

令和6年度第4回小田原市生活交通ネットワーク協議会 議事録

日 時：令和7年3月27日（木）午前10時～午前11時

場 所：小田原市役所3階 議会全員協議会室

出席者：出席者名簿参照

○議題

1 報告事項

- （1）県生活交通確保対策地域協議会県西地域分科会における協議結果について
- （2）バス4社合同 運転体験会 就職相談・会社説明会の開催について
- （3）バスの乗り方教室・バス de おでかけプロジェクト・バスマップについて
- （4）おだタク・おだチケ実証事業（第4弾）の実施について
- （5）日本版ライドシェアの検討状況について

2 その他

○意見交換等

・報告事項1 県生活交通確保対策地域協議会県西地域分科会における協議結果について	
事務局	【資料1に基づき説明】 本件については、2月3日に開催した第3回協議会で議論した方針を踏まえた神奈川県生活交通発行対策地域協議会の協議結果が2月26日付で報告された。 箱根登山バスの鴨宮駅と西成田を結ぶ循環路線については、朝夕の1日2回の運行のうち、夕方の便を減便することで路線が維持される。利用者への周知等について、箱根登山バスから報告をお願いします。
会員A	路線内の1企業には今回の減便について個別に説明し理解を得た。利用者に対しては、各バス停とホームページでダイヤ改正を周知している。現状、利用者から特段の問い合わせはない。
副会長	市内の路線ではないが、退出等の申出をされた路線番号1と2の結果はどのような状況か。
会員A	自治体からの補助金で路線を残しつつ、継続的に協議するという状況。
会長	朝7時台の路線を継続することになったが、今後の動向は協議会で引き続き確認してまいりたい。

・ 報告事項 2 バス 4 社合同 運転体験会 就職相談・会社説明会の開催について

事務局	【資料 2 に基づき説明】 バスの運転士不足に対する取組として、バスの運転体験会を兼ねた就職相談会 5 月 19 日（月）に開催する。こうした連携による取組は本市では初の試み。 事業の周知では、市の定例記者会見や広報誌での発信に加え、バスの車内広告やハローワーク小田原と連携した P R を行うが、会員の所属等にも周知の協力を依頼する場合があるので、承知いただきたい。
会長	富士急モビリティのロゴが変わっているので、新しいロゴの車両の写真に差し替えが間に合うようであれば対応できるとよい。
会員 B	県でも運転士確保の取組を始めているところで、県のホームページで県バス協会の運転士募集ページとリンクするバナーを出している。本事業についても相互リンク等で周知に協力できる。
会長	P R や周知をどこで行うかが重要。具体的にはこういったところにポスターやチラシを配布する予定か。
事務局	市内や近隣市町の公共施設での周知について調整を進めており、それに加え、自治体によっては駅に公共情報の掲示スペースがある場合もあるため、各駅での掲出について今後調整する予定。
会長	地元への就職意向が高い高校や専門学校、大学にも配れるとよいが、小田原周辺にはあまりないようにも思われる。 近隣市町に依頼するのであれば、沼津市にも協議会で携わっているので、沼津駅などへの掲出を調整してもらいたい。
会員 C	秋田の羽後交通が自動車学校と連携し、地元の高校生を対象とした運転体験会を実施したという事例があり、自動車学校の敷地内であれば高校生でも運転体験はできる。それを機に就職に至ったかまではわからないが、興味を持ってくれた学生が多かったと聞いている。その中から一人でも運転士に就いてくれるならバス会社としては大きい。 高校生で免許を持っていなくても、入社後、普通免許から大型二種免許の取得までの補助を実施しているので、高校生とその家族、専門学校生向けの開催を検討するのもよい。
事務局長	周知や開催方法は、バス 4 社の知恵も借りながら継続的に検討したい。

・ 報告事項 3 バスの乗り方教室・バス de おでかけプロジェクト・バスマップについて

事務局	【資料 3－1、3－2に基づき説明】 バスの乗り方教室は、小学校低学年の児童を対象に、生活に身近な路線バスの役割や必要性を認識してもらうとともに、交通安全やマナーを楽しく学ぶため、各バス事業者が開催いただいている。児童にとって、路線バスは生活の中で目にするものの実際の乗車経験は少ないため、いずれの教室も盛況であった。 バス de おでかけプロジェクトは、自家用車から公共交通への利用転換を促進し、道路混雑の緩和や二酸化炭素排出量の削減を図るため、ダイナシティ、イトーヨーカドー小田原店、箱根登山バス、富士急モビリティと市の公民連携で実施している取組。前年度と比べ、配布枚数・利用枚数ともに増えた一方で、アンケートの回答数は前回を下回る結果となった。アンケートの回答率の向上を含めた効果的な実施について、来年度以降の取組の中で各事業者と検討する。 県西部都市圏バスマップは、県西地域のバス路線を網羅した地図のほか、主要な乗り場の案内やお得な運賃サービスの案内を掲載しているもので、県西地域 2 市 8 町で構成する県西部広域行政協議会都市交通部会にて、県の市町村振興協会の助成金を活用して今回更新を行ったもの。 高齢者にもわかりやすいバスマップの作成について、市議会から意見があったため、令和 7 年度の作成に際して、部会で意見の反映について検討する。
会長	バスマップに対して市議会からはどのような意見があったのか。
事務局	現状のバスマップは、地形図にバス路線の情報を表示しているが、目的地までどのように乗り換えて行けば良いのか分からないため、デフォルメされた地図に目的地や施設情報、そこまでのルートを載せた簡略なマップがあってもいいのではという意見をいただいた。マップの構成を全面的に変えるということではなく、どういうものが利用者にとって使いやすいか、検討したいと考えている。
会長	高校や大学への通学ルートを記したバスマップという事例もある。例えば、前橋工科大学では、学生の発意で「1 限に間に合うマップ」が作成され、新入生に配布されている。また、市街地部のデフォルメ地図にお洒落なフォントで施設のリストアップを掲載した地図を岡山の宇野バスで作成しており、市民から重宝されているので、情報収集の参考になれば。
会員 D	事業者側の意見になるが、このバスマップは使い勝手が非常によく、事業所の職員全員に配って業務の中で使っている。どの会社がどの路線を走っているかを

	把握している利用者はほとんどいないため、他社の路線の問い合わせが頻繁に入るが、このバスマップで確認して案内をしている。この形はこの形で完成形として残してもらいたい。
会員C	このマップは毎年作成しているものか。
事務局	情報の更新についてバス事業者に照会をかけ、毎年更新して作成している。
会長	県バス協会で冊子タイプの県内バスマップを発行しているが、県西地域を一枚で見通せるのはこのマップの良さではある。
会長	資料3-1のバスの乗り方教室について、学校からの申出で1校の実施がされなかったという説明があったが、来年度は実施できる見込みか。
事務局	今年度中は日程調整がつかなかったが、来年度は年度明けの早い段階で学校の年間計画を確認し、バス事業者と調整を図る。
会長	資料3-2のバス de おでかけプロジェクトの実施結果について、アンケート回答率が前回比較で大分下回ったが、何かやり方を変えたのか。
事務局	アンケートは前回と変更しておらず、回答率が低下した要因はわからない。
会長	前回と差が出たことは気になるが、今回のアンケートも回答率は34.1%で、回答数が751なのでサンプル数としての確度に支障はない。案内の仕方で変わる部分はあると思うので、今回は工夫が必要かもしれない。
・報告事項4 おだタク・おだチケ実証事業（第4弾）の実施について	
事務局	【資料4に基づき説明】 昨年11月～今年3月までの第3弾に続き、今年4月～10月まで第4弾の事業を実施することとなった。おだタクは、地域からの意見をふまえ、江之浦に新たな降車スポットを設けるとともに、運行ダイヤを一部組み直して運行を継続。おだチケは、公共交通の利用促進に資する取組となっていることから、事業をそのまま継続する。対象地区は、第3弾まで拡大してきた区域で不便地域を概ね面的に組み入れたので、第4弾でエリアの変更は行わない。 第3弾の実施状況の中間報告としては、おだタクは一日の便の半分以上が利用されているという状況となっている。小田原駅から終点の石名坂バス停までの

	長い距離を運行するため、小田原駅～根府川駅までを 1 便、根府川駅～石名坂までを 1 便として、1 回の運行に対して 2 便というカウントをしているが、小田原駅～根府川駅までの間（石橋、米神）で利用する方が多い一方で、根府川駅～石名坂までの利用者はそれほど多くないという結果が出ている。 おだチケについては、地区ごとに多少違いはあるが、全体では対象人数に対し半分程度の申請率という結果が出ている。利用者数は、毎月の利用者数を 3 か月足し合わせた数としており、タクシーと路線バスの利用者数の合計が合わない部分は、タクシーと路線バスの両方を利用している方の分である。配布が 3200～3300 人に対して 1 ヶ月あたり約 1500 人の方が利用しており、半分くらいの利用率という結果。傾向として、第 3 弾から拡大した箱根登山バスと富士急モビリティの路線バスでの利用割合が増えている。
会員 E	おだタクは入札制の取組だったが、今回も同じ手続きがあったのか。
事務局	今回も市内のタクシー事業者 8 社に見積り参加の意向を確認し、3 社から手挙げがあった。入札を行った結果、第 3 弾と同じ業者が運行することとなった。降車スポットの追加については、地域からの要望をふまえ、事業者との詳細協議の中で確認し、そのとおり変更した形で運行いただく予定。
会長	おだタクは、1 便あたりの乗車人数を計算すると、第 2 弾が 1.58 人に対して第 3 弾では 1.91 人に乗合率が高まっている。根府川駅で便のカウントを区分しているという説明もあったが、乗合率の上昇をどのように分析しているか。
事務局	小田原駅から片浦に向かう便で利用者数が伸びており、1 月には一便で定員 4 人のため、乗り切れない便も発生している。小田原駅を 12 時発の利用が伸びている。
会長	定期的な利用者が多いとのことだが、利用者数が増えているのは望ましい。一般的なオンデマンド交通を乗合タクシーでやる場合、1 回あたりの平均利用者数は 1.4 人程度であることが多く、1.9 人という数字は悪くない。乗り切れない便が発生したという課題はあるものの、片浦地域にはおだタクの取組が合っているという印象になる。 第 3 弾と第 4 弾で区域を変えずに実施する形なので、実績がどう変わっていくかを引き続き協議会で確認してまいりたい。

・報告事項 4 日本版ライドシェアの検討状況について	
会員 E	関東運輸局神奈川支局から 3 月 17 日付で日本版ライドシェアの実施に係る意向調査が実施されており、小田原交通圏では、不足車両数はタクシー配置車両数の 5 % = 24 両となり、そのうち 12 両が 4 月 1 日から日本版ライドシェアとして実施される予定とのこと。時間帯としては、一般的な金曜日・土曜日の 16 時～翌 5 時までに加え、全日 9 時～16 時までも対象時間となっている。 本日の午後に小田原交通圏のタクシー組合の会議が開催予定で、まだ詳細は把握できていないが、エリアの中で 5 社が実施すると聞いている。実際に何台が日本版ライドシェアとして稼働するかは、始まってみないとわからない。
会長	全日の 9 時～16 時を最初から対象とするのは珍しく、県内で同様の例はないと思う。基本的には、夜間のタクシーが不足する時間帯をカバーする形で導入されるが、平日の時間帯で成り手が集まるのか、難しい部分もある。 札幌市では、やはり夜間の 22 時～翌 3 時の時間帯で実施されており、当初は大学生がドライバーになったとも聞いたが、実働は段々と減っていく傾向にあるようである。一方で、パートタイム的に時間を区切って働きたいという需要も一定数あるはずなので、移動の供給不足をどう補っていけるか注視したい。
会員 E	ライドシェアの支払いでは、おだチケは使えないということでしょうか。
事務局長	ライドシェアでは、支払方法がキャッシュレス・事前決済が基本であり、おだチケ対象者との相性が良くないと考えている。今後、ライドシェアで現金での支払いを受け付けるとともに、利用者からおだチケ利用を希望する声が高まった場合は、対応をどうするか協議させていただきたい。
・その他	
事務局長	会員の任期について、令和 7 年 3 月 31 日をもって、2 年の任期が満了となるため、次の任期の令和 7 年度と令和 8 年度の会員の推薦をお願いしているので、年度末の忙しいところで申し訳ないが、回答をお願いする。