

令和8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8年7月29日（水）午後3時～午後4時15分

場 所：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) 小田原市地域公共交通計画の令和7年度評価について
- (2) 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
- (3) 退出等意向申出路線（富士急モビリティ）について
- (4) AI オンデマンド交通実証事業の事業計画について

2 その他

- (1) 神奈川県バス会社 バス乗務員募集会社説明会の開催について

○意見交換等

・協議事項1 小田原市地域公共交通計画の令和7年度評価について	
事務局	【資料1に基づき説明】 地域公共交通計画については、計画に位置付けた目標の達成状況や事業の進捗を毎年度評価し、協議会で内容を協議した上で国に報告することとなっている。計画期間は令和6～15年度までの10年間だが、毎年の評価作業を通じて状況を把握し、必要に応じて計画の見直し等を行っていくために実施するものである。
会長	施策No.17「待合環境の改善」で設置したバスまちばについて、設置後の反響はどうか。
事務局	バスまちば自体の反響は特にないが、おだチケのチラシ等を配架できるようにしており、手に取っていただくことが多い。ダイナシティではバス de おでかけフェアも関連するので、PRも兼ねてうまく連携していけたらと考えている。
会員A	指標の数値について、今後、最終目標や中間目標を見直すことはあるか。指標3-2「ノンステップバスの導入率」は、国の目標が90%まで上がっていることを加味すると、本来は90%を目指すもののようにも思う。
事務局	計画改定のタイミングで必要に応じて見直す可能性はある。
会長	ご指摘のとおり、国のバリアフリー化の目標は、計画の策定時は2025年時点で80%を目指すものであったが、現在は2030年時点で90%という目標を掲げて

	おり、国の目標とギャップがある。一方で、昨日参加した自治体の協議会・計画でも同様の指標があるが、前年度の実績としてノンステップバスの導入率が 51%。90%を目指したいとは考えているが、現実的にあと 5 年で達成することは難しいという中で、着実に推進していくことを目指して「数値目標は変えない」という結論になった。 今後、他の指標も含め、中間年度の令和 10 年度の状況をみて、あまりに乖離が大きい場合や超過達成しているものは一定の見直しが必要と考えるが、目標管理をどのようにしていくかは事務局に宿題として預けたい。
会員 B	指標 1-3「E Vバス・E Vタクシー等の導入数」について、環境負荷の軽減を目的とした目標であり、導入が増えること自体に意味があると思うが、導入した事業者にとってどんなメリットやデメリットがあるか、運行に問題がないか等、事業者の声を把握して共有いただけるとありがたい。
事務局	台数等については事業者に毎年度照会をかけているので、数字の把握だけでなく、ご指摘の内容等の確認も行い、情報共有させていただく。
会長	重要な視点で、E V車には課題もある。例えば、武蔵野市のムーバスでも E Vバスを 1 台導入したが、回転半径が合わず一部の路線でしか使用できない、ドアの位置や構造が通常と異なるため、バス停に停める際の扱いが難しいといった実務面での課題がみられ、今年度は追加導入を見送ったということもある。 箱根登山バスでは 4 台の E Vバスを運用しているが、課題などはあるか。
会員 C	今後、台数を増やしていく中では充電器の増設も必要であり、車両は購入できても充電機材をどこに置くかという悩みがある。
会長	武蔵野市では、充電器を置くと電波を感じる、耳障りだという苦情が来たこともあった。市街地のマンションが建ち込んだ場所に車庫があるという状況によるものでもあったが、スペースの問題とともにそういった部分も気にかける必要があり、難しい点である。 富士急モビリティもグループとして導入を進めている印象があるがどうか。
会員 D	やはり充電器の数が車両に対して増えていくので、本来はキュービクルを大きくして徐々に導入を進めればよかったのだが、バスを停めるスペースを圧迫しているという課題はある。

会長	その他、全体として異論等がなければ計画の評価を国に提出することとなるが、お認めいただけるか。 (全員賛成)
・協議事項2 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2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やノンステップバスの導入に際して同計画を策定したことがあるが、今回は、小田原報徳自動車、太陽自動車、ケイエム大箱根自動車とUDタクシーを計9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。導入費用の総額約3,000万円に対し、540万円の補助額を見込んでおり、1台あたり60万円となる。
会長	特段、質問や意見等はないようだが、本計画について原案のとおり認めるということではよろしいか。 (全員賛成)
・協議事項3 退出等意向申出路線（富士急モビリティ）について	
事務局	【資料3に基づき説明】 県立大井高等学校の統合に伴う利用者の大幅減を理由とする路線の廃止について、令和8年7月3日付けで、富士急モビリティから神奈川県生活交通確保対策地域協議会に申出が提出された。本路線は、小田原市と大井町にまたがっており、本市の市域内のバス停は「栢山駅」と「城北工業高校前」となる。 大井高校の統合前後の運行状況や利用実態については、富士急モビリティから説明をお願いする。
会員D	本路線は、栢山駅から大井高校前を平日のみ1.8kmの片道を運行するもので、高校の統合に伴い、4月から片道2便を片道1便へ変更している。前年までは平均乗車人数が19人であったが、現状は約5人に大きく減少している。運行の継続に係る負担も大きく、このたびの路線廃止の申出に至った。
事務局	何点か確認になるが、運行系統別調書については、令和8年3月31日までの2便運行してしていた時点のデータで、それまでは黒字路線だったが、4月以降は人数が減り赤字路線になってしまうという認識でよいのか。

会員D	そのとおり。資料は前年度実績で、現状は赤字になっている。
事務局	現在の5～6人の利用者は、どのバス停で降りているかわかるか。小田原市内で乗り降りしていることはあまりないと思われるが、沿線の企業の方が利用しているのか。
会員D	小田原市内の停留所の利用者は今のところいない状態で、西大井や大井高校前の停留所で降りる利用者が主で、周辺の企業に通う方の利用と認識している。
事務局	周辺の企業に路線バスを廃止する旨の案内をする予定はあるか。
会員D	4月の減便時にも周辺の企業には話をしており、学校関係者を含め、同様に対応する予定。
事務局	当該路線のみの話ではないが、市内のその他の路線についても運行の維持に努めていただいている中で、運転士の状況はどうか。
会員D	全体では、4～5人程度の不足がある状況である。
事務局	現状の説明をいただいた上で、市の考えとしては、慢性的な運転士不足の実情を前提に、現在の運行便数や利用者人数、バス停の利用状況から、より利用者の多い、小田原駅～下曽我駅や新松田駅～小田原駅、または国府津駅の路線の維持にウエイトを置くべきではないかと考えている。
会長	申出の提出日が令和8年7月3日で退出予定が12月ということで、退出まで半年を切っている状況。路線がまたがる小田原市と大井町の協議会でそれぞれ話し合い、意見等を県の協議会に返す流れとなる。事務局からは、現状をふまえ他路線の維持に注力し、本路線の廃止の影響は軽微であろうという市の考えが示されたが、意見があれば伺いたい。 大井高校については統合後、小田原支援学校の分校になっているが、支援学校の生徒が通学で路線バスが利用されているということはあるか。
随行員	学校の関係者の利用が若干あると承知している。
会長	神奈川県内の他自治体で支援学校の通学に利用されていた路線の廃止に関わったことがある。保護者送迎に切り替わる場合もあるが、そのケースでは近くを

事務局 会長	走る別の路線があったので、新しい通学ルートに生徒が慣れるまで見守れるよう学校側に協力いただいた。 単に通常の高校がなくなったことによる対応とは異なるため、支援学校との連絡調整には留意が必要と考える。 県への確認になるが、大井町の協議会ではもう議論はされているか。 大井町では6月に協議会で協議をしており、廃止が承認されたと聞いている。 現状、小田原市内で乗降がないことが確認されており、小田原市としては廃止に差し支えがない。ただし、支援学校には富士急モビリティの方でしっかりとコミュニケーションをとりながら手続きを進めるということを付帯意見として協議を整えたいと思うが、よろしいか。 (全員賛成)
・協議事項4 AI オンデマンド交通実証事業の事業計画について	
事務局 及び 事業者 会長 会員A 会員A	【資料4に基づき説明】 昨年度より報告していたAI オンデマンド交通実証運行に係るもので、本日はその事業計画について協議させていただく。 事業者については、令和8年4月から公募型プロポーザルで提案を募集し、最も優れた提案であった合同会社うさぎ企画を選定した。運行事業者は伊豆箱根交通となる。 43箇所の乗降スポットのうち、既存バス停については、今後、神奈川県警と公安委員会での協議等を実施した後、使用の可否が決定する。また、一部の乗降スポットは交通管理者と協議中のため、11月の運行開始までに調整を行う。 運賃については、道路運送法に基づき、小田原市生活交通ネットワーク協議会運賃協議部会で協議の上、設定することとなっているが、地域の意見を幅広く反映させるため、本日の協議会で承認が得られた後、まずは市HPで意見募集を行い、その結果をふまえて、運賃協議会部会で設定する予定である。 事務局及び事業者からの説明について、質問等があれば伺いたい。 補足になるが、運行エリアに路線バスと同一の区間を含むことから、市とも相談した結果、9時～17時のAI オンデマンド交通が運行する時間帯については路線バスを減便し、路線バスが運行するのは朝と夕方以降のみとなる。 ライドというのは人数という理解でよいか。

事業者	トリップ数・移動した回数を表している。1人が3回移動した場合、3ライドとなる。
会長	いわゆる延べ移動人数と理解すればよろしいかと思う。長泉町のケースもそうだが移動の総量を増やすということを重視しており、ライドという表現になっている。
会員E	決済方法について、現金払いまたはクレジットカード払いとなっているが、おだチケの利用は出来ないということか。
事務局	おだチケの利用は出来ない。
会長	乗車スポットの43箇所については、小田原署にも現地に同行いただいたが、これから調整を経た上で最終的に確定するということでよいか。
事務局	現地立ち合いの中で43箇所のうち2箇所で安全上の懸念が示されたため、代替スポットを現在調整中である。
会員A	4条乗合の許可で運行するという理解でよいか。
事務局	そのとおり。
会長	それでは、協議会として運行計画や内容について確認したので、全体として承認ということでよろしいか。 (全員賛成)
・その他 神奈川県バス会社 バス乗務員募集会社説明会の開催について	
事務局	【資料5に基づき説明】 令和8年9月6日に市民交流センターUMECOにて、市内を運行する4社を含む13社が参加する神奈川県バス協会主催の会社説明会が開催される。 チラシの配布や市HP、小田原駅東西自由連絡通路、ミナカ小田原のデジタルサイネージでの周知については、順次実施していく予定。会員の皆様にも周知に協力いただきたい。 以上