

小田原市地域公共交通総合連携計画

計画書（案）

平成25年2月5日

小田原市生活交通ネットワーク協議会

【 目次 】

	頁
はじめに	1
1 小田原市地域公共交通総合連携計画策定の背景	1
2 計画の位置づけ	1
1 小田原市の公共交通に関する現状	2
1-1 地域概況	2
1-2 上位計画での公共交通の位置づけ	5
1-3 小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査概要	6
2 公共交通を取り巻く課題の整理	7
3 地域公共交通の方向性と目標	9
3-1 基本理念	9
3-2 基本方針	10
3-3 地域公共交通総合連携計画の区域	11
3-4 地域公共交通総合連携計画の計画期間	11
3-5 地域公共交通総合連携計画の目標	12
4 事業概要及び実施主体	14
4-1 実施すべき事業	14
4-2 事業スケジュール	32
5 おでかけ品質の向上に向けて	33
5-1 おでかけ品質の確保・向上に向けた推進体制	33
5-2 PDCAサイクルに基づく事業評価の実施	34

はじめに

1 小田原市地域公共交通総合連携計画策定の背景

本市は、5社の鉄道事業者による6路線18駅を有し、4社のバス事業者が路線バスを運行している。平成14年度以降、路線バスの大幅な減便、廃止が複数回行われ、日中、路線バスがほとんど運行しない地域が生じている。

市域の中央を南北に酒匂川が流れており、近年、川東地域は大型商業施設等が集積し、市役所周辺は、警察署、県政総合センター、税務署、市立病院等の行政機関が集約する地域となっている。

しかしながら、酒匂川の東西を結ぶ路線バスが少ないことから、運転可能な人は、自家用車に依存することとなり、道路渋滞を引き起こすとともに、高齢者、学生などにとっては、移動の品質が大きく低下している。

本市の代表的交通手段が自動車である割合は、平成22年度時点で46%と非常に高く、平成23年度の高齢化率は24%に達する超高齢社会となっている。

今後、更に進む高齢社会に対応するため、鉄道駅と市民ニーズの高い施設とを有機的に接続し、異なる交通モード・交通事業者を円滑に利用できる公共交通ネットワークを構築することが必要である。

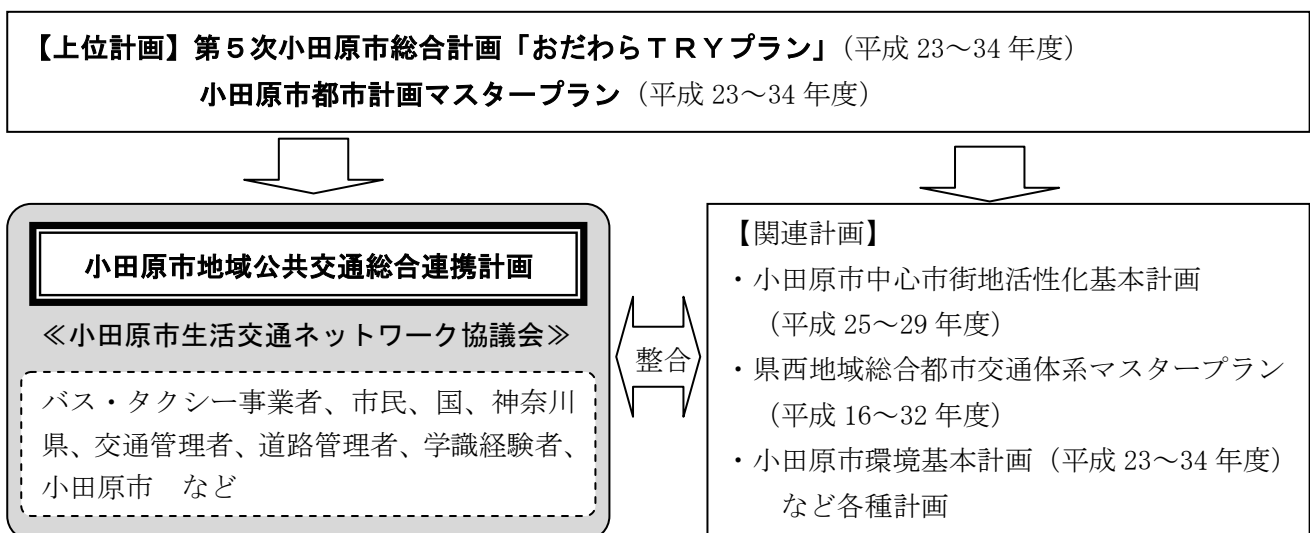
これらを踏まえ、平成24年1月に、市民・交通事業者・行政等が参画する「小田原市生活交通ネットワーク協議会」を設立し、小田原市の公共交通、特に路線バスのあり方について見直しを図ることとした。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）に基づき、地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現するためのものである。

すなわち、本計画は、小田原市は、どんな「おでかけ」に使える公共交通ネットワークを守っていくのかを示す羅針盤であり、小田原市の「おでかけ品質向上計画」と言い換えることができる。

2 計画の位置づけ

本計画は、第5次小田原市総合計画「おだわらTRYプラン」（平成23年3月策定）及び小田原市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）を上位計画とし、関連計画として小田原市中心市街地活性化基本計画、県西地域総合都市交通体系マスタープラン、小田原市環境基本計画などの関連諸計画と整合を図り、調和のとれたものとする。



1 小田原市の公共交通に関する現状

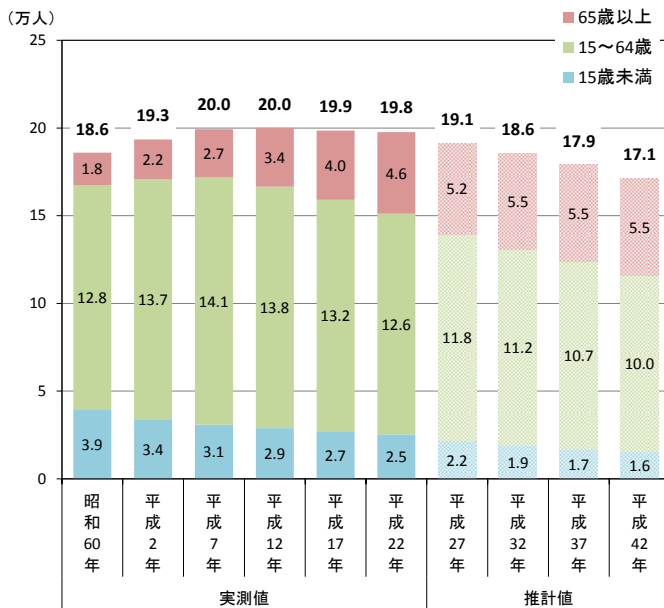
1-1 地域概況

(1) 人口動向等

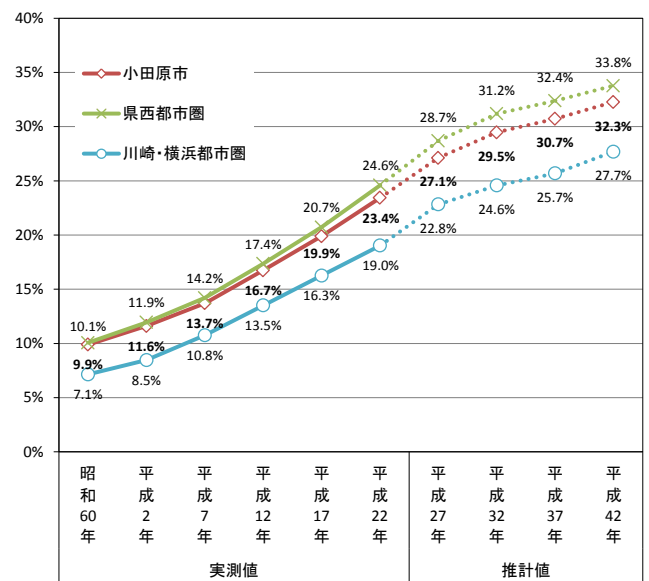
小田原市の総人口は平成25年1月1日現在、196,692人で、平成12年をピークに緩やかに減少傾向に転じ、国立社会保障・人口問題研究所によると、このまま推移した場合、平成32年には約186,000人まで減少すると予測されている。

65歳以上の高齢化率（平成22年：23.4%）は平成27年に27.1%、平成32年に29.5%と増加することが予想され、世帯人数は1人または2人の割合が増加している。

■年齢階層別夜間人口の推移

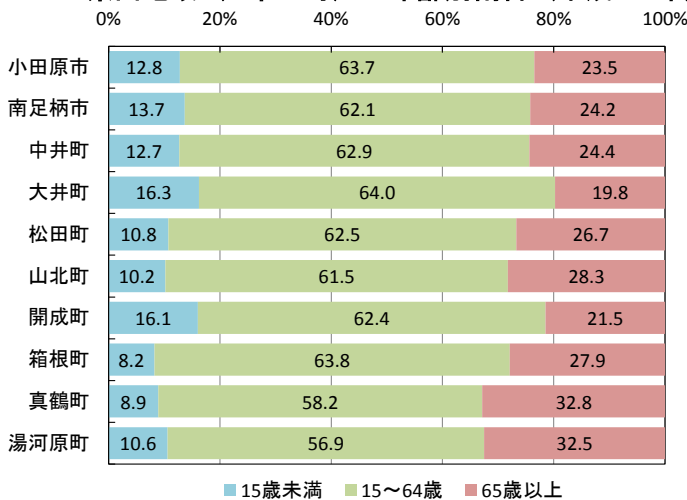


■高齢化率（65歳以上）の推移



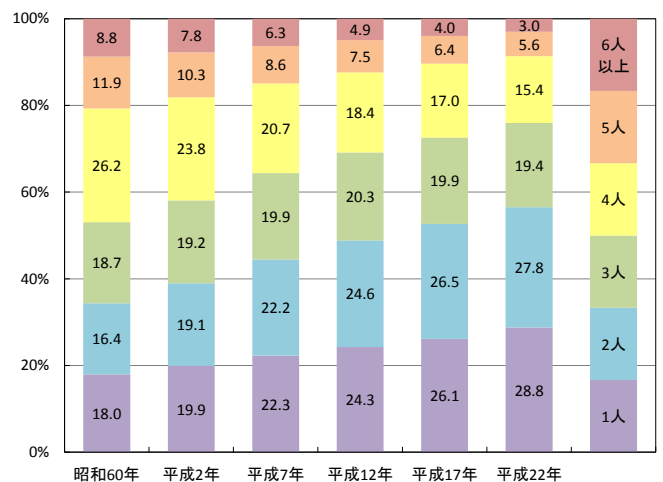
資料：実測値…国勢調査、推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」

■県西地域（2市8町）の年齢別割合（平成22年）



資料：国勢調査

■世帯人数の推移

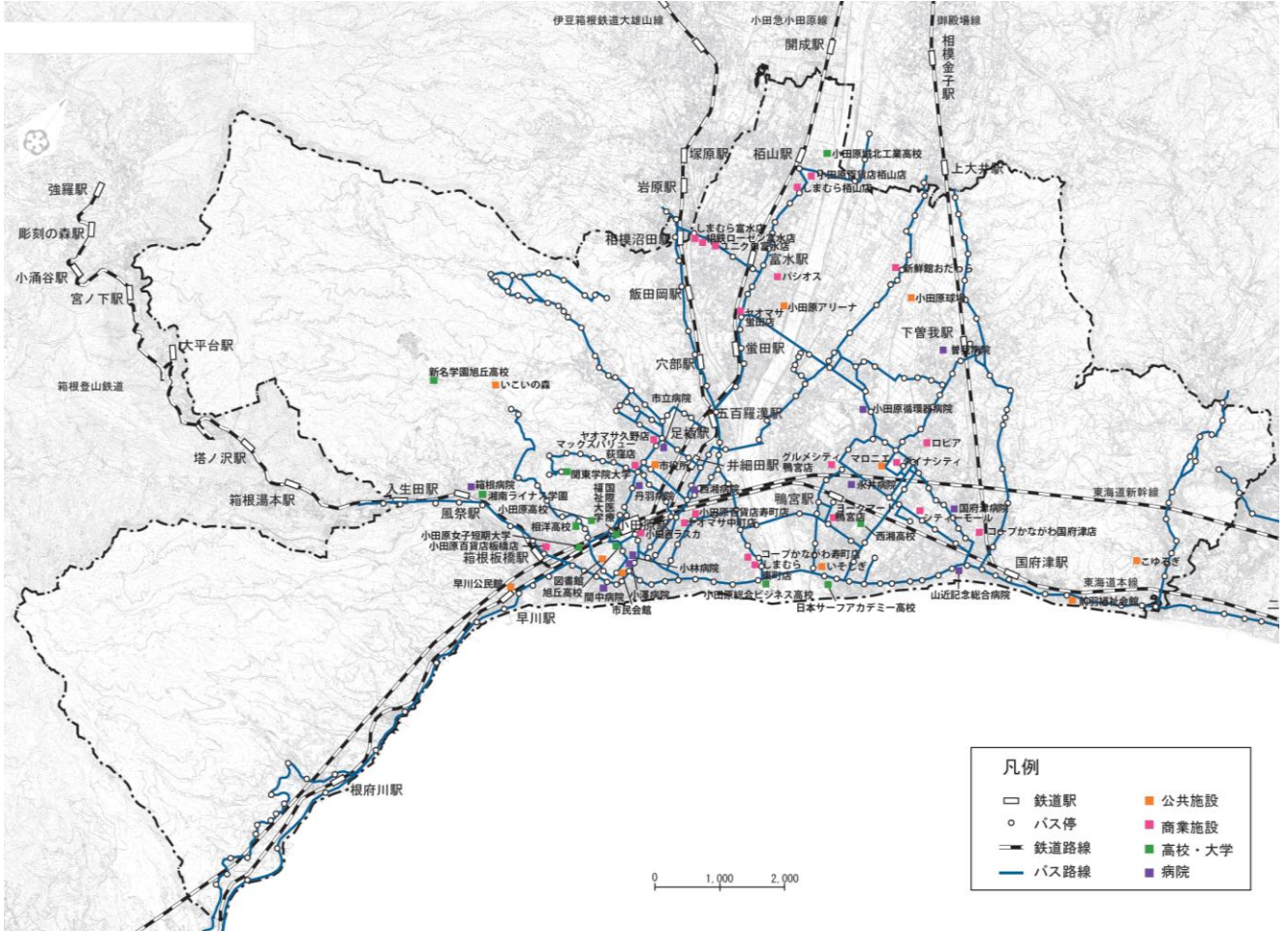


資料：国勢調査

(2) 施設立地状況

- 公共施設は、小田原駅周辺や鉄道沿線に立地しているものが多いが、近年、市役所周辺に集約している。また、鉄道駅から離れている施設、路線バスの運行が少ない地域に立地する施設もある。
- 医療機関は、駅や鉄道沿線からやや離れたところに立地している。
- 商業施設は、小田原駅東口に集中しているが、近年は、鉄道駅から離れた郊外に広く分布する傾向がある。

■公共施設・大規模商業施設等分布状況

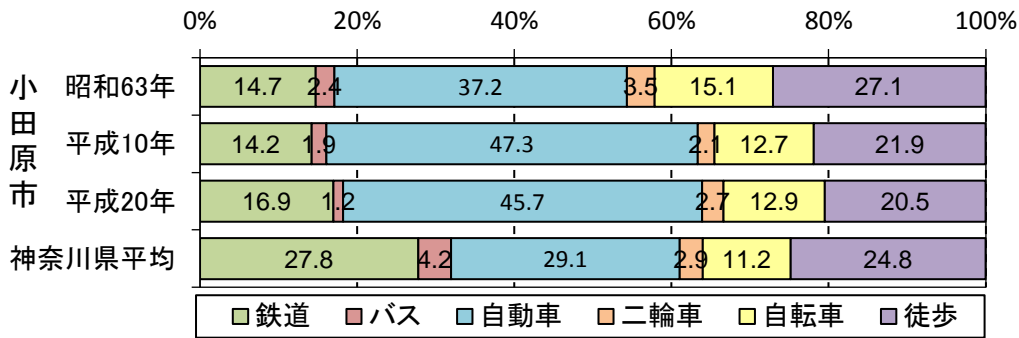


(3) 交通手段特性

小田原市内の移動手段は、代表交通手段構成比として公共交通（鉄道＋路線バス）全体は18.1%と昭和63年と比較して微増傾向であるが、神奈川県平均値（32.0%）と比較して低い割合となっている。

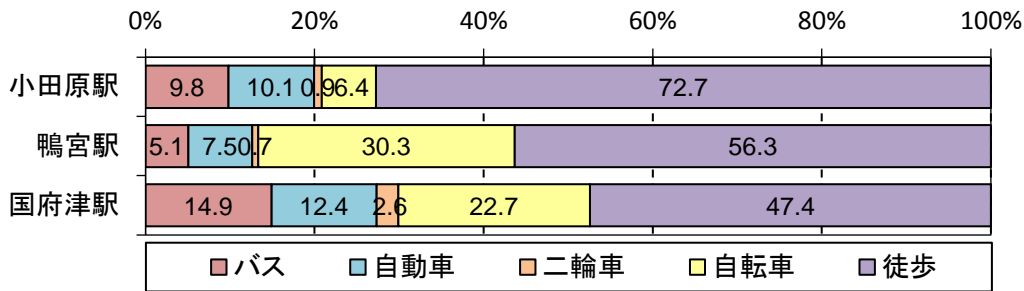
一方で、自動車分担率は45.7%と神奈川県平均値（29.1%）と比較しても高い割合で、小田原駅・鴨宮駅・国府津駅までの端末交通手段構成比も1割前後を占めている。

■小田原市の代表交通手段構成比の推移



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査

■主要駅の端末交通手段構成比



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査

1-2 上位計画での公共交通の位置づけ

上位計画である「第5次小田原市総合計画「おだわらTRYプラン」」及び「小田原市都市計画マスタープラン」において、公共交通は次のように位置づけられている。

(1) 第5次小田原市総合計画「おだわらTRYプラン」(平成23年3月策定)

【計画期間】平成23年度～平成34年度

【将来都市像】市民の力で未来を拓く希望のまち

【まちづくりの目標】①いのちを大切にす小田原 ②希望と活力あふれる小田原
③豊かな生活基盤のある小田原 ④市民が主役の小田原

【安全で円滑な地域交通の充実(都市基盤)】

【目指す姿】計画的な道路整備と維持管理により、安全で円滑な道路交通が確保され、公共交通により誰もが便利に移動する。

【基本方針】公共交通、自動車、自転車、徒歩それぞれの交通手段がバランスよく連携し、誰もが移動しやすい交通体系を構築していく。

(2) 小田原市都市計画マスタープラン(平成23年3月策定)

【計画期間】平成23年度～平成34年度

【都市の目標像】小田原らしさ(自然・歴史・交通の利便性)を生かし、多様な交流によりにぎわいを生む持続可能なまち

①快適で利便性の高いまち ②市民の安全・安心を支えるまち
③魅力と活力あふれるまち ④市民が主役のまち

【交通体系の整備方針(公共交通に関連する事項を抜粋)】

○公共交通の整備方針：利便性の高い鉄道網の輸送力及びネットワークの強化・サービス水準の向上を目指し、近隣市町と連携を図りながら関係機関に働きかけを行う。

バス交通は、地域のニーズに応じて新たな路線の開設や既存路線の再編をバス事業者に働きかけ、鉄道が配置されていない空白地帯や鉄道路線間の補完、さらに、ターミナルから市街地や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(動きやすさ)の確保を推進する。

【交通結節点の整備方針】広域交流拠点である小田原駅は利用者の利便性の向上を図るとともに、周辺施設整備を推進する。また、交通結節点である鉄道駅周辺の道路環境の改善、駅及び駅周辺のバリアフリー化、駐車場や駐輪場の確保などを総合的に推進し、円滑に乗り継げる環境の実現に努める。

【交通需要マネジメントの整備方針】マイカーの節度ある利用を促すための啓発活動を進めるとともに、マイカー通勤の抑制について市民・企業に呼びかけるなど、自発的な交通行動の転換を促すための取り組みを推進する。

1-3 小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査の概要

小田原市における公共交通を取り巻く課題や方向性、及び実施する事業等を検討するに当たっての基礎資料として、平成23～24年度にかけて次の調査を行った。

	調査項目	調査方法等	調査項目
平成23年度	①地域概況調査	既存統計資料等により整理・把握	人口動向、就業動向、経済状況、土地利用、施設立地状況、道路状況、自動車保有台数の推移、平成20年東京都市圏PT調査による移動手段、観光入込客数の推移
	②路線バス利用状況調査	【調査方法】バス事業者から提供を受けたデータ（ICカード、運賃精算器、実車調査データ等）を用いて、路線バスの運行状況や利用状況等を整理 【提供を受けたデータ】平成23年9月中旬（平日・土曜・日曜各1日）	・路線バスの運行状況（運行系統、バスサービス圏域、1日当り運行本数） ・利用状況（1日当りバス停間通過人員、1便当りバス停間通過人員、1日当りバス停乗降人員、主要施設利用者OD分布）
	③交通機関乗継調査（小田原駅）	【対象者】小田原駅のバス乗り場で、路線バスを待っている方や乗車する利用者 【調査方法】調査員による直接配布、郵送回収 【実施時期】平成24年3月中旬（平日・休日各1日） 【回収状況】平日：配布数2,592票、回収数551票、回収率21.3% 休日：配布数1,249票、回収数280票、回収率22.4%	・小田原駅からバスを利用する人の属性（性別、年齢、職業、自動車の運転免許有無、自動車の所有状況、住まい、最寄りの駅やバス停名称及び歩行時間、鉄道や路線バスの利用頻度） ・小田原駅からバスを利用する人の移動実態（出発地・到着地、移動手段、移動目的、乗車した路線バスの利用実態（乗り場・バス事業者・行先・出発時刻・支払方法・利用頻度）） ・利用した路線バスの情報収集（事前の情報有無、収集した情報内容、主な情報源、小田原駅で気付いた・役に立ったバス情報案内） ・鉄道と路線バスの乗換えで困ったことや利用した路線バスの満足度
平成24年度	④市民アンケート調査	【対象者】住民基本台帳から無作為抽出 15歳以上の市民4,000人 【調査方法】郵送による配布・回収 【実施時期】平成24年9～10月 【回収状況】配布数4,000票、回収数1,940票、回収率48.5%	・回答者の属性（性別、年齢、職業、自動車の運転免許有無、自動車の所有状況、住まい、最寄りの駅やバス停名称及び歩行時間） ・お住まいの地域での移動に対する現在の外出状況及び将来の不安について ・買物（食料品）に関する外出状況（よく利用する店舗、買物頻度、店舗までの移動交通手段） ・買物（衣料品）に関する外出状況（よく利用する店舗、店舗までの移動交通手段） ・通院に関する外出状況（通院頻度、通院先、医療機関までの移動交通手段） ・通勤・通学に関する外出状況（通勤・通学先、通勤・通学頻度、通勤・通学先までの移動交通手段） ・市内の路線バスの利用状況（利用有無、利用目的、利用頻度、よく利用する区間（乗車・降車バス停）、路線バスサービスの満足度、利用しない理由） ・公共交通に関する意見・要望
	⑤主要施設利用者聴き取り調査	【調査場所】 ・医療機関（市立病院、小林病院、小澤病院） ・商業施設（ダイナシティ） 【調査方法】調査員による直接ヒアリング（※商業施設のみバス利用者と利用者以外を対象） 【実施時期】平成24年9月下旬（医療機関：平日、商業施設：平日・休日） 【回収票数】医療機関183票、商業施設307票	・回答者の属性（性別、年齢、職業、自動車の運転免許有無、自動車の所有状況、住まい、最寄りの駅やバス停名称及び歩行時間） ・医療機関・商業施設までの移動交通手段 ・利用した路線バスのサービスに対する満足度や路線バスの利用頻度（医療機関のみ）通院頻度、通院時の外出状況、診療時間、通院前後の立寄り有無と目的（商業施設のみ）施設の利用頻度、よく利用する曜日・時間帯、施設まで不便と感じる点（路線バス利用者以外のみ）
	⑥バス乗務員聴き取り調査	【対象者】市内を運行中のバス事業者4社の運行管理者運転士や指導運転士等 【調査方法】直接ヒアリング 【実施時期】平成24年10月上中旬	・バスの走行環境（バスの遅れ、運転の際に危険と感ずること、バス停に関すること、バス停までのサイン、バスの車内環境） ・バスの利用状況、利用者の特性、利用者からの要望
	⑦国府津駅前駐輪場利用者聴き取り調査	【対象者】国府津駅前駐輪場利用者（自転車、自動二輪車（原付含む）） 【調査方法】調査員による直接ヒアリング（可能な限り多くの利用者を対象に実施） 【実施時期】平成24年10月中旬（平日・休日各1日） 【回収票数】平日951票、休日387票	・性別、年齢、車種、入退場の有無及び時刻 ※調査員が見た目で判断し記入 ・入場者（自転車・自動二輪車を停めに来た方）：出発地、行き先（電車を利用する方は降車駅名）、外出目的、出場予定時刻 ・退場者（これから自転車・自動二輪車を乗って行く方）：出発地（電車を利用した方は乗車駅名）、行き先、外出目的、入場時刻

2 公共交通を取り巻く課題の整理

平成 23・24 年度に実施した「小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査」の結果を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を次のとおり整理する。

①鉄道駅に接続する路線バスの改善

小田原市内の鉄道は、新幹線駅である小田原駅を中心に、JR 東海道線、小田急小田原線、伊豆箱根鉄道、箱根登山鉄道が放射状に配置されているほか、JR 御殿場線が国府津駅と下曽我駅を結んでいる。路線バスは、鉄道網を補完する形で運行しており、多くの系統が、小田原駅など主要な鉄道駅を起終点としている。

市内を運行する鉄道の多くは、一定以上の運行サービスが確保されており、これら鉄道と並行する路線バスについては、主要駅周辺では利用があるものの、それ以外の区間において利用が少ない状況となっている。

運賃・速達性・定時性などにおいて優位である鉄道の特性と、18 の鉄道駅がある小田原市の強みを生かし、鉄道駅に接続する路線バスの改善を図っていくことが必要である。

なお、JR 御殿場線については、1 時間当たりの運行本数が約 1.5 本と少ないため、路線バスによるサービスの補完という観点からの検討が必要である。

②路線バスの利用の分かりにくさの解消

路線バスの結節点である小田原駅や国府津駅などといった鉄道駅の駅前広場は、近年整備が進められ、自由通路や広場内などに案内サイン等も設置されている。

しかしながら、「交通機関乗継調査（小田原駅）」「市民アンケート調査」「主要施設利用者聴き取り調査（ダイナシティ除く）」において、「路線バスの情報提供」についての満足度が低い結果がでている。

小田原駅をはじめとする、複数のバス事業者が乗り入れている拠点において、初めて来訪した人、普段路線バスを使わない人にとって、行先や乗り場などが分かり難い状況である。

このため、行先・乗り場・料金・時刻表・所要時間などについて、バス停をはじめとする施設などでわかりやすく案内するとともに、様々な媒体で情報を提供することが必要である。

③日常生活を担う運行に向けた改善

路線バスの利用は、平日の朝時間帯は通勤・通学目的での利用が多いものの、夕・夜時間帯は需要が分散傾向にあり、平日の昼間時間帯や休日で利用が少ない区間が目立っている。

その一方で、「市民アンケート調査」において、運転免許の有無によって「現在の外出状況」「将来の移動に対する不安度」が大きく異なる結果となっている。高齢者や運転ができない人の通院や買い物など、日常生活に欠かせない外出を支える路線バスの改善が必要である。

④東西を結ぶ公共交通サービスの充実

近年、酒匂川の東側は大型商業施設等が集積し、西側は行政機関等が集約する地域となっている。

酒匂川を渡る東西の移動について、海沿いは、JR東海道本線、国道1号と並行する路線バスなどによる運行サービスが充実しているが、内陸部においては、自家用車で移動する人が多いという調査結果となっている。自家用車を運転しない人の移動手段を確保するとともに、交通渋滞を緩和するため、東西を結ぶ公共交通サービスの充実が必要である。

⑤超高齢社会への対応

小田原市の高齢化率は24%を超える超高齢社会であり、団塊の世代が高齢期を迎える平成26年には26%を超える見通しである。

「市民アンケート調査」の結果から、年齢が高くなるほど、「現在の移動について、ひとりで十分できる」割合が下がり「将来の移動に対する不安度」が高くなる。

また、通院について、年齢が高くなるほど「定期的に通院している」割合や通院頻度が高くなる。

高齢になり車の運転が危険になってから、公共交通を利用するのではなく、若い人や健康な人も積極的に利用することで公共交通を守る仕組みづくりが必要である。

⑥路線バスの走行環境の改善

小田原市においては、都市計画道路の整備や交差点改良等を進めているが、依然として平日の通勤時間帯での幹線道路や休日の大型商業施設周辺で渋滞が見られる。「バス乗務員聴き取り調査」においても、平日の朝夕時間帯を中心に、国道1号や飯泉橋付近、飯泉入口交差点付近、打越跨線橋等で道路渋滞が発生し、路線バスの遅れが指摘されている。また、小田原駅や鴨宮駅、国府津駅の各駅前広場では、歩行者の乱横断や送迎車両の駐停車等により、運行上の危険性が指摘されている。

今後、道路などの整備を進めるとともに、路線バスの定時性の確保や、バスが2台連続して到着するなどの解消、駅前広場での安全性向上等を図っていくことが必要である。

3 地域公共交通の方向性と目標

3-1 基本理念

地域公共交通は、買物や通院、通勤・通学など日常生活に欠かせない移動手段である。すなわち、地域公共交通について、これら日常生活の目的が達成できる「移動の品質」が確保されていることが重要である。

本計画は、上位計画の基本方針と前述の課題を踏まえ、次のとおり基本理念を定める。

【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

「住みやすい」・「交流（活動できる・訪れたい）」まちづくりに寄与する公共交通サービスを実現する。

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

本市は、高齢化率・代表的交通手段が自動車である率がともに高い。将来的に安心しておでかけするためには、高齢者や車を運転できない人にとって利用しやすい品質を保つことはもとより、若い人・運転できる人にとってもおでかけ手段として選ばれるよう品質の向上を図る。

3-2 基本方針

本計画は、基本理念に基づき、次のとおり基本方針を定める。

【地域公共交通の基本理念】

- 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

実現化

【地域公共交通の基本方針】

- 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

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

「小田原市都市計画マスタープラン」において、広域的な都市間交流の促進や拠点となる市街地の活性化を目指している。

「市民アンケート調査」において、将来の移動のうち「かかりつけ医・買物（衣料品）について不安がある」と回答した割合が高い。また、食料品に比べ、衣料品の買物に「公共交通を使う」と回答した割合が高い。

これらのことから、「住みやすい（生活に欠かせない通院や買い物ができる）」「交流できる（人が集まり活動できる）」まちとまちを繋ぐ路線を「主軸路線」とする公共交通ネットワークを構築する。

②「使いやすい」「分かりやすい」公共交通サービスの実施

「小田原市都市計画マスタープラン」においても、課題となっており、既存の鉄道や路線バスなどの公共交通のストックを、最大限に活用することが重要である。そのために、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスとを有機的に接続させ、乗り継ぎに対する負担や抵抗を最小限にすることを旨とする。

鉄道駅、主要施設、生活拠点などそれぞれの特性に適した乗継環境（ダイヤ、乗り場、料金等）の整備を進めるとともに、はじめて利用する人にも、わかりやすく、迷わない情報案内を行う。

また、小田原駅は、県西、県央及び湘南地域の交通結節点であり、富士箱根伊豆国立公園の東の玄関に位置し、観光、買い物、通勤、通学、通院など様々な目的で多数の人が来訪することから、積極的に乗継環境の整備や情報案内の充実を目指す。

③「安心できる」おでかけ品質の確保・向上

小田原市は、高齢化率が24%を超える超高齢社会であり、代表的交通手段を自家用車とする割合が46%である。

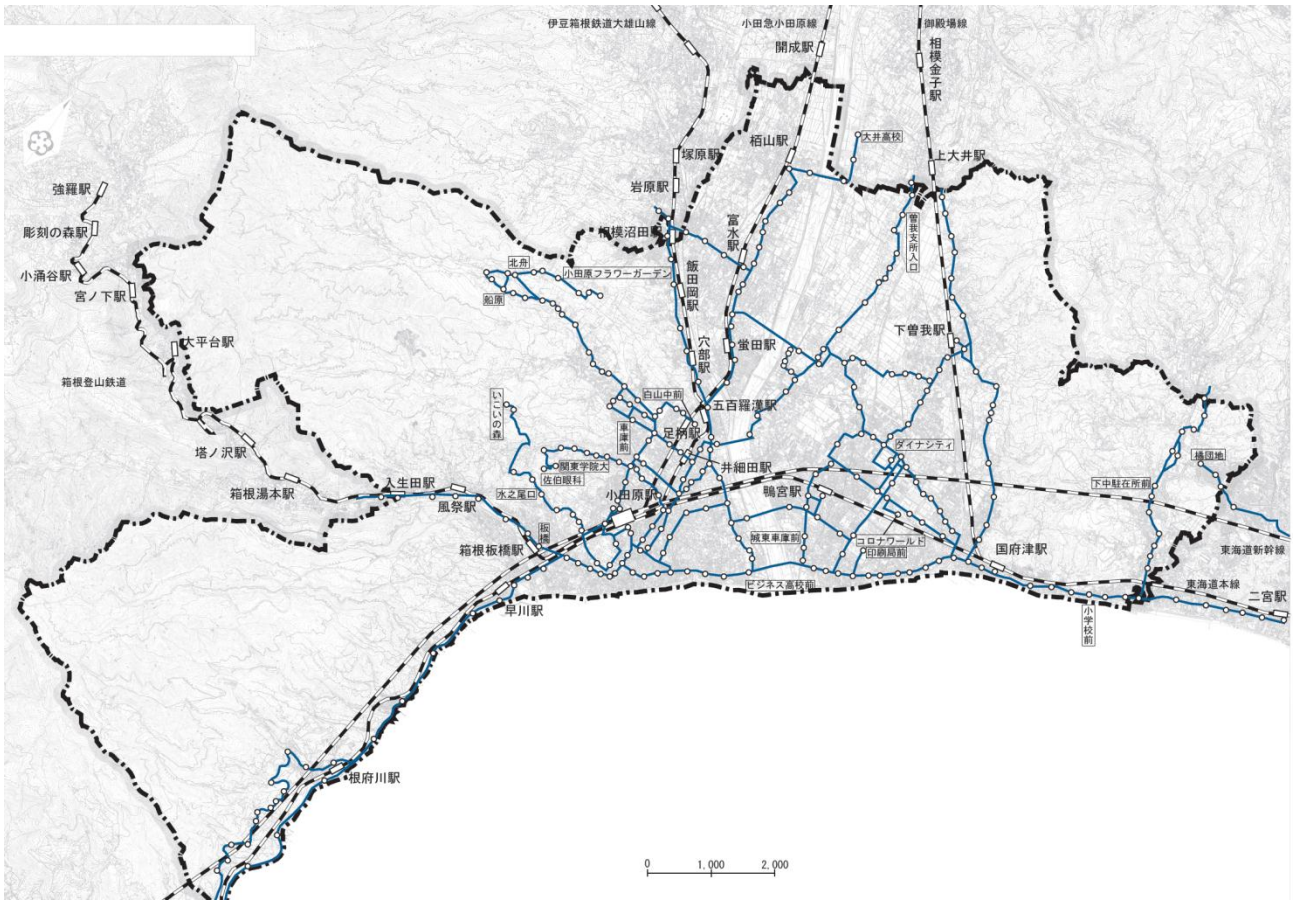
「市民アンケート調査」から、運転免許の有無によって「現在の外出状況」「将来の移動についての不安度」が大きく異なる結果となっている。また、鉄道駅・バス停から遠くなるほど、「現在の移動について、ひとりで十分できる」割合が下がり、「将来の移動に対する不安度」が高くなるが、鉄道駅に比べバス停から離れるほど、数値が顕著に変化する結果となっている。

これらを踏まえ、自家用車に頼らなくても、生活に欠かせない通院・買物などができる公共交通、特に路線バスの品質の確保・向上を目指す。

3-3 地域公共交通総合連携計画の区域

計画の区域は、小田原市全域とする。

■地域公共交通総合連携計画の区域



3-4 地域公共交通総合連携計画の計画期間

連携計画の期間は、「おだわら TRY プラン（第5次小田原市総合計画）（平成23年3月）」や「小田原市都市計画マスタープラン（平成23年3月）」での目標年次と整合を図るとともに、中長期的に取り組むべき課題も含まれているため、実現に要する期間を考慮し、平成25年度～34年度（10年間）とする。

ただし、計画の期間内においても、概ね5年後を目安に、必要に応じて計画の見直しと修正を行い、計画が今後の社会経済状況や市民ニーズ等の変化に適応するように努める。

3-5 地域公共交通総合連携計画の目標

基本方針を実現するため、次のとおり目標を設定する。

目標1 主要バス停の乗降客数の増加

日常生活に欠かせない通院や買物先へのアクセス向上や、路線バスの品質の確保・向上、及び利用促進・交通需要マネジメント等により、1日当りバス乗降人員を10%以上に向上させることを目標とする。

■主要バス停（鉄道駅・医療機関・商業施設）の現況1日当り乗降人員（単位：人/日）

	バス停	平日	土曜	日曜
鉄道駅	小田原駅（東口・西口）	5,517	3,298	2,578
	鴨宮駅	330	278	300
	国府津駅	1,348	943	768
医療機関	市立病院	478	221	177
	山近記念総合病院（天理教前）	108	61	29
商業施設	ダイナシティ	339	350	381

※平成23年9月15日（木）、17日（土）、18日（日）

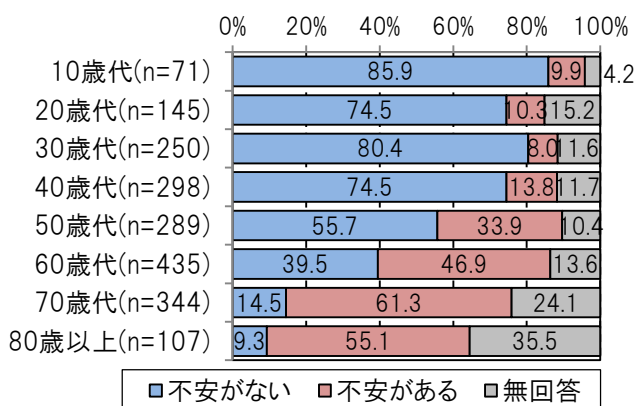
目標2 買物・通院などへのおでかけ品質の向上

買物（食料品）は最寄りのスーパーを利用する方が多く、買物（衣料品）や通院で公共交通を利用すると回答した方の割合が高く、これら目的において年齢が高くなるほど、「将来の移動に対する不安度」が高くなっている。

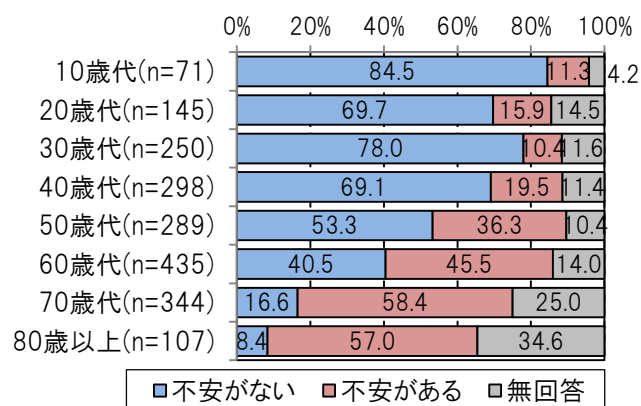
日常生活に欠かせない外出を支える路線（主軸路線）へのアクセス向上により、将来の移動に対する不安を解消し、路線バス全般のサービスに対する満足度を50%以上に向上させることを目標とする。

■将来の移動に対する不安度（市民アンケート調査）

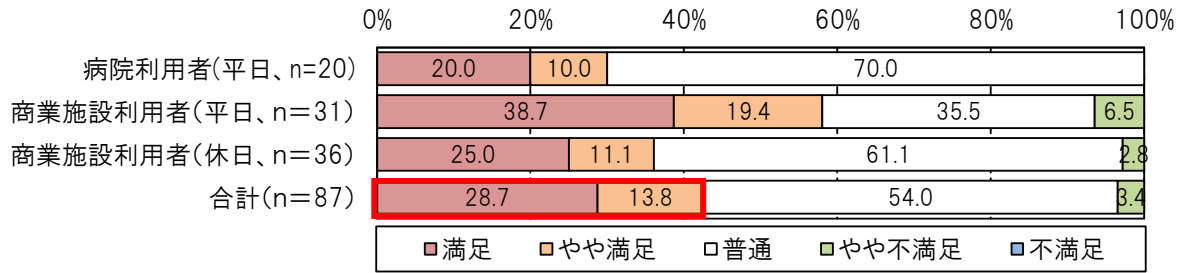
【買物（衣料品）】



【かかりつけ医】



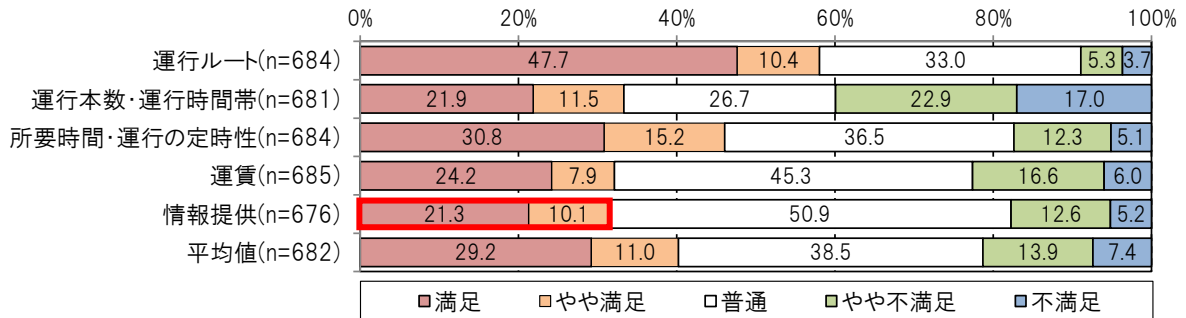
■路線バス全般のサービスに対する満足度（主要施設利用者聞き取り調査）



目標3 路線バスのわかりやすさの向上

「路線バスの情報提供」について、満足度が低い結果となっている中で、鉄道駅・主要施設・生活拠点などそれぞれの特性に適した乗継環境（ダイヤ、乗り場、料金等）の整備や情報提供の充実などにより、情報提供に関する満足度を40%以上（路線バスのサービスに対する満足度が高い割合の平均値）に向上させることを目標とする。

■路線バスのサービスに対する満足度（市民アンケート調査）

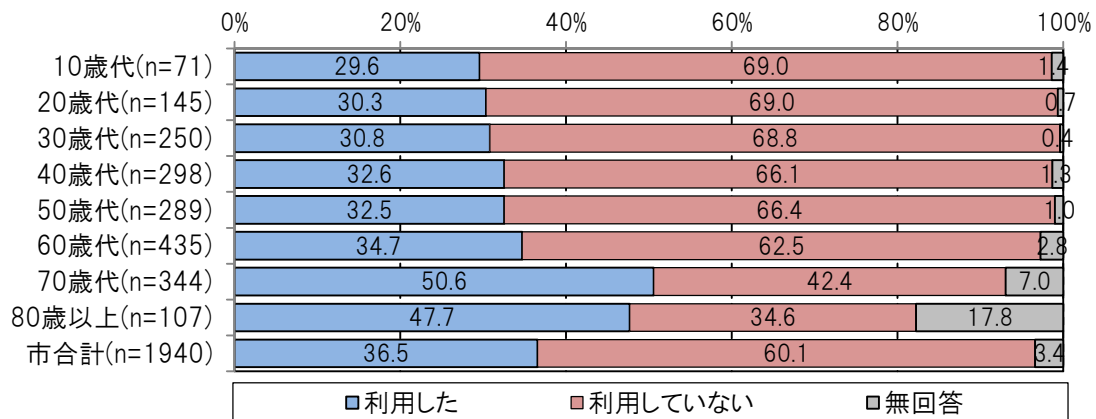


目標4 路線バス利用によるおでかけ機会の増加

路線バスの利用は、年齢が高くなるほど、「利用した」割合が高くなっている。

高齢になり車の運転が危険になってから、公共交通を利用するのではなく、若い人や健康な人も積極的に利用するにより、公共交通を守る仕組みづくりが必要で、路線バス利用による外出機会を各年齢で市平均の36.5%以上に向上させることを目標とする。

■路線バスの利用有無（最近2ヶ月）×年齢（市民アンケート調査）



4 事業概要及び実施主体

4-1 実施すべき事業

基本方針及び目標を実現するため、次のとおり事業を実施する。

事業1：主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上

【主軸路線の考え方】

○通院先・買物(衣料品)先として多く回答があった施設及び最寄りの鉄道駅を結ぶ路線

通院：市立病院・山近記念総合病院

買物(衣料品)：ダイナシティ(西武小田原店・イトーヨーカドー)

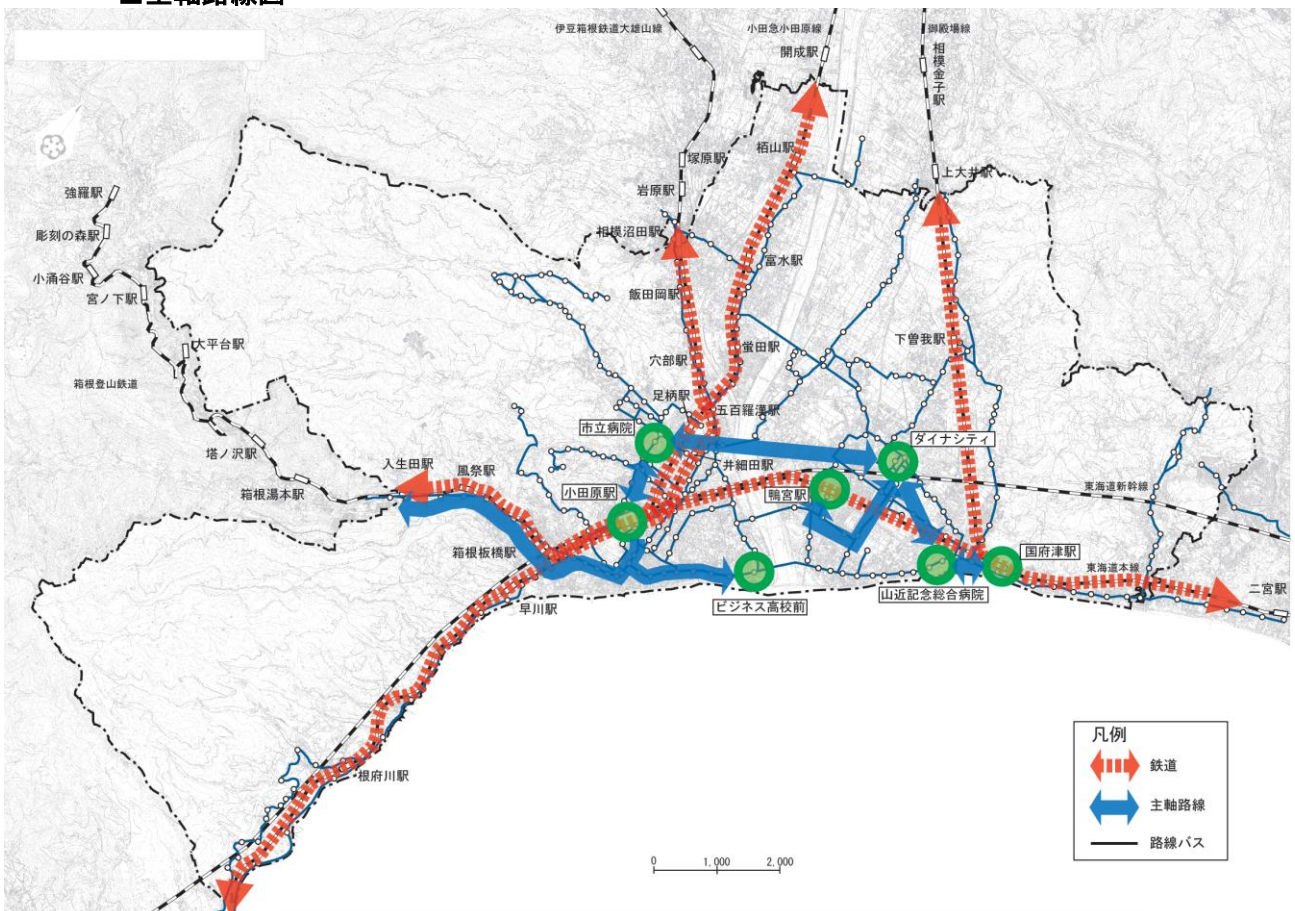
この3か所を主要施設と位置づけ、各施設と最寄り鉄道駅を結ぶ路線を主軸路線とする。

○通学・観光などの利用者が多く、市民・交通事業者・行政のいずれにとっても重要である路線

市内で通学に路線バスを利用するのは、主に小田原総合ビジネス高校であり、沿線住民が鉄道駅へ行くための主要路線であることから、小田原駅ービジネス高校前を主軸路線とする。

小田原駅から箱根方面へ、路線バスを利用する観光客が多く、沿線住民が鉄道へ行くための主要路線であることから、小田原駅ー板橋間を主軸路線とする。

■主軸路線図



【主軸路線の設定及び水準】

(1) 医療機関

①小田原駅～市立病院

②国府津駅～山近記念総合病院

市立病院については平日、山近記念総合病院については平日・土曜日の受付時間に到着し、診療時間中から診療時間終了後において、駅へ行くことができる水準を確保する。

両区間とも、運行本数は一定程度確保されていることから、小田原駅又は国府津駅で電車から路線バス、路線バスから路線バスへの乗継を円滑にするため、「機能・重要度に応じた乗継拠点の整備（事業2-2）」、「わかりやすい情報提供（事業4）」、「路線バスの走行環境の向上（事業6）」と連携し利便性の向上を図る。

(2) 商業施設

③鴨宮駅～ダイナシティ

ダイナシティは、西武小田原店・イトーヨーカドーが立地し、川東タウンセンターマロニエが隣接することから、買物客・行政サービス利用者が多く、平日昼間の時間帯の運行を充実する。

(3) 通学

④小田原駅～ビジネス高校前

通学時間帯は、スクールバスを含め、一定程度の運行が確保されていることから、昼間の時間帯について、ニーズに応じた運行を行う。

(4) 観光

⑤小田原駅～箱根方面

観光客、買い物など利用者が多く、一定程度の運行が確保されていることから、PR・サービスの向上など利用促進・利便性の向上を図る。

休日は観光目的、平日は通勤・通学目的の利用者が多くことから、ニーズに応じた運行を行う。

■主軸路線の運行サービスの現状

区間		日運行本数（本/日）			1時間当り運行間隔		
		平日	土曜	日曜	平日	土曜	日曜
医療機関	①小田原駅～市立病院	87.5	65	65	10～15分	15分	15分
	②国府津駅～山近記念総合病院	87	62.5	62	10～15分	15～20分	15～20分
商業施設	③鴨宮駅～ダイナシティ	51.5	51.5	51.5	15～20分	15～20分	15～20分
通学	④小田原駅東口～ビジネス高校前	97.5	77	76	10分	10～15分	10～15分
観光	⑤小田原駅東口～箱根方面	139.5	135	134.5	5～10分	5～10分	5～10分

【医療機関行きのバスの改善について】

①拠点の整備について

他自治体（大田原市、足利市など）において、病院の移転等に伴い、玄関口で乗降できるようにしたところ、バスで来院する人が飛躍的に増えたという事例がある。

「主要施設利用者聴き取り調査」の3医療機関中、市立病院は、病院までの移動手段について、「自動車（自ら運転）」と回答した率が57.9%と際立って高く、要因の一つとして駐車場が無料であることが考えられる。

市立病院など利用者の多い医療機関について、将来的には玄関口で乗降できるよう検討を進める。玄関口への乗り入れに際しては、渋滞対策、転回場所等の確保、乗り入れにかかる時間増と速達性との勘案、無料駐車場のあり方などについて、施設管理者、道路管理者等と十分調整することが必要である。



▲市立病院・駐車場へ入る入庫待ち車両が顕著

②その他のルートについて

各方面から市立病院、山近記念総合病院へアクセスできるよう、既存路線バスを最大限活用しつつ、乗継の円滑化や新規路線の検討などにより路線の改善を図る。

【ダイナシティ行きのバスの改善について】

①交通渋滞の解消について

ダイナシティへの移動手段は、市民アンケートの中で自家用車（自分で運転）が過半数を占め、「主要施設利用者聴き取り調査」では自家用車利用で不便と感じる理由の7割超が「道路の渋滞」となっている。また、「バス乗務員聞き取り調査」でも、休日10時から17時半まで打越橋入口交差点からダイナシティにかけてバスの遅れが顕著であることが指摘されている。

商業施設・公共施設と連携した特典サービスの実施（事業7-2）により、自家用車から公共交通利用への交通行動転換を促す。

②その他のルートについて

各方面からダイナシティへアクセスできるよう、乗継の円滑化や新規路線の検討などにより路線の改善を図る。

（例）小田原駅ーダイナシティ間の路線について、国道1号線沿いは、1時間に1本の運行であるが、ニーズや、道路状況を見極め、時間帯別・平休日別に運行の検討を行うなど

【医療機関と商業施設間のアクセスについて】

「主要施設利用者聴き取り調査（医療機関）」において、「通院の前後に買物・食事などに立ち寄り」と回答した割合は約6割と高いため、医療機関と商業施設間の利便性向上を図る。

（例）・新規路線の検討

- ・山近記念総合病院ーダイナシティ、市立病院ーダイナシティを結ぶルートについて検討

【事例】八戸市・幹線軸の活性化

八戸駅⇔中心街(三日町)間を運行する路線について2事業者が協働して「分かりやすさ・便利さ」を目指す取組を実施。

○パターンダイヤの実施

2事業者が共同し、10分間隔の運行を実施。

実施前	9:03	9:17	9:28	9:31	9:40	9:43	9:46	9:59	112.5 往復/日
実施後	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00		90.5 往復/日

○運賃をわかりやすい50円刻みに変更。

○2事業者の定期券共通化+乗り場共通化。



運行本数・コストを減少させ、2事業者とも「乗客増」「黒字化」を達成した(平成20年度)。

乗車人員: 135万4千人→144万1千人(乗客6.4%増)

収支: 1,567万円の「赤字」→2,556万円の「黒字」



【事業期間】

	短期事業(平成25~27年度)	中長期事業(平成28~34年)
主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上	協議・実証運行等 →	実施 →

事業2：乗継環境の円滑化

【乗継拠点の位置づけ】

各方面から、市立病院・山近記念総合病院・ダイナシティへアクセスするために、まず、既存の鉄道や路線バスなどを最大限に活用することを目指す。公共交通ストックの活用にあたっては、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスなどの乗継が必須となることから、乗継に対する負担や抵抗を最小限にするため、乗継環境の円滑化が必要である。

●事業2-1：ダイヤ・料金の改善 [交通事業者・行政]

乗継に対する抵抗を軽減するため、交通事業者間で連携し、ダイヤの調整や乗継運賃割引の導入を検討する。

【優先事業】

- ダイヤ：小田原駅・鴨宮駅・国府津駅における、到着・出発の時間について事業者間の連携を強化する。
 - 料金：バスとバスを乗り継ぐ場合、現金支払について割引くなど、コストがかからない方策を検討する。
- ※先行して、同一バス事業者内での導入を検討する等、取り組みやすい事業を実施する。

【事例：福島交通・乗り継ぎ割引運賃】

福島交通では、NORUCA（ICカード）回数券で降車後、60分以内の場合、大人50円、小児30円を自動的に割引サービスを実施中（利用停留所を限定しない）。



●事業2-2：機能・重要度に応じた乗継拠点の整備 [交通事業者・行政]

「交通機関乗継調査（小田原駅）」では、鉄道から路線バスへ乗り継ぐほか、市内居住者の約3割が路線バスから路線バスへ乗り継いでいる。また「主要施設利用者聴き取り調査」では、路線バス同士を乗り継いで来られた方（例：「橘地域→国府津駅→ダイナシティ」「西大友→小田原駅→市立病院」など）も見受けられる。

このことから、乗継拠点について、機能・重要度ごとに必要な整備を行う。

■乗継拠点の整備イメージ

区分		整備イメージ
Aタイプ：高機能ターミナル (小田原駅)		<ul style="list-style-type: none"> ・初めて来た人にも分かりやすい案内や動線の確保を行う（事業4と連携）。 ・鉄道と路線バス、路線バスと路線バスの乗継の円滑化を図る。
Bタイプ： 主軸路線ターミナル	鉄道駅（国府津駅・鴨宮駅）	<ul style="list-style-type: none"> ・主要施設への案内（乗り場、ダイヤ、料金など）の充実を図る。 ・鉄道と路線バス、路線バス同士との乗継の円滑化を図る。 ・国府津駅については自家用車・歩行者の動線を含め、レイアウトの見直しを図るとともに、駅前駐輪場（無料）のあり方※を検討する。
	主要施設（ダイナシティ・市立病院・山近記念総合病院・市役所）	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用しやすい環境（玄関口で乗降できる。施設内でダイヤ・遅れ等を表示するなど）を整備する。 ・医療機関については、事業1と連携した整備を行う。
Cタイプ：中核ターミナル (栢山駅・下曾我駅)		<ul style="list-style-type: none"> ・既存の駅前広場を活用し、市の内陸部における移動拠点とする。 ・鉄道と路線バス、路線バスと路線バスの乗継の円滑化を図る。
Dタイプ：乗継・運行拠点（押切橋周辺・中堀周辺）		<ul style="list-style-type: none"> ・押切は二宮駅方面・国府津駅方面へ、中堀は千代方面・新松田駅方面への分岐点のため、利用者数が大きく変化する場所となっている。 ・地域住民の乗継拠点として、改善を図るとともに、バスの待機場所、折り返し場所、運転手の休憩場所など運行向上に資する拠点として整備を図る。

[優先事業]

小田原駅・国府津駅のレイアウト見直し・小田原駅の案内表記などの改善を行う。

※国府津駅前駐輪場のあり方について

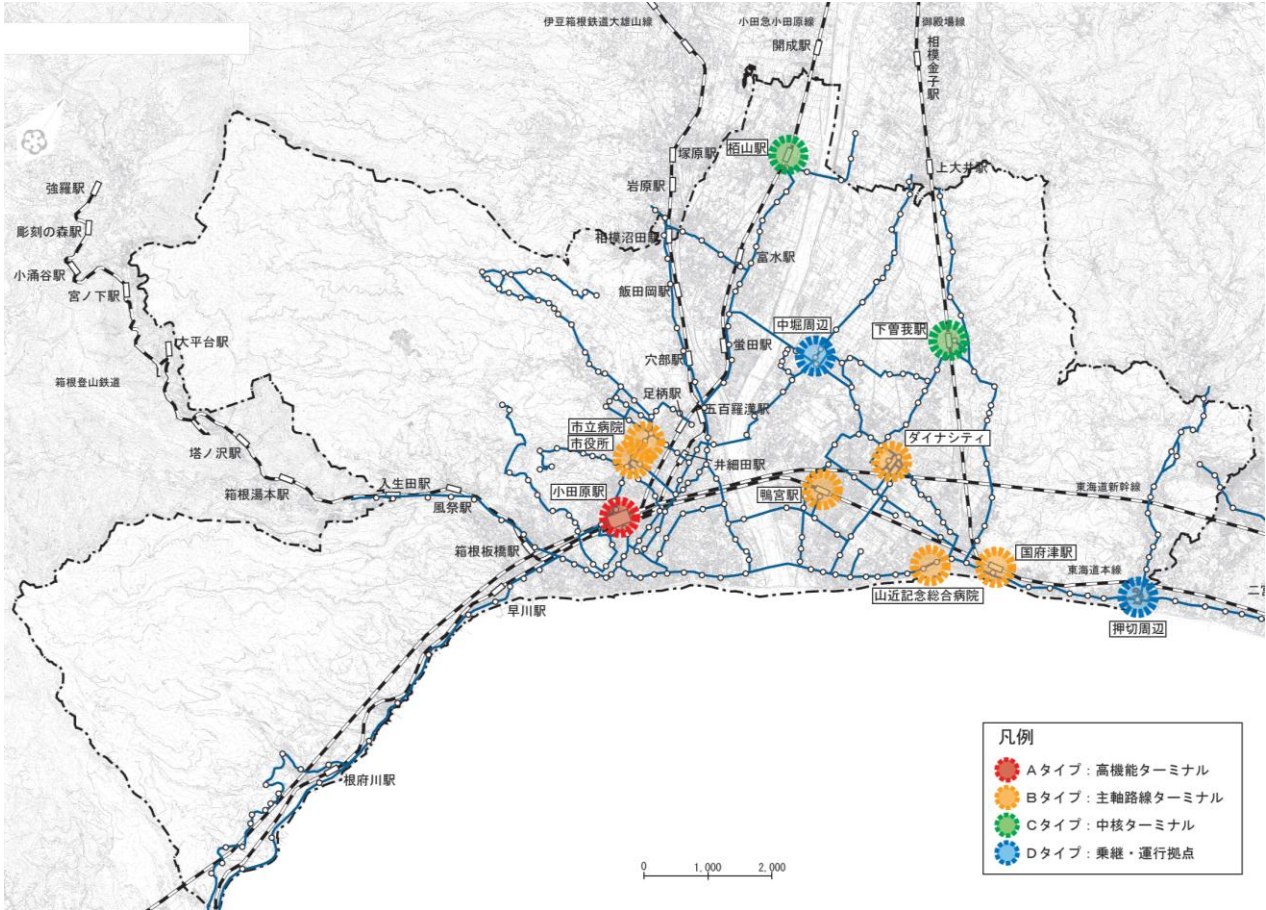
下曾我駅→国府津駅間は、JR御殿場線と路線バスが運行している。JR御殿場線については、1時間あたりの運行本数が約1.5本であり、路線バスについては、利用者の減少が続き、平成14年度以降、減便が複数回行われている。「市民アンケート調査」において、沿線地域住民の買物・移動手段は、車を自分で運転57.4%、自転車14.9%となっている。

一方、「国府津駅前駐輪場利用者聴き取り調査」において、下曾我駅と国府津駅の間に位置する田島地区の自転車利用者が非常に多い結果となっている。これらの地域においては、鉄道・路線バスの運行本数が少ないことに加え、国府津駅前駐輪場は無料であることから、沿線地域の住民が駅までの交通手段として自転車を選択していると考えられる。

また、駐輪場の利用は、自宅→鉄道駅が主であるが、鉄道駅→勤務先という利用も見受けられる。加えて、駐輪場の利用状況を1日を通じて見ると、出入りが見られない自転車も多く、放置ではないが、長期間の利用が相当数あり、その要因の一つが無料であることと考えられる。

今後、この地域の公共交通について考える際には、鉄道・路線バスはもとより、駅前駐輪場のあり方を含め検討する必要がある。

■乗継拠点の位置図



■ターミナル（乗継拠点）に必要な導入機能（ハード面）と整備状況

区分	乗継拠点	導入機能の高さ	整備状況					必要な導入機能					
			待合空間（ベンチ・上屋）		情報提供		駐輪場（S&BR）	待合空間（ベンチ・上屋）		情報提供		駐輪場（S&BR）	
			運行情報システム	バス案内所	案内サイン	案内サイン		バス案内所	案内サイン				
Aタイプ：高機能ターミナル	小田原駅	高↑ 導入機能	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	
Bタイプ ：主軸路線ターミナル	鉄道駅		鴨宮駅	○	/	/	×	○	○	/	/	○	○
	主要施設		国府津駅	○	/	/	△	○	/	/	/	/	/
			ダイナシティ 市役所 市立病院 山近記念総合病院	○	/	/	×	/	○	/	/	○	/
Cタイプ ：中核ターミナル	栢山駅		↓低	×	/	/	×	○	/	/	/	/	○
	下曽我駅			○	/	/	×	○	/	/	/	/	○
Dタイプ：乗継・運行拠点	押切橋周辺・中堀周辺	○		/	/	/	○	○	/	/	/	○	○

【事業期間】

	短期事業（平成 25～27 年度）	中長期事業（平成 28～34 年）
ダイヤ・料金の改善	優先事業実施 →	実施 →
機能・重要度に応じた乗継拠点の整備	優先事業実施 →	順次整備 →

事業3：ニーズに応じた路線バスの改善

●事業3-1：利用目的・時間帯などに配慮した運行 [交通事業者・行政]

朝夕の通勤・通学時間帯は、一定の運行がされている地域においても、昼間時間帯で買物・通院に利用可能なダイヤが運行されていない場合もあるため、平日と休日についてのニーズ（平日は買物・通院、休日は観光など）や行動特性（平日の買物は近所へ一人で外出するが、休日の買物は大型商業施設へ外出するなど）を踏まえ、運行の改善を行う。

ア) 鉄道と並行する路線の見直し

鉄道と並行する路線バス（大雄山線、小田急線）については、1便当りバス停通過人員が2人/便未満と少なく、起点から終点まで利用する方は殆どいない状況となっている。

現在、市内を運行する路線バスの多くの系統が、小田原駅に集中しているが、近年、商業施設等が、巡礼街道沿いなど、路線バスが運行していない地域に立地している。そのため、公共交通の利用者が減少し、自家用車での移動が増え、道路渋滞の原因にもなっている。

市内を運行する鉄道は、一定以上の運行サービスが確保されていることから、鉄道と並行する路線バスについては、鉄道駅と市民ニーズの高い主要施設を結ぶなどの見直しを図る。

イ) 橘地域を運行する路線バスの見直し

橘地域を運行する路線バスは国府津駅、二宮駅の両方面へ運行しているが、昼間時間帯は主に二宮駅と接続している。国府津駅方面への運行時間帯は朝（6～9時）と15～21時台となっており、10～15時まで運行されていない（運行本数：平日14.5本、土日6.0本/日）。

「市民アンケート調査」によると、橘地域の買物先（食料品）は、地域内の店舗を利用する人が多いが、衣料品は、「ダイナシティ」「シティモール」との回答が多く、通院について「山近記念総合病院」のニーズが多いことが「市民アンケート調査」「バス乗務員聴き取り調査」から伺われる。

また、買物先・通院先のいずれについても「市外」との回答が多いことから、地域住民のニーズを十分に見極め、交通事業者、神奈川県、近隣自治体などと連携を図り、「生活交通ネットワーク計画（地域間幹線系統）」の策定について検討を行う。

地域内においては、平成25年度中に、橘支所が橘タウンセンターこゆるぎへの移転を予定しているが、路線バスのサービス圏域（バス停より半径300m）より離れた位置にあることや、沼代では最寄りのバス停から500m以上離れた区域も存在していることから、地域住民、交通事業者、行政が連携して「生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統）」の策定について検討を行う。

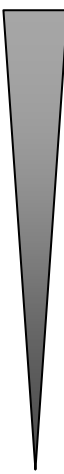
●事業3-2：おでかけ品質確保・向上のためのルールづくり [市民・交通事業者・行政]

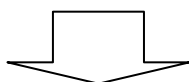
路線バスをはじめとする公共交通のサービス内容を改善することはもちろんだが、基本理念に掲げる「住みやすい」「交流できる」まちの実現には、すべての人たちに、公共交通の現状を見つめ直し

てしていただき、大切な地域資源として、将来に向けて守り、育てていくことが重要である。

おでかけ品質の確保・向上に向けて、次の枠組みでルールづくりを行う。

■分類イメージ

	主体	取組み方針	需要
ケース1	事業者単独	従来どおり事業者ごとに改善に取り組む。	高
ケース2	事業者・行政	複数バス事業者あるいは鉄道事業者とバス事業者の連携を強化する。行政も積極的に関与し、更なる おでかけ品質の向上 を目指す。	
ケース3	市民・事業者・行政	需要の少ない地域（小需要地域）においては、交通事業者の努力だけで維持することは難しい。 一方、市民からも様々な要望が出されている。 通院・買物など生活に欠かせない おでかけ品質を確保 するため、市民・事業者・行政の三者で、役割・責任・費用分担等を定める。	
ケース4	個人	不特定多数が乗り合わないもの（特定者輸送（企業バス・スクールバス）・福祉有償運送・タクシーなどはルールづくりの対象としない。	



ケース2・ケース3について、本計画に位置づけ、ルールづくりを行う。

[ルールづくりの方針]

- ・公共交通政策として、行政が費用も含めた支援を行う。
- ・市民・交通事業者・行政のいずれもが提案・参画できる仕組みとする。
- ・既存路線を地域資源と考え、最大限に活用する。
- ・交通事業者にインセンティブが働く（利益がでたら事業者に還元される）仕組みとする。
- ・乗り合うことで、運行を継続させる仕組みとする。
- ・小田原市生活交通ネットワーク協議会に、見直し・改善などのチェック機能を持たせる。

■おでかけ品質確保・向上のためのルールづくりイメージ

【Step 1 : おでかけ品質確保・向上の基準づくり】

- おでかけ品質向上の基準（ケース2）：主軸路線及び主要乗継環境の整備基準
- おでかけ品質確保の基準（ケース3）：シビルミニマムの観点から通院・買物に欠かせない必要基準・該当する地域の範囲
- 提案に関する基準：提案者（市民〇人以上、自治会、企業、学校、交通事業者、行政など）
- 支援基準：一日〇便、平均利用者数△人以上、実証運行期間、行政支援条件など

【Step 2 : 市民・交通事業者・行政による発意・提案】

市民・交通事業者・行政のいずれもが「おでかけ」品質確保・向上を図る提案ができる。

- 市民：路線バスの運行ルートや増便等の要望
- 交通事業者：路線バスの改善・見直し
- 行政：行政サービス施設への路線バスの運行など

【Step 3 : 必要性の検討・意思決定】

公共交通（路線バス）が本当に必要であるかを検討し、意思決定する。

（例）市民：〇〇地域の路線バスを増便してほしい。

- 市民・交通事業者・行政とで、必要性・需要などを協議する。
- 本当に必要なサービス（〇時頃に△△病院へ着くなど）を定める。

【Step 4 : 運行計画の策定と責任分担の決定】

既存路線を、最大限に活用することを前提に、運行計画を策定する。

- 運行計画には、運行方法、ダイヤ、ルートのほか、それぞれの費用負担や運行継続条件等の責任分担を定める。

【Step 5 : 運行計画に関する協議・合意】

- 小田原市生活交通ネットワーク協議会で、運行計画の適切性（責任分担、行政支援等）を諮る。

運行計画のうち、「生活交通ネットワーク計画」の要件を満たすものについては、国土交通省へ申請をする。

【Step 6 : 実証運行】

- 随時、検証・見直し・改善を図る。

【Step 7 : 本格運行】

- 運行継続条件を満たした場合、本格運行とする。
- 引き続き見直し、改善を図る。

【事例】八戸市・育てる公共交通（協働交通）

八戸市では、地域住民の発意による公共交通確保の取り組み、交通事業者によるサービス向上の取り組みのうち、既存バス路線の代替交通として位置づけ得るものを八戸市公共交通会議で認定し、八戸市が一定のルールに基づき、運営主体となる住民協議会等に対して運行（運営）負担金を投じている。

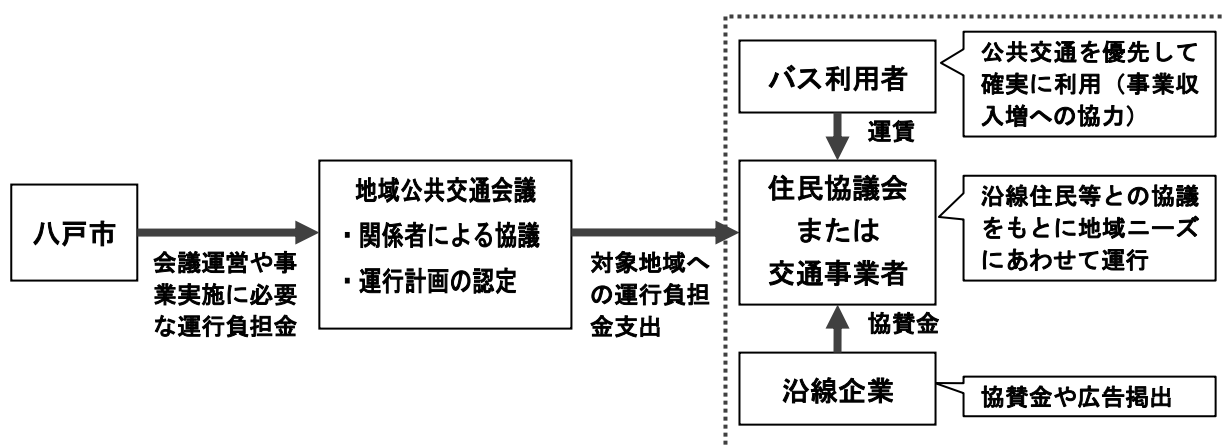
この取組は、

- ①公共交通を本当に必要とする地域住民に対する最低限の「移動確保」
 - ②地域住民や交通事業者による「努力」の還元
- を目的としており、現在、3路線で実証運行を行っている。

■育てる公共交通（協働交通）イメージ

『生活交通に必要な公共交通サービス内容を協議

⇒ 市民が参画した公共交通計画をもとに協働運行』



【住民と協働で運行する際、運行継続条件を導入している事例】

- 日立市……住民と交通事業者が目標値（乗車率前年度比 100%）を定める「パートナーシップ協定」を結び、路線バスの維持を行っている（1地区で実証運行中）。目標値を上回れば、その路線は減便・廃止しないが、目標値を下回れば、減便・廃止される。
 - 相模原市…交通不便地区における生活交通の確保を図るため、次のスキームを構築し、コミュニティバス・乗合タクシーを運行している。（2地区で本格運行中）
 - ①5人以上の地域組織の形成
 - ②計画検討・調査
 - ③計画策定・地域公共交通会議での合意
 - ④実証運行
 - ⑤運行実績の確認・運行継続の判断（継続条件：コミュニティバスの場合「1便当たりの輸送人員 10人以上、運賃収入が経常費用の 50%以上」など）
 - ⑥本格運行
- ※①～⑥のすべての段階に住民が参画している。

【事業期間】

	短期事業（平成 25～27 年度）	中長期事業（平成 28～34 年）
利用目的・時間帯などに配慮した運行	協議・実証運行等 →	順次運行 →
おでかけ品質確保・向上のためのルールづくり	重点事業実施 →	継続的实施 →

事業4：わかりやすい情報提供

【最優先事業】

着手しやすい・市民にとってわかりやすいことからリーディング・プロジェクトに位置づける。

●事業4-1：バス停・行先案内等の統一化 [交通事業者・行政]

市内には4社のバス事業者が92系統（平成24年3月時点）の路線を運行している。その一方で、「市民アンケート調査」において、6割以上が「最近2か月でバスを利用していない」と回答している。

観光客など、初めて訪れる人はもとより、普段路線バスを使わない方にとって、目的地に行くために、どのバス事業者のどの路線を利用すればいいのか、わかりにくい状況である。

4社が連携して、行先・経由地の表記を統一し、車両・バス停・鉄道駅などにおいて、わかりやすく表示する。

※箱根エリアを運行する箱根登山バス、伊豆箱根バスではバス路線ごとに系統記号化（アルファベット記号）と色分けを実施中



▲系統名を方面別に路線ナンバリング「方面別記号」で表示

【事例：八戸市・路線ナンバリング】

市内で運行中の3つの事業者の路線図を一本化し、八戸市中心街を起点にして、「どの方面」に向かうバスかが一目で分かるように、方向別（行き先）別にアルファベット記号と行先番号となる「路線ナンバリング」を設定。記号は方面別に代表的な地名・施設等を連想させるようなアルファベット記号と、それぞれのルートカラーとした。合わせて、バス車両にも行先表示（LED、方向幕、補助サインボード）にもナンバリングを表示。



●事業4-2：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]

小田原駅周辺など複数のバス事業者が乗り入れている地域においては、事業者ごとに停留所を設置したり、1か所に異なる名称のバス停が設置されたりしている。

バス停やバス停の名称を統一するとともに、共通の時刻表・路線図・運賃表を掲出するなど、わかりやすい情報提供を行う。



▲銀座二丁目バス停

【事例】八戸市・共通時刻表

中心街のバス停での「路線ナンバリング（方面別記号）や共通路線図の掲出に合わせて、中心街の主要停留所を「屋根のないバスターミナル」として位置づけ、中心街に乗り入れているバス事業者3者合同で、バス停5箇所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番のりば」として統一した交通サインシステムを整備した。



●事業4-3：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]

「交通機関乗継調査」において、小田原駅東西自由連絡通路内の観光案内所や東口に並んでいる3社のバス事業者営業所について「役に立った」と回答した割合が低く、「気づいたが役に立たなかった」「気づかなかった」と回答した割合が高い。バス乗り場への案内サインについても設置個所によっては「役に立った」割合が低い。

小田原駅東西自由連絡通路において、東口・西口のバス乗り場までの案内や、バス運行情報案内システムを導入するなど情報提供について改善を図る。

また、交通事業者と行政が連携して、スペースを共有するなど、将来的には案内所の一元化に向けた情報提供の向上を図る。



▲小田原駅・自由通路内



▲小田原駅東口・バス営業所



▲自由通路内観光案内所

【事例】三郷市・情報提供システム

三郷市・TX三郷中央駅は、バス事業者5社が乗入れ、多くの路線が運行中で分かりにくいいため、主要な目的地への先発バスの時刻と乗り場が表示した情報提供システムを改札を出た場所に設置。



●事業4-4：駅前広場（小田原駅・国府津駅）のレイアウト等の見直し [交通事業者・行政]

小田原駅、国府津駅のバス乗り場は、バス事業者ごとに設置されているため、複数のバス事業者が運行している路線を利用する場合、どの乗り場へ行けばよいか、わかりにくい状況となっている。

また、小田原駅前広場については、「バス乗務員聴き取り調査」において、バス利用者の乱横断が激しいことが指摘されている。

わかりやすさの向上のほか、安全性向上やバス運行の円滑化のためにも、駅前広場のレイアウトの見直しを図るとともに、事業6-1と連携して、歩行者の動線の確保・誘導や送迎の自家用車の駐車場の規制等を行う。

●事業4-5：バスマップの作成・配布 [交通事業者・行政]

小田原市と近隣市町とで構成する「酒匂川流域地域公共交通活性化検討会」において、平成21年度からバスマップを作成し、平成25年度には、将来的に、交通事業者や観光施設などが様々な目的で活用できるマップを作成する予定である。事業4-1と連携して、よりわかりやすく使いやすいバスマップを継続して作成・配布する。



●事業4-6：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]

現在、バス事業者ごとのホームページで、ダイヤ・路線等の運行情報を提供し、小田原市のホームページで、4事業者の路線を網羅したバスマップを掲載している。交通事業者と行政とが連携し、小田原市のページにポータルサイトの役割を持たせるなど情報提供の充実を図る。

【事業期間】

	短期事業（平成25～27年度）	中長期事業（平成28～34年）
バス停・行先案内等の統一化	最優先事業実施 →	継続的实施 →
主要バス停における共通時刻表、路線図、運賃表の掲出	最優先事業実施 →	継続的实施 →
小田原駅における案内サインの改善・案内所の一元化	最優先事業実施 →	継続的实施 →
駅前広場（小田原駅・国府津駅）のレイアウトなどの見直し	最優先事業実施 →	継続的实施 →
バスマップの作成・配布	継続的实施 →	
インターネットの活用等による情報提供の充実	最優先事業実施 →	継続的实施 →

事業5：バリアフリー化の促進

●事業5-1：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]

「高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）の規定に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成32年度末までに、ノンステップバスの導入率を70%とし、福祉タクシー車両を全国で約2万8千台導入することが示されている。

小田原市では、平成24年度に「生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）」を策定し、ノンステップバスを4台、UDタクシーを2台導入している。

○ノンステップバスの導入推進

平成24年度時点で小田原市内を運行する路線バス事業者が所有するバス車両のうち、ノンステップバスは、36台（導入率26.6%）である。高齢者、障がい者等を含めたバス利用者の利便性向上を図るため、ノンステップバスの導入をはじめとするバス車両のバリアフリー化を推進する。

○UDタクシーの導入推進

平成24年度時点で小田原市内を運行するタクシー事業者が、3台のUDタクシーを導入している。車いす利用者やベビーカー利用者の利便性向上とともに、介助人や駐車場の確保が不要となるなど、UDタクシーの導入により、高齢者、障がい者等の移動手段の選択肢や行動範囲が広がる効果が期待できる。

※ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）とは、健常者に限らず、高齢者、妊産婦、子供連れ、車椅子の方など、誰でも利用できる構造（ユニバーサルデザイン）のタクシー車両であって、流し営業などの通常のタクシー営業に用いるもの。



▲日産自動車NV200 バネットタクシー
（国土交通省試作車）

●事業5-2：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]

小田原市においては、急激に高齢化が進行し、団塊の世代が高齢期を迎える平成26年度には高齢化率は26.4%に達する見通しである。

医療機関や商業施設にあるバス停については、ノンステップバス運行に対応した歩車道段差の改善や、視覚障がい者用誘導用ブロックの設置などを行うとともに、バス停までの主要ルートについて、安全性や利便性を配慮し、バリアフリー化を推進する。

【事業期間】

	短期事業（平成25～27年度）	中長期事業（平成28～34年）
ノンステップバス・UDタクシーの導入推進	継続的実施 →	
バス停・バス停までのルートのバリアフリー化	協議・一部整備	順次整備 →

事業6：路線バスの走行環境の向上

●事業6-1：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]

「バス乗務員聴き取り調査」において、小田原駅や鴨宮駅、国府津駅の各駅前広場で歩行者の乱横断や送迎車両の駐停車等により、運行上の危険性が指摘されている。

これらの駅前広場は、基本的なハード整備が完了しているため、既存ストックの中で、路線バスの安全な走行環境を確保するよう、レイアウトの見直し、路線バスの優先性の確保、送迎の自家用車に対する交通規制、歩行者への注意を喚起するサインの設置等について検討する。



▲小田原駅東口駅前広場



▲国府津駅南口駅前広場

●事業6-2：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]

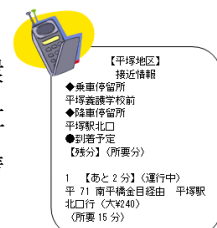
「バス乗務員聴き取り調査」において、平日の朝夕時間帯を中心に、国道1号や飯泉橋付近、飯泉入口交差点付近、打越跨線橋等で道路渋滞が発生し、路線バスの遅れが指摘されている。

路線バスの定時性確保の施策として、バス優先レーンの設置などが有効であるが、4車線以上が整備されている道路に限られることから、既存ストックの有効活用により走行環境の改善を図っていく。

また、路線バスの定時性が確保されていない路線や、乗降客数の高いバス停について、路線バスにGPS装置を搭載し、バス停への接近情報、到着予想時刻、運賃等を携帯端末やパソコンで確認できるサービスの提供を検討する。

【事例】神奈川中央交通・バスロケーションシステム

神奈川中央交通では、公共交通機関の利用促進及び利用者のさらなる利用環境の改善を図るため、バスロケーションシステムを同社が保有する乗合バス車両約2,000車両、及び運行エリアの約9割を対象に実施中。バス停への接近情報や目的地の到着予想時刻、目的地までの運賃等が確認できる。



※携帯電話のイメージ画面です

【事業期間】

	短期事業 (平成 25~27 年度)	中長期事業 (平成 28~34 年)
駅前広場における路線バスの優先性の確保等	順次整備	→
路線バス走行環境を支援する施策の展開	協議・実証実験等	→ 実施

事業7：利用促進・交通需要マネジメント

「市民アンケート調査」において、バスを利用しない理由として「他の交通手段（自家用車が多い）で移動している」「バスに乗る習慣がない」と回答している。「バスに乗る習慣が無いから」と回答した方の割合が若年齢層ほど高い傾向となっている。一方で「高齢になると（運転ができなくなると）外出に不安を感じる」と回答も多く見受けられる。

「高齢になってから（運転できなくなってから）路線バスが必要となる」のではなく、「若い人・運転できる人も、利用することで路線バスを守る」というような意識の転換が必要である。

また、市民に対し公共交通の利用を促すとともに、企業・事業者・行政等が連携して、自家用車に対する公共交通の優位性を確保する取組を行う。

●事業7-1：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]

バス事業者より乗降方法が異なるなど、バスを利用しない方にとっては分かりにくい状況であるとともに、近年「路線バスに乗ったことがない」という児童が増えている。

将来の路線バス利用者となる児童やその保護者を対象に、バスの乗り方教室を開催する。乗降体験などを通じて、路線バスの存在や必要性を認識してもらうとともに、交通安全やマナーなどについて楽しく学ぶことを目的とする。

また、市内の児童作品を路線バス車内で展示する（例：大雄山線「動く児童画展」）などを行い、マイバス意識の醸成や利用促進を図る。



▲中国運輸局開催の乗り方教室



▲大雄山線での「動く児童画展」



▲保育園の園児が描いた絵が展示（八戸市内循環コミュニティバス）

●事業7-2：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]

商業施設等へ路線バスで移動しやすい環境を創出し、自家用車から路線バスへの転換を促す。

商業施設等とタイアップし、公共交通利用者に対し、割引などのサービスをする。一定金額以上買物した方に、帰りの路線バスを進呈するなど、割引や運賃についてのサービスの検討・導入を行う。

また、公共施設で実施するイベントの参加について、公共交通利用を案内するとともに、特典サービスの実施などを行う。

【事例】浜松市・遠州バスでの割引サービス

イオンモール浜松志都呂で2,000円以上買物した方（浜松駅のみで降車可能）は、総合サービスカウンターでレシートを提示すると、「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を進展している。



●事業7-3：企業と連携したエコ通勤の推進等 [企業・交通事業者・行政]

小田原市内には川東南部地域（日立、ライオン等）や羽根尾（西湘テクノパーク）等に大規模な工場や企業等が集積している。

「市民アンケート調査」において、通勤・通学の手段について「車を自分で運転」と回答した割合が、35.5%と最も高く、通勤のみに限ると、更に高くなると考えられる。一方で、「バス乗務員聴き取り調査」において、平日の朝時間帯に、道路渋滞による路線バスの遅れが指摘されているため、企業と連携し、エコ通勤を推進する、

エコ通勤を支援する仕組みを、企業・交通事業者・行政とで連携して考えるほか、ノーカーデーの普及、市職員が率先して公共交通で通勤することを推進する。

【事例】宮崎市・エコ通勤割引

車またはバイク通勤者を対象に、「エコ通勤割引パス交付申請書」を提出すると、毎週水曜日（ノーマイカーデー）は路線バスの運賃が半額となる。



【事例】神奈川中央交通・グリーンエコパス

神奈川中央交通では、企業等法人（5名以上）に一括購入した企業を対象に、通常の定期券より割引率を高め、カーボンオフセットにより CO₂ の削減に貢献した通勤定期券を導入。

【事例】名古屋市・通勤手当の見直し

名古屋市では、マイカー通勤抑制と公共交通機関の利用促進の観点から、市役所職員に対する自転車通勤手当を増加する一方、自動車通勤手当を半額にしている。

【事業期間】

	短期事業（平成 25～27 年度）	中長期事業（平成 28～34 年）
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	協議・一部実施 →	実施 →
商業施設・公共施設と連携した特典サービスの実施等	協議・一部実施 →	実施 →
企業と連携したエコ通勤の推進等	協議・一部実施 →	実施 →

4-2 事業スケジュール

事業スケジュールは、短期（平成25～27年）・中長期（平成28～34年）にわけ、段階的に実施するとともに、重点事業・最優先事業・優先事業に位置づけた事業については、早期の取組・実施を目指す。

■事業スケジュール

事業名		実施主体	短期 (H25~27)	中長期 (H28~34)
事業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 →
事業2：乗継環境の円滑化	ダイヤ・料金の改善	交通事業者・行政	優先事業実施 →	実施 →
	機能・重要度に応じた乗継環境の整備	交通事業者・行政	優先事業実施 →	順次整備 →
事業3：ニーズに応じた路線バスの改善	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 →	順次運行 →
	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	重点事業実施 →	継続的实施 →
事業4：わかりやすい情報提供	バス停・行先案内等の統一化	交通事業者・行政	最優先事業実施 →	継続的实施 →
	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	最優先事業実施 →	継続的实施 →
	小田原駅における案内所の一元化	交通事業者・行政	最優先事業実施 →	継続的实施 →
	駅前広場のレイアウト等の見直し	交通事業者・行政	最優先事業実施 →	継続的实施 →
	バスマップの作成・配布	交通事業者・行政	継続的实施 →	→
	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	最優先事業実施 →	継続的实施 →
事業5：バリアフリー化の促進	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 →	→
	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・一部整備 →	順次整備 →
事業6：路線バス走行環境の向上	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	順次整備 →	→
	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 →
事業7：利用促進・交通需要マネジメント	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・一部実施 →	実施 →
	商業施設・公共施設と連携した特典サービスの実施等	市民・交通事業者・行政	協議・一部実施 →	実施 →
	企業と連携したエコ通勤の推進等	市民・交通事業者・行政	協議・一部実施 →	実施 →

5 おでかけ品質の向上へ向けて

5-1 おでかけ品質の確保・向上へ向けた推進体制

おでかけ品質を確保・向上するためには、市民・交通事業者・行政が主体的に関与し、それぞれの役割を果たすことが必要である。

■各主体の役割

市民	要望者ではなく主役として、提案から運行まですべてのプロセスに参画する。利用することで公共交通を支える意識を持つ。
交通事業者	公共交通サービスのプロフェッショナルとして、市民ニーズに即し、かつ、効率的な運行を実現する。
行政	コーディネーター兼サポーターとして、関係者との調整、情報収集・提供、支援等を行う。

■小田原市生活交通ネットワーク協議会の役割

市民・交通事業者・行政等が参画する「小田原市生活交通ネットワーク協議会」は、市民ニーズを見極め、議論する場としての機能を持つ。

平成 23・24 年度においては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年法律第 59 号）に基づく「小田原市地域公共交通総合連携計画」を策定した。この計画は、市域全体の公共交通計画のあり方を定める「おでかけ品質向上計画」である。

平成 25 年度以降は、「小田原市地域公共交通総合連携計画」に定める事業の推進について協議するとともに、必要に応じて次の役割を担っていく。

- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」に基づく「生活交通ネットワーク計画」の策定。この計画は、生活交通として確保する路線について事業主体・費用などを定める運行計画である。
- 「道路運送法」（昭和 26 年法律第 183 号）に基づく「地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進に必要な協議」。例えば、乗合旅客運送の形態、運賃の上限に関する協議などがある。

5-2 PDCAサイクルに基づく事業評価の実施

本計画を着実に推進するためには、実績等に基づき、目標の達成状況や利用状況などを評価し、定期的に見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が必要であることから、「小田原市生活交通ネットワーク協議会」を継続的に運営し、次の観点から評価・検証等の進行管理を実施する。

●事業実施状況の評価（年に1回実施）

：各事業の実施状況を「整備箇所数」「導入台数」等の実施状況を毎年度実施し、評価する。

●目標達成度の評価（概ね5年に1回程度実施）

：目標値との比較により、施策の達成状況を検証する。ただし、路線バスの利用者ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の移転、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCAサイクルの概念

