

小田原市地域公共交通総合連携計画



平成 25 年 3 月

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	
2 計画の位置づけ	
3 計画策定の体制及び経緯	
1 小田原市の公共交通に関する現状	5
1-1 地域概況	
1-2 上位計画における公共交通の位置づけ	
1-3 計画策定に係る調査の概要	
2 公共交通を取り巻く課題の整理	10
3 地域公共交通の方向性と目標	12
3-1 基本理念	
3-2 基本方針	
3-3 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	
3-5 地域公共交通総合連携計画の目標	
4 事業概要及び実施主体	17
4-1 事業スケジュール	
4-2 実施すべき事業	
5 おでかけ品質の向上へ向けて	39
5-1 おでかけ品質の確保・向上へ向けた推進体制	
5-2 PDCAサイクルに基づく事業評価の実施	
6 参考資料	41
小田原市生活交通ネットワーク協議会規約	

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。また、内陸部では、新たな道路や橋のインフラ整備が進んでおり、東西交通軸の強化・充実が望まれている。

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、自動車に依存することとなり、交通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。

本市の代表交通手段が自動車である割合は、平成20年度時点で45.7%と非常に高く、平成24年度の高齢化率は24.7%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、交通モードや交通事業者が異なる場合においても、移動の連続性が保たれた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、本市の公共交通、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。

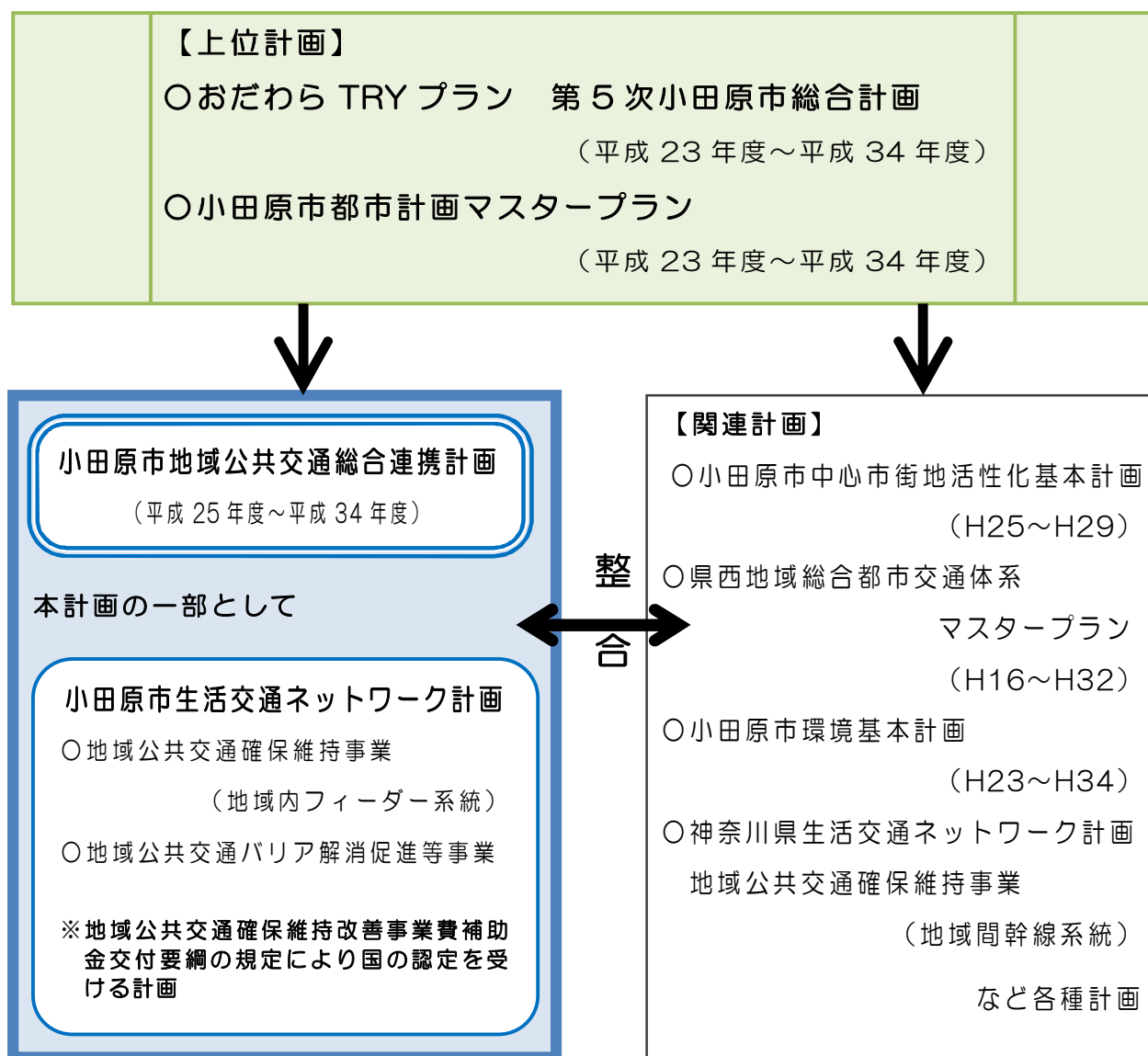
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）に基づき、地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現するためのものである。

すなわち、本計画は、小田原市は、買物や通院など日常生活に欠かせない「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「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、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、神奈川県生活交通ネットワーク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。

また、本計画の一部として、小田原市生活交通ネットワーク計画の策定について取り組むものとする。



3 計画策定の体制及び経緯

(1) 計画策定の体制

本計画は、小田原市生活交通ネットワーク協議会における協議に加え、協議会の下部組織である作業部会において、専門的立場から各種調査や具体的内容の検討、計画素案の作成などを行った。さらに、市民からの意見募集等を経て策定した。

① 小田原市生活交通ネットワーク協議会

小田原市全体の公共交通のあり方について考え、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、平成24年1月に設置した。

市民代表、交通事業者、行政等、計18名で構成する「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会であり、「道路運送法」の規定による地域公共交通会議、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」の規定による協議会の機能も兼ねた協議会である。

6回の会議を開催し、協議を行うとともに、下部組織である作業部会へ課題の指示等を行った。作業部会から提案された計画素案について更なる検討を行うほか、計画素案に対する市民の意見などを踏まえ、計画を作成した。

② 小田原市生活交通ネットワーク協議会作業部会

小田原市生活交通ネットワーク協議会の下部組織として、バス事業者、学識経験者、国・市の計8名で構成したもの。

4回の会議を開催し、協議会からの指示に基づき、専門的立場から、各種調査、具体的な内容の検討、計画素案の作成などを行った。

(2) 計画策定の経緯

① 小田原市生活交通ネットワーク協議会

開催日	協議事項
平成24年 1月10日 (火)	協議会の設置について、地域公共交通総合連携計画の策定について 等
平成24年 3月27日 (火)	平成23年度予算について、平成23年度事業について 等
平成24年 6月12日 (火)	平成23年度事業報告について、平成24年度事業について 等
平成24年10月22日 (月)	平成24年度調査の進捗状況について、今後の進め方について 等
平成25年 2月 5日 (火)	「小田原市地域公共交通総合連携計画(案)」について 等
平成25年 3月19日 (火)	「小田原市地域公共交通総合連携計画」について 等

② 小田原市生活交通ネットワーク協議会作業部会

開催日	協議事項
平成24年 5月 8日 (火)	平成23年度調査事業の報告について、平成24年度調査事業について 等
平成24年 8月27日 (月)	平成24年度調査事業について 等
平成24年12月10日 (月)	小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査について 等
平成25年 1月10日 (木)	小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査について 等

③ 市民意見募集

実施日	内容
平成25年2月15日 (金) から ～ 平成25年3月18日 (月) まで	小田原市地域公共交通総合連携計画（素案）について 3名から8件の意見提出

■小田原市生活交通ネットワーク協議会会員名簿

区 分		会 員	
		職名	氏名
バス事業者	箱根登山バス株式会社	取締役運輸部長	野村 尚廣 ※
	伊豆箱根バス株式会社	小田原営業所長	杉山 保徳 ※
	富士急湘南バス株式会社	常務取締役	茂木 一郎 ※
	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部次長	平岩 敦 ※
タクシー事業者	社団法人神奈川県タクシー協会小田原支部	支部長	杉山 文男
運転者が組織する団体	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	川上 一男
利用者・市民代表等	小田原市自治会総連合	管我連合自治会長	柏木 茂高
		橘北連合自治会長	小宮 正雄
	小田原箱根商工会議所	経営指導員	高橋 豊房
交通管理者	神奈川県小田原警察署	交通第一課長	大島 修
道路管理者	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所	副所長	瀧浪 慎一
	神奈川県県西土木事務所小田原土木センター	工務担当部長	松田 和幸
	小田原市	建設部長	柿本 三夫
学識経験者	福島大学	特任准教授	◎吉田 樹 ※
国	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	首席運輸企画専門官	中澤 延夫 ※
県	神奈川県県土整備局環境共生都市部	交通企画課長	三枝 薫
市	小田原市	都市部長	○北村 有一 ※
		都市部管理監	山口 登志夫※

敬称略 ◎は会長、○は副会長。※は作業部会員。

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

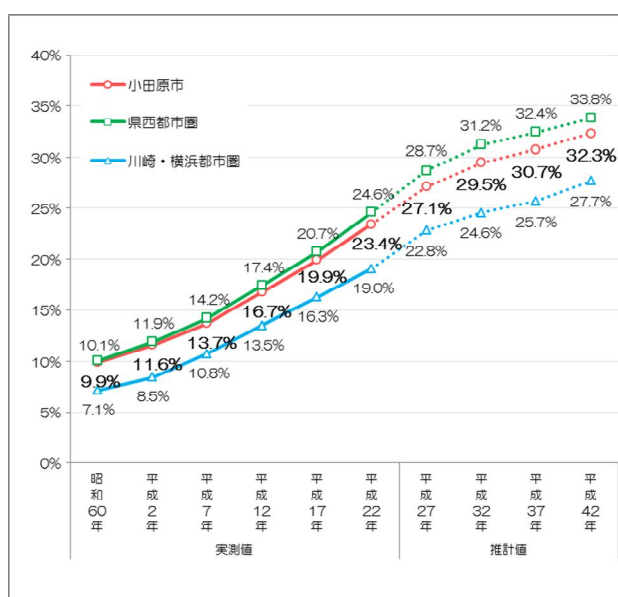
小田原市の総人口は平成 25 年 1 月 1 日現在、196,692 人で、平成 12 年をピークに緩やかに減少傾向に転じ、国立社会保障・人口問題研究所によると、このまま推移した場合、平成 32 年には約 186,000 人まで減少すると予測されている。

65 歳以上人口が総人口に占める割合である高齢化率は、平成 37 年には、30%を超えることが推計され、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

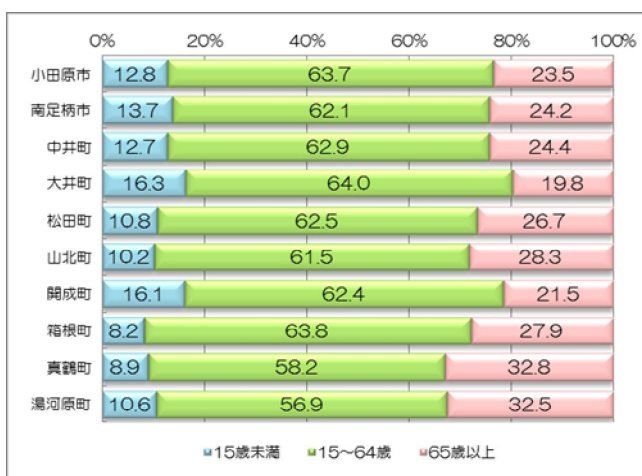


■ 高齢化率（65歳以上）の推移

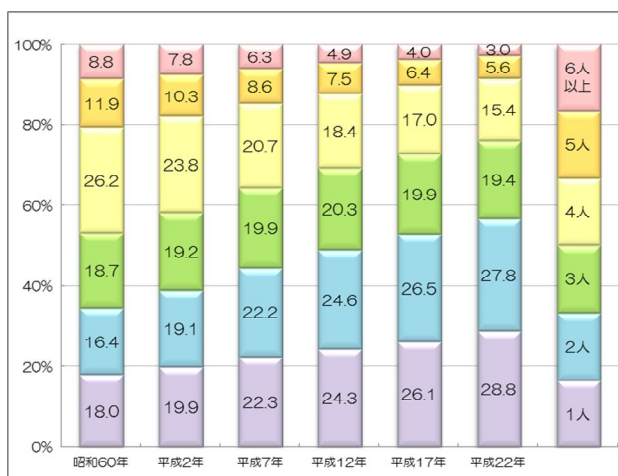


資料：実測値…国勢調査、推計値…国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」

■ 県西地域（2市8町）の年齢別割合



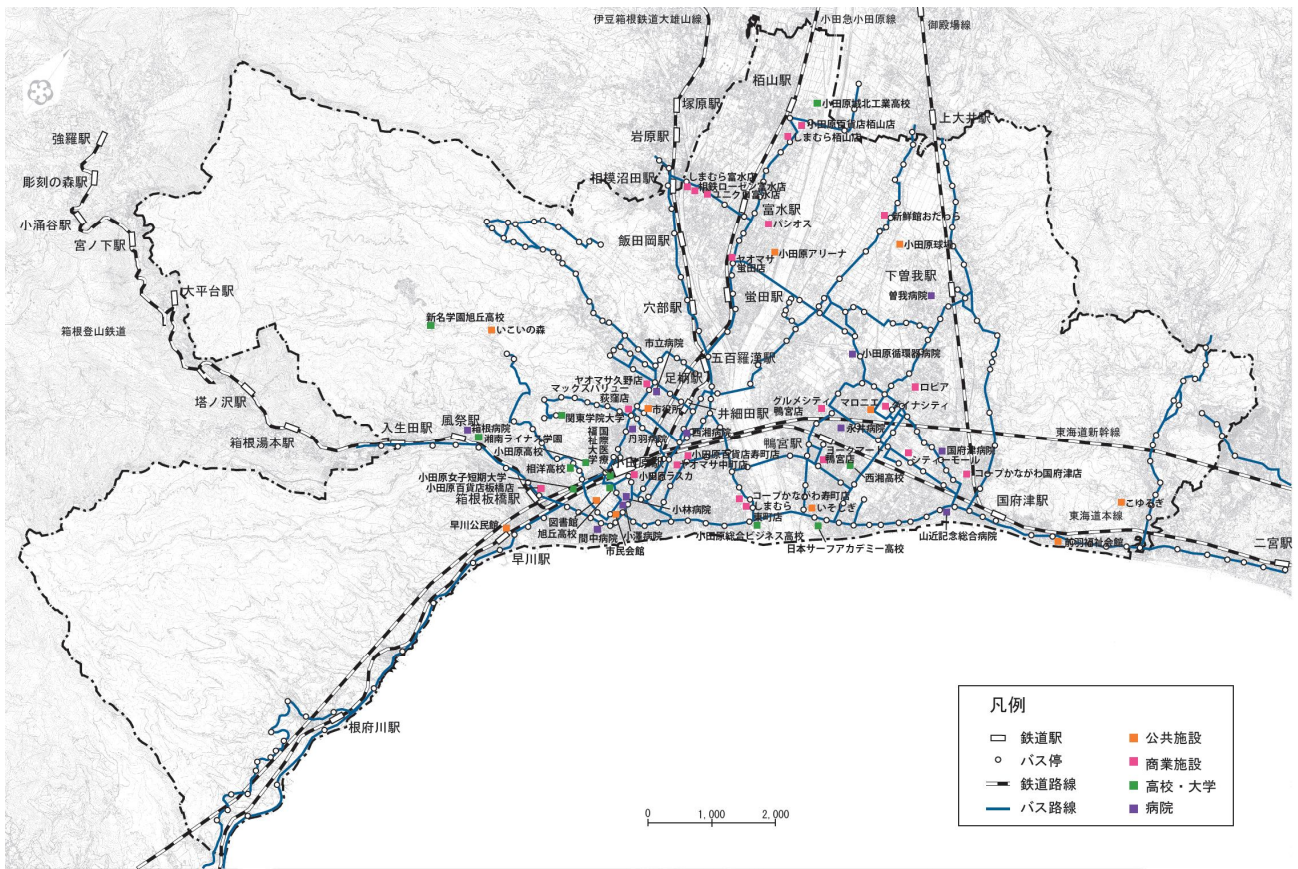
■ 世帯人数の推移



(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

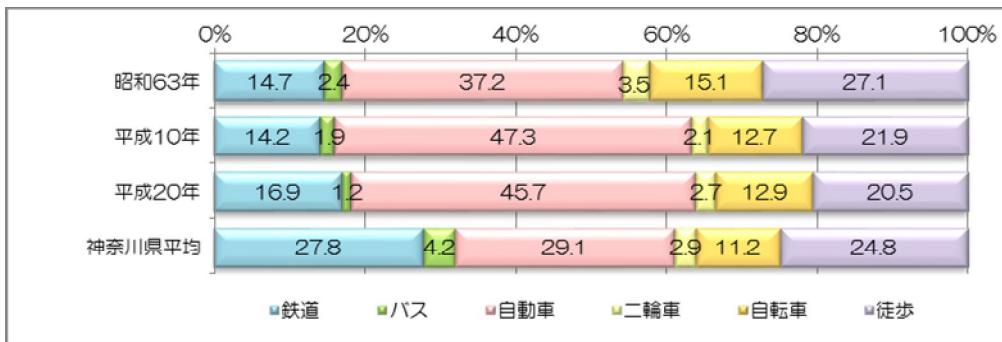


(3) 交通手段特性

小田原市の平成 20 年の代表交通手段構成比のうち、公共交通（鉄道＋路線バス）分担率は 18.1%であり、昭和 63 年と比較して微増だが、神奈川県平均値（32.0%）と比較して低い状況である。

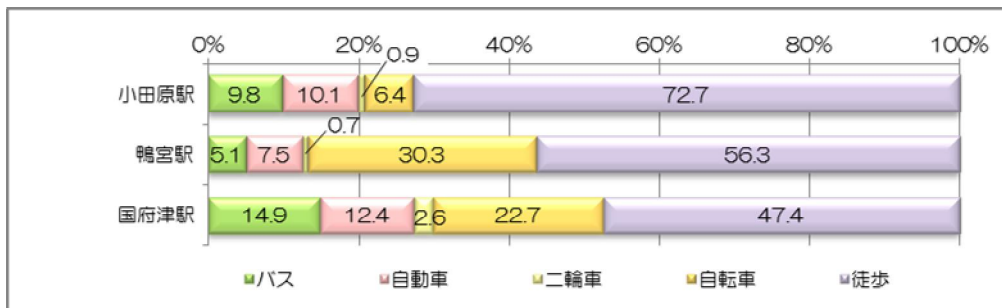
一方で、自動車分担率は 45.7%と、神奈川県平均値（29.1%）を大きく上回り、小田原駅・鴨宮駅・国府津駅までの端末交通手段構成比においても、1 割前後を占めている。

■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

※パーソントリップ調査における用語の解説は、次のとおり。

トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。
代表交通手段	1 つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、(1) 鉄道→(2) バス→(3) 自動車→(4) 二輪車→(5) 自転車→(6) 徒歩の順としている。
端末交通手段	複数の交通手段を利用するトリップに関して、代表交通手段に接近する交通（アクセス交通）、または、遠ざかる交通（イグレス交通）のこと。例えば、鉄道を利用する通勤交通では、駅までの徒歩やバス等の交通、または駅で下車後の徒歩やバスなどの交通がこれにあたる。

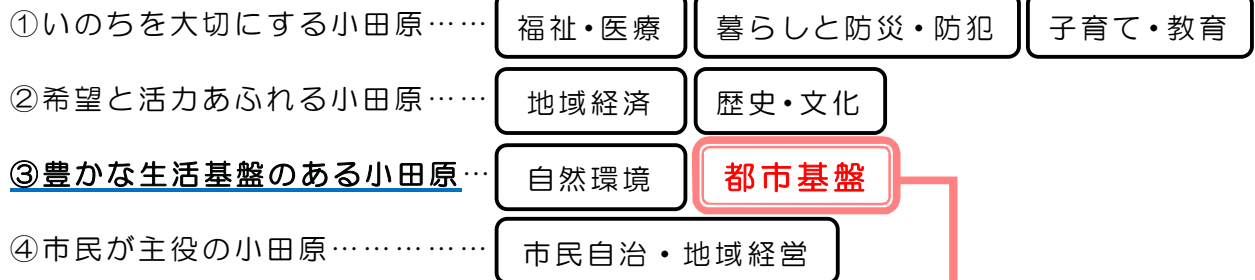
1-2 上位計画における公共交通の位置づけ

本計画の上位計画である、「おだわらTRYプラン 第5次小田原市総合計画」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。

■おだわらTRYプラン 第5次小田原市総合計画（平成23年3月策定）

○将来都市像：「市民の力で未来を拓く希望のまち」

○4つのまちづくりの目標と8つの政策分野



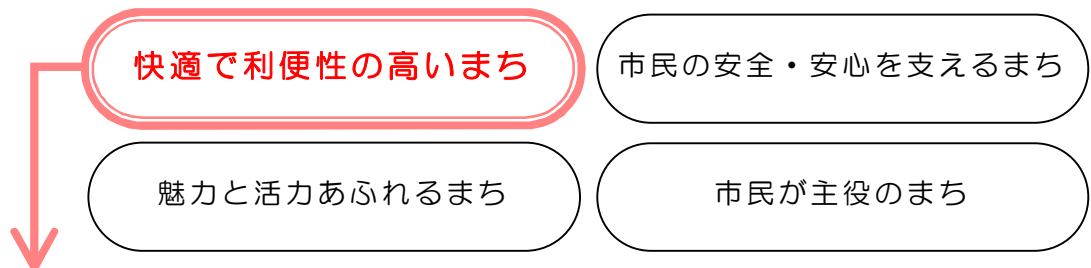
安全で円滑な地域交通の充実

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。

■小田原市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）

○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」



公共交通が便利なまち

○地域の生活拠点と主要鉄道駅を結ぶ公共交通の利便性を確保し、高齢者や学生など、誰もが移動しやすい交通体系を整える。

○周辺市町や、通勤通学、観光目的の交流を増やすため、鉄道やバスを利用しやすいまちづくりを進める。

1-3 計画策定に係る調査の概要

小田原市の公共交通のあり方を検討する基礎資料とするため、平成23・24年度におい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、路線バスに乗り込む利用者 【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%	・小田原駅から路線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） ・小田原駅から路線バスを利用する人の移動実態（出発地・到着地、移動手手段、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） ・現在の外出状況及び将来（10年後）の移動についての不安 ・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（※商業施設については、バス利用者と利用者以外の2種類の調査票により実施） 【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月上旬	・路線バスの走行環境（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） ・路線バスの利用状況、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、入退場の別及び時刻 ※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 東海道本線、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改善

交通結節点である小田原駅や国府津駅などの駅前広場は、近年整備が進められ、自由連絡通路や駅前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」「主要施設利用者聞き取り調査（ダイナシティ除く）」において、「路線バスの情報提供に対する満足度」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にくい状況である。

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分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

路線バスの利用状況は、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・夜時間帯においては分散傾向にあり、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、運転免許の有る方に比べ無いの方が、「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（10年後）の移動について、不安がある」と回答する割合が高くなっている。高齢者や運転をしない人の買物や通院など、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東西を結び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 東海道本線や国道1号を運行する路線バスなどの公共交通サービスが充実しているが、内陸部においては、自動車で移動する人が多いという調査結果となっている。自動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、東西を結び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、平成24年において24.7%を超える超高齢社会であり、平成37年には、30%を超えると推計されている。

「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（10年後）の移動について、不安がある」と回答する割合が高くなっている。

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。

高齢になり自動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、若い人や運転できる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交通渋滞が見られる。「バス乗務員聞き取り調査」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、打越跨線橋等で交通渋滞が発生し、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ことの解消、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。また、自動車に過度に依存しない生活を送る上でも、非常に効率的な手段である。

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」を確保するとともに、地球環境に対する配慮も必要である。

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）」まちとまちを繋ぎ、環境に優し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

…小田原市は、高齢化率・代表交通手段が自動車である割合がともに高い。将来的に安心しておでかけするためには、高齢者や自動車を運転しない人にとって利用しやすい公共交通サービスの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。

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（10年後）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（日常生活に欠かせない買物や通院ができる）」「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、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、乗継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、分かりやすく、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

小田原市の高齢化率は、平成24年において24.7%を超える超高齢社会であり、代表交通手段を自動車とする割合が45.7%である。

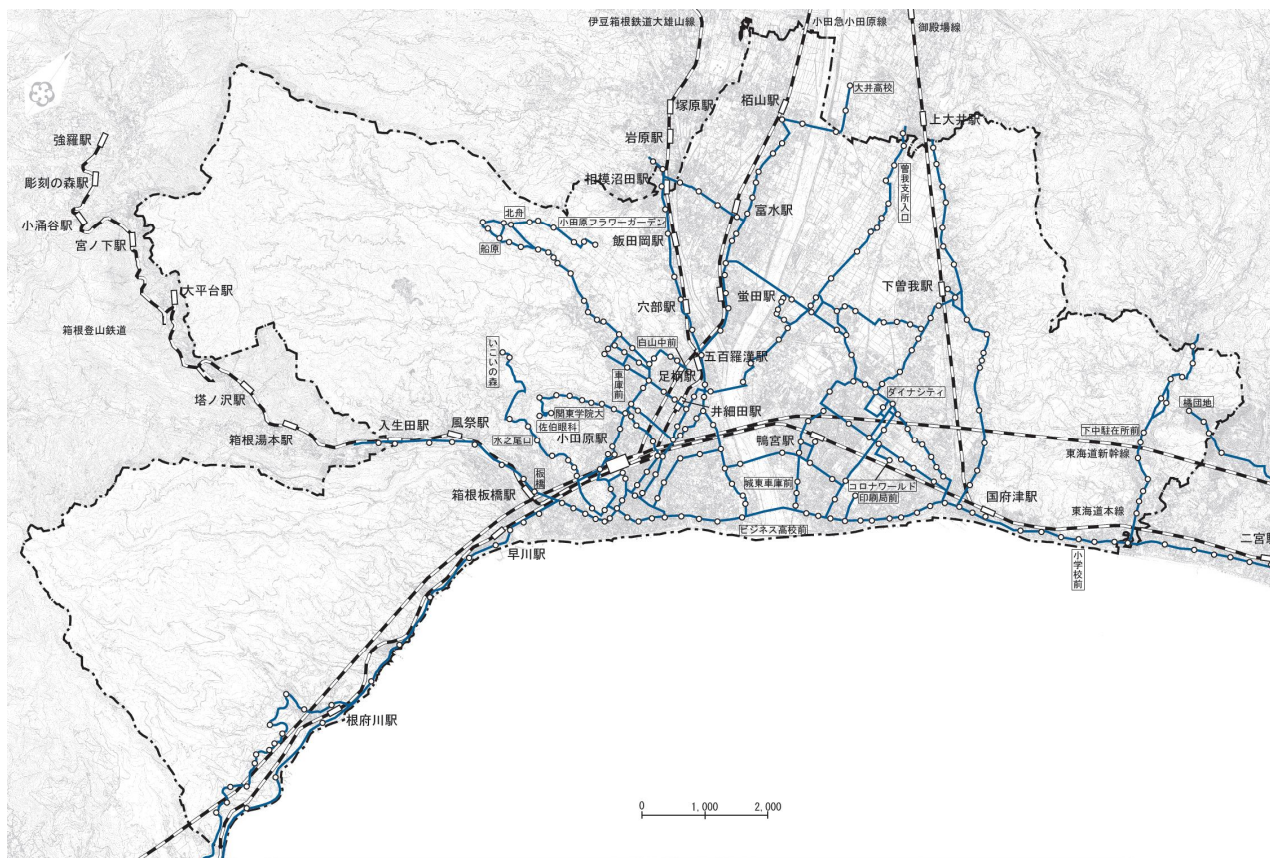
「市民アンケート調査」において、運転免許の有る方に比べ無いの方が、「現在の移動について、ひとりで十分できる」割合が下がり「将来（10年後）の移動について、不安がある」と回答する割合が高くなっている。また、鉄道駅・バス停から遠くなるほど、「現在の移動について、ひとりで十分できる」割合が下がり、「将来（10年後）の移動について、不安がある」割合が高くなるが、鉄道駅に比べバス停から離れるほど、数値が顕著に変化する結果となっている。

これらを踏まえ、自動車に頼らなくても、日常生活に欠かせない通院や買物などができるよう、公共交通、特に路線バスについて、おでかけ品質の確保・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月策定）や小田原市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）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ことを考慮し、平成25年度～平成34年度（10年間）とする。

また、計画の期間内においても、おおむね5年を目安に、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、計画期間における目標を次のとおり設定する。

目標1 路線バスの乗降客数の増加

通院先や買物先へのアクセス向上、路線バスの品質の確保・向上、利用促進・交通需要マネジメント等により、路線バスの利用率を高め、主要施設バス停の1日当りバス乗降人員を3%（※）向上させることを目標とする。

これにより、小田原市の代表交通手段を自動車とする割合を低減し、公共交通利用の構成比を増加させることができる。

※算出方法：市民アンケート調査において、「路線バスを利用した」と回答したのは、1,940人（年齢・無回答1人含む）中709人である。目標2において、すべての年代の路線バス利用率を36.5%（市平均）以上とするには、709人から59人増やさなければならない。

$$59人 \div 1,940人 = 3.04\% \div 3\%$$

■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	乗降人員（※）
鉄道駅	小田原駅（東口・西口）	5,517
	鴨宮駅	330
	国府津駅	1,348
医療機関	市立病院	478
	山近記念総合病院（天理教前）	108
商業施設	ダイナシティ	339

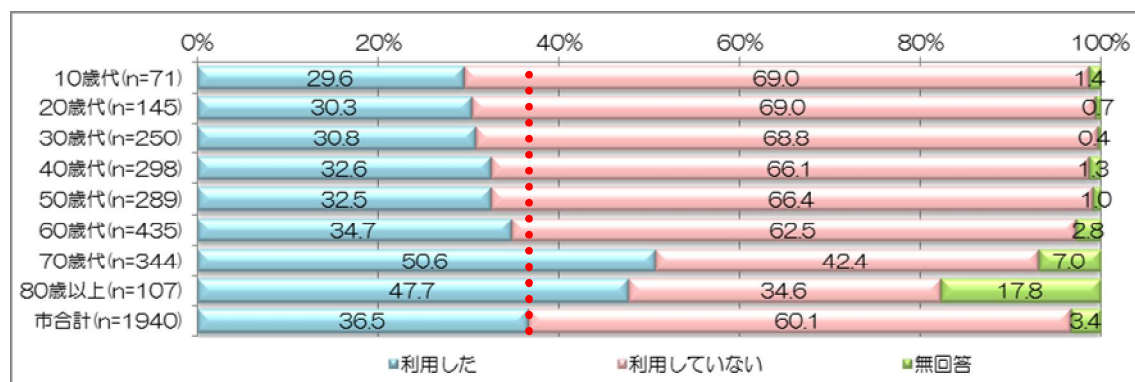
※平成23年9月15日（木）
実施の乗降調査結果

目標2 すべての年代における路線バス利用の増加

年齢が高くなるほど、「路線バスを利用した」割合が高くなっている。（アンケート実施において直近2か月の間）

若い人や運転できる人も、積極的に利用することにより、公共交通を支えていくことを目指す。各年代における「路線バスを利用した」割合を市平均の36.5%以上にすることを目標とする。

■路線バスの利用有無×年齢（市民アンケート調査）※市合計に年齢・無回答1人含む



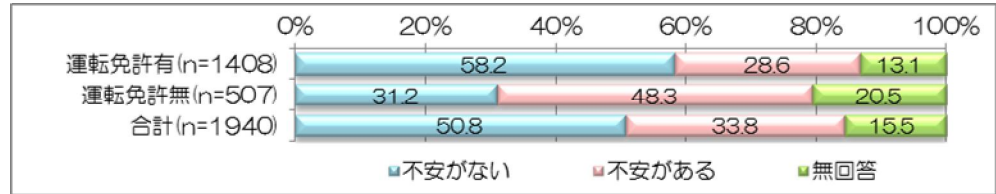
目標3 買物・通院等のおでかけについての不安の解消

買物（食料品）に比べ、買物（衣料品）や通院に、「公共交通を利用する」と回答した割合が高い。将来（10年後）の移動について、年齢が高くなるほど、また、運転免許がある方に比べ無い方が「不安がある」と回答した割合が高くなっている。

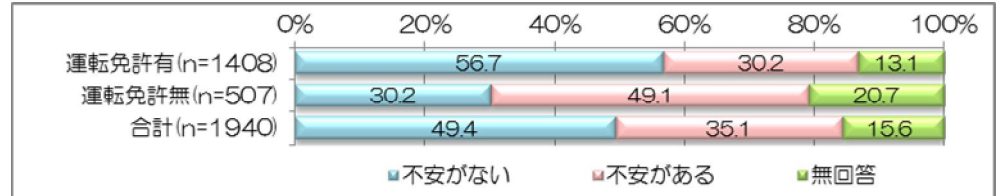
運転免許が無い方についても、買物（衣料品）、通院等のおでかけに「不安がない」と回答する割合を、50%以上（平均値）に向上させることを目標とする。

■将来の移動についての不安×運転免許有無別（市民アンケート調査）

【買物（衣料品）】



【かかりつけ医】

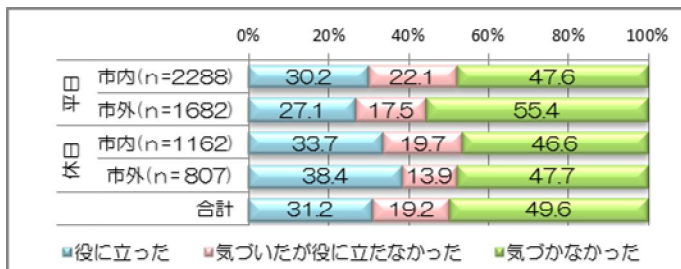


目標4 路線バスの分かりやすさの向上

小田原駅東西自由連絡通路・駅前広場の「バス情報案内」について、「役に立った」割合が低い結果となっている。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、「役に立った」割合を50%以上に向上させることを目標とする。

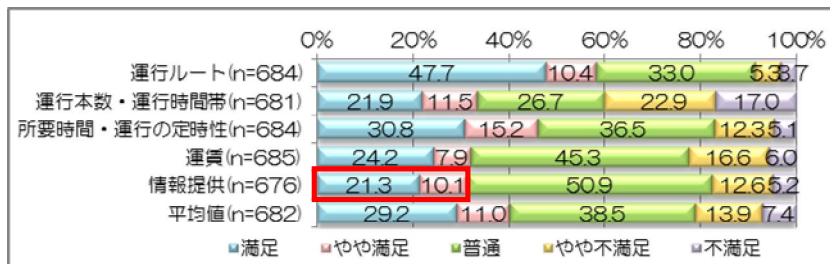
また、「路線バスの情報提供に対する満足度」について、40%以上（路線バスのサービスに対する満足度が高い割合の平均値）に向上させることを目標とする。

■バス情報案内に気付いた・役に立った割合（交通機関乗継調査（小田原駅））



※小田原駅東西自由連絡通路・駅前広場
12種類のバス情報案内についての合計

■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）



4 事業概要及び実施主体

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。

4-1 事業スケジュール

事業スケジュールは、短期（平成 25 年度～平成 27 年度）・中長期（平成 28 年度～平成 34 年度）にわけ、段階的に実施するとともに、リーディングプロジェクト（**重点事業：事業 3**、**最優先事業：事業 4**、**優先事業：事業 2**）に位置づけた事業については、早期の取組・実施を目指す。

事業名		実施主体	短期	中長期	
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	
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
		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
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
		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
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
		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
		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
		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
		⑤バスマップの作成・配布	交通事業者・行政	継続的实施	
		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
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	
		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
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
		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
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
		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
		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	協議後、 一部実施	実施

※事業の全体構成

小田原市の公共交通ネットワークの構築に当たり、充実した鉄道網を活用するとともに、複数のバス事業者が運行していることを前提とした事業展開が必要である。

「事業1 主軸路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上」において、主要施設とその最寄りの鉄道駅を結ぶ路線バスを、小田原市の骨格となる主軸路線に位置づける。

小田原市の交通特性から、公共交通の乗継が必須であるため「事業2 乗継環境の円滑化」を実施する。

既存の路線バスについて、運行本数やサービス圏域だけで判断できない「おでかけに使える運行」を行うため「事業3 ニーズに応じた路線バスの改善」を行う。改善に当たり、市民・事業者・行政の役割等を定めるルールづくりを行う。

「事業4 分かりやすい情報提供」「事業5 バリアフリー化の促進」「事業6 路線バスの走行環境の向上」「事業7 利用促進・交通需要マネジメント」を実施することにより、公共交通の更なる利便性の向上を図るものである。

※リーディングプロジェクトの位置づけ

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。

※事業スケジュールにおける実施状況の考え方

○協議……………施策の具体化へ向けて、関係者間で協議・調整を行い、準備する期間。

○実施……………優先性が高く条件が整った事業について、着手する期間。

○順次整備………着手・実施した事業について、拡大・改善をする期間。

○継続的实施…引き続き実施・整備する期間。

4-2 実施すべき事業

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]

【主軸路線の考え方】

広域圏域の交通結節点である小田原駅をはじめとする鉄道駅や需要の高い施設へアクセスする路線バスを、公共交通ネットワークの骨格となる主軸路線に位置づける。主軸路線に位置づけた既存路線について改善を行うとともに、新規路線について検討することとする。

○通院先・買物（衣料品）先として需要が高い施設及び最寄りの鉄道駅を結ぶ路線

通院先：市立病院・山近記念総合病院

買物（衣料品）先：ダイナシティ（西武小田原店・イトーヨーカドー）

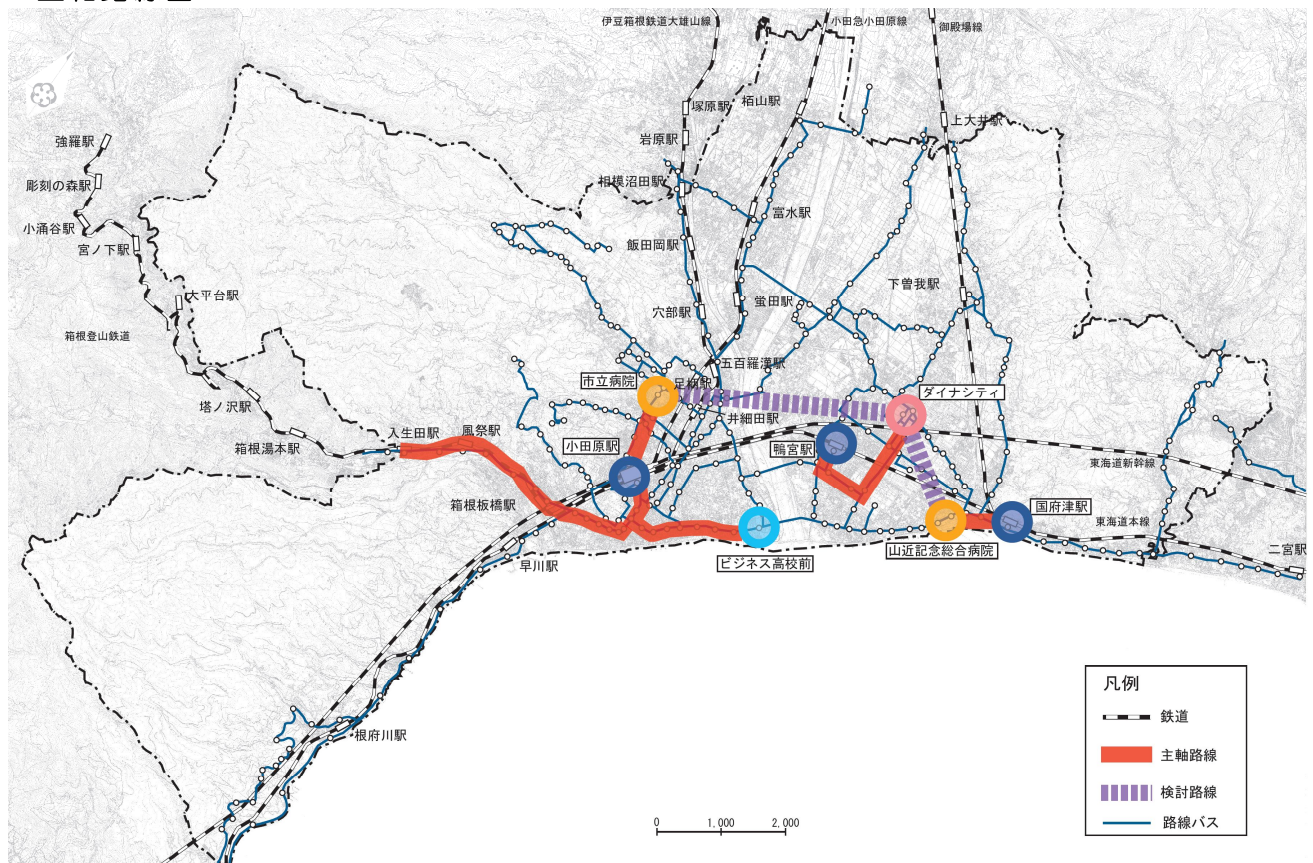
この3か所を主要施設と位置づけ、各施設と最寄り鉄道駅を結ぶ路線を主軸路線とする。

○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な路線

小田原総合ビジネス高校は、路線バスを利用して通学する学生が多い。また、小田原駅ービジネス高校前の路線は、沿線住民が鉄道駅へ行く主要路線であるため、主軸路線とする。

小田原駅から箱根方面へは、路線バスを利用する観光客が多く、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、小田原駅ー入生田間を主軸路線とする。

■主軸路線図



【主軸路線の位置づけなど】

(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

受付時間内に病院へ到着し、診療時間終了までの時間帯において駅へ行ける水準を確保する。

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、鉄道駅において、鉄道から路線バス、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）」、「分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い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、沿線住民等のニーズに応じた運行を行う。

(4) 観光

⑤小田原駅～箱根方面

利用者・運行本数ともに多いことから、PR・サービスの向上など、更なる利用促進・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いことから、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～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～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、交通渋滞対策、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、駐車場利用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、既存路線バスを活用するとともに、乗継の円滑化や新規路線の検討など路線バスの改善を図る。

【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、「市民アンケート調査」において、自動車（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」において、自動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、「バス乗務員聴き取り調査」でも、休日10時から17時半まで打越跨線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等（事業7-②）」により、自動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バスの改善を図る。

（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・食事などに立ち寄る」と回答した割合が、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－ダイナシティ、市立病院－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⇔中心街間を運行する路線について2事業者（市営バス・南部バス）が共同し「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

○運賃を分かりやすい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】

事業名	短期	中長期
	（平成25年度～平成27年度）	（平成28年度～平成34年度）
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は、既存の鉄道や路線バスなどを最大限に活用することが重要である。活用にあたり、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスと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。

優先事業

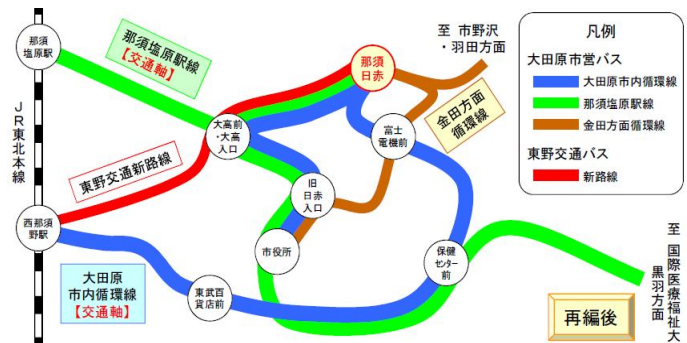
●事業2-①：ダイヤの改善 [交通事業者・行政]

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、鉄道駅（小田原駅・国府津駅等）や主要施設などの乗継拠点における、到着・出発の時間について、ダイヤの改善を行う。

※ダイヤの改善と併せて、乗継運賃割引の導入について、先行的に同一バス事業者内で導入するなどの検討を行う。

【事例】大田原市・運行ダイヤの改善

大田原市は、市営バス那須塩原駅線（39便/日）を、鉄道への接続を重視し、高頻度の運行を行う「交通軸」に位置づけ、東北新幹線の発着時刻に合わせた、等間隔の分かりやすいダイヤに改善した。



■那須塩原駅発着時刻

市営バス 到着時刻	6:47	7:40	8:00	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20
東北新幹線上り 出発時刻	6:57	7:52	8:17	9:31	10:30	11:32	12:30	13:31
東北新幹線下り 到着時刻	7:33	7:55	8:55	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35
市営バス 出発時刻	7:47	8:08	9:15	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45

●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、路線バスを乗り継いで来られた方（例：「西大友—小田原駅—市立病院」「橋地域—国府津駅—ダイナシティ」など）も見受けられることから、小田原駅・国府津駅における改善を優先事業に位置づけるとともに、機能・重要度に応じた乗継拠点を設定し、必要な整備を行う。

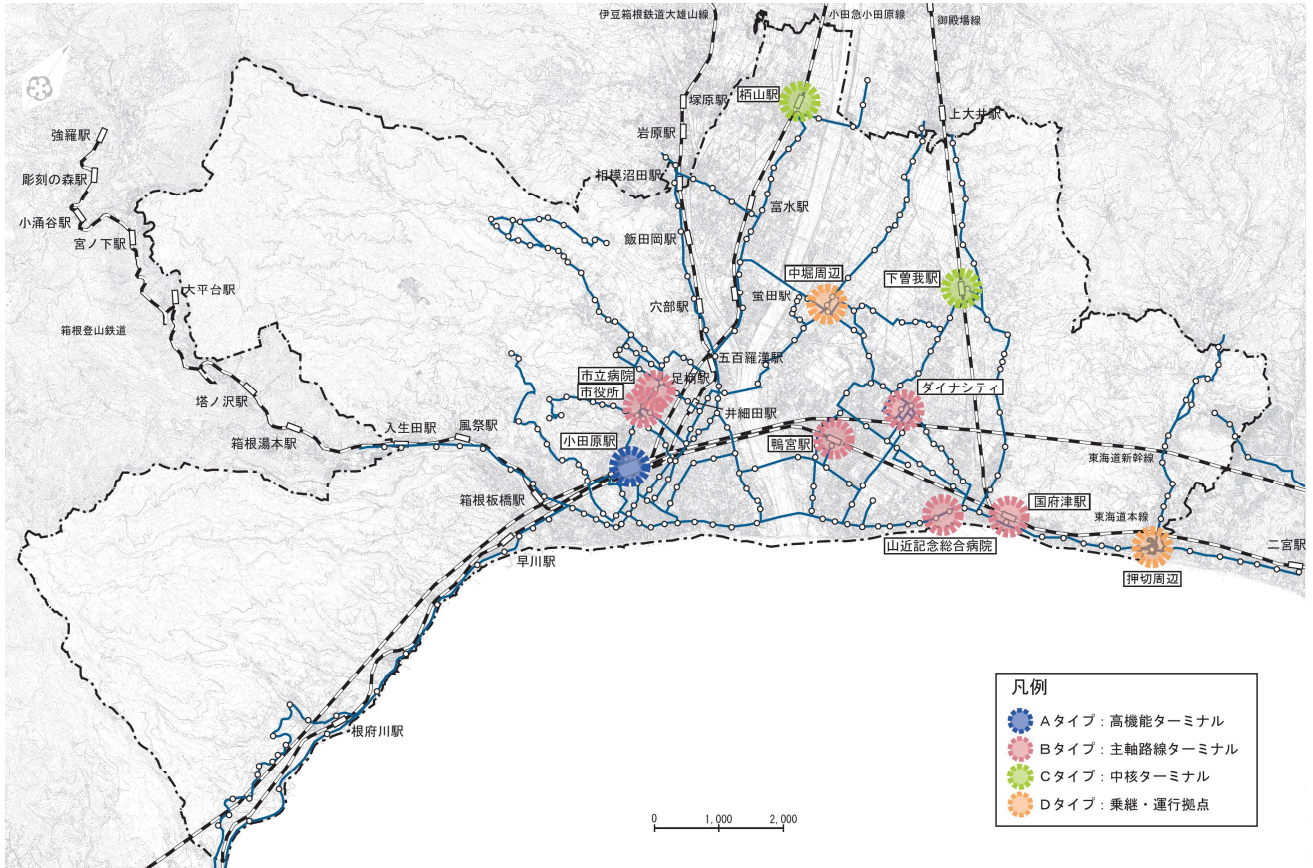
優先事業

「小田原駅における案内サインの改善（事業4-③）」、「駅前広場（小田原駅・国府津駅）のレイアウト等の見直し（事業4-④）」などと連携した改善を行う。

■乗継拠点の設定イメージ

区分	設定イメージ	
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、路線バスと路線バスの乗継の円滑化を図る。 国府津駅については自動車・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東西の移動拠点とする。 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ことから、需要に応じた運行を行う拠点とする。 中堀は市の内陸部における東西の移動拠点とする。 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。 	

乗継拠点の位置図



乗継拠点の現況と必要な導入機能

区分	乗継拠点		現況					必要な導入機能				
			待合空間 (ベンチ・上屋)	情報提供			駐輪場 (Socoo)	待合空間 (ベンチ・上屋)	情報提供			駐輪場 (Socoo)
				運行情報システム	バス案内所	案内サイン			運行情報システム	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		○	×	△	△	○	○	○	○	○	○
Bタイプ 主要路線ターミナル	鉄道駅	鴨宮駅	○	×	×	△	○	○			○	○
		国府津駅	○	×	×	△	△					
	主要施設	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		×	×	×	×	○	○				○
下管我駅		○	×	×	×	○						
Dタイプ 乗継・運行拠点	押切橋周辺・中堀周辺							○				

※ 「○」 設置又は要設置、「△」 要改善、「×」 未設置、「空欄」 今後検討

※国府津駅前駐輪場のあり方について

下曽我駅一国府津駅間は、JR御殿場線と路線バスが運行しているが、JR御殿場線は、1時間あたりの運行本数が約1.5本であり、路線バスは、平成14年度以降、減便が複数回行われ、いずれの運行本数も少ない状況である。「市民アンケート調査」において、沿線地域住民の移動交通手段は、「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、下曽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。

これらのことから、鉄道・路線バスの運行本数が少ないことに加え、国府津駅前駐輪場が無料であるため、沿線地域の住民が国府津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、「自宅から鉄道駅」が主であるが、「鉄道駅から勤務先」という利用も見受けられる。加えて、利用状況を1日通じて見ると、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。

【事例】西武バス・液晶案内表示板等

西武バスでは、所沢駅の改良に併せ、改札出口に、液晶案内表示板を設置し、発車予定時刻・接近表示・乗り場案内等の情報を提供するとともに、乗り場上屋に番線案内板を設置した。



【事業期間】

事業名	短期 (平成25年度～平成27年度)	中長期 (平成28年度～平成34年度)
①ダイヤの改善	協議後、一部実施	実施
②機能・重要度に応じた乗継拠点の整備	協議後、順次整備	順次整備

事業3：ニーズに応じた路線バスの改善

重点事業

●事業3-①：利用目的・時間帯等に配慮した運行 [交通事業者・行政]

朝夕の通勤・通学時間帯は、一定程度の運行がされている地域においても、昼間時間帯の買物・通院に対応した運行がされていない場合がある。また、平日と休日について、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、近所へ一人で行くが、休日の買物は、家族と一緒に大型商業施設へ行くなど）が異なることが考えられる。

利用目的・時間帯等に配慮した路線バスの改善を行うとともに、地域の特性・実情に応じた乗り合う交通手段を定める「生活交通ネットワーク計画」の策定を検討する。

①鉄道と並行する路線バスの見直し

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。そのうち、鉄道（大雄山線、小田急線）と並行する路線バスについては、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、ほとんどいない状況となっている。

一方で、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、自動車での移動が増え、交通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。

②橋地域を運行する路線バスの見直し

橋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、昼間時間帯において、国府津駅と接続する便は非常に少なく（運行本数：平日 14.5 本、土日 6.0 本/日）、主に二宮駅へ接続している。

「市民アンケート調査」によると、橋地域の買物先（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」との回答が多い。「市民アンケート調査」「バス乗務員聴き取り調査」から、通院について「山近記念総合病院」のニーズが多いことが伺われる。また、買物先・通院先のいずれについても「市外」との回答が多くなっている。

また、平成 25 年度に、橋支所が橋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以上離れた区域が存在している。

これらのことから、複数市町にまたがる路線バスについては、交通事業者、神奈川県、近隣自治体と連携を図り、神奈川県が主宰する「神奈川県生活交通ネットワーク協議会」において、「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。

市域内を運行する路線バスについては、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。

【生活交通ネットワーク計画について】

国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」の規定により国の認定・支援を受ける計画である。

生活交通ネットワーク計画（地域公共交通確保維持事業）

地域間幹線系統（県所管）

地域内フィーダー系統（市町村所管）

「神奈川県生活交通ネットワーク計画」

[要件] ①～③のすべてに該当

- ①複数市町村にまたがるもの
- ②1日あたりの運行回数が3回以上のもの
- ③1日あたりの輸送人員が15～150人と見込まれるもの

※平成24年度時点では、相模原市、松田町、山北町を運行する3路線について国の認定を受けている。

「小田原市生活交通ネットワーク計画」

「小田原市地域公共交通総合連携計画」の一部として策定を検討

[要件] ①②のいずれかに該当

- ①地域間幹線系統（県所管）に接続するもの
- ②半径1km以内にバス停、鉄道駅が存しない地域を運行するもの（バス停にあつては500m等、一部緩和有）

※小田原市においては、沼代地域の一部が要件②に該当

重点事業

●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]

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。

市民、交通事業者あるいは行政の発意により、公共交通をつくる、守る、育てる仕組みを構築するルールづくりを行い、おでかけ品質の確保・向上を目指す。

■取組イメージ

	主 体	取組方針	取組イメージ
ケース1	事業者単独	従来どおり事業者ごとで改善に取り組む。	
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。	共同運行・新規路線に係る実証運行に対する支援など
ケース3	市民・事業者 ・行政	需要の少ない地域において、交通事業者の努力だけで路線バスを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。買物や通院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・行政で、それぞれの役割・責任・費用分担等を定める。	フリー乗降区間の設置、小型車両による運行など

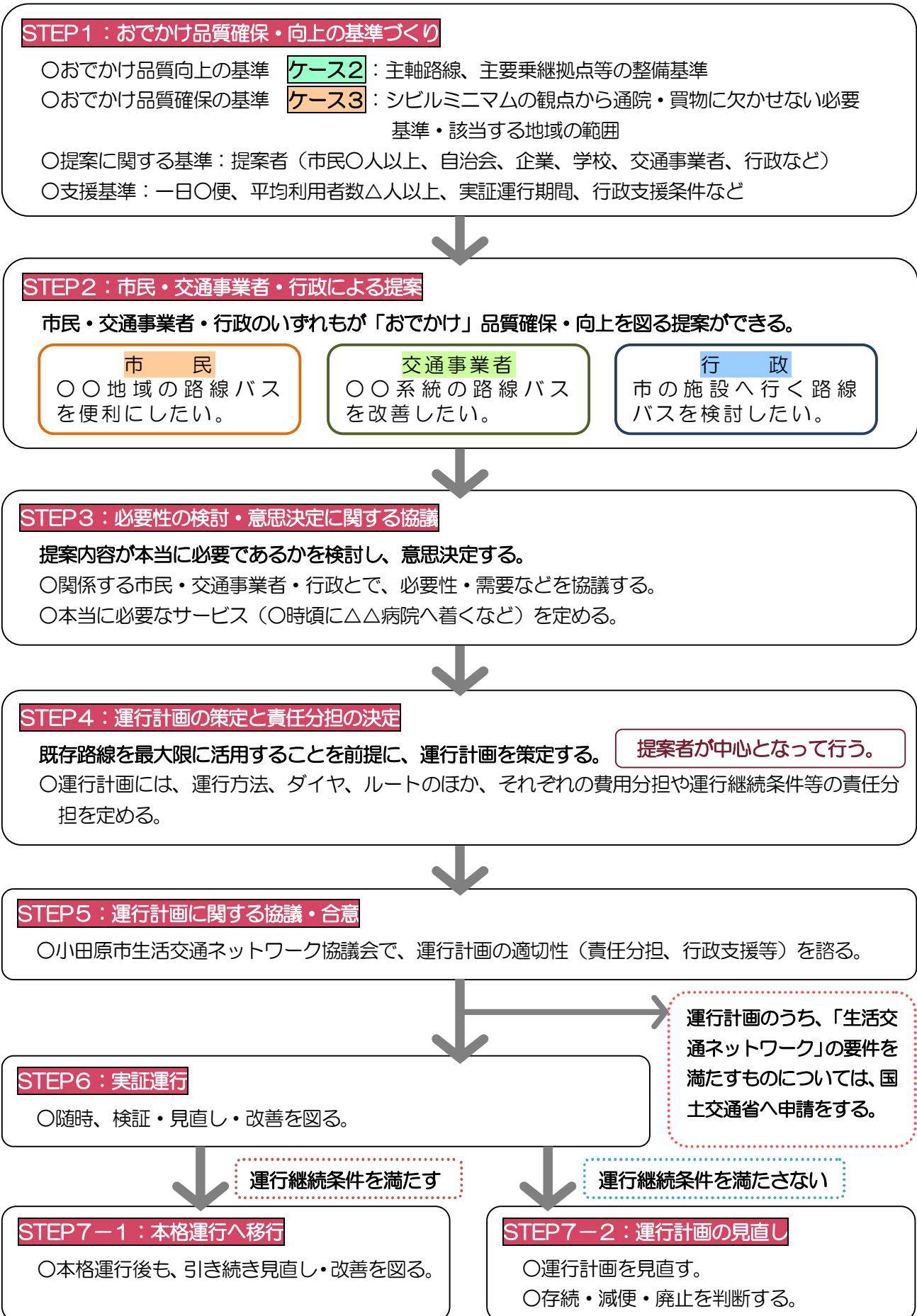


ケース2・ケース3について、本計画に位置づけ、ルールづくりを行う。

[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し、不特定多数が乗り合わないものについては、ルールづくりの対象としない。
- 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。

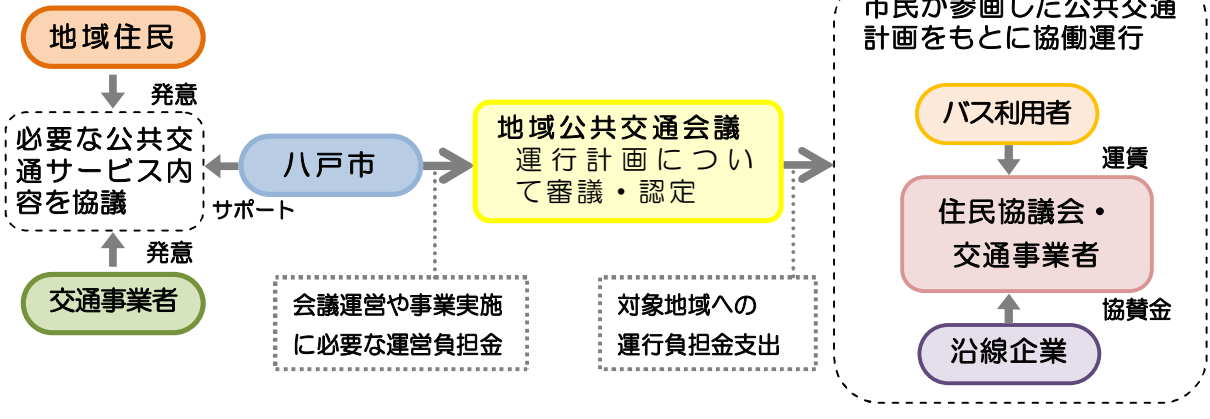
■ おでかけ品質確保・向上のためのルールづくりイメージ



【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組、交通事業者によるサービス向上の取組のうち、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・運行主体となる住民協議会や交通事業者に対して運行（運営）負担金を支出し、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）の事業スキーム



【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、役割や費用分担を定める「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（3地区で実証運行中）。目標値を上回れば、運行を継続するが、目標値を下回った場合は、事業内容の見直し等を行う。

○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（1地区で本格運行中）・デマンド交通（1地区で本格運行中）を運行している。

- 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】

事業名	短期 (平成25年度～平成27年度)	中長期 (平成28年度～平成34年度)
	①利用目的・時間帯等に配慮した運行	協議後、実証運行等
②おでかけ品質確保・向上のためのルールづくり	協議後、一部実施	継続的实施

事業4：分かりやすい情報提供

最優先事業

●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4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、分かりにくい状況である。

4社のバス事業者が連携して、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、分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・伊豆箱根バスは、連携して、バス路線ごとに系統記号化(アルファベット記号)と色分けを実施している。



▲系統名を方面別に路線ナンバリング「方面別記号」で表示

最優先事業

●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運行している地域においては、事業者ごとにバス停を設置したり、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、分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乗り場」として統一した交通サインシステムを整備した。



最優先事業

●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の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。



▲自由連絡通路内観光案内所



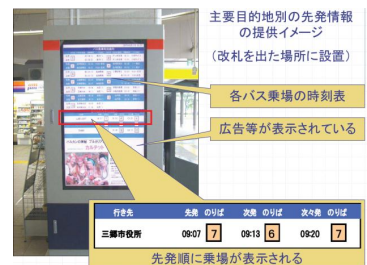
▲自由連絡通路内乗り場案内



▲東口バス事業者営業所

【事例】三郷市・情報提供システム

三郷中央駅は、バス事業者5社が乗入れており、改札口には、バスの発車時刻案内を表示するディスプレイを設置し、駅前広場には、鉄道の運行情報を表示するディスプレイを設置している。



最優先事業

●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、どの乗り場へ行けばよいか、分かりにくい状況となっている。また、「バス乗務員聴き取り調査」において、小田原駅前広場での歩行者の乱横断が激しいことが指摘されている。

分かりやすさの向上のほか、安全性向上や路線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、「駅前広場における路線バスの優先性の確保等（事業6-①）」と連携して、歩行者の動線の確保・誘導や送迎車両の駐停車の規制等を行う。

最優先事業

●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。「バス停・行先案内等の統一化（事業4-①）」と連携して、より分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。



最優先事業

●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、すべて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】

事業名	短期	中長期
	(平成25年度～平成27年度)	(平成28年度～平成34年度)
①バス停・行先案内等の統一化	協議後、一部実施	実施
②主要バス停における共通時刻表・路線図・運賃表の掲出	協議後、一部実施	実施
③小田原駅における案内サインの改善・案内所の一元化	協議後、順次整備	順次整備
④駅前広場（小田原駅・国府津駅）のレイアウト等の見直し	協議後、順次整備	順次整備
⑤バスマップの作成・配布	継続的实施	
⑥インターネットの活用等による情報提供の充実	協議後、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、障害者等の移動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、570台のノンステップバスを導入している。(導入率26.6%)。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。

※UDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー):障がい者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両



▲日産自動車NV200ハネットタクシー
(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]

医療機関や商業施設にあるバス停について、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の安全性の配慮を行うとともに、バス停までの主要ルートについても、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】

事業名	短期 (平成25年度～平成27年度)	中長期 (平成28年度～平成34年度)
①ノンステップバス・UDタクシーの導入推進	継続的实施	
②バス停・バス停までのルートのバリアフリー化	協議後、順次整備	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、路線バスの待機方法・待機場所等の改善、送迎車両に対する交通規制、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。



▲歩行者の乱横断（小田原駅）



▲送迎車両の駐停車（国府津駅）

●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、打越跨線橋等で交通渋滞が発生し、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施策として、優先レーンの整備などが有効であるが、4車線以上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。今後、渋滞箇所、危険箇所として指摘があった箇所について、道路などの整備を進めるとともに、路線バスの定時性・速達性の向上に資する交通システム導入や施策について検討を行う。

【事例】藤沢市・バス優先レーン及びPTPS（公共車両優先システム）

藤沢市では、バス交通の定時性・速達性の向上を図るため、辻堂駅遠藤線（国道1号～湘南ライフタウン）の上り車線にバス優先レーン（優先時間：午前7時～8時30分）を設置するとともに、バス車両を信号制御により優先的に運行する公共車両優先システムを導入している。

【事業期間】

事業名	短期 (平成25年度～平成27年度)	中長期 (平成28年度～平成34年度)
①駅前広場における路線バスの優先性の確保等	協議後、順次整備	順次整備
②路線バス走行環境を支援する施策の展開	協議後、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、路線バスを利用しない理由として「他の交通手段（自動車が多い）で移動している」「路線バスに乗る習慣がない」との回答が多く、若い人ほど「路線バスに乗る習慣が無い」と回答した割合が高くなっている。一方で、高齢者や運転免許を持たない方の多くが、買物や通院など日常生活に欠かせない外出について、問題や不安を抱えているという結果となっている。

「高齢になってから（運転ができなくなってから）路線バスを利用する」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」という意識を持つことが必要である。

また、市民に対し公共交通の利用を促すとともに、企業・交通事業者・行政等が連携して、自動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]

将来の路線バス利用者であ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。



▲中央運輸局バスの乗り方教室



▲大雄山線「動く児童画展」



▲八戸市南郷
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、自動車から路線バスへの転換を促す。

商業施設等と連携し、公共交通利用者に対し割引などのサービスを行う。（帰りの路線バスきっぷを進呈する。公共交通利用者へのポイントサービスなど）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】遠鉄バス「お帰りきっぷ（無料乗車券）」サービス

遠鉄バスでは、百貨店、ショッピングセンター、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発券している。



●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、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「バス乗務員聴き取り調査」において、平日の朝時間帯に、交通渋滞による路線バスの遅れが指摘されていることから、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や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】宮崎県・エコ通勤割引

車またはバイク通勤者に対し、「エコ通勤割引パス」を発行し、交通事業者の協力を得て、毎週水曜日、エコ通勤者の路線バス運賃を半額としている。



【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）向けに、通常の定期券より高い割引率のカーボンオフセット付通勤定期を販売し、CO₂を削減するとともに、地域経済の活性化に貢献している。

【事例】名古屋市役所・通勤手当の見直し

名古屋市役所では、職員のマイカー通勤抑制のため、自転車通勤手当を増額する一方、短距離（5km以内）の自動車通勤手当を半額にしている。

【事業期間】

事業名	短期 (平成 25 年度～平成 27 年度)	中長期 (平成 28 年度～平成 34 年度)
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	協議後、一部実施	実施
②商業施設・公共施設と連携した特典サービスの実施等	協議後、一部実施	実施
③企業と連携したエコ通勤の推進等	協議後、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、提案から利用まですべてのプロセスに参画し、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。

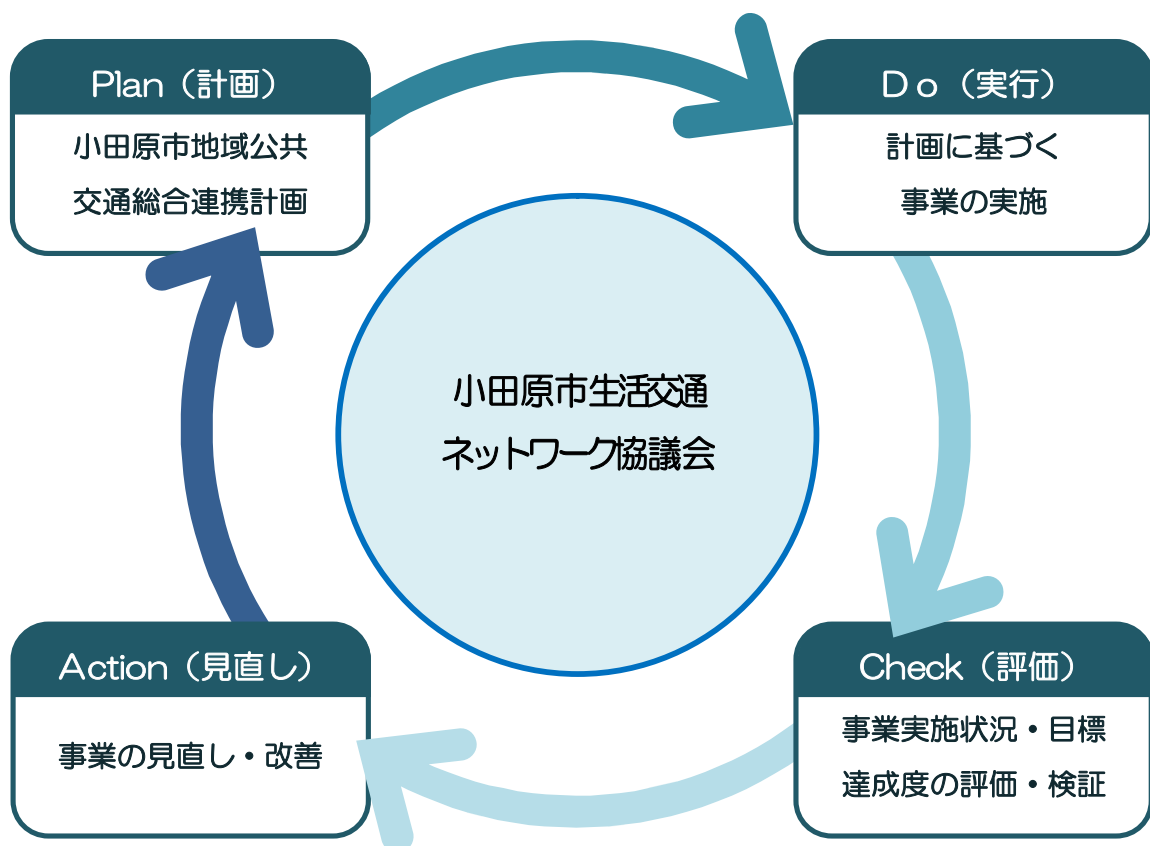
●事業実施状況の評価（年に1回実施）

：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（おおむね5年に1回実施）

：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



6 参考資料

■小田原市生活交通ネットワーク協議会規約

(目的)

第1条 小田原市生活交通ネットワーク協議会（以下「協議会」という。）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）第6条第1項の規定に基づく地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議等及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第2条第1項第1号の規定に基づく生活交通ネットワーク計画（以下「ネットワーク計画」という。）の作成に関する協議等、並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）の規定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等を行うために設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 連携計画及びネットワーク計画の作成及び変更に関する事項
- (2) 連携計画及びネットワーク計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 連携計画及びネットワーク計画に定められた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び料金、運賃等に関する事項
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第3条 協議会は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 市民又は利用者の代表者
- (5) 学識経験者
- (6) 神奈川県小田原警察署
- (7) 道路管理者
- (8) 関東運輸局神奈川運輸支局
- (9) 神奈川県
- (10) 小田原市
- (11) 前各号に掲げるもののほか、会長が必要と認める者

2 会員の任期は、平成25年3月31日までとする。

(役員)

第4条 協議会に、会長1人、副会長1人及び監事2人を置く。

- 2 会長及び副会長は、前条第1項の規定に基づき、会員となるべき者の中から、これを選任する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
- 5 監事は、会員のうちから会長が委嘱する。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、会員として出席すべき者の2分の1以上の出席がなければ開会することができない。
- 3 会員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その者の出席をもって当該会員の出席とみなす。
- 4 会議の議決は、出席会員の過半数で決めるものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第6条 協議会で協議が調った事項について、関係者は、その協議結果を尊重し、誠実に実施するよう努めるものとする。

(作業部会)

第7条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討等を行うため、必要に応じ協議会に作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第8条 協議会の事務を処理するため、小田原市都市部都市政策課に協議会の事務局を置く。

- 2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、小田原市都市部都市政策課長及び小田原市都市部都市政策課職員をもって充てる。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第9条 協議会の運営に要する経費は、補助金その他の収入をもって充てる。

(監査)

第10条 協議会の出納監査は、監事が行う。

- 2 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。
- 3 監査に関し必要な事項は、小田原市において定められている取扱いの例による。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営等について必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成24年1月1日から施行する。
- 2 第5条第1項の規定に関わらず、この規約の施行後、初めて開催される会議については、小田原市長が招集する。

附 則 (平成24年1月11日)

この規約は、平成24年1月11日から施行する。

小田原市地域公共交通総合連携計画

平成 25 年 3 月

編集・発行 小田原市

表紙・裏表紙イラスト 米山有美

〒250-8555 小田原市荻窪 300 番地

TEL 0465-33-1267

H P <http://www.city.odawara.kanagawa.jp>



小田原市地域公共交通総合連携計画