

令和7年度第2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10月31日（金）午前10時～午前11時10分

場 所：生涯学習センターけやき3階 視聴覚室

出席者：出席者名簿参照

○議題

1 協議事項

- （1）生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）について
- （2）待合環境の改善に向けた取組（バスまちばの設置）について

2 報告事項

- （1）地域内フィーダー系統確保維持補助金（令和7年度事業分）について
- （2）おだタク・おだチケ実証事業（第5弾）の実施について
- （3）移動支援の検討状況について
- （4）バス de おでかけプロジェクトの実施について

3 その他

- （1）小田原市総合計画・行政案における交通施策について
- （2）県バス協会主催 バス乗務員会社説明会の開催について

○意見交換等

・協議事項1 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）について	
事務局	【資料1に基づき説明】 交通事業者等によるバリアフリー化の推進や設備の導入を支援する国の制度として「バリアフリー化設備等整備事業」があり、この制度を活用するために必要な「生活交通改善事業計画」を策定するもの。過去には、バスの障がい者用ICカードシステムの導入、UDタクシーの導入に際して同計画を策定したことがある。 今回は、伊豆箱根バスが大型のノンステップバスを3台導入するとの報告を受け、計画を作成することとなった。導入費用の総額7,026万円に対し、補助額140万円×3台で420万円の補助を見込んでいる。
会員A	補足として、仮に国の補助金がつかなかった場合も、今年度中に車両の導入を進める予定である。
会員B	バス事業者はどこも大変厳しい財政事情を抱えている。地域公共交通計画でノンステップバスの導入を進めるとしていることから、自治体独自の補助制度の創設を検討いただきたい。

事務局長	市も可能な範囲で支援をしているところで、意見・要望として承りたい。
会長	以前はもう少し手厚い車両の購入補助があったが、現在は、ノンステップバスと従来型車両の差額や、資金調達に係る金利程度を補助する制度となっており、総額と比べると非常に限定的な補助額となっている。 一方で、他自治体の事例では、地域公共交通利便増進実施計画の策定による補助額の嵩上げ（計画に基づき路線再編行った箇所ですべて主に使用する車両が補助対象となる）や、自治体が車両を一度取得してから事業者に貸与する形をとることで補助率を上げるといった方法もあるので、どのように国の制度を有効活用していくかについては、引き続き、協議会として検討していけたらと思う。 生活交通改善事業計画の内容について認めるということによろしいか。 （全員賛成）
・ 協議事項 2 待合環境の改善に向けた取組（バスまちばの設置）について	
事務局	【資料 2－1 及び 2－2 に基づき説明】 地域公共交通計画の施策 No. 17 として、路線バスの待合環境の改善を進めることとしている中、岐阜市より、バス停付近の商業施設等をバスの待合スペースとして活用する「バスまちば」の取組について、横展開の協力依頼があった。 具体の進め方としては、のぼり旗やシール、公共交通情報ボックス、駐輪スペースの設置についてバス停付近の商業施設と協議し、対応可能な部分から整備を進めたいと考えている。 まずは、バス de おでかけプロジェクトで連携しているダイナシティに敷地内の既存休憩スペースをバスまちばに活用できないか相談しており、今後、市がクーリングシェルターとして指定した施設を中心に順次、協力依頼をかけていきたいと考えている。
会長	コンビニ等のイートインスペースや商業施設の一部の空間をバスの待合スペースとして活用する取組は事例がいくつかあり、八戸市でも十数年前から行っているほか、埼玉県では「バスまちスポット」という名称で県をあげて進めている。 役割分担の部分で、時刻表などの情報ボックスの補充は誰が担当するか。
事務局	バス事業者と事務局で詳細な調整までは進んでいないので今後検討するが、日常の維持管理はダイナシティが担うので、補充の第一報はダイナシティから市に連絡いただく形を想定している。紙の時刻表は配架せず壁面にポスターのように掲示するなど、補充作業があまり発生しない方法も含めて検討したい。

会長	待合スペースの利用者からタクシーの連絡先も置いてほしいという声もあるようなので、情報ボックスの内容として検討してはどうかと思う。 岐阜市のチラシを見ると、バスロケーションシステムによる接近情報が表示されるモニターも置いてあるようだが、小田原市ではどうする考えか。
事務局	岐阜市の担当に確認したところ、デジタルサイネージの設置には1台あたり25万円程度かかり、月々のランニングコストも発生するなど費用面の課題があるため、当面はモニターの設置までは考えておらず、各社のバスロケーションシステムにリンクするQRコードの掲出を予定している。
会長	G T F Sのリアルタイム版であるG T F S－R Tというフォーマットに各社が対応していれば、そのデータを抽出しサイネージに表示するのはそこまで経費をかけずに実装することができる。最近の話で、福島大学で指導している研究室の学生がシステムの構築に成功したので実際に大学で使っているが、モニター代程度の費用しかかかっていない。 そこまでデータをオープンソースにできるかといった課題はあるが、技術的には費用をかけずに実装できる段階にあるので、今後、検討するとよい。
会員C	ダイナシティのバス停は1番線と2番線があり、バスが来たときに待合所にいたままでバス停に並んでいないと、運転手が気付かず通過してしまう可能性もある。運用にあたっては注意が必要。
事務局	注意喚起の案内方法は他自治体の事例を情報収集しながら考えたい。
会長	今後の調整事項もあるが、バスまちば設置の取組について認めるということでよろしいか。 (全員賛成)
・ 報告事項 1 地域内フィーダー系統確保維持補助金（令和7年度事業分）について	
事務局	【資料3に基づき説明】 昨年度に計画認定を受けた令和7年度事業分の地域内フィーダー系統確保維持補助金について、計画期間である令和6年10月1日～令和7年9月30日の運行が完了し、交付申請の手続きに入るもの。11月末までの交付申請の提出に向けて、現在、箱根登山バスに申請書類等の作成を対応いただいている。 協議会が関連する対応としては、「事業評価」があり、1月31日までにフィー

	ダー系統・地域間幹線系統ともに実施する必要があることから、次回の協議会の協議事項とさせていただく。日程は、年明け1月20日（火）の10時を予定しているの、ご承知いただきたい。
・報告事項2 おだタク・おだチケ実証事業（第5弾）の実施について	
事務局	【資料4に基づき説明】 おだタク・おだチケ実証事業については、10月31日まで実施した第4弾に続き、11月から3月までの期間で第5弾の取組を実施する。 おだタク・おだチケ実証事業は、日中に路線バスが運行しない空白の時間帯が生じる地域や、駅・バス停から離れているといった公共交通の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を選定するために、実証実験として実施しているもの。 おだタクの第5弾では、一部の便の乗車スポットとして「旧江の浦港バス停」を新たに追加して運行する。運行ダイヤの大幅な変更は行わない。おだチケは第4弾と同じ内容で継続実施する。
会長	おだタクで乗車スポットに旧江の浦港バス停を追加した理由は。
事務局	地域との話し合いの中で要望があり、乗車スポットに追加した。現状の委託料の範囲でダイヤの調整も対応できたので、追加費用などは発生していない。 一方、第4弾の9月末時点では旧江の浦港バス停付近の乗降実績は1回もないので、試行的な変更ということで第5弾の経過をみたいと考えている。
・報告事項3 移動支援の検討状況について	
事務局	【資料5に基づき説明】 公共交通不便地域での新たな移動支援策としては、令和5年度に民間提案制度で採用したA I オンデマンド交通について、実証運行に向けて提案者と協議・調整をしている。 そうした中、令和6年7月に神奈川中央交通から「地域需要に即した持続可能なモビリティサービスの在り方の協議・検討について」申し入れがあり、市内を運行する神奈川中央交通の全てのバス路線について、持続可能な今後の在り方を路線の存廃も含めて協議するとともに、バス路線がまたがる二宮町と検討状況を共有しているところ。 これらの状況をふまえ、まずは路線バスの空白時間帯を補完する移動手段の確保の優先度が高い地区を中心に、令和8年度中のA I オンデマンド交通の実証運行の開始を目指し、関係機関との調整を進めている。

会長	路線バスとA I オンデマンド交通では1時間あたりで運べる乗客数がかかなり変わるの、十分なシミュレーションが必要。1時間あたり3～5人というA I オンデマンド交通の輸送力に対して、何台の体制で運用するか、乗降スポットの設定等による自由度をどこまで広げるかなど、制度設計の中で検討・工夫すべき点は様々にある。私も他自治体での事例をふまえて助言はできるので、実施に向けてしっかりと準備してまいりたい。
・報告事項4 バス de おでかけプロジェクトの実施について	
事務局	【資料6に基づき説明】 バス de おでかけプロジェクトとして、今年度も11月1日～30日の期間にダイナシティまたはイトーヨーカドー小田原店で3,000円以上の買い物をした方にバスの無料乗車券を配布する取組を実施する。無料乗車券は12月末まで利用でき、次の買い物の際の移動手段がバスに転換されることを促す狙いもある。 11月2日(日)には、ダイナシティで関連イベント「バス de おでかけフェア」を「おだわらゼロカーボンフェア」と同時開催することとなっており、バス車両に加え、本田技術研究所の自動運転車両の展示等も予定している。
・その他1 小田原市総合計画・行政案における交通施策について	
事務局	【別紙資料に基づき説明】 市では、これまでの取組を引き継ぎ、市民・地域・企業が持つ力を活かすとともに、生活に不可欠な土台を地域圏で連携し整えることに政策の力点を置き、「誰もが笑顔で暮らせる、愛すべきふるさと小田原」を新たな将来都市像とする第7次小田原市総合計画の基本構想を策定した。計画は「基本構想」と「実行計画」の2層構造としており、現在、令和8～10年度を計画期間とする第1期実行計画の策定を進めている。 会議資料の事前送付の際にもお知らせしたとおり、計画の策定にあたっては、様々な現場の意見を計画に反映させるため、既存の会議の場を活用して広く意見を募ることとしており、協議会の皆様からも意見をいただけたらと考えている。
会員D	指標として「バリアフリー化された鉄道駅舎数」を11駅から12駅へ増やすことを位置付けているが、どこかの駅でバリアフリー化の予定があるのか。
事務局	鉄道事業者と調整中で、現時点で予定が確定している駅はない。確定した際は協議会でも随時報告する。

会長	同じく指標として「路線バスの路線数（主軸路線及び広域路線）」の維持を位置付けているが、地域公共交通計画の中で主軸路線は「1時間に3本以上の便数」という目標水準があり、便数の維持を目指す主軸路線と路線自体の維持を目指す広域路線とで性質が異なる。13 路線の維持という形で同列に扱うのは主軸路線で求めるべき目標と合致しないので、主軸路線と広域路線を分けて指標を位置付ける方が適していると考ええる。 また、「協働プロジェクト 未来を創る都市デザイン」の中で「地域交通のリ・デザイン」という国で使われている文言の記載があるが、どんな取組か。
事務局長	国が示しているとおり、小田原も交通事業者や近隣市町との連携を図り、地域交通の再構築を図っていかなければならない局面にあり、今後、幅広に対応していくことの表現としてこのような記載をしている。
会長	詳細施策で具体的な取組が記載されていることに比べて、やや不自然な表現だと感じるので、工夫できればと思う。 計画への意見は11月14日（金）まで受け付けるとのことなので、他にも何かあれば事務局まで提出をお願いします。
・その他2 県バス協会主催 バス乗務員会社説明会の開催について	
事務局	来年3月1日（日）に市民交流センターUMECOで県バス協会主催のバス乗務員会社説明会を開催することとなった。市内を運行するバス事業者4社を含め8社程度が参加予定とのことで、詳細は次回の協議会で報告させていただく。
・事務連絡	
事務局長	次回以降の会議日程については以下の通り。 第3回：1月20日（火）10時～ 生涯学習センターけやき2階 大会議室 第4回：3月26日（木）10時～ 生涯学習センターけやき2階 大会議室