

令和 8 年度第 1 回小田原市生活交通ネットワーク協議会 次第（書面開催）

協議事項

- （１）令和 7 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 8 年度 小田原市生活交通ネットワーク協議会事業計画及び予算について
- （３）地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の認定申請について
令和 9 事業年度（令和 8 年 10 月～令和 9 年 9 月）の国補助
幹線系統：富士急モビリティ フィーダー系統：箱根登山バス

送付資料

- ・【資料 1－1】令和 7 年度 小田原市生活交通ネットワーク協議会 事業報告
- ・【資料 1－2】令和 7 年度 小田原市生活交通ネットワーク協議会 決算報告
- ・【資料 2－1】令和 8 年度 小田原市生活交通ネットワーク協議会 事業計画（案）
- ・【資料 2－2】令和 8 年度 小田原市生活交通ネットワーク協議会 予算（案）
- ・【資料 3－1】地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の認定申請について
- ・【資料 3－2】地域間幹線系統補助の認定申請に関する提出書類一式
- ・【資料 3－3】地域内フィーダー系統補助の認定申請に関する提出書類一式

令和 7 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会 事業報告

1 会議等

開催日	内 容
令和 7 年 5 月 20 日	第 1 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○協議事項 ・ 令和 6 年度 事業報告及び決算報告について ・ 令和 7 年度 事業（案）及び予算（案）について ・ 小田原市地域公共交通計画の評価について ・ 国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金について ○報告事項 ・ 自動運転に関する取組について
令和 7 年 10 月 31 日	第 2 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○協議事項 ・ 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 ・ 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 ○報告事項 ・ 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 ・ おだタク・おだチケ実証事業（第 5 弾）の実施について ・ 移動支援の検討状況について ・ バス de おでかけプロジェクトの実施について ○その他 ・ 小田原市総合計画・行政案における交通施策について ・ 県バス協会主催 バス乗務員会社説明会の開催について
令和 8 年 1 月 20 日	第 3 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○協議事項 ・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（令和 7 年度事業分）に係る事業評価について ○報告事項 ・ AI オンデマンド交通実証事業について ・ 自動運転の実証実験開始について ・ バス運転士の確保に向けた取組について
令和 8 年 3 月 26 日	第 4 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○報告事項 ・ AI オンデマンド交通実証事業について ・ バス運転士の確保に向けた取組について ・ おだタク・おだチケ実証事業について ・ 箱根板橋駅のエレベーター設置について ・ 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

※作業部会の開催なし

2 事業等

開催日	内 容
令和 7 年 5 月 19 日	バス 4 社合同 運転体験会 就職相談・会社説明会
	・ 午前の部に 23 名、午後の部に 23 名参加 ・ 大型バス（教習車）の運転体験、バス運転士の就職相談・会社説明ブース、路線バスの展示・見学 事業者：箱根登山バス、伊豆箱根バス、富士急モビリティ、神奈川中央交通 協 力：小田原ドライビングスクール 共 催：ハローワーク小田原
令和 7 年 11 月～12 月	バスの乗り方教室
	・ 山王小学校 箱根登山バス（12 月 8 日） ・ 久野小学校 伊豆箱根バス（11 月 5 日） ・ 下曽我小学校 富士急モビリティ（12 月 12 日） ・ 下中小学校 神奈川中央交通（11 月 5 日）
	バス de おでかけプロジェクト（第 11 回）
	・ バス de おでかけプロジェクト（11 月 1 日～12 月 31 日） 事業者：箱根登山バス、富士急モビリティ、本田技術研究所 商業者：ダイナシティ、イトーヨーカドー小田原店 ・ バス de おでかけフェア（11 月 2 日） おだわらゼロカーボンフェアとの同時開催
令和 8 年 2 月 2 日～	自動運転技術の実証実験
	・ 自動運転技術の実証実験（2 月 2 日～） 日 時：月～金曜日、午前 9 時～日没まで（週 1～3 日程度） エリア：橘地域ほか ・ 取材会および地域見学会（2 月 18 日） 自動運転技術の特長および実証実験の概要説明、デモ走行
令和 8 年 3 月 31 日～	バスまちば（ダイナシティ）の設置
	・ バス待合環境の改善事業に関する協定の締結（3 月 31 日） 事業者：箱根登山バス、富士急モビリティ、ダイドーフォワード ・ 既存の待合スペースにのぼり旗及び公共交通情報案内板を設置、バスまちばとして展開を開始
通年	バスマップの作成・配布
	・ 県西部都市圏バスマップ（25,000 部） 県西部広域行政協議会都市交通部会（県西地域 2 市 8 町）にて作成

令和 7 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会 決算報告

1 歳入

(単位：円)

科 目	決算額	摘 要
補助金	2, 929, 000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (フィーダー系統：小田原駅～石名坂)
負担金	200, 000	小田原市
	149, 100	バス 4 社合同 運転体験会 就職相談・会社 説明会に係るバス事業者負担分 箱根登山バス、伊豆箱根バス、富士急モビリ ティ、神奈川中央交通
諸収入	3, 900	会議室使用料の戻入
繰越金	719, 552	前年度からの繰越
合計	4, 001, 552	

2 歳出

(単位：円)

科 目	決算額	摘 要
会議費	138, 040	NW協議会開催に係る費用など (報酬、旅費、源泉徴収、振込手数料)
事務費	131, 665	その他の打合せ等に係る費用など (報酬、旅費、源泉徴収、振込手数料、会議 室使用料)
事業費	2, 929, 770	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (フィーダー系統：小田原駅～石名坂、振込 手数料)
	178, 565	バス 4 社合同 運転体験会 就職相談・会社 説明会に係る費用 (会場使用料、保険料、振込手数料)
	53, 154	バスまちば設置に係る費用 (印刷製本費、備品購入費、振込手数料)
合計	3, 431, 194	

※歳入と歳出の差額 570, 358 円は次年度に繰り越しとする。

監 査 報 告 書

小田原市生活交通ネットワーク協議会規約第 11 条第 1 項の規定により、
令和 7 年度収入支出決算について監査した結果、適正なものと認めます。

令和 8 年(2026 年) 4 月 2 1 日

小田原市生活交通ネットワーク協議会 監事

所属：小田原箱根商工会議所

職名：経営支援部経営支援二課長

氏名：小林 大悟



監 査 報 告 書

小田原市生活交通ネットワーク協議会規約第 11 条第 1 項の規定により、
令和 7 年度収入支出決算について監査した結果、適正なものと認めます。

令和 8 年 (2026 年) 5 月 12 日

小田原市生活交通ネットワーク協議会 監事

所属：神奈川県県土整備局都市部交通政策課

職名：副課長

氏名： 河津 智則



令和 8 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会 事業計画（案）

1 会議等

開催日	内 容
令和 8 年 6 月	第 1 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会（書面開催）
	○協議事項 ・ 令和 7 年度 事業報告及び決算報告について ・ 令和 8 年度 事業計画及び予算について ・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の認定申請について
令和 8 年 7 月	第 2 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○地域公共交通計画の令和 7 年度評価について ○A I オンデマンド交通実証事業について
令和 9 年 1 月頃	第 3 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○地域公共交通確保維持改善事業費補助金の評価について（令和 8 事業年度分）
令和 9 年 3 月頃	第 4 回 小田原市生活交通ネットワーク協議会
	○施策・事業の実施状況について
随時調整	小田原市生活交通ネットワーク協議会 作業部会
	○施策・事業の推進等について

2 事業等

開催日	内 容
令和 8 年 5 月 25 日	バス 4 社合同運転体験会・就職相談会
	・ バス（教習車）の運転体験会 ・ バス 4 社の就職相談・会社説明ブースの設置 ・ 路線バスの展示・見学
調整中	バスの乗り方教室
	・ バス路線沿線の小学校を対象に開催
令和 8 年 11～12 月 （予定）	バス de おでかけプロジェクト（第 12 回）
	・ バス de おでかけプロジェクト ・ バス de おでかけフェア
通年	バスマップの作成・配布
	・ 県西部広域行政協議会都市交通部会（県西地域 2 市 8 町）にて内容を検討・調整

令和 8 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会 予算（案）

1 歳入

（単位：円）

科 目	予算額	摘 要
補助金	2,723,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 （フィーダー系統：小田原駅～石名坂）
	89,000	地域づくり活動促進事業交付金
負担金	200,000	小田原市
	65,000	バス 4 社合同運転体験会・就職相談会に係る バス事業者・連携自治体の負担分 箱根登山バス、伊豆箱根バス、富士急モビリティ、 神奈川中央交通 南足柄市、箱根町、真鶴町、湯河原町
繰越金	570,358	前年度からの繰越
合計	3,647,358	

2 歳出

（単位：円）

科 目	予算額	摘 要
会議費	200,000	NW協議会開催に係る費用など （報酬、旅費、源泉徴収、振込手数料）
事務費	200,000	その他の打合せ等に係る費用など （報酬、旅費、源泉徴収、振込手数料、会議室 使用料）
事業費	2,723,000	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 （フィーダー系統：小田原駅～石名坂）
	220,000	バス 4 社合同運転体験会・就職相談会 （会場使用料、保険料、印刷製本費、振込手数料）
予備費	304,358	
合計	3,647,358	

※但し、科目間の流用を認める。

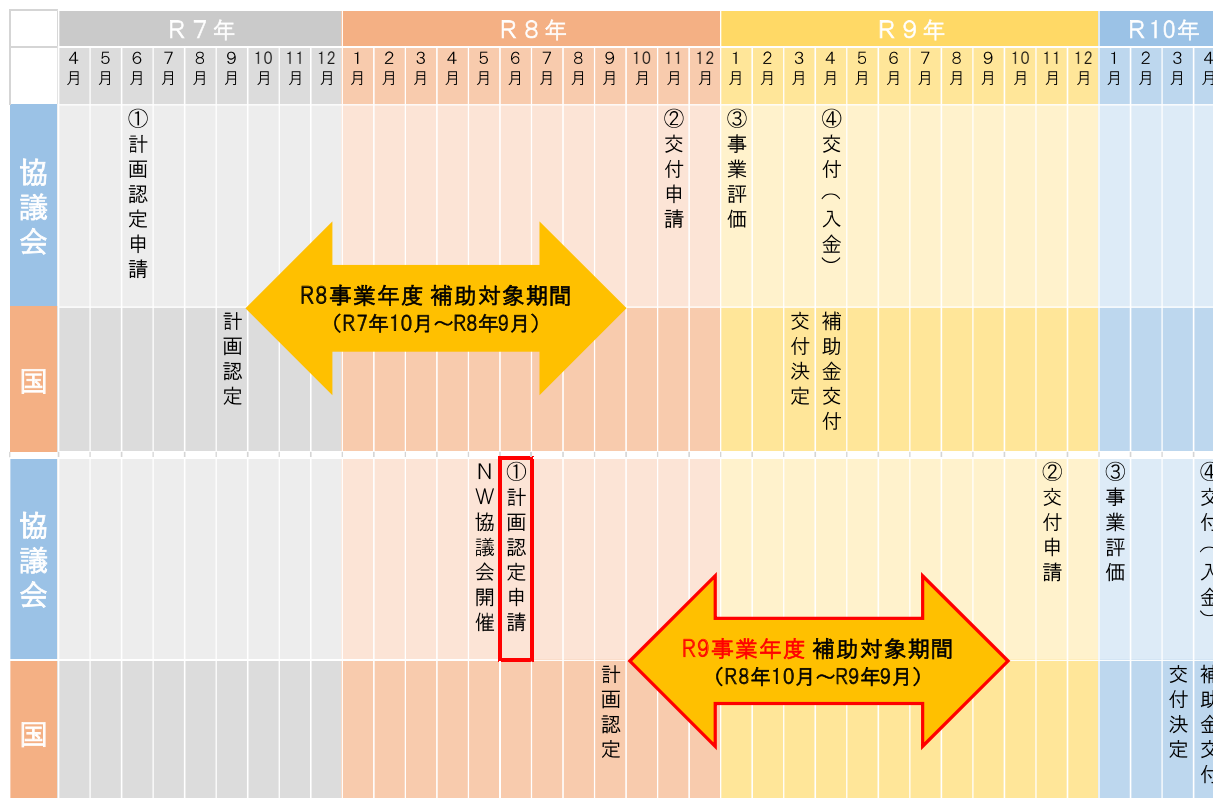
地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の認定申請について

1 国への補助申請路線について

国補助の種類	主な補助要件	事業者	路線
地域間幹線系統 確保維持費補助金 【資料 3 - 2】	・ 複数市町村にまたがる ・ 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上 ・ 輸送量が 15 人～150 人／日 ・ 経常赤字である	富士急 モビリティ	新松田小田原線 (第一生命・西大友経由と 下曽我経由の 2 路線)
地域内フィーダー系統 確保維持費補助金 【資料 3 - 3】	・ 補助対象地域間幹線系統に接続する ・ 地域公共交通計画に基づいて（新たに） 地方公共団体が支援を開始する ・ 経常赤字である	箱根登山 バス	石名坂線 (小田原駅～石名坂)

2 手続きのスケジュール（令和 9 事業年度：令和 8 年 10 月～令和 9 年 9 月）

	計画認定申請	交付申請	事業評価	交付（入金）
富士急モビリティ (幹線)	市協議会から国	事業者から国	市協議会から国	事業者へ直接
箱根登山バス (フィーダー)		市協議会から国	※ 2 次評価を国で実施	市協議会 から事業者
提出時期	令和 8 年 6 月	令和 9 年 11 月	令和 10 年 1 月	令和 10 年 4 月
市協議会での協議	令和 8 年度 第 1 回 (今回の書面協議)	—	令和 9 年度	—



国土交通大臣 殿

氏名又は名称	小田原市生活交通ネットワーク協議会
住 所	小田原市荻窪 300 番地
代 表 者 氏 名	会 長 吉 田 樹

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和 8 年 月 日

小田原市生活交通ネットワーク協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本路線については、小田原市地域公共交通計画において、地域公共交通ネットワークを構成する広域路線に位置付けている。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図ることとしている。

このため、本路線については、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）の活用により、持続可能な運行を目指す。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

各系統の年間輸送人員及び収支率について、以下のとおり目標を設定する。

事業者名	運行系統名（起点～終点）	目標年間輸送人員	目標収支率
富士急モビリティ株式会社	新松田小田原線【第一生命・西大友経由】 （新松田駅～第一生命・西大友～小田原駅）	83,000人	109.73%
	新松田小田原線【下曽我経由】 （新松田駅～下曽我～小田原駅）	59,000人	86.17%

目標値の設定方法

- (1) 目標年間輸送人員 運行回数1回当たりの利用者を現状より一人増やす
(2) 目標収支率 収支率を現状より1%改善する

（小田原市地域公共交通計画 P89 参照）

(2) 事業の効果

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な交通手段が確保される。

また、定量的な事業目標を導入することにより、収支改善を図るとともに、適切な受益者負担やサービス水準へ誘導することが期待できる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 県西部都市圏バスマップの作成（小田原市ほか県西地域1市8町）
- ・ 地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進（事業者）
- ・ バスの乗り方教室の実施（事業者、小田原市）
- ・ バスロケーションシステムの導入による利便性の向上（事業者）
- ・ 公共交通不便地域における移動支援策「おだチケ」実証事業の実施（小田原市）

（小田原市地域公共交通計画 P90, 92, 110 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
運行系統の概要については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める 「表 1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 2」を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・乗降調査
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの 運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及 びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
これまでの取組によって、利用促進につながっている路線もあることから、引き続き 実施していくほか、運行の継続や改善に向けた取組を検討するため、令和 9 年度計画に についても、関係市町村と事業者と連携し、地域に利用促進に向けた啓発等や路線のダイヤ 改正、運行区間の見直し等を行っていく。 系統別についての取組内容と目標については別紙 1・2 参照
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>

「新松田小田原線【第一生命・西大友経由】」、「新松田小田原線【下曽我経由】」の確保維持を目的とする。

当該地域間幹線系統の確保維持のため、老朽化した車両の更新を支援する必要がある。併せて、どなたでも利用しやすい環境を整えるため、使用する車両の低床化を進める必要がある。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

老朽化した車両を更新し地域間幹線を確保維持する他、どなたでも利用しやすい環境を整え、バリアフリー化を図る。

事業者名	運行系統名（起点～終点）	目標年間輸送人員	目標収支率
富士急モビリティ株式会社	新松田小田原線【第一生命・西大友経由】 （新松田駅～第一生命・西大友～小田原駅）	83,000人	109.73%
	新松田小田原線【下曽我経由】 （新松田駅～下曽我～小田原駅）	59,000人	86.17%

(2) 事業の効果

地域間幹線系統が確保維持されるほか、車両を低床化し、どなたでも利用しやすい環境をつくることにより、利用者数の維持又は増加が期待できる。

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 **【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」及び「表7」を添付

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

※該当なし

(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和8年6月 日（第1回） 計画全体について書面協議し、承認（予定）
19. 利用者等の意見の反映状況
小田原市地域公共交通計画の策定に当たり、令和5年12月15日から令和6年1月15日にかけて意見公募を行った結果、8人から43件の意見をいただきました。そのうち、補助路線に関わる意見は、1件（意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの）あった。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）小田原市荻窪 300 番地

（所 属）小田原市都市部地域交通課

（氏 名）曾我

（電 話）0465-33-1267

（e-mail）ma-koutsu@city.odawara.lg.jp

令和9年度

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域間幹線系統）
「令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土曜・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
神奈川県 (小田原市)	富士急モビリティ(株)	(2) 新松田駅～小田原駅 (第一生命・西大友経由)	3,007.5	0
	富士急モビリティ(株)	(3) 新松田駅～小田原駅 (下曽我駅経由)	4,264.0	0
				0
				0
合 計			7,271	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合には、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

申請番号	起点	主な経由地	終点	色別
2	新松田駅	第一生命 西大友	小田原駅	—
3	新松田駅	下曽我駅	小田原駅	—

申請番号	起点	主な経由地	終点	色別
2	新松田駅	第一生命 西大友	小田原駅	
3	新松田駅	下曽我駅	小田原駅	

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)
「令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土曜・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 [※])の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	510,348	千円	営業外収益	3,604	千円
	営業費用	811,528	千円	営業外費用	649	千円
	営業損益	△ 301,180	千円	営業外損益	2,955	千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	1,675,788.0	km		経常収益(イ)	513,952	千円
				経常費用(ロ)	812,177	千円
				経常損益	△ 298,225	千円
				経常収支率	63.28	%

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	506,047	千円	営業外収益	2,524	千円
	営業費用	798,539	千円	営業外費用	986	千円
	営業損益	△ 292,492	千円	営業外損益	1,538	千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	1,682,721.3	km		経常収益(イ')	508,571	千円
				経常費用(ロ')	799,525	千円
				経常損益	△ 290,954	千円
				経常収支率	63.61	%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	281,695	千円	営業外収益	9,281	千円
	営業費用	416,594	千円	営業外費用	5	千円
	営業損益	△ 134,899	千円	営業外損益	9,276	千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	907,924.0	km		経常収益(イ'')	290,976	千円
				経常費用(ロ'')	416,599	千円
				経常損益	△ 125,623	千円
				経常収支率	69.85	%

(補助対象事業者の「基準期間[※]を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
山梨・静岡	458 円 84 銭	475 円 13 銭	484 円 65 銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用 の差 ニ－ヘ=ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
山梨・静岡	472 円 87 銭	480 円 21 銭	472 円 87 銭	0 円 0 銭	306 円 69 銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対 象期間	補助金交 付要綱別 表2(注) 4. の適用 割合 フ	改定率 コ
山梨・静岡	令和5年7月1日	基準期間の 前々 年度	1 / 3	13.20%
		基準期間の 年度	/ 3	
		基準期間の 年度	/ 3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	運行 系統 名	運行系統		計画運行 日数	計画運行 回数 ()	計画平均乗 車密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業 を実施する区域におけ るキロ程	系統キロ程と地域公共 交通再編事業を実施す る区域におけるキロ程と の比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線 との競 合率	補助ブロック 外乗入部分、 同一補助ブ ロック都道府 県外乗入部分 及び他路線と の競合部分以 外のキロ程の 比率			
				起点	主な 経由地					終点	チ			オ	オ÷チ=ク	リ	ヌ	ル						
																			①=カ×コ 内			②	①×② =③	
山梨・ 静岡	2		小田原線	新松田駅	第一生命西大友	小田原駅	365	日	2,792.5 (7.6)	回	5.3	40.2	人	往13.0km (平均) 復12.7km	12.8km	往0.0km (平均) 復0.0km	0.0km	0.000%	往0.0km (平均) 復0.0km	0.0km	往0.0km (平均) 復0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
	3		下宮張 新由小田原線	新松田駅	下宮張駅	小田原駅	365	日	2082.5 (5.6)	回	4.1	22.9	人	往16.5km 復16.0km	16.2km	往0.0km 復0.0km	0.0km	0.000%	往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km	0.000%	100.000%
								日	(0.0)	回		0.0	人											
								日	(0.0)	回		0.0	人											
合計			系統											往29.5km 復28.7km	29.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km		往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km		

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	補助ブロック 外乗入部分 及び同一補 助ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の比 率 (チー(リ＋ ヌ))÷チ＝ ヲ	計画実車走行 キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益												補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額コ			
						補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合			3カ年平均 (d+e+f)/3＝ノ	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間					
						基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収 益の増収分 f×コ÷(1＋ ロ)×フ＝g	経常収益 控除額 ケとgのい ずれか少 ない額 h	補助金交 付要綱別 表2(注) 4.の適用 後のキロ当 たり経常収 益 ノ－h＝ノ		経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ' ＝d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ' ＝e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ		補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ'＝f		
山梨・ 静岡	2	0	100.000%	72,515.9 km	34,290,593円	389円.91銭	20円.48銭	0円.00銭	389円.91銭	389円.91銭	20,545,896円	71,976.8 km	285円.45銭	25,749,480円	72,053.7 km	357円.36銭	38,023,069円	72,158.3 km	526円.93銭	28,274,674	円
	3	0	100.000%	67,662.0 km	31,995,329円	296円.40銭	16円.04銭	0円.00銭	296円.40銭	296円.40銭	15,154,517円	67,253.5 km	225円.33銭	16,901,993円	67,302.0 km	251円.13銭	27,725,943円	67,172.0 km	412円.76銭	20,055,016	円
0	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
	0	0			0円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭												0	円
合計				140,177.9 km	66,285,922円						35,700,413円	139,230.3 km		42,651,473円	139,355.7 km		65,749,012円	139,330.3 km		48,329,690	円

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カ－ヨ＝タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20＝レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額 ソ		アのうち補助ブ ロック外乗入部 分、同一補助ブ ロック都道府県外 乗入部分及び他 路線との競合部 分以外に係るも の ソ×ラ＝ツ	ソのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック都道府県外 乗入部分以外に 係るもの ソ×ラ'＝ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数 ／①計画運行回数 ＝ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2＝ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワーヨ＝ム	損失額から国庫 補助額を控除し た額 ム－ラ＝ウ
			円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円
山梨・ 静岡	2	0	6,015,919	15,430,766	6,015,919	6,015,919	6,015,919		6,015	千円	3,007.5	6,015,919	3,008,419
	3	0	11,940,313	14,397,898	11,940,313	11,940,313	11,940,313	8528795	8,528	千円	4,264.0	11,940,313	7,676,313
0	0	0	0	0	0	0	0			千円		0	
	0	0	0	0	0	0	0			千円		0	
合計			17,956,232	29,828,664	17,956,232	17,956,232	17,956,232	8,528,795	14,543	千円	7,271	17,956,232	10,684,732

補助ブ ロック名	申請 番号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合								
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具 体的概要
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山梨・ 静岡	2	0		0.0%		0.0%		0.0%	3,008,419円	100.0%	
	3	0		0.0%		0.0%		0.0%	7,676,313円	100.0%	
0	0	0							0円		
	0	0							0円		
合計			0円	0.0%	0円	0.0%	0円	0.0%	10,684,732円	100.0%	

(1) 記載要領

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。

2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）を損益状況欄に記載すること。

3.補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。

6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。

7.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、「認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

8.「補助金交付要綱別表2（注）4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3／3」、「前年度」の場合は「2／3」、「前々年度」の場合は「1／3」をそれぞれ記載すること。

9.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位（第3位以下四捨五入）にて記載すること。

10.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。

11.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

12.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。

13.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。

14.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は（リ）に記載すること。

15.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50％以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）ー補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ヌ））に係るキロ程を記載すること。

16.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

17.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、％以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。

18.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。

19.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。

20.「補助対象経費」の欄は、（ネ）（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は（ネ）の金額を記載し、記載がない場合は（ツ）の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額に、（ツ）の金額から左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額を控除して得た金額に（ク）の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、（ツ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。

21.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の（ノ）は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11／20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。

22.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

23.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

24.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
（記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

(2) 添付書類

1. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

2. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限る）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2（注）4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

事業名	富士急モビリティ株式会社		
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)	
	業務部	業務部長 畑野 政信	
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)	
	業務部	業務部長 矢野 浩一	

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

実態調査日 令和7年6月14日・15日・16日実表																					
運 行 系 統					年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			1系統当り 経常費用 (円)	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入 等の有無	備 考		
申請 番号	運 行 系統名	起 点	主 な 経 由 地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人・km)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)		営業外 収 益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	平均乗車 密 度				平均賃率 (F) (円)	
																平均乗車 回数 (C) × (F) (G)					平均乗車 距離 (G)
2	小田原線	新松田駅	第一生命 西大友	小田原駅	12.8	7.5	79.973	3.7	295,900.1	37,421,312.0	72,158.3	355,665	246,092	38,023,069			67.09	7.7	57.7	有・無	
3	小田原線	新松田駅	下曽我駅	小田原駅	16.2	5.6	56.683	4.1	232,400.3	27,163,790.0	67,172.0	332,257	229,896	27,725,943			62.96	6.4	35.8	有・無	
																				有・無	
																				有・無	
																				有・無	
合計					29.0		136.656		528,300.4	64,585,102	139,330.3	687,922	475,988	65,749,012						有・無	

実態調査日 令和7年6月14日・15日・16日実施

- [記載要領]
- この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に於て、運行系統ごとで作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
 - 申請番号は、地域公共交通計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
 - 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
 - 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
 - 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
 - 輸送人キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
 - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
 - 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
 - 1系統当たり經常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり經常費用に当該系統の乗車走行キロを乗じたものとする。
 - 平均乗車率は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切捨て)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均乗率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
 - 平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
 - 備考欄には、補助対象期間中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
 - 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
 - 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものについて記載すること。

地域公共交通計画（別紙）における生産性向上の取組
新松田駅～第一生命・西大友～小田原駅（富士急モビリティ株式会社）

1 これまでの改善等に向けた取組

当該系統は、地域住民の通勤、通学、通院や買い物等の生活交通として利用されており、必要な路線である。
これまでも利用促進に向け次の取組を実施している。

- ・県西部都市圏バスマップの作成・配付（小田原市ほか県西地域1市8町）
- ・バスの乗り方教室の実施（事業者、小田原市）
- ・バスロケーションシステムの導入による利便性の向上（事業者）
- ・公共交通不便地域における移動支援策「おだチケ」実証事業の実施（小田原市）

2 今後の取組

- ・利用促進の実施（事業者、小田原市）
- ・地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進（事業者）

年度	R3	R4	R5	R6	R7	R9
運行回数(回/日)	7.6	7.6	7.6	7.6	7.5	7.6
路線キロ程(km)	12.8	12.8	12.8	12.8	12.8	12.8
平均乗車密度	5.3	5.1	4.5	5.1	7.7	5.3
年間実車走行キロ(km) ※R9は年間計画実車走行キロ(km)	72,153.3	72,153.3	71,976.8	72,053.7	72,158.3	72,515.9
経常費用 A(千円) ※R9は見込額	26,241	24,528	26,880	34,234	34,971	34,290
経常収益 B(千円) ※R9は見込額	24,270	22,527	20,546	25,749	38,023	28,274
収支率 B÷A(%) ※R9は目標収支率 下記(2)参照	92.49	91.84	76.44	75.21	108.73	109.73
年間輸送人員 D(人) ※R9は目標年間輸送人員 下記(1)参照	63,611	63,750	70,546	78,810	79,973	83,000

(1) 目標年間輸送人員

①運行回数1回当たりの利用者を1人増やす

→1人×7.6回×365日=2,774人

②基準値

直近3年間（R5～R7）の年間輸送人員の平均値、またはR7の年間輸送人員と比較し高いものとする。

→76,443人（R5～R7平均）＜79,973人（R7年間輸送人員）

③R9目標年間輸送人員設定（①＋②）

→2,774人＋79,973人＝82,747人

→百の単位を四捨五入、83,000人を目標値とする。

・設定理由

利用者、住民に分かりやすい目標とするため「運行回数1回当たりの利用者を増やす」という設定にした。

(2) 目標収支率

①年間事業収支率を1%改善する

②基準値

直近3年間（R5～R7）の収支率の平均値またはR7収支率のいずれか大きいほうとする。

→86.79%（R5～R7平均）＜108.73%（R7収支率）

③R9目標収支率設定（①＋②）

→108.73%＋1%＝109.73%

・設定理由

収支率が改善していくことにより、将来的に補助金額の圧縮が期待できることから目標収支率を設定した。

（参考 補助金交付実績額の内訳 単位：千円）

年度	R3	R4	R5	R6	R7
国	876.4	911.0	757.2	590.3	3,259.0

地域公共交通計画（別紙）における生産性向上の取組
新松田駅～下曽我～小田原駅（富士急モビリティ株式会社）

1 これまでの改善等に向けた取組

当該系統は、地域住民の通勤、通学、通院や買い物等の生活交通として利用されており、必要な路線である。
これまでも利用促進に向け次の取組を実施している。

- ・県西部都市圏バスマップの作成・配付（小田原市ほか県西地域1市8町）
- ・バスの乗り方教室の実施（事業者、小田原市）
- ・バスロケーションシステムの導入による利便性の向上（事業者）
- ・公共交通不便地域における移動支援策「おだチケ」実証事業の実施（小田原市）

2 今後の取組

- ・利用促進の実施（事業者、小田原市）
- ・地球環境や利用者にやさしいEVバス導入による利用促進（事業者）

年度	R3	R4	R5	R6	R7	R9
運行回数(回/日)	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6
路線キロ程(km)	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2
平均乗車密度	4.4	3.9	3.7	3.9	6.4	4.1
年間実車走行キロ(km) ※R9は年間計画実車走行キロ(km)	67,254.5	67,254.5	67,253.5	67,302.0	67,172.0	67,662.0
経常費用 A(千円) ※R9は見込額	24,459	22,862	25,116	31,977	32,554	31,995
経常収益 B(千円) ※R9は見込額	18,059	15,206	15,155	16,902	27,725	20,055
収支率 B÷A(%) ※R9は目標収支率 下記(2)参照	73.83	66.51	60.34	52.86	85.17	86.17
年間輸送人員 D(人) ※R9は目標年間輸送人員 下記(1)参照	41,355	45,249	52,305	59,130	56,683	59,000

(1) 目標年間輸送人員

①運行回数1回当たりの利用者を1人増やす

→1人×5.6回×365日=2,044人

②基準値

直近3年間（R5～R7）の年間輸送人員の平均値、またはR7の年間輸送人員と比較し高いものとする。

→56,039人（R5～R7平均）＜56,683人（R7年間輸送人員）

③R9目標年間輸送人員設定（①＋②）

→2,044人＋56,683人＝58,727人

→百の単位を四捨五入、59,000人を目標値とする。

・設定理由

利用者、住民に分かりやすい目標とするため「運行回数1回当たりの利用者を増やす」という設定にした。

(2) 目標収支率

①年間事業収支率を1%改善する

②基準値

直近3年間（R5～R7）の収支率の平均値またはR7収支率のいずれか大きいほうとする。

→66.12%（R5～R7平均）＜85.17%（R7収支率）

③R9目標収支率設定（①＋②）

→85.17%＋1%＝86.17%

・設定理由

収支率が改善していくことにより、将来的に補助金額の圧縮が期待できることから目標収支率を設定した。

(参考 補助金交付実績額の内訳 単位:千円)

年度	R3	R4	R5	R6	R7
国	2,178.0	1,685.5	1,870.5	2,217.6	3,271.7

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名	富士急モビリティ株式会社
------	--------------

1. 車両取得の概要

初年度(令和8年度)	
補助ブロック名	申請番号 確保維持路線名称

新規車両なし

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く			実費購入予定費合計額から備忘価格を控除した額(円)	もと限度額のうち少ない方の額(円)	普通償却限度額 (定率法)A×0.4=ト (定額法)A×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円) ト+チ=ソ	事業者償却額(円)	支払のうちの少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 ソ×7÷12(月)=カ	計画額(千円) カ×1/2=コ	*残存価格 (円) ヘ=カ=タ
	車両価格イ	附属品価格ロ	改造費ハ											
第1号				イ+ロ+ハ=ニ	ヘ	0		0	0	0	7	0	0.0	0
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) への額以内	借入利率(%) 年利	償還期間(月)	補助対象経費 ソ	計画額(千円) ツ×1/2=ネ
		レ		円	
				円	
計				千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ツ	計画額(千円) ヨ+ネ
2,000	0

【負担者とその負担割合】

補助金交付番号	都道府県		市区町村		負担者とその負担割合		事業者自己負担 負担割合	その他の者 「その他の者」の具体的な概要
	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
武蔵野線	円	%	円	%	円	%	円	%
相模線	円	%	円	%	円	%	円	%
合計	円	%	円	%	円	%	円	%

2年目以降(令和9年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持路線補助金申請番号	
			当該年度	初年度
山梨・静岡	10	小田原、下曽我經由小田原線	2、3	6
山梨・静岡	11	小田原、下曽我經由小田原線	2、3	7

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額(円) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度7/2年目の みりの額＝ウ	普通償却限度額 (定率法)ウ×0.4＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム＋ウ＝ノ	事業者償却額(円) オ	ノとのうち少ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝ケ	*残存価格(円) ラ＝マ＝7
10	15,000,000	7,000,000	3,000,000		3,000,000	3,000,000	3,000,000	12	3,000,000	円	4,000,000
11	15,000,000	10,000,000	3,000,000		3,000,000	3,000,000	3,000,000	12	3,000,000	円	7,000,000
計	30,000,000	17,000,000	6,000,000	0	6,000,000	6,000,000	6,000,000	24	6,000	千円	11,000,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) サの額以内＝コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 I	Eと2.5%のうち低い方の率 (%) テ	補助対象経費 ア	計画額(千円) ア×1/2＝サ
			(自)	(至)				
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)	補助プロジェクト名	負担者とその負担割合										「その他の者」の負担割合		
			申請番号	都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担					
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合				
	マ＋ア			円	%		円	%		円	%		円	%	
	ケ＋サ														
	6,000			円	%		円	%		円	%		円	%	
	3,000														
			合計	円	%		円	%		円	%		円	%	

(1) 記載要領

- 1.申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 2.確保維持費(庫補助金申請番号)の欄には、補助申請車両の記車予定の通行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 3.「車両の種別」の欄には、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 4.「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 5.「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 6.「実費購入予定費」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 7.「車両購入金融費用」の欄は、売買取引手数料、改造費(それを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする)。
- 8.「車両購入金融費用」は、売買取引手数料は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限：年2.5%)
- 9.「計画額」の欄は、車両ごと(車両単位 0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 10.「リース車両について」の欄は、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 11.「普通償却限度額」の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 12.「普通償却限度額(△欄)」は、補助対象限度額(△欄)に保証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(△欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。
なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両：保証率0.10800 改定償却率：0.500

(2) 添付書類

- 1.補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 2.標準仕様(ノンステップバス)を購入する場合には、認定書の写し
- 3.低床仕様のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 4.移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 5.補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 6.過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

■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～下曽我～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～下曽我～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-下曽我駅-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 N o. 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 N o. 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									

バスマップの作成・配布（施策 N o. 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 N o. 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									

■ 3－3 案内の改善・充実

路線情報、運行情報等の提供の充実（施策 N○.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



表示板

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「Honcho」			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	伊豆箱根バス
2 飯入道・下香貫方面 Ganyudo / Shimokanuki		N39 牛臥・柿原循環（我入道経由） Ushibuse Kahirara Loop			15:15	伊豆箱根バス
		N32 下香貫循環（木の宮経由） Shimokanuki Loop「Kinomiyaj」			15:40	伊豆箱根バス
3 西浦・伊豆長岡駅方面 Nishikura / Izunagaoka Sta.		沼73 伊豆長岡駅（御用邸・静浦経由） Nagaoka Sta.「Goyotei・Shizuura」			15:15	伊豆箱根バス
		N21 江梨（一貫校入口、河内経由） Enashi			15:25	伊豆箱根バス
4 大平方面 Ohira		N71 大平 Ohira			15:20	伊豆箱根バス
		N71 大平 Ohira			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	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	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	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	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	伊豆箱根バス
		732 東部運転免許センター（生栄町・高尾台経由） Toubu-Driver's License-Center「Syoei-Cho・Takaodai」			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	伊豆箱根バス
		823 沼津市立病院（本田町・新沼田・さらばーと沼津経由） Numazu-City-Hospital「Hondamachi・LaLaport-Numazu」			15:45	伊豆箱根バス
9 片浜・原方面 Katahama/Hara		943 東田子浦駅（大瀬・片浜・原・桃里経由） Higashi-Tagonoura Sta「Ozuwa・Momozato」			15:30	伊豆箱根バス
		944 片浜駅（西高入口・大瀬・片浜経由） Katahama Sta「Nishiko Iriguchi・Ozuwa」			16:05	伊豆箱根バス

沼津駅南口路線バスデジタルサイネージ（出典：沼津市 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	
●	●	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 N○.10再）

1－4 公共交通の利用促進策に記載

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	小田原市生活交通ネットワーク協議会
住 所	小田原市荻窪 300 番地
代 表 者 氏 名	会長 吉田 樹

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和8年6月 日

小田原市生活交通ネットワーク協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本路線については、小田原市地域公共交通計画において、地域公共交通ネットワークを構成する広域路線に位置付けています。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することとしています。

このため、本路線については、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の活用により、持続可能な運行を目指します。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

事業の目標について、次のとおり設定します。

事業者名	運行系統名 (起点～終点)	目標年間 輸送人員
箱根登山バス株式会社	石名坂線 (小田原駅～石名坂)	41,058 人

目標値の設定方法

小田原市地域公共交通計画で定める「目標 1－2 路線バスの年間利用者数の増加」に準じて設定

(小田原市地域公共交通計画 P72、89 参照)

(2) 事業の効果

当該路線を維持することで、地域住民の移動手段が確保されます。

また、定量的な事業目標を導入することにより収支改善を図るとともに、適切な受益者負担やサービス水準へ誘導することが期待できます。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・利用時のサービス向上のため、乗務員に対する教育を実施（事業者）
- ・県西部都市圏バスマップの作成・配布（小田原市ほか県西地域 1 市 8 町）
- ・バスロケーションシステムの導入による利便性の向上（事業者）
- ・地域との検討会における路線バスの利用啓発（地域・小田原市）
- ・公共交通不便地域における移動支援策として、相乗りタクシー「おだタク」の本格運行の実施（小田原市）

(小田原市地域公共交通計画 P92～101、110 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表 1 を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る「石名坂線」について、その運行に係る費用総額 22,638 千円のうち、小田原市から運行事業者への補助金額については、運行収入 6,168 千円及び国庫補助金 3,976 千円、県補助金 3,976 千円を運行経費から差し引いた差額分 8,518 千円を負担することとしている。 なお、当該路線は真鶴町にまたがって運行していますが、路線バスの転回スペースの確保が主目的のため、真鶴町の費用負担はありません。（真鶴町は地域公共交通計画未策定）
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・乗降調査（毎月・事業者報告）
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表 5 を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ

【うとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和8年6月 日（第1回） 計画全体について書面協議し、賛成で承認（予定）

19. 利用者等の意見の反映状況

地域住民による移動手段の検討会（片浦地区まちづくり委員会福祉健康分科会）として、令和7年8月24日及び令和8年2月22日に本補助路線を含む地域の公共交通について協議しましたが、本補助路線に関わる意見はありませんでした。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）小田原市荻窪 300 番地

（所 属）小田原市都市部地域交通課

（氏 名）曾我

（電 話）0465-33-1267

（e-mail）ma-koutsu@city.odawara.lg.jp

表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名	年度
神奈川県	小田原市	小田原市生活交通ネットワーク協議会	令和 9 年度

	人 口
人口集中地区以外（人）	23,972 人
交通不便地域等（人）	人

交通不便地域等の内訳

人口（人）	対象地区	根拠法

地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度

小田原市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
小田原市地域公共交通計画 88 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
小田原市地域公共交通計画 88 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
小田原市地域公共交通計画 89 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
小田原市市地域公共交通計画 89 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

5-4 計画の目標

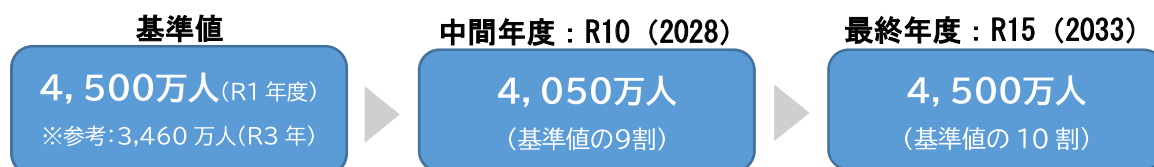
基本方針に基づき、3つの目標を設定します。

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

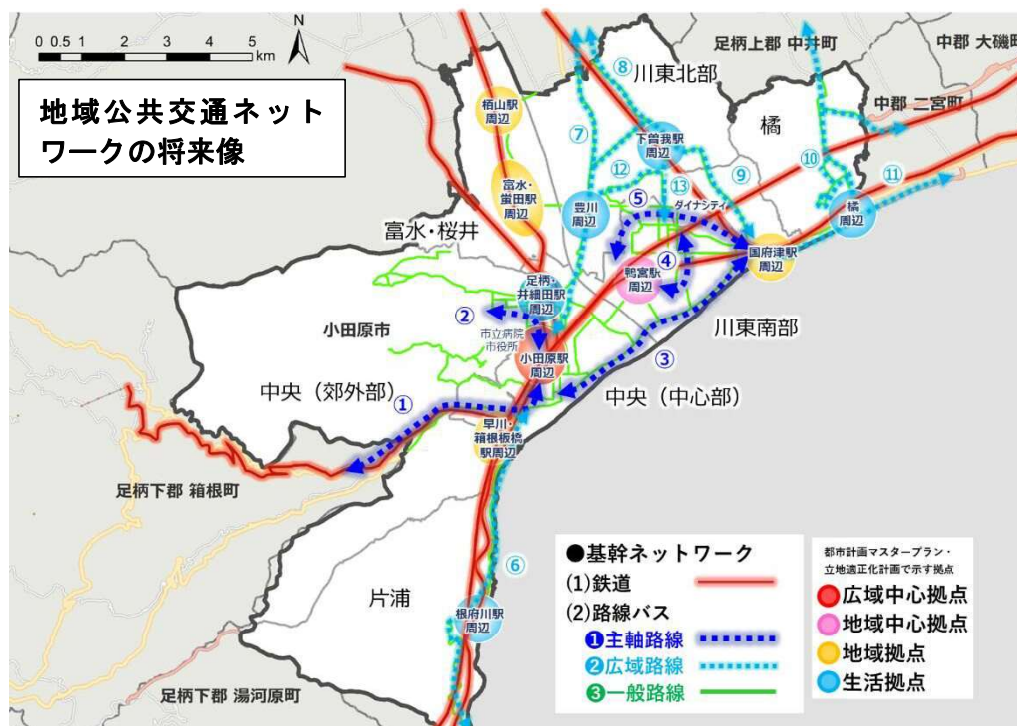
路線バスを維持するため、年間利用者数の増加を目指します。指標については、新型コロナウイルス感染症の拡大前である令和元(2019)年度を基準とし、令和3(2021)年度は約7割であるため、令和10(2028)年度（中間年度）で基準値の9割、令和15(2033)年度（最終年度）で基準値の10割を目標とします。



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経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～下曽我駅～新松田駅	広域路線	小田原駅から下曽我を経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～下曽我～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～下曽我～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-下曽我駅-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）。

バスマップの作成・配布（施策 N o. 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 N o. 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、中曽根、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

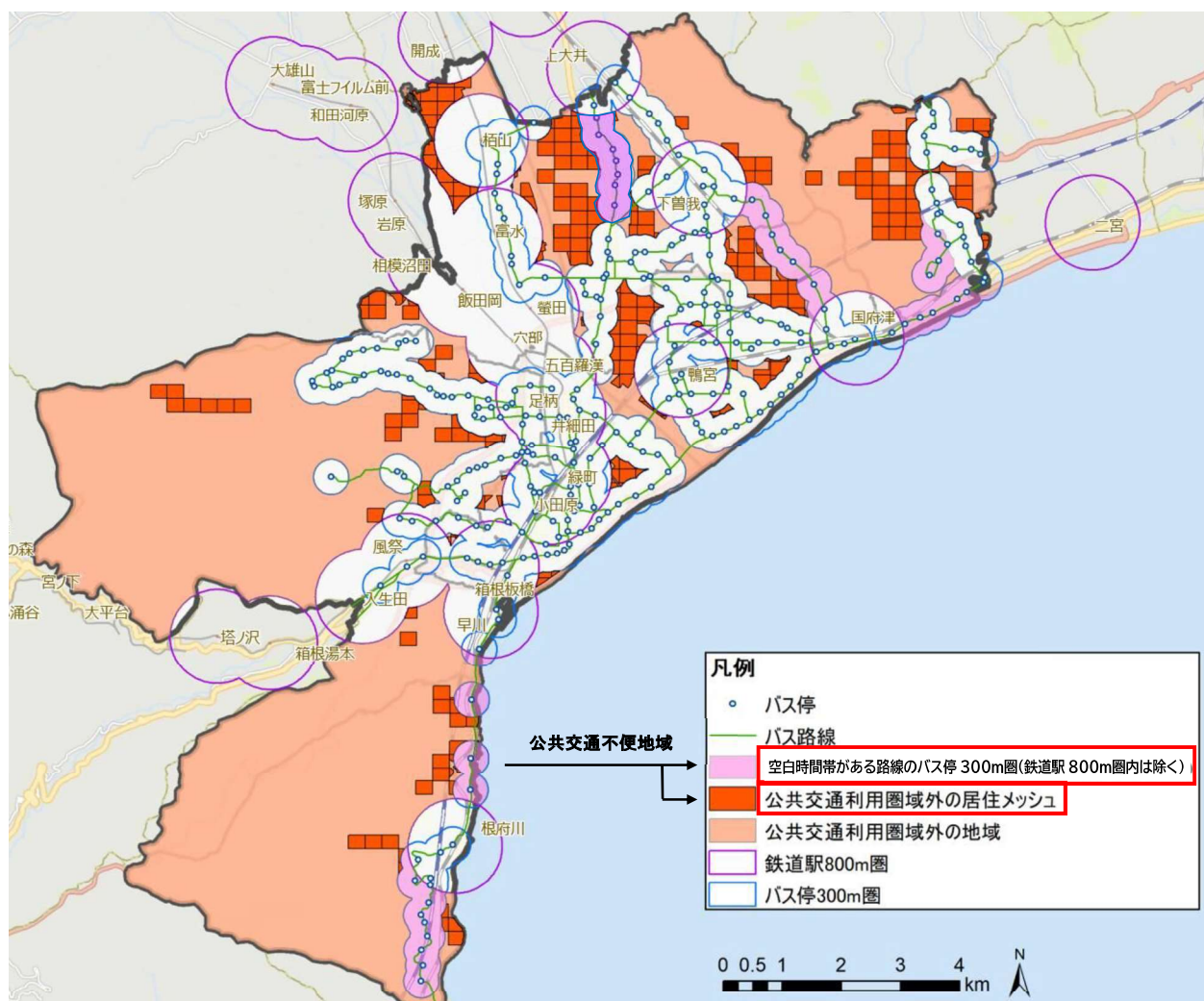
【移動支援策の例】※詳細は 101 ページ参照

- ・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
●	●	●	【①先行地域】 実証事業 → 本格運行(必要に応じて見直し) 【②その他の地域】 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 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										

※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 of 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

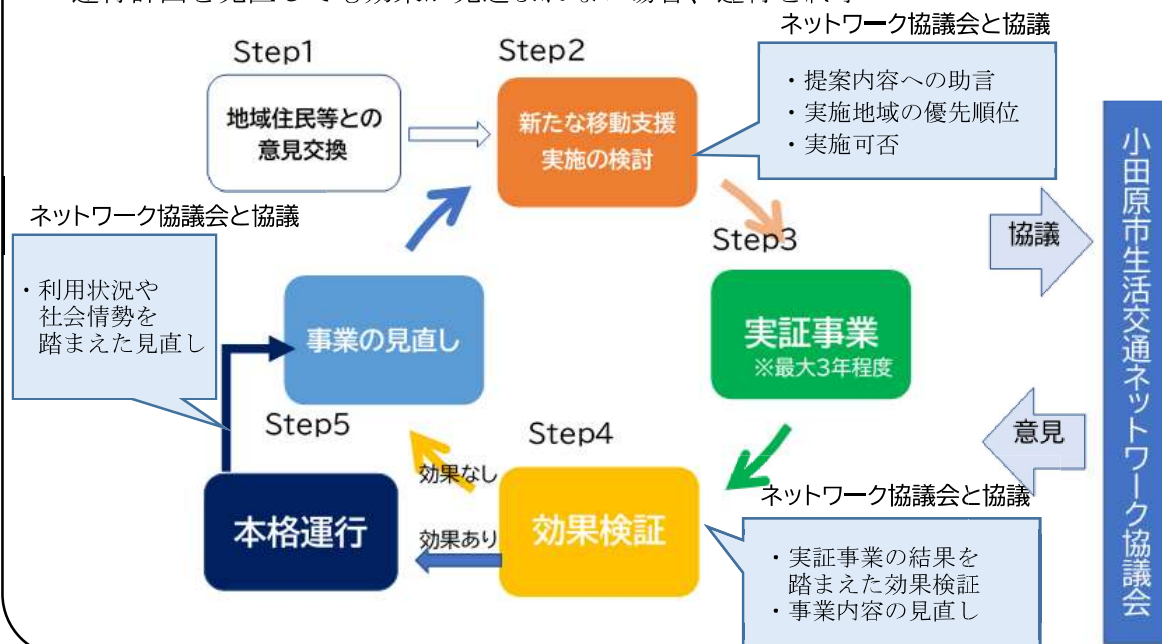
- ・運行に係る許可申請等の手続き
- ・交通事業者の選定・契約・協議、車両の確保、停留所等の設置
- ・地域での説明会の開催、広報・掲示物等による周知・利用促進の取組

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。

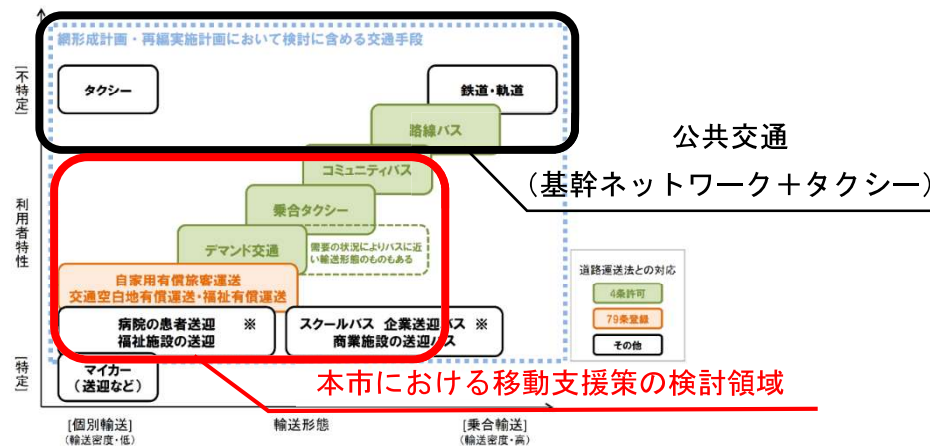
（協議事項）

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。が、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、インシャ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。

■ 3－3 案内の改善・充実

路線情報、運行情報等の提供の充実（施策 N○.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



表示板

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「Honcho」			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	伊豆箱根バス
2 飯入道・下香貫方面 Ganyudo / Shimokanuki		N39 牛臥・柿原循環（我入道経由） Ushibuse Kahirara Loop			15:15	伊豆箱根バス
		N32 下香貫循環（木の宮経由） Shimokanuki Loop「Kinomiyaj」			15:40	伊豆箱根バス
3 西浦・伊豆長岡駅方面 Nishikura / Izunagaoka Sta.		沼73 伊豆長岡駅（御用邸・静浦経由） Nagaoka Sta.「Goyotei・Shizuura」			15:15	伊豆箱根バス
		N21 江梨（一貫校入口、河内経由） Enashi			15:25	伊豆箱根バス
4 大平方面 Ohira		N71 大平 Ohira			15:20	伊豆箱根バス
		N71 大平 Ohira			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	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	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	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	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	伊豆箱根バス
		732 東部運転免許センター（生楽町・高尾台経由） Toubu-Driver's-License-Center (Syoei-Cho・Takaodai)			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	伊豆箱根バス
		823 沼津市立病院（本町・新沼田・さらばーと沼津経由） Numazu-City-Hospital (Hondamachi・LaLaport-Numazu)			15:45	伊豆箱根バス
9 片浜・原方面 Katahama/Hara		943 東田子浦駅（大瀬・片浜・原・桃里経由） Higashi-Tagonoura Sta (Ozuwa・Momozato)			15:30	伊豆箱根バス
		944 片浜駅（西高入口・大瀬・片浜経由） Katahama Sta (Nishiko Iriguchi・Ozuwa)			16:05	伊豆箱根バス

沼津駅南口路線バスデジタルサイネージ（出典：沼津市 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	
●	●	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 N○.10再）

1－4 公共交通の利用促進策に記載

路線図

系統		キロ程	備考
小田原駅～石名坂	赤線	12.2 km	フィーダー系統
小田原駅～新松田駅	青線	16.2 km	別経由地キロ程 12.8 km 地域間幹線系統

小田原駅で補助対象地域間幹線系統
富士急モビリティ(株)新松田小田原線と接続



至 石名坂

至 小田原駅



計画運行回数

1 計画運行回数 5.0 回

往路 5 便

復路 5 便

(1) 往路（小田原駅→石名坂）

箱根登山バス 小田原駅東口バス停 通過予定時刻表 2024年4月1日改正			
行先 時	平日 Weekday	土曜日 Saturday	日・祝日 Sun. & Holiday
	根府川駅経由	根府川駅経由	根府川駅経由
	石名坂	石名坂	石名坂
	ISHINAZAKA	ISHINAZAKA	ISHINAZAKA
6	① 43		
7	② 26		
8	③ 02	運行 いた しません	運行 いた しません
9			
10			
11			
12			
13	④ 48		
14			
15	⑤ 12		
16			
17			
18			
19			
20			
21			

(2) 復路（石名坂→小田原駅）

箱根登山バス 石名坂バス停 通過予定時刻表 2022年4月4日改正			
行先 時	平日 Weekday	土曜日 Saturday	日・祝日 Sun. & Holiday
	小田原駅東口	小田原駅東口	小田原駅東口
	ODAWARA Station	ODAWARA Station	ODAWARA Station
6			
7	① 25		
8	② 08	運行 いた しません	運行 いた しません
	③ 38		
9			
10			
11			
12			
13			
14	④ 40		
15	⑤ 55		
16			
17			
18			
19			
20			
21			

石名坂線の運行日数・運行回数

表 1 添付資料

A					B		C=A-B		D		E=C×D	
	月間日数	土休日	平日	調整		運行日数	1日運行回数	月間運行回数				
R8年10月	31	10	21			21	5.0	105				
R8年11月	30	11	19			19	5.0	95				
R8年12月	31	8	23	△ 2	30日 (水) ,31日 (木) は特別ダイヤ	21	5.0	105				
R9年01月	31	11	20	△ 1	1日 (金) は特別ダイヤ	19	5.0	95				
R9年02月	28	10	18			18	5.0	90				
R9年03月	31	9	22			22	5.0	110				
R9年04月	30	9	21			21	5.0	105				
R9年05月	31	13	18			18	5.0	90				
R9年06月	30	8	22			22	5.0	110				
R9年07月	31	10	21			21	5.0	105				
R9年08月	31	10	21	△ 2	12日 (木) 、13日 (金) は特別ダイヤ※9 日 (月) 、10日 (火) 特別ダイヤになる 場合有	19	5.0	95				
R9年09月	30	10	20			20	5.0	100				
計	365	119	246	△ 5		241		1,205				

小田原市人口集中地区



協議事項及び各資料の解説・説明

(1) 令和7年度 事業報告及び決算報告について

事業報告【資料1-1】

- ・令和7年度は、会議等として協議会を4回開催しました。
- ・事業等では、令和7年5月19日にバス4社合同 運転体験会 就職相談・会社説明会を初めて開催したほか、小田原市と神奈川県、本田技術研究所の3者で令和7年3月31日に締結した自動運転技術の実証実験に関する協定に基づき、令和8年2月より、橘地域で自動運転技術の実証実験を開始しました。また、令和8年3月31日に箱根登山バス、富士急モビリティ、ダイドーフォワードとバス待合環境の改善事業に関する協定を締結し、ダイナシティの待合スペースにバスまちばを設置しました。

決算報告【資料1-2】

- ・フィーダー系統補助金では、市協議会を通じてバス事業者・箱根登山バスに交付・支出することから、国から292万9千円の歳入、箱根登山バスへ同額（振込手数料別）を歳出しました。
- ・歳入と歳出の差額57万358円は、令和8年度に繰り越しました。
- ・監事である小林会員、河津会員に監査を実施いただき、適正なものと認められました。

(2) 令和8年度 事業計画及び予算について

事業計画【資料2-1】

- ・令和8年度も、会議等として協議会を4回開催予定です。（第1回は書面開催）
- ・現在、公募型プロポーザルを実施している「AIオンデマンド交通実証事業」について協議するため、7月中に第2回の会議を開催予定です。
- ・事業等としては、事後報告になりますが5月25日に「バス4社合同運転体験会・就職相談会」を開催しました。（午前の部に26名、午後の部に20名の合計46名が参加）

予算【資料2-2】

- ・前年度と同様、箱根登山バスへのフィーダー系統補助金に係る歳入と歳出を計上しています。なお、金額は令和8事業年度の認定申請時の272万3千円を計上していますが、交付申請時の実績により増減します。
- ・「バス4社合同運転体験会・就職相談会」では、神奈川県（県西地域県政総合センター）の地域づくり活動促進事業交付金を活用し、費用の一部に補助を受けます。このことから、前回と比較して、バス事業者等の負担額を少なくすることができました。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画の認定申請について

概要【資料3-1】

- ・令和9事業年度分（令和8年10月～令和9年9月）の国補助の活用にあたり、6月30日までに市協議会で承認した認定申請書を提出します。
- ・地域間幹線系統として富士急モビリティの新松田小田原線の2路線、地域内フィーダー系統として箱根登山バスの石名坂線の1路線で申請します。

地域間幹線系統補助：富士急モビリティ【資料3-2】

- ・ブロック単価 480.21 円に対し、自社単価 472.87 円（3 か年平均）のため、自社単価を採用して算定する補助額は、2 路線で合計 727 万 1 千円になります。
- ・目標値の考え方は以下のとおり。

目標設定1：運行回数1回当たりの利用者を1人増やす

【第一生命・西大友経由】1人×7.6回/日×365日＝2,774人

【下曽我経由】1人×5.6回/日×365日＝2,044人

基準値は直近3年間（R5～R7）の年間輸送人員の平均値またはR7実績の大きい方

【第一生命・西大友経由】76,443人（R5～R7平均）＜79,973人（R7実績）

【下曽我経由】56,039人（R5～R7平均）＜56,683人（R7実績）

目標値

【第一生命・西大友経由】2,774人＋79,973人＝82,747人 → **83,000人**

【下曽我経由】2,044人＋56,683人＝58,727人 → **59,000人**

目標設定2：収支率を1%改善する

基準値は直近3年間（R5～R7）の収支率の平均値またはR7実績の大きい方

【第一生命・西大友経由】86.79%（R5～R7平均）＞108.73%（R7実績）

【下曽我経由】66.12%（R5～R7平均）＞85.17%（R7実績）

目標値

【第一生命・西大友経由】108.73%＋1%＝**109.73%**

【下曽我経由】85.17%＋1%＝**86.17%**

地域内フィーダー系統補助：箱根登山バス【資料3-3】

- ・運行経費総額 22,638 千円のうち、ブロック単価 480.21 円で算定した国補助額として 363 万 3 千円、県補助額として（国と同額の）363 万 3 千円と、運行収入見込み 6,854 千円を差し引いた差額 851 万 8 千円を小田原市が負担することを予定しています。
- ・目標値の考え方は以下のとおり。

目標設定：小田原市地域公共交通計画で定める目標に準じた利用者数の増加

指標 1－2	路線バスの年間利用者数（市内路線バス）の増加	
基準値（R1 年度）	中間年度：R10（2028）	最終年度：R15（2033）
800 万人 ※参考：520 万人（R3 年度）	720 万人（基準値の 9 割）	800 万人（基準値の 10 割）

中間年度までの 7 年間で 200 万人増加（割合：720 万人÷520 万人＝1.3846 ≒ 1.385）

1 年あたりの増加目標：0.385÷7＝0.055

基準値は R3 実績に減便を勘案した利用者数（R3 年度は 10.5 回/日、R6.4 月から 5 回/日）

64,829 人（R3 実績）× 5/10.5＝30,871 人

目標値

30,871 人×1.33 倍（0.055×6 年）＝**41,058 人**