

小田原市地域公共交通計画 概要版



1. 計画の概要

本編 第1章 P1~2

●計画策定の背景

本市では、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。しかし、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に加え、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います。

また、令和2(2020)年には「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。)」が改正され、既存の鉄道・路線バス・タクシー等の公共交通機関に加え、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。

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や駅・バス停から離れている公共交通不便地域で、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。

●計画区域・計画期間

計画区域:小田原市全域

計画期間:令和6(2024)年度 ~ 令和 15(2033)年度 の 10 年間

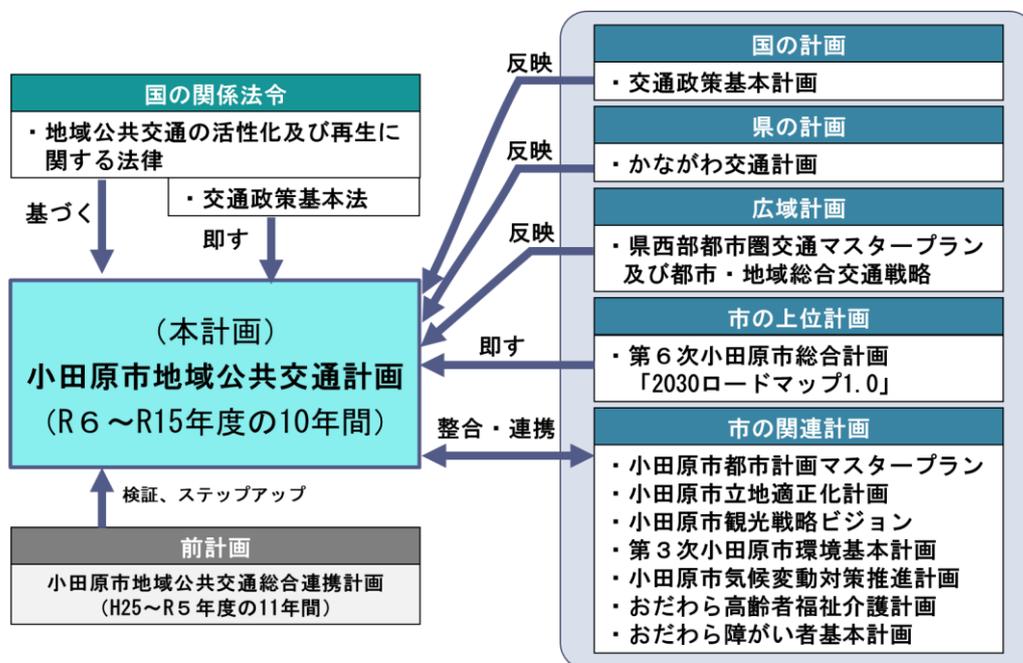
ただし、社会情勢の動向や上位計画の策定等に併せて見直しを検討します。

2. 上位計画及び関連計画

本編 第2章 P3~21

●上位計画及び関連計画と本計画の位置付け

本計画は、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。



●前計画(小田原市地域公共交通総合連携計画)の事業、目標達成状況

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

計画区域・期間

本市全域
H25~R5 年度

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

実施事業

- ① 主要路線の位置づけ・主要施設へのアクセス向上……本計画で継続
- ② 乗継環境の円滑化……本計画で継続(一部見直し)
- ③ ニーズに応じた路線バスの改善……本計画で継続
- ④ 分かりやすい情報提供……本計画で継続(一部見直し)
- ⑤ バリアフリー化の促進……本計画で継続(一部見直し)
- ⑥ 路線バスの走行環境の向上……本計画で継続(一部見直し)
- ⑦ 利用促進・交通需要マネジメント……本計画で継続

目標達成状況

- ① 路線バスの乗降客数の3%増加……【一部達成】(3項目/6項目 達成)
- ② すべての年代における路線バス利用の増加……【未達成】(3世代/8世代 達成)
- 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】(2項目/4項目 達成)
- ④ 路線バスの分かりやすさの向上……【一部達成】(2項目/6項目 達成)

3. 公共交通の現状と課題

本編 第3章・第4章 P22~68

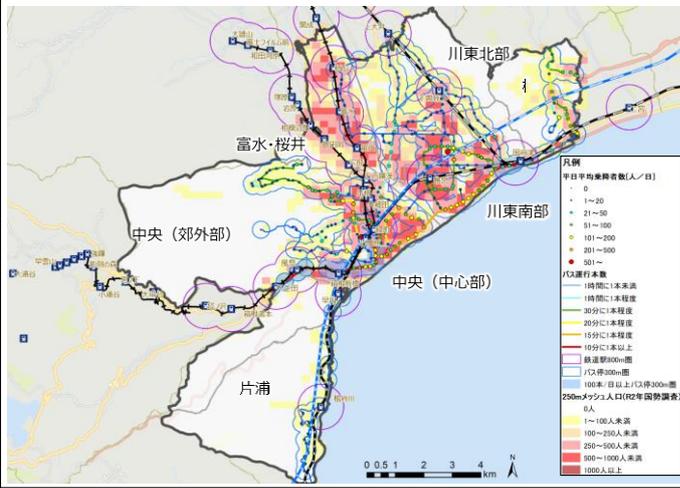
本市の公共交通を取り巻く課題を、現状・問題点とともに5つに分けて整理しました。

課題1 既存の公共交通の維持・確保

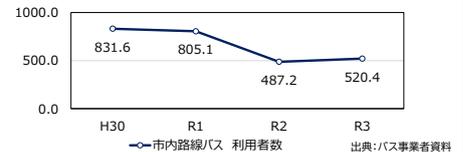
現状・問題点

- ・ 鉄道18駅(5社6路線)、バス4社の運行により、面的な公共交通ネットワークを形成
- ・ 公共交通利用圏域の人口カバー率は92.5%
- ・ 公共交通の利用者が減少(鉄道・路線バスのいずれもR1→R3で約3割減少)
- ・ 始発電車の繰り下げ・最終電車の繰り上げ、バス路線の減便や廃止
- ・ 公共交通の運転士不足や働き方改革に伴う勤務体系の見直しにより、現状維持が困難

■本市の人口分布及び公共交通網の状況



■市内の路線バスの利用者数推移(万人/年)



■市内17駅の乗車人員の推移(万人/年)



公共交通の利用圏域のカバー率
 (鉄道駅800m、バス停300m圏内の居住人口のカバー割合)
→92.5%

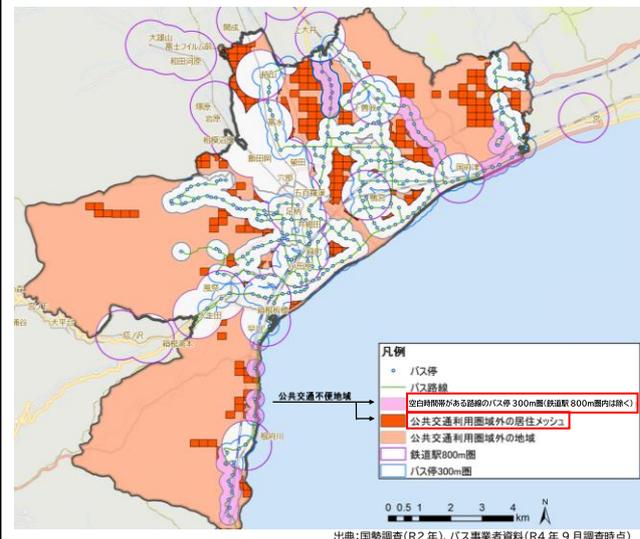
出典:国勢調査(R2年)、バス事業者資料(R4年9月調査時点)

課題2 高齢者を中心に日常の移動に課題のある地域等への移動支援

現状・問題点

- ・ 高齢者人口及び高齢化率が増加(令和15(2033)年には高齢者約5.8万人・高齢化率約35%)
- ・ 駅やバス停から離れた地域や路線バスの空白時間帯がある地域など、公共交通不便地域が存在
- ・ 公共交通不便地域の存在や新型コロナウイルス感染症対策等により、運転免許証返納者が減少

■公共交通不便地域の分布



■小田原市の人口・高齢化率の推移



公共交通不便地域の定義

- ・ 鉄道駅800m、路線バス300mから離れた地域
 - ・ 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路線※のバス停300m以内
- ※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上、運行していない路線
 …①片浦 ②下曾我・国府津 ③豊川・上府中・曾我 ④橋

課題 3 路線バスの定時性・安全性の確保

現状・問題点

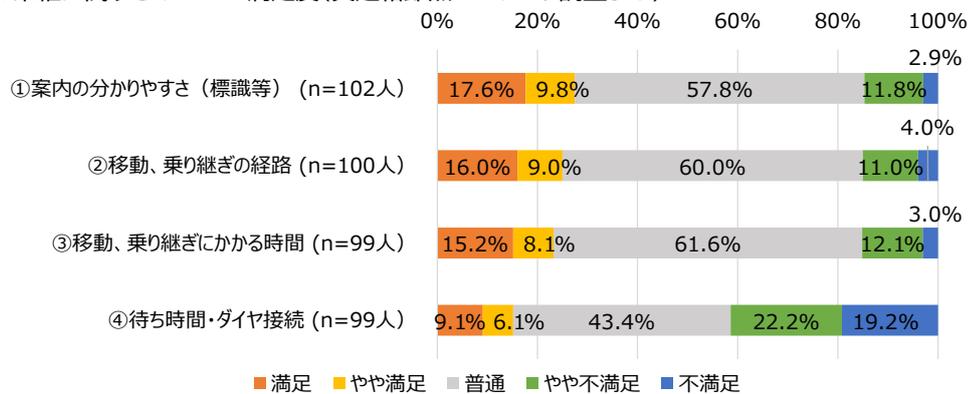
- ・ 平日の通勤時間帯の幹線道路、休日の大型商業施設周辺などで渋滞が発生するとともに、市内には路線バスの運行の支障となる危険箇所が複数存在

課題 4 交通結節点・乗継環境・車両の改善

現状・問題点

- ・ 公共交通の乗継環境への満足度が低く、利用環境の改善が求められている
- ・ バリアフリー化(段差の解消)未整備駅が存在(市内 18 駅中 7 駅)
- ・ ノンステップバス導入率は 50%、UD タクシー※導入率は 13% (※ユニバーサルデザインタクシー)

■公共交通の乗継に関するサービス満足度(交通結節点アンケート調査より)



課題 5 案内・情報提供の充実・改善

現状・問題点

- ・ 前計画に基づき、分かりやすい情報提供を目指して各事業を進めてきたが、引き続き案内・情報提供の改善や新たな情報技術を活用し、さらなる分かりやすさの向上に向けた取組が必要
- ・ 分かりやすさ向上の取組により、取組を知っている市民の利便性は向上(市民アンケート調査より)

■3社統一のバス停設置



新規バス停設置に伴い、3社統一のバス停を設置

■小田原駅の情報案内板整備



施設等のピクトグラム(図記号)や文字を大きくして視認性を高め、鉄道駅のナンバリングの追加、バスのりばの案内を東口・西口全体の表示に変更するなどの整備を実施

4. 基本理念・基本方針・目標・将来像

本編 第5章 P69～82

●基本理念

上位関連計画、公共交通を取り巻く課題等を踏まえ、基本理念を以下の通り設定します。

誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現

～おでかけしたくなる・おでかけ手段として選ばれる公共交通サービスを目指します～

●基本方針

基本理念に基づき、2つの基本方針を定めます。

方針1 「暮らしやすい」「安心できる」まちを繋ぐ地域公共交通ネットワークの構築

既存の公共交通の維持・確保を基本とし、バス事業者が単独で維持することが困難な路線については、公民連携により路線の維持を検討します。

また、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、他自治体や企業、地域が実施している移動支援との連携など、国が提言する「地域における輸送資源の総動員」も視野に入れ、地域の実情・ニーズに即した移動支援策について検討していきます。

公共交通の維持・確保、移動支援策の導入に当たっては、国の制度改正や技術開発の動向を注視し、AIや自動運転など新たな技術の活用を検討します。

これらの取組により、将来にわたって誰もが暮らしやすく、安心して移動が可能な、まちを繋ぐ地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

方針2 「使いやすい」「分かりやすい」公共交通の実現

鉄道と路線バスの乗継改善による利便性の向上やユニバーサルデザイン車両導入の推進、交通結節点等における案内の改善・充実化、ICTを活用した交通情報の発信等により、日常で利用している市民だけでなく、観光客など本市を初めて訪れる方も含め、誰もが使いやすく、分かりやすい公共交通の実現を目指します。

●目標

基本方針に基づき3つの目標を設定し、それぞれに対して目標値を設定します。

目標1 ▶ 公共交通の維持・向上

…公共交通の維持・向上に向けて、公共交通利用者数の増加を目指します。

指標	基準値	中間年度[R10]	最終年度[R15]	考え方
1-1 鉄道の年間利用者数 (市内17駅、新幹線を除く) の増加	[R1] 4,500万人 [R3]※参考 3,460万人	▶ 4,050万人 (基準値の9割)	▶ 4,500万人 (基準値の10割)	新型コロナウイルス感染症拡大前の数値(R1年度)を目指します。 ※乗車人員非公表の根府川駅を除きます
1-2 路線バスの年間利用者数 (市内路線バス) の増加	[R1] 800万人 [R3]※参考 520万人	▶ 720万人 (基準値の9割)	▶ 800万人 (基準値の10割)	新型コロナウイルス感染症拡大前の数値(R1年度)を目指します。
1-3 EVバス・EVタクシー等の 導入数の増加	[R5] 18台	▶ 27台 (基準値×1.5)	▶ 36台 (基準値×2.0)	R5年時点の各社保有台数の2倍を目指します。

目標2 ▶ 多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

…多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保を目指します。

指標	基準値	中間年度[R10]	最終年度[R15]	考え方
2-1 地域公共交通 サービス圏域の拡大	[R4] 92.5%	▶ —	▶ 94.0%	鉄道駅800m圏・バス停300m圏を地域公共交通サービス圏域とし、先行地域で実施する移動支援策の本格実施により拡大を目指します。
2-2 おでかけに対する 将来(10年後)の不安 がない方の増加	[R4] 57.2%	▶ —	▶ 69.3% (最も不安がない方の 多い地域と同等)	R4年度の市民アンケートを基準とし、移動支援策の実施により、おでかけに対する将来の不安がない方の増加を目指します。
2-3 70代以上の運転免許証 の返納者数の増加	[R1] 785人 [R3]※参考 680人	▶ 785人 (基準値の10割)	▶ 903人 (基準値×1.15)	R1年の運転免許証の返納者数の1.15倍を目指します。 ※比率 785人÷680人 =1.15

目標3 ▶ 公共交通の利便性向上

…公共交通の利便性向上により、誰もが使いやすい公共交通の実現を目指します。

指標	基準値	中間年度[R10]	最終年度[R15]	考え方
3-1 鉄道駅の バリアフリー化の推進	[R5] 11駅	▶ —	▶ 12駅 (新たに1駅整備)	新たに1駅の整備を目指します。
3-2 ノンステップバス・ UDタクシー等の 導入率の増加	[R4] ノンステップバス 50% UDタクシー等 13%	▶ ノンステップバス 65% UDタクシー等 19%	▶ ノンステップバス 80% UDタクシー等 25%	国がバリアフリー法(高齢者、障害者等の移動円滑化の促進に関する法律)に基づく基本方針で示す目標値を目指します。 (ノンステップバス80%、 UDタクシー25%) (ノンステップバス 年3.0% UDタクシー等 年1.2%)

●地域公共交通ネットワークの将来像

鉄道駅 18 駅(5社6路線)、路線バス4社により利便性の高い公共交通が運行されています。

また、小田原市都市計画マスタープランや小田原市立地適正化計画で示す、集約型都市構造については、緩やかな居住誘導を図ることとしており、実現には期間を要すことから、当面は、鉄道、路線バスといった既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域及び駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、様々な移動手段による交通サービスにより地域公共交通ネットワークを構築していきます。

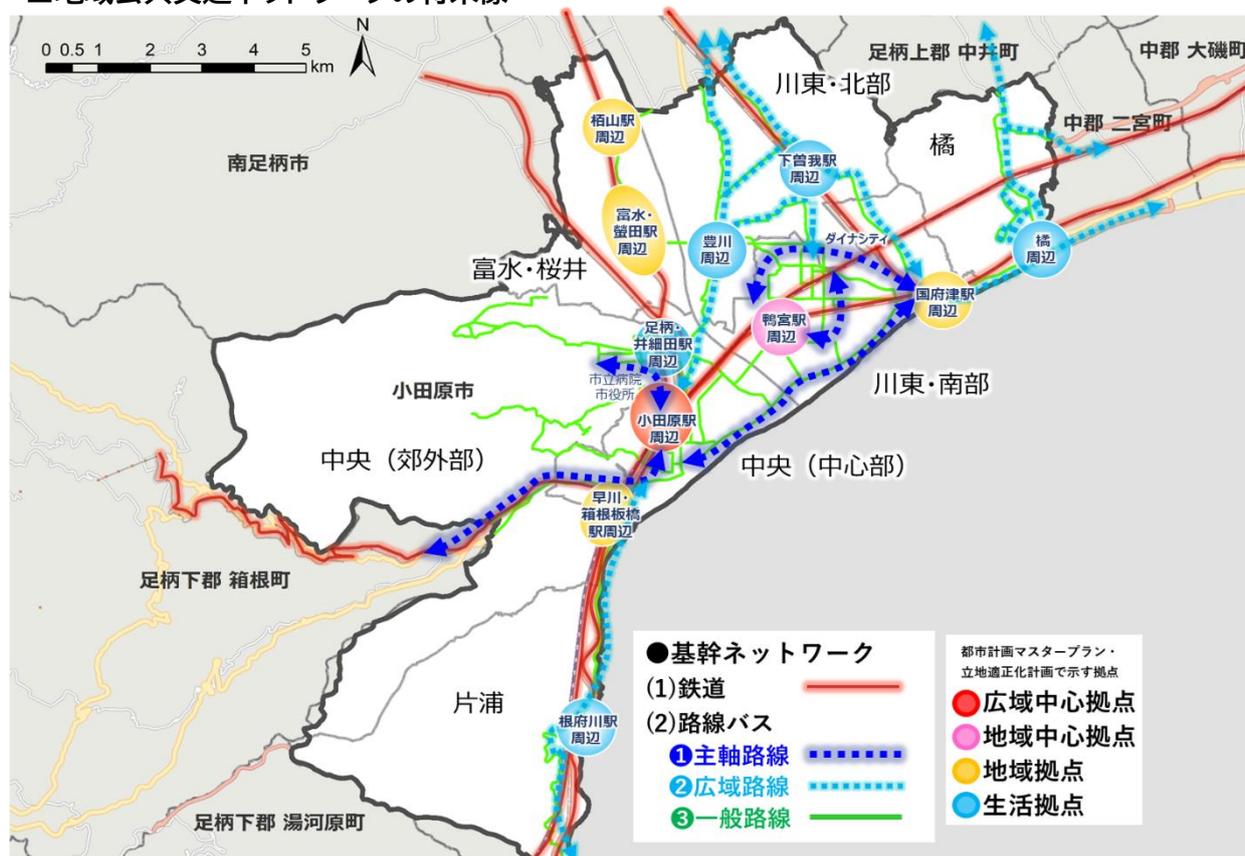
なお、移動支援に当たっては、国の制度改正や技術開発の動向を注視し、AIや自動運転など新たな技術を活用した移動手段の導入を目指します。

■基幹ネットワーク

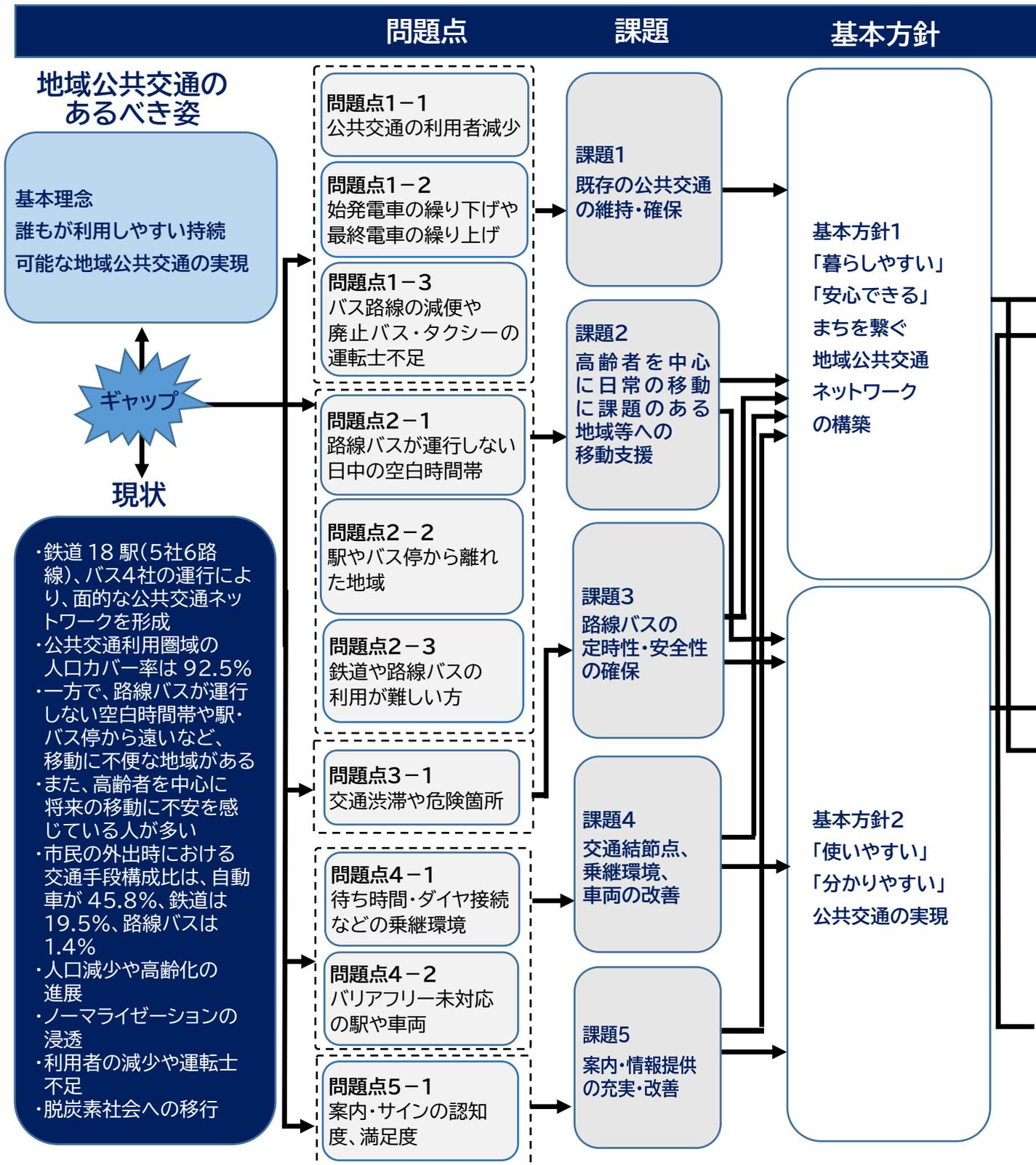
地域公共交通ネットワークの基幹となる鉄道及び路線バスについて、次の通り示します。

交通モード	役割
(1) 鉄道	市外への広域移動、市内の地域間移動を担う。
(2) 路線バス	①主軸路線 1時間に3本以上の運行がある路線であり、広域中心拠点や地域中心拠点と、病院や大型商業施設等との移動を担う。
	②広域路線 隣接自治体にまたがる広域的な路線で、地域拠点や生活拠点との移動を担う。
	③一般路線 上記、2路線以外の路線で居住地域と拠点との移動を担う。

■地域公共交通ネットワークの将来像



●計画の体系図



目標・指標 [中間年度 R10(2028) 最終年度 R15(2033)]

実施事業

目標1 公共交通の維持・向上

指標1-1 鉄道の年間利用者数の増加

参考	基準値	中間年度	最終年度
3,460万人 (R3年度)	4,500万人 (R1年度)	4,050万人 (基準値の9割)	4,500万人 (基準値の10割)

指標1-2 路線バスの年間利用者数の増加

参考	基準値	中間年度	最終年度
520万人 (R3年度)	800万人 (R1年度)	720万人 (基準値の9割)	800万人 (基準値の10割)

指標1-3 EVバス・EVタクシー等の導入数の増加

基準値	中間年度	最終年度
18台 (R5年度)	27台 (基準値×1.5)	36台 (基準値×2.0)

目標2 多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

指標2-1 地域公共交通サービス圏域の拡大

基準値	最終年度
92.5% (R4年度)	94%

※先行地域で実施する移動支援策の本格実施により、約1.5%の拡大を最終年度の目標値に設定

指標2-2 おでかけに対する将来(10年後)の不安がない方の増加

基準値	最終年度
57.2% (R4年度)	69.3%

※おでかけに対する将来への不安が少ない地域における「将来の移動に不安がない」と回答した割合が一番高い地域を最終年度の目標値に設定

指標2-3 70代以上の運転免許証の返納者数の増加

参考	基準値	中間年度	最終年度
680人 (R3年度)	785人 (R1年度)	785人 (基準値の10割)	903人 (中間×1.15)

目標3 公共交通の利便性向上

指標3-1 鉄道駅のバリアフリー化の推進

基準値	最終年度
11駅 (R5年度)	12駅 (基準値+1)

指標3-2 ①ノンステップバス・②UDタクシー等の導入率の増加

基準値	中間年度	最終年度
①50.0%	①65.0%	①80.0%
②13.0%	②19.0%	②25.0%

※国がバリアフリー法に基づく基本方針で示す目標値を最終年度の目標値に設定

事業1 既存の公共交通の維持・向上

事業1-1 鉄道の利便性向上

- ・運行本数の増加及び停車本数の増加等
- ・交通系 IC カードのまたがり利用の実現

事業1-2 路線バスの維持・確保

- ・主軸路線の維持
- ・広域路線の維持
- ・一般路線の維持

事業1-3 運転士の確保に向けた対策

- ・運転士募集に関する周知活動

事業1-4 公共交通の利用促進

- ・バスの乗り方教室
- ・バスマップの作成 等

事業1-5 脱炭素社会を見据えた移動手段導入の推進

- ・EVバス・EVタクシー等の導入

事業2 多様な移動支援による交通サービスの実施

事業2-1 公共交通不便地域での移動支援

- ・公共交通不便地域での移動支援

事業2-2 共生社会実現のための要配慮者支援

- ・高齢者・障がい者のタクシー助成 等

事業3 乗継環境等の改善及び情報案内の充実

事業3-1 交通結節点等の環境改善

- ・鉄道とバスのダイヤ接続改善
- ・駅前広場のレイアウト見直し
- ・路線バスの走行環境の改善 等

事業3-2 バリアフリー化の推進

- ・鉄道駅舎のバリアフリー化
- ・ノンステップバス・UD タクシー等の導入推進 等

事業3-3 案内の改善・充実

- ・路線情報、運行情報等の提供の充実
- ・MaaSの活用 等

AIや自動運転など、新たな技術の活用も見据え事業を実施

5. 実施事業

本編 第6章 P83~112

前項に示す地域公共交通の基本方針と目標の達成に向け、3つの事業に分類し、24の施策を実施します。

事業1 既存の公共交通の 維持・向上	■1-1 鉄道の利便性向上	鉄道の運行本数の増加	No.1
		交通系ICカードのまたがり利用の実現	No.2
	■1-2 路線バスの維持・確保	主軸路線の維持	No.3
		広域路線の維持	No.4
		一般路線の維持	No.5
	■1-3 運転士の確保に向けた 対策	運転士募集に関する周知活動	No.6
	■1-4 公共交通の利用促進	バスの乗り方教室	No.7
		ラッピングバス	No.8
		商業施設・交通事業者等と連携した企画	No.9
		バスマップの作成・配布	No.10
	■1-5 脱炭素社会を見据えた 移動手段導入の推進	EVバス・EVタクシー等の導入	No.11
事業2 多様な移動支援に よる交通サービスの 実施	■2-1 公共交通不便地域での 移動支援	公共交通不便地域での移動支援	No.12
	■2-2 共生社会実現のための 要配慮者支援	高齢者・障がい者のタクシー等の利用助成	No.13
		福祉有償運送	No.14
事業3 乗継環境等の改善 及び情報案内の充実	■3-1 交通結節点等の 環境改善	鉄道とバスのダイヤ接続改善	No.15
		駅前広場のレイアウト見直し等(安全対策)	No.16
		待合環境の改善	No.17
		路線バスの走行環境の改善 (渋滞解消や危険箇所の安全対策)	No.18
	■3-2 バリアフリー化の推進	鉄道駅舎のバリアフリー化	No.19
		ノンステップバス・UDタクシー等の導入推進	No.20
	■3-3 案内の改善・充実	路線情報、運行情報等の提供の充実	No.21
		バスマップの作成・配布(再掲)	No.10 再
		MaaSの活用	No.22
		バス停の案内・サインの改善・統一化	No.23
	特定の路線、方面の名称変更、工夫等	No.24	

●事業の概要

本計画で進める事業のなかで、主な事業を示します。

事業1-2 路線バスの維持・確保 ←事業1 既存の公共交通の維持・向上

地域公共交通ネットワークを構成する路線バスについて、分類別の方針に従って維持・確保します。

主軸路線の維持 No.3

- ・ 利用者が多く、1時間に3本以上運行するなど、利便性も高い路線のため、引き続き、サービス水準を維持・確保していきます。

対象路線:①小田原駅～箱根方面 ②小田原駅～市立病院 ③小田原駅～国府津駅
④鴨宮駅～ダイナシティ ⑤鴨宮駅～国府津駅

広域路線の維持 No.4

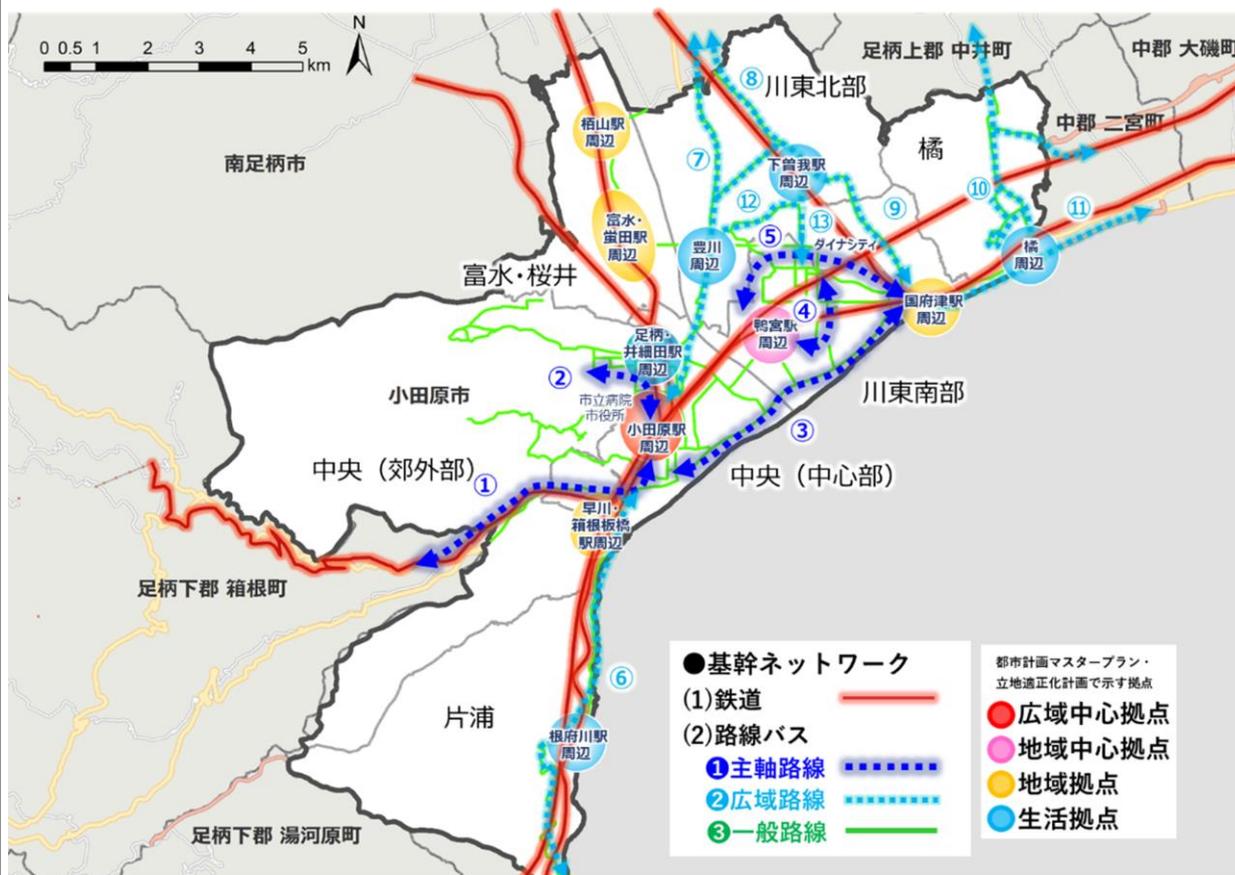
- ・ 地域の重要な移動手段であるものの、事業者単独での維持が困難なため、国や県、市の運行補助も含め、公民連携による路線維持を検討していきます。

対象路線:⑥小田原駅～石名坂 ⑦小田原駅～西大友～新松田駅 ⑧小田原駅～下曽我駅～新松田駅
⑨国府津駅～下曽我駅(～新松田駅) ⑩国府津駅～橋団地 ⑪二宮駅南口～中井町役場入口
⑫国府津駅～新松田駅 ⑬ダイナシティ～新松田駅

一般路線の維持 No.5

- ・ 他の路線同様に地域の重要な移動手段であることから、国の補助の活用も踏まえ、引き続き路線の維持に努めます。

対象路線:主軸路線、広域路線以外の路線



事業 2-1 公共交通不便地域での移動支援

← 事業 2 多様な移動支援による交通サービスの実施

多様な移動ニーズに対応するため、地域が取り組むボランティア輸送や福祉のタクシー助成のほか、国が提言する「地域における輸送資源の総動員」も視野に入れながら移動支援策を検討し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を進めます。

公共交通不便地域での移動支援 No.12

・ 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、高齢者を中心に、買物や通院など日常の移動支援へのニーズが高いことから、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について、実証事業に取り組み本格実施を目指します。

※本施策は、国の制度改正や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直します。

※移動手段の導入に当たっては、国の制度改正や技術開発の動向に注視し、自動運転やAIなどの活用も見据えて検討していきます。

【移動支援策の実証事業の実施地域(公共交通不便地域)】

①先行地域(地区自治会連合会単位)

曾我、下曾我、国府津、前羽、橋北、片浦※ ※片浦地区自治会連合会が移動支援を実施

②その他地域(大字単位)

本町、中町、南町、東町、寿町、緑、板橋、城山、谷津、久野、荻窪、水之尾、風祭、早川、曾比、栢山、小台、中曾根、府川、鴨宮、矢作、上新田、中新田、下新田、南鴨宮、酒匂、小八幡、中里、飯泉、成田、桑原、千代、高田、別堀、東大友、西大友、延清、永塚の各一部

【実施スケジュール】



先行地域での移動支援の実証事業(令和5(2023)年度実施「おだタク・おだチケ実証事業」)

・ 曾我・下曾我・国府津・前羽・橋北地区を対象に、令和5年11月から令和6年3月まで「おだタク・おだチケ実証事業」を実施しました。

①相乗りタクシー「おだタク」

前羽地区と国府津駅の区間で、路線バスの運行していない空白時間帯に、事前予約制の相乗りタクシーを運行。
(「相乗り」は、運賃は乗車人数で割り支払う仕組み)

②タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」

曾我・下曾我・国府津・前羽・橋北地区にお住まいで、75歳以上の運転免許証非保有者を対象に、タクシーと路線バスで利用できる共通助成券を配布。

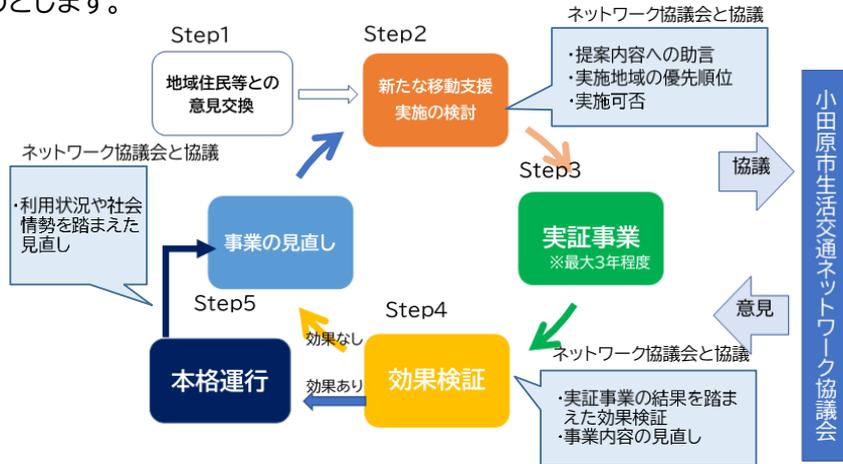


事業 2-1 公共交通不便地域での移動支援

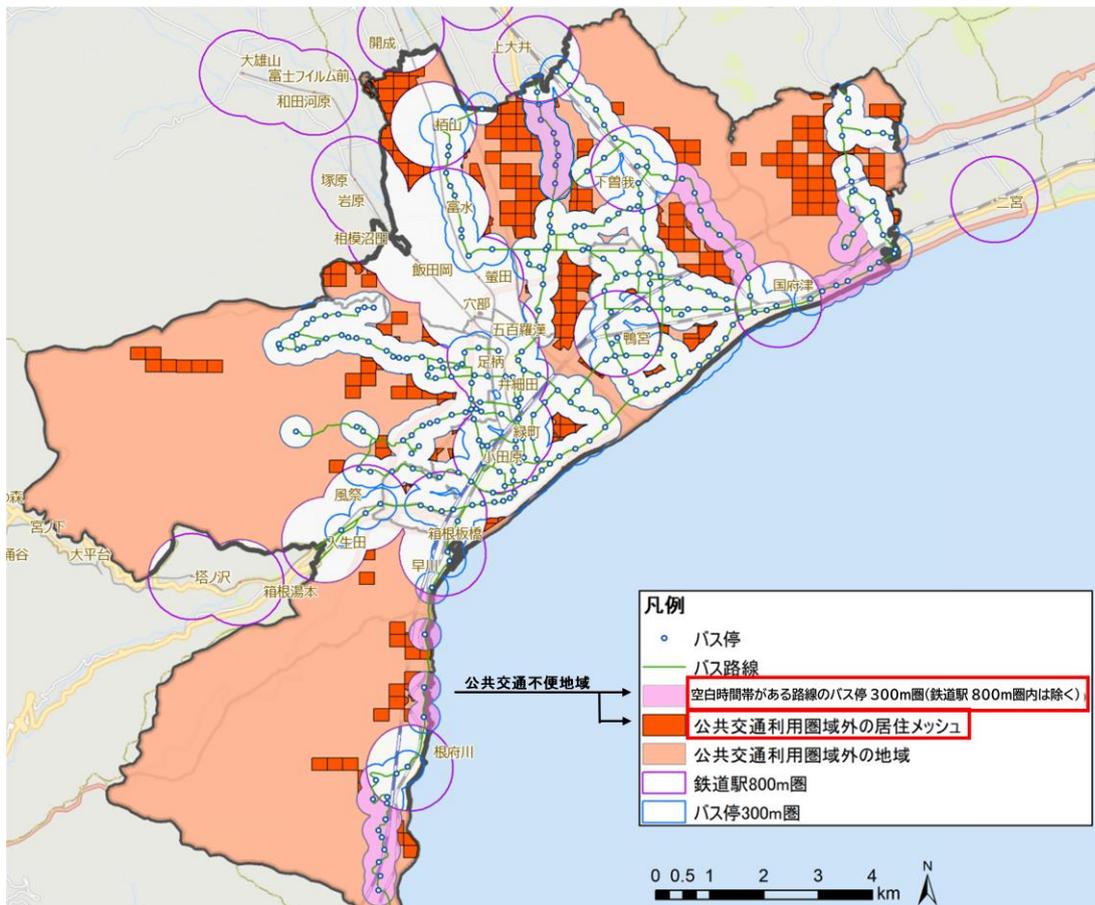
← 事業 2 多様な移動支援による交通サービスの実施

■新たな移動支援の実施フロー(イメージ)

- 新たな移動支援を実施する際は、次の実施フロー(イメージ)に基づき取り組むこととし、必要に応じて、交通の専門家を派遣します。なお、各 Step において、小田原市生活交通ネットワーク協議会と協議するものとします。



■公共交通不便地域



公共交通不便地域の定義

- ・鉄道駅 800m、路線バス 300mから離れた地域
- ・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路線※のバス停 300m以内

※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上、運行していない路線

・・・①片浦 ②下曾我・国府津 ③豊川・上府中・曾我 ④橋

その他の主な事業(抜粋)

事業1-3 運転士の確保に向けた対策

運転手募集に関する周知活動 No.6

- 路線バス、タクシーの運転士が慢性的に不足していることから、交通事業者と連携しながら、市のHPや広報紙等で、運転士募集に係る周知活動について実施します。



運転士確保支援事業(出典:豊橋市 HP)

事業1-4 公共交通の利用促進

バスの乗り方教室(児童、保護者対象) No.7

- 将来の路線バス利用者である児童やその保護者を対象としたバスの乗り方教室を実施します。

商業施設・交通事業者等と連携した企画 No.9

- 公共交通の利用促進と CO2 排出量の削減を図るため、バス事業者、商業者、行政等の公民連携により、自家用車からエコな公共交通への転換を促進するとともに市民のおでかけの機会の増加を図る「バス de おでかけプロジェクト」等を実施します。

バスマップの作成・配布 No.10

- 市内を含む県西地域を運行する全ての路線バスを掲載するとともに、観光情報やバス事業者各社の時刻表検索のQRコードを掲載するなど、分かりやすく利用しやすいバスマップを作成し、配布します。



バスの乗り方教室



バス無料チケット配布事業



県西部都市圏バスマップ

事業1-5 脱炭素社会を見据えた移動手段導入の推進

EVバス・EVタクシー等の導入 No.11

- 脱炭素社会の実現を見据え、EVバス・EVタクシーなど、二酸化炭素を排出しない車両の導入を推進します。



EVバス(富士急モビリティ)



EVタクシー(箱根モビリティサービス)

その他の主な事業(抜粋)

事業2-2 共生社会実現のための要配慮者支援

福祉有償運送 No.14

- 他の方の介助がなくては移動することが難しく、1人でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者、要介護者、その他障がいのある方等の運送サービスを実施します。



障害のある方の外出サポート

事業3-1 交通結節点等の環境改善

鉄道とバスのダイヤ接続改善 No.15

- 公共交通利用者の乗継に対する満足度を向上させるため、交通事業者間で連携し、鉄道駅や主要施設など乗継拠点における到着・出発の時間について、ダイヤの改善を行います。

事業3-2 バリアフリー化の推進

ノンステップバス・UDタクシー等の導入推進 No.20

- 国土交通省の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、令和7(2025)年度末までにノンステップバスの導入率を約80%、福祉タクシー車両を全国の総車両の約25%導入することが目標として定められています。本市でも引き続き、高齢者や障がい者、外国人観光客など、誰もが利用しやすい車両の導入を推進します。



UD タクシー

事業3-3 案内の改善・充実

路線情報、運行情報等の提供の充実 No.21

- 各事業者が導入しているバスロケーションシステムにより、渋滞や車内の混雑状況などの運行情報を提供することで、引き続き、利用者の利便性向上に努めます。
- 小田原駅では、東口と西口からそれぞれ路線バスが運行しており、初めて来訪された方には、バスのりばや行先が分かりにくい状況となっています。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整備を実施し、二か国語標記への統一やピクトグラムを設置、東口西口バス停全体表示への変更などを行っており、引き続き、誰もが分かりやすい情報案内について検討します。

バス停の案内・サインの改善・統一化 No.23

- 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、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に努めます。



バスロケーションシステム
(箱根登山バス)



表示板

沼津駅南口 路線バスデジタルサイネージ
(出典:沼津市 HP)

表示内容

のりば	方向	系統	発着	時刻	詳細
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:13	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:30	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:50	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:15	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:40	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:15	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:25	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:20	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:40	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:30	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:40	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:15	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:30	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:20	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:30	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:45	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	15:30	沼津線
沼津駅前	沼津	沼津線	沼津	16:05	沼津線



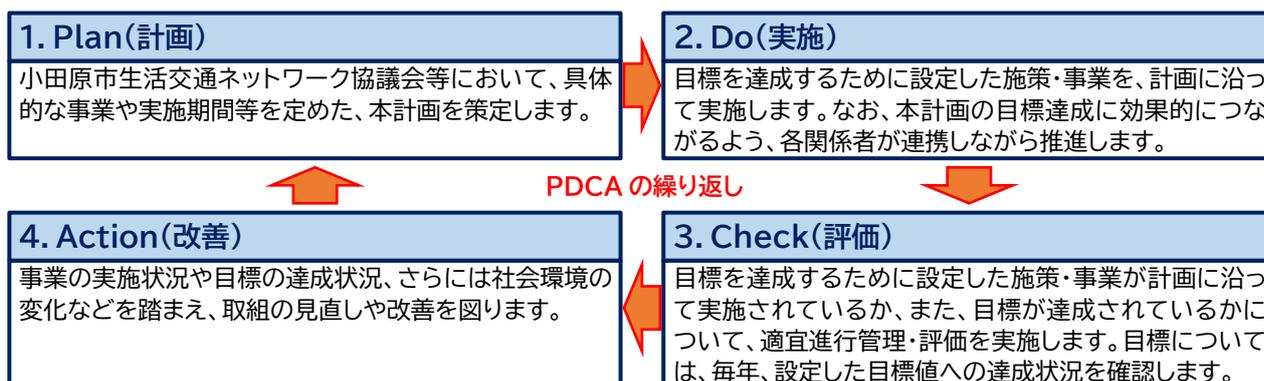
三社統一バス停(銀座通り)

6. 計画の実現に向けて

本編 第7章 P113~115

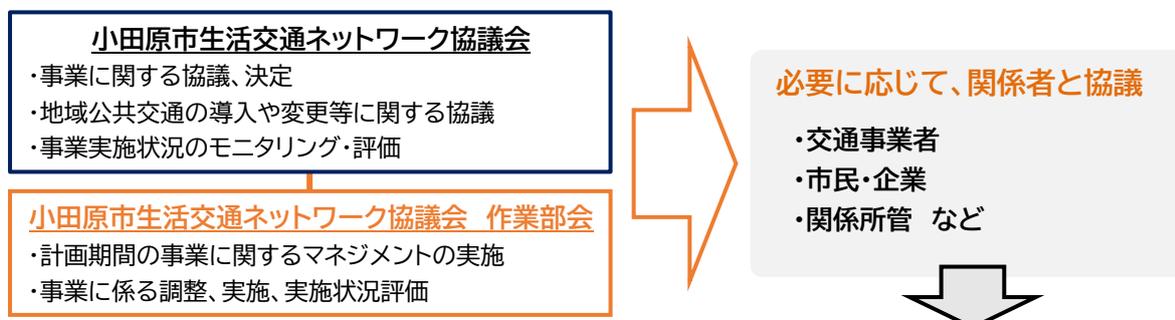
●PDCA サイクルによる計画の推進

本計画は、計画の策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、進行管理・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進します。進行管理・評価(Check)に当たっては、本計画の事業スケジュールや目標値を活用します。



●関係者との一体的な取組

本計画の推進は、小田原市生活交通ネットワーク協議会のもと展開します。また、交通事業者、市民、行政等が主体性をもって役割を果たすとともに、それぞれがパートナーとして連携し、三位一体となった推進が不可欠です。



事業主体	役割
市民・企業	<ul style="list-style-type: none"> ・積極的な利用 ・公共交通を維持する意識の向上 ・計画や利用促進活動への参画 ・公共交通の各種施策に対する協力 ・所有車両を活用した取組可能な移動支援 ・自治体や交通事業者との連携・協働
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の運行主体としての運行、運営 ・利用者ニーズを踏まえた運行サービスの提供 ・分かりやすい情報提供 ・利用環境の整備 ・各種公共交通施策の取組
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施策に係る総合的な施策の推進 ・運行継続や実施のための支援 ・交通事業者、市民、企業、関係団体間の調整 ・利用促進に向けた啓発、情報発信支援などのソフト施策の実施 ・その他利用促進の環境整備