

誰もが利用しやすい 持続可能な地域公共交通の実現

# 小田原市 地域公共交通計画

Local Public Transportation Plan



ODAWARA CITY 令和6年3月

## 『誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現』に向けて

本市は、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ることに加え、タクシー事業者8社が運行しており、公共交通が通勤・通学や買物、通院など、市民の日常生活を支えています。



一方、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、路線バスの大幅な減便、廃止が複数回行われているとともに、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。

地域公共交通に関する取組については、これまで、平成25年3月に策定した「小田原市地域公共交通総合連携計画」に基づき、主に既存のバス路線の維持・確保に取り組んできましたが、新たな課題に対応するため、本計画では、これまでの取組を継承し、既存の公共交通の維持・確保を基本としますが、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の新たな対策を打ち出し、地域公共交通ネットワークの充実を図ることで、基本理念に掲げる「誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現」を目指してまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、パブリックコメントやアンケート等にご協力いただきました皆様、小田原市生活交通ネットワーク協議会の会員の皆様に心より御礼申し上げます。

令和6年(2024年)3月

小田原市長

守屋輝彦

# 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b>	<b>1</b>
1-1	地域公共交通計画とは	1
1-2	計画策定の背景	1
1-3	計画区域	2
1-4	計画期間	2
<b>第2章</b>	<b>上位計画及び関連計画</b>	<b>3</b>
2-1	上位計画及び関連計画	3
(1)	国の交通、モビリティ等に係る法令や計画の概要	4
(2)	神奈川県計画における記載事項	6
(3)	広域計画における記載事項	8
(4)	小田原市の上位計画における記載事項	10
(5)	小田原市の関連計画における記載事項	11
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	18
(1)	前計画に基づく事業の実施状況	19
(2)	前計画における目標達成状況の評価	20
<b>第3章</b>	<b>公共交通に関する現状分析</b>	<b>22</b>
3-1	地域の概況	22
(1)	人口の推移	22
(2)	現在及び将来の人口分布	23
(3)	主要施設等の立地状況	24
3-2	公共交通の概況	27
(1)	公共交通網の状況	27
(2)	鉄道の運行状況	30
(3)	路線バスの運行状況	33
(4)	路線バスの走行環境	36
(5)	タクシーの運行状況	39
(6)	交通事業者の労働環境	41
(7)	公共交通の利用状況	43
(8)	市内の通勤状況	44
(9)	市内の通学状況	45
(10)	市民の外出時における交通手段構成比	46
(11)	市内の移動状況	46
(12)	運転免許証の保有状況及び返納状況	47

3-3	移動実態・市民ニーズ等（アンケート調査より）	48
(1)	アンケート調査結果の概要	48
(2)	移動実態	48
(3)	外出時の移動手段	50
(4)	路線バスの利用状況	51
(5)	路線バスサービスに対する満足度	52
(6)	これまでに進めてきた取組の認知度と認識	52
(7)	要望の多い取組	53
3-4	地域のニーズ・実情等（地域別説明会より）	54
(1)	地域別説明会の概要	54
(2)	地域別の主な意見	54
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）	58
(1)	交通結節点アンケート調査結果の概要	58
(2)	公共交通の乗継の実態	58
(3)	公共交通の乗継に関するサービス満足度	58
(4)	公共交通に関する取組について	59

## ● 第4章 公共交通を取り巻く課題の整理

4-1	公共交通を取り巻く課題の整理	60
課題1	既存の公共交通の維持・確保	61
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	63
課題3	路線バスの定時性・安全性の確保	65
課題4	交通結節点、乗継環境、車両の改善	66
課題5	案内・情報提供の充実・改善	68

## ● 第5章 基本理念・基本方針・目標・将来像

5-1	計画の体系図	69
5-2	基本理念	71
5-3	基本方針	71
5-4	計画の目標	72
目標1	公共交通の維持・向上	72
目標2	多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保	74
目標3	公共交通の利便性向上	77
5-5	まちづくりの動向	79
(1)	小田原市都市計画マスタープラン	79
(2)	小田原市立地適正化計画	80
(3)	目指すべき将来像都市構造	81
5-6	地域公共交通ネットワークの将来像	82



<b>第6章 実施事業</b> .....	<b>83</b>
6-1 実施事業一覧 .....	83
6-2 目標を達成するために実施する事業 .....	85
事業1-1 鉄道の利便性向上 .....	85
事業1-2 路線バスの維持・確保 .....	87
事業1-3 運転士の確保に向けた対策 .....	90
事業1-4 公共交通の利用促進 .....	90
事業1-5 脱炭素社会を見据えた移動手段導入の推進 .....	92
事業2-1 公共交通不便地域での移動支援 .....	93
先行地域での移動支援の実証事業 .....	95
新たな移動支援の実施フロー（イメージ） .....	99
新たな技術の活用について .....	103
事業2-2 共生社会実現のための要配慮者支援 .....	105
事業3-1 交通結節点等の環境改善 .....	106
事業3-2 バリアフリー化の推進 .....	108
事業3-3 案内の改善・充実 .....	110
<b>第7章 計画の実現に向けて</b> .....	<b>113</b>
7-1 PDCA サイクルによる計画の推進 .....	113
7-2 関係者との一体的な取組 .....	114
7-3 計画の進捗管理と評価スケジュール .....	115
<b>参考資料</b> .....	<b>116</b>
小田原市地域公共交通計画策定に係る体制及び経緯 .....	116
小田原市生活交通ネットワーク協議会規約 .....	118
小田原市生活交通ネットワーク協議会会員名簿 .....	121
用語解説 .....	122

# 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/km<sup>2</sup>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。

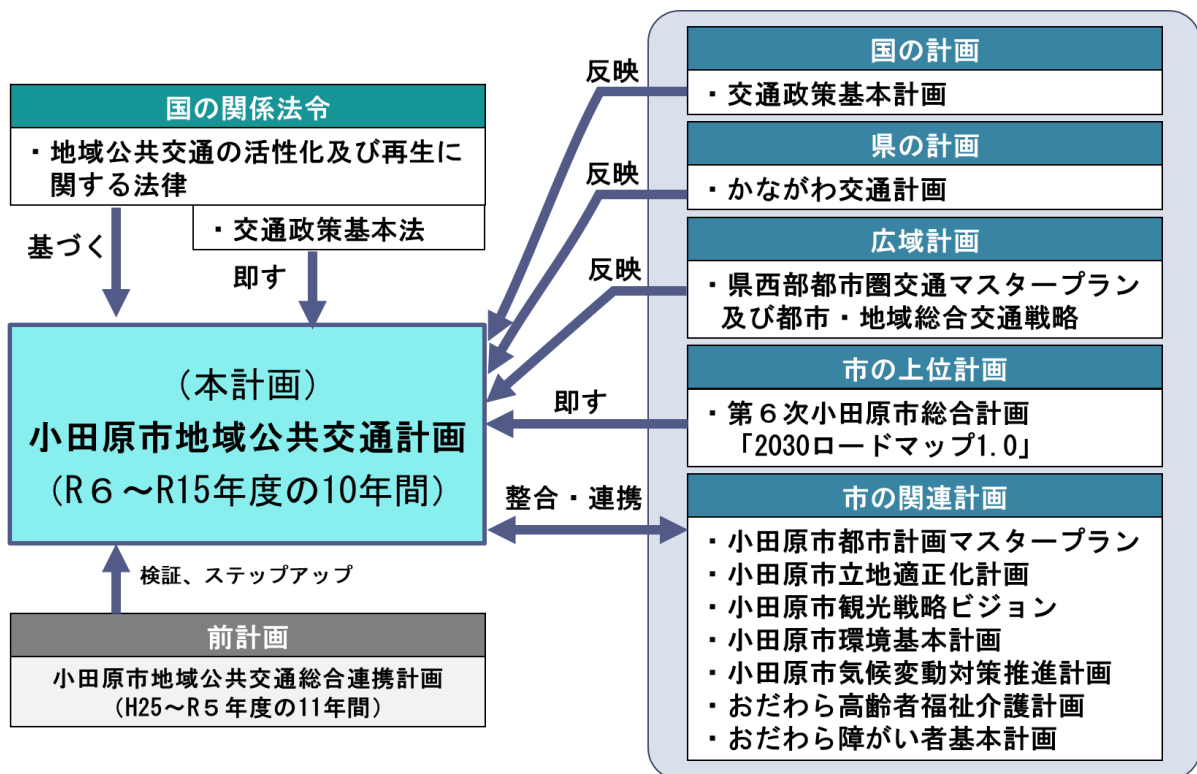
## 第2章 上位計画及び関連計画

### 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）



## 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><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の維持確保の取組</li> <li>・新型コロナの影響を踏まえた支援</li> <li>・MaaSの全国での実装</li> <li>・多様なニーズに応えるタクシー運賃等</li> </ul> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと公共交通の連携強化</li> <li>・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現</li> <li>・スマートシティの創出等</li> </ul> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・「心のバリアフリー」の強化</li> <li>・新幹線の車椅子用フリースペース等</li> </ul> <p><b>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンドの受入環境整備</li> <li>・地域での快適な移動環境整備</li> <li>・移動そのものの観光資源化等</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備新幹線、リニアの整備促進</li> <li>・基幹的な道路網整備、四車線化</li> <li>・国際コンテナ戦略港湾政策の推進</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政手続のオンライン化</li> <li>・交通関連情報のデータ化・標準化</li> <li>・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築</li> <li>・自動運転の実現に向けた開発等</li> <li>・無人航空機による荷物配送実現</li> <li>・海事産業の国際競争力強化</li> <li>・インフラシステムの海外展開等</li> </ul> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・物流ネットワークの構築</li> <li>・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラの耐震化、津波・高潮対策等</li> <li>・台風襲来時の船舶の走船事故防止</li> <li>・TEC-FORCEの機能拡充・強化</li> <li>・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）</li> <li>・インフラ・車両・設備の老朽化対策等</li> </ul> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナの衛生対策等の支援</li> <li>・安全な自動車の開発・実用化・普及</li> <li>・運輸安全マネジメントの充実</li> <li>・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等</li> </ul> <p><b>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代自動車の普及促進</li> <li>・公共交通の利用促進（MaaS普及等）</li> <li>・グリーン物流の実現</li> <li>・エコエアポートなど航空の低炭素化</li> <li>・カーボンニュートラルポートの形成</li> <li>・ゼロエミッション船の商業運航等</li> </ul>
各施策には、数値目標（119のKPI）を設定		

## (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**

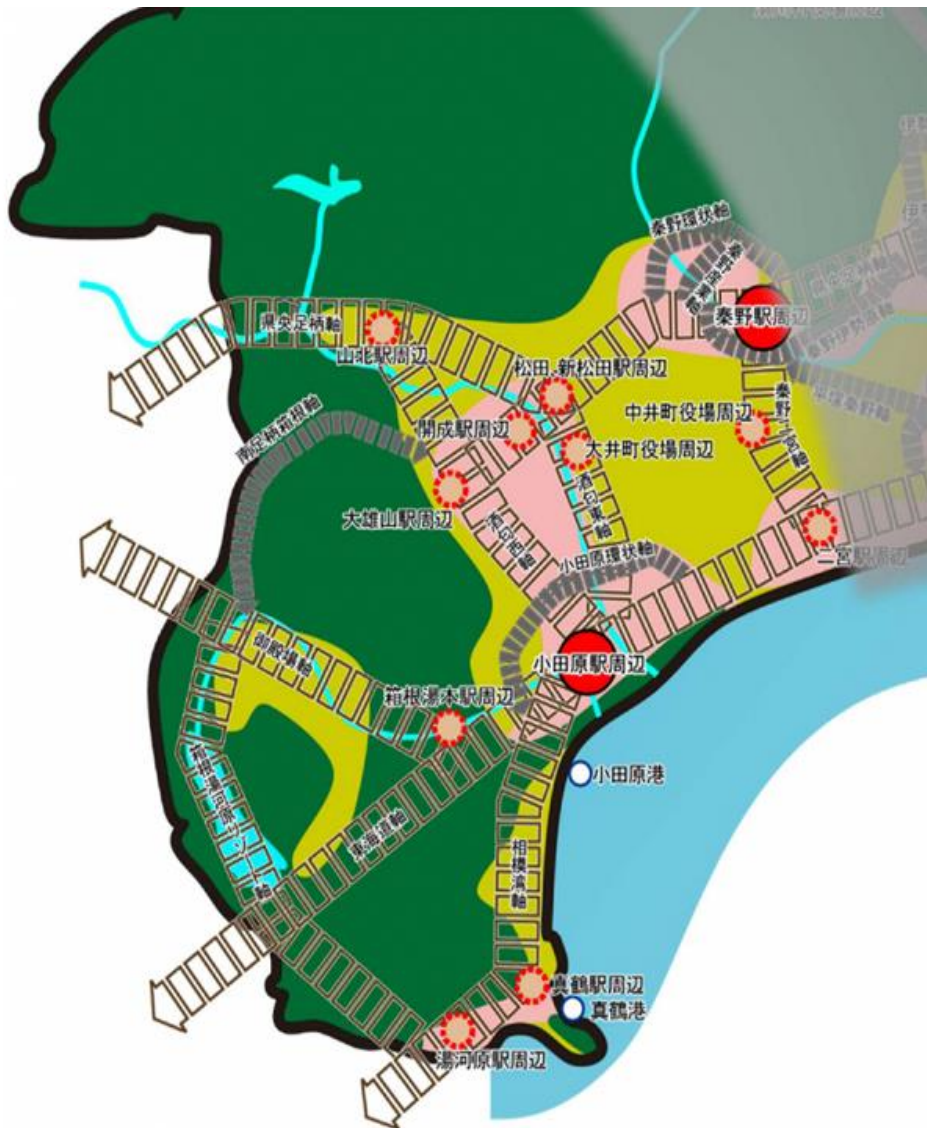
・「県西都市圏域」では、自然・観光資源を保全・活用しながら、地域の魅力を高めていくために、かきこい自動車利用と公共交通手段の確保及び利便性向上を図るとともに、隣接県との連携及び都市圏域内の連携強化を図り、限られた輸送資源を有効に活用し、地域活力の向上に資する都市交通をめざします。

##### ●**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)

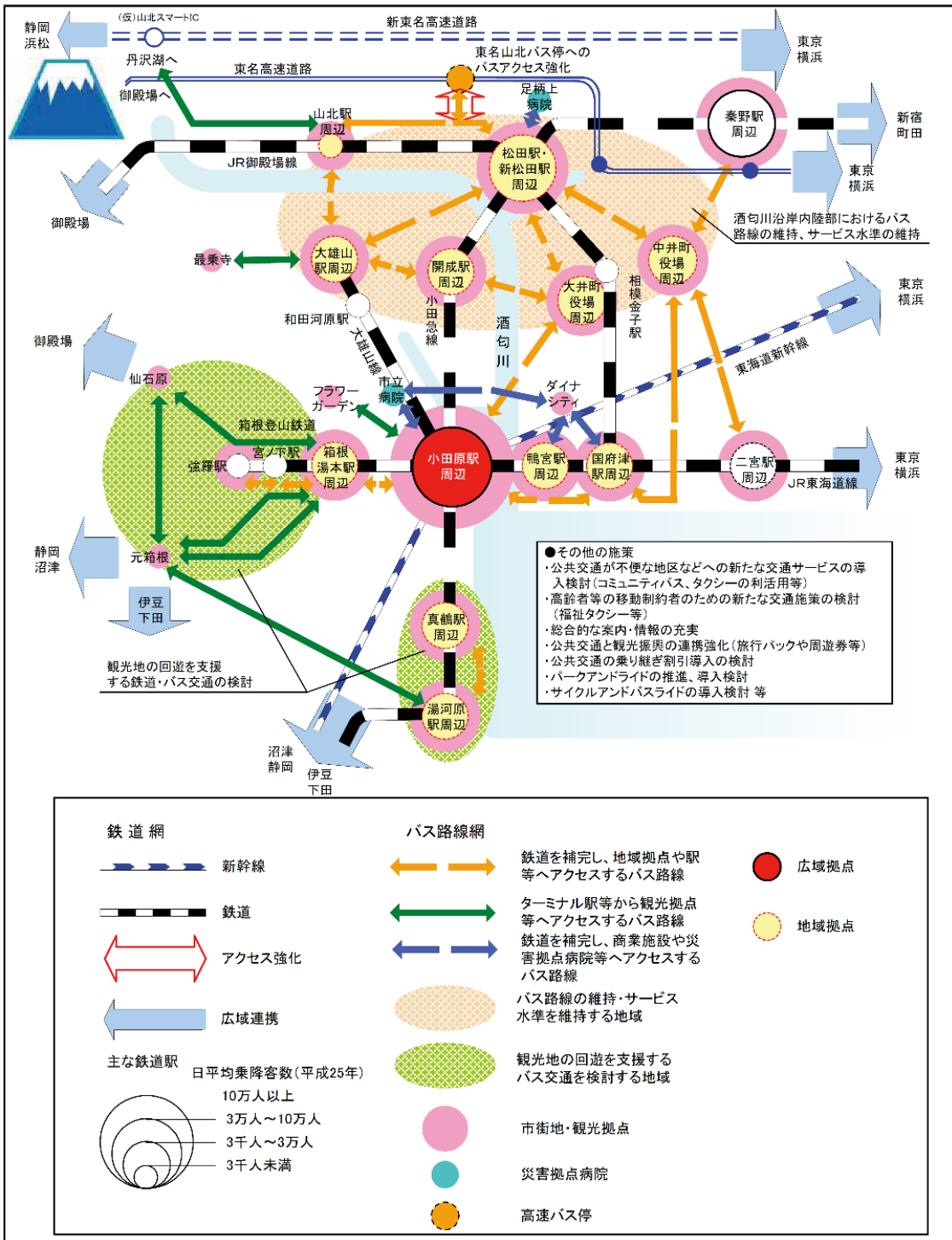
#### ■交通結節点計画

- ・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ますが、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。

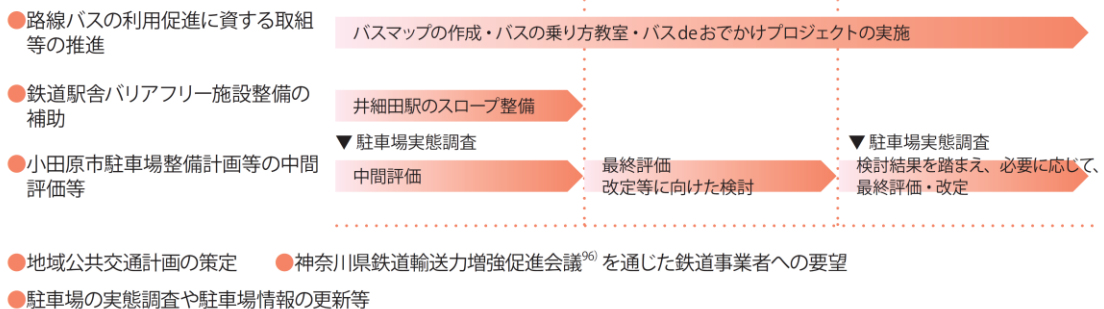
詳細施策 1 公共交通ネットワークの構築

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



## (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

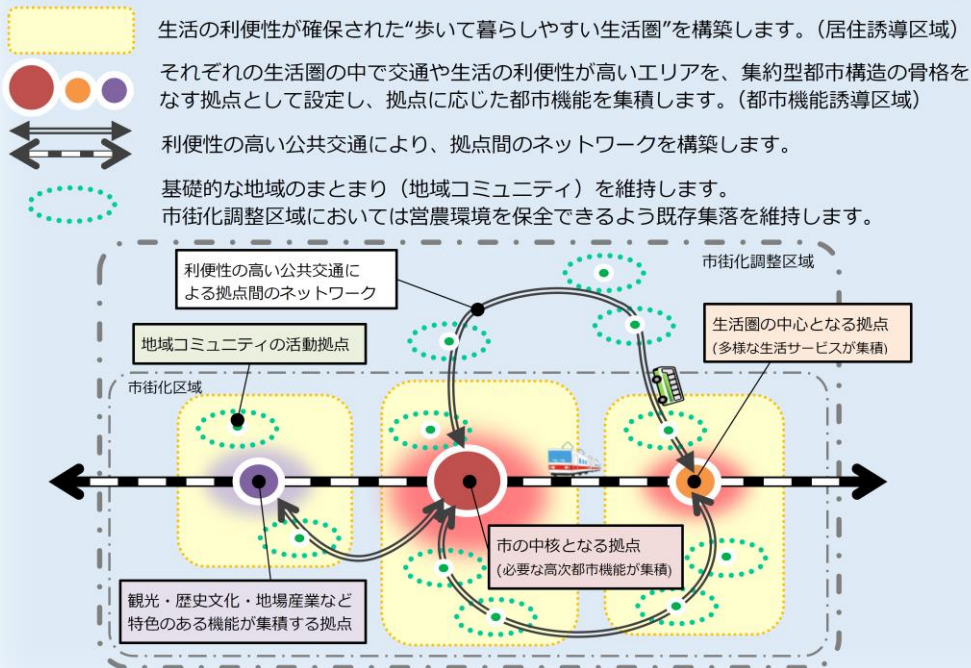
#### ■将来都市構造

- ・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。

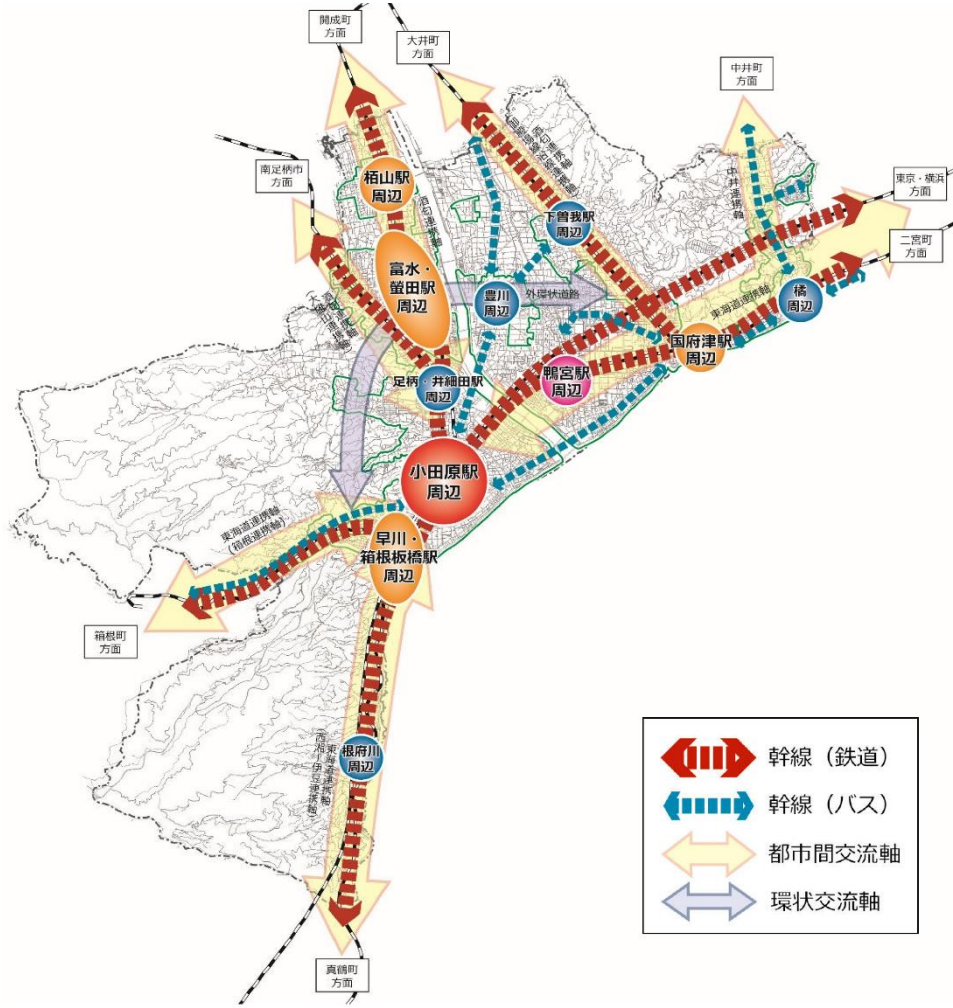
**■道路・公共交通ネットワーク（次頁）**

- ・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※ <sup>1</sup>	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※ <sup>2</sup>	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	<b>1,000 万人</b>
日帰り観光客数	585.9 万人	342.8 万人	498.0 万人	<b>940 万人</b>
宿泊客数	38.9 万人	27.7 万人	31.1 万人	<b>60 万人</b>
一人あたり観光消費額	3,293 円	3,408 円	3,421 円	<b>4,840 円</b>
一人あたり日帰り消費額	—	—	—	<b>約 4,000 円</b>
一人あたり宿泊消費額	—	—	—	<b>約 18,000 円</b>
観光消費総額	205 億円	126 億円	180 億円	<b>484 億円</b>

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	<p><b>小田原市気候変動対策推進計画（令和4（2022）年10月策定）</b></p> <p>■計画期間：令和4（2022）年度～令和12（2030）年度の9年間</p> <p>■施策3 <u>脱炭素型のまちづくり</u></p> <p>●目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>●取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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」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。</li> </ul> <p>●取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	<p><b>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）</b></p> <p>■計画期間：令和6（2024）年度～令和8（2026）年度の3年間</p> <p>■基本方針4 <u>共生社会の実現に向けた高齢者支援・相談体制の充実</u></p> <p>(6) 高齢者の暮らしを支える取組の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の課題 移動手段の確保</li> <li>・施策名 多様な移動支援による交通サービスの実施</li> </ul> <p>●多様な移動支援による交通サービスの実施</p> <p>路線バスの利用促進に資する取組等の推進、公共交通不便地域における移動支援など</p>
市の関連計画	<p><b>第3期おだわら障がい者基本計画（令和5（2023）年3月策定）</b></p> <p>■計画期間：令和5（2023）年度～令和10（2028）年度の6年間</p> <p>■分野3 <u>生活環境</u> 取組2 <u>公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>●公共交通に関するバリアフリー化の推進に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

## 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パリアフリー化	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動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。



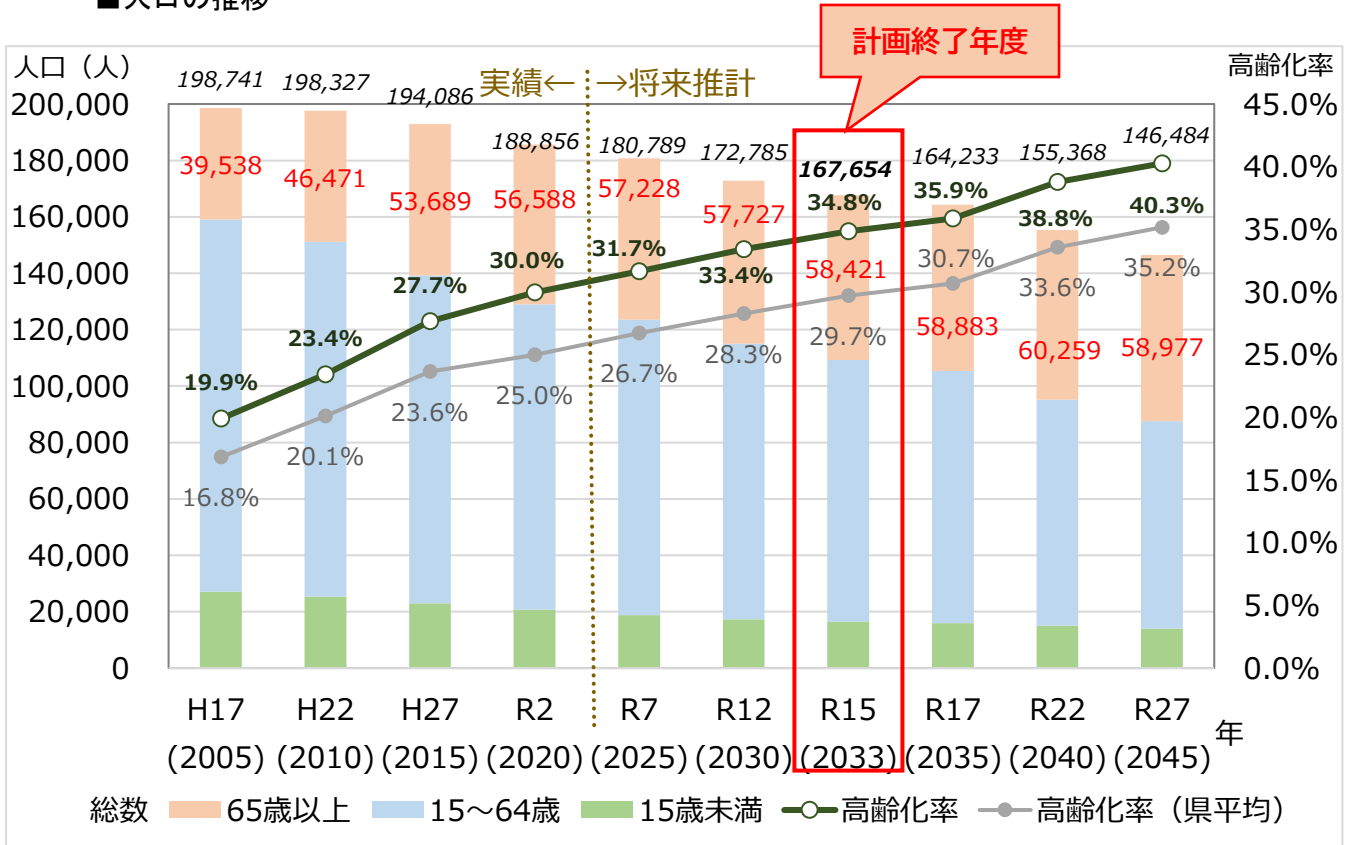
# 第3章 公共交通に関する現状分析

## 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

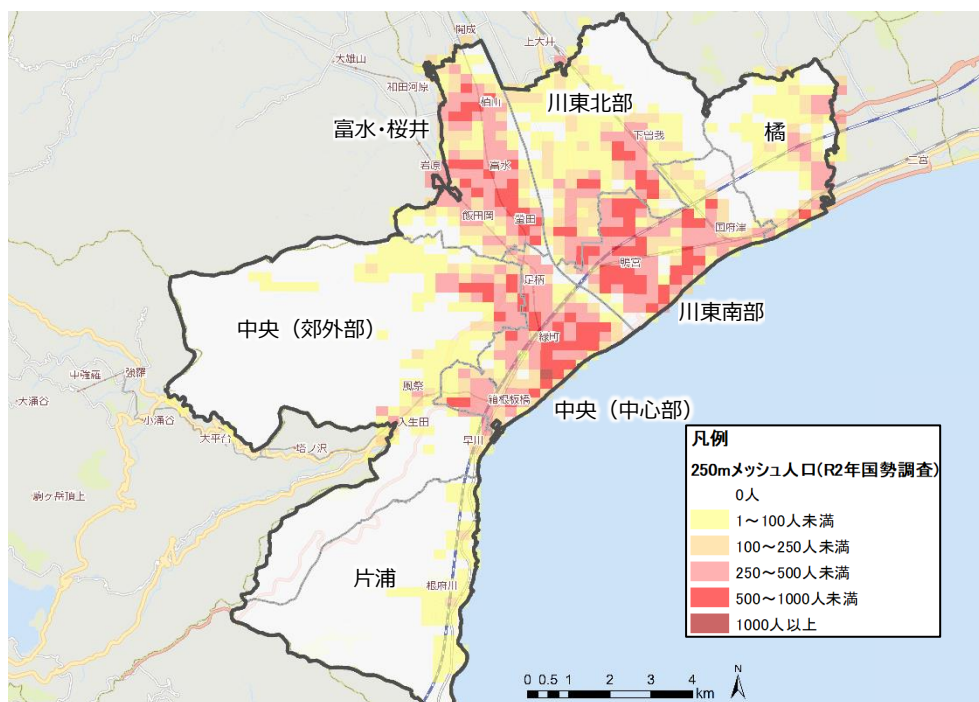
※R15(2033)の数値については、推計値を按分して算出

## (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。

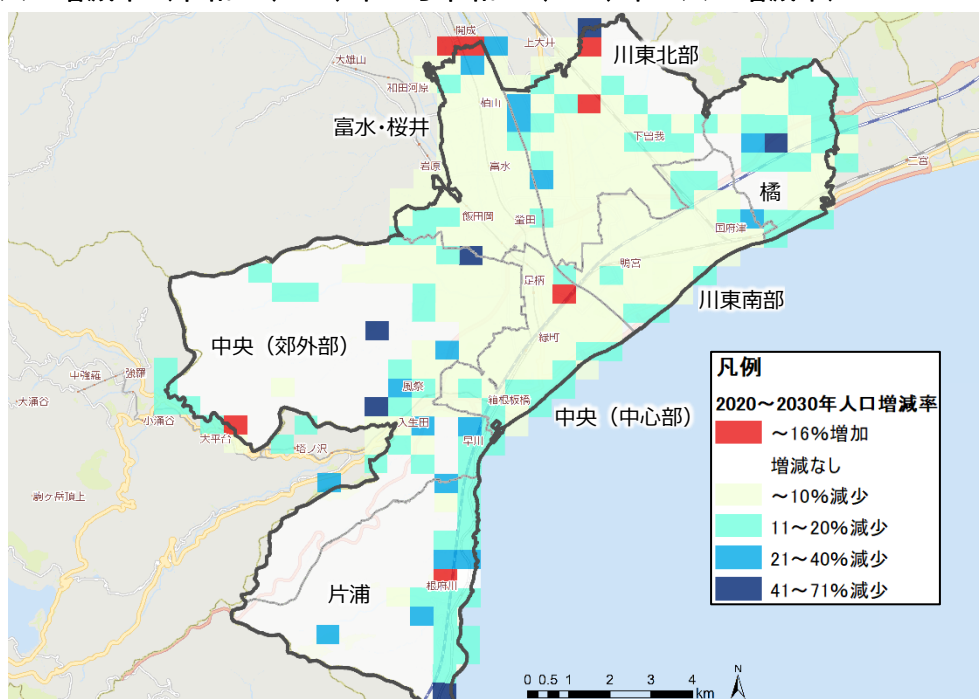
将来の人口増減率をみると、市内の概ね全域で減少の見込みです。特に片浦地域、中央（郊外部）地域、橘地域などの郊外部の人口減少率が顕著となっています。

### ■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）



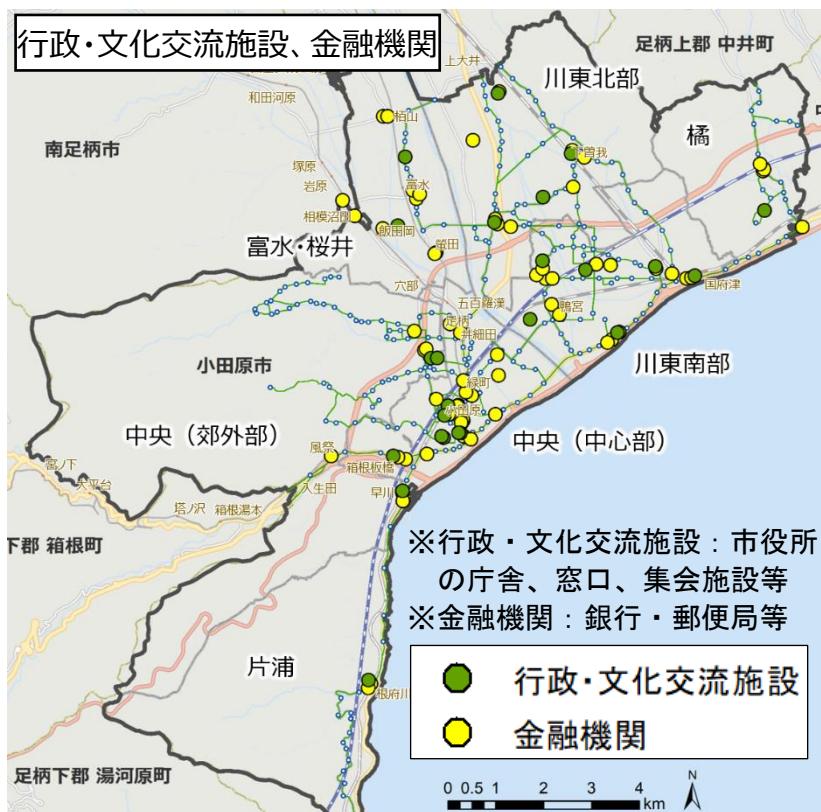
出典：国勢調査（R2年）、国土数値情報（H30年 国立社会保障・人口問題研究所推計）



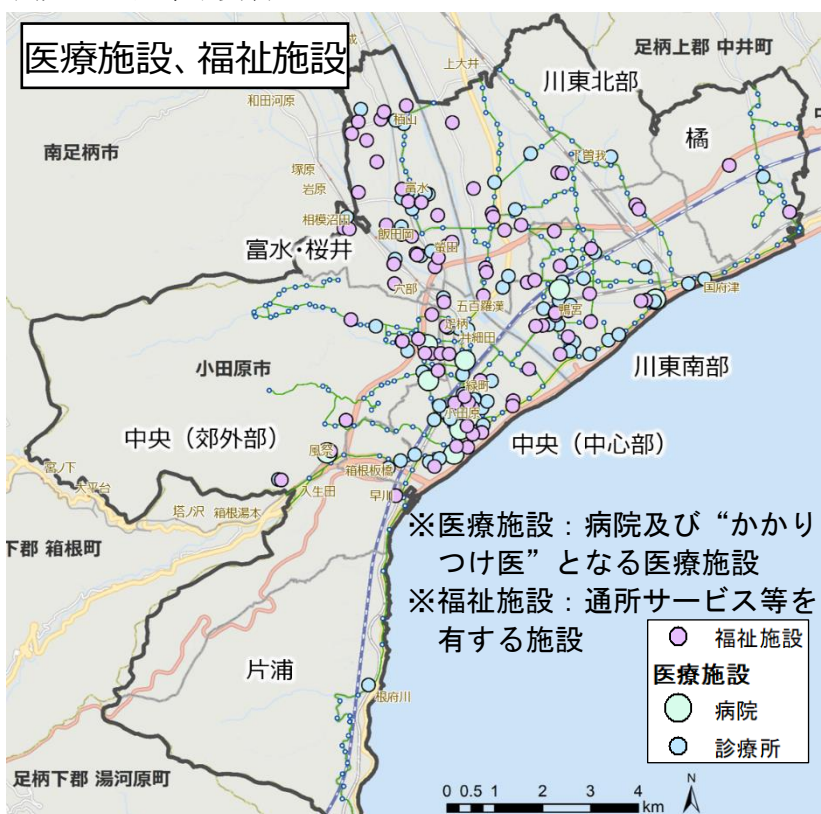
### (3) 主要施設等の立地状況

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



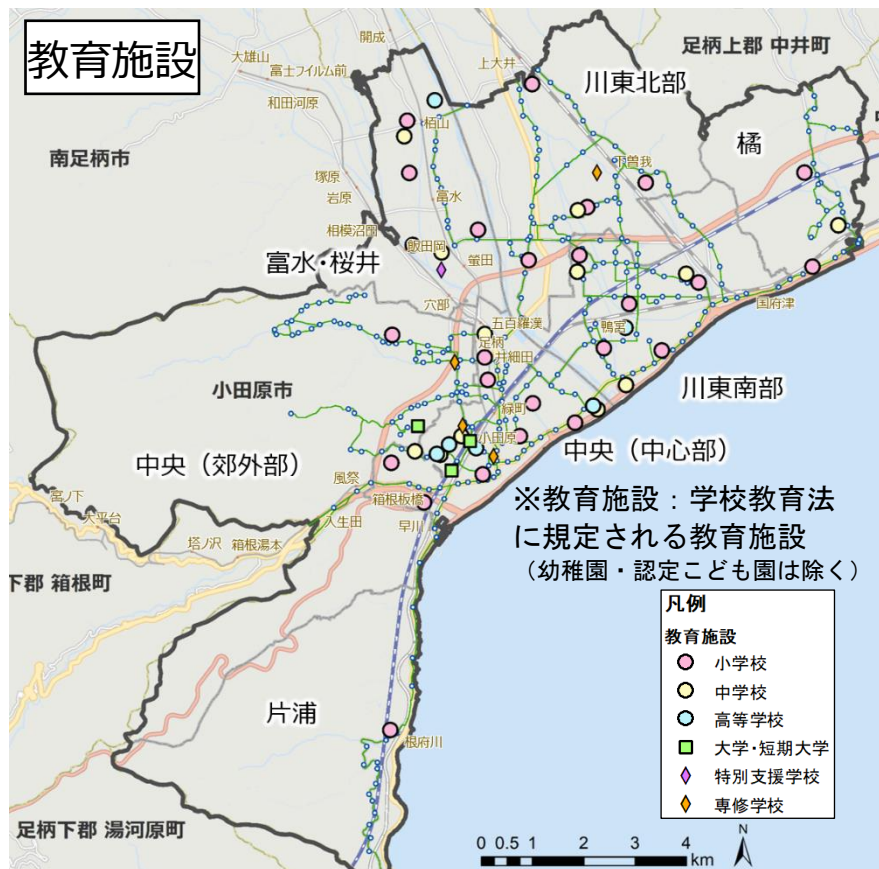
出典：小田原市資料



出典：小田原市資料

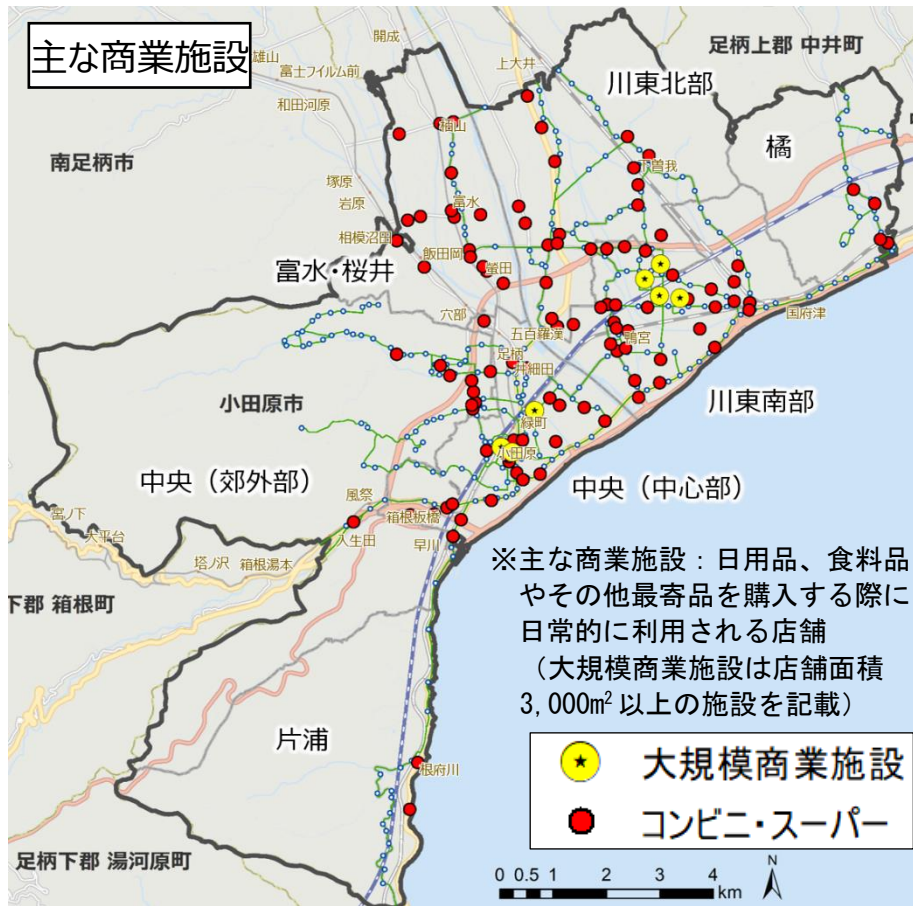


出典：小田原市資料

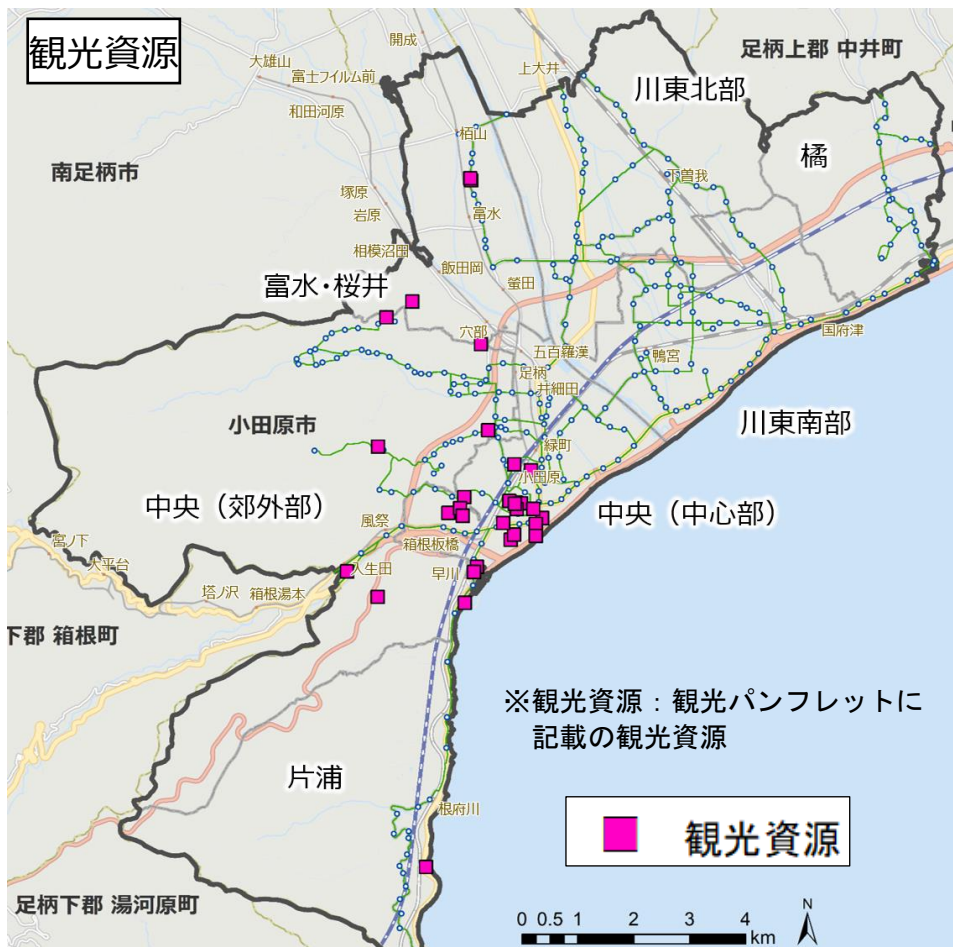


出典：国土数値情報





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

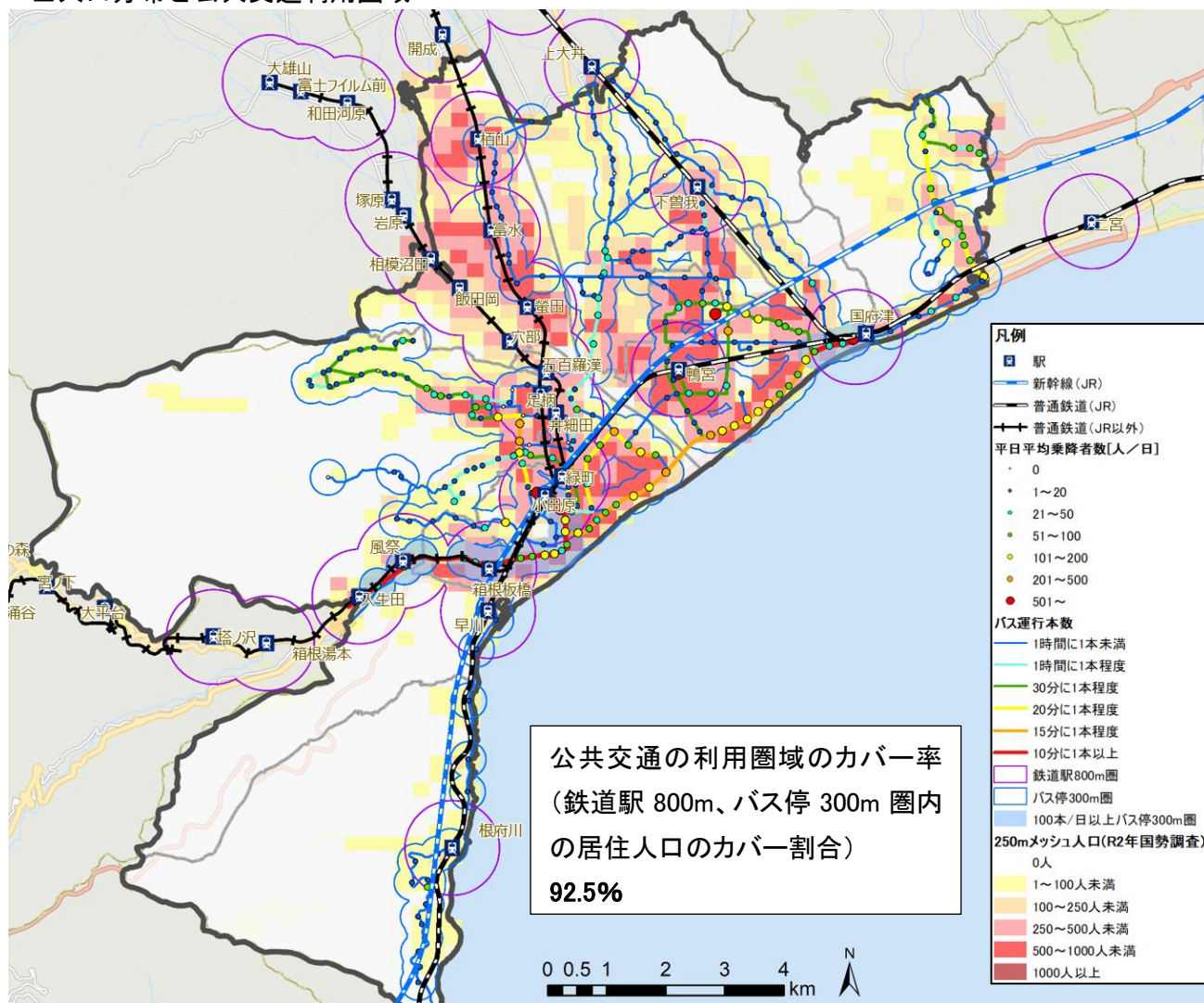
本市は、鉄道駅が18駅(5社6路線)あり、路線バスは4社が運行しており、面的な公共交通ネットワークを形成しています。また、タクシー事業者は市内に8社あり、約320台を保有しています。

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)

#### ■人口分布と公共交通利用圏域



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本程度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、東海道線では最終電車の繰り上げ、小田急線では始発電車の繰り下げ及び最終電車の繰り上げ、箱根登山線では始発電車の繰り下げ、最終電車の繰り上げ及び日中時間帯の減便、大雄山線では日中の時間帯について、減便されています。

### ■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） 始発電車の繰り下げ 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10分（4:49→5:00） 最終電車の繰り上げ 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）
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） 始発電車の繰り下げ（20分程度） 最終電車の繰り上げ（30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）

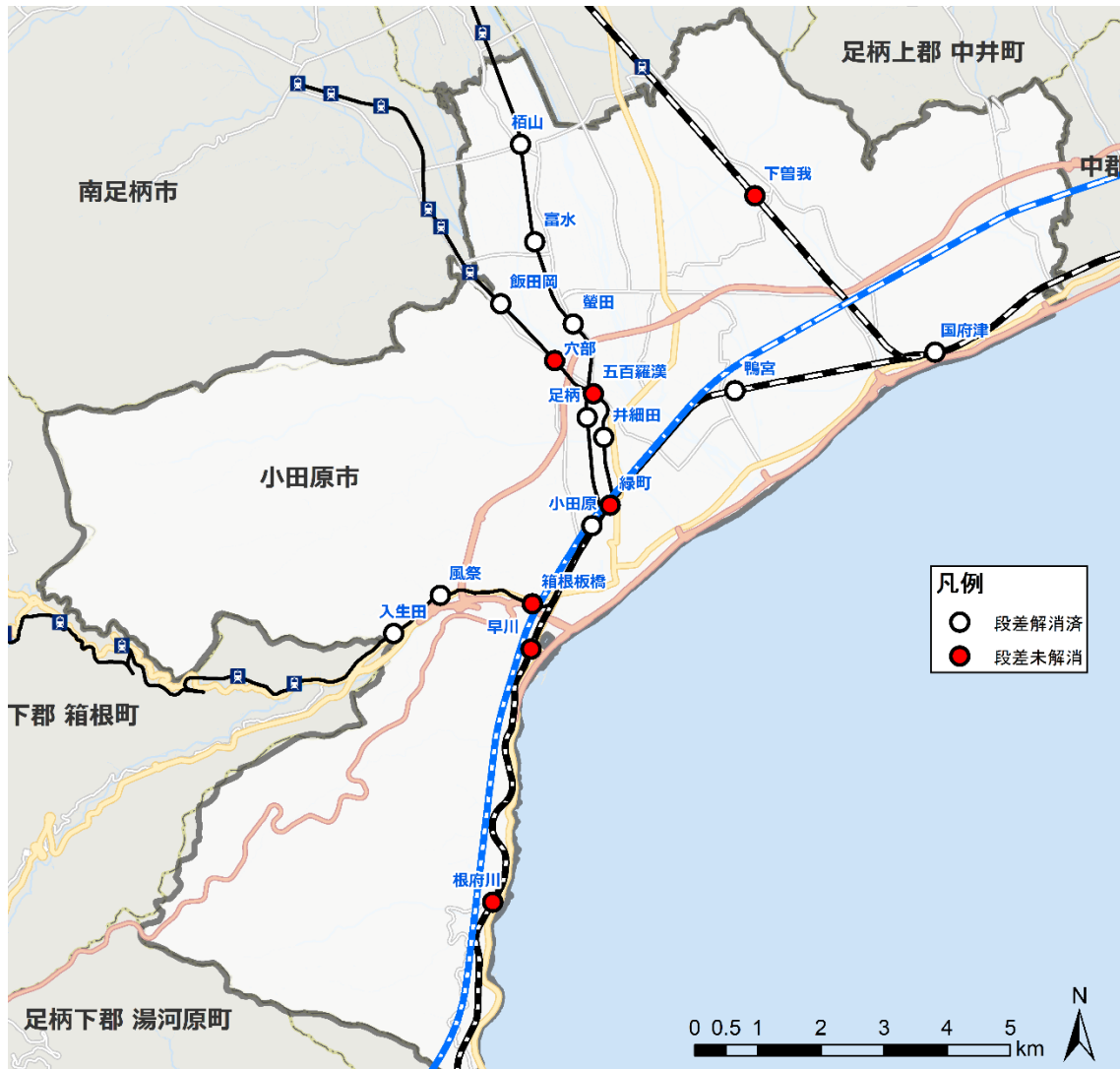
※運行本数は小田原駅、国府津駅（御殿場線）の発車時刻を基準とし、特急列車を含みます。



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





■鉄道駅のバリアフリー整備状況

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

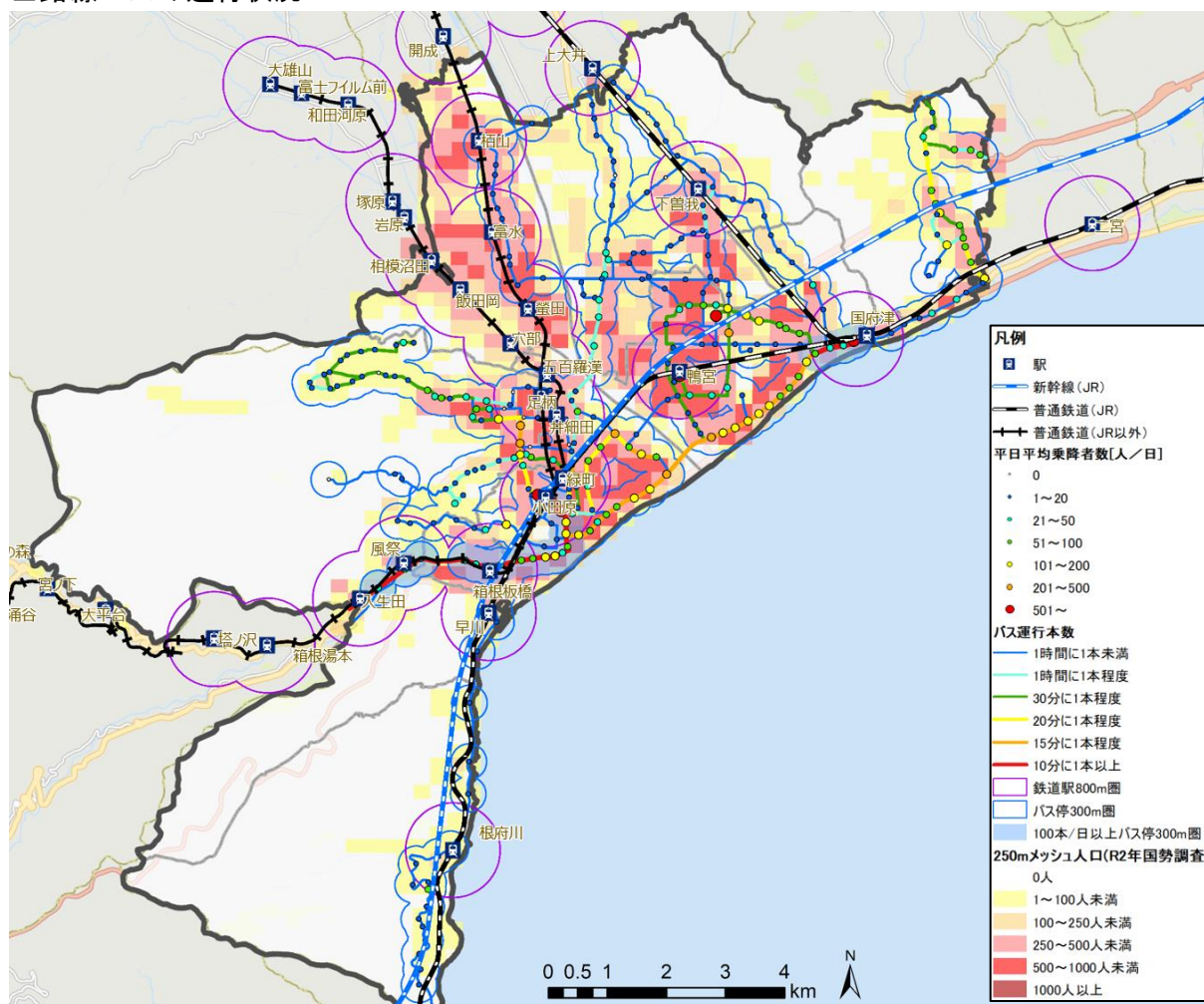
市内を運行する路線バス（隣接自治体にまたがる路線含む）は、約 110 系統（令和 4 年度運行系統別輸送実績報告書参照※運休路線等は除く）あり、主要な交通結節点である小田原駅、鴨宮駅、国府津駅等から市内各地に向けて、運行されています。

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		

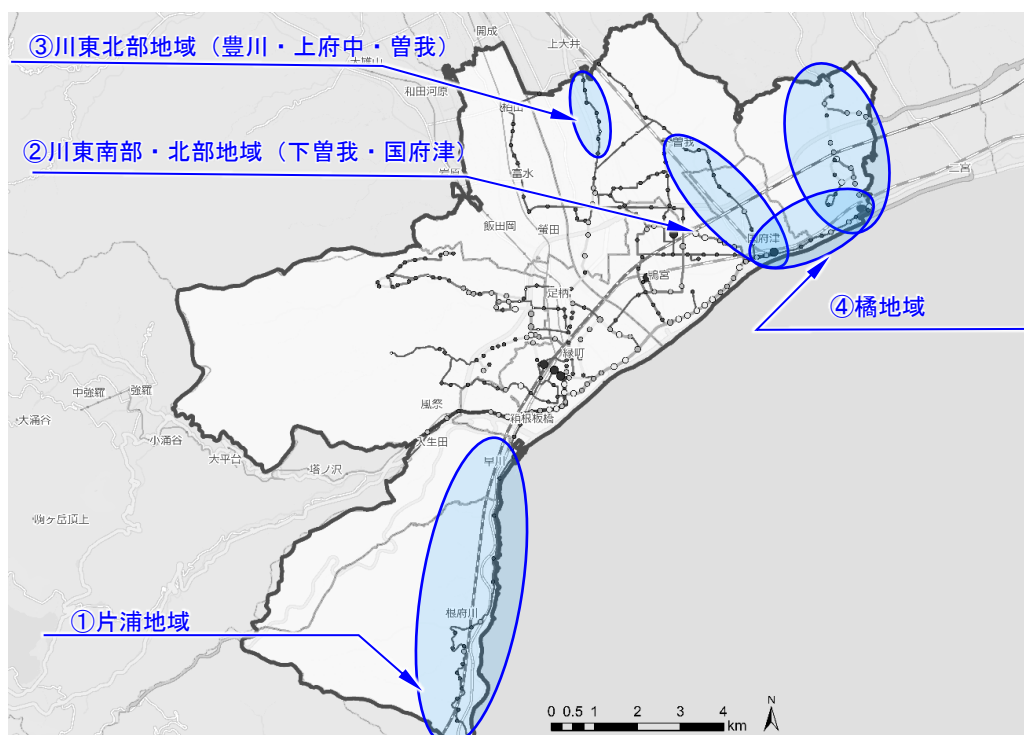
■路線バスの運行状況 (系統)

	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。 ⇒ <b>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</b>
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。 ⇒ <b>乱横断防止に関する啓発活動を実施</b>
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。 ⇒ <b>信号処理の変更で同時流入解消</b>
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。 ⇒ <b>道路拡幅改良済</b>
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。 ⇒ <b>駅前広場拡張整備工事の実施により改良済</b>
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。 ⇒ <b>バスルート振替に伴い解消</b>
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。 ⇒ <b>道路拡幅を一部区間で実施</b>

危険箇所

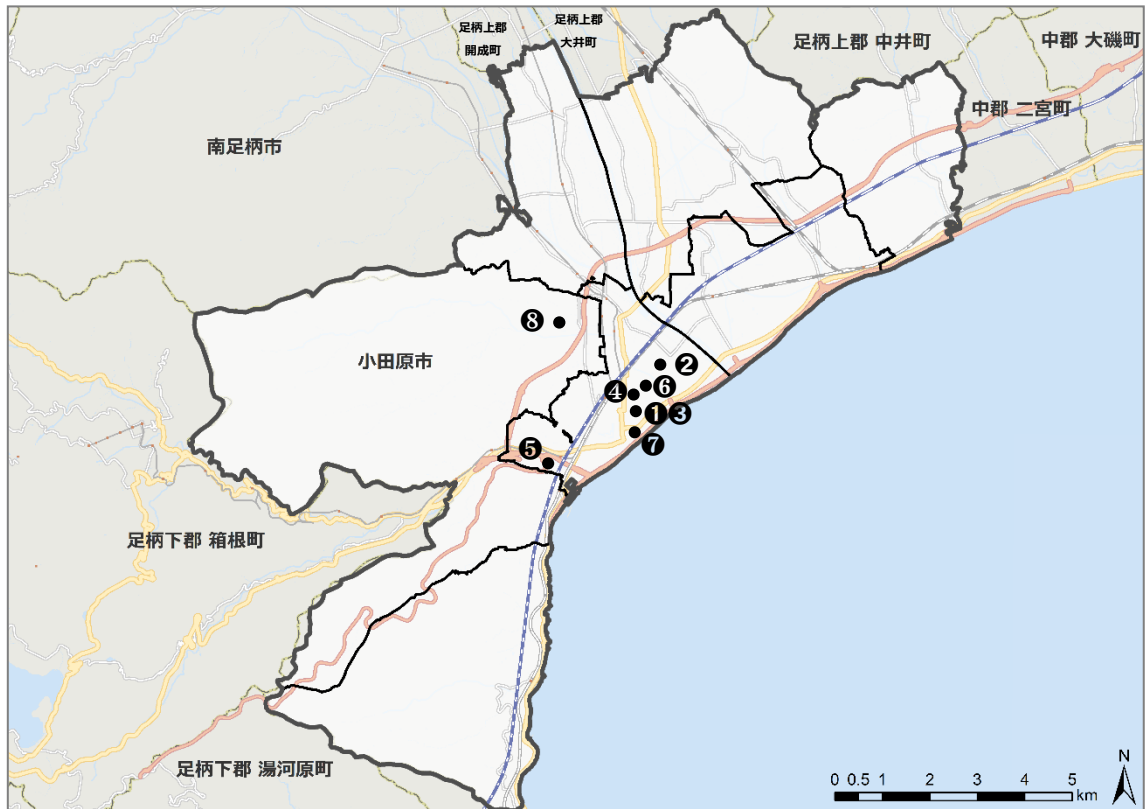


## (5) タクシーの運行状況

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

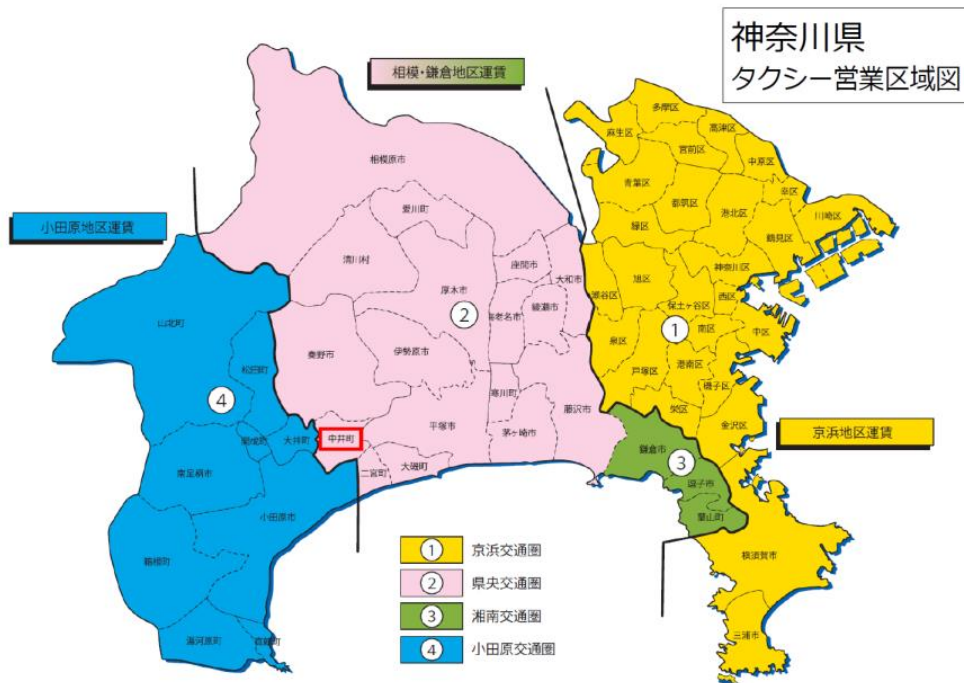
## [コラム] タクシーの営業区域について

- ・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

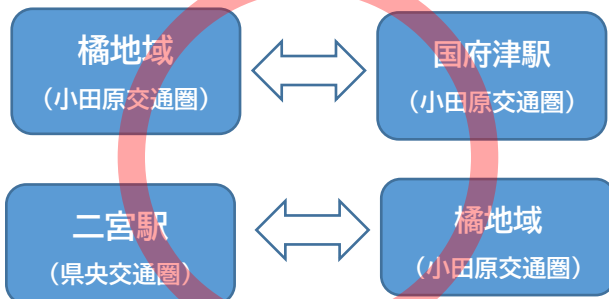
- ・小田原市のタクシー事業者が、二宮町から中井町や秦野市へ運送
- ・二宮町や秦野市のタクシー事業者が、小田原市から小田原市や松田町へ運送

### ■神奈川県内のタクシー営業区域

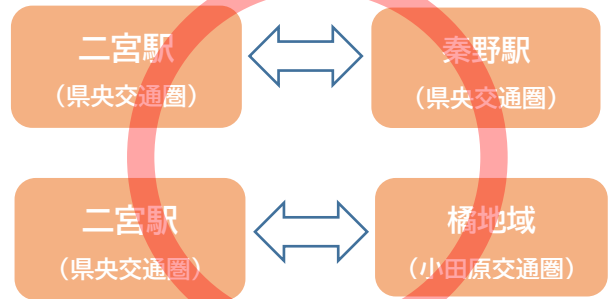


出典：中井町 HP

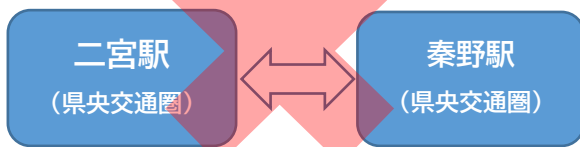
小田原市のタクシー事業者が  
可能なサービス(例)



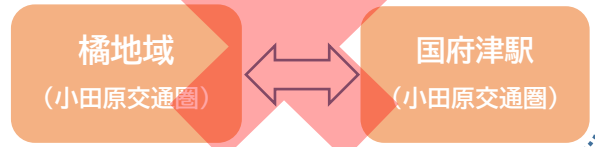
二宮町・秦野市のタクシー事業者が  
可能なサービス(例)



小田原市のタクシー事業者が  
できないサービス(例)



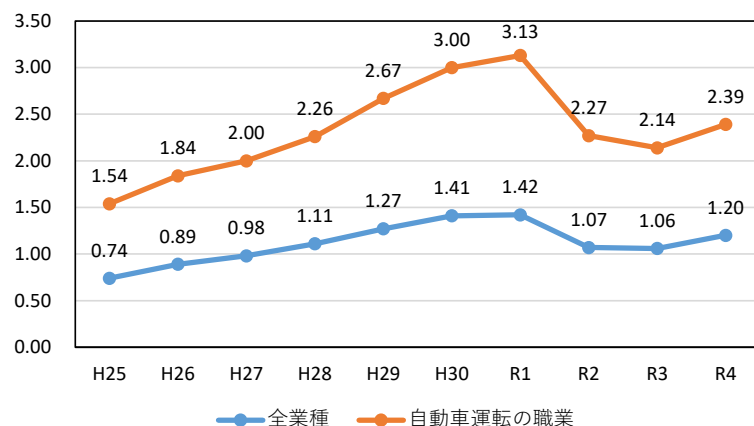
二宮町・秦野市のタクシー事業者が  
できないサービス(例)



## (6) 交通事業者の労働環境

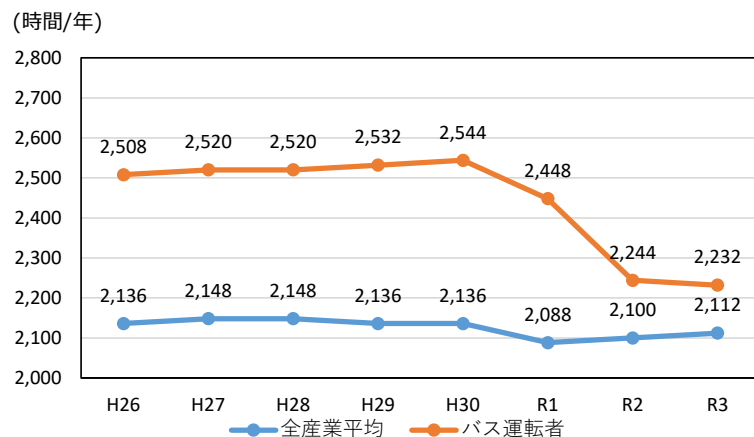
近年、公共交通の運転士が慢性的に不足しています。自動車運転の職業の有効求人倍率は全産業の平均を常に上回っており、他業種と比較しても労働者が不足している傾向にあります。バスの運転士の労働時間については、新型コロナウイルス感染症の影響で近年は減少しているものの、交通事業者は現在の運行ダイヤを維持するため、超過勤務での対応となっています。また、令和6(2024)年4月からは自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されるなど、現状の維持が難しい状況となっています。さらに、バスの運転士の年間所得額については、全産業平均を下回っているという状況であり、交通事業者の労働時間・給与といった労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



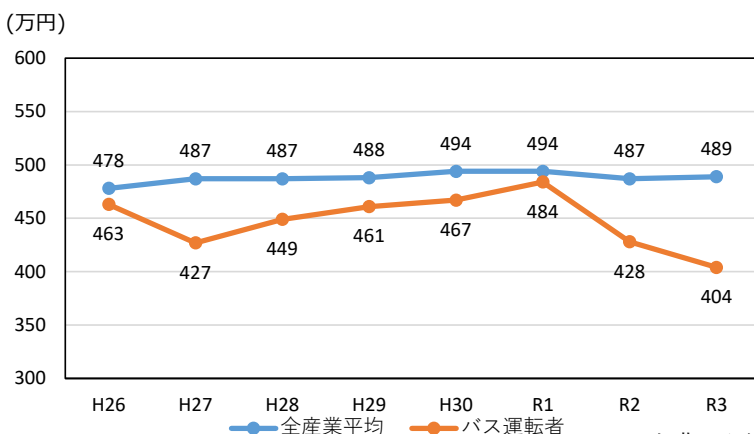
出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

### ■バス運転士の年間労働時間の推移



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



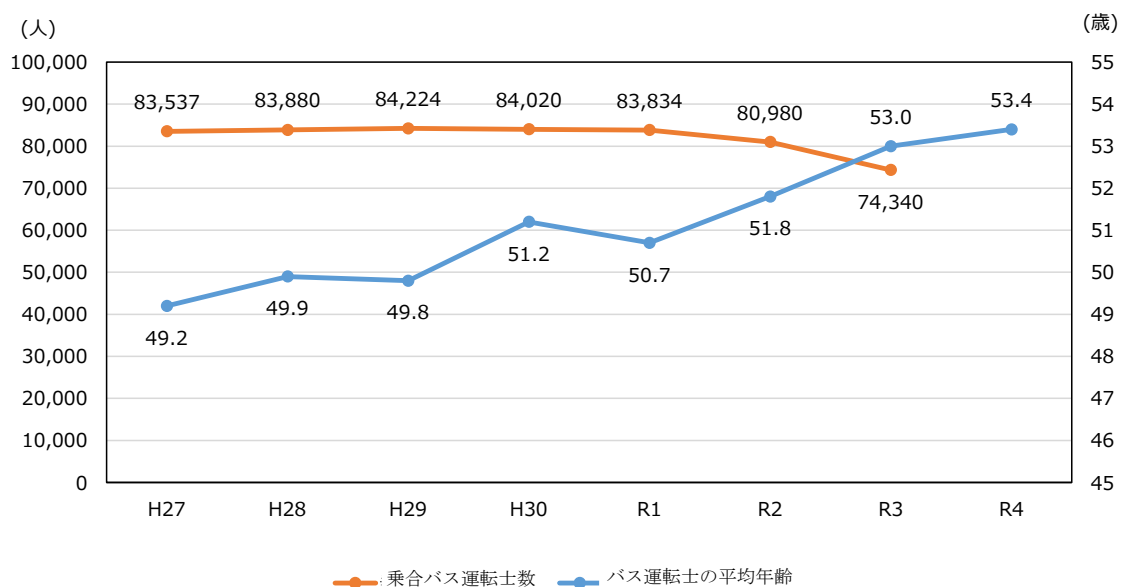
出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」



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。

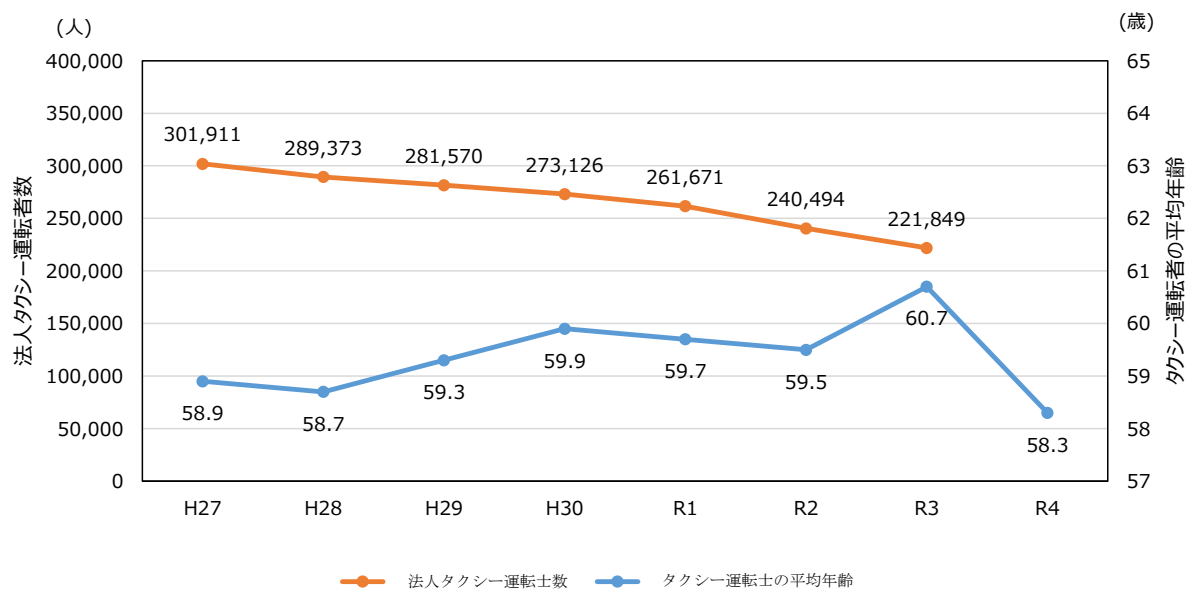
タクシーの運転士についても減少傾向で、平均年齢が高い状態で推移しています。

### ■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)

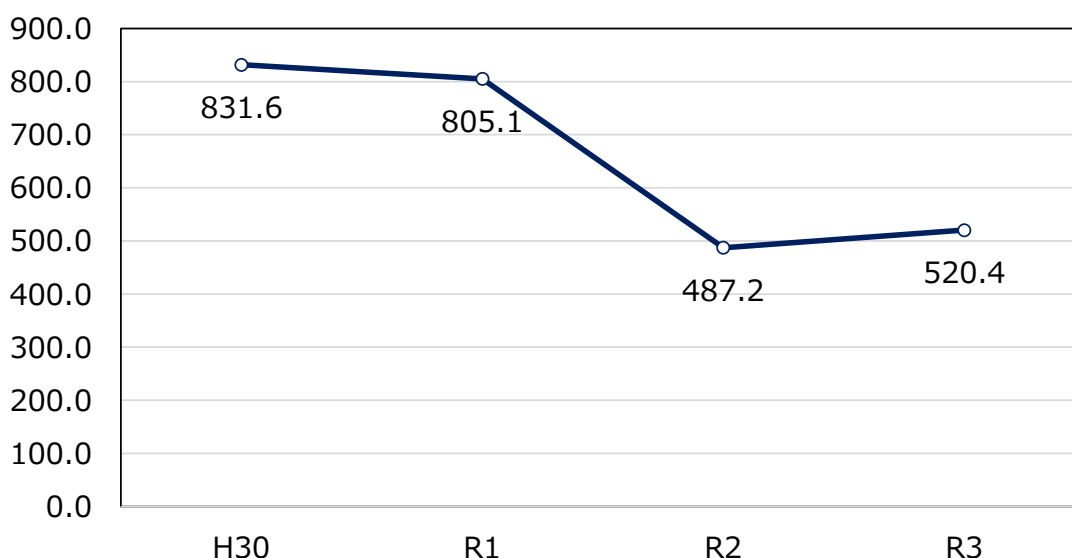
駅	H30	R1	R2	R3	H30→R3	
					割合(%)	増減数(人)
小田原駅	35,683,545	34,038,096	22,637,243	25,060,474	70.2%	-10,623,071
早川駅	493,480	507,276	398,945	424,495	86.0%	-68,985
国府津駅	2,190,000	2,139,270	1,639,580	1,680,460	76.7%	-509,540
鴨宮駅	4,594,620	4,550,112	3,350,335	3,560,940	77.5%	-1,033,680
下曾我駅	492,466	480,711	373,027	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

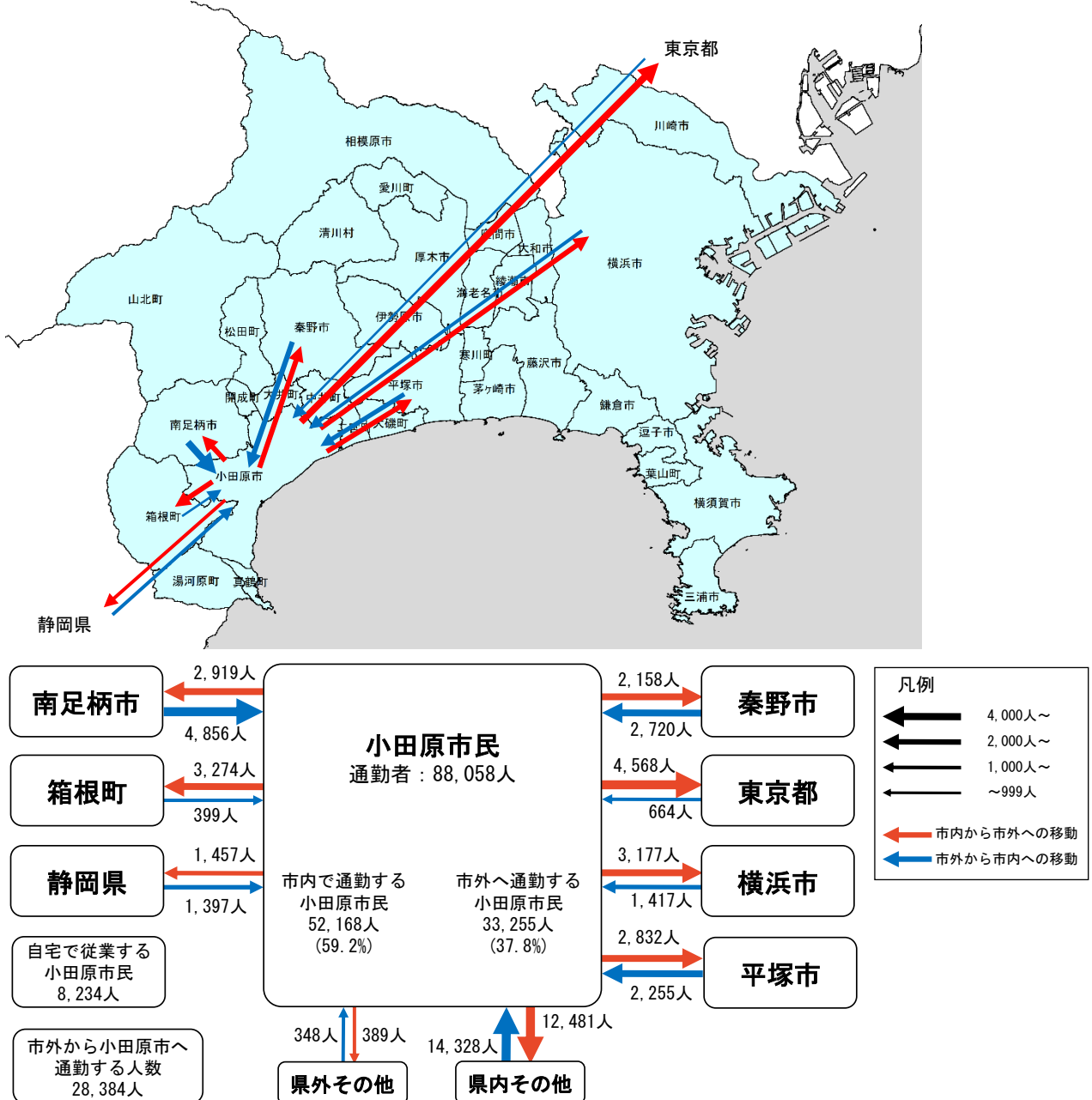
## (8) 市内の通勤状況

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所としては、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

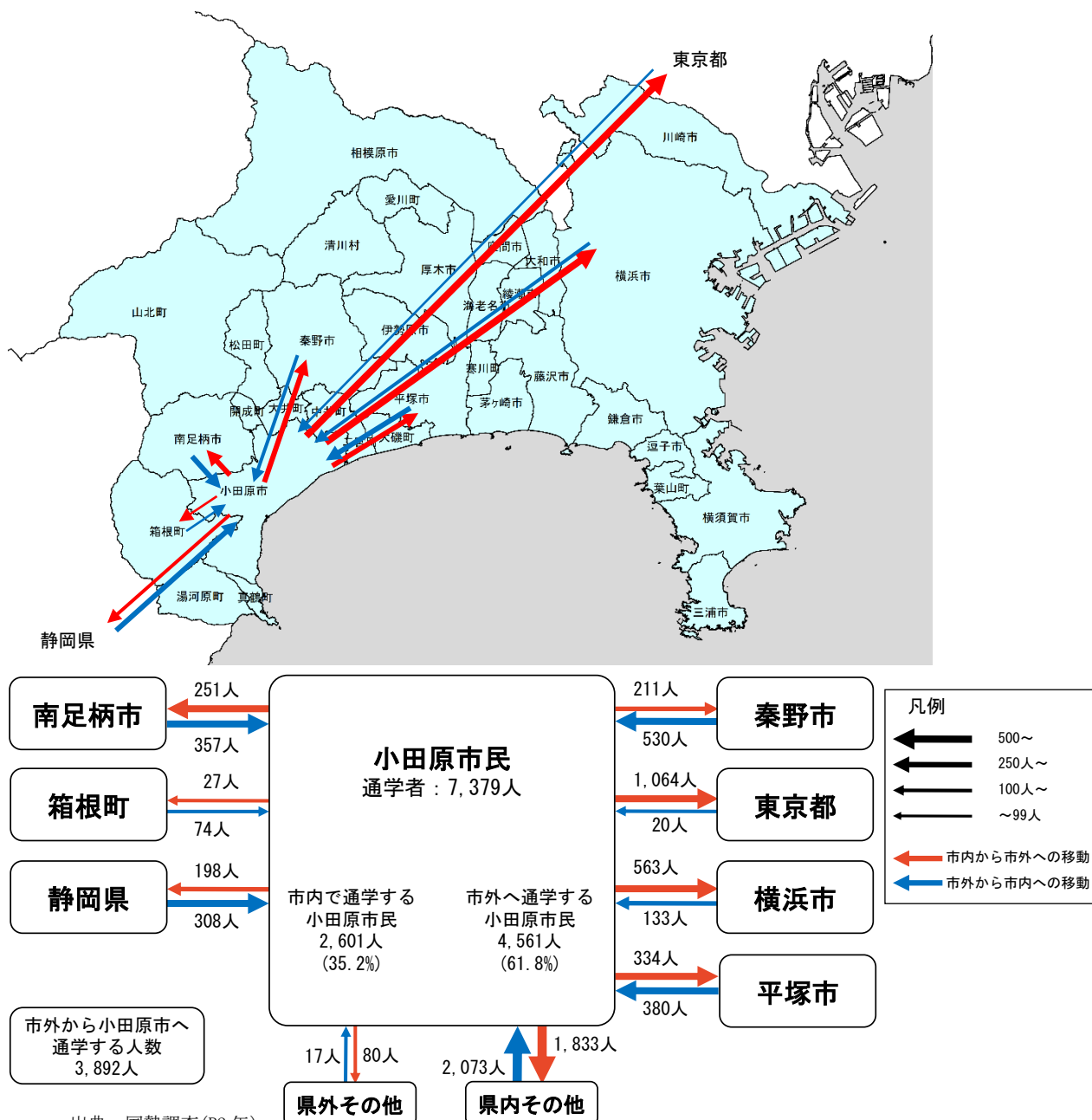
## (9) 市内の通学状況

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。

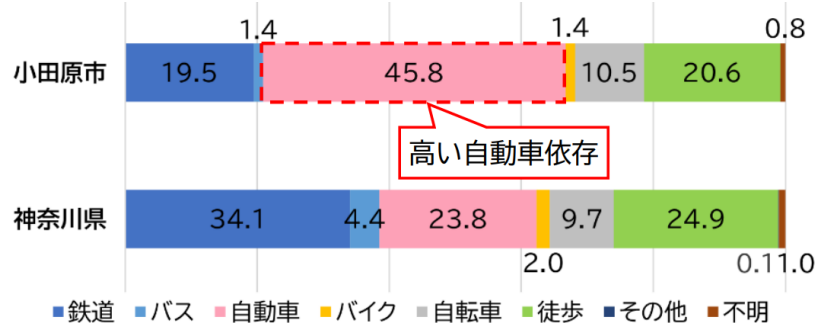
### ■市民の通学の状況、小田原市への通学の状況（15歳以上）



## (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

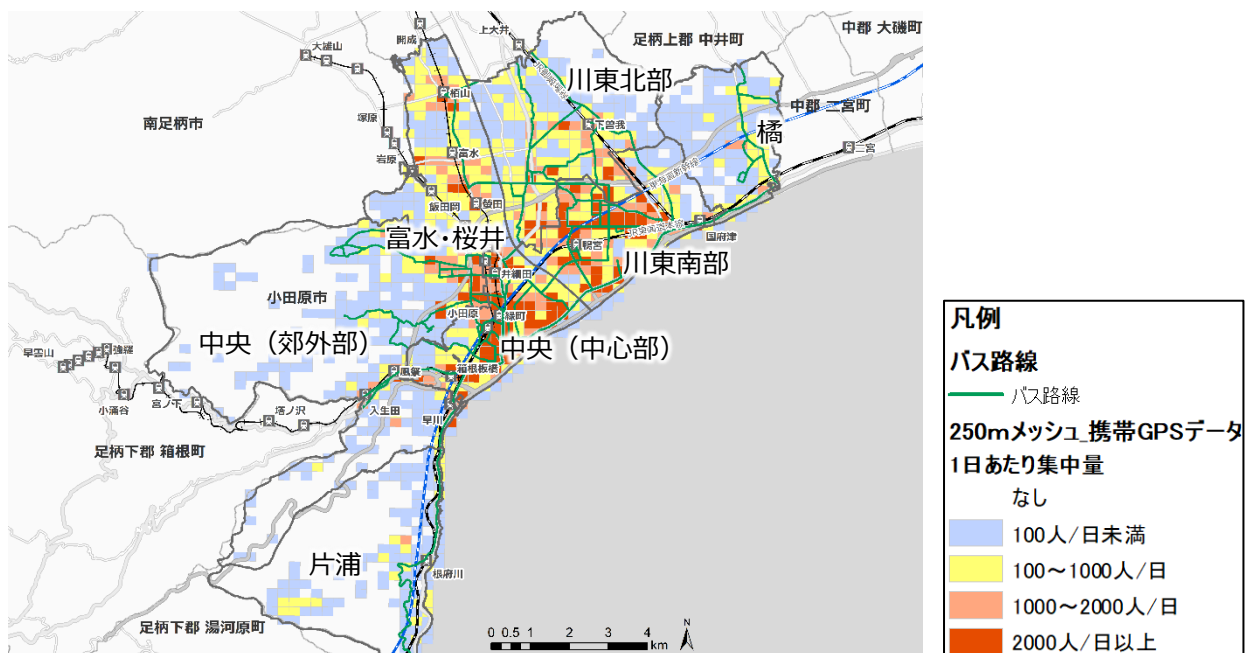


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(H30年)

## (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)】

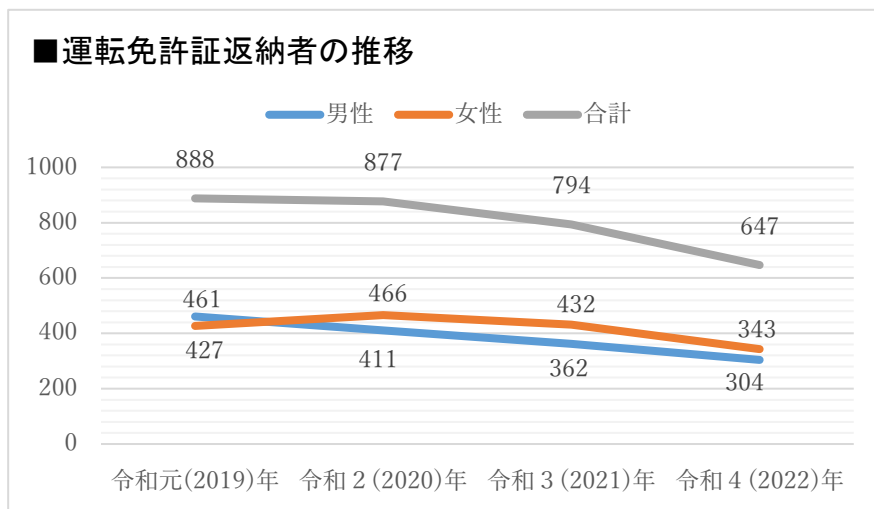
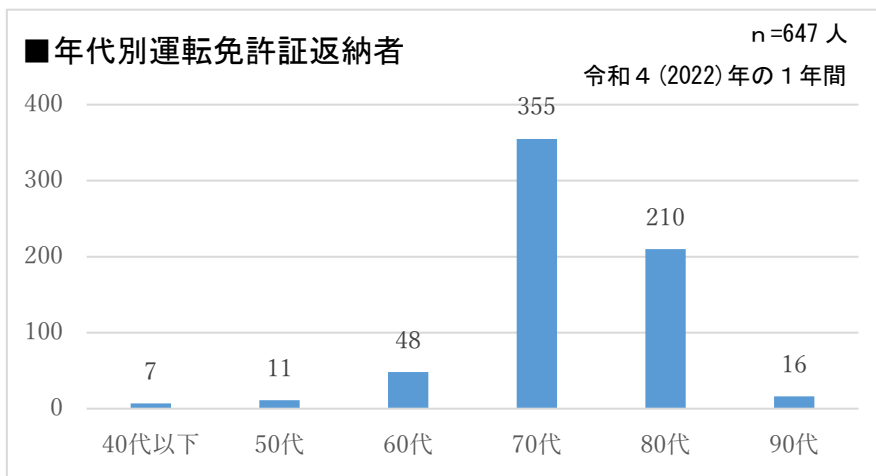
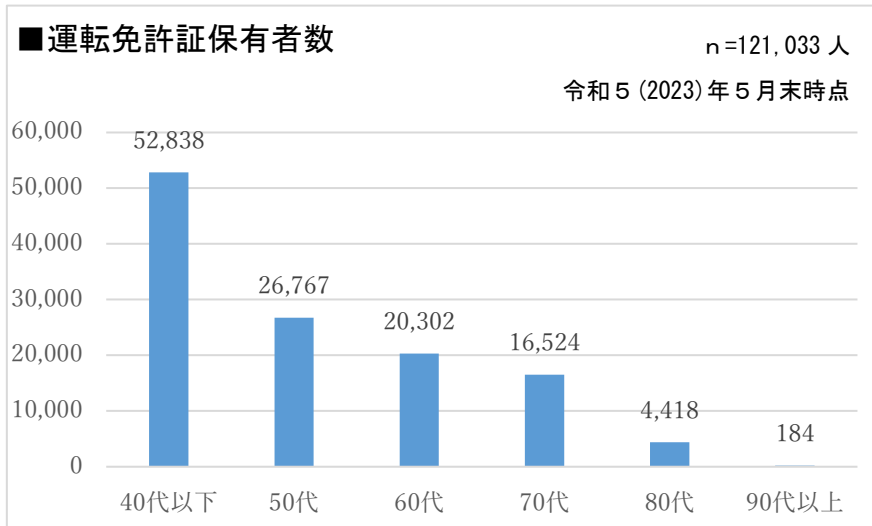
### ■携帯 GPS データの概要

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

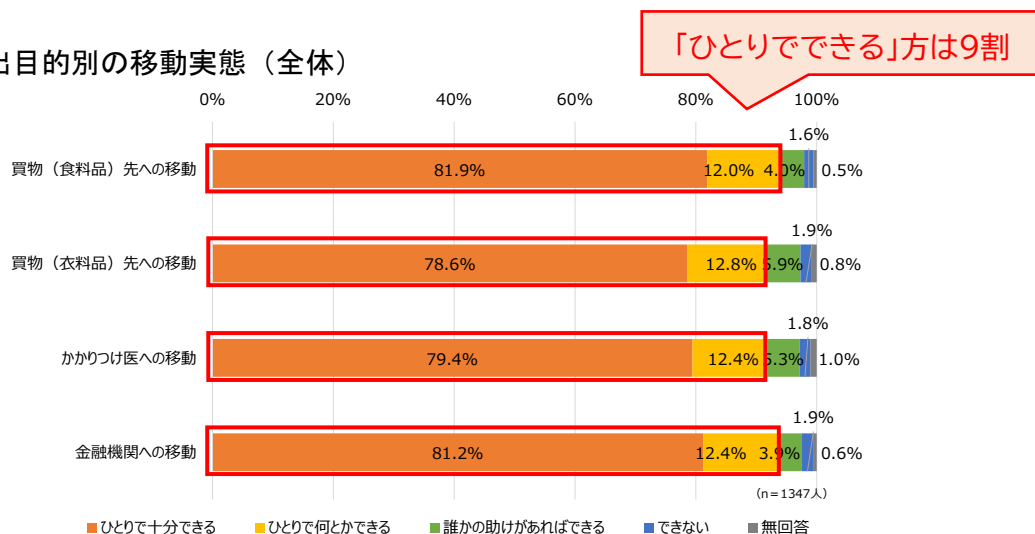
外出目的別の移動実態について、買物(食料品・衣料品)、かかりつけ医、金融機関への移動の全ての外出について、「ひとりでできる」と回答した方は9割程度です。

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。

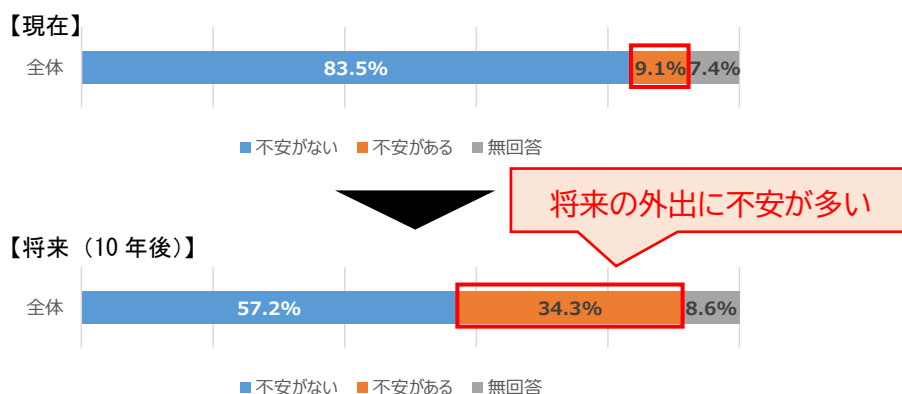
年代別では、現在は80代以上の約4割、将来(10年後)は60代以上の各年代の6割以上が不安を感じています。

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。

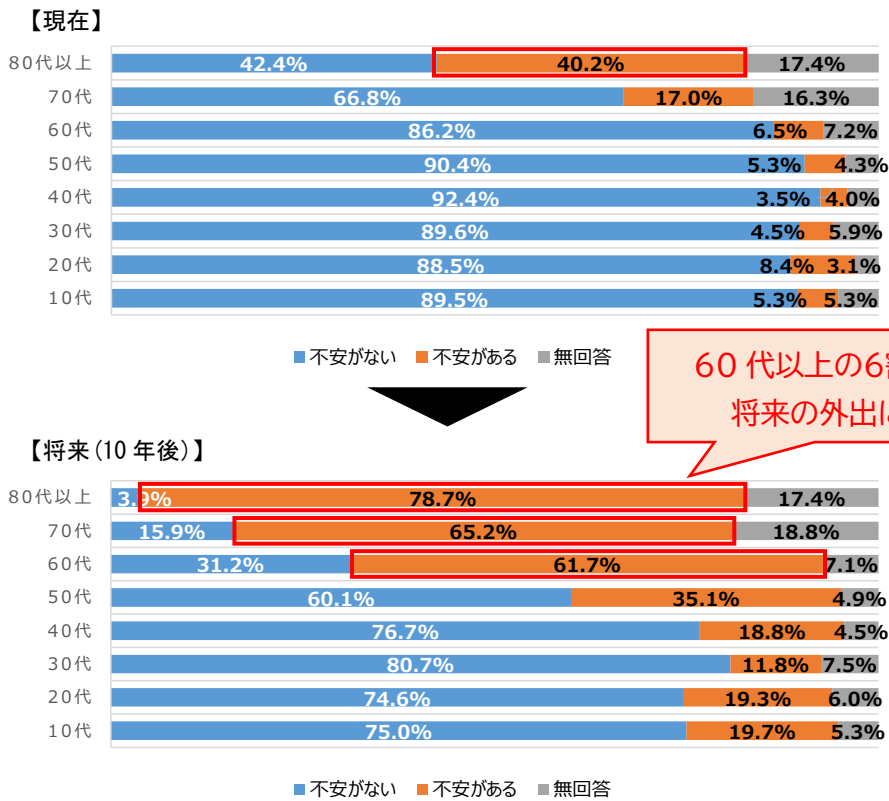
#### ■外出目的別の移動実態（全体）



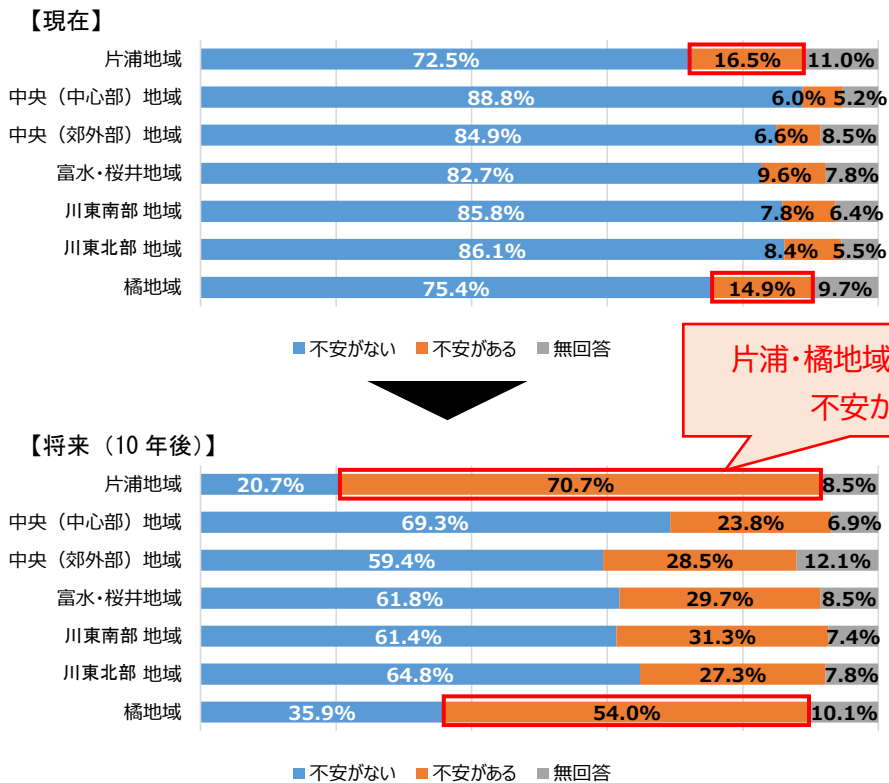
#### ■現在と将来の外出への不安の割合（全体）



## ■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

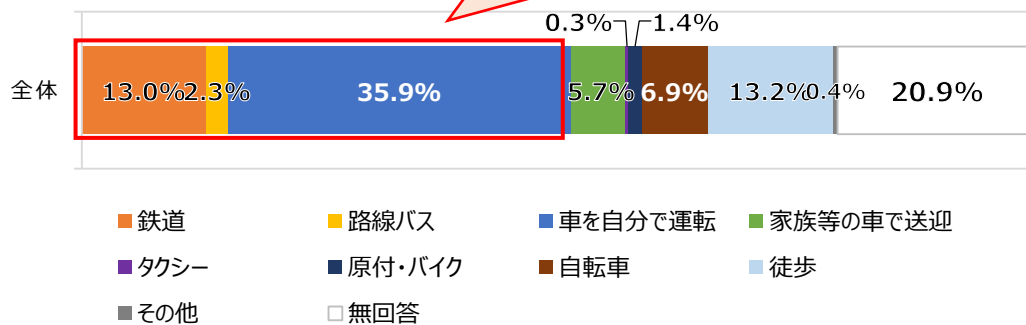
外出時の移動手段について、自動車(自分で運転)の割合が 35.9%と最も高く、鉄道は 13.0%、路線バスは 2.3%と低くなっています。(パーソントリップ調査による交通手段構成比と同じ傾向)

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。

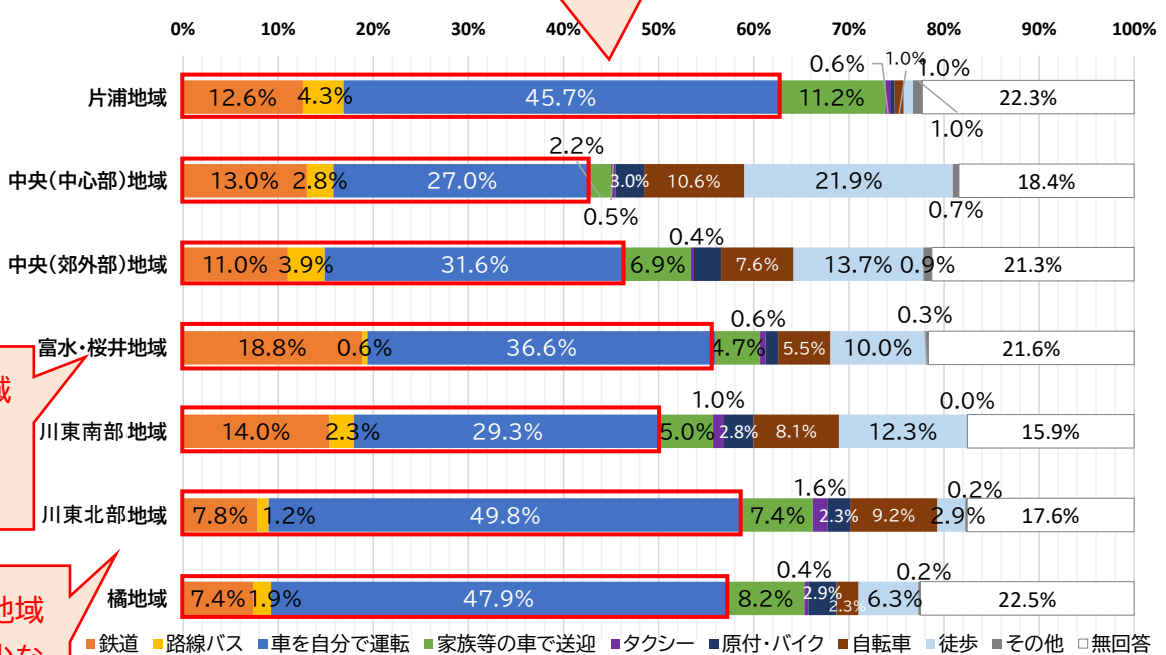
自動車(自分で運転)の割合は、バス路線の空白時間帯が生じている片浦地域、川東北部地域、橘地域では 40%以上と高く、中央(中心部)地域や川東南部地域では 30%以下と低くなっています。

■ 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

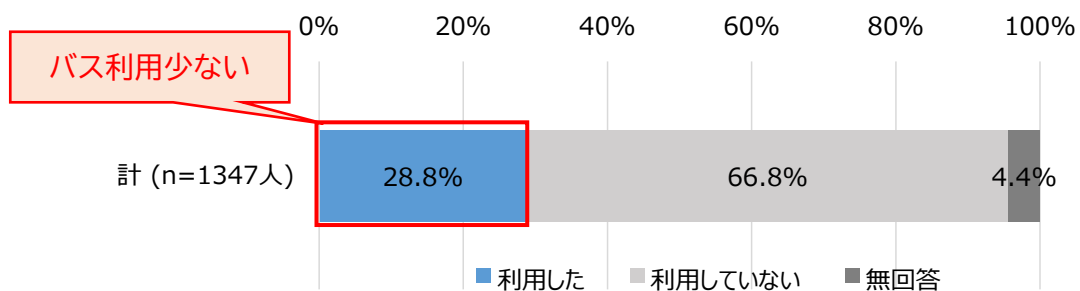
#### (4) 路線バスの利用状況

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。

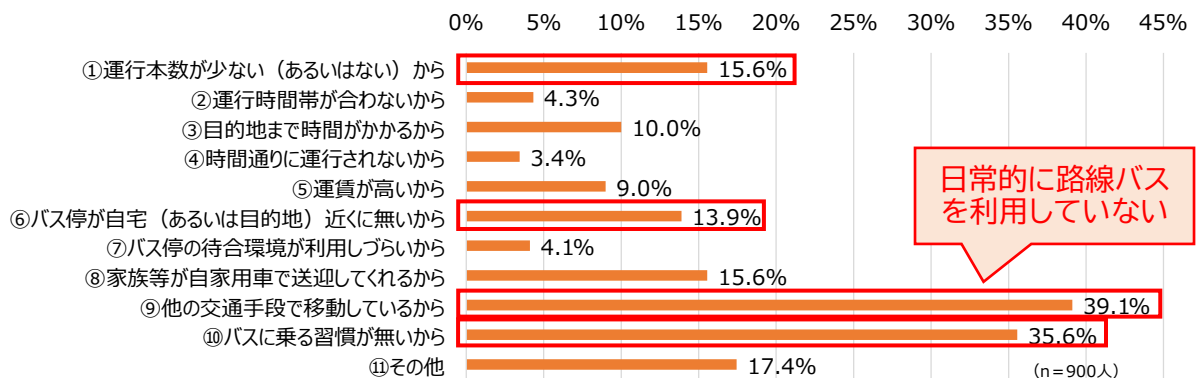
路線バスを利用していない理由は「他の交通手段で移動(39.1%)」、「バスに乗る習慣が無い(35.6%)」の割合が高くなっています。そのほか、「運行本数が少ない(あるいはない)(15.6%)」、「バス停が自宅(あるいは目的地)近くに無いから(13.9%)」など、バスの運行状況に起因する理由も一定数あります。

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)	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)	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)	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)	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)	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)	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)	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)	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

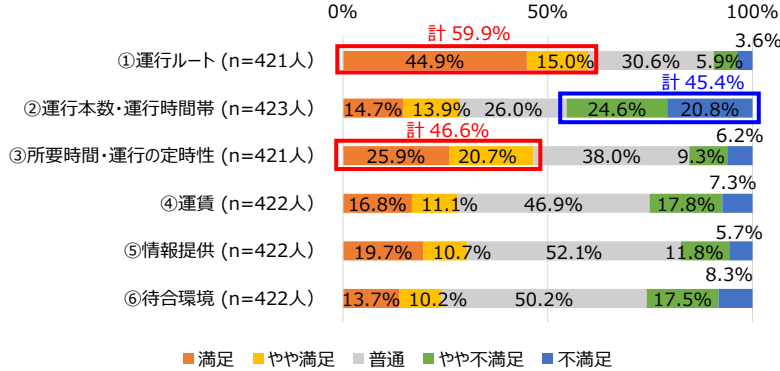
※理由ごとにパーセンテージが高い地域を赤枠で表示



## (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）

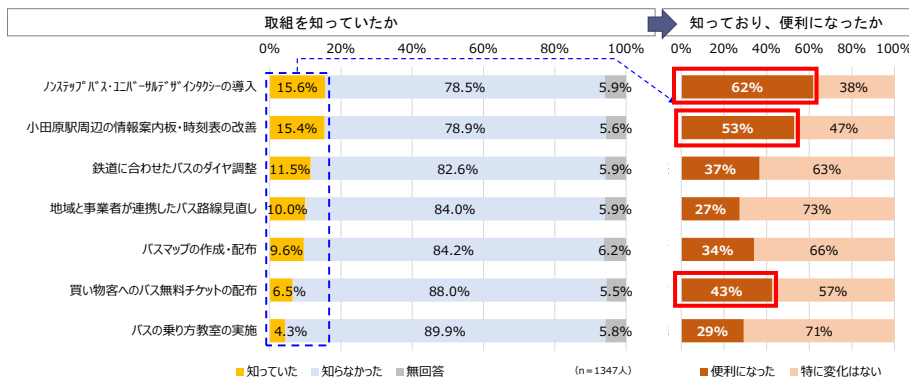


## (6) これまでに進めてきた取組の認知度と認識

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）

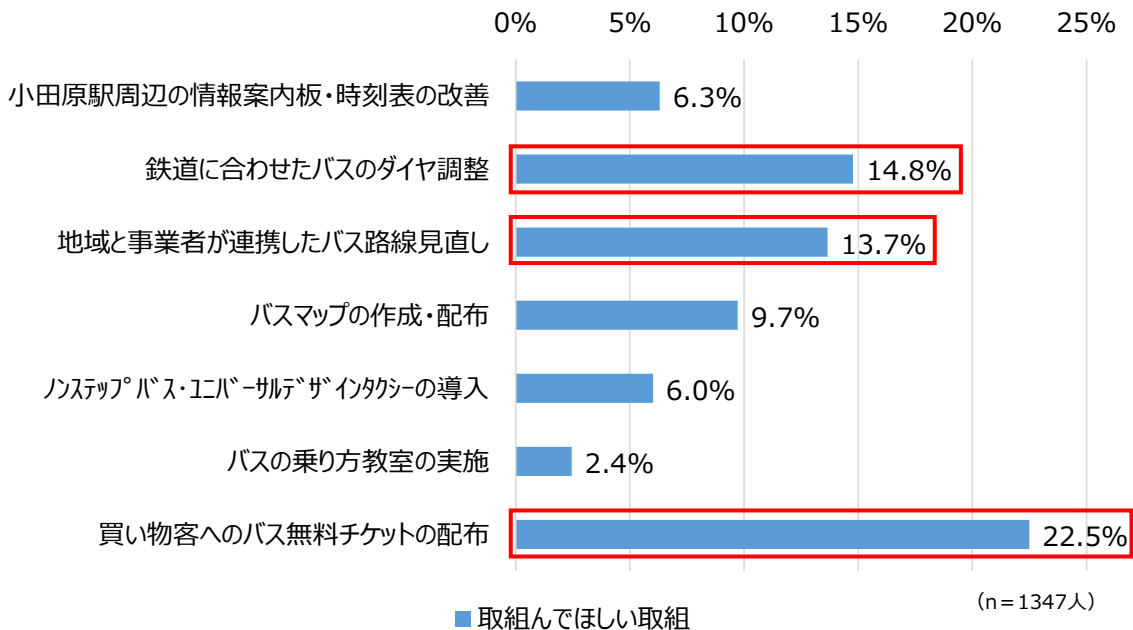
地域	これまでに進めてきた取組							
	小田原駅周辺の 情報案内板・ 時刻表の改善	鉄道に合わせた バスのダイヤ調整	地域と事業者が 連携した バス路線見直し	バスマップの 作成・配布	ノンステップバス・ ユニバーサルデザイ ンタクシーの導入	バスの乗り方教室 の実施	買い物客への バス無料チケット の配布	
片浦地域 (n=129人)	17.8%	20.9%	17.8%	13.2%	15.5%	12.4%	8.5%	
中央(中心部)地域 (n=267人)	17.6%	11.6%	7.1%	9.4%	18.4%	4.5%	6.7%	
中央(郊外部)地域 (n=141人)	16.3%	9.9%	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値は居住地域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

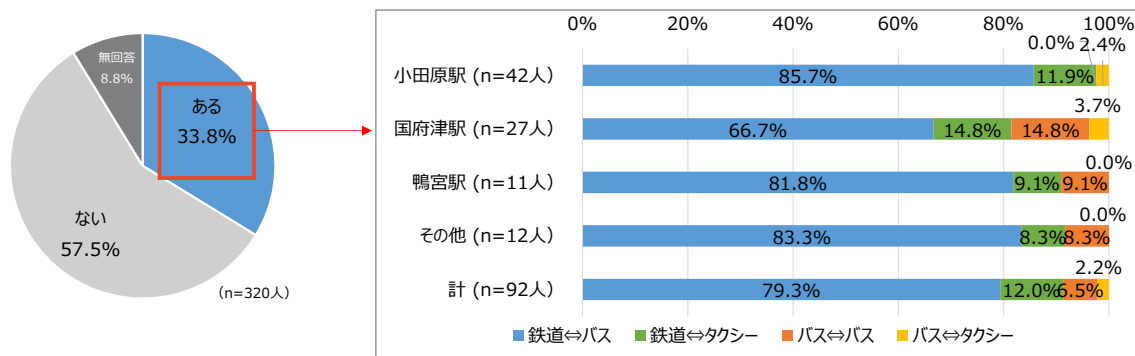
交通結節点アンケート調査では、令和4(2022)年12月に、交通結節点5か所(小田原駅東口・西口、鴨宮駅南口、国府津駅、ダイナシティ)における公共交通利用者(市民以外も含む)を対象として、計1,000票の調査票を手渡し配布し、320票を郵送回収しました(回収率32.0%)。

#### (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

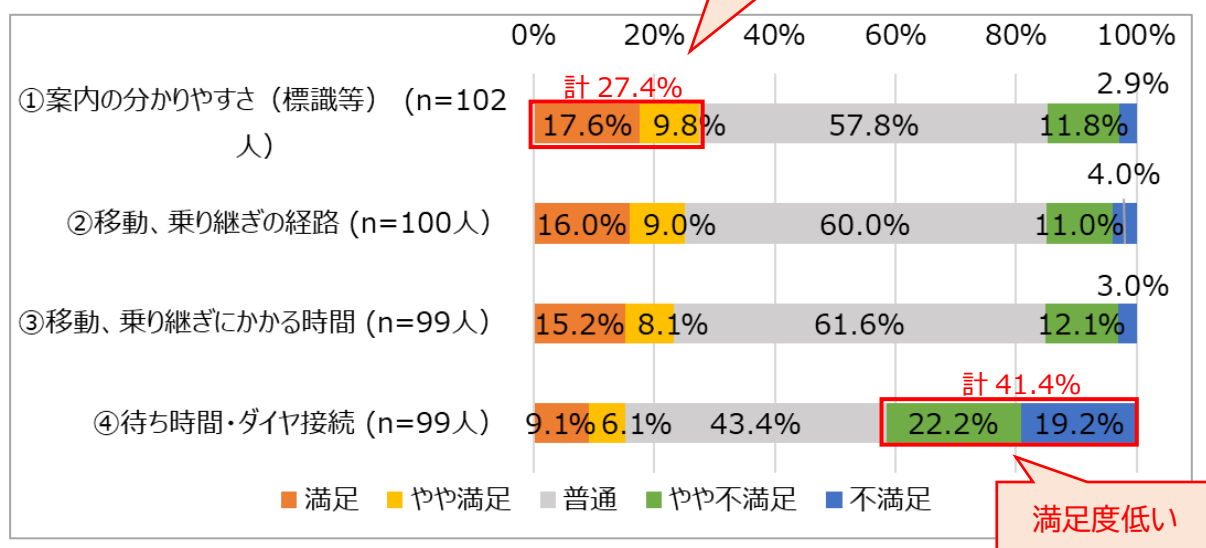
<直近2カ月の乗継有無> <どこでどのような乗継をしたか>



#### (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

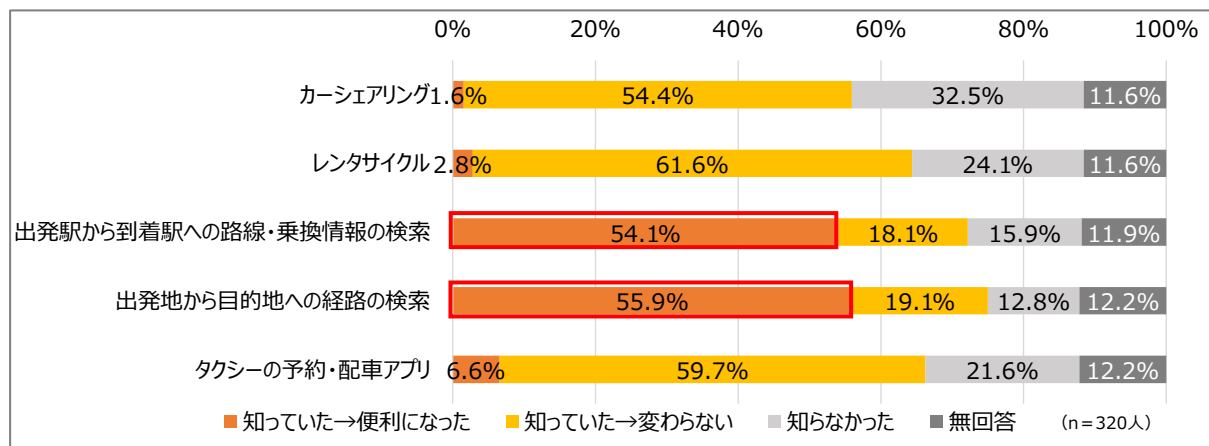


#### (4) 公共交通に関する取組について

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



## 第4章 公共交通を取り巻く課題の整理

### 4-1 公共交通を取り巻く課題の整理

本市の地域や公共交通の概況、上位関連計画、これまでの公共交通の取組、市民アンケート・地域別説明会等における市民ニーズや移動実態等を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を整理しました。

#### 課題1

キーワード: **既存の公共交通の維持・確保**

利用者の減少や運転士不足など、交通事業者を取り巻く経営環境の悪化等により、始発電車の繰り下げや最終電車の繰り上げ等に加え、バス路線の減便や廃止が相次ぎ、既存の公共交通の維持・確保が困難となっています。引き続き、地域の移動手段を確保するためには、公民連携により公共交通を維持・確保することが必要です。

#### 課題2

キーワード: **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**

大幅な減便等により、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が存在するとともに、駅・バス停の徒歩圏であっても、そこまでの移動が難しい方への移動支援など、多様な移動ニーズに対応するため、地域の実情を踏まえた移動支援が必要です。

#### 課題3

キーワード: **路線バスの定時性・安全性の確保**

路線バスの定時性を確保することが、利便性の向上や事業者の持続的な経費節減にも寄与することから、渋滞箇所や危険箇所の改善に向けた取組などが必要です。

#### 課題4

キーワード: **交通結節点・乗継環境・車両の改善**

交通結節点において、待ち時間の短縮・ダイヤ接続の円滑化などの乗継環境の改善のほか、未整備箇所におけるバリアフリー化整備や誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の導入など、利用環境の改善が必要です。

#### 課題5

キーワード: **案内・情報提供の充実・改善**

これまで進めてきた案内・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です。

## 課題1

キーワード: 既存の公共交通の維持・確保

利用者の減少や運転士不足など、交通事業者を取り巻く経営環境の悪化等により、始発電車の繰り下げや最終電車の繰り上げ等に加え、バス路線の減便や廃止が相次ぎ、既存の公共交通の維持・確保が困難となっています。引き続き、地域の移動手段を確保するためには、公民連携により路線を維持・確保することが必要です。

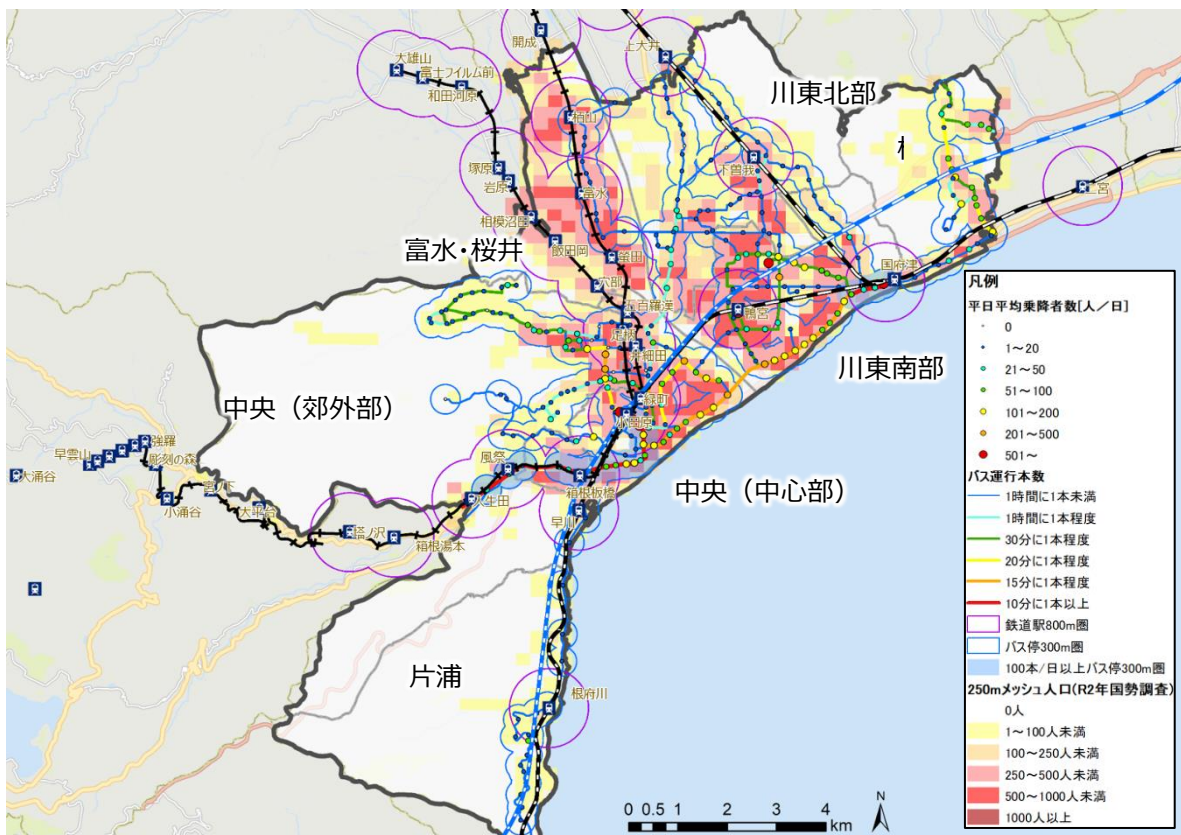
本市は、鉄道駅が18駅（5社6路線）あり、路線バスは4社が約110系統を運行しており、公共交通利用圏域の人口カバー率（全人口に対する鉄道駅800m、バス停300m圏内に居住する人口の割合）が92.5%となっており、市域内の移動手段は概ね確保されている状況です。

一方で、利用者の減少や運転士不足など、交通事業者を取り巻く経営環境の悪化により、始発電車の繰り下げや最終電車の繰り上げ等に加え、バス路線の減便や廃止が行われ、既存の公共交通の維持・確保が困難となっています。

また、慢性的な運転士不足に加え、働き方改革に伴う勤務体制の見直しなど、交通事業者を取り巻く環境は依然として厳しいことから、今後も事業採算性の確保が困難な路線の減便・廃止が懸念されています。

引き続き、地域の移動手段を確保するために、廃止の相談を受けた路線で代替となる公共交通がない路線は、市から運行経費の一部を補助することを検討するなど、公民連携により公共交通を維持・確保することが必要です。

### (1) 人口分布と公共交通利用圏域（鉄道駅800m、バス停300m圏内）、バス運行本数



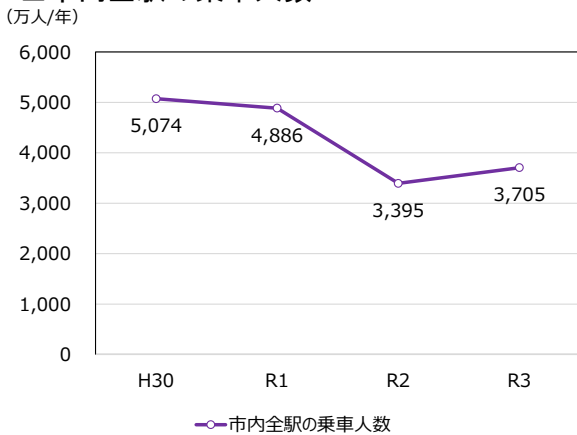
出典：国勢調査（R2年）  
各社HP（R4年9月調査時点）



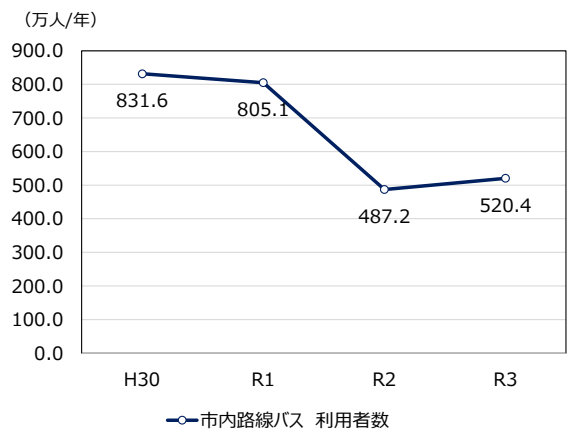
## (2) 公共交通利用者数の減少

新型コロナウイルス感染症等の影響により、平成30(2018)年と令和3(2021)年を比較して、利用者が減少しています。

■市内全駅の乗車人数



■市内路線バスの利用者数



## (3) 交通各社の運行状況

鉄道では運行時間が短縮しており、路線バスでは運行本数が減少しています。

■鉄道の運行状況

路線	主なダイヤ改正等
東海道線	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)
小田急線	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10分 (4:49→5:00)
箱根登山線	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	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)

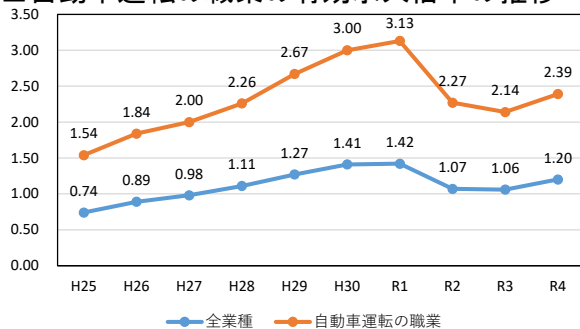
■路線バスの運行状況

	減	便	廃	止	系	統
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	

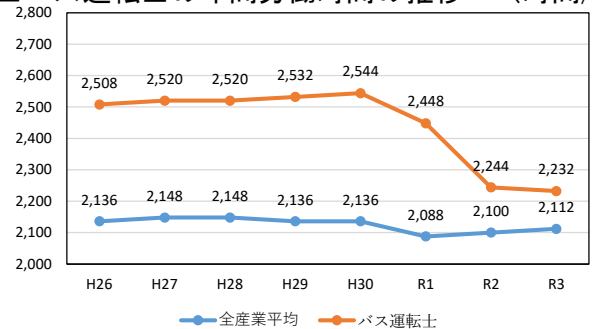
## (4) 公共交通の運転士不足や働き方改革に伴う勤務体系の見直し

近年、慢性的に公共交通の運転士が不足しており、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、ますます現状の維持が難しい状況となっています。

■自動車運転の職業の有効求人倍率の推移



■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「職業安定業務統計」

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

## 課題2

キーワード：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

大幅な減便等により、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が存在するとともに、駅・バス停の徒歩圏であっても、そこまでの移動が難しい方への移動支援など、多様な移動ニーズに対応するため、地域の実情を踏まえた移動支援が必要です。

大幅な減便等により、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が存在するとともに、駅・バス停の徒歩圏であっても、そこまでの移動が難しい方々への移動支援も求められています。

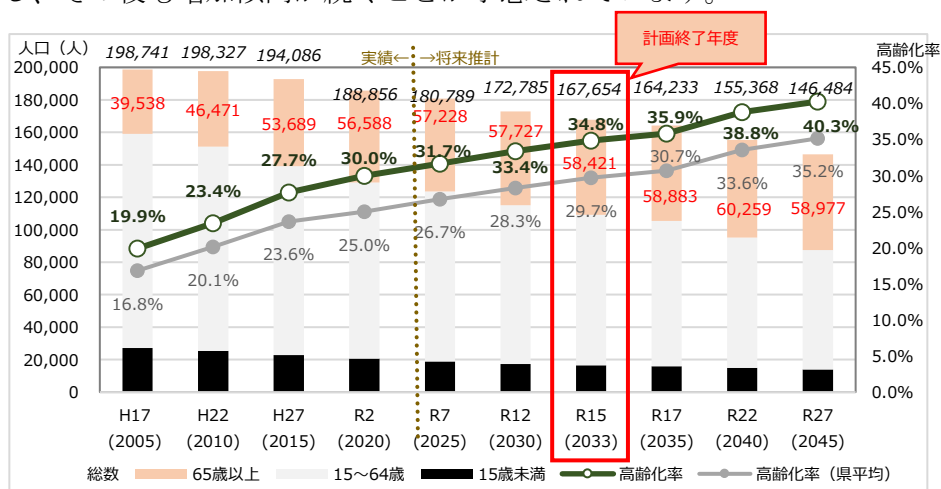
このような地域等では、運転免許証を返納したくても難しいのが実情であり、高齢化率が今後も増加することから、安心して移動できる環境が求められています。

これらの多様な移動ニーズを踏まえ、地域の実情に応じた移動支援策を検討する必要があります。

### (1) 高齢者人口及び高齢化率の増加

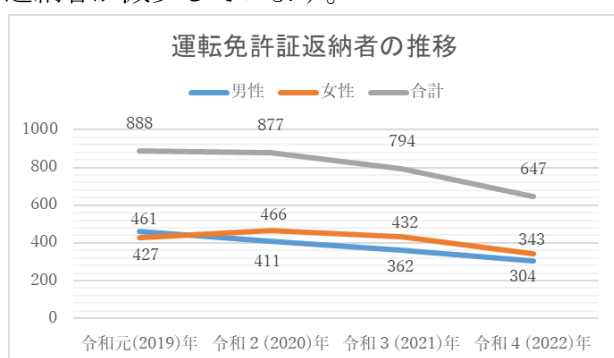
高齢者人口は令和2(2020)年では56,588人ですが、令和15(2033)年には58,421人となり、その後も微増または横ばい傾向となる見込みです。

高齢化率については、令和2(2020)年では30.0%ですが、令和15(2033)年には34.8%まで増加し、その後も増加傾向が続くことが予想されています。



### (2) 運転免許証返納者の推移

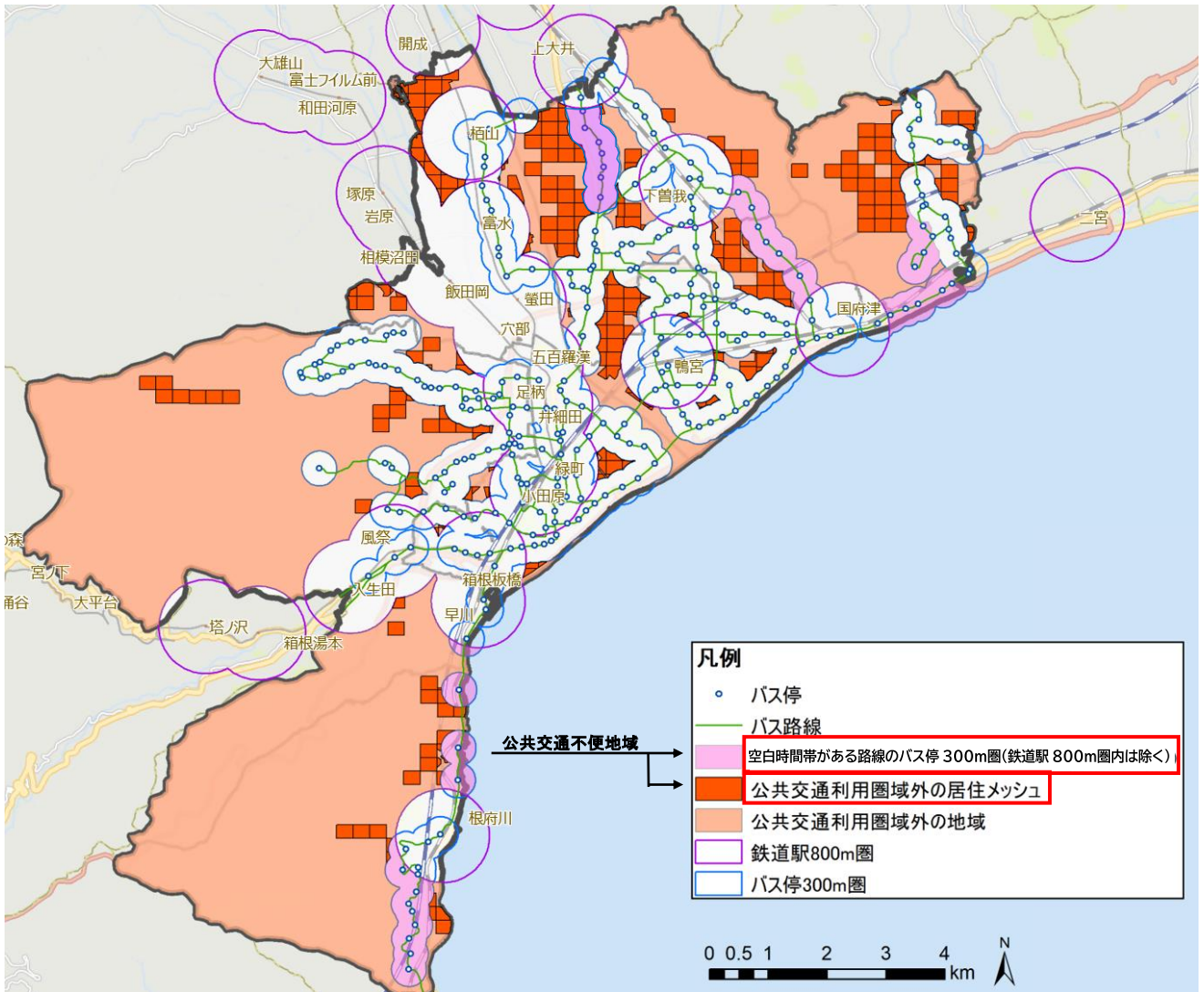
日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域及び駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、運転免許証の返納が難しいとともに、新型コロナウイルス感染症対策による自家用車での移動需要の増加などにより、近年では運転免許証の返納者が減少しています。



出典：神奈川県警察提供データを基に作成

### (3) 公共交通不便地域

公共交通不便地域において高齢者を中心に移動支援策が望まれます。



#### ※公共交通不便地域の定義

- (1) 鉄道駅 800m、路線バス 300mから離れた地域
  - (2) 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

地域・路線		時間帯
①	片浦地域 (小田原駅～石名坂)	9時～12時台
②	下曾我・国府津地域 (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	橘地域 (国府津駅～橘団地)	9時～11時台
		14時～15時台

※直近の大幅な減便

- ・令和4年3月：橘地域 (52便→20便)
- ・令和4年4月：片浦地域 (21便→11便)



### 課題3

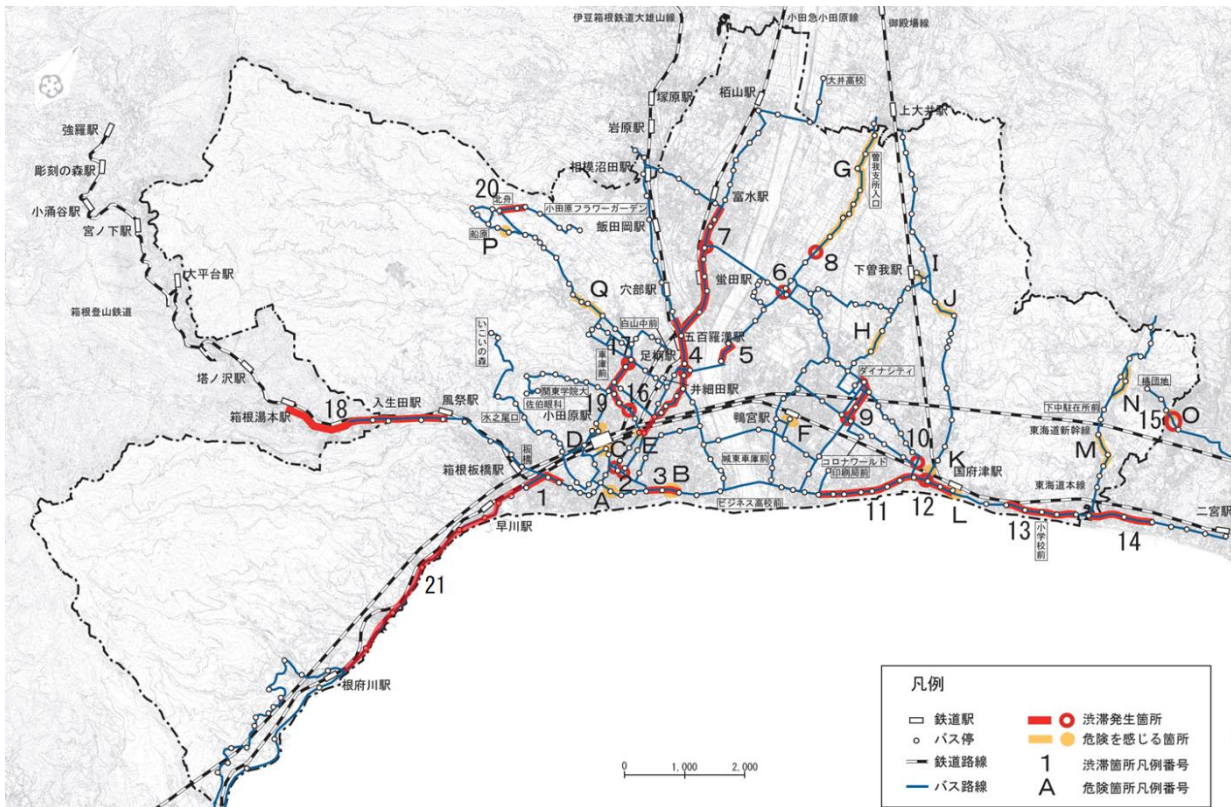
キーワード: 路線バスの定時性・安全性の確保

路線バスの定時性を確保することが、利便性の向上や事業者の持続的な経費節減にも寄与することから、渋滞箇所や危険箇所の改善に向けた取組などが必要です。

平日の通勤時間帯等での幹線道路や、休日の大型商業施設周辺などで交通渋滞が発生するとともに、市内各地において、路線バスの運行に当たって支障となる危険箇所が存在しています。

路線バスの定時性を確保することで、利便性の向上や事業者の持続的な経費節減にも寄与することから、渋滞箇所や危険箇所の改善に向けた取組などが必要です。

#### (1) 市内の渋滞・危険箇所(バス事業者聞き取り(令和5年1月))



※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)

## 課題4

キーワード: 交通結節点、乗継環境、車両の改善

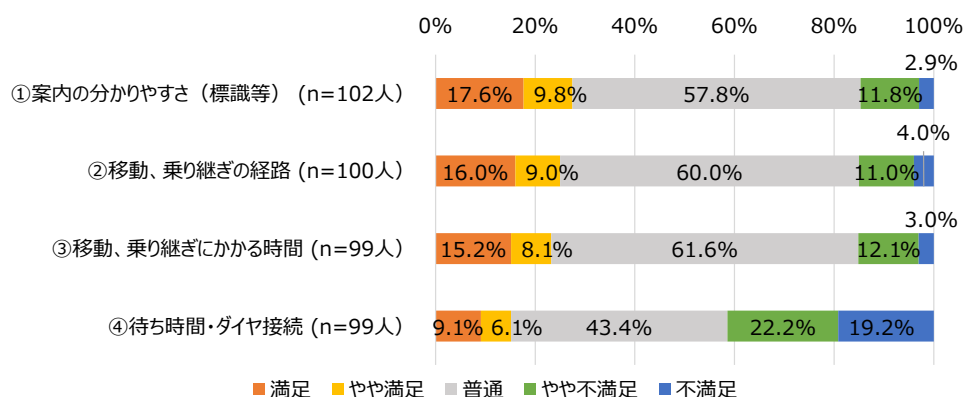
交通結節点において、待ち時間の短縮・ダイヤ接続の円滑化などの乗継環境の改善のほか、未整備箇所におけるバリアフリー化整備や誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の導入など、利用環境の改善が必要です。

小田原駅や鴨宮駅、国府津駅で実施した、交通結節点のアンケート調査においては待ち時間・ダイヤ接続など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ます。

また、市内にある鉄道の18駅のうち、11駅はバリアフリー整備(段差の解消)が実施されていますが、7駅については未整備となっており、バリアフリー化が求められています。

新幹線を含む5つの鉄道路線が結節し、県西地域の交通の要衝となっている小田原駅については、箱根方面の観光の玄関口でもあり、外国人を含む多くの観光客や市民が来訪することから、小田原駅を中心とした交通結節点の利便性向上がますます求められるとともに、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの車両の導入など、利用環境の改善が必要です。

### (1) 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)



### (2) バリアフリー化(段差の解消)未整備駅

路線名	駅名	R3(2021) 平均利用者数 (人/日)	備考
東海道線	早川	2,326	
	根府川	—	無人駅のため乗降者数不明
御殿場線	下曾我	2,182	
箱根登山線	箱根板橋	1,938	
大雄山線	緑町	336	
	五百羅漢	1,202	
	穴部	1,190	



### (3) ノンステップバス及びUDタクシー等の導入率

ノンステップバス導入状況

(令和6(2024)年2月時点)

	バス保有 台数	ノンステップバス			導入率	備 考
		車椅子 1台	車椅子 2台	計		
箱根登山バス(株)	145台	49台	20台	69台	47.6%	全営業所の実績値
伊豆箱根バス(株)	48台	12台	15台	27台	56.3%	小田原営業所
富士急モビリティ(株)	27台	11台	1台	12台	44.4%	湘南営業所
神奈川中央交通(株)	109台	13台	42台	55台	50.5%	秦野営業所
計	329台	85台	78台	163台	50%	

UDタクシー等導入状況 (小田原交通圏)

(令和5(2023)年4月時点)

車両台数	UDタクシー	福祉タクシー	合計	導入率
486台	52台	12台	64台	13%

## 課題5

キーワード: **案内・情報提供の充実・改善**

これまで進めてきた案内・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です。

平成 25 (2013) 年 3 月に前計画を策定し、分かりやすい情報提供を目指して、小田原駅を中心に案内・サインの改善などの事業を進めてきました。

近年では、交通事業者によるバスロケーションシステムの導入や、スマートフォンによる経路検索など、情報技術を生かした案内・情報提供の充実化も図られています。

一方で、市民アンケート調査では、小田原駅周辺の情報案内板・時刻表の改善に関する取組の認知度が低いことが分かりました。また、取組を知っている方で、便利になったと回答した方は過半数となっています。

このことから、これまでに進められた案内・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です。

### (1) 分かりやすさ向上の取組

#### 3社統一のバス停設置



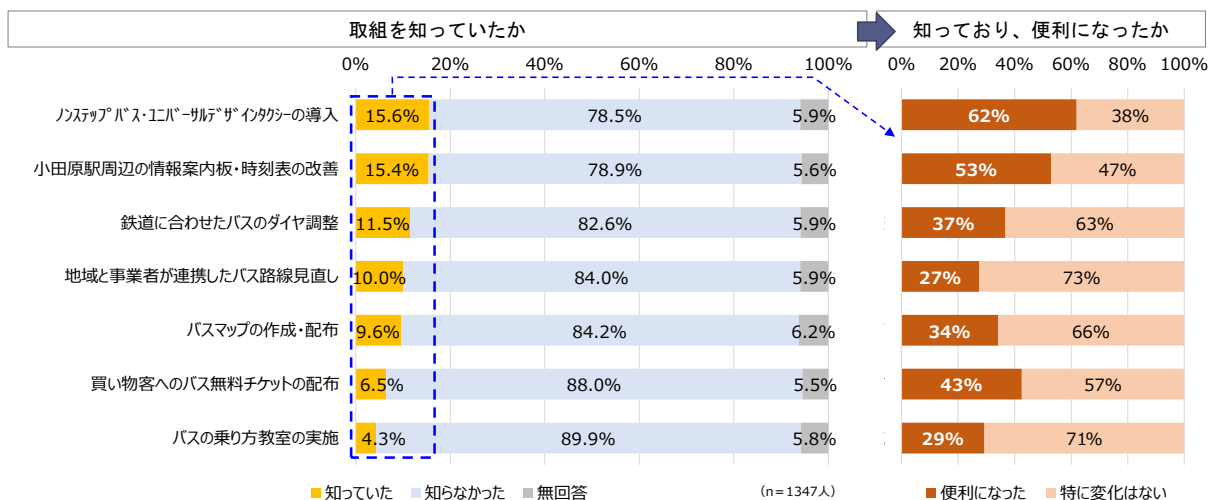
新規バス停設置に伴い、3社統一のバス停を設置

#### 小田原駅の情報案内板整備



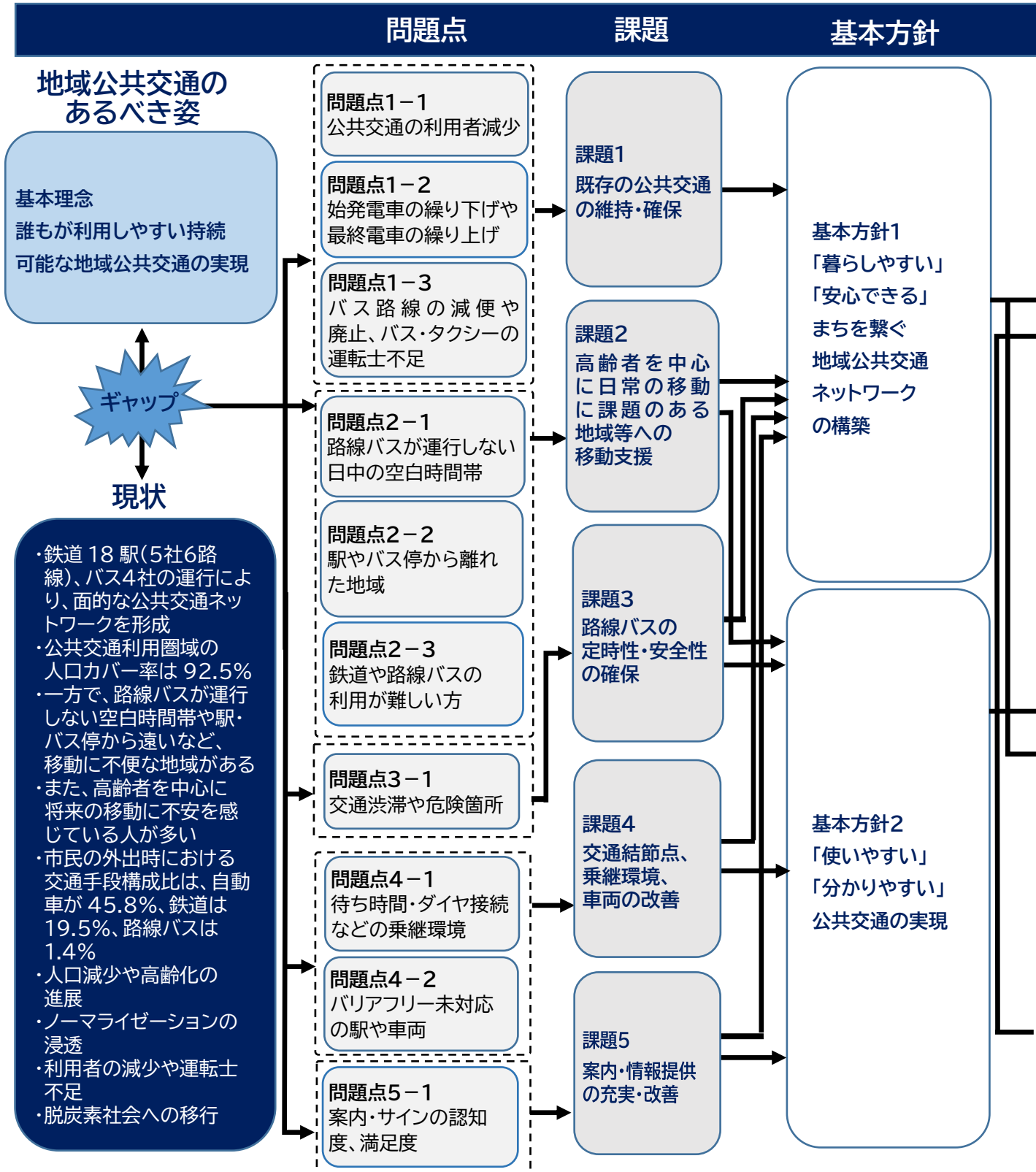
施設等のピクトグラム(図記号)や文字を大きくして視認性を高め、鉄道駅のナンバリングの追加、バスのりばの案内を東口・西口全体の表示に変更するなどの整備を実施

### (2) 前計画の取組の認知度と利便性向上の意識 (市民アンケート調査)



# 第5章 基本理念・基本方針・目標・将来像

## 5-1 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・配布 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

## 5-2 基本理念

第6次小田原市総合計画及び関連計画、本市の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。

### 基本理念

## 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～

## 5-3 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。



## 5-4 計画の目標

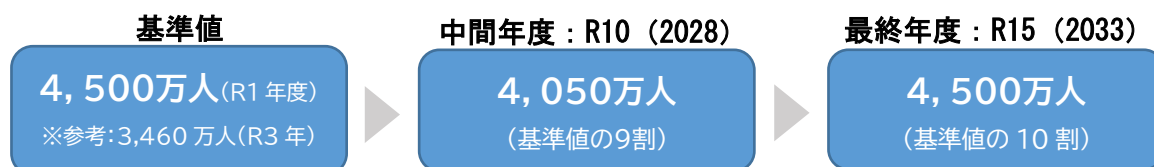
基本方針に基づき、3つの目標を設定します。

### 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。

#### 1-1 鉄道の年間利用者数（市内17駅\*計、新幹線を除く）の増加

鉄道を維持するため、年間利用者数の増加を目指します。指標については、新型コロナウイルス感染症の拡大前である令和元(2019)年度を基準とし、令和3(2021)年度は約8割であるため、令和10(2028)年度(中間年度)で基準値の9割、令和15(2033)年度(最終年度)で基準値の10割を目標とします。\*根府川駅は年間利用者数が非公表であるため、17駅の合計とします。



#### 1-2 路線バスの年間利用者数（市内路線バス）の増加

路線バスを維持するため、年間利用者数の増加を目指します。指標については、新型コロナウイルス感染症の拡大前である令和元(2019)年度を基準とし、令和3(2021)年度は約7割であるため、令和10(2028)年度(中間年度)で基準値の9割、令和15(2033)年度(最終年度)で基準値の10割を目標とします。



### 1-3 EVバス・EVタクシー等の導入数の増加

今後、公共交通を維持していくためには、脱炭素社会への対応が不可欠です。

そこで、脱炭素社会を見据え、EVバス及びEVタクシーなど、走行時に二酸化炭素を排出しない車両の導入を推進します。

指標については、令和5(2023)年度時点の各社が保有する車両を基準値とし、1年で10%増加とし、中間年度は基準値の1.5倍、最終年度は基準値の2倍を目標とします。



数値の算出方法 (令和5(2023)年度)

富士急モビリティ (株)	1台 (EVバス)
箱根モビリティサービス (株)	7台 (EVタクシー)
日本交通横浜 (株) 小田原営業所	10台 (EVタクシー)
合 計	18台

## 目標2 ▶ 多様な移動ニーズに対応した移動手手段の確保

多様な移動ニーズに対応した移動手手段の確保を目指します。

### 2-1 地域公共交通サービス圏域<sup>※1</sup>の拡大

誰もが快適に移動できる交通体系の構築を目指し、公共交通利用圏域の維持に努めるとともに、公共交通不便地域での移動支援策の実施により、地域公共交通サービス圏域の拡大を目指します。

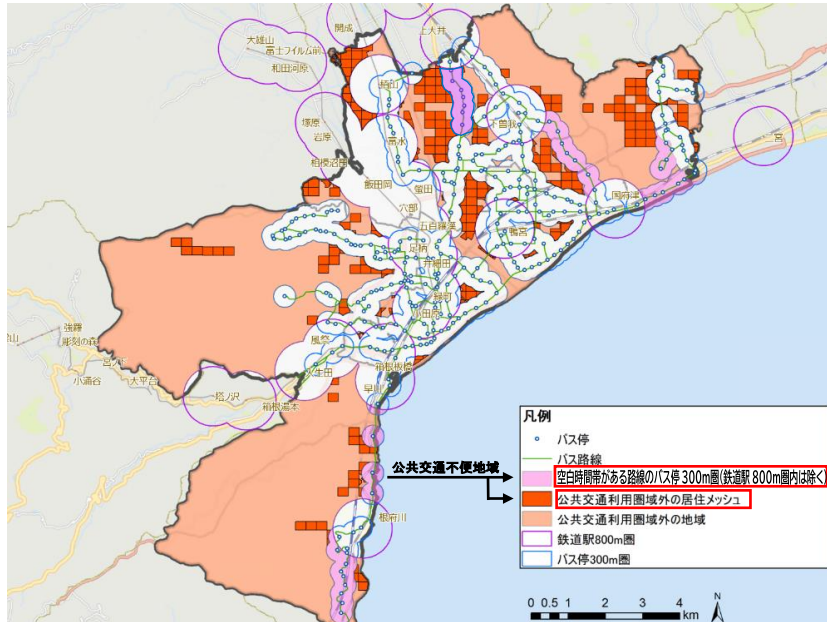
指標については、令和4(2022)年度の公共交通利用圏域を基準値とし、先行地域で実施する移動支援策の本格実施により、地域公共交通サービス圏域を94%に拡大することを目標とします。

※1 公共交通利用圏域及び公共交通不便地域での移動支援策の実施により交通サービスが提供される地域を地域公共交通サービス圏域とします。



※2 鉄道駅から800m、バス停から300mを公共交通利用圏域とし、そのエリア内に居住している人口の割合が92.5%

#### ■公共交通利用圏域と公共交通不便地域の居住状況



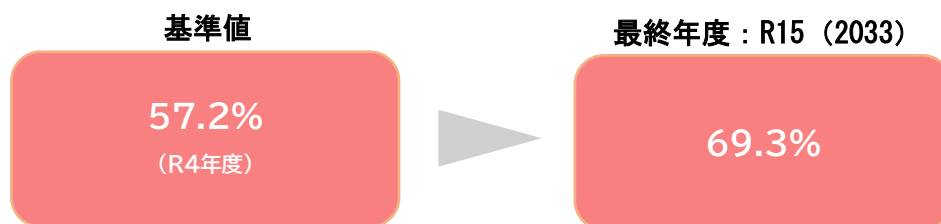
※公共交通不便地域の定義

- (1) 鉄道駅800m、路線バス300mから離れた地域
- (2) 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<sup>※</sup>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

## 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

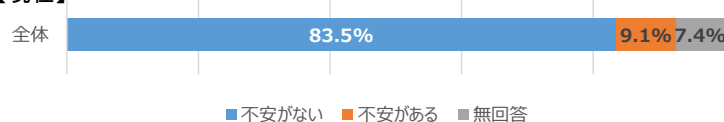
令和4（2022）年度に実施した市民アンケート調査の結果、現在の外出への不安に対して、将来（10年後）の外出への不安が高いことから、移動支援策を実施することで、おでかけに対する将来への不安がない方の増加を目指します。

指標については、同アンケート調査結果の全体平均を基準値とし、将来への外出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目標とします。

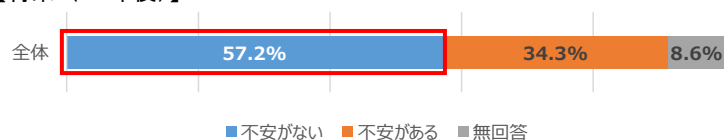


### ■将来（10年後）の外出への不安の割合（全体）

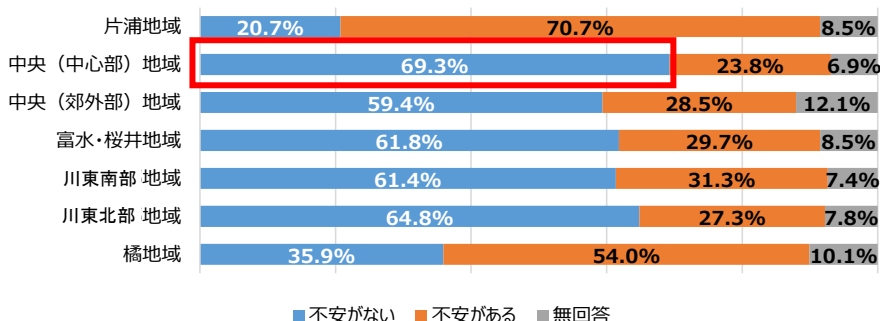
【現在】



【将来（10年後）】



### ■将来（10年後）の外出への不安の割合（地域別）



## 2-3 70代以上の運転免許証の返納者数の増加

公共交通不便地域における、新たな移動支援の実施等により、70代以上の運転免許証の返納者数の増加を目指します。

指標については、令和元年の70代以上の運転免許証の返納者数を基準値とし、中間年度は、基準値の10割、最終年度は、中間年度の1.15倍を目標とします。

※比率：785人（R1）÷ 680人（R3）＝ 1.15

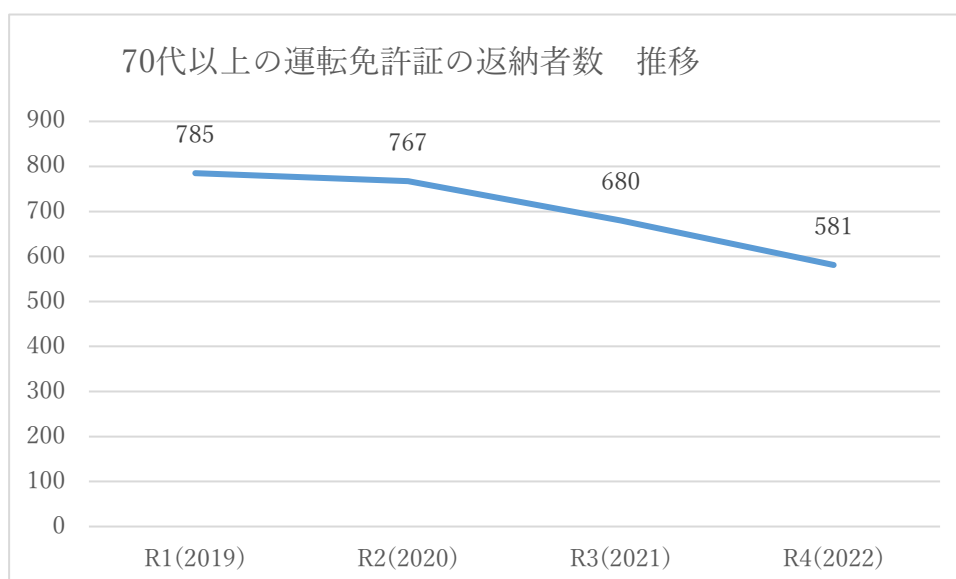


### ■運転免許証の返納者数の推移（全年代）

全体	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	合計
40代以下	4	3	6	7	20
50代	9	14	14	11	48
60代	90	93	94	48	325
70代	465	494	428	355	1,742
80代	299	251	243	210	1,003
90代以上	21	22	9	16	68
合計	888	877	794	647	3,206

### ■70代以上の運転免許証の返納者数の推移

	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)
70代以上	785	767	680	581





### 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。

#### 3-1 鉄道駅のバリアフリー化の推進

誰もが利用しやすい公共交通を目指し、鉄道駅のバリアフリー化を推進します。

指標については、令和5(2023)年度時点で段差が解消されている市内の鉄道11駅を基準値とし、最終年度までに新たに1駅の整備を目標とします。



#### ■バリアフリー化(段差の解消)未整備駅

路線名	駅名	R3(2021) 平均乗降客数 (人/日)	備考
東海道線	早川	2,326	
	根府川	—	無人駅のため乗降者数不明
御殿場線	下曾我	2,182	
箱根登山線	箱根板橋	1,938	
大雄山線	緑町	336	
	五百羅漢	1,202	
	穴部	1,190	

### 3-2 ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加

誰もが利用しやすい公共交通を目指し、ノンステップバス及びユニバーサルデザインタクシー（以下、「UDタクシー」という）、福祉タクシーの導入率の増加を目指します。

指標については、国がバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の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最終年度の目標値に設定し、計画期間内での実現（ノンステップバスは、1年で3.0%、UDタクシー等は、1年で1.2%の増加）を目標とします。

なお、交通事業者が国の補助金を活用して導入する際に必要となる計画書を小田原市生活交通ネットワーク協議会で連携して作成します。



	バス保有 台数	ノンステップバス			導入率	備 考
		車椅子 1台	車椅子 2台	計		
箱根登山バス(株)	145台	49台	20台	69台	47.6%	全営業所の実績値
伊豆箱根バス(株)	48台	12台	15台	27台	56.3%	小田原営業所
富士急モビリティ(株)	27台	11台	1台	12台	44.4%	湘南営業所
神奈川中央交通(株)	109台	13台	42台	55台	50.5%	秦野営業所
計	329台	85台	78台	163台	50%	

#### ■ノンステップバス導入状況

(令和6(2024)年2月時点)

#### ■UDタクシー等導入状況（小田原交通圏）

(令和5(2023)年4月時点)

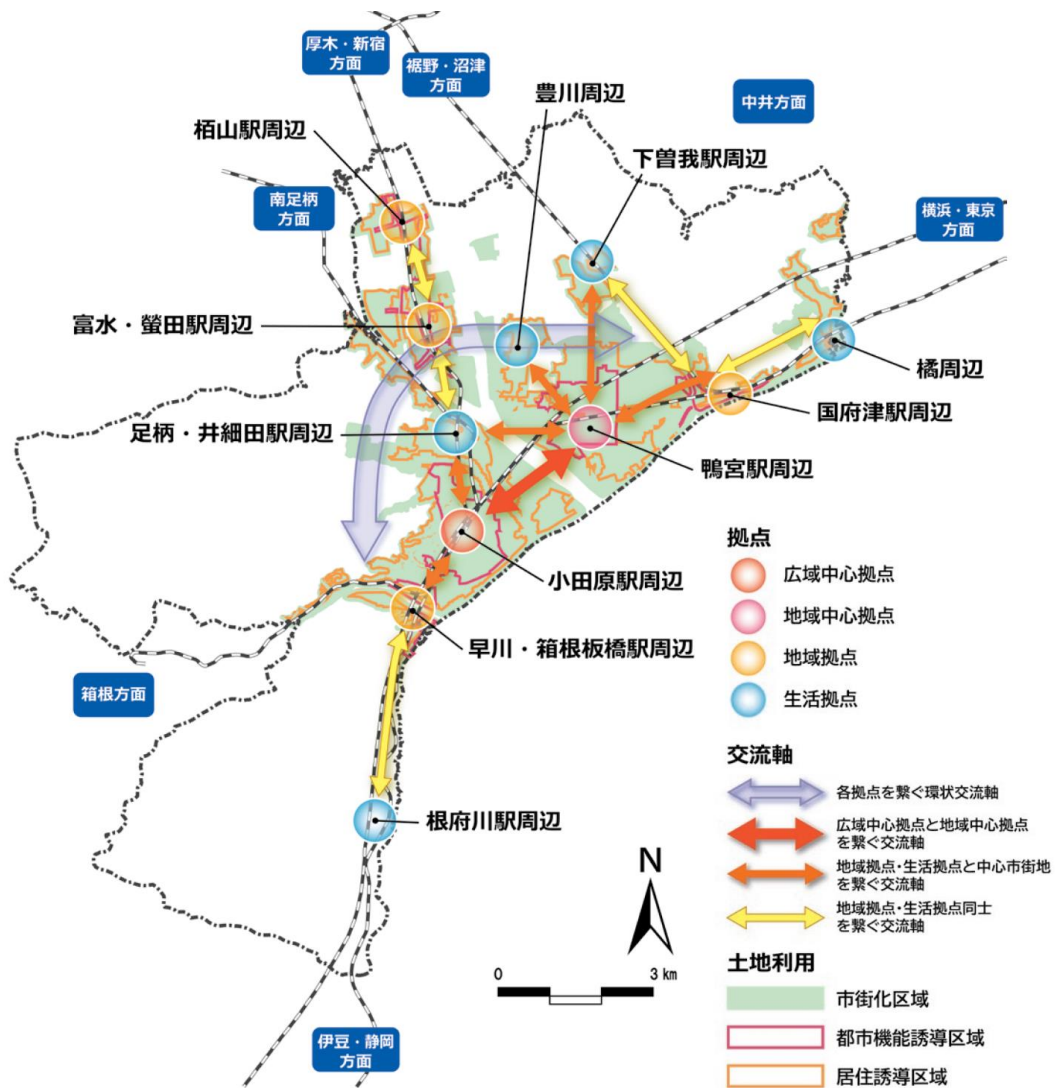
車両台数	UDタクシー	福祉タクシー	合計	導入率
486台	52台	12台	64台	13%

## 5-5 まちづくりの動向

### (1) 小田原市都市計画マスタープラン

人口減少・少子高齢化が進む社会状況を踏まえ、高齢者や子育て世代をはじめ、市民にとって快適な生活環境を確保し、持続的な都市経営を推進するためには、鉄道駅周辺など交通の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、それぞれの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。

#### ■都市計画マスタープランの拠点、交流軸等の位置付け

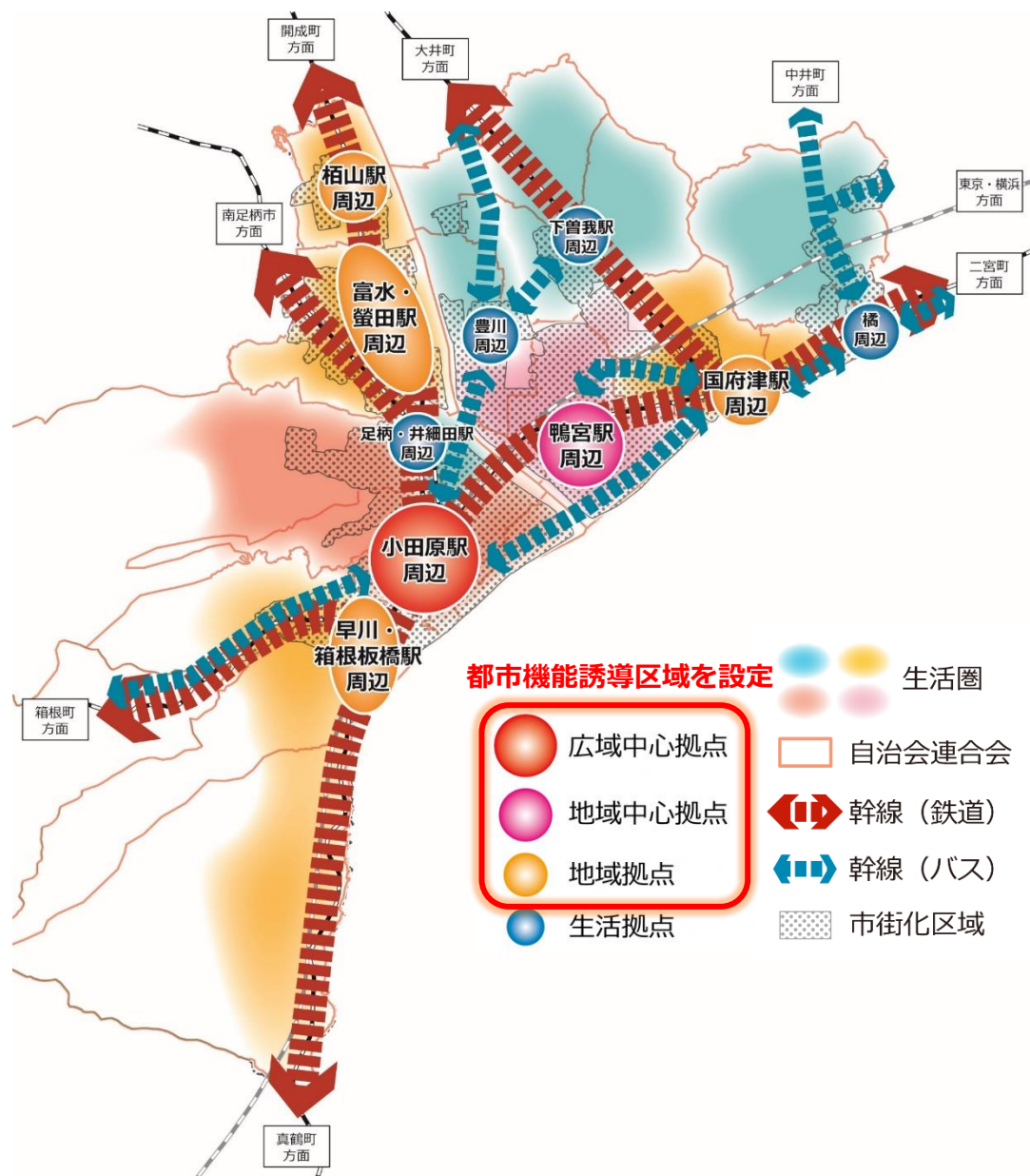


## (2) 小田原市立地適正化計画

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、段階的な生活圏を形成する「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。

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。幹線のイメージは、下図に示すとおり、鉄道とバス路線が一体となってネットワークを形成するものです。

■立地適正化計画における将来都市構造



### (3) 目指すべき将来都市構造

## 目指すべき将来都市構造

本市が目指す、将来都市構造の実現に当たっては、まちづくりに関する計画を連動させることとし、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多極ネットワーク型のコンパクトシティの形成を目指すものです。

#### 都市計画マスタープラン

鉄道駅周辺など交通の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、それぞれの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。

#### 立地適正化計画

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、段階的な生活圏を形成する「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。

#### 地域公共交通計画

既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスが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、各拠点を繋ぐ地域公共交通ネットワークを構築していきます。

まちづくりの計画が担う役割

拠点の集約

+

地域公共交通計画が担う役割

拠点間を結ぶ  
地域公共交通  
ネットワークの形成

目指すべき将来都市構造

**多極ネットワーク型コンパクトシティの形成**



## 5-6 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。

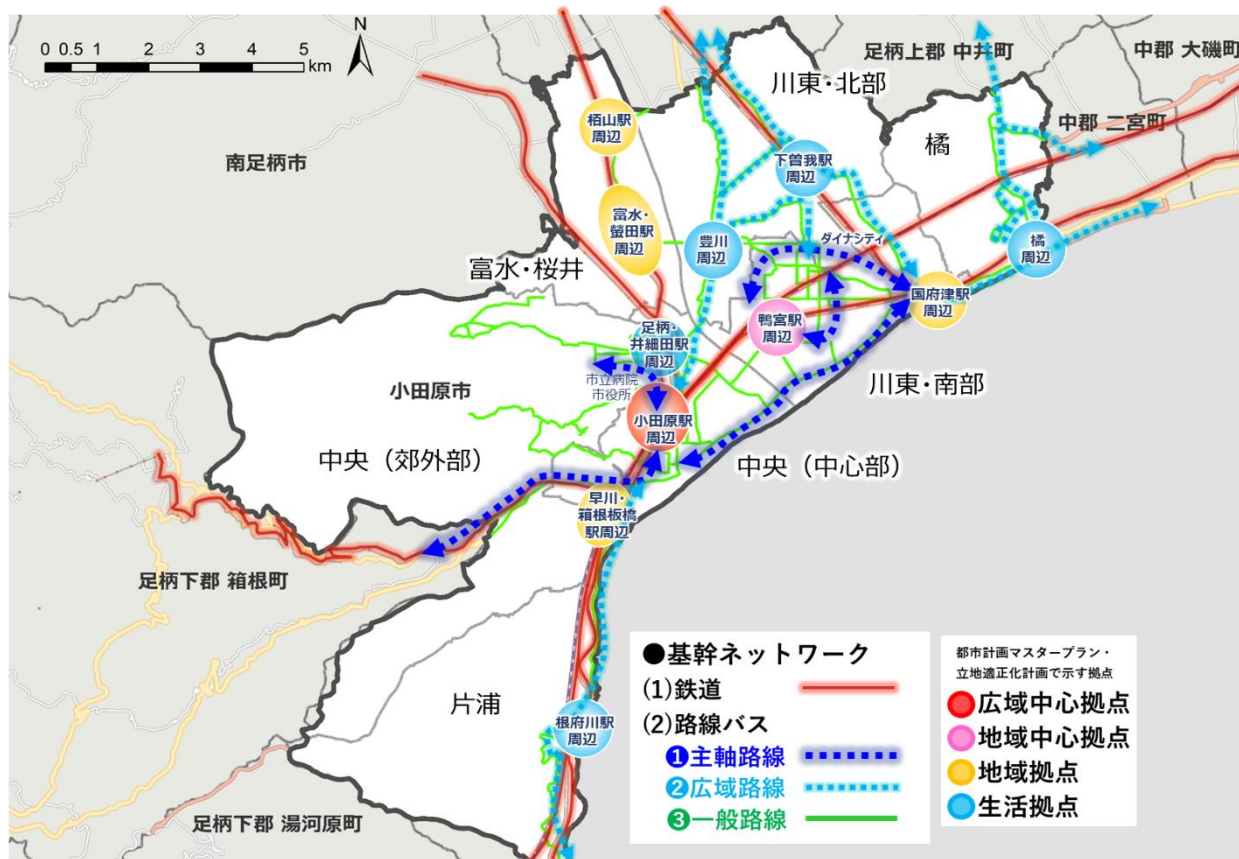
また、小田原市都市計画マスタープランや小田原市立地適正化計画で示す、集約型都市構造については、緩やかな居住誘導を図ることとしており、実現には期間を要すことから、当面は、鉄道、路線バスといった既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域及び駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、様々な移動手段による交通サービスにより地域公共交通ネットワークを構築していきます。

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。



## 第6章 実施事業

### 6-1 実施事業一覧

第5章に示す本市の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	運行本数の増加及び停車本数の増加等	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

<b>■ 3-1</b> 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
<b>■ 3-2</b> 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
<b>■ 3-3</b> 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

## 6-2 目標を達成するために実施する事業

### 事業1 既存の公共交通の維持・向上

基幹ネットワークを構成する既存の公共交通について、引き続き、維持・確保を図るため、公民連携により、路線ごとの特性を踏まえたサービス水準を維持するとともに、利用促進に取り組みます。

#### ■ 1-1 鉄道の利便性向上

##### 運行本数及び停車本数の増加等（施策 No. 1）

御殿場線については、日中に1時間に1本程度の運行となっており、他の鉄道路線と比較しても運行本数が少ないことから、市では神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（以下、「県鉄道会議」という。）や御殿場線利活用推進協議会（以下、「御殿場線協議会」という。）での鉄道事業者への要望を通じて、運行本数の増加を目指します。

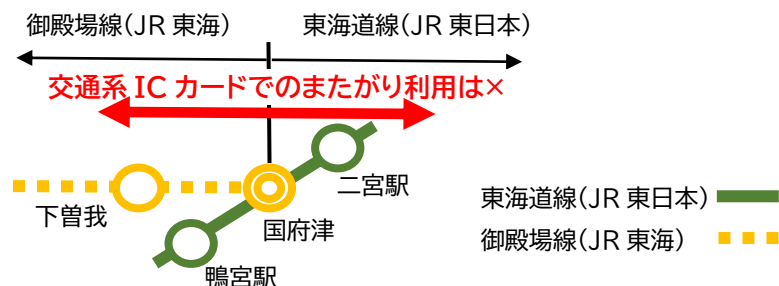
その他の鉄道路線についても、利便性向上のため、最終運転時刻の繰り下げ等について、県鉄道会議・御殿場線協議会での鉄道事業者への要望を通じて実現を目指します。

また、新幹線は、多くのビジネス客や観光客が利用していますが、都心へのアクセス強化が定住人口や地域の活性化に必要不可欠です。このため、県鉄道会議を通じて、「ひかり」の小田原駅停車本数の増加を目指します。

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	市：交通事業者への要望活動を実施									
		鉄道事業者：検討・実施									

##### 交通系ICカードのまたがり利用の実現（施策 No. 2）

国府津駅では、東海道線（JR東日本）と御殿場線（JR東海）が運行していますが、交通系ICカードでは、鉄道事業者間のまたがり利用ができない（IC定期は除く）ことから、鉄道利用者の利便性を向上させるため、市では県鉄道会議・御殿場線協議会での鉄道事業者への要望を通じて、交通系ICカードのまたがり利用の早期実現を目指します。



実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	市：交通事業者への要望活動を実施									
		鉄道事業者：検討・実施									



## ■神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

### ■神奈川県鉄道輸送力増強促進会議の概要

構成	構成員	県知事、副知事、県内全市町村長、県商工会議所連合会会長、県商工会連合会会長		
	役員	会長：県知事 副会長：県副知事、横浜市長、県市長会会長、県町村会会長、県商工会議所連合会会長 理事：会長が指定する市町村長及び県商工会連合会会長（15名以内） 監事：会長が指定する市町村長（2名）		
	顧問	県選出国會議員、県議会議長、横浜市長、県市議会議長会会長、県町村議会議長会会長		
	部会	東海道本線・横須賀線部会 中央本線部会 京浜急行電鉄部会 江ノ島電鉄部会	横浜線・京浜東北・根岸線部会 東海道新幹線部会 東急電鉄部会 京王電鉄部会	南武線・鶴見線部会 御殿場線部会 相模鉄道部会 (14部会)
	事務局	相模線部会 小田急電鉄部会 伊豆箱根鉄道・箱根登山鉄道部会		

	輸送力増強	利便性向上	その他
めざす取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新線の建設</li> <li>■ 路線の延伸</li> <li>■ 複(々)線化</li> <li>■ 運転区間の延長</li> <li>■ 増発</li> <li>■ 他線への乗入れ</li> <li>■ ダイヤ改正 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 特急、急行などの優等列車の停車</li> <li>■ 新駅の設置</li> <li>■ 高齢者・障害者等に配慮した施設改善</li> <li>■ 改札口の設置 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自転車等駐車場の設置</li> <li>■ 駅名の変更</li> <li>■ 外国語放送の実施</li> <li>■ 乗継運賃制度の充実 等</li> </ul>

ホームページで要望内容や鉄道事業者からの回答を公開しています。  
[www.pref.kanagawa.jp/docs/gd6/cnt/f7140/index.html](http://www.pref.kanagawa.jp/docs/gd6/cnt/f7140/index.html)



問い合わせ先 | 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 事務局（神奈川県県土整備局都市部交通企画課）  
 〒231-8588 神奈川県横浜市中区日本大通1 電話045-210-6182 ファクシミリ045-210-8879

出典：神奈川県鉄道輸送力増強促進会議パンフレット

## ■御殿場線利活用推進協議会

### ○ 御殿場線利活用推進協議会

JR東海御殿場線の利活用及び沿線地域の振興・発展を推進するとともに、御殿場線の利便性の向上を図ることを目的として、沿線の12市町により組織しています。

#### ・ 設立経緯

- 昭和39年12月16日、御殿場線電化複線促進連盟を設立
- 昭和44年 5月13日、御殿場線複線促進連盟に名称変更
- 昭和56年 5月29日、御殿場線輸送力増強促進連盟に名称変更
- 平成25年 5月27日、御殿場線利活用推進協議会に名称変更

#### ・ 構成市町

神奈川県:小田原市、大井町、松田町、山北町  
 静岡県:沼津市、御殿場市、裾野市、長泉町、小山町、三島市

出典：御殿場市HP



## ■ 1-2 路線バスの維持・確保

### 主軸路線の維持（施策 No. 3）

主軸路線については、広域的な公共交通の結節点である小田原駅や川東地域の中核となる鴨宮駅、国府津駅から、市立病院やダイナシティなどの需要の高い施設、観光需要の高い箱根方面を結ぶことから、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。

主軸路線		利用者の主な用途
①	小田原駅～箱根方面	観光
②	小田原駅～市立病院	通院
③	小田原駅～国府津駅	通勤・通学
④	鴨宮駅～ダイナシティ	買物（商業施設）
⑤	鴨宮駅～国府津駅	買物（商業施設）

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	随時実施									

### 広域路線の維持（施策 No. 4）

広域路線については、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。

国の地域公共交通に対する支援措置である地域公共交通確保維持事業（幹線、フィーダー補助）の活用については以下に示します。

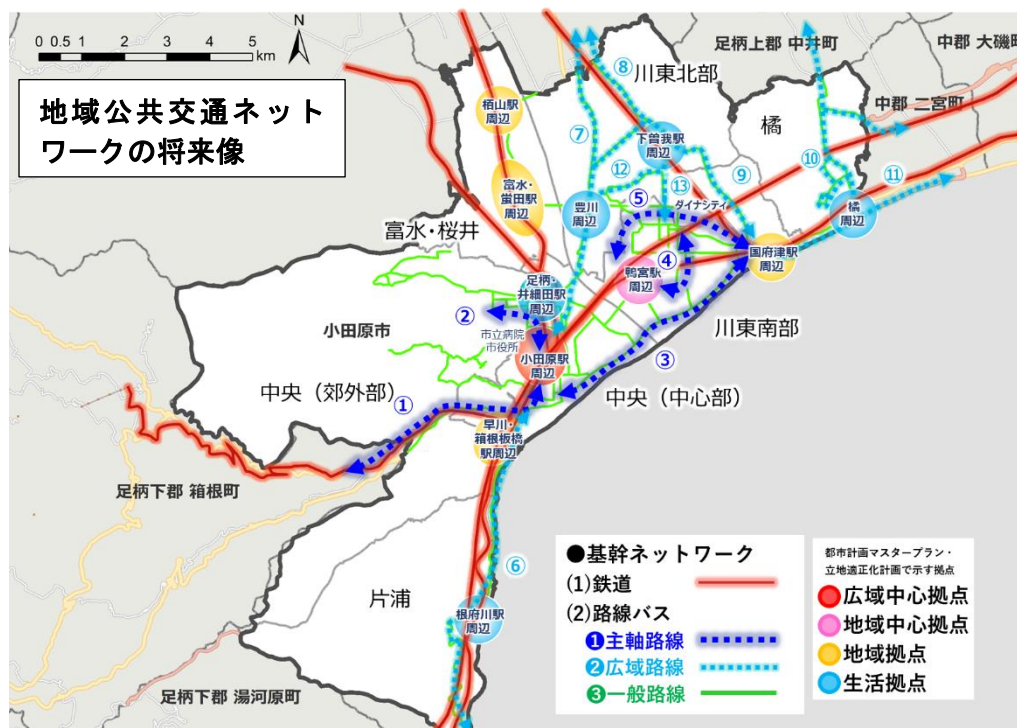
広域路線		備考
⑥	小田原駅～石名坂	(国)地域公共交通確保維持改善事業費補助金（フィーダー補助） (県)神奈川県生活交通確保維持費補助金 (市)地域公共交通確保維持費補助金
⑦	小田原駅～西大友～新松田駅	(国)地域公共交通確保維持改善事業費補助金（幹線補助）
⑧	小田原駅～下曾我駅～新松田駅	
⑨	国府津駅～下曾我駅（～新松田駅）	—
⑩	国府津駅～橋団地	(市)地域公共交通確保維持費補助金
⑪	二宮駅南口～中井町役場入口	—
⑫	国府津駅～新松田駅	—
⑬	ダイナシティ～新松田駅	—

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	国・県・市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	バス事業者：継続実施 国・県・市：運行補助									

## 一般路線の維持（施策 No. 5）

一般路線については、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。

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	随時実施									



### ●地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統、地域内フィーダー系統補助）について

#### ■対象路線の位置付け、事業の必要性

代替となる交通手段がなく、地域の重要な移動手段となっている広域路線については国や県、市からの運行補助も含め、公民連携での路線維持を検討します。次の3路線については交通事業者の経営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の地域公共交通確保維持事業（幹線、フィーダー補助）の活用により持続可能な運行を目指します。

#### （国）地域公共交通確保維持費補助金（地域間幹線系統補助）

対象路線	位置付け	役割	確保維持策
⑦ 小田原駅～西大友～新松田駅	広域路線	小田原駅から西大友を經由し市外への広域移動を担う	（国）地域間幹線系統確保維持費補助金を活用
⑧ 小田原駅～下曾我駅～新松田駅	広域路線	小田原駅から下曾我を經由し市外への広域移動を担う	（国）地域間幹線系統確保維持費補助金を活用

#### （国）地域公共交通確保維持費補助金（地域内フィーダー系統補助）

対象路線	位置付け	役割	対象事業
⑥ 小田原駅～石名坂	広域路線	片浦地域を運行し、広域中心拠点や地域拠点を繋ぐ	（国）地域内フィーダー系統確保維持費補助金を活用

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

(国) 地域公共交通確保維持費補助金 (地域間幹線系統補助)

	対象路線 (起点、経由地、終点)	事業許可区分	運行態様	実施主体
⑦	小田原駅～西大友～新松田駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ株式会社
⑧	小田原駅～下曾我～新松田駅	4条乗合	路線定期運行	富士急モビリティ株式会社

(国) 地域公共交通確保維持費補助金 (地域内フィーダー系統補助)

	対象路線 (起点、経由地、終点)	事業許可区分	運行態様	実施主体
⑥	小田原駅～石名坂	4条乗合	路線定期運行	箱根登山バス株式会社

■定量的な目標と評価手法

(国) 地域公共交通確保維持費補助金 (地域間幹線系統補助)

	対象路線	目標	データ取得方法	現況値 (R4年度) ※
⑦	小田原駅～西大友～新松田駅	年間利用者数	事業者保有データより毎年整理	63,750 人/年
⑧	小田原駅～下曾我～新松田駅	年間利用者数	事業者保有データより毎年整理	45,249 人/年

※⑦利用者数：新松田駅-西大井-小田原駅、新松田駅-第一生命新大井事務所-小田原駅  
R3. 10. 1～R4. 9. 30 合計値

※⑧利用者数：新松田駅-下曾我駅-小田原駅の R3. 10. 1～R4. 9. 30 合計値

(国) 地域公共交通確保維持費補助金 (地域内フィーダー系統補助)

	対象路線	目標	データ取得方法	現況値 (R4年度) ※
⑥	小田原駅～石名坂	年間利用者数	事業者保有データより毎年整理	47,490 人/年

※⑥利用者数：小田原駅-石名坂の R4. 4. 1～R5. 3. 31 合計値

■⑥小田原駅～石名坂の取り扱いについて

当該路線は真鶴町に跨っていますが、転回スペースの確保のためによるものであり、真鶴町は費用負担をしていません (真鶴町は地域公共交通計画未策定)。

### ■ 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（施策 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。

豊橋市では、運転士確保支援事業として、就職イベントを開催するとともに交通事業者と連携しながらHPで運転士募集に関する周知活動を行っています。



運転士確保支援事業（出典：豊橋市HP）

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	●	→ 随時実施									

### ■ 1-4 公共交通の利用促進

#### バスの乗り方教室（施策 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。

#### ■バスの乗り方教室 実施状況



内輪差の体験見学



整備工場見学



乗降体験



乗り方に関するクイズ

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 実施									



## ラッピングバス（施策 No. 8）

地域の方々に愛着を持って利用いただくとともに、新規の利用者の取り込みを目的として、企業や企画イベント等と連携したラッピングバスを導入します。



エヴァンゲリオンラッピングバス（出典：箱根ナビ）



ラブライブ! サンシャイン!!ラッピングバス（出典：東海バス）

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 随時実施									

## 商業施設・交通事業者等と連携した企画（施策 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。



バス無料チケット配布事業



令和4(2022)年度(第8回)では、公共交通の利用促進等を目的として、バス de おでかけフェアを開催

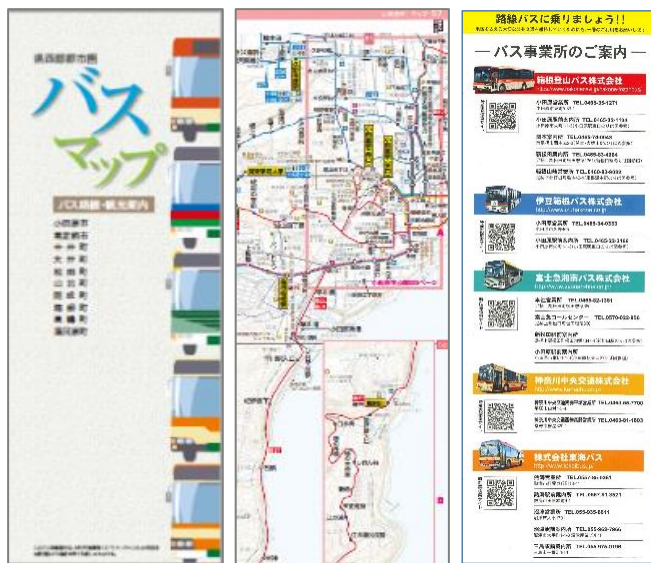
バス無料乗車券の配布期間中ダイナシティの敷地内及び館内にプロジェクトののぼり旗を設置

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）			実施スケジュール（年度）									
市	交通事業者	商業者	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	●	●	→ 実施									



## バスマップの作成・配布（施策 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、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。



県西部都市圏バスマップ(令和4(2022)年3月発行版)

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
市	交通事業者	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	実施									

## ■ 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（施策 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）

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	随時実施									

## 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。

### ■ 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（施策 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。

移動支援策の実証事業	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、橘北、片浦* ※片浦地区自治会連合会が移動支援を実施
②その他の地域 (大字単位) ※丁目は省略	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

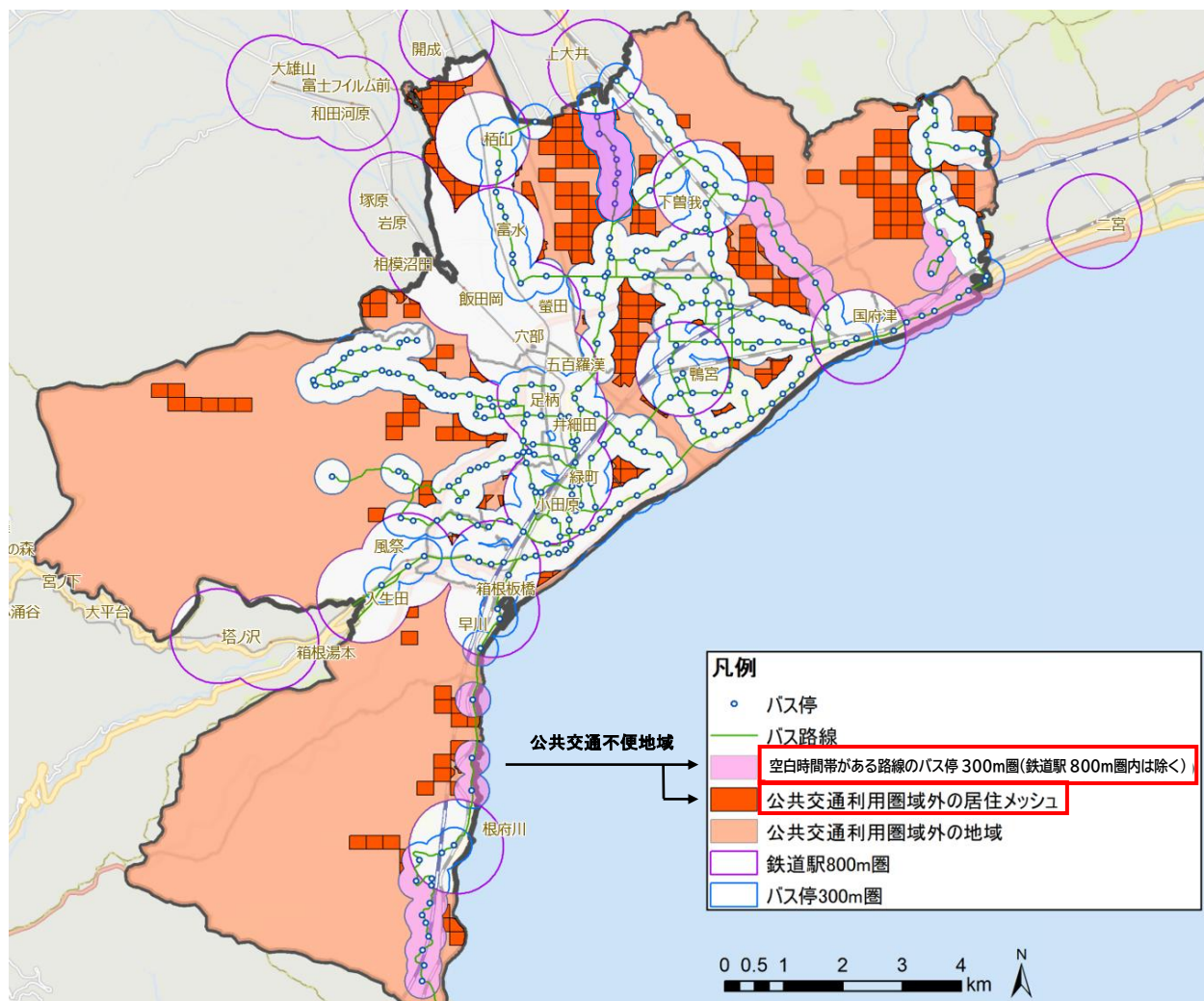
#### 【移動支援策の例】※詳細は101ページ参照

- ・相乗りタクシー：通常のタクシーに地域住民で相乗りして利用する運行形態
- ・乗合タクシー：予約に応じて運行する乗合タクシー
- ・タクシー助成：通常のタクシーの利用に対して、行政等で利用料金を助成する制度
- ・自家用有償旅客運送：既存の公共交通による輸送サービスが困難な地域での自家用車を用いた輸送サービス

実施主体			実施スケジュール（年度）												
市	地域住民	民間企業	R5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
●	●	●	<p><b>【①先行地域】</b></p> <p>実証事業 → 本格運行(必要に応じて見直し)</p> <p><b>【②その他の地域】</b></p> <p>効果検証地域・関係者協議 実証事業 → 効果検証地域・関係者協議</p>												

※その他の地域は、実証事業を繰り返しながら効果を検証し、本格運行について検討するほか、先行地域と合わせた運行についても検討

■公共交通不便地域



※公共交通不便地域の定義

- (1) 鉄道駅 800m、路線バス 300mから離れた地域
  - (2) 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

地域・路線		時間帯
①	片浦地域 (小田原駅～石名坂)	9時～12時台
②	下曾我・国府津地域 (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	橘地域 (国府津駅～橘団地)	9時～11時台
		14時～15時台

※直近の大幅な減便  
 ・令和4年3月：橘地域 (52便→20便)  
 ・令和4年4月：片浦地域 (21便→11便)

■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（第1弾）」

(1) 事業概要

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（第1弾）」を実施しました。



ア 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する。  
 （「相乗り」は、運賃を乗車人数で割り、支払う仕組み）

運行日	令和5年11月1日(水)～令和6年3月29日(金)のうち平日
対象者	事前予約をすれば誰でも利用可能 (居住地区、年齢、運転免許証非保有の制限なし)
運行区間	町屋公民館・小学校前バス停付近 ⇄ 国府津駅
運行時間	午前9時30分～11時30分/午後2時～4時
運行便数	1日当たり合計18便(午前9便/午後9便)
運賃	1便につき600円、最大4名で相乗り(例)4名乗車⇒150円/名
利用方法	①利用日の1か月前から当日の利用1時間前までに、運行するタクシー事業者に電話予約(市内事業者7社による週替わりの運行) ②予約日時に乗車し、降車時に各利用者が個々に運賃を乗務員に支払う。

イ 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する。

申請期間	令和5年10月23日(月)～令和6年3月15日(金)
利用期間	令和5年11月1日(水)～令和6年3月31日(日)
対象地区	曾我・下曾我・国府津・前羽・橋北地区
対象者	対象地区に居住する75歳以上の運転免許証非保有者
助成金額	一人につき12,000円分(100円券×120枚)
配布方法	窓口及び郵送で申請受付・交付(必要書類:申請書・本人確認書類)
利用方法	[タクシー]乗務員に共通助成券を手渡し [路線バス]運賃箱等に共通助成券を投函
利用上限額	[タクシー]上限額2,400円(1人1乗車につき) [路線バス]上限なし(神奈川中央交通「かなちゃん手形」・富士急モビリティ(株)「シルバー定期券」の購入にも利用可能とするため)
利用できる交通事業者	[タクシー]市内事業者等(市内での乗車又は降車で利用可) [路線バス]富士急モビリティ(市内バス停での降車で利用可) 神奈川中央交通(国府津駅～橋団地の区間で利用可)



## (2) 中間検証

事業終了後に、利用者数や満足度、利用しなかった理由などを調査し、その効果を検証することとしていましたが、本計画への位置付けや、令和6年度の取組を検討するため、令和5年11月から12月末までの実績等に基づき、中間検証を行いました。

### 【中間検証の概要】

① 相乗りタクシー「おだタク」 検証期間：令和5年11月1日～12月28日

#### ア 利用者数

平日40日間(11・12月各20日間)運行し、延べ56人の利用(平均1.4人/日)

	午前便					午後便					
町屋公民館 発	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	2:15	2:45	3:15	3:45	/	合計
利用人数	9	12	6	5	3	3	2	2	0		42
小学校前 発	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	2:15	2:45	3:15	3:45	/	合計
利用人数	2	2	1	0	2	0	0	0	0		7
国府津駅 発	9:45	10:15	10:45	11:15	/	2:00	2:30	3:00	3:30	4:00	合計
利用人数	0	0	0	0		0	0	3	3	1	7
合計	11	14	7	5	5	3	2	5	3	1	56人
	42人					14人					

#### イ 稼働便数

月	運行可能便数(A)	実稼働便数(B)	稼働率(B/A)
11月	360便	21便	5.8%
12月	360便	19便	5.3%
合計	720便	40便	5.6%

※運行可能便数(A)：1日当たり18便×運行日数

※実稼働便数(B)：1人以上の利用があった便数

#### ウ 運賃収入

月	運行委託料 (C)	運賃収入上限額 (D)	実運賃収入 (E)	収支率(上限) (D/C)	実収入率 (E/D)
11月	871,200円	216,000円	12,600円	24.8%	5.8%
12月	871,200円	216,000円	11,400円	24.8%	5.3%
合計	1,742,400円	432,000円	24,000円	24.8%	5.6%

※1便当たりの運賃600円(定員4人)

※運賃収入上限額(D)：運行可能便数(A)×600円

※実運賃収入(E)：実稼働便数(B)×600円



② タクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」

検証期間：令和5年11月1日～12月31日

ア 申請者数(申請期間：令和5年10月23日～12月28日)

【地域別申請者数】

地区名	対象者数 (A)	申請者数 (B)	申請率 (B/A)	配布金額 (B×12,000円)
曾我	226人	62人	27.4%	744,000円
下曾我	348人	100人	28.7%	1,200,000円
国府津	807人	368人	45.6%	4,416,000円
前羽	395人	192人	48.6%	2,304,000円
橘北	737人	347人	47.1%	4,164,000円
合計	2,513人	1,069人	42.5%	12,828,000円
10～11月計		965人		11,580,000円
12月計		104人		1,248,000円

※対象者数(A)の算定方法

対象者数(運転免許証非保有者数) = 75歳以上人口 - 運転免許証保有者数

イ 利用者数・利用金額(利用期間：令和5年11月1日～12月31日)

	延べ利用者数		利用金額	
		利用割合		利用割合
タクシー	2,170人	68%	2,584,800円	81%
路線バス	1,042人	32%	620,700円	19%
合計	3,212人		3,205,500円	
11月計	1,495人		1,377,400円	
12月計	1,717人		1,828,100円	

申請者(1,069人)が利用した金額の利用率は約25%、一人当たりの利用回数は約3回となっている。

※利用率：約25% (利用金額3,205,500円÷配布金額12,828,000円)

※一人当たりの利用回数：約3回(延べ利用者数3,212人÷申請者数1,069人)

ウ 利用者の移動状況

確認方法：共通助成券の裏面に乗車日時と乗降場所の記入があったものを集計

【移動時間帯】

午前6～8時	午前9～11時	正午～午後3時	午後4～7時	夜間～早朝
4.8%	41.2%	37.2%	12.3%	4.5%

【乗降場所】

	対象地区 周辺	小田原駅 周辺	鴨宮駅 周辺	酒匂・小八幡 周辺	二宮町	その他
乗車場所	62.1%	8.1%	11.6%	5.2%	11.1%	1.9%
降車場所	68.6%	6.6%	7.6%	8.4%	4.8%	4.0%

※対象地区周辺：曾我・下曾我・国府津・前羽・橘北地区

## 【中間検証の結果及び今後の方向性】

### ア 中間評価

- ・片浦地域主体のタクシー輸送では、利用者は多く、稼働率も高かったが、一方、前羽地域の相乗りタクシーについては、利用者は少なく、稼働率も低かったものの、利用者の満足度は高く、幅広い年代が利用していることから、利用実態に即した事業の見直しの検討と併せて、事業継続について検討する必要があります。
- ・共通助成券については、他自治体と比べ、申請率が高く、日常の移動支援に役立っており、また、タクシーだけでなく、路線バスの利用も一定数あり、公共交通の利用促進にも資する取組となっていることから、事業継続について検討する必要があります。

### イ 事業の見直しの検討

- ・相乗りタクシーについては、利用実態に即した運行日数や便数の変更について検討するとともに、利用状況や地域の意見等を踏まえ、乗降スポットの増設や運行ルートへの延伸、予約なしでの定時運行など、運用方法の見直しについて検討する必要があります。
- ・共通助成券については、利用状況や地域の意見等を踏まえ、対象年齢や運転免許証の有無の対象要件等の見直しについて検討する必要があります。

### ウ その他の地域での取組

- ・相乗りタクシーについては、利用者は少ないが、満足度は高く、幅広い年代が利用していることから、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では、一定の効果が見込まれるため、他の空白時間帯が生じている地域での検証についても検討する必要があります。
- ・共通助成券については、運転免許証を持っていない移動が困難な高齢者に効果がみられることから、運転免許証非保有率や高齢者人口、路線バスの運行状況、先行的に実施している対象地域との位置関係等を総合的に勘案して、その他の地域での検証についても検討する必要があります。



おだタク実施状況

## 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。

### Step 1：地域住民等との意見交換

- ・地域の現状の把握、課題の抽出・整理
- ・先進自治体の取組を参考
- ・意見交換参加者（地域（検討組織立ち上げなど）、市、専門家、交通事業者）

### Step 2：新たな移動支援の実施の検討（実施の可否含む）

- ・運行形態（相乗りタクシー、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等）の検討
- ・対象者、移動目的、運行ルート（区域）、乗降場所、ダイヤ、運賃等の検討
- ・関係機関との事前協議（交通事業者・交通管理者・運輸局）
- ・事業採算性の検証（資金調達の検討）

### Step 3：実証事業の実施

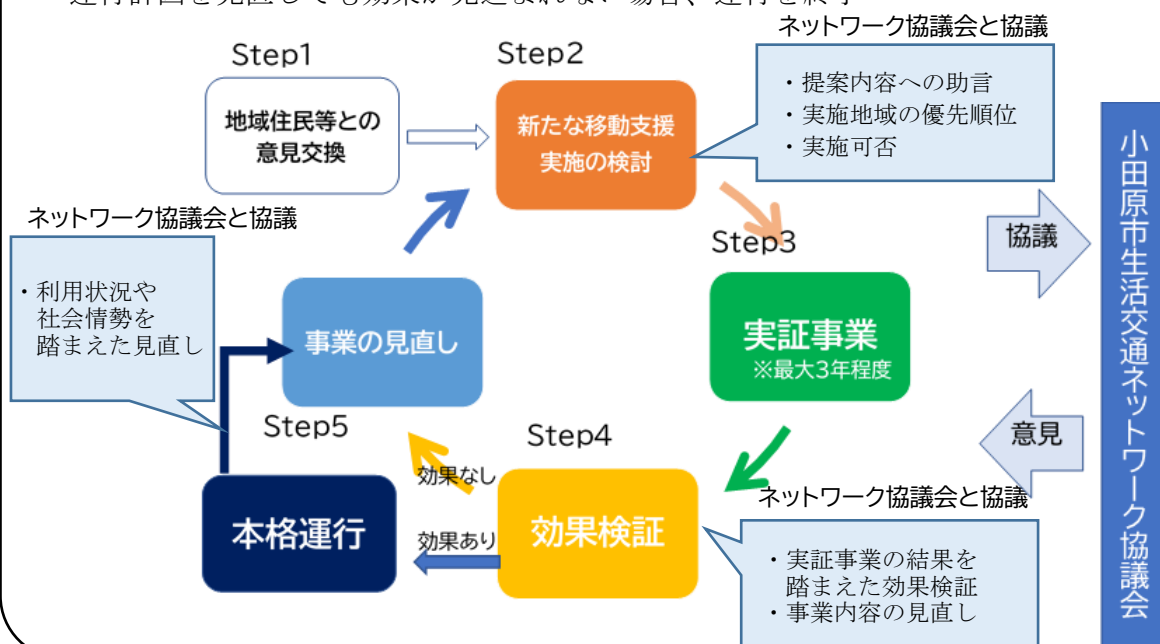
- ・運行に係る許可申請等の手続き
- ・交通事業者の選定・契約・協議、車両の確保、停留所等の設置
- ・地域での説明会の開催、広報・掲示物等による周知・利用促進の取組

### Step 4：効果検証

- ・利用者数や収支状況等を定期的に確認、分析
- ・地域、交通事業者と協議し、必要に応じて利用促進の取組や運行計画の見直しを実施

### Step 5：本格運行（または実証事業の見直し・終了）

- ・検証の結果、一定の基準以上の場合、本格運行へ移行
- ・運行計画を見直しても効果が見込まれない場合、運行を終了



## 新たな移動支援を実施する際の小田原市生活交通ネットワーク協議会の役割

小田原市生活交通ネットワーク協議会規約第1条及び第2条に基づき、小田原市生活交通ネットワーク協議会は、新たな移動支援を実施する際に、各ステップにおいて、次の事項について協議します。

### Step 1 : 地域住民等との意見交換

### Step 2 : 新たな移動支援導入の検討

- ・新たな移動支援の導入について、提案内容への助言や、複数地域での導入に関する相談を受けた場合は、優先順位について協議します。

### Step 3 : 実証事業の実施

- ・実施地域のエリア設定や、実証事業の期間、運行形態などの実施内容に関する協議を行うとともに、効果検証に必要な目標値、評価指標等について協議します。

### Step 4 : 効果検証

### Step 5 : 本格運行（または実証事業の終了）

- ・実施結果を踏まえた効果検証を行うとともに、必要に応じて事業の見直し内容、事業継続の妥当性について協議します。

※上記のほか、必要に応じて実施内容に係る協議を行っていきます。

## 小田原市生活交通ネットワーク協議会規約（抜粋）

（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5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画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確保維持改善計画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）

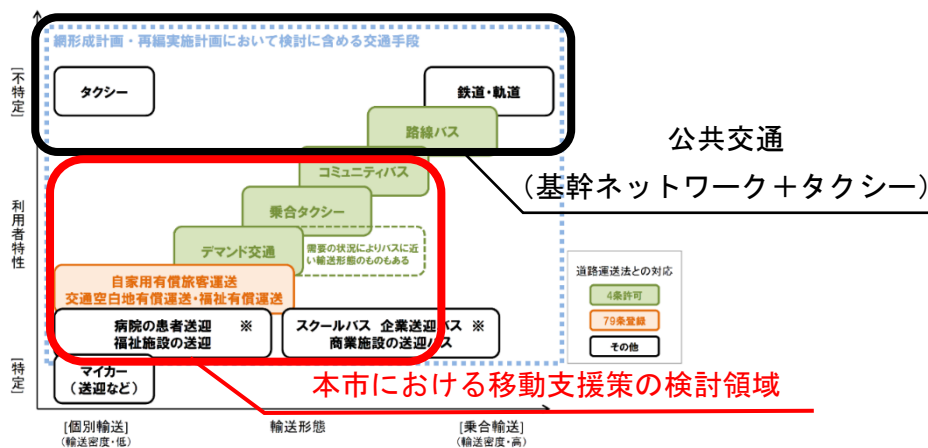
**第2条** 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域公共交通計画及び生活交通確保維持改善計画等の作成及び変更に関する事項
- (2) 地域公共交通計画及び生活交通確保維持改善計画等の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 地域公共交通計画及び生活交通確保維持改善計画等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運送の態様及び料金、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



移動支援の実施に当たっては、移動手段の特徴を踏まえるとともに、地域との協議の上、ニーズに適した選択が必要です。

■（参考）利用者特性と輸送形態による交通手段の位置付け



▲網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲（陸上交通の場合）

※様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）。

出典：「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」（国土交通省）に加筆

■（参考）移動支援策の特徴等の整理

移動支援策	特徴等
相乗りタクシー	タクシー（道路運送法第4条・乗用）に、地域住民同士で相乗りすることで、限られた移動手段の中で多くの人が低廉に移動することを目指すものです。
乗合タクシー （デマンド交通）	定員11人未満の車両を用いた乗合交通であり、小型バスサイズでも運行できない道路の狭い地域での運行が可能です。
路線定期運行 路線不定期運行	路線定期運行は、路線バスのように決められたルートを決められた時間に運行する乗合交通です。一方、路線不定期運行は、ルートは決まっていますが、予約が無い場合は運行しません。路線定期運行は事前予約が不要ですが、路線不定期運行は予約が無い場合は、運行しない分の燃料費がかからない（待機する運転士の人件費や予約受付の経費はかかる）など、運行形態により一長一短があります。
区域運行	区域運行は、路線を定めずに営業区域を設定し、旅客の需要に応じた乗合運送を行なう運行形態で、自宅から目的地までのドアツードアが可能です。事前予約制であることから利用する方は都度予約が必要となります。
コミュニティバス	公共交通不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し交通事業者に委託するなどして運行する乗合交通です。小型バス車両などを使用し、大型の路線バス等が運行できない道路の狭い地域での運行や、ニーズに応じたルート設定などを行うことが多く、既存の路線バスと競合しないようにするといった交通体系の配慮が求められます。
自家用有償旅客運送	既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて交通サービスを提供するものです。 ※国は、自家用有償旅客運送制度を見直し、令和6年(2024)年4月から、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、地域の自家用車・ドライバーを活用して、タクシー事業の一環として運送サービスが提供される予定であることから、今後の動向を注視します。
ボランティア輸送 （企業輸送含む）	道路運送法の許可を要しない形での、地域のボランティアドライバーによる輸送サービスです。ボランティアの方に対する対価として報酬が支払えない（燃料代などの実費の支払いは可能）点や、ドライバー（第1種免許で可）の確保に課題が生じる場合があります。
隣接自治体（コミュニティバス等）との連携	新たに車両等を用意する必要がないため、コストを削減できる可能性があります。隣接自治体の運行ダイヤに影響があることから、交通事業者含め、詳細な協議が必要です。
タクシー助成	車両の導入が不要であり、インシヤルコストが抑えられるとともに、利用された分のみ精算することから効率的です。また、路線バスにも使用可能とすれば利用促進にもなります。公平性の観点から対象地域や配布条件は要検討が必要です。



## 移動支援策の取組事例

### ■タクシーを活用した移動支援策



相乗りタクシーイメージ

タクシーを活用した移動サービス（相乗り定額タクシー）

出典：横浜市 HP



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

### ■地域主体の移動に関する取組

片浦地区まちづくり委員会では、令和2（2020）年1月から、道路運送法の許可を要しない、地域のボランティア運転員による送迎サービスを実施しています。

#### ■おでかけサポートの流れ（出典：広報小田原）



### ■企業車両等を活用した移手段の確保

令和4（2022）年4月に路線バスが減便されたことから、片浦小学校が午前日課の際に路線バスで通学する児童の帰りの移手段を確保するため、ヒルトン小田原リゾート&スパが地域貢献として、根府川駅から児童の最寄りのバス停まで送迎バスを無償で運行しています。（年間15日程度）



ヒルトン小田原リゾート&スパによる移動支援

## <新たな技術の活用について>

移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。

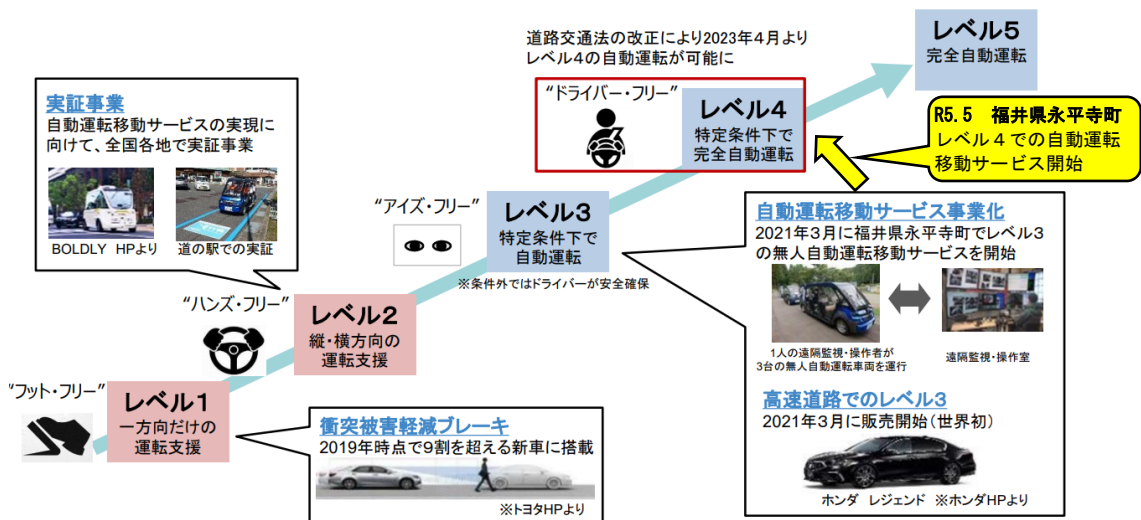
また、神奈川県が県西地域で検討を進める自動運転車両の実証実験に係る路線調査等とも連携し、新たな技術の活用を目指してまいります。

### 自動運転について

- 令和5(2023)年4月の道路交通法の改正によりレベル4の自動運転(特定条件下での完全自動運転)が解禁され、令和5年5月には福井県永平寺町でレベル4の自動運転移動サービスが開始されるなど、技術が進展しています。今後は、レベル4の普及拡大などが国としての目標とされています。

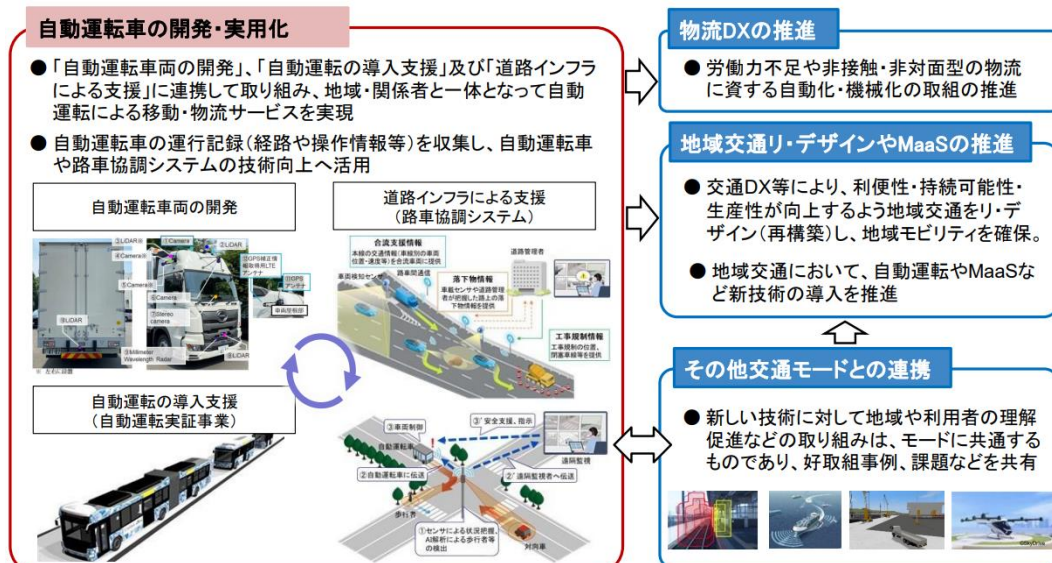
【政府目標】2022年度 目標 レベル4 移動サービスの実現 ⇒ 2025年度 目標 全国50か所に拡大  
2025年度 目標 高速道路レベル4の実現

### ■自動運転技術の現状と目標(国土交通省資料に一部加筆(黄色部分))



- 2025年度 目標 50か所程度、2027年度 100か所以上で自動運転移動サービスを実現※すべく、令和5(2023)年を交通モード間連携による「電動化・自動運転実装化元年」と位置付け、国土交通省一丸となって取組を進めることとされています。(※デジタル田園都市国家構想総合戦略(令和4(2022)年12月閣議決定))

### ■自動運転技術に係る今後の取組方針(国土交通省資料)



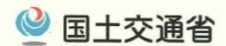
国土交通省自動運転戦略本部 第7回会合(令和5(2023)年1月20日)資料より



## AIを活用したオンデマンド交通について

区域運行等を行う際にAIを活用することで、予約状況や目的地を踏まえた最適な運行ルートが提示され、配車の管理やドライバーの負担が軽減し、効率的な運行が可能となります。

### AIオンデマンド交通について



#### オンデマンド交通とは

##### ○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

#### AIの活用

##### ○AIによる最適な運行ルートの決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

##### ○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



#西日本鉄道株式会社 HP より

#### 【オンデマンド交通の利用イメージ】



出典：国土交通省 HP

## ■ 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（施策 No.13）

移動が困難な方を対象にタクシーの利用助成を行うとともに、駅やバス停までの移動が難しい方への移動支援を視野に入れ、利便性の向上について検討します。

#### ◆ 高齢者のタクシー利用助成

在宅の介護を要する高齢者等が通院時等に、タクシーを利用した場合に、運賃の一部（初乗り運賃相当額）を助成します。

#### ◆ 障がい者のタクシー利用助成

在宅の重度障がい者等が、タクシーを利用した場合に、運賃の一部（初乗り運賃相当額）を助成します。

#### ◆ 福祉有償運送の利用助成

介助を要するなど、一人でタクシー等の公共交通を利用することが難しい高齢者や障がい者の運送を行うサービスで、上限 500 円を助成します。

※社会福祉法人 風祭の森（高齢者は対象）、一般社団法人 寄り添い隊は、助成の対象外

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
市	交通事業者	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	高齢者・障がい者タクシー等の利用助成									
		実施									
		利便性の向上 検討					本格運用				
		実証事業									

### 福祉有償運送（施策 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。

#### ■ 市内の福祉有償運送実施団体（令和4（2022）年4月時点）

実施団体	保有車両
社会福祉法人 風祭の森	福祉車両 3 台、 一般車両 1 台
特定非営利活動法人 車窓の会	福祉車両 1 台、 一般車両 18 台
特定非営利活動法人 歩歩	福祉車両 6 台、 一般車両 10 台
特定非営利活動法人 音楽カレッジ みゆう	福祉車両 3 台、 一般車両 1 台
一般社団法人 寄り添い隊	福祉車両 1 台、 一般車両 3 台
社会福祉法人 小田原福祉会潤生園 （潤生園お出かけサポート）	福祉車両 8 台、 一般車両 7 台



小田原市ホームページより

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	実施									

## 事業3 乗継環境等の改善及び情報案内の充実

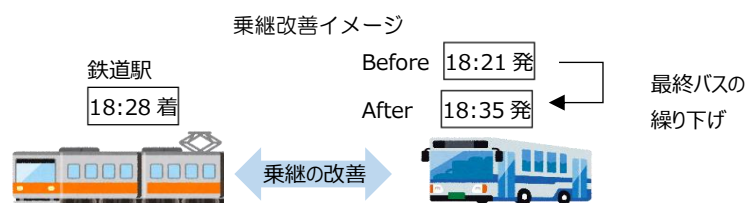
小田原駅を中心に新幹線を含む鉄道5社6路線が運行し、市域全体で路線バスが運行していることから、異なる交通手段を乗り継いで移動する市民・来訪者が多い状況となっています。一方で、公共交通利用者に対するアンケートによると、直近2ヶ月で公共交通を乗り継いだ方の4割以上が、乗継の待ち時間・ダイヤ接続について「不満足」「やや不満足」と回答しています。（「満足」「やや満足」の回答割合は15.2%）

また、これまで案内表示の改善等に努めてきましたが、公共交通利用者へのアンケート結果では、「小田原駅では、自分の乗るべきバスが次に東口・西口どちらから出るのか分からない」、「路線網が複雑でどこからどこへバスが運行しているのか分からない」などの意見がありました。このことから、利用者の利便性を向上させるため、乗継環境等の改善及び情報案内の充実化に向けて取り組んでいきます。

### ■ 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（施策 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。



実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 随時実施									

#### 駅前広場のレイアウト見直し等（安全対策）（施策 No. 16）

小田原駅西口広場は、安全で快適な広場空間とするため、隣接する街区との一体的な整備に向けた検討を進めます。

また、駅前広場内における歩行者の乱横断などに対する注意喚起をはじめとした安全対策に取り組めます。



小田原駅西口広場



小田原駅東口広場の注意喚起

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
市	交通事業者	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 継続実施									



### 待合環境の改善（施策 No.17）

路線バスの待合環境を改善するため、必要に応じてバス停に屋根やベンチ等の設置、バス乗降箇所の段差の解消等を実施します。

バス停上屋整備（広告付き）事例



出典：横浜市交通局資料

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	随時実施									

### 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）（施策 No.18）

路線バスの定時性の確保や安全な運行を行うため、渋滞解消に係る検討や危険箇所（バス停含む）の安全対策について、必要に応じて交通事業者・道路管理者・交通管理者と協議しながら実施します。



乗降スペースの確保に向けた整備



危険なバス停の移設

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
市	交通事業者等	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	●	随時実施									

## ■ 3-2 バリアフリー化の推進

### 鉄道駅舎のバリアフリー化（施策 No.19）

鉄道駅を誰もが利用しやすいよう、鉄道駅舎のバリアフリー化について、県鉄道会議や御殿場線協議会での鉄道事業者への要望を通じて推進します。

また、必要に応じて、整備に係る費用について、国や市から一部経費の補助を行います。



大雄山線井細田駅でのスロープ整備等(令和4年度実施)  
(国と市から鉄道事業者に対して整備費の一部を補助)

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 随時実施									

## ノンステップバス・UDタクシー等の導入推進（施策 No.20）

「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、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で約 9 万台（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。

このため、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。

なお、交通事業者が国の補助金を活用して導入する際に必要となる計画書を、小田原市生活交通ネットワーク協議会で連携して作成します。



UD タクシー

ノンステップバス（出典：国交省 HP）

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 随時実施									



### ■ 3-3 案内改善・充実

#### 路線情報、運行情報等の提供の充実（施策 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。

また、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、二か国語表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。



箱根登山バス バスロケーションシステム



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 Bus Stop	方面 Direction	系統 Route No.	先発 1st.	次発 2nd.	現在時刻 15:13	運行 Operator
1 沼津港方面 Numazu Port		沼13 沼津港（本町経由） Numazu Port「Honchoj」	15:30		15:30	伊豆箱根バス
		N44 沼津港・びゅうお（千本浜公園経由） Numazu-ko「Sembonhama Koen」	15:50		15:50	伊豆箱根バス
2 我入道・下香貫方面 Ganyudo / Shimokanaki		N39 牛臥・柿原循環（我入道経由） Ushibuse Kakihara Loop	15:15		15:15	伊豆箱根バス
		N32 下香貫循環（木の宮経由） Shimokanuki Loop「Kinomiyaj」	15:40		15:40	伊豆箱根バス
3 西浦・伊豆長岡駅方面 Nishaura / Izu-no-oka Sta.		沼73 伊豆長岡駅（御用邸・静浦経由） Nagaoka Sta.「Goyotei・Shizuura」	15:15		15:15	伊豆箱根バス
		N21 江梨（一貫校入口、河内経由） Enashi	15:25		15:25	伊豆箱根バス
4 大平方面 Ohira		N71 大平 Ohira	15:20		15:20	伊豆箱根バス
		N71 大平 Ohira	15:40		15:40	伊豆箱根バス
5 清水町方面 Shimizucho		三07 三島駅（旧道経由） Mishima Sta.「Kyudou」	15:30		15:30	伊豆箱根バス
		N15 三島駅（柿田、サントムーン経由） Mishima Sta.「Kakita」	15:40		15:40	伊豆箱根バス
6 大岡方面 Ooka		沼51 三島駅（西島病院・大岡駅経由） Mishima Sta.「Nishijima-byoin・Ooka Sta.」	15:15		15:15	伊豆箱根バス
		沼55 大岡循環東まわり（西島病院経由） Ooka Loop（Eastward）「Nishijima-byoin」	15:30		15:30	伊豆箱根バス
7 門前・免許センター方面 Kakita / Driver's License Center		752 沼津ゴルフ場（宮下経由） Numazu-Golf-Course（Miyashita）	15:20		15:20	伊豆箱根バス
		732 東部運転免許センター（庄栄町・高尾台経由） Toubu-Driver's-License-Center（Syoai-Cho・Takaodai）	15:30		15:30	伊豆箱根バス
8 さらばーと・市立病院方面 LaLaport / City Hospital		815 東平沼（江原公園・さらばーと沼津・沼津市立病院経由） Higashi-Hiranuma（Ebara-Park・Numazu-City-Hospital）	15:30		15:30	伊豆箱根バス
		823 沼津市立病院（本町・新町・さらばーと沼津経由） Numazu-City-Hospital（Hondamachi・LaLaport-Numazu）	15:45		15:45	伊豆箱根バス
9 片浜・原方面 Katahama/Hara		943 東田子浦駅（大諏訪・片浜駅・原駅・桃里経由） Higashi-Tagonoura Sta（Ozuwa・Momozato）	15:30		15:30	伊豆箱根バス
		944 片浜駅（西高入口・大諏訪経由） Katahama Sta（Nishiko Iriguchi・Ozuwa）	16:05		16:05	伊豆箱根バス

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）										
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
●	●	バスロケーションシステム等による運行情報案内										
		実施										
		デジタルサイネージ等、誰もが分かりやすい情報案内の研究・検討										
		研究・協議			検討・協議			実施				

#### バスマップの作成・配布（再掲）（施策 No.10再）

##### 1-4 公共交通の利用促進策に記載

## Ma a Sの活用（施策 No.22）

小田急電鉄(株)が開発・運営している「EMotアプリ」を利用した、Ma a Sサービスにより、目的地への移動の際に、様々な移動手段を効率的に組み合わせた経路の検索を行うことが可能になるとともに、小田急線の特急券や観光フリーパスの検索・予約・決済、小田原城などの観光施設の電子チケットの購入をシームレスに行うことができ、移動の利便性が向上しています。

このような、デジタル技術を活用した利便性向上に資する取組を推進します。



「EMot」は、小田急電鉄(株)が開発・運営している、移動や観光における利便性を高め、電子チケット等も提供できるMa a Sのサービスです。箱根フリーパスや特急ロマンスカーの特急券をはじめ、様々な交通サービスや観光施設のセットチケットを、スマホで買って使うことができます。スマートフォンアプリ(EMot)と、ウェブサイト(EMot オンラインチケット)からご利用いただけます。

複合経路検索



電子チケット



出典：小田原市 HP

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○		実施			技術革新等の状況により実施内容を検討					



### バス停の案内・サインの改善・統一化（施策 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は、事業者ごとにバス停が設置されたり、1か所に異なる名称のバス停が設置されています。

このため、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。



三社統一バス停（銀座通り）

3社のバス路線が運行する路線において、新たにバス停を設置した際に、標記やデザインを統一した共通のバス停を設置しました。

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	○	→ 随時実施									

### 特定の路線、方面の名称変更、工夫等（施策 No.24）

バス路線に対して、市民になじみやすい名称を付けるほか、方面別にカラーリングや記号を使用するなど、わかりやすいサインを検討します。

また、主軸路線については、高いサービス水準を維持しており、利便性が高いことを広く周知していくことで、路線のブランド化を目指します。



<主要幹線一覧>

運行区域	主要幹線	適用区間
西部 West	西部主要幹線1 W1	宇部駅～宇部新川駅
	西部主要幹線2 W2	
	西部主要幹線3 W3	小野田公園通～宇部新川駅
中央部 Center	中央部主要幹線1 C1	宇部新川駅～山口宇部空港
	中央部主要幹線2 C2	宇部新川駅～南横
東部 East	東部主要幹線1 E1	宇部新川駅～宇部興産中央病院
	東部主要幹線2 E2	

出典：うべバス（山口県宇部市）

実施主体（●：主体的に実施、○：主体と連携し実施）		実施スケジュール（年度）									
交通事業者	市	R6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
●	●	→ 研究			→ 検討・協議			→ 実施			

## 第7章 計画の実現に向けて

### 7-1 PDCA サイクルによる計画の推進

本計画の推進に当たっては、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。

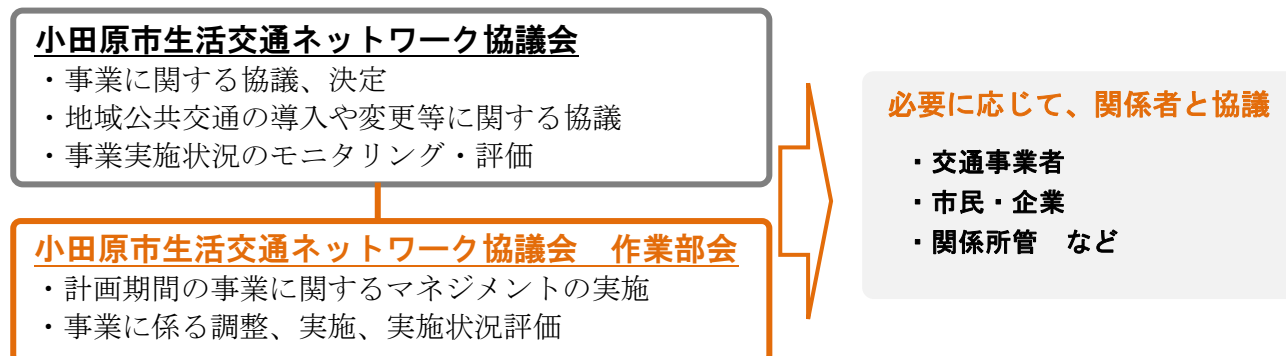


図 計画の実現に向けた検討組織

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。

#### (1) Plan (計画)

小田原市生活交通ネットワーク協議会等において、具体的な事業や実施期間等を定めた、本計画を策定します。

#### (2) Do (実施)

目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施します。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

#### (3) Check (評価)

目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また、目標が達成されているかについて、適宜進行管理・評価を実施します。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認します。

#### (4) Action (改善)

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組の見直しや改善を図ります。

## 7-2 関係者との一体的な取組

将来にわたって誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通を実現していくためには、交通事業者の取組だけでは困難であり、交通事業者、市民、行政等が主体性をもって各々の責務を全うするための、役割分担の明確化が重要となります。また、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。

前項で示したように、小田原市生活交通ネットワーク協議会を継続的に開催し、事業の進捗報告や情報交換、意見交換等を行い、目標に向けた取組、チェックに基づく計画の見直し等を、各事業主体が連携し行っていきます。

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

### 7-3 計画の進捗管理と評価スケジュール

本計画では以下に示す通り、PDCA サイクルの考え方により長期スパン及び単年度において計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行います。

また、本計画に位置付けた事業の実施により、公共交通の利便性向上等が図られているかを把握するため、地域ごとの路線バス等の運行状況について、下記項目のモニタリングを行います。

なお、新たな仕組みや社会情勢の変化等に伴い、計画の見直しが必要となった際には、計画期間中であっても、小田原市生活交通ネットワーク協議会で協議の上、計画の見直しを実施します。

表 長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール

		前期					後期					R16~	
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
施策実施確認	事業実施	→											
内容の評価 (プロセス評価)	実施状況の確認・評価	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認可能な 数値のチェック	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
課題共有	実施課題の共有	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
改善と反映	次年度実施の 改善と反映	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓

中間年の目標  
達成状況評価
最終年の目標  
達成状況評価

表 単年度の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会		①						②				
主な行事				★	次年度予算概算要求		★	次年度予算本要求				
実施すること		国補助(幹線・フィーダー) 計画書の策定 (D)		モニタリング (実施状況の確認) (C)			実施状況の確認、評価、 課題の共有改善検討 (A)			実施状況等を踏まえ、必要に応じて、 計画の見直し (P)		次年度へ
作業部会							(必要に応じて実施)					

※P(Plan)、D(Do)、C(Check)、A(Action)をそれぞれ示しています。

# 参考資料

## 小田原市地域公共交通計画策定に係る体制及び経緯

### 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在り方について考え、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(2012)年1月に設置しました。

市民代表、交通事業者、学識経験者、行政等の計17名で構成する、「地域交通法」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す。

本計画の策定に当たって、8回の会議を開催し、協議を行うとともに、住民説明会や計画素案に対する市民の意見などを踏まえ、本計画を策定しました。

### 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、市(事務局)の3者で構成したものです。

本計画の策定に当たり、3回の会議を開催し、各種調査、具体的な内容等について検討、協議を行いました。

### 小田原市生活交通ネットワーク協議会 開催経緯

開催日	主な協議事項
令和4年4月15日(金) 書面協議	・小田原市地域公共交通計画策定業務プロポーザル審査委員会の設置に係る事項について 等
令和4年8月24日(水)	・小田原市地域公共交通総合連携計画の期間延長について 等
令和4年12月20日(火)	・小田原市地域公共交通総合連携計画に位置付けた事業の実施状況評価(案) 等
令和5年3月30日(木)	・小田原市地域公共交通総合連携計画に位置付けた事業の実施状況評価(案) ・小田原市地域公共交通計画策定に向けた調査結果とりまとめ(案) ・公共交通のネットワークについて(案) 等
令和5年8月23日(水)	・小田原市地域公共交通計画(素案)について ・移動支援の新たな取組(実証事業)について 等
令和5年11月20日(月) 書面協議	・小田原市地域公共交通計画(案)について
令和6年2月5日(月)	・片浦地域のバス路線について ・移動支援の実証事業について ・小田原市地域公共交通計画策定に係る市民意見等について 等
令和6年3月28日(木)	・小田原市地域公共交通計画の策定について



## 小田原市生活交通ネットワーク協議会作業部会

開催日	主な協議事項
令和4年10月26日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主題図に基づく公共交通の現状</li> <li>・小田原市地域公共交通総合連携計画に位置づく施策の評価</li> <li>・片浦地域路線バスについて 等</li> </ul>
令和4年11月22日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主題図に基づく公共交通の現状</li> <li>・小田原市地域公共交通総合連携計画に位置づく施策の評価 等</li> </ul>
令和5年2月2日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主題図から読み取れる課題解決に向けた協議</li> <li>・連携計画に位置づく事業で、見直し予定の事業の実施に係る協議</li> <li>・計画策定に係るタクシー事業者の意見</li> <li>・目標値について 等</li> </ul>

## 市民アンケート調査

実施日	内容
令和4年10月下旬 ～令和4年11月14日(月) ※郵送配布・郵送回収	<ul style="list-style-type: none"> <li>・性別、年代、職業、居住地域、最寄り駅・バス停等の属性</li> <li>・現在移動実態と不安・将来の不安</li> <li>・目的別(買物、通院、通勤、通学)の移動状況</li> <li>・市内の路線バスの利用状況、満足度</li> <li>・本市の公共交通に関する取組の認知度、要望 等</li> </ul>

## 交通結節点乗継調査

実施日	内容
令和4年12月9日(金)	(小田原駅東口・西口、鴨宮駅、国府津駅・ダイナシティの5箇所で開催) <ul style="list-style-type: none"> <li>・性別、年代、職業、居住地域、最寄り駅・バス停等の属性</li> <li>・市内の路線バスの利用状況、満足度</li> <li>・市内の鉄道の利用状況、満足度</li> <li>・市内のタクシーの利用状況、満足度</li> <li>・公共交通の乗継利用の状況</li> <li>・本市の公共交通に関する取組の認知度 等</li> </ul>

## 地域別説明会(各地域2回実施(第1部14時～ 第2部19時～))

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

## 市民意見募集

実施日	内容
令和5年12月15日(金) ～令和6年1月15日(月)	小田原市地域公共交通計画(案)について 8名から43件の意見提出

## 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5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画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確保維持改善計画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) 地域公共交通計画及び生活交通確保維持改善計画等の作成及び変更に関する事項
- (2) 地域公共交通計画及び生活交通確保維持改善計画等の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 地域公共交通計画及び生活交通確保維持改善計画等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、2年とする。ただし、会員が欠けた場合における補欠会員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 会員は、再任されることができる。

(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、小田原市の都市交通関係所管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、小田原市の都市交通関係所管課長及び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、負担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。

#### **附 則（平成25年3月31日）**

この規約は、平成25年4月1日から施行する。

#### **附 則（平成28年3月31日）**

この規約は、平成28年4月1日から施行する。

#### **附 則（令和4年5月1日）**

この規約は、令和4年5月1日から施行する。

#### **附 則（令和6年3月28日）**

この規約は、令和6年3月28日から施行する。

## 小田原市生活交通ネットワーク協議会会員名簿

令和6年2月1日時点

区 分		会 員		備 考
		職 名	氏 名	
バス事業者	箱根登山バス株式会社	運輸部 部長	松本 峰雄	
	伊豆箱根バス株式会社	小田原営業所長	渡邊 淳也	
	富士急モビリティ株式会社	湘南営業所長	畑野 政信	
	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部 課長	橋山 英人	
タクシー事業者	神奈川県タクシー協会 小田原支部	監事	曾我 良成	
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	橘川 直広	
利用者・市民代表等	小田原市自治会総連合	曾我地区自治会連合会長	新 鹿 勲	
	小田原市自治会総連合	橘北地区自治会連合会長	諏訪部 一美	
	小田原箱根商工会議所	経営支援部 経営支援三課 課長	内田 信也	監 事
学識経験者	福島大学	准教授	吉 田 樹	会 長
交通管理者	神奈川県小田原警察署	交通第一課長	大貫 良将	
道路管理者	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所	交通対策課 課長	古川 伸一	
	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	小山 真生	
	小田原市	建設部長	杉山 忠嘉	
交通政策所管	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	小川 ゆかり	
	神奈川県	県土整備局都市部 交通企画課 副課長	最上 祐紀	監 事
	小田原市	都市部長	佐藤 正和	副 会 長

※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

※任期：2年（令和5年(2023年)4月1日～令和7年(2025年)3月31日）

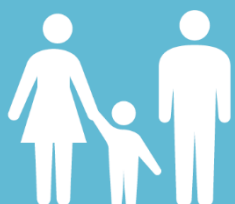


## 用語解説

用語	説明
E V (Electric Vehicle)	電動で動く車両（主に電気自動車）のことで、ガソリン車に比べて二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量が低減することが期待される。
A I (Artificial Intelligence)	A Iとは人工知能のことで、本文ではA I オンデマンド交通のことをいう。デマンド交通の利用者の予約に対して、A Iを活用して効率的に配車を行うシステムのことをいう。
S D G s (Sustainable Development Goals)	持続可能な開発目標のことで、2015年の国連サミットにてすべての加盟国が合意した世界共通の目標である。「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す17の目標を定め、2030年までの達成を目指している。
カーシェアリング	複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムで、必要なときに必要なだけ利用する新しい自動車の使い方のことをいう。総自家用車数と利用回数の減少などの効果がある。
交通結節点	複数の交通手段（鉄道、バス、タクシー）や複数の路線の乗り換え場所または施設のことをいう。
交通需要マネジメント (TDM: Transportation Demand Management)	ロードプライシング、公共交通機関の利用促進など、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。
コンパクトシティ	生活サービス機能（商業、医療・福祉等）と居住機能（住宅等）を集約・誘導し人口を集積させた街のことで、薄く広がった市街地をコンパクト化して都市の持続性の確保を目指すものである。 コンパクト・プラス・ネットワークは、上記のような各機能を拠点や公共交通沿線に誘導し、住民が公共交通や徒歩などにより、これらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの考え方をいう。
サービス水準	本文では、主に鉄道やバスの運行頻度のことをいう。運行時間帯、バス停の間隔、路線の所要時間など、公共交通の運行に関わる全体的なサービスの状況のことを指すこともある。
脱炭素社会	地球温暖化の原因となる、二酸化炭素等の温室効果ガスの実質的な排出量ゼロを実現する社会をいう。

用語	説明
地域公共交通確保維持事業	国土交通省による、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援する事業のことである。
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援するものである。主に地域幹線系統と呼ばれる、複数の市町村にまたがり、一定の輸送量（利用客）が見込まれるバス路線に対する補助である。
地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援するものである。主に補助対象の地域間幹線系統を補完するものや過疎地の交通不便地域の移動確保を目的とした交通に対する補助である。
DX (Digital Transformation)	新たなデジタル技術の活用によって、人々の生活をよりよいものにすることをいう。
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを総称していう。交通分野ではバスなどの路線、時刻、発着情報などを案内する事例がある。
デマンド交通 (オンデマンド交通)	デマンドとは要求のことで、乗客から事前の予約を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態を取った交通をいう。
内方線付き点状ブロック	駅において、通常の点状ブロックに加え、ホーム側が分かる線状の突起を設けることで、視覚障がいのある方のホームからの転落事項を防止する。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのことをいう。 国土交通省の移動等円滑化の促進に関する基本方針では、令和7年度までにノンステップバスの導入率を約8割とすることが掲げられている。
バスロケーションシステム (バス接近表示システム)	運行中のバスの位置情報を、GPS等を用いてリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ等の情報をバス停の表示板、スマートフォン、HP等で提供するシステムのことである。

用語	説明
バリアフリー	高齢者、障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障壁（バリア）を除去するという考え方のことをいう。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすることである。
MaaS	地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。
モビリティ (Mobility)	直訳では移動性、可動性、動きやすさ等のことをいうが、近年は人の移動のことや、乗り物のことをいうケースが多い。（例：グリーンスローモビリティ）
モビリティ・マネジメント (MM:Mobility Management)	道路の渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことをいう。
ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい”みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めても良し、予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーのことをいう。運賃料金は一般のタクシーと同じである。 国土交通省の移動等円滑化の促進に関する基本方針では、令和7年度までに各都道府県におけるユニバーサルデザインタクシーの導入率を約25%とすることが掲げられている。



## 小田原市地域公共交通計画

令和 6 年 3 月発行

発 行：小田原市

編 集：小田原市都市部まちづくり交通課

〒250-8555 神奈川県小田原市荻窪 300