

## 令和7年度第1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5月20日（火）午後3時～午後4時20分

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 協議事項

- (1) 令和6年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業報告及び決算報告について
- (2) 令和7年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業（案）及び予算（案）について
- (3) 小田原市地域公共交通計画の評価について
- (4) 国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金について

#### 2 報告事項

- (1) 自動運転に関する取組について

#### 3 その他

### ○意見交換等

・協議事項1 令和6年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業報告及び決算報告について	
事務局	<p><b>【資料1-1及び1-2に基づき説明】</b></p> <p>令和6年度は、会議等については協議会を4回、作業部会を2回開催。事業等については「バスの乗り方教室」を3社3校にて実施、「バス de おでかけプロジェクト」の開催、「バスマップの作成・配布」を行った。</p> <p>令和6年度の出納監査を幹事である小田原箱根商工会議所の小林会員、県交通政策課の廣野会員に実施いただき、適正なものとお認めいただいた。</p> <p style="text-align: center;">（質問・意見等なし 全員賛成）</p>
・協議事項2 令和7年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業（案）及び予算（案）について	
事務局	<p><b>【資料2-1及び2-2に基づき説明】</b></p> <p>会議等としては、昨年度と同様に協議会は年4回程度、必要に応じて作業部会を開催する予定。</p> <p>事業等の「バス4社合同 運転体験会 就職相談・会社説明会」は、昨日5月19日に開催し、午前と午後の部で23名ずつの合計46名の方に参加いただいた。平日開催のため集客を心配していたが、意欲の高い参加者が多く、各社のブースも賑わった。「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</p>

<p>会長</p> <p>会員A</p> <p>事務局</p> <p>会員B</p> <p>会長</p>	<p>の作成・配布」は今年度も実施する予定。</p> <p>予算（案）では、地域内フィーダー系統補助として箱根登山バス（小田原駅～石名坂）に支出する地域公共交通確保維持改善事業費補助金の金額が大きい。</p> <p>補足として、バスの運行費の補助金は、以前は直接バス事業者に支払われていたが、令和7年度よりフィーダー系統に関しては受領主体が協議会になった。このことにより、協議会の予算に載ることになっている。</p> <p>バスの運転体験会・就職相談会の費用は令和6年度と令和7年度のどちらに計上されているものか。</p> <p>会場使用料等を令和7年度予算（案）に計上しているが、昨年度末に周知用のポスター等を印刷しており、その費用は令和6年度の支出として整理している。</p> <p>県からの地域公共交通確保維持改善事業費補助金について、要綱を確認したところ、協議会ではなく事業者に直接支払うスキームとなっているため、予算（案）の歳入及び歳出から県補助金2,682千円を削除いただきたい。</p> <p>県によって「協議会を通して支払う」「事業者に直接支払う」という部分が異なることはある。申し出のとおり、歳入及び歳出を2,682千円除いた375万1,552円に修正した内容で認めるということによろしいか。</p> <p style="text-align: center;">（全員賛成）</p>
<p>・協議事項3 小田原市地域公共交通計画の評価について</p>	
<p>事務局</p> <p>会長</p> <p>事務局</p>	<p><b>【資料3に基づき説明】</b></p> <p>小田原市地域公共交通計画の計画期間は令和6年度から15年度までの10年間であるが、毎年の評価作業を通して施策や目標の達成状況を把握し、必要に応じて計画の見直し等を行うものとしている。</p> <p>現時点で数値情報を提供依頼中の指標もあるため、会員の皆様には、国に正式提出する段階で改めて共有させていただく。</p> <p>ノンステップバスとUDタクシーの導入率について、令和6年度目標値の記載で「前年比～%増」という部分は、正しくは「基準値+～%」であり、「～ポイント増」という表現の方が適切と考える。</p> <p>ご指摘のとおり記載を修正する。</p>

会長	<p>施策No.22「M a a Sの活用」では、EMo tアプリのダウンロード数が記載されているが、他の事業では実施や協議の結果を記載しており、やや抽象的に感じる。この取組に市としてはどういった関わりがあるか。</p>
事務局	<p>もともと箱根地域で導入が進んでいたEMo tについて、小田原エリアでの展開の調整が進められ、どちらかといえば観光施策的なサービスではあったが、交通施策としても関連があることから計画に記載した経緯がある。</p>
会長	<p>協議会としてEMo tアプリのダウンロード数を高める取組や努力をしてきたか、という点で引っかかりがある。市としてプロモーションに協力しているといったことはあるか。</p>
事務局	<p>令和5年度に、市のデジタルイノベーション課（現在の政策調整課）が費用を出し、アプリの改修を行っている。箱根の情報が中心だったサービスに小田原が加わったことについて、プロモーションも行った。</p>
会長	<p>ダウンロード数のみの記載に唐突感があったが、市として関わりがあるのであれば差し支えない。</p>
会長	<p>指標1-2「路線バスの年間利用者数」について、関東運輸局に数値の情報を請求中ということで、こういった数字が各市町からの請求に基づくのではなく、すぐに公表・オープンソース化されていくことが地域公共交通計画の実質化に欠かせないので、様々な場で意見として出していきたいと考えている。</p>
会長	<p>それでは、確認した評価の内容を国の様式に落とし込み、協議会として提出するというのでよろしいか。若干の修正等については、事務局と会長に一任いただきたい。</p> <p style="text-align: center;">(全員賛成)</p>
<p>・協議事項4 国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金について</p>	
会長	<p>バスの不採算路線の運行費について、国から補助金をもらうための申請内容を諮るものである。国の補助路線には、地域間幹線系統と地域内フィーダー系統の2種類があり、いずれも協議会として調える必要がある。</p>
事務局	<p><b>【資料4-1～3に基づき説明】</b></p> <p>令和8事業年度分の補助申請に当たっては、6月30日までに認定申請書を提出する必要があるため、本日はその提出書類について協議をいただく。</p>

	<p>地域間幹線系統補助の申請書については、内容の一部修正が見込まれる。補助額の算定では、国が毎年公表する単価と自社で算出する単価のいずれか低い方を採用することとなっているが、現時点で令和8年度の国単価が公表されていないため、令和7年度単価を使用して入力している。</p> <p>国の単価が公表された段階で、実車走行キロや自社単価の修正等を合わせた内容に修正し、会員の皆様への共有と、国への提出を進めたいと考えている。</p> <p>次に、地域内フィーダー系統補助については、対象路線の運行に係る費用総額20,202千円から、運行収入7,376千円及び国庫補助金2,723千円、県補助金2,723千円を運行経費から差し引いた差額分全額7,380千円を小田原市が補助することを予定しているが、補助額は運行実績に基づき算定することから、計画別紙に記載の額は概算金額となる。</p>
会長	<p>まずは地域間幹線系統、富士急モビリティの小田原駅～新松田駅間の申請書類に関して、不明点や意見があれば伺いたい。</p>
会員C	<p>地域幹線系統の補助要件で「輸送量が15人～150人/日と見込まれる」というものがあるが、計画書の別紙に記載の目標年間輸送人員82,000人と61,000人の分母の日数はどうなるか。平日の日数、または365日で考えるのか。</p>
事務局	<p>計画書の別紙に記載の目標年間輸送人員には、単純にバスの乗車人数を記載している。一方で、輸送量については、路線の中で、乗った区間は人それぞれ異なるため、全路線で並べた時に、一日どの程度の人を運んでいるかを換算した数値が15人～150人/日であるかということを確認している。</p>
会員C	<p>運行していない土日も含めて計算するものか。</p>
事務局	<p>運行していない日は含めない。</p>
会長	<p>資料4-2の8ページ目「表2」の中で計画運行回数が記載されており、これは往復回数のため、365で割った1日当たりの往復回数と平均乗車密度を掛けることで輸送量を算出している。</p> <p>平均乗車密度は、起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値で、起点から終点まで普通料金で乗る＝1として、途中乗車で途中降車の方などの数字も積み上げて算出するもの。平均乗車密度がある程度高いというのは、それだけ長い距離や市町をまたがるような移動によく使われている、あるいは利用者数が多い路線ということの判別基準になる。地域間幹線系統で基準を15人～150人/日としているのは、150人を超える路線は概ね黒字路線である</p>

	<p>ことが多く、反対に、15 人を下回る路線は利用者数が少なく需要が低いということになるため、国の補助金として維持を図るのは、こうした基準の範囲内の路線のみという制度設計になっている。</p> <p>富士急モビリティの同じ系統でも、下曽我駅経由の平均乗車密度は 20 いくつのため、少し利用者数が減ると 20 を割ってしまう。利用者数が大幅に減ると、将来的に地域間幹線系統の補助が受けられなくなる可能性があるため、注視が必要な路線だと思っている。</p>
会員C	補助ブロック名が山梨・静岡となっているが、分かれ目が県と異なるものか。
会員D	神奈川県は、京浜・武相・山静と言われており、地域ごとにブロックの割振りが国から定められている。横浜・川崎が京浜ブロック、それ以外の大体が武相ブロックである中、小田原市は山静ブロックとして特殊な形で山梨・静岡に含まれている。本来は武相ブロックに入るべきだが、そうではない状況にある。
会員C	ブロック単価も変わるものか。
会員D	<p>かなり差がある。ブロック内の事業者の平均がブロック単価になるため、山梨・静岡のバス事業者と神奈川のバス事業者では、やはり神奈川の方が実単価は高く、山静ブロックに神奈川のバス事業者が入るのは実態にそぐわない。</p> <p>国内の他地域でもこうした状況にあるところが多々あるので、見直しが必要と思われる。</p>
会長	<p>国の会議等でも議論しているが、なかなか変わらない。特に神奈中は顕著で、同じ神奈川県内で経費は高いはずなのに、赤字路線であっても補助金がしっかりもらえないという状況になってしまう。ブロックの切り方が適切かどうかということについて、今回議論になり議事録に残ること、小田原として意見があることは国に届けたいと思う。</p>
会長	<p>続いて、フィーダー系統補助に関して質問や意見等があれば。</p> <p>(意見等なし)</p>
会長	<p>それでは、事務局の説明にもあったが、まだブロック単価が公表されていない時期ということもあり、申請書の内容や各数値は、事務局と富士急モビリティで精査・微修正し、国に提出する中で会員の皆様にも共有していくということで承いいただきたい。</p> <p>(全員賛成)</p>

・報告事項 1 自動運転に関する取組について	
事務局	<p><b>【資料5に基づき説明】</b></p> <p>本市の地域公共交通計画では、公共交通の維持・確保、移動支援の導入に際し、A I や自動運転など新たな技術の活用を検討することとしており、県に対して自動運転の実証事業実施に向けた支援要請を行ったところ、昨年度の県西地域活性化プロジェクトの中で、本市での実証事業実施に向けた検討を進めることとなった。</p> <p>また一方で、本田技術研究所より、自社の小型車両による自動運転の実証事業のフィールドを探しており、地形や道路条件が多様な本市の公道での実施の相談を受けていたことから、県、本田と市の3者で実証事業の実施に向けた取組を進めるため、県において「県西地域自動運転バス導入研究会」を組織するとともに、3者での協定を締結した。県は総合的な調整、市は地域との調整・実証フィールドの提供、本田は技術実証実験の実施という役割分担になっている。</p> <p>今後、走行ルートについて関係者と協議を行い、令和7年度中の実証実験の開始を目指す。</p>
・その他	
事務局	<p>前回3月末の協議会で日本版ライドシェアの導入に関する進捗状況について報告をいただいたが、進捗があったようなので報告をいただきたい。</p>
会員E	<p>5月16日付で、車両台数は不明だが小田原交通圏の3社の許可が出たことが発表されている。前回の時点では5社から手挙げがあり、台数枠の調整は今後という報告をしたが、運輸支局から補足があればお願いしたい。</p>
会員F	<p>各社とも現在準備を進めているということで、実際の運行開始までにはもう少しばかり時間がかかる見込みである。</p>
会長	<p>昨日の運転体験会については、TVKのニュースがY o u T u b eで見ることができる。首都圏近郊でのこうした取組は珍しく、午前中に出席した武蔵野市の会議でも話題に上がった。引き続き、頑張っていたきたい。</p>