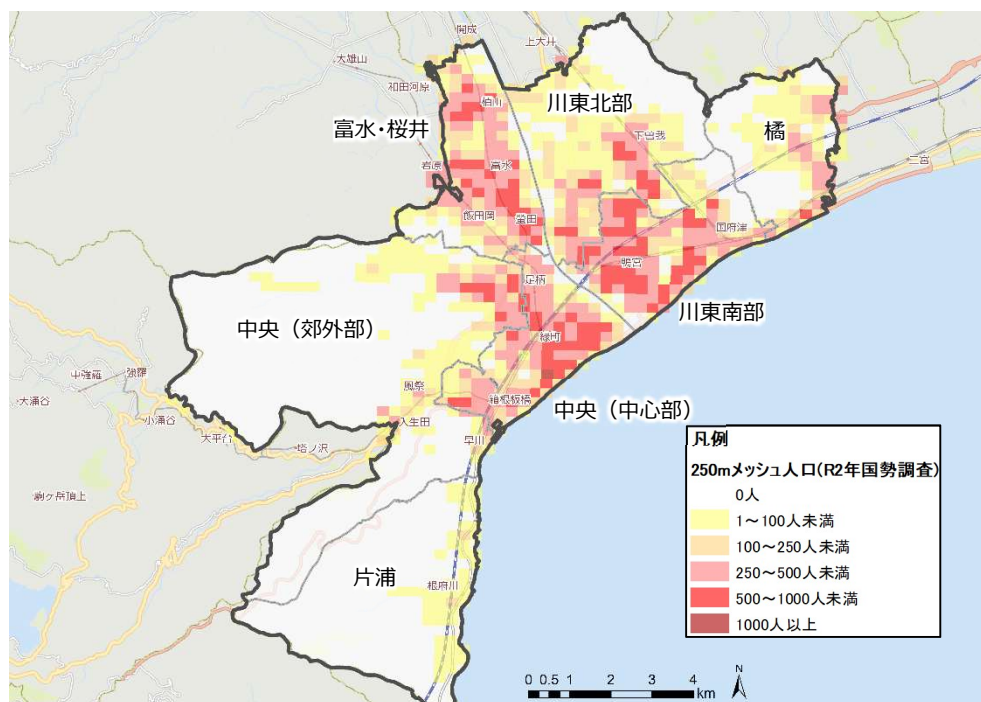
※R15(2033)の数値については、推計値を按分して算出

(2) 現在及び将来の人口分布

本市の令和2（2020）年時点の人口分布をみると、中央（中心部）地域、川東南部地域、富水・桜井地域に集中していますが、その他の地域においても人口が広く分布していることがわかります。

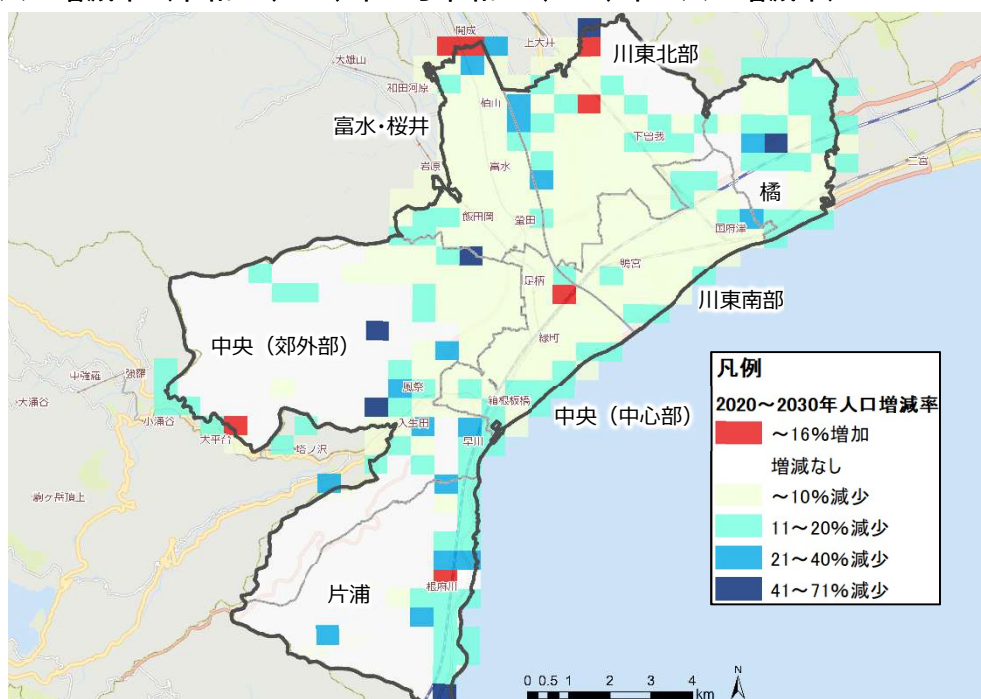
将来の人口増減率をみると、市内の概ね全域で減少の見込みです。特に片浦地域、中央（郊外部）地域、橘地域などの郊外部の人口減少率が顕著となっています。

■人口分布



出典：国勢調査（R2年）

■将来人口増減率（令和2（2020）年から令和12（2030）年の人口増減率）

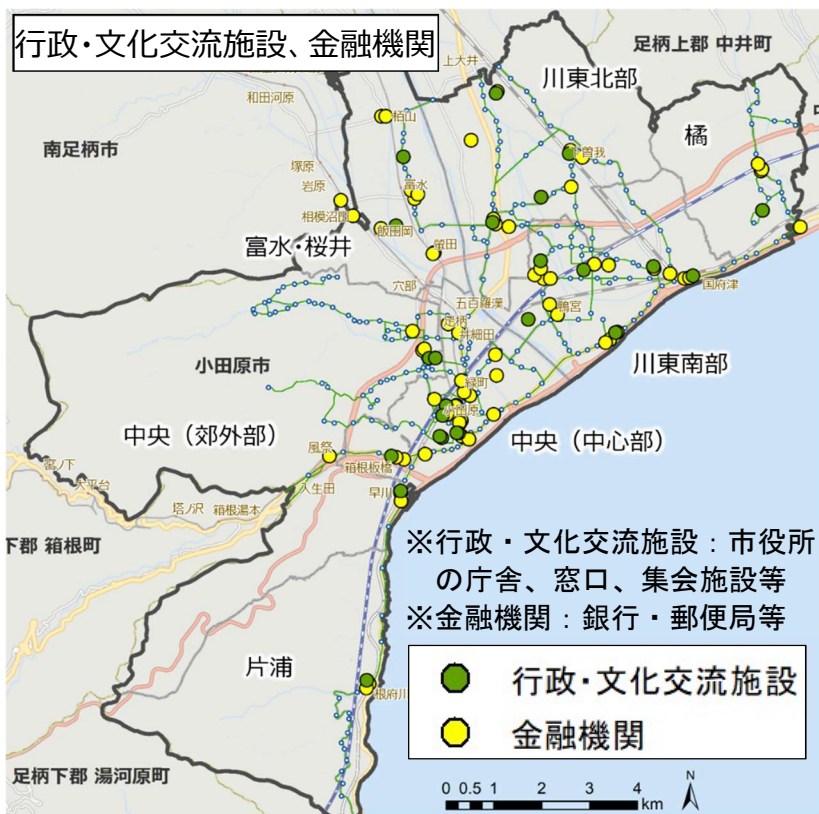


出典：国勢調査（R2年）、国土数値情報（H30年 国立社会保障・人口問題研究所推計）

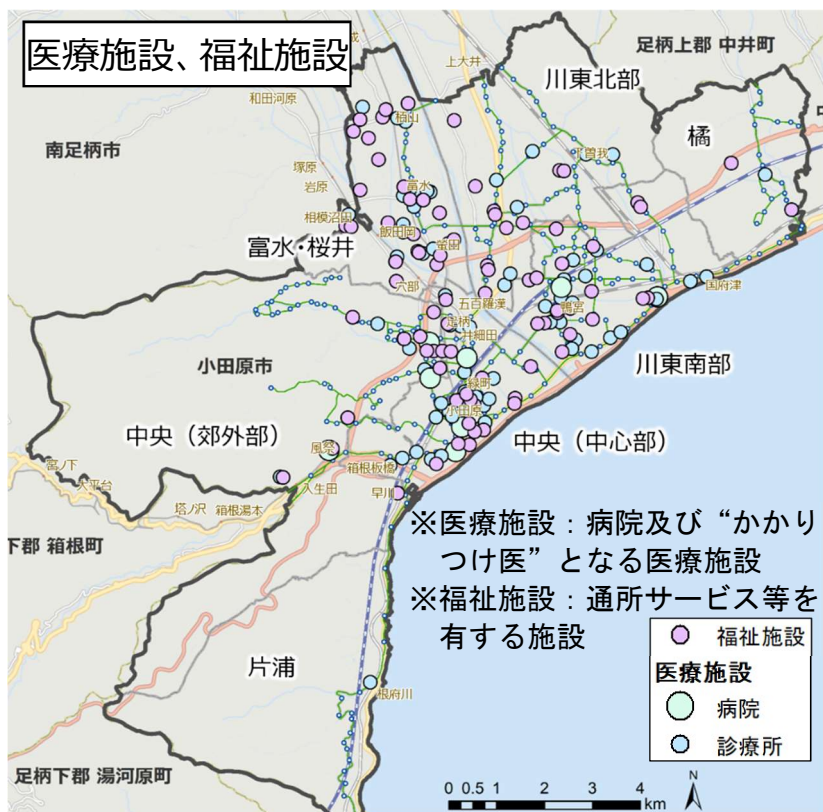
(3) 主要施設等の立地状況

行政・文化交流施設、金融機関、医療施設、福祉施設、子育て施設、教育施設、主な商業施設といった生活関連施設や観光資源は、鉄道駅やバス停の周辺に広く分布している状況です。下図は国土数値情報等の資料により分類、整理しています。

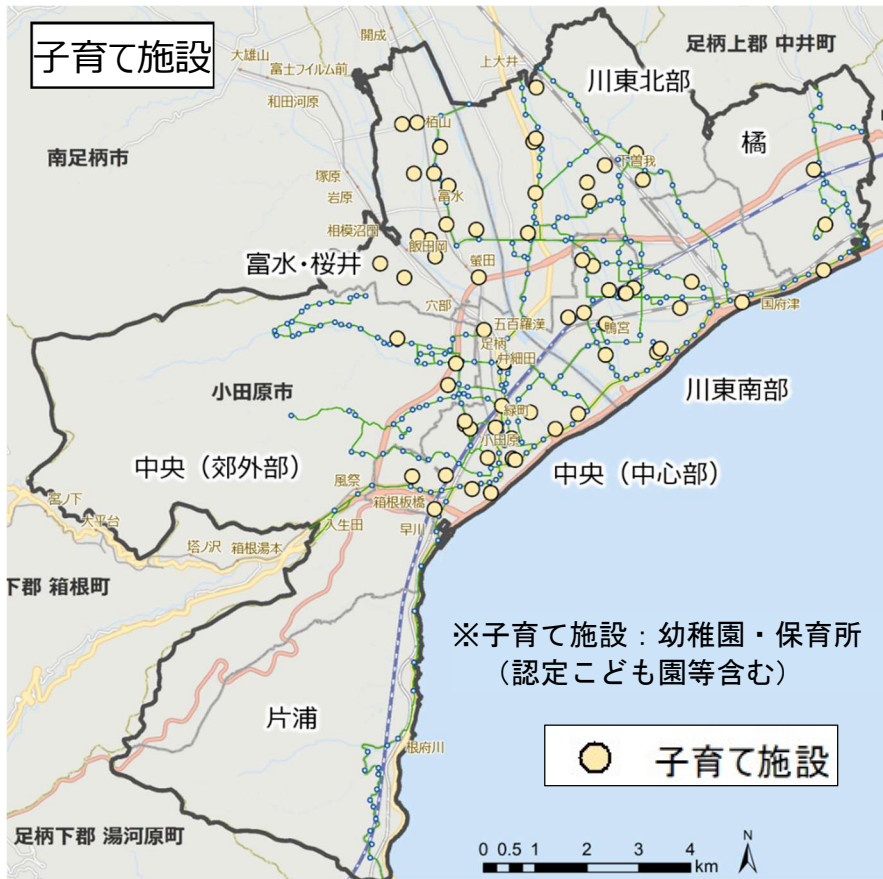
■主要施設等の分布



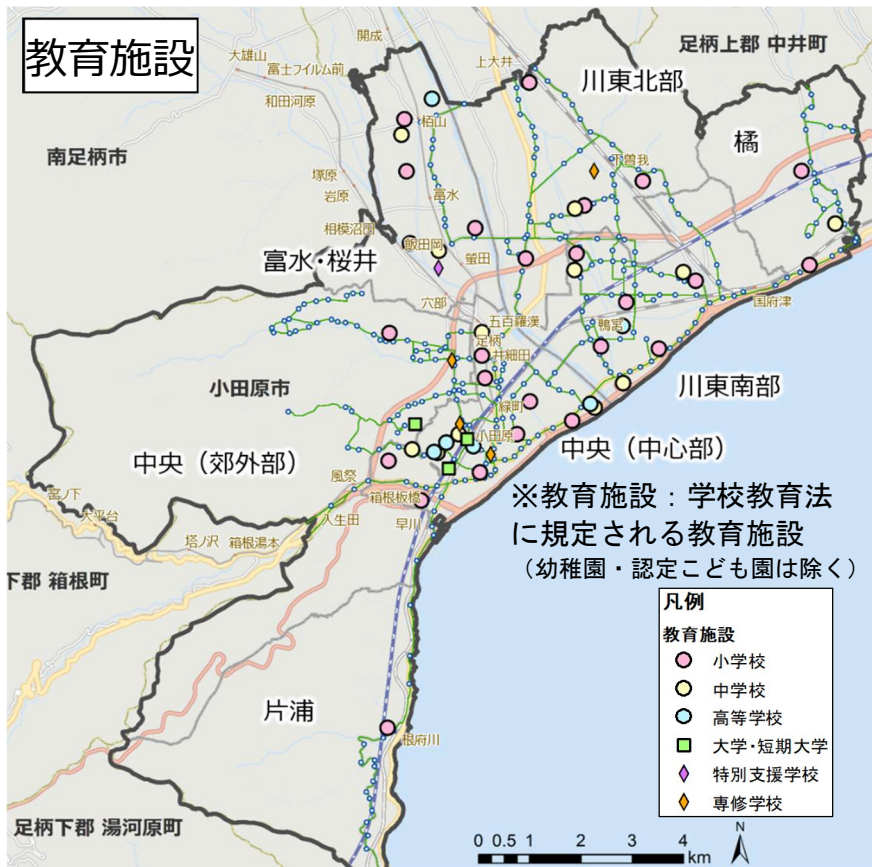
出典：小田原市資料



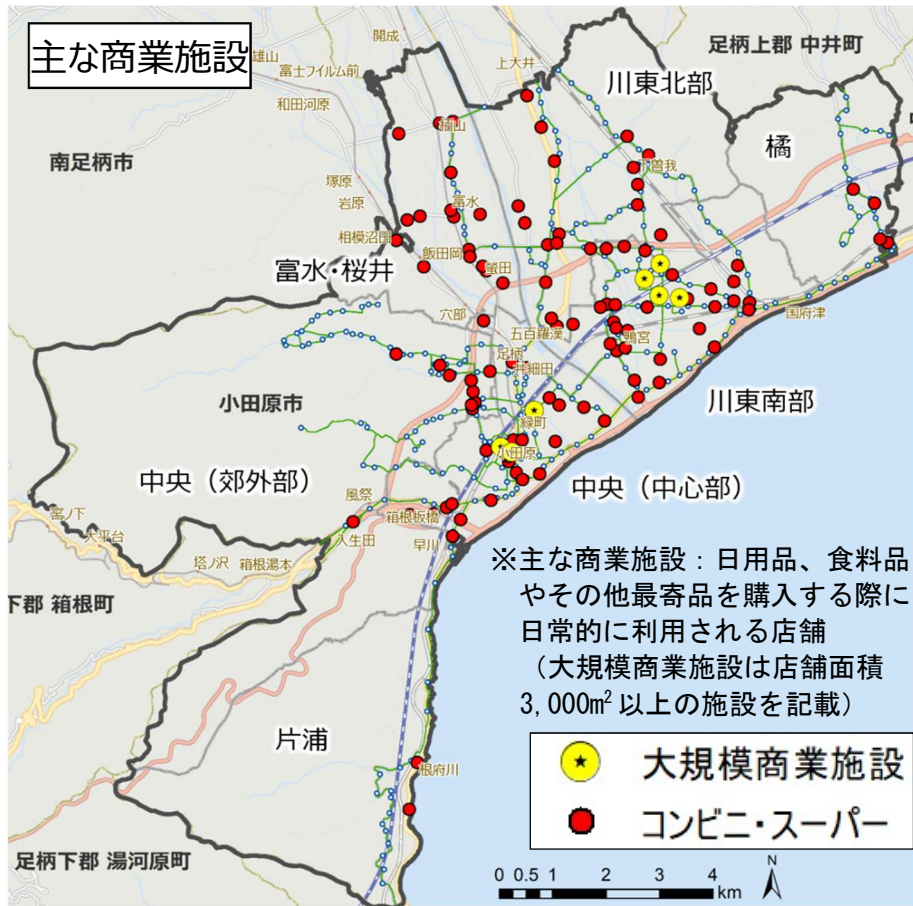
出典：小田原市資料



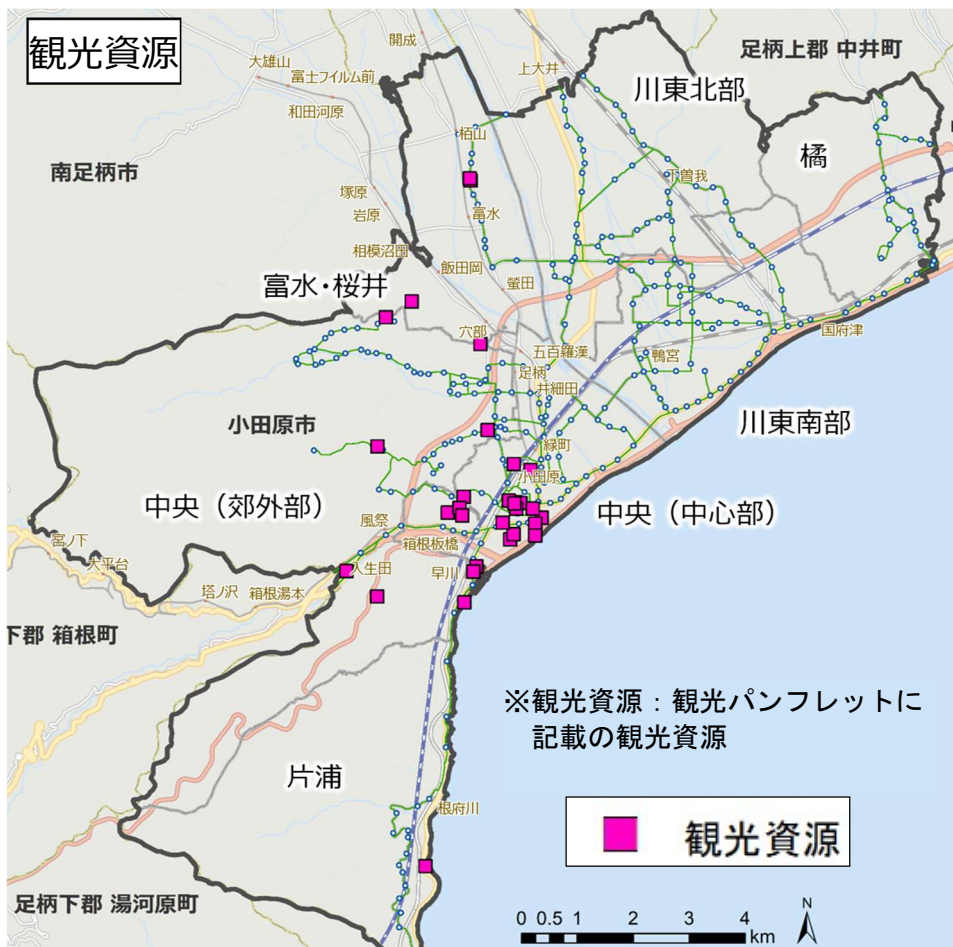
出典：小田原市資料



出典：国土数値情報



出典：小田原市資料



出典：小田原市観光パンフレット「おだわら紀行」(R4年)

3-2 公共交通の概況

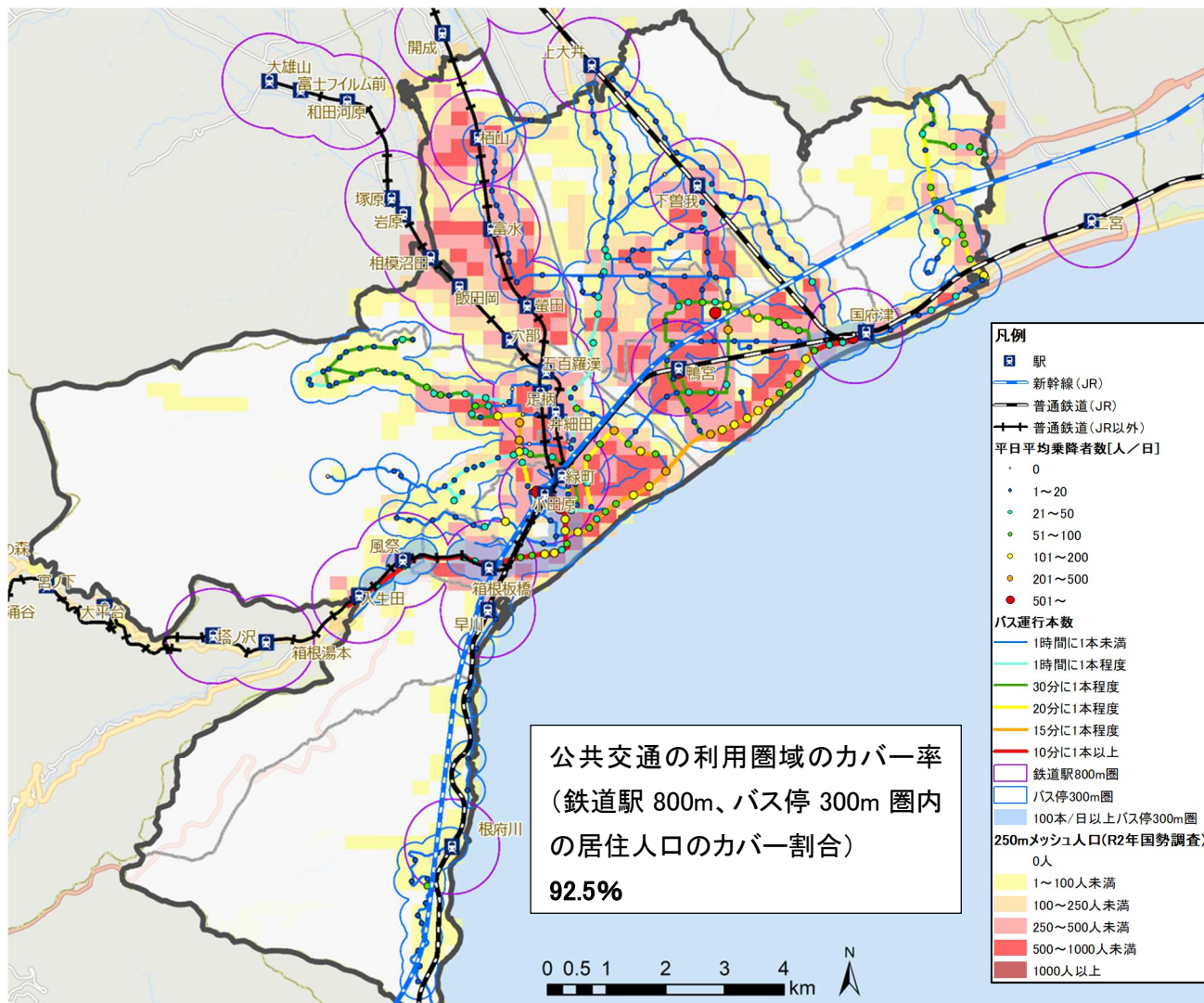
(1) 公共交通網の状況

本市は、鉄道駅が18駅(5社6路線)あり、路線バスは4社が運行しており、面的な公共交通ネットワークを形成しています。また、タクシー事業者は市内に8社あり、約320台を保有しています。

本市の人口分布に対する公共交通の利用圏域*のカバー率は92.5%となっています。

※公共交通の利用圏域については、小田原市立地適正化計画で示されている、鉄道駅の徒歩圏(800m)、バス停の徒歩圏(300m)とします。

(都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月国土交通省)を引用)



出典：国勢調査(R2年)、バス事業者資料(R4年9月調査時点)

■本市の各交通モード（手段・種別）の役割

交通モード		特徴等	備考	
公共交通	鉄道	新幹線	本市と東京方面や東海・関西方面の広域的な輸送を担います。	東海旅客鉄道(株) 東海道新幹線
		在来線	本市と東京方面や静岡方面の拠点間の広域的な輸送や、市内や近隣市町の拠点間の輸送を担います。	東日本旅客鉄道(株) 東海道本線、東海旅客鉄道(株) 御殿場線、小田急電鉄(株) 小田原線、箱根登山鉄道(株) 鉄道線、伊豆箱根鉄道(株) 大雄山線
	路線バス	市内や近隣市町の拠点間の輸送を担います。		
	タクシー	鉄道や路線バスではカバーできない、出発地から目的地のドアツードアの輸送を担います。		
その他の交通		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において、市内の地域拠点や生活拠点、生活圏の間の輸送を担います。	<道路運送法に基づく輸送> ・片浦地区自治会連合会によるタクシーを活用した移動支援 <ボランティア輸送> ・片浦地区まちづくり委員会によるおでかけサポート <企業による無償のボランティア輸送> ・ヒルトン小田原リゾート&スパによる小学生の通学支援	

■市内を運行する鉄道事業者（令和5（2023）年4月時点）

事業者	路線	駅
東日本旅客鉄道(株)	東海道本線	国府津駅、鴨宮駅、小田原駅、早川駅、根府川駅
東海旅客鉄道(株)	東海道新幹線	小田原駅
	御殿場線	下曾我駅、国府津駅
小田急電鉄(株)	小田原線	栢山駅、富水駅、螢田駅、足柄駅、小田原駅
箱根登山鉄道(株)	鉄道線	小田原駅、箱根板橋駅、風祭駅、入生田駅
伊豆箱根鉄道(株)	大雄山線	小田原駅、緑町駅、井細田駅、五百羅漢駅、穴部駅、飯田岡駅

■市内を運行するバス事業者（令和6（2024）年2月時点）

事業者	バス 回数	主な路線
箱根登山バス(株)	160	小田原駅～箱根方面、小田原駅～国府津駅、国府津駅～鴨宮駅・ダイナシティ、鴨宮駅～ダイナシティ、ダイナシティ～栢山駅、小田原駅～鴨宮駅・ダイナシティ、小田原駅～城東車庫、小田原駅～いこいの森、小田原駅～石名坂
伊豆箱根バス(株)	86	小田原駅～箱根方面、小田原駅～北舟・船原・県立諏訪の原公園、小田原駅～佐伯眼科、小田原駅～市役所・久野車庫前、兎河原循環
富士急モビリティ(株)	71	小田原駅～下曾我駅、新松田駅～下曾我駅～小田原駅、新松田駅～第一生命新大井事業所～西大友～小田原駅、新松田駅～下曾我駅～国府津駅、新松田駅～下曾我駅～ダイナシティ
神奈川中央交通(株)	54	二宮駅南口～押切～中井町役場、国府津駅～テクノパーク・橘団地、二宮駅北口～橘団地～国府津駅、小田原駅～平塚駅北口

■市内のタクシー事業者（令和5（2023）年4月時点）

事業者	所在地
小田原報徳自動車(株)	小田原市浜町
ケイエム大箱根自動車(株)	小田原市寿町
太陽自動車(株)	小田原市浜町
箱根観光自動車(株)	小田原市中町
箱根モビリティサービス(株)	小田原市板橋
富士箱根交通(株)	小田原市中町
日本交通横浜(株)（小田原営業所）	小田原市浜町
伊豆箱根交通(株)（小田原営業所）	小田原市久野

(2) 鉄道の運行状況

東日本旅客鉄道(株)東海道本線（以下、「東海道線」という。）や小田急電鉄(株)小田原線（以下、「小田急線」という。）については、ピーク時間帯は1時間に10本前後の運行がされています。

東海旅客鉄道(株)東海道新幹線（以下、「新幹線」という。）や箱根登山鉄道(株)鉄道線（以下、「箱根登山線」という。）、伊豆箱根鉄道(株)大雄山線（以下、「大雄山線」という。）は、ピーク時間帯は1時間に5本程度の運行がされています。

一方、東海旅客鉄道(株)御殿場線（以下、「御殿場線」という。）については1日を通して1時間当たり1～2本の運行であり、他の路線と比べると運行本数が少ない状況にあります。

また、令和3(2021)年3月から東海道線では終電の繰り上げ、小田急線では始発電車の繰り下げ、最終電車の繰り上げが実施され、大雄山線についても、日中(10時～15時)の時間帯について、減便(運転間隔を12分から15分に変更)されています。

■市内の鉄道のサービス状況

路線	運行本数(片方向) 令和5年4月時点	主なダイヤ改正等
東海道線	平日 1～13本/h 土休日 1～9本/h	終電の繰り上げ(令和3(2021)年3月) 下り 東京発 小田原着 約20分(1:21→1:00)
新幹線	平日 1～6本/h 土休日 1～4本/h	なし
御殿場線	平日 1～2本/h 土休日 1～2本/h	なし
小田急線	平日 1～12本/h 土休日 1～9本/h	ダイヤ改正(令和3(2021)年3月) 終電の繰り上げ 下り 小田原発 新宿着 約15分(0:03→23:49) 上り 新宿発 小田原着 約20分(1:07→0:50) 始発の繰り下げ 上り 小田原発 新松田着 約10分(4:45→4:54) 上り 小田原発 新宿着 約15分(4:49→5:00)
箱根登山線	平日 1～5本/h 土休日 1～6本/h	ダイヤ改正(令和4(2022)年3月) 終電の繰り上げ(30分程度) 終電の繰り下げ(20分程度) 日中時間帯の減便 1時間当たり4本→3本
大雄山線	平日 1～5本/h 土休日 1～5本/h	ダイヤ改正(令和5(2023)年3月) 日中時間帯(10時～15時)の減便 上下 運転間隔の変更(12分間隔→15分間隔)

※運行本数は小田原駅、国府津駅(御殿場線)の発車時刻を基準とし、特急列車を含みます。

■鉄道駅のバリアフリー整備状況

本市に所在する鉄道駅 18 駅のうち、「高齢者、障害者等の移動円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づく、国の基本方針を踏まえ、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅8駅を含む11駅については、令和5(2023)年4月時点でバリアフリー化(段差の解消)が実施されていますが、残りの7駅については未整備となっています。また、多機能トイレの整備済が11駅で未整備が7駅、ホームの内方線付点状ブロックの整備済は15駅で、未整備が3駅となっています。

■段差解消済・段差未解消の駅の分布

令和5(2023)年4月時点



路線名	駅名	R3(2021) 平均 利用者数 (人/日) ※1	バリアフリー化(段差の解消)			多機能 トイレ	点状 ブロック 内方線付
			(エ):エレベータ (ス):スロープ	事業 開始	事業 完了		
複数路線 乗入れ	小田原	137,318	○(エ)	H13.4	H15.3	○	○※2
	国府津	9,208	○(エ)	H21.4	H23.3	○	○
東海道線	鴨宮	19,512	○(エ)	H16.4	H18.3	○	○
	早川	2,326	×	—	—	×	○
	根府川	—※3	×	—	—	○	○
御殿場線	下曾我	2,182	×	—	—	×	○
小田急線	足柄	3,488	○(エ・ス)	H19.4	H20.3	○	○
	螢田	5,138	○(ス)	H17.4	H18.3	○	○
	富水	5,482	○(ス)	H16.4	H17.3	○	○
	栢山	6,872	○(ス)	H16.4	H17.3	○	○
箱根登山 線	箱根板橋	1,938	×(ス)※4	H20.11	H21.3	○	○
	風祭	1,332	○(ス)	H19.1	H20.10	○	○
	入生田	764	○(ス)	H21.5	H22.2	○	○
大雄山線	緑町	336	×	—	—	×	×※5
	井細田	3,126	○(ス)	R4.8	R4.12	×	○
	五百羅漢	1,202	×	—	—	×	×
	穴部	1,190	×	—	—	×	○
	飯田岡	1,552	○※6	—	—	×	○
未整備等			7			7	3

※1 1日当たりの平均乗車人員(人/日)×2

※2 大雄山線のホームのみ令和5(2023)年度に実施

※3 無人駅のためデータ無し

※4 箱根板橋駅のスロープのみ、出入口が駅員による開閉式

※5 ホーム内一部未整備

※6 駅構内及び出入口に高低差無し

(3) 路線バスの運行状況

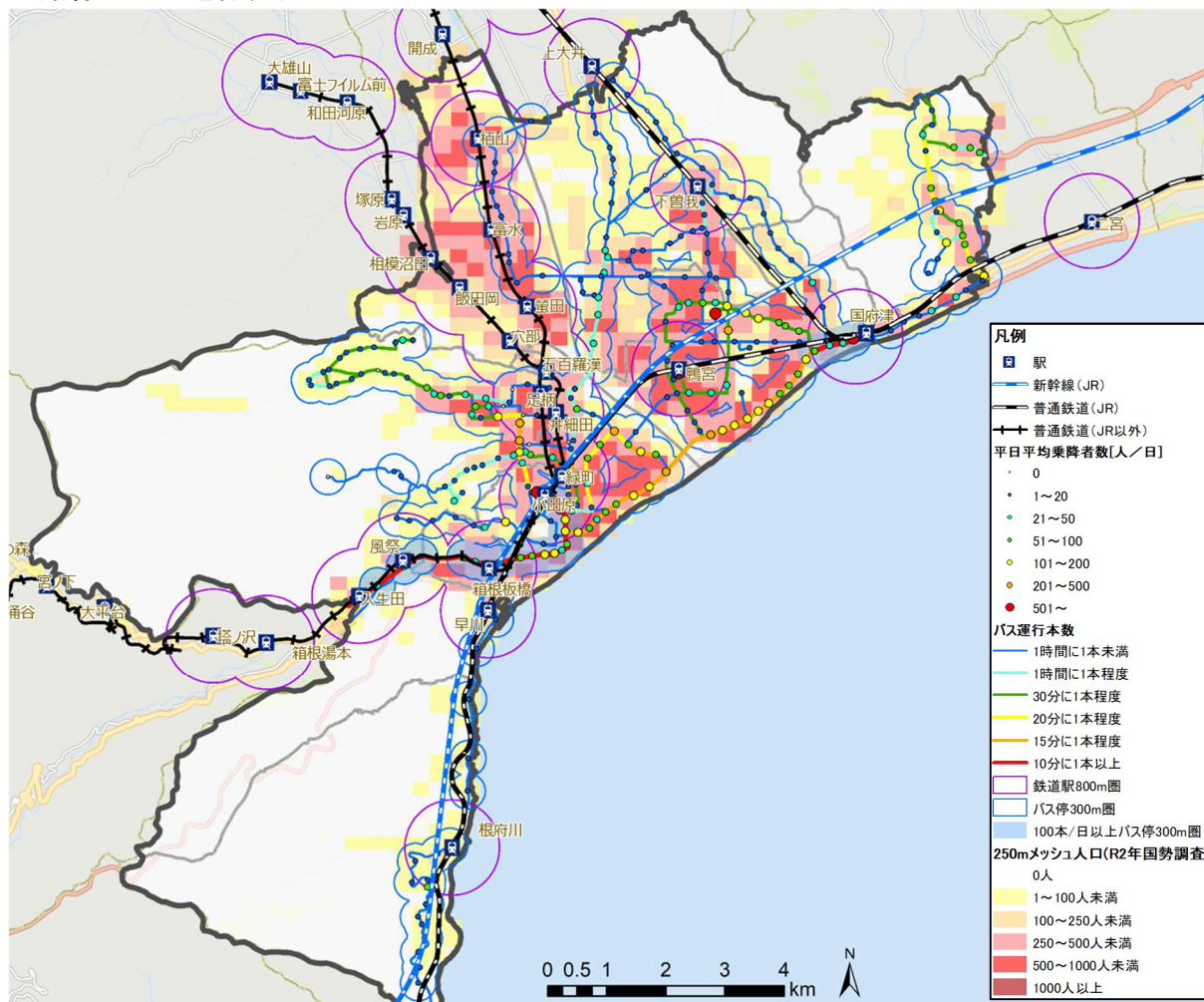
市内を運行する路線バス（隣接自治体にまたがる路線含む）は、約 110 系統（令和 4 年度運行系統別輸送実績報告書参照※運休路線等は除く）あり、主要な交通結節点である小田原駅、鴨宮駅、国府津駅等から市内各地に向けて、運行されています。

小田原駅東口と箱根方面や国府津駅を結ぶ路線、小田原駅西口と市立病院を結ぶ路線等については、20 分に 1 本程度の運行があり、サービス水準が高く、多くの利用者がいます。鴨宮駅とダイナシティや国府津駅を結ぶ路線、小田原駅東口と県立おだわら諏訪の原公園や小田原フラワーガーデンを結ぶ路線、橘地域の県道 709 号(中井羽根尾)区間(主に二宮駅に接続)等については、30 分に 1 本程度運行しており、一定のサービス水準が確保されています。

地域別でみると中央(中心部)地域、中央(郊外部)地域、川東南部地域、橘地域の一部区間では一定のサービス水準が確保されています。

一方で、平成 14(2002)年の道路運送法の改正に伴い、バス路線の新規参入・退出が自由化されたことで、路線の減便や廃止が相次ぎ、片浦地域、川東北部地域、橘地域の国道 1 号区間において路線バスが運行していない大幅な空白時間帯が生じるとともに、富水・桜井地域では、小田急線と並走する小田原駅と栢山駅を結ぶ路線が令和 4 (2022)年 4 月に廃止されるなど、地域によってサービス水準に差があるほか、本市全体ではバスの運行本数が減少傾向となっています。

■路線バスの運行状況



■ 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%となっています。

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ですが、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となっています。

■ 運行本数別のバス停数

← 多 運行本数 少 →

単位：箇所(バス停数)

地域	赤	オレンジ	黄色	緑	水色	青	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		

1時間に1本以上運行 55.5%

■ 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51.3%と最も多く、1人未満のバス停(白)10.6%も含めると、全体の61.9%となっています。

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、小田原駅がある中央(中心部)地域56.3%、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%と高く、一定の利用があるバス停が多いですが、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ります。

■ 利用者数別のバス停数

← 多 利用者数 少 →

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	1	1	12	2	16	2	12.5
中央(中心部)	3	2	10	12	9	28	0	64	36	56.3
中央(郊外部)	0	2	2	5	11	33	11	64	20	31.3
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	32	12	48	4	8.3
橘	0	0	3	9	3	12	0	27	15	55.6
うち国道1号区間	0	0	0	0	2	5	0	7	2	28.6
合計	6	6	24	35	40	150	31	292	111	38.8
割合(%)	2.1	2.1	8.2	12.0	13.7	51.3	10.6	100		

1日の利用者数が21人以上のバス停 38.1% - 34 - 1日の利用者数が20人以下のバス停 61.9%

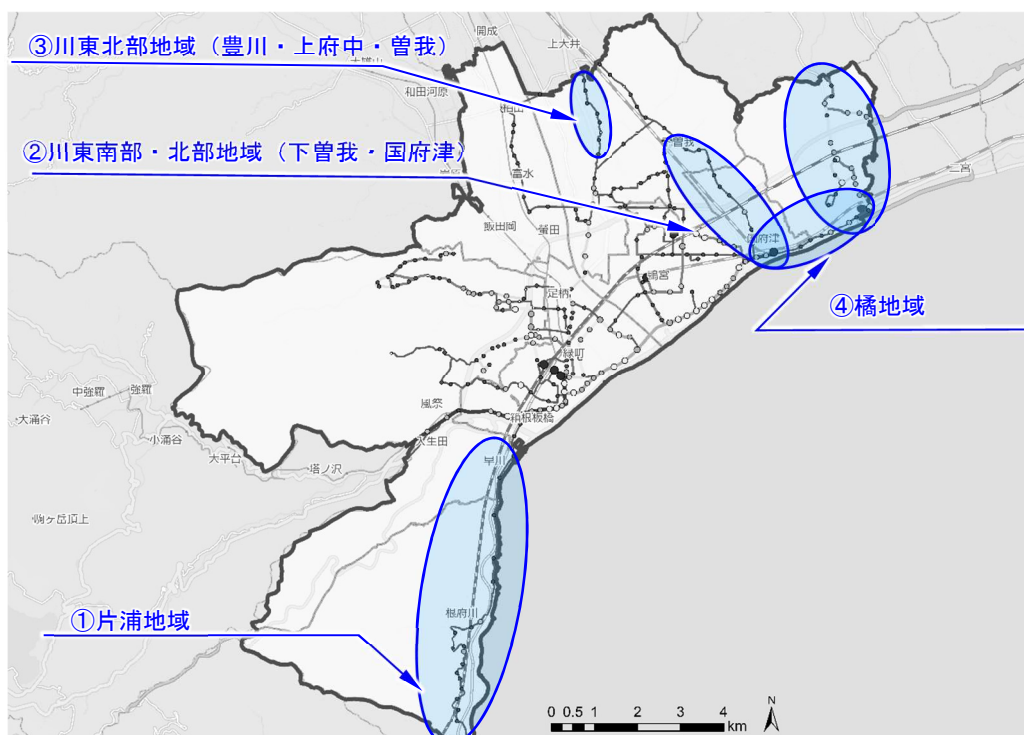
■路線バスの運行状況 (系統)

	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

■路線バスの大幅な空白時間帯状況

	地域・路線	時間帯
①	片浦地域 (小田原駅～石名坂(真鶴町))	9時～12時台
②	川東南部・北部地域 (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

■大幅な空白時間帯のあるバス路線



出典：バス事業者資料

■バス事業者への運行補助状況

	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～橋団地)	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

■公共交通が重複・並走して運行している箇所

重複箇所	交通事業者
小田原駅～箱根方面	箱根登山鉄道・箱根登山バス・伊豆箱根バス

※1日の運行回数が数本や重複箇所が一部区間の路線は除く

(4) 路線バスの走行環境

平成 24(2012)年及び令和 5(2023)年 1 月に実施した、バス事業者からの聞き取り調査結果では、渋滞箇所が 21 か所、路線バスを運転していて危険と感じる箇所（以下、「危険箇所」とする。）は 17 か所あり、平成 24(2012)年以降に危険箇所 7 箇所において、対策が実施（一部実施含む）されました。

渋滞箇所や危険箇所を解消し、路線バスの走行環境を改善することは、路線バスの定時性を確保し、利用者の利便性の向上や事業者の経費削減につながることから、引き続き、改善に向けた取組が求められています。

■ 主要道路での交通渋滞箇所

番号	内容
1	国道 1 号 「諸白小路」交差点～早川橋…休日・8 月 観光客の影響で渋滞。
2	市道 0014 「銀座通り」交差点～「大工町通り」交差点 国道 255 号への右折車両が多く、直進が難しい。
3	国道 1 号 浜町～山王区間…平日 14 時～18 時半、休日 15 時～19 時半 西湘バイパス「小田原 IC」への右折レーンにより 2 車線から 1 車線になり、渋滞。
4	国道 255 号 「飯泉入口」と「多古交差点」の信号の不連動により渋滞が発生。
5	県道 711 号（小田原松田） 「飯泉橋東交差点」～飯泉観音前…平日 7～8 時 渋滞が発生し、通過に 10～15 分要する。
6	県道 711 号（小田原松田） 「豊川支所前交差点」 渋滞が発生。
7	県道 720 号（怒田開成小田原） 「飯田岡入口交差点」 渋滞により、県道 717 号（沼田国府津）からの右折が難しい。
8	国道 255 号 「桑原交差点」…平日夕方 4～5 分程度の遅れが発生。
9	市道 0059 「打越跨線橋入口」交差点～「ダイナシティ」バス停…休日 10 時～17 時半 渋滞により、通常 10～12 分程度が、40 分近くかかる。
10	市道 0051 「国府津小入口」交差点 市道 0051 側の信号サイクルが長く、県道 72 号（沼田国府津）への右折車両が多いため、遅れが発生。
11	国道 1 号 国府津駅～親木橋～小八幡境…平日 14 時～18 時半、休日 15 時～19 時半 交通量が多く、遅れが発生。
12	県道 72 号（松田国府津） 「岡入口」交差点 菅原神社方面から国道 1 号へ左折する際、信号サイクルで 3～4 台しか捌けない。
13	国道 1 号 前川～「橋インター入口」交差点…7 時半～8 時半 西湘バイパス「橋 IC」への流入交通の影響で渋滞が激しく、遅れが発生。
14	国道 1 号 「山西」交差点～「押切橋」交差点…7 時半～8 時半 西湘バイパス「橋 IC」への流入交通の影響で渋滞が激しく、遅れが発生。
15	小田原厚木道路「二宮 IC」付近…朝時間帯 信号機が隣接、大型トラックが多いこと等から渋滞が発生。
16	市道 0007 合同庁舎近くの小田急線踏切（足柄 5 号）…平日朝・夕時間帯 最大 10 分程度踏切が開かない。
17	市道 0031 久野川橋…平日 10 時～11 時半 市立病院への通院車両により、「久野川橋際」交差点を小田原駅方向へ右折できず、遅れが発生。
18	国道 1 号・風祭駅近く…平日 7 時半～8 時半、秋の紅葉シーズン・連休中終日 朝は箱根方面、連休中等は箱根湯本駅まで 15～20 分程度が 1 時間近くかかる。
19	県道 74 号（小田原山北） 税務署前…申告シーズン（2～3 月）終日 税務署への駐車車両により道路が占有され、遅れが発生。
20	市道 0036 「ざる菊園前」～「北舟」…平日 8 時頃 遅れが発生。
21	国道 135 号（早川～根府川交差点） 行楽シーズンの渋滞により遅延が発生。

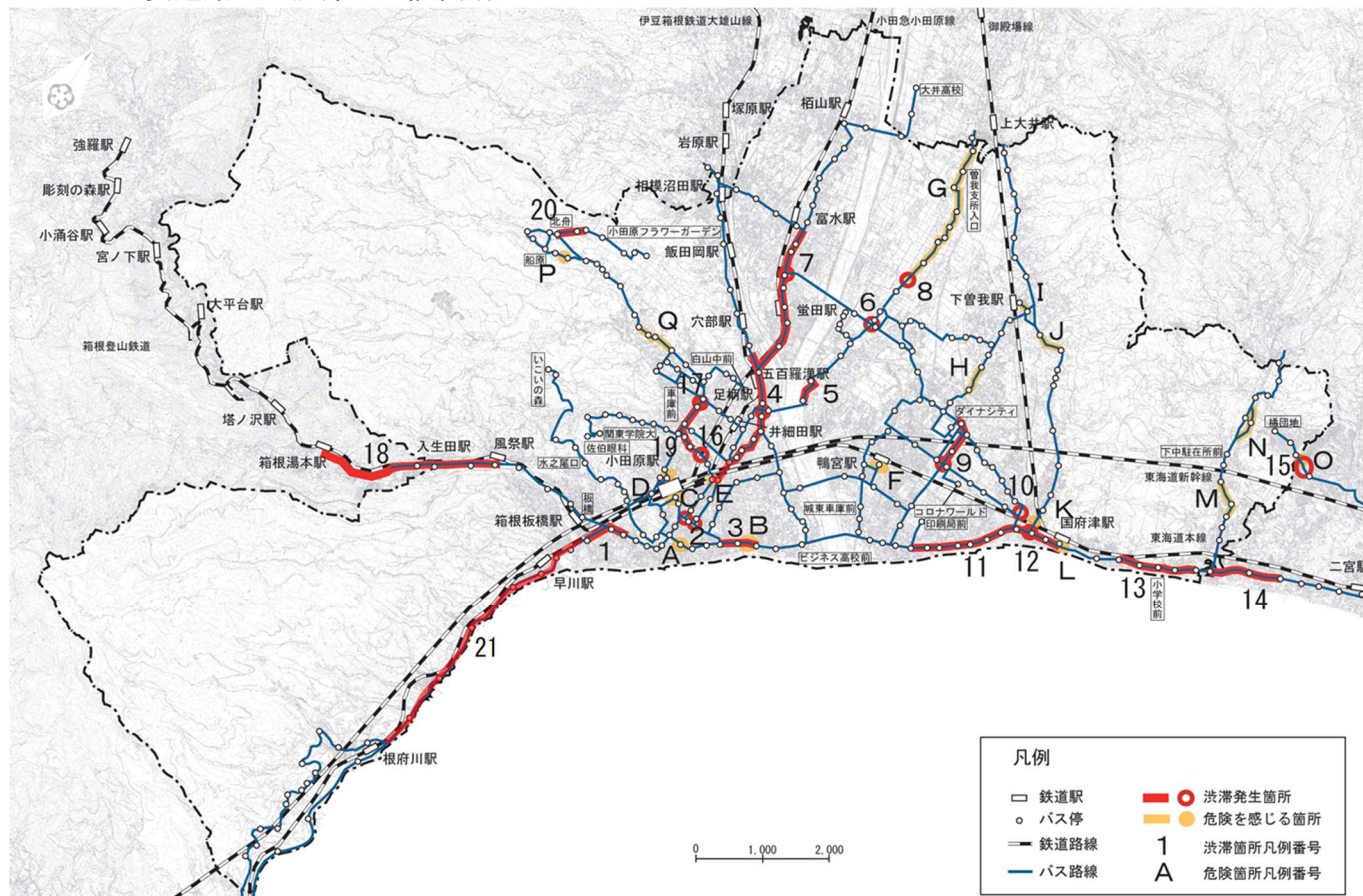
※21 は令和 4 年度聞き取り調査を踏まえ、新たに追加

■主要道路での危険箇所

番号	内容
A	国道1号 青物町 バス停発車時に、同進行方向右側車線からガソリンスタンドへ入る車両との輻輳。
B	国道1号 山王橋～山王 右折レーンを走行し、直進・左折レーンに車線変更する車両との輻輳。
C	小田原駅東口駅前広場 駅→バス乗り場、トザンイースト→バス乗り場など、利用者の乱横断が激しい。 ⇒ 乱横断防止に関する注意喚起の看板設置や啓発活動を実施
D	小田原駅西口駅前広場 駅からバス乗り場が近く、駆け込み利用や送迎での一般車が多い。 ⇒ 乱横断防止に関する啓発活動を実施
E	国道 255 号 「広小路」交差点 隣接する「栄町郵便局前」交差点からの右折車と、寺町(ガード下)から来る直進車が同時に流入するため、多方面から交通が流入し輻輳。 ⇒ 信号処理の変更で同時流入解消
F	鴨宮駅南口駅前広場 一般車がバス専用車線通行し、輻輳
G	県道 711 号(小田原松田) 下大井上～ 国道 255 号 桑原交差点 道路幅員が狭く、クランク形状で見通しが悪い。
H	市道 0071 高田公民館～下堀東 電柱や標識が通行に支障。
I	県道 716 号(成下曾我停車場) 下曾我駅～下曾我駅入口 路上駐車が多く、通行に支障。
J	県道 72 号(松田国府津)下曾我小入口～別所梅林 ガードレールがあり、通行に支障。 ⇒ 道路拡幅改良済
K	県道 72 号(松田国府津) JR東海道線ガード下 国府津駅方面からの自転車の飛び出しで危険。
L	国府津駅南口 バス専用車線を、送迎車両、バイク、自転車が通行し危険。 送迎車は外周を時計回りで走行する事になっているが、バス専用車線を通行する車両や、Uターンする車両もいる。朝時間帯は、バス待ちの列がバス専用車線まで伸び危険。 ⇒ 駅前広場拡張整備工事の実施により改良済
M	県道 709 号(中井羽根尾) 診療所前～中村原 道路幅員が特に狭く危険。(中井羽根尾線は、大半で歩道が無い。)
N	市道 5180 下小竹 幅員が狭い上に、路地が多く、庭の草が生い茂っているなど、特に危険。 ⇒ バスルート振替に伴い解消
O	小田原厚木道路「二宮IC」付近のトンネル 大型車の通行が多く、危険。
P	市道 0032 南船原～大林 交差する道路が斜めで見通しが悪く、カーブミラーも見にくく、横断車両が分かりにくい。
Q	市道 0032 中久野～中宿 久野小学校への通学時間帯で自動車との輻輳。 ⇒ 道路拡幅を一部区間で実施

危険箇所

■主要道路での渋滞・危険箇所



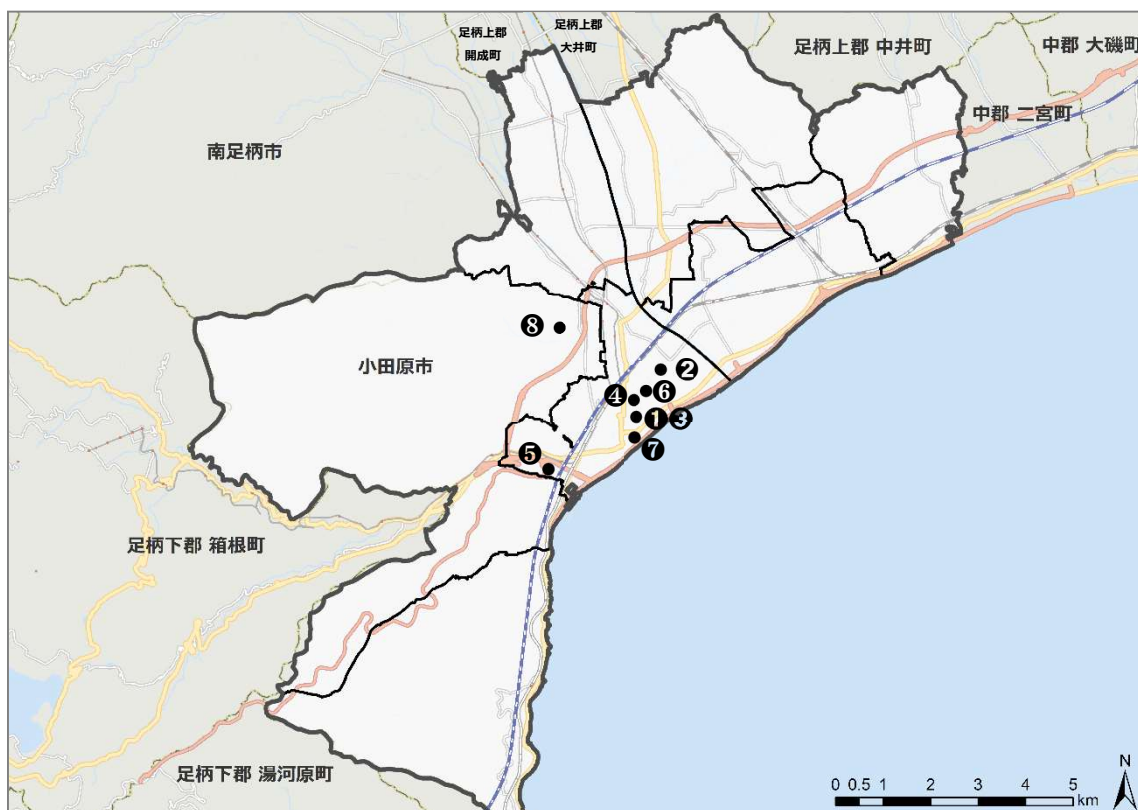
※平成 24 年度時点の交通事業者聞き取り調査結果を一部加工 (21 を追加)

(5) タクシーの運行状況

近年、スマートフォンのアプリ等による予約・迎車サービスを実施しているほか、キャッシュレス決済システムを導入するなど、利用者の利便性向上に努めています。

一方で、市民アンケート調査等では、タクシー事業者の営業所から離れている地域において、前日までに事前予約しておかないと希望する時間の配車が困難又は配車が不可能な状況が生じているとの意見がありました。

■タクシー事業者の所在地



■市内のタクシー事業者（令和5（2023）年4月時点）

	事業者	所在地
①	小田原報徳自動車(株)	小田原市浜町
②	ケイエム大箱根自動車(株)	小田原市寿町
③	太陽自動車(株)	小田原市浜町
④	箱根観光自動車(株)	小田原市中町
⑤	箱根モビリティサービス(株)	小田原市板橋
⑥	富士箱根交通(株)	小田原市中町
⑦	日本交通横浜(株)（小田原営業所）	小田原市浜町
⑧	伊豆箱根交通(株)（小田原営業所）	小田原市久野

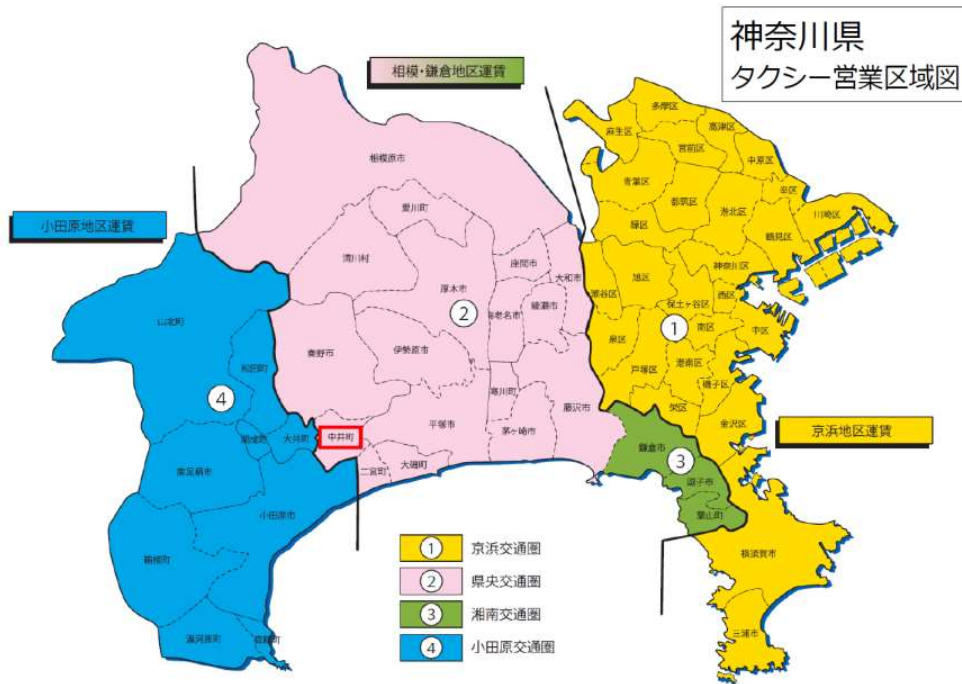
[コラム] タクシーの営業区域について

- ・タクシーは、輸送の安全、旅客の利便等を勘案し、法令により営業区域が定められています。
- ・発地及び着地のいずれもが営業区域外となる運送は禁止されています。(災害の場合その他緊急を要するとき等を除く。)

■禁止されている運送の例

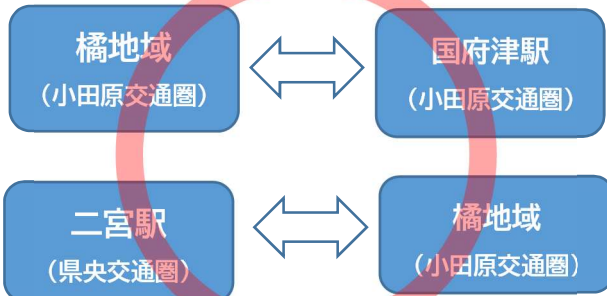
- ・小田原市のタクシー事業者が、二宮町から中井町や秦野市へ運送
- ・二宮町や秦野市のタクシー事業者が、小田原市から小田原市や松田町へ運送

■神奈川県内のタクシー営業区域

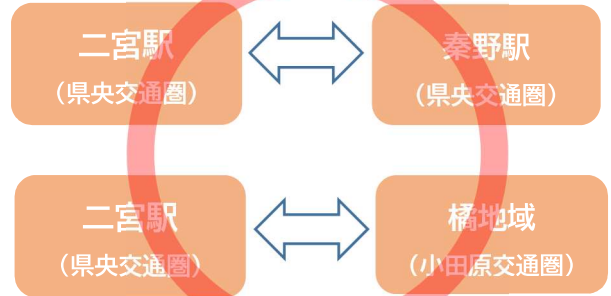


出典：中井町 HP

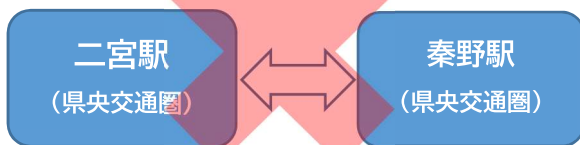
小田原市のタクシー事業者が
可能なサービス(例)



二宮町・秦野市のタクシー事業者が
可能なサービス(例)



小田原市のタクシー事業者が
できないサービス(例)



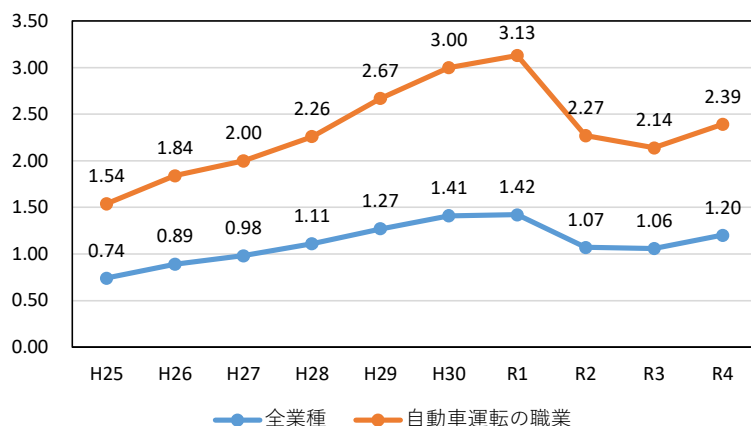
二宮町・秦野市のタクシー事業者が
できないサービス(例)



(6) 交通事業者の労働環境

近年、公共交通の運転士が慢性的に不足しています。自動車運転の職業の有効求人倍率は全産業の平均を常に上回っており、他業種と比較しても労働者が不足している傾向にあります。バスの運転士の労働時間については、新型コロナウイルス感染症の影響で近年は減少しているものの、交通事業者は現在の運行ダイヤを維持するため、超過勤務での対応となっています。また、令和6(2024)年4月からは自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されるなど、現状の維持が難しい状況となっています。さらに、バスの運転士の年間所得額については、全産業平均を下回っているという状況であり、交通事業者の労働時間・給与といった労働環境はいずれも厳しい状況にあります。

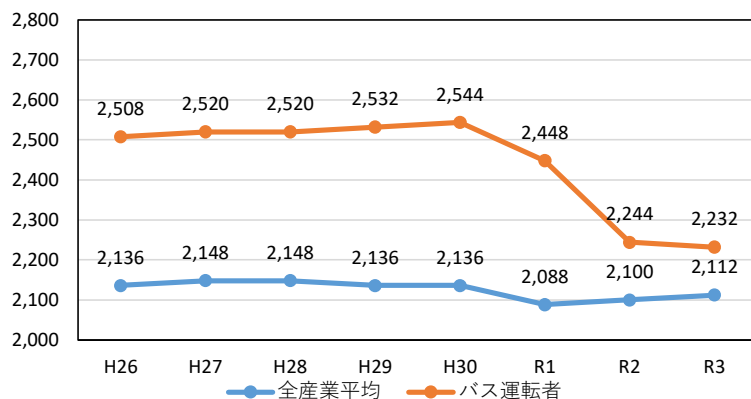
■自動車運転の職業の有効求人倍率の推移



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

■バス運転士の年間労働時間の推移

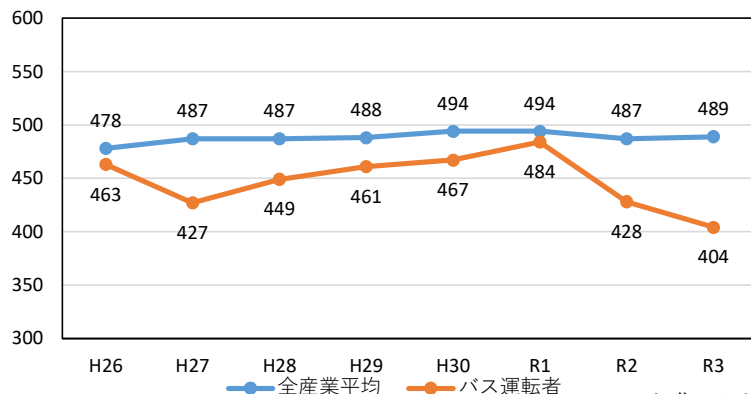
(時間/年)



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

■バス運転士の年間所得額の推移

(万円)

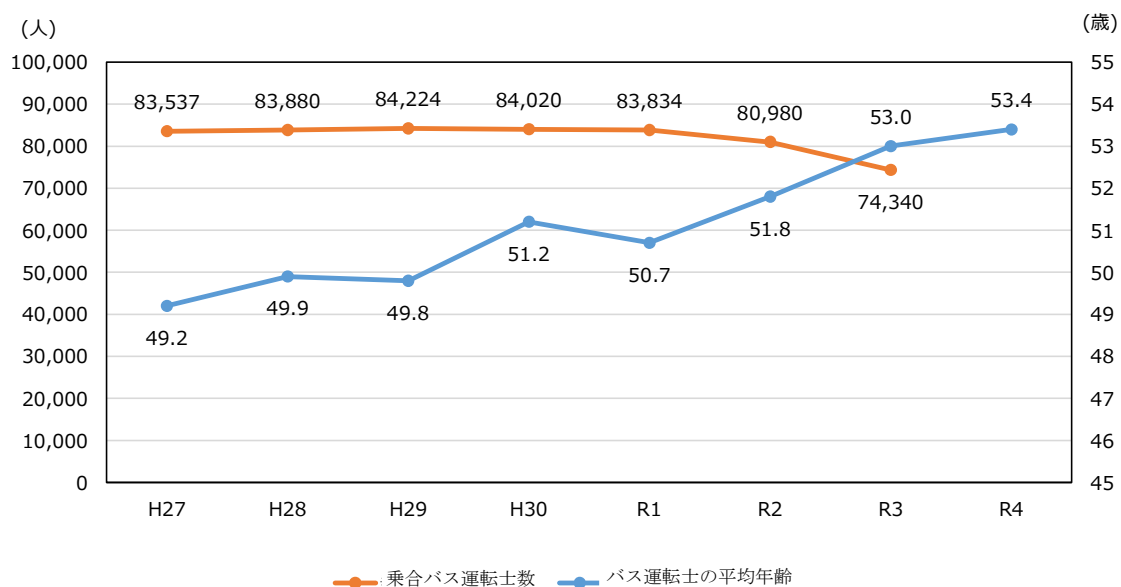


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

バスの運転士は、令和2(2020)年度以降、大幅に減少しており、平均年齢は上昇傾向にあります。

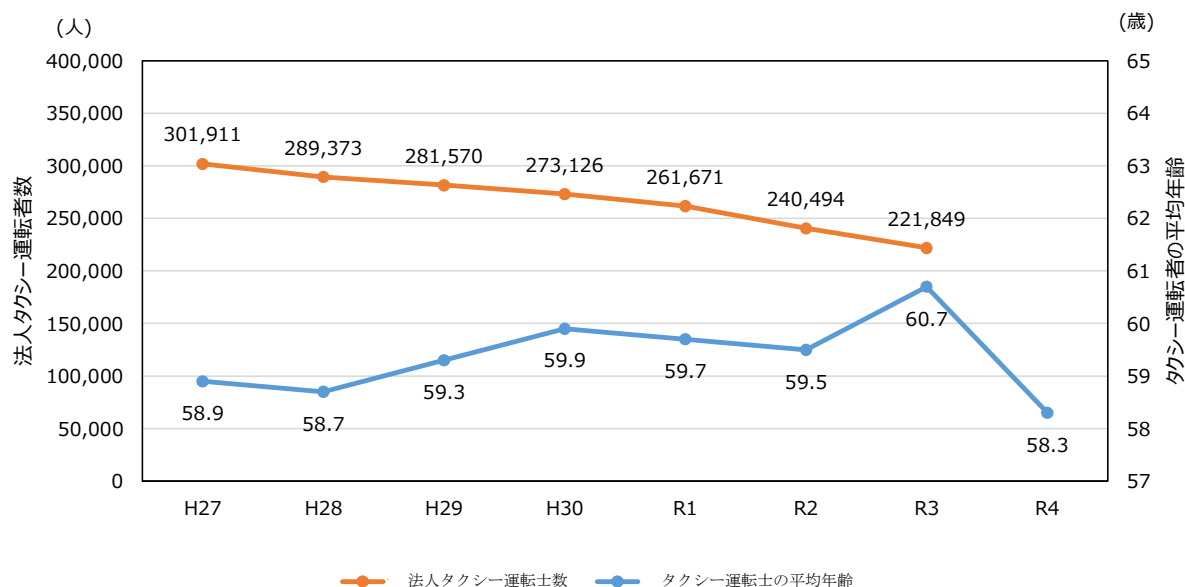
タクシーの運転士についても減少傾向で、平均年齢が高い状態で推移しています。

■乗合バス運転士数とバス運転士の平均年齢の推移



出典：運転者数 国土交通省「数字で見る自動車2023」
平均年齢 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

■法人タクシー運転士数とタクシー運転士の平均年齢の推移



出典：運転者数 国土交通省「数字で見る自動車2023」
平均年齢 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

(7) 公共交通の利用状況

市内の各駅の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成 30(2018)年と令和 3(2021)年を比較するといずれも 7～9割程度となっています。

市内の路線バスの利用者数は、令和 2(2020)年以降に新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより減少し、令和 3(2021)年は若干の回復傾向にあります。

■小田原市内各駅 乗車人員の推移

(人/年)

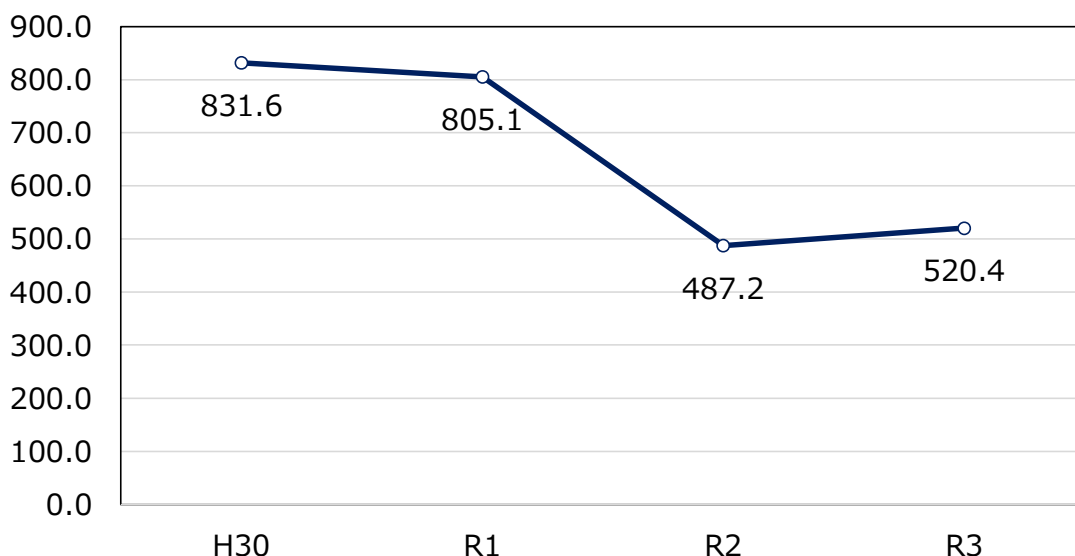
駅	H30	R1	R2	R3	H30→R3	
					割合(%)	増減数(人)
小田原駅	35,683,545	34,038,096	22,637,243	25,060,474	70.2%	-10,623,071
早川駅	493,480	507,276	398,945	424,495	86.0%	-68,985
国府津駅	2,190,000	2,139,270	1,639,580	1,680,460	76.7%	-509,540
鴨宮駅	4,594,620	4,550,112	3,350,335	3,560,940	77.5%	-1,033,680
下曾我駅	492,466	480,711	373,027	398,160	80.9%	-94,306
足柄駅	727,536	710,100	624,127	636,704	87.5%	-90,832
螢田駅	1,154,808	1,124,405	880,295	937,553	81.2%	-217,255
富水駅	1,241,092	1,239,727	924,870	1,000,036	80.6%	-241,056
栢山駅	1,640,974	1,583,017	1,190,190	1,253,978	76.4%	-386,996
箱根板橋駅	433,531	425,428	321,004	353,969	81.6%	-79,562
風祭駅	326,937	320,179	208,786	243,343	74.4%	-83,594
入生田駅	190,021	180,265	131,422	139,684	73.5%	-50,337
緑町駅	83,749	83,336	66,354	70,341	84.0%	-13,408
井細田駅	637,722	638,557	545,911	570,568	89.5%	-67,154
五百羅漢駅	265,023	260,959	199,143	219,423	82.8%	-45,600
穴部駅	249,905	250,186	200,217	217,076	86.9%	-32,829
飯田岡駅	333,299	329,423	254,965	283,332	85.0%	-49,967

※小田原駅は新幹線を含む。根府川駅は無人駅で乗車人員非公表。

出典：令和 3 年・4 年版小田原市統計要覧

■市内路線バス 利用者数の推移

(万人/年)



出典：バス事業者資料

—○—市内路線バス 利用者数

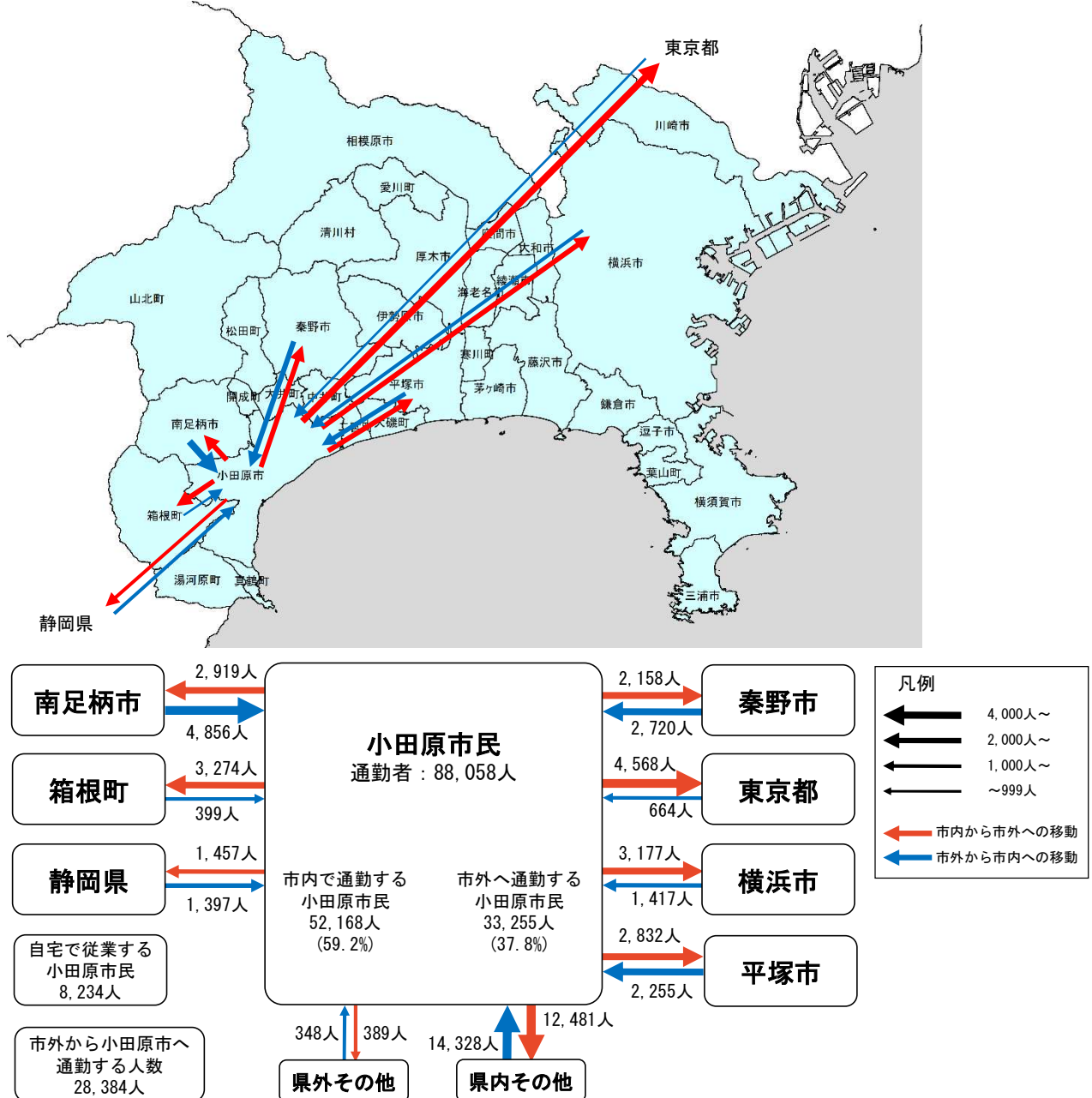
(8) 市内の通勤状況

市民の通勤者 88,058 人のうち、59.2%にあたる 52,168 人は市内に、37.8%にあたる 33,255 人は市外へ通勤しています。

一方、市外から本市に通勤しているのは 28,384 人であり、市内に通勤する 80,552 人の 35.2%を占めています。

市民の主な市外の通勤先としては、東京都が 4,568 人、箱根町が 3,274 人、横浜市が 3,177 人、南足柄市が 2,919 人となっています。また、本市に就業する人の市外の在住先としては、南足柄市が 4,856 人、秦野市が 2,720 人、平塚市が 2,255 人となっています。

■市民の通勤の状況、小田原市への通勤の状況



出典：国勢調査(R2年)

※通勤先が「不詳」「外国」の通勤者を除くため、通勤者の合計と市内・市外の合計が不一致

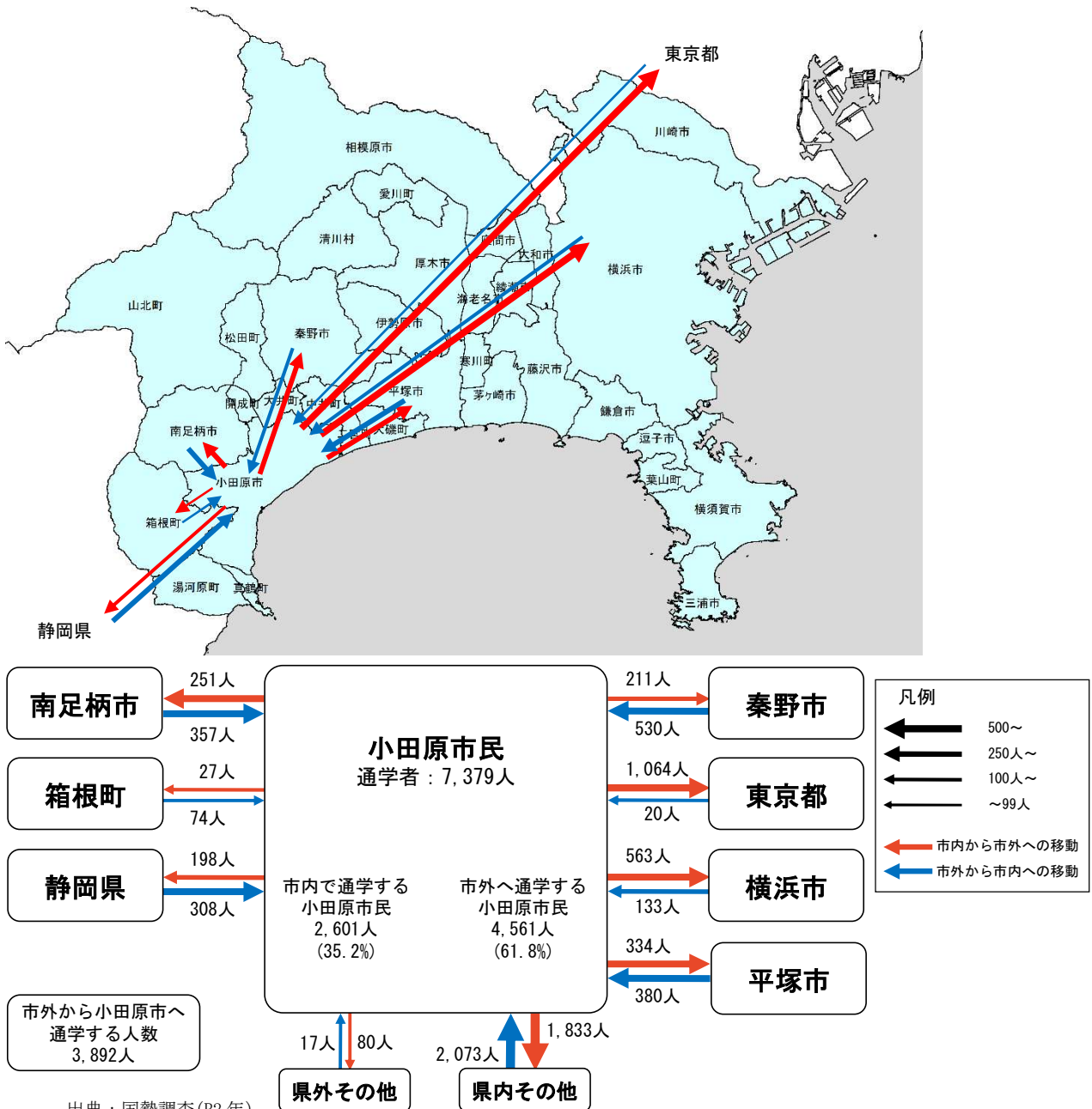
(9) 市内の通学状況

市民の通学者 7,379 人のうち、35.2%にあたる 2,601 人は市内に、61.8%にあたる 4,561 人は市外へ通学しています。

一方、市外から本市に通学しているのは 3,892 人であり、市内で就学する 6,493 人の 59.9%を占めています。

市民の主な市外の通学先としては、東京都が 1,064 人、横浜市が 563 人、平塚市が 334 人となっています。また、本市に通学する人の主な市外の在住先としては、秦野市が 530 人、平塚市が 380 人、南足柄市が 357 人となっています。

■市民の通学の状況、小田原市への通学の状況（15歳以上）

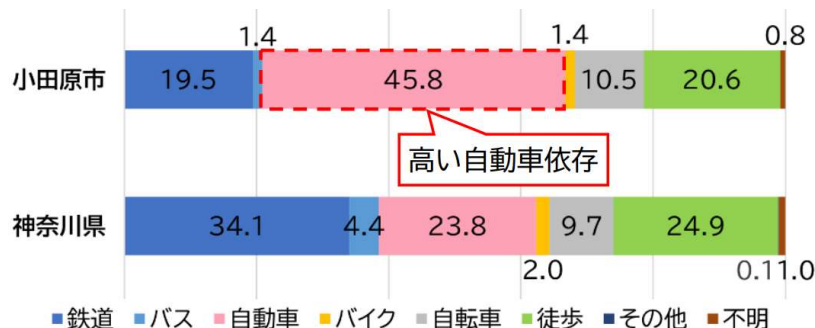


※通学先が「不詳」「外国」の通学者を除くため、通学者の合計と市内・市外の合計が不一致

(10) 市民の外出時における交通手段構成比

本市では、自動車での移動が 45.8%と最も多く、鉄道は 19.5%、バスは 1.4%と低い状況となっています。また、神奈川県平均と比較しても、自動車での移動の多さ、バス利用の少なさは顕著となっています。

■外出時における交通手段構成比



出典：第6回東京都圏パーソントリップ調査(H30年)

(11) 市内の移動状況

携帯 GPS データに基づく市内の移動の集中量(到着した人数)をみると、小田原駅周辺部のほか、鴨宮駅周辺部や国道1号沿い、螢田駅、富水駅、栢山駅などの周辺において移動の集中が多いことが分かります。

■携帯 GPS データに基づく市内の移動の集中量



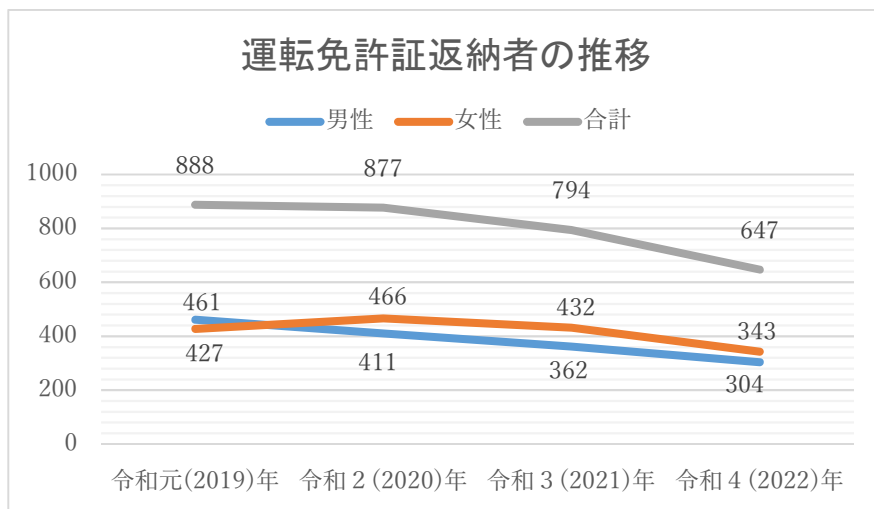
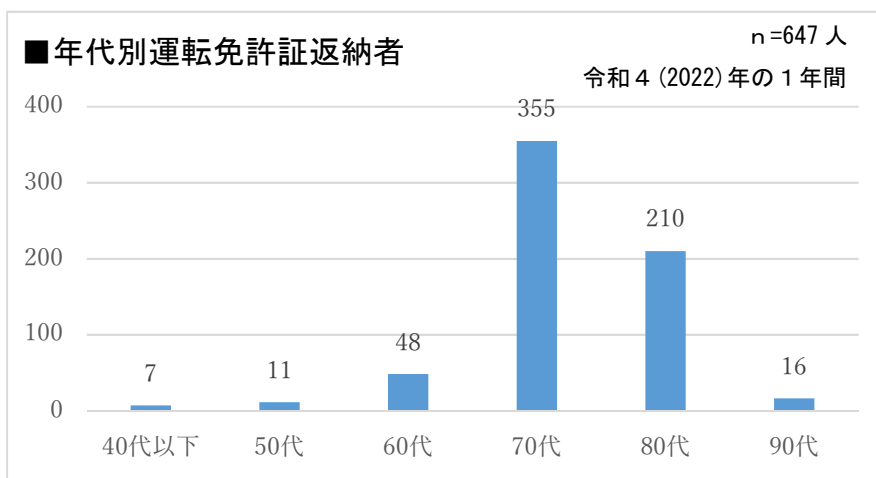
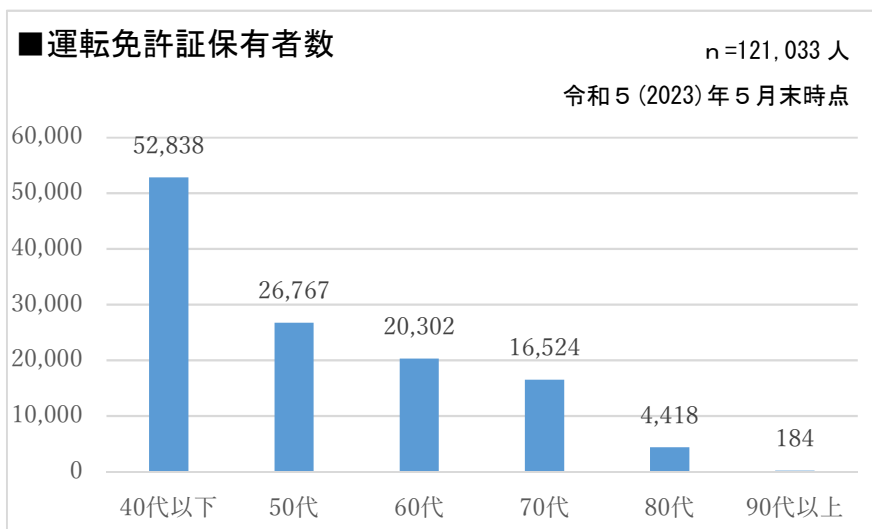
出典：携帯 GPS データ【ゼンリン混雑統計(下記参照)】

■携帯 GPS データの概要

使用データ	ゼンリン混雑統計(ドコモ契約者のうちアプリを導入している方の移動)※日本の人口の約5%をカバー
データ取得期間	令和3(2021)年7月~令和4(2022)年6月【1日平均】
データ内容	期間中に市内で発生集中した250mメッシュ単位の移動量のうち、集中量(到着した量)
対象範囲	小田原市

(12) 運転免許証の保有状況及び返納状況

本市における運転免許証の保有者は121,033人（令和5（2023）年5月末時点）で、令和4（2022）年の1年間に免許証を返納した方は647人です。免許証の返納者の年代別では、70代が最も多く355人、次いで80代の210人となっています。免許証の返納者の推移では、直近4年間で返納者数は、減少傾向となっており、新型コロナウイルス感染症対策による自家用車での移動需要の増加などが要因として想定されます。また、令和2（2020）年から女性の返納者が男性より多くなっています。



出典：神奈川県警察提供データを基に作成

3-3 移動実態・市民ニーズ等（アンケート調査より）

(1) アンケート調査結果の概要

令和4(2022)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票を回収しました(回収率33.7%)。

※実施したアンケート調査は、信頼度95%として回答数から誤差を算出すると、約3%となります。一般的に国などが実施している統計調査は、信頼度95%以上、誤差5%以内を基準としていることから、調査の信頼性を確保できていると考えられます。(本市の人口を当てはめた場合に必要な標本数(アンケートの回収数)はおおよそ400票であり、本調査の回収数は1,347票と上回っています。)

(2) 移動実態

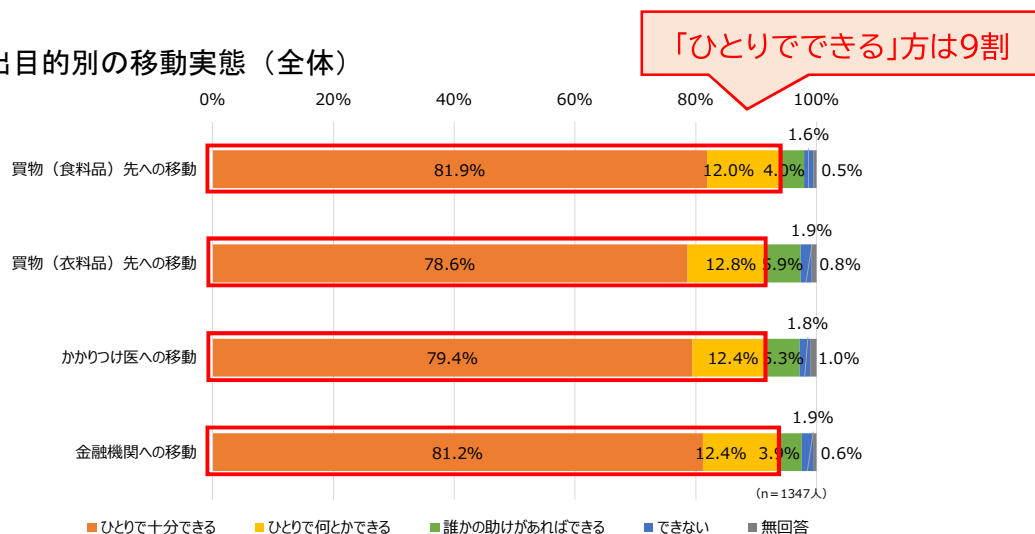
外出目的別の移動実態について、買物(食料品・衣料品)、かかりつけ医、金融機関への移動の全ての外出について、「ひとりでできる」と回答した方は9割程度です。

外出について「不安がある」と回答した人は、現在は9.1%ですが、将来(10年後)は34.3%と、将来の外出に不安を感じている方が多い状況です。

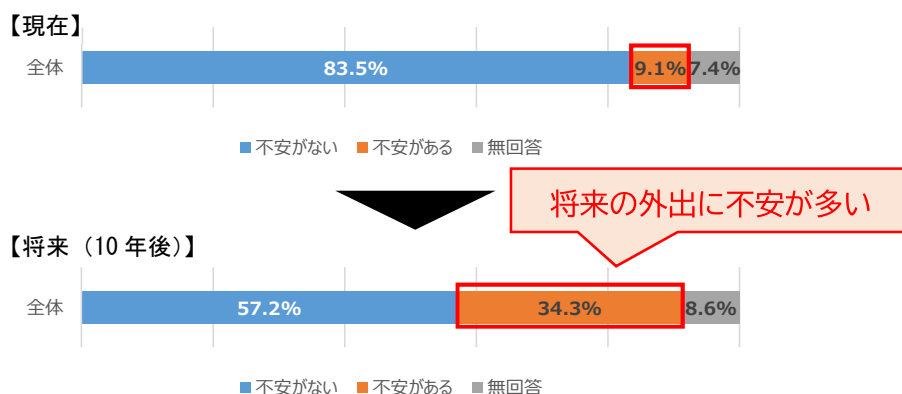
年代別では、現在は80代以上の約4割、将来(10年後)は60代以上の各年代の6割以上が不安を感じています。

地域別では、現在・将来ともに片浦地域、橘地域の方が他の地域に比べて不安を感じている方の割合が高く、現在は片浦地域で16.5%、橘地域で14.9%、将来(10年後)は片浦地域で70.7%、橘地域で54.0%の方が、外出に不安を感じています。

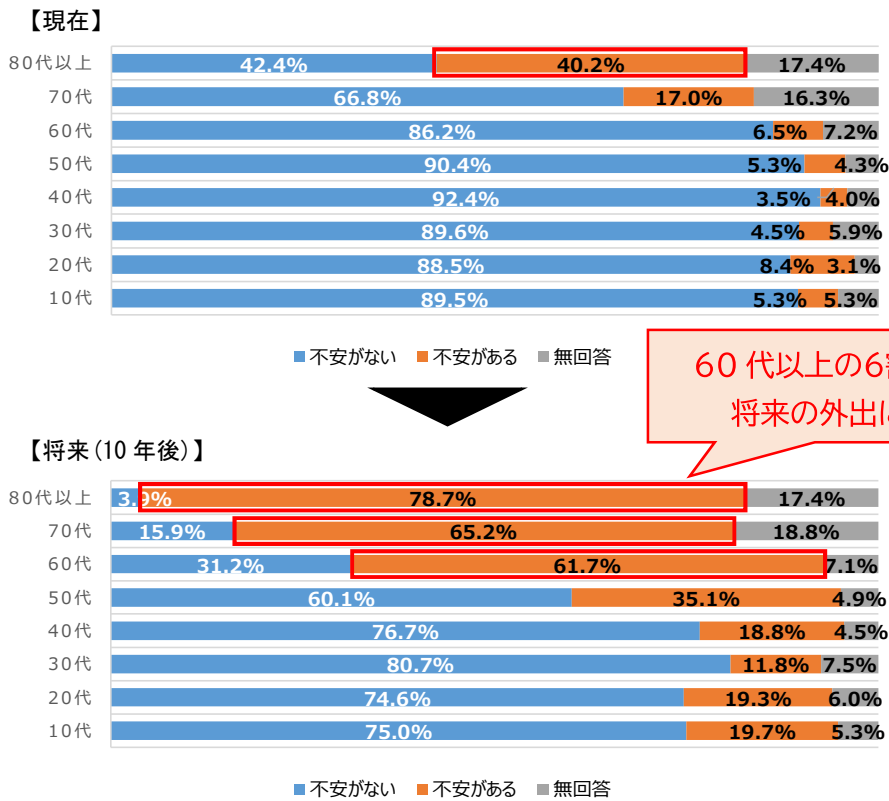
■外出目的別の移動実態（全体）



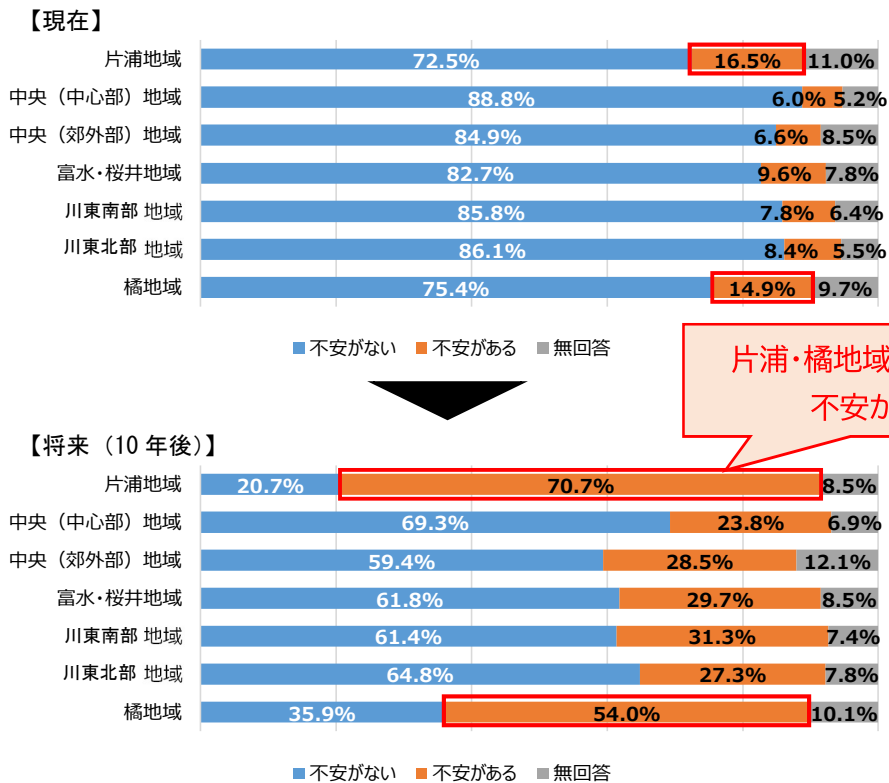
■現在と将来の外出への不安の割合（全体）



■現在と将来の外出への不安の割合（年代別）



■現在と将来の外出への不安の割合（地区別）



(3) 外出時の移動手段

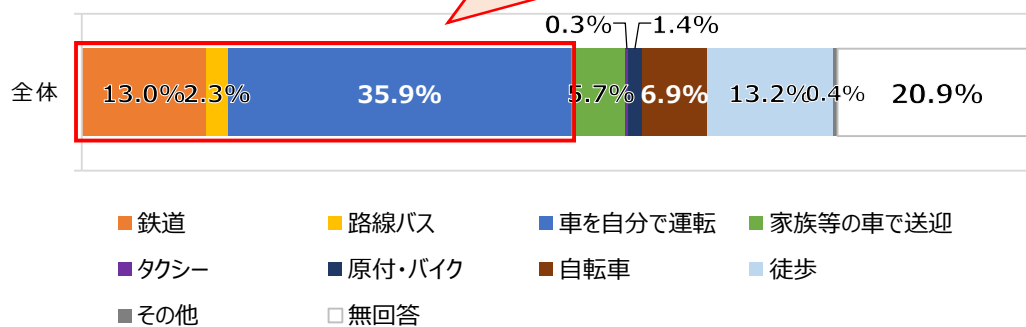
外出時の移動手段について、自動車(自分で運転)の割合が 35.9%と最も高く、鉄道は 13.0%、路線バスは 2.3%と低くなっています。(パーソントリップ調査による交通手段構成比と同じ傾向)

地域別でみると、鉄道は富水・桜井地域が 18.8%と高く、川東北部地域や橘地域は 10%以下と低くなっています。

路線バスの割合はいずれの地域も 5%以下と低いですが、片浦地域は 4.3%、中央(郊外部)地域は 3.9%であり、他の地域に比べて高くなっています。

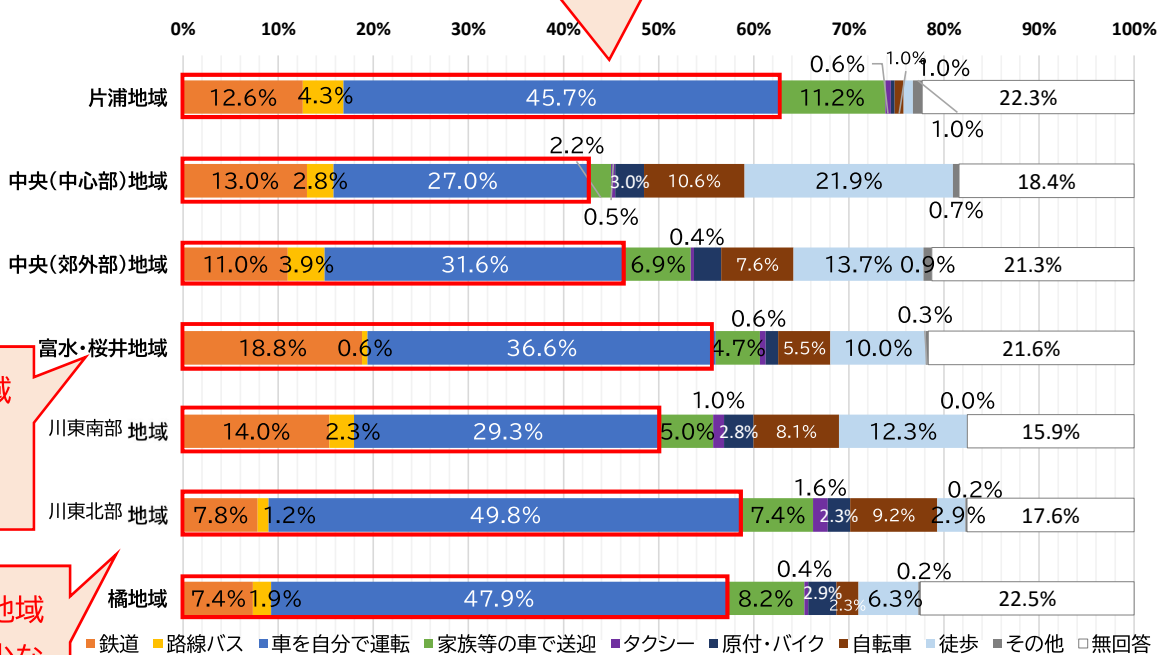
自動車(自分で運転)の割合は、バス路線の空白時間帯が生じている片浦地域、川東北部地域、橘地域では 40%以上と高く、中央(中心部)地域や川東南部地域では 30%以下と低くなっています。

■ 外出時の移動手段 (全体)



自動車が最多で
鉄道・バスは少ない

■ 外出時の移動手段 (地域別)



片浦地域では自動車が多い

富水・桜井地域
では、鉄道の
利用が多い

川東北部、橘地域
では、鉄道が少な
く自動車が多い

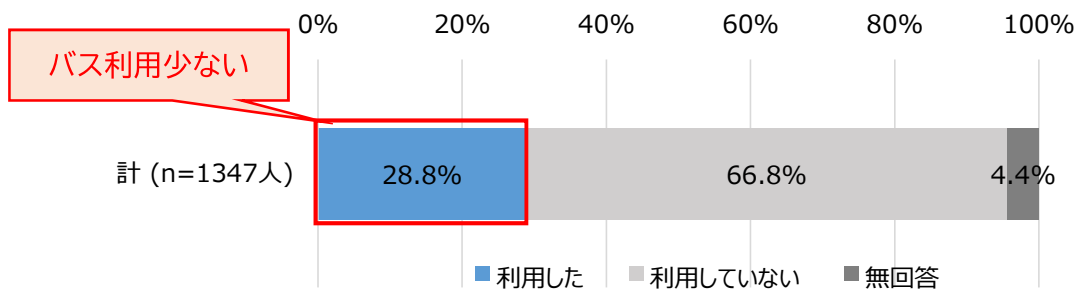
(4) 路線バスの利用状況

直近2ヶ月で路線バスを利用した方は28.8%となっています。

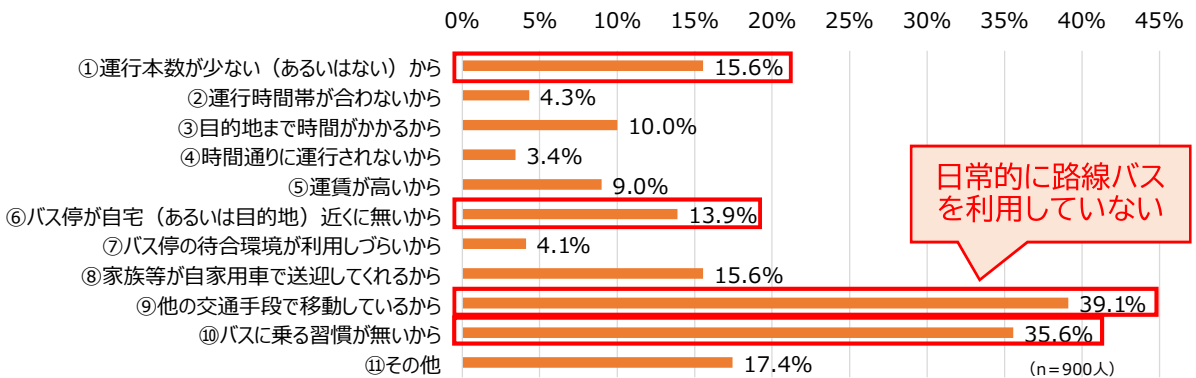
路線バスを利用していない理由は「他の交通手段で移動(39.1%)」、「バスに乗る習慣が無い(35.6%)」の割合が高くなっています。そのほか、「運行本数が少ない(あるいはない)(15.6%)」、「バス停が自宅(あるいは目的地)近くに無いから(13.9%)」など、バスの運行状況に起因する理由も一定数あります。

地域別にみると、片浦地域、川東北部地域、橘地域において、「運行本数が少ない(あるいはない)」、「運行時間帯が合わない」と回答した割合が他の地域に比べて高くなっています。

■直近2ヶ月のバス利用(全体)



■バスを利用していない理由(全体)



■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%

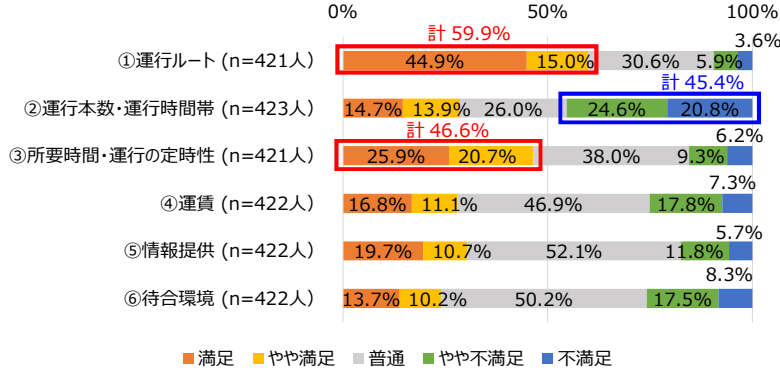
※計のn値は居住地域の未回答者も含むため、地域別のn値合計とは異なる

※理由ごとにパーセンテージが高い地域を赤枠で表示

(5) 路線バスサービスに対する満足度

路線バスについて、「運行ルート」の満足度が59.9%、「所要時間・運行の定時性」の満足度が46.6%と高い一方、「運行本数・運行時間帯」については不満足が45.4%であり、他のサービスに比べて不満足度が高くなっています。

■路線バスサービスに対する満足度（全体）

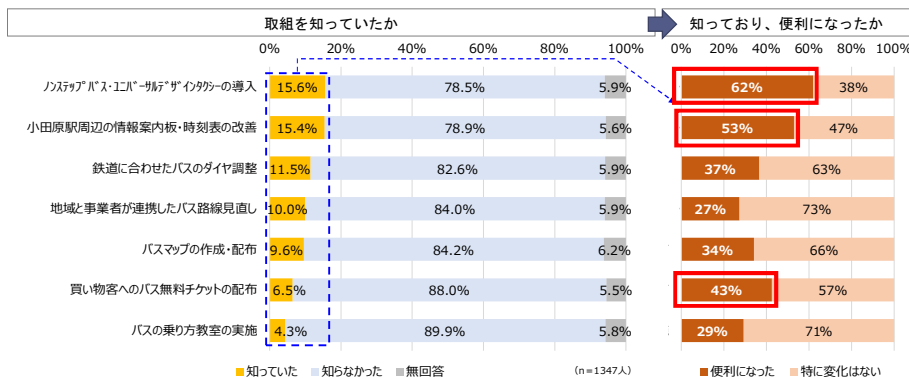


(6) これまでに進めてきた取組の認知度と認識

前計画に基づき進めてきた取組の認知度は限定的(5%~15%程度)であるものの、「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(62%)」、「小田原駅周辺の情報案内板・時刻表の改善(53%)」、「買い物客へのバス無料チケットの配布(43%)」などの取組によって公共交通の利便性が高まったとの認識がみられる傾向にあります。

地域別では、片浦地域、橘地域では各取組の認知度が他の地域より高い傾向にあります。

■これまでに進めてきた取組の認知度と認識（全体）



■これまでに進めてきた取組の認知度と認識（地域別）

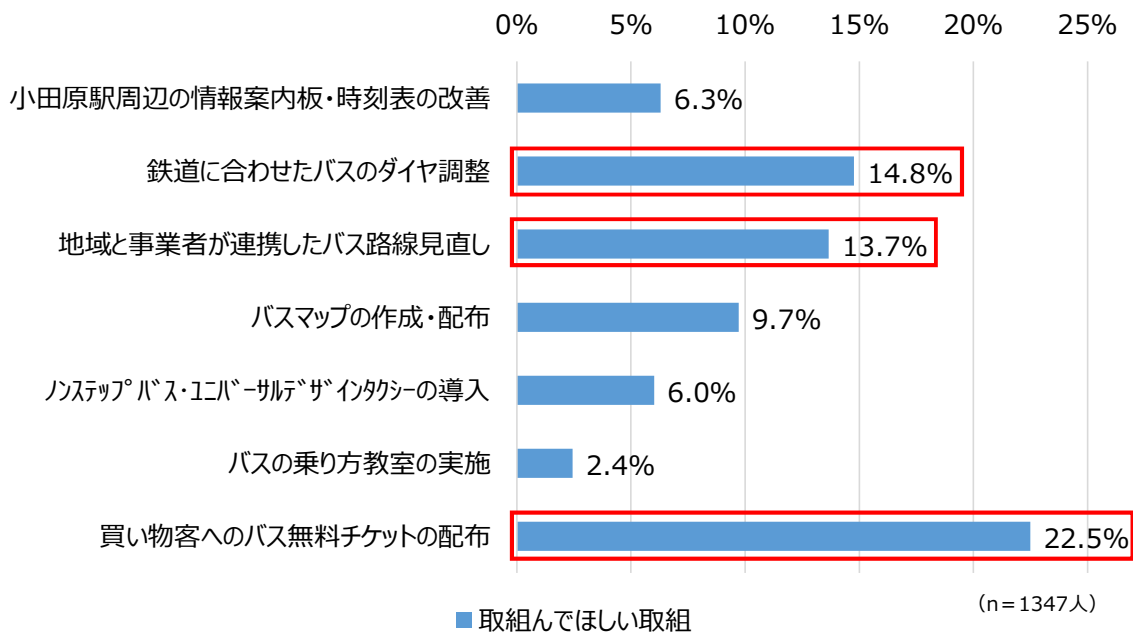
地域	これまでに進めてきた取組						
	小田原駅周辺の情報案内板・時刻表の改善	鉄道に合わせたバスのダイヤ調整	地域と事業者が連携したバス路線見直し	バスマップの作成・配布	ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入	バスの乗り方教室の実施	買い物客へのバス無料チケットの配布
片浦地域 (n=129人)	17.8%	20.9%	17.8%	13.2%	15.5%	12.4%	8.5%
中央(中心部)地域 (n=267人)	17.6%	11.6%	7.1%	9.4%	18.4%	4.5%	6.7%
中央(郊外部)地域 (n=141人)	16.3%	9.9%	7.1%	6.4%	13.5%	1.4%	2.8%
富水・桜井地域 (n=267人)	15.4%	5.6%	6.7%	6.4%	13.5%	4.1%	8.2%
川東南部地域 (n=275人)	13.1%	9.5%	6.5%	9.5%	13.5%	1.5%	4.7%
川東北部地域 (n=128人)	14.8%	10.9%	7.8%	7.0%	15.6%	2.3%	5.5%
橘地域 (n=119人)	15.1%	22.7%	30.3%	19.3%	22.7%	7.6%	8.4%
計 (n=1347人)	15.4%	11.4%	9.9%	9.4%	15.4%	4.2%	6.3%

(7) 要望の多い取組

要望が多かった取組として、「買い物客へのバス無料チケットの配布(22.5%)」、「鉄道のダイヤに合わせたバスのダイヤ調整(14.8%)」、「地域と事業者が連携したバス路線の見直し(13.7%)」などが挙げられます。

地域別にみると、片浦地域、川東北部地域、橘地域において、「地域と事業者が連携したバス路線見直し(2割前後)」と回答した方の割合が高くなっています。

■要望の多い取組（全体）



■要望の多い取組（地域別）

地域	市で進められた取組のうち、自身の地域で取り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・サインタクトの導入	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%

※計のn値は居住地の未回答者も含むため、地域別のn値合計とは異なる

※取組ごとにパーセンテージが高い地域を赤枠で表示

3-4 地域のニーズ・実情等（地域別説明会より）

(1) 地域別説明会の概要

本計画の策定に当たって地域のニーズや実情を把握するため、令和5(2023)年7月～8月に地域別説明会を6日間(計12回)開催しました。

各説明会においては、「各地域における移動手段の維持・確保に関する方針(案)」、「移動支援策(例)」の説明を行い、各地域のニーズや実情等の意見を伺いました。

■開催日時・参加者数

地域	開催日	会場	参加者数		
			14時～	19時～	合計
片浦地域	7月18日(火)	根府川公民館	11人	8人	19人
中央地域	7月20日(木)	市役所	7人	2人	9人
富水・桜井地域	7月25日(火)	城北タウンセンターいずみ	7人	2人	9人
川東南部地域	7月27日(木)	川東タウンセンターマロニエ	15人	5人	20人
川東北部地域	8月1日(火)	梅の里センター	11人	16人	27人
橘地域	8月3日(木)	橘タウンセンターこゆるぎ	27人	15人	42人
合計			78人	48人	126人

(2) 地域別の主な意見

地域別の主な意見は以下の通りです。

■片浦地域

	主な意見（要旨）
1	路線バスが運行していない日中の時間帯に移動手段が欲しい。
2	路線バスの増便が理想だが、まずは地区自治会連合会で実施している「タクシー輸送」の運行頻度が増えると良い。
3	路線バスの維持がまず大事だと思う。
4	「おでかけサポート」のボランティア運転員を増やすことが最重要であり、その次に乗合タクシーやコミュニティバスの検討も必要。
5	「おでかけサポート」のように、自宅まで来てくれる、利用しやすい移動支援策が好ましい。
6	「おでかけサポート」は運転員と利用者の仲介役が必要だが、現在は一人の方にすべて任せている状態である。若い世代にもっと関わっていただき、負担を軽減したい。
7	真鶴町のコミュニティバスの延伸や、ヒルトン小田原リゾート&スパの送迎車両の活用なども検討して欲しい。

■中央地域

	主な意見（要旨）
1	公共交通は充足していると思うが、市立病院の前の道路などは、渋滞による路線バスの遅延が発生しており、定時性の確保に向けた対策を行って欲しい。
2	路線バスの空白時間帯がある地域の方は移動に困っているので先行実施できるようにして欲しい。
3	水之尾や荻窪地域は、外出が不便である。
4	小田原駅から市立病院や市役所に向かう際、路線バスが東口と西口の両方から運行しており、迷ってしまう利用者もいると考えられる。
5	事情によりバス停が設置できず、のりばがどこにあるのか分からない箇所がある。案内表示やサインを設置して欲しい。
6	買物客へのバス無料チケットの配布はダイナシティ以外でも実施できないか。
7	ボランティア輸送や自家用有償旅客運送より、既存のタクシーや路線バスを使った移動支援策の方が、気兼ね無く使えるとともに、安全性も高く、安心である。

■富水・桜井地域

	主な意見（要旨）
1	曾比地域は栢山駅に出るまでに距離があることが課題であり、タクシー助成が有効ではないか。
2	タクシーは料金が高額であるため、タクシーのような運行形態で、タクシーよりも安いサービスを展開して欲しい。
3	移動に困っている人は一定数いると思われるが、少数である。
4	例えば、スイミングスクールは自分でバスを出している。市立病院など公共施設に関しても、目的地側がバスを出すべきではないか。
5	単に公共交通をどうするかだけでなく、居住の仕方(まちづくり)も含めて考えて欲しい。
6	ボランティア輸送について、ボランティア運転員を集めることと、無償で行っていくことは難しいのではないか。

■川東南部地域

	主な意見（要旨）
1	市道 0051(巡礼街道)の渋滞を改善して欲しい。
2	市立病院や市役所、小田原駅を結ぶような、市内を巡回するバスを運行して欲しい。
3	長期的な視点で、居住を集約することで、コンパクトなまちづくりを目指すべき。
4	10年後は自動運転やドローン輸送などの技術が普及すると予想されるが、全国に先駆けてそれらの実証実験をやってみる考えはないのか。
5	コミュニティバスなど、他市町の成功事例をもっと取り入れて欲しい。既存の路線バスとの競合は考える必要があるが、地域でもコミュニティバスの運行を望む声があり、実証実験を実施してから判断できないか。
6	路線バスやタクシーの運転手など、お金を払っても運転してくれる人がいないのに、ボランティアでやってくれる人がいるとは考えづらい。

■川東北部地域

	主な意見（要旨）
1	川東北部地域と小田急線の駅を接続するバス路線が欲しい。
2	タクシーは予約をしなければ利用できないことがほとんどで、配車依頼の電話をしても断られることが多い。
3	通院で路線バスを利用しているが、運行本数が少なく不便である。路線バスでなくても良いので移動手段を増やして欲しい。
4	路線バスの空白時間帯がある地域でなくても、運行本数が少なく、買物も通院も不便な地域がある。
5	運転免許証を返納したが、移動手段に困っている。できればコミュニティバスを導入してほしい。
6	バスの乗り方教室を今後も継続して欲しい。
7	御殿場線は本数が少なく利便性が低いため、本数を増やして欲しい。

■橘地域

	主な意見（要旨）
1	路線バスが減便になり、通勤が不便になった。せめて1時間に1本は運行して欲しい。特に、国府津駅から押切の間で、路線バスが走っていない時間があり、大変不便。
2	前川在住だが、病院が近くになく、路線バスで通院すると、帰りは15時頃までバスがない。早急に移動支援策を検討して欲しい。
3	鉄道のダイヤと路線バスのダイヤがかみ合っておらず乗換が間に合わない。ダイヤの改善をして欲しい。
4	二宮駅を中心とする交通網を維持してほしい。計画には利用実態を踏まえ、バス路線の記載の順番にも留意してほしい。
5	橘地域の住民は圧倒的に二宮方面への移動ニーズが多いため、二宮駅発着のバス路線の維持を最も重要なポイントとして計画に位置付けてほしい。
6	隣接自治体との連携も含めた、デマンド交通またはコミュニティバスの運行を検討して欲しい。
7	前羽地域と橘北地域では、移動の特性が異なることから、移動支援については、分けて考えるべき。

3-5 交通結節点利用実態等（交通結節点アンケート調査より）

(1) 交通結節点アンケート調査結果の概要

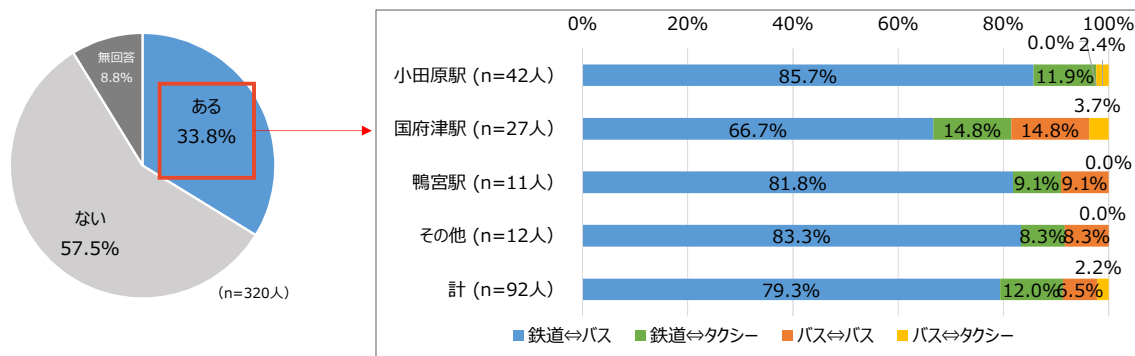
交通結節点アンケート調査では、令和4(2022)年12月に、交通結節点5か所(小田原駅東口・西口、鴨宮駅南口、国府津駅、ダイナシティ)における公共交通利用者(市民以外も含む)を対象として、計1,000票の調査票を手渡し配布し、320票を郵送回収しました(回収率32.0%)。

(2) 公共交通の乗継の実態

直近2ヶ月で公共交通の乗継をしたことがある人は33.8%となっています。乗継の種類としては、「鉄道⇄バス」の回答が多く、国府津駅では「バス⇄バス」や、「バス⇄タクシー」の割合が他と比べ高い傾向にあります。

■交通結節点の直近2カ月の乗継の有無

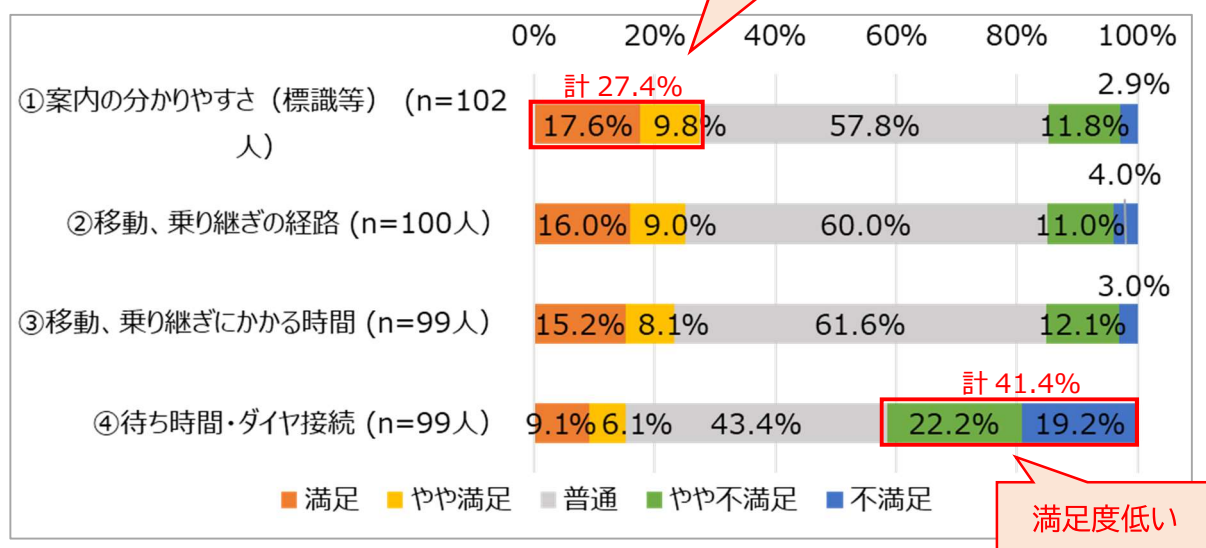
<直近2カ月の乗継有無> <どこでどのような乗継をしたか>



(3) 公共交通の乗継に関するサービス満足度

公共交通の乗継に関するサービス満足度について、不満足の手がかりが多い項目は、「待ち時間・ダイヤ接続(41.4%)」となっています。一方、満足度が高い項目は、「案内の分かりやすさ(27.4%)」となっています。

■公共交通の乗継に関するサービス満足度



(4) 公共交通に関する取組について

公共交通の取組に関する認知度について、各項目において認知度(知っていたとの回答)は55%~75%程度となっています。

「公共交通に関する取組を知っており、公共交通の利用が便利になった」との回答は、「出発駅から到着駅への路線・乗換情報の検索(54.1%)」、「出発地から目的地への経路の検索(検索アプリ)(55.9%)」で特に多くなっており、半数以上が活用している状況となっています。

■公共交通に関する取組の認知度

