

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 次第

日時：令和 8 年(2026 年) 7 月 29 日 (水)

午後 3 時から

場所：議会全員協議会室

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

卓上配付資料

- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・【資料 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
- ・【資料 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）（案）
- ・【資料 3】 退出等意向申出路線について
- ・【資料 4－1】 道路運送法に基づく協議が調っていることの証明書（案）
- ・【資料 4－2】 運行区域及び乗降ポイント
- ・【資料 4－3】 小田原市 A I オンデマンド交通実証運行計画
- ・【資料 5】 神奈川県バス協会主催バス乗務員募集会社説明会チラシ
- ・小田原市地域公共交通計画

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 出席者名簿

区 分		会 員		出 欠	備 考
		職 名	氏 名		
バス事業者	箱根登山バス株式会社	運輸部付課長	松本 峰雄	出 席	
	伊豆箱根バス株式会社	小田原営業所長	黒野 孝人	出 席	
	富士急モビリティ株式会社	業務部 部長	畑野 政信	代 理 (室伏 輝昌)	
	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部 課長	橋山 英人	出 席	
タクシー事業者	神奈川県タクシー協会 小田原支部	監事	曾我 良成	代 理 (杉崎 和生)	
運転者が組織する団体	神奈川県交通運輸産業 労働組合協議会	委員	橘川 直広	出 席	
利用者・ 市民代表等	小田原市自治会総連合	前羽地区自治会連合会長	北村 千波	欠 席	
	小田原市自治会総連合	下中地区自治会連合会長	峯尾 興	欠 席	
	小田原箱根商工会議所	経営支援二課 課長	小林 大悟	出 席	監 事
学識経験者	福島大学	教授	吉田 樹	出 席	会 長
交通管理者	神奈川県小田原警察署	交通第一課長	新納 猛	出 席	
	神奈川県警察本部	交通規制課交通対策室	泉谷 幸偉		
道路管理者	国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所	交通対策課長	吉崎 雄一	欠 席	
	神奈川県県西土木事務所 小田原土木センター	工務担当部長	吉岡 敦	出 席	
	小田原市	建設部長	飯塚 敬司	代 理 (弓削 並木)	
交通政策所管	国土交通省関東運輸局 神奈川運輸支局	首席運輸企画専門官	藤本 直子	出 席	
	神奈川県	県土整備局都市部 交通政策課 副課長	河津 智則	出 席	監 事
	小田原市	都市部長	佐藤 正和	出 席	副会長

区 分		職 名	氏 名	備 考
事務局	小田原市都市部	地域交通課長	石黒 寛久	事務局長
		地域交通課副課長	倉本 敦行	
		地域交通課担当監	金子 明弘	
		地域交通課主査	泉 遼佑	
		地域交通課主査	曾我 政王	
		地域交通課主事	米山 功一	
		地域交通課主事	葛西 隼太郎	

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会

※任期：2年（令和7年(2025年)4月1日～令和9年(2027年)3月31日）

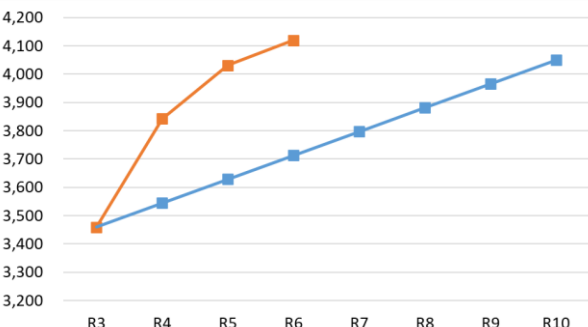
令和8年度第2回 小田原市生活交通ネットワーク協議会 座席表

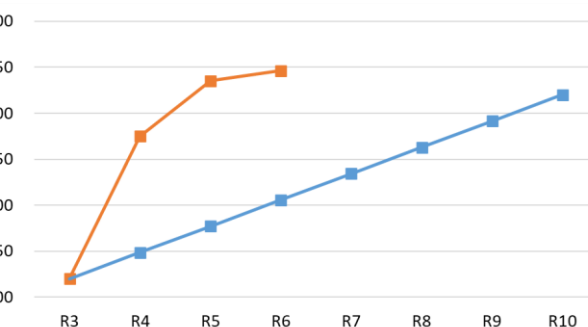
		吉田会長 (学識経験者)		佐藤副会長 (小田原市都市部)	
傍聴席	松本会員 (箱根登山バス)			河津会員 (神奈川県交通政策課)	
	黒野会員 (伊豆箱根バス)			藤本会員 (神奈川県運輸支局)	
	畑野会員(代理:室伏) (富士急モビリティ)			吉岡会員 (県西土木事務所 小田原土木センター)	
	随員 (富士急モビリティ)			飯塚会員(代理:弓削) (小田原市建設部)	
	橋山会員 (神奈川県中央交通)			泉谷警部補 (神奈川県警察本部)	
傍聴席	曾我会員(代理:杉崎) (神奈川県タクシー協会 小田原支部)			新納会員 (神奈川県小田原警察署)	
	橘川会員 (神奈川県交通運輸産業 労働組合協議会)			小林会員 (小田原箱根商工会議所)	
		小田原市(事務局)			
		小田原市(事務局)			

小田原市地域公共交通計画の評価等について（令和 7 年度）

①目標の達成状況

目標 1 公共交通の維持・向上

指標 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																												
		※根府川駅は年間利用者数が非公表であるため 17 駅の合計とする																												
基準値（R1 年度）		中間年度：R10（2028）	最終年度：R15（2033）																											
4,500 万人 ※参考：3,460 万人（R3 年度）		4,050 万人 （基準値の 9 割）	4,500 万人 （基準値の 10 割）																											
R7 年度実績	4,120 万人 （R6 年度）	 <table><caption>鉄道利用者数（推定値）</caption><thead><tr><th>年度</th><th>基準値 (万人)</th><th>実績値 (万人)</th></tr></thead><tbody><tr><td>R3</td><td>4,500</td><td>3,460</td></tr><tr><td>R4</td><td>4,500</td><td>3,850</td></tr><tr><td>R5</td><td>4,500</td><td>4,050</td></tr><tr><td>R6</td><td>4,500</td><td>4,120</td></tr><tr><td>R7</td><td>4,500</td><td>-</td></tr><tr><td>R8</td><td>4,500</td><td>-</td></tr><tr><td>R9</td><td>4,500</td><td>-</td></tr><tr><td>R10</td><td>4,050</td><td>4,100</td></tr></tbody></table>		年度	基準値 (万人)	実績値 (万人)	R3	4,500	3,460	R4	4,500	3,850	R5	4,500	4,050	R6	4,500	4,120	R7	4,500	-	R8	4,500	-	R9	4,500	-	R10	4,050	4,100
年度	基準値 (万人)			実績値 (万人)																										
R3	4,500			3,460																										
R4	4,500	3,850																												
R5	4,500	4,050																												
R6	4,500	4,120																												
R7	4,500	-																												
R8	4,500	-																												
R9	4,500	-																												
R10	4,050	4,100																												
目標値	3,712.9 万人 （基準値＋84.3 万人/年）																													
前年度実績	4,030 万人 （R5 年度）																													
【調査方法】神奈川県交通政策関係資料集より算出																														
【評価・分析】中間目標としていた利用者数（コロナ禍前の水準・基準値の 9 割）を超えており、観光客利用による利用者数の更なる増加が期待されるが、上昇率は緩やかになっている。引き続き、鉄道の利用促進に向けて、鉄道事業者との連携を図る。																														

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）																											
R7 年度実績	746.1 万人 （R6 年度）	 <table><caption>路線バス利用者数（推定値）</caption><thead><tr><th>年度</th><th>基準値 (万人)</th><th>実績値 (万人)</th></tr></thead><tbody><tr><td>R3</td><td>800</td><td>520</td></tr><tr><td>R4</td><td>800</td><td>670</td></tr><tr><td>R5</td><td>800</td><td>730</td></tr><tr><td>R6</td><td>800</td><td>746</td></tr><tr><td>R7</td><td>800</td><td>-</td></tr><tr><td>R8</td><td>800</td><td>-</td></tr><tr><td>R9</td><td>800</td><td>-</td></tr><tr><td>R10</td><td>720</td><td>720</td></tr></tbody></table>		年度	基準値 (万人)	実績値 (万人)	R3	800	520	R4	800	670	R5	800	730	R6	800	746	R7	800	-	R8	800	-	R9	800	-	R10	720	720
年度	基準値 (万人)			実績値 (万人)																										
R3	800			520																										
R4	800	670																												
R5	800	730																												
R6	800	746																												
R7	800	-																												
R8	800	-																												
R9	800	-																												
R10	720	720																												
目標値	605.8 万人 （基準値＋28.6 万人/年）																													
前年度実績	735.2 万人 （R5 年度）																													
【調査方法】関東運輸局からの提供資料より算出																														
【評価・分析】中間目標としていた利用者数（コロナ禍前の水準・基準値の 9 割）を超えているが、上昇率は横ばいであり、同程度の数値で固定化される可能性もある。運転士不足等を要因とする系統の廃止や減便が進みつつあるなど、事業者を取り巻く環境は厳しいことから、引き続き、公民連携によるバス路線の維持を図り、利用者数の増加・安定を目指す必要がある。																														

指標 1－3		E Vバス・E Vタクシー等の導入数の増加																						
基準値（R5 年度）		中間年度：R10（2028）	最終年度：R15（2033）																					
18 台		27 台 （基準値×1.5）	36 台 （基準値×2.0）																					
R7 年度実績	24 台	<table><caption>EVバス・EVタクシー等の導入数の推移</caption><thead><tr><th>年度</th><th>実績 (R7)</th><th>目標 (R10)</th></tr></thead><tbody><tr><td>R5</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>R6</td><td>21</td><td>20</td></tr><tr><td>R7</td><td>24</td><td>22</td></tr><tr><td>R8</td><td>-</td><td>23</td></tr><tr><td>R9</td><td>-</td><td>25</td></tr><tr><td>R10</td><td>-</td><td>27</td></tr></tbody></table>		年度	実績 (R7)	目標 (R10)	R5	18	18	R6	21	20	R7	24	22	R8	-	23	R9	-	25	R10	-	27
年度	実績 (R7)			目標 (R10)																				
R5	18			18																				
R6	21	20																						
R7	24	22																						
R8	-	23																						
R9	-	25																						
R10	-	27																						
目標値	22 台 （基準値+1.8 台/年）																							
前年度実績	21 台																							

【調査方法】 交通事業者等への照会

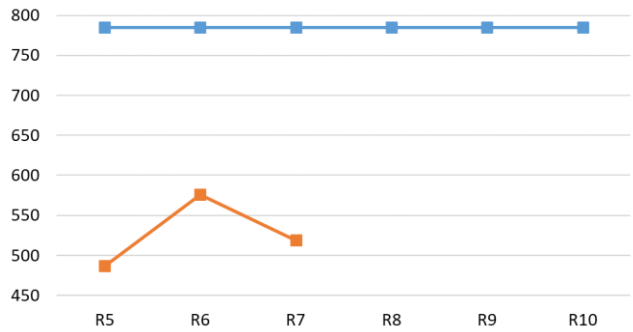
（E Vバス） 箱根登山バス(株)：4 台（2 増） 富士急モビリティ(株)：5 台（2 増）

（E Vタクシー） 箱根モビリティサービス(株)：5 台（1 減） 日本交通横浜(株)小田原支社：10 台

【評価・分析】 事業者による導入が進んでいる。

目標 2 多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保

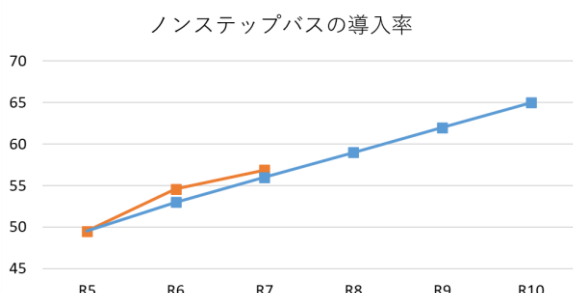
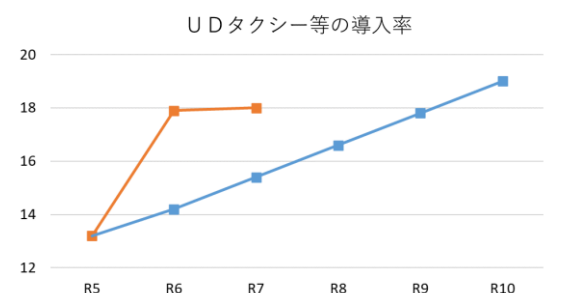
指標 2－1	地域公共交通サービス圏域の拡大		
基準値（R4 年度）		最終年度：R15（2033）	
92.5%		94%	
R7 年度実績	—		
計画最終年度に分析調査を実施予定			
指標 2－2	おでかけに対する将来（10 年後）の不安がない方の増加		
基準値（R4 年度）		最終年度：R15（2033）	
57.2%		69.3%	
R7 年度実績	—		
計画最終年度に市民アンケート調査を実施予定			
指標 2－3	70 代以上の運転免許証の返納者数の増加		
基準値（R1 年）		中間年度：R10（2028）	最終年度：R15（2033）
785 人 ※参考：680 人（R3 年）		785 人 （基準値の 10 割）	903 人 （R10×1.15）

R7 年度実績	519 人 (R7 年) 576 人 (R6 年)	
目標値	785 人 (維持)	
前年度実績	487 人 (R5 年)	

【調査方法】神奈川県警察運転免許センターへの照会（※実績管理は年度ではなく年単位）

【評価・分析】返納者は減少傾向にあり、免許返納の促進に資する取組の検討が必要である。

目標 3 公共交通の利便性向上

指標 3－1	鉄道駅のバリアフリー化の推進		
基準値（R5 年度）		最終年度：R15（2033）	
11 駅		12 駅（基準値＋1 駅）	
R7 年度実績	11 駅		
【調査方法】未整備駅に係る鉄道事業者との情報交換			
【評価・分析】箱根板橋駅において、令和 8 年度中のバリアフリー化整備（エレベーター 2 基の設置）が予定されており、目標達成が見込まれる。			
指標 3－2	ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加		
基準値（R5 年度）		中間年度：R10（2028）	最終年度：R15（2033）
ノンステップバス 50.0% UDタクシー等 13.0%		ノンステップバス 65.0% UDタクシー等 19.0%	ノンステップバス 80.0% UDタクシー等 25.0%
R7 年度実績	ノンステップバス 56.9% UDタクシー等 18.0%		
目標値	ノンステップバス 56.0%（基準値＋3ppt/年） UDタクシー等 15.4%（基準値＋1.2ppt/年）		
前年度実績	ノンステップバス 54.6% UDタクシー等 17.9%		
ノンステップバスの導入率 		UDタクシー等の導入率 	

【調査方法】 交通事業者等への照会

事業者名	バス保有 台数	ノンステップバス			導入率	備考
		車椅子 1	車椅子 2	計		
箱根登山バス(株)	142 台	61 台	0 台	61 台	43.0%	全営業所
伊豆箱根バス(株)	46 台	13 台	19 台	32 台	69.6%	小田原営業所
富士急モビリティ(株)	30 台	17 台	2 台	19 台	63.3%	湘南営業所
神奈川中央交通(株)	109 台	18 台	56 台	74 台	67.9%	秦野営業所
計	327 台	109 台	77 台	186 台	56.9%	

車両台数 (小田原交通圏)	UDタクシー	福祉タクシー	合計	導入率
466 台	73 台	11 台	84 台	18.0%

【評価・分析】 事業者による導入が進んでいる。

②事業・施策の進捗確認

事業 1 既存の公共交通の維持・向上

事業 1-1 鉄道の利便性向上

施策 NO. 1	運行本数及び停車本数の増加等				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○	
R7 年度の取組	神奈川県鉄道輸送力増強促進会議による要望活動（令和 7 年 11 月 12 日） 御殿場線利活用推進協議会による要望活動（令和 7 年 12 月 23 日）				
今後の見通し や方向性	事業者により、利用状況をふまえた運転間隔の調整や車両編成の増強等の改善が図られているが、地域住民の利便性の向上のため、引き続き、運行本数の増加や最終運転時刻の繰り下げ等の実現を目指す。				
施策 NO. 2	交通系 IC カードのまたがり利用の実現				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○	
R7 年度の取組	神奈川県鉄道輸送力増強促進会議による要望活動（令和 7 年 11 月 12 日） 御殿場線利活用推進協議会による要望活動（令和 7 年 12 月 23 日）				
今後の見通し や方向性	自動改札機の運賃計算に係る技術的課題の解決や会社間の清算の新たな仕組みの構築が必要なため、今後の検討課題としていることが事業者からの回答で示されている。引き続き、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議や御殿場線利活用推進協議会を通じて早期実現を目指す。				

事業 1－2 路線バスの維持・確保

施策 NO. 3		主軸路線の維持			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）		交通事業者	●	市	○
R7 年度の実施	1 時間に 3 本以上運行するなど、利便性の高い路線のサービス水準を維持・確保				
今後の見通し や方向性	一定の利用者数が保たれていることから、引き続き、サービス水準の維持・確保に努める。				
施策 NO. 4		広域路線の維持			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）		交通事業者	●	市	○
R7 年度の実施	地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用した路線の維持・確保 富士急モビリティ：小田原駅～新松田駅（幹線系統補助） 箱根登山バス：小田原駅～石名坂（フィーダー系統補助、県補助、市補助） 神奈川中央交通：国府津駅～橘団地（市補助）				
今後の見通し や方向性	事業者単独での維持が困難な路線については、引き続き、国・県・市の運行補助を含めた公民連携による路線維持を図る。				
施策 NO. 5		一般路線の維持			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）		交通事業者	●	市	○
R7 年度の実施	路線の減便に関して事前に情報共有 神奈川中央交通：二宮駅南口～押切～中井町役場入口、二宮駅北口～中里～橘団地 富士急モビリティ：国府津駅～下曽我駅				
今後の見通し や方向性	事業者単独での維持が困難な路線については、国・県・市の運行補助を含めた公民連携による路線維持を検討する。				

事業 1－3 運転士の確保に向けた対策

施策 NO. 6		運転士募集に関する周知活動			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）		交通事業者	●	市	●
R7 年度の実施	バス 4 社合同 運転体験会 就職相談・会社説明会の開催（令和 7 年 5 月 19 日） 神奈川県バス協会主催 バス乗務員募集会社説明会の支援（令和 8 年 3 月 1 日）				
今後の見通し や方向性	運転体験会・就職相談会の定期開催や近隣市町との広域連携を図ることで、運転士の確保に向けた持続的な取組を推進する。				

事業 1－4 公共交通の利用促進

施策 NO. 7		バスの乗り方教室			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）		交通事業者	●	市	○

R7 年度の取組	箱根登山バス：山王小学校 2 年生を対象に開催（令和 7 年 12 月 8 日） 伊豆箱根バス：久野小学校 2 年生を対象に開催（令和 7 年 11 月 5 日） 富士急モビリティ：下曽我小学校 1～2 年生を対象に開催（令和 7 年 12 月 12 日） 神奈川中央交通：下中小学校 2 年生を対象に開催（令和 7 年 11 月 5 日）				
今後の見通し や方向性	より多くの児童に体験の機会を与えられるよう、バス事業者が対応可能な開催数を勘案しながら、開催校の調整・検討を進める。				
施策 NO. 8	ラッピングバス				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○	
R7 年度の取組	市の事業（タイアップ企画等）での実施に向けた研究				
今後の見通し や方向性	ラッピング費用の確保が課題になるが、引き続き、市の事業での実施の可能性を探るため、観光部局等への情報提供を進める。				
施策 NO. 9	商業施設・交通事業者等と連携した企画				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	市	●	交通事業者	●	商業者 ●
R7 年度の取組	バス de おでかけプロジェクト（令和 7 年 11 月 1 日～12 月 31 日）の実施 バス de おでかけフェア（令和 7 年 11 月 2 日）の開催				
今後の見通し や方向性	事業者及び商業者との連携体制が確立され、利用者にも企画が定着しつつある。引き続き、おだわらゼロカーボンフェアとの同時開催による集客の強化を図るとともに、アンケート結果等をふまえた内容の改善を検討する。				
施策 NO. 10	バスマップの作成・配布				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	市	●	交通事業者	○	
R7 年度の取組	県西部都市圏バスマップの作成・配布（25,000 部）				
今後の見通し や方向性	バスマップの配布・周知を通じて利用者の拡大を図るとともに、高齢者や土地勘がない人にも分かりやすいマップの作成について研究する。				

事業 1－5 脱炭素社会を見据えた移動手段導入の推進

施策 NO. 11	EVバス・EVタクシー等の導入				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○	
R7 年度の取組	箱根登山バス：EVバスを 2 台追加導入 富士急モビリティ：EVバスを 2 台追加導入				
今後の見通し や方向性	各事業者の導入状況を把握・情報共有する。				

事業2 多様な移動支援による交通サービスの実施

事業2-1 公共交通不便地域での移動支援

施策 NO. 12		公共交通不便地域での移動支援						
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）		市	●	地域住民	●	民間企業	●	
R7 年度の実施	おだタク・おだチケ実証事業（第4弾：令和7年4月～10月、第5弾：11月～令和8年3月）の実施							
	おだタク（相乗りタクシー）		おだチケ（タクシー・路線バス共通助成券）					
	片浦		曾我、下曾我、国府津、前羽、下中、片浦、豊川、上府中、桜井					
		橘地域にて自動運転技術の実証実験を開始（令和8年2月2日）						
今後の見通し や方向性		実証運行の結果や地域の意向をふまえ、令和8年4月より、おだタクは本格運行に移行。おだチケ実証事業（第6弾：令和8年4月～11月）を継続するとともに、地域特性に応じて、AI オンデマンド交通などの誰もが利用できる新たな交通手段の導入による交通ネットワークの維持・確保について検討・調整を進める。 また、自動運転技術の実証実験については、引き続き実験に取り組み、自動運転技術の確立を目指すとともに、移動支援策への活用について検討していく。						

事業2-2 共生社会実現のための要配慮者支援

施策 NO. 13	高齢者・障がい者のタクシー等の利用助成				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	市	●	交通事業者	○	
R7 年度の実施	在宅高齢者等福祉タクシー利用助成の実施 在宅重度障がい者等福祉タクシー利用助成の実施				
今後の見通し や方向性	引き続き、移動が困難な方への移動支援を行う。				
施策 NO. 14	福祉有償運送				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	事業者	●	市	○	
R7 年度の実施	市内6団体、市外1団体によりサービス実施				
今後の見通し や方向性	引き続き、通院や施設への通所等の移動に係るサービスを実施する。				

事業3 乗換環境等の改善及び情報案内の充実

事業3-1 交通結節点等の環境改善

施策 NO. 15	鉄道とバスのダイヤ接続改善				
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○	

R7 年度の取組	鉄道のダイヤ改正を踏まえたバスのダイヤ改正を実施			
今後の見通し や方向性	引き続き、事業者間で連携し、ダイヤ接続の改善を図る。			
施策 NO. 16	駅前広場のレイアウト見直し等（安全対策）			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	市	●	交通事業者	○
R7 年度の取組	現況広場の利用者数や、バス・タクシー・一般車等の利用台数の調査、広場の利用目的や将来必要となる機能等の把握を目的としたアンケート調査など、西口広場の利用実態調査を実施			
今後の見通し や方向性	小田原駅西口広場の再編と隣接街区の再開発との一体的な整備を視野に、利用実態調査の結果を踏まえ、交通事業者や交通管理者、関係権利者等との協議を行いながら、西口広場の概略設計等を進めていく。			
施策 NO. 17	待合環境の改善			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○
R7 年度の取組	ダイナシティの既存待合スペースを活用した「バスまちば」を設置			
今後の見通し や方向性	路線沿線の商業施設等と調整し、バスまちば設置箇所の拡大を図る。			
施策 NO. 18	路線バスの走行環境の改善（渋滞解消や危険箇所の安全対策）			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	市	●	交通事業者等	●
R7 年度の取組	国のバス停留所安全性確保対策の状況を把握、対応の検討			
今後の見通し や方向性	引き続き、渋滞・危険箇所等の状況を把握するとともに、安全対策について必要に応じて道路管理者を含め検討する。			

事業３－２ バリアフリー化の推進

施策 NO. 19	鉄道駅舎のバリアフリー化			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○
R7 年度の取組	神奈川県鉄道輸送力増強促進会議による要望活動（令和 7 年 11 月 12 日） 御殿場線利活用推進協議会による要望活動（令和 7 年 12 月 23 日） 箱根板橋駅へのエレベーター設置における国・県・市の補助制度に係る協議			
今後の見通し や方向性	引き続き、事業者の整備予定に応じて、国や県と連携して整備費を支援することでバリアフリー化を促進していく。			

施策 NO. 20	ノンステップバス・UDタクシー等の導入推進			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	事業者	●	市	○
R7 年度の実施	生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）を策定し、伊豆箱根バスのノンステップバス導入に際して国の補助制度を活用			
今後の見通し や方向性	引き続き、事業者の導入予定に応じて、国の補助制度の活用を適切に調整し、導入を促進していく。			

事業 3-3 案内の改善・充実

施策 NO. 21	路線情報、運行情報等の提供の充実			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	●
R7 年度の実施	市ホームページに「小田原駅東口バスのりば【箱根方面】案内」を作成			
今後の見通し や方向性	国内外からの観光客が多数訪れる小田原駅の現状をふまえ、誰もが分かりやすい情報案内の提供・充実に向けて検討する。			
施策 NO. 22	M a a S の活用			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○
R7 年度の実施	E M o t アプリのダウンロード件数 19.5 万件（累計：97.5 万件）			
今後の見通し や方向性	デジタル技術を活用した利便性の向上やサービスの周知を推進する。			
施策 NO. 23	バス停の案内・サインの改善・統一化			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	○
R7 年度の実施	※年度中の取組なし			
今後の見通し や方向性	統一が可能なバス停について把握・情報共有するとともに、改善策を研究する。			
施策 NO. 24	特定の路線、方面の名称変更、工夫等			
実施主体（●主体的に実施、○主体と連携し実施）	交通事業者	●	市	●
R7 年度の実施	※年度中の取組なし			
今後の見通し や方向性	バスマップにおける特定路線の名称変更など、利便性の向上や利用者の増加に資する取組について研究する。			

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

小田原市地域公共交通計画の評価等結果（令和 7 年 4 月～令和 8 年 3 月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
目標 1 公共交通の維持・向上					
指標 1－1 鉄道の年間利用者数の増加 3,460万人（R3年度）から基準値4,500万人（R1年度）まで回復・増加	施策NO.1 運行本数及び停車本数の増加等 施策NO.2 交通系ICカードのまたがり利用の実現 施策NO.3 主軸路線の維持 施策NO.4 広域路線の維持 施策NO.5 一般路線の維持 施策NO.6 運転士募集に関する周知活動 施策NO.7 バスの乗り方教室 施策NO.8 ラッピングバス 施策NO.9 商業施設・交通事業者等と連携した企画 施策NO.10 バスマップの作成・配布 施策NO.11 E Vバス・E Vタクシー等の導入	神奈川県交通関係資料集より算出	4,120万人（R6年度） R10年度までの中間目標としていた利用者数（コロナ禍前の水準の9割）を超えている。	観光客利用による利用者数の更なる増加が期待されるが、上昇率は緩やかになっている。引き続き、鉄道の利用促進に向けて、鉄道事業者との連携を図る。	数値は1年遅れで集計されるため、R6年度実績による
指標 1－2 路線バスの年間利用者数の増加 520万人（R3年度）から基準値800万人（R1年度）まで回復・増加	施策NO.12 公共交通不便地域での移動支援 施策NO.13 高齢者・障がい者のタクシー等の利用助成 施策NO.14 福祉有償運送 施策NO.15 鉄道とバスのダイヤ接続改善 施策NO.16 駅前広場のレイアウト見直し等（安全対策） 施策NO.17 待合環境の改善 施策NO.18 路線バスの走行環境の改善（渋滞解消や危険箇所の安全対策） 施策NO.19 鉄道駅舎のバリアフリー化 施策NO.20 ノンステップバス・UDタクシー等の導入推進	関東運輸局からの提供情報より算出	746.1万人（R6年度） R10年度までの中間目標としていた利用者数（コロナ禍前の水準の9割）を超えている。	運転士不足等を要因に系統の廃止や減便が進みつつあるなど、事業者を取り巻く環境は厳しいことから、引き続き、公民連携によるバス路線の維持を図り、利用者数の増加・安定を目指す必要がある。	数値は1年遅れで集計されるため、R6年度実績による
指標 1－3 E Vバス・E Vタクシー等の導入数の増加 18台（R5年度）から36台に増加	施策NO.21 路線情報、運行情報等の提供の充実 施策NO.22 M a a Sの活用 施策NO.23 バス停の案内・サインの改善・統一化 施策NO.24 特定の路線、方面の名称変更、工夫等	交通事業者等への照会	24台 事業者による導入が進んでいる。	引き続き、各事業者の導入状況を把握・情報共有する。	
目標 2 多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保					
指標 2－1 地域公共交通サービス圏域の拡大 92.5%（R4年度）から94%に拡大		—	—	—	計画最終年度に分析調査を実施予定
指標 2－2 おでかけに対する将来の不安がない方の増加 57.2%（R4年度）から69.3%に増加		—	—	—	計画最終年度に市民アンケート調査を実施予定
指標 2－3 70代以上の運転免許証の返納者数の増加 年間785人（R1年度）程度を維持		神奈川県警察運転免許センターへの照会	519人（R7年） 返納者は減少傾向にある。	免許返納の促進に資する取組の検討が必要である。	実績は年度ではなく年単位で集計
目標 3 公共交通の利便性向上					
指標 3－1 鉄道駅のバリアフリー化の推進 11駅（R5年度）に加えて1駅を整備		未整備駅に係る鉄道事業者との情報交換	—	箱根板橋駅において、令和8年度中のバリアフリー化整備が予定されており、目標達成が見込まれる。	
指標 3－2 ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加 （ノンステップバス）50%（R5年度）から80%に増加 （UDタクシー等）13%（R5年度）から25%に増加		交通事業者等への照会	（ノンステップバス）56.9% （UDタクシー等）18.0% 事業者による導入が進んでいる。	引き続き、各事業者の導入状況を把握・情報共有する。	

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）

令和 8 年 月 日
小田原市生活交通ネットワーク協議会

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和 8 年度ユニバーサルデザインタクシー導入事業計画

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

令和 7（2025）年 1 月 1 日現在、小田原市は高齢化率 30.8%の超高齢社会であり、今後も高齢化の更なる進展が見込まれる中、タクシーは高齢者の生活を支える重要な移動手段となっている。また、市では性別や年齢、障害の有無などにかかわらず、すべての人が互いの人権や個性を尊重し支え合う共生社会の実現を目指しており、誰もが安心して利用しやすい交通環境の整備を推進することで、社会参加の機会の確保・創出を図っている。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、令和 6 年 3 月策定の小田原市地域公共交通計画では、計画最終年度（令和 15（2033）年度）までに、小田原交通圏のタクシー事業者におけるユニバーサルデザインタクシー及び福祉タクシーの導入率を 25.0%とすることを目標にしている。

（2）事業の効果

ユニバーサルデザインタクシーの導入による利便性の向上により、通院や買い物等の外出時の移動の負担が軽減され、移動の円滑化が図られる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

（1）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

（事業の内容）ユニバーサルデザインタクシーの導入 合計：9 台
（実施事業者）小田原報徳自動車株式会社 : 4 台
太陽自動車株式会社 : 4 台
ケイエム大箱根自動車株式会社 : 1 台

（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の 3 区分における運賃割引率について）
身体：1 割 知的：1 割 精神：1 割

（2）関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）

〈UDタクシー等の導入に係る事業〉

小田原交通圏のタクシー事業者におけるUDタクシー等の導入台数※

UDタクシー：73 台 福祉タクシー：11 台（タクシーの総台数：466 台）

※令和 8 年 3 月末現在、小田原市地域公共交通計画の評価等結果（令和 7 年度）より

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
令和8年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
UDタクシー の導入	30,066 千円	5,400 千円	0 千円	0 千円	24,666 千円
	100%	18.0%	0%	0%	82.0%
※総事業費については見込み額を記載					

6. 計画期間	
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載 ●で事業着手日、事業完了日を記載	
事業の名称	令和8年度
	4 月 9 月 12 月 3 月
UDタクシーの導入	交付決定後着手 3 月 31 日完了

7. 協議会の開催状況と主な議論
令和8年7月29日 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にて本計画について協議

8. 利用者等の意見の反映
小田原市生活交通ネットワーク協議会に参画の委員に照会し、意見等があれば反映。

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	神奈川県県土整備局都市部交通政策課
関係市区町村	小田原市都市部地域交通課
交通事業者・ 交通施設管理者等	箱根登山バス株式会社、伊豆箱根バス株式会社、富士急モビリティ株式会社、神奈川中央交通株式会社、神奈川県タクシー協会小田原支部、神奈川県交通運輸産業労働組合協議会、神奈川県小田原警察署、国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所、神奈川県県西土木事務所小田原土木センター、小田原市建設部
地方運輸局	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局
その他協議会が 必要と認める者	福島大学教授、小田原市自治会総連合、小田原箱根商工会議所

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 神奈川県小田原市荻窪 300 番地

(所 属) 小田原市都市部地域交通課

(氏 名) 曾我

(電 話) 0 4 6 5 (3 3) 1 2 6 7

(e-mail) ma-koutsu@city.odawara.kanagawa.jp

(様式1)

富モ8 第14号

2026年7月 3日

神奈川県生活交通確保対策地域協議会
会長 神奈川県副知事 殿

名 称 富士急モビリティ株式会社
代表者氏名 代表取締役社長 志村 公聖
住 所 静岡県御殿場市新橋 999

神奈川県生活交通確保対策地域協議会に係る路線退出等意向申出書

次の路線について退出等の意向を申し出ます。

申出 路線 番号	退出等意向申出路線（区間）		意向申出内容	事 由	退出等 予定年月	関係 系統 数
	起点～終点 （通過市町村名）	キロ程 （k m）				
1	栢山駅～大井高校前 （小田原市、大井町）	1.8	路線廃止	神奈川県立大井高校 統合に伴い、利用者大 幅減のため	2026 年 12 月	1

記入要領

- 1 申出路線番号は、退出等意向申出路線ごとに番号をかえて記入する。
- 2 退出等意向申出路線（区間）は、路線の起終点を停留所名をもって記入するとともに、当該区間のキロ程を小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記入する。
- 3 意向申出内容は、「路線廃止」等具体的な内容を記入する。
- 4 事由は、退出等を必要とする理由を簡潔に記入する。
- 5 退出等予定年月は、意向申出内容を実施しようとする予定年月を記入する。なお、路線休止に係る場合は予定する休止の期間もあわせて記入する。
- 6 関係系統数は、退出等意向申出路線に係る系統数を記入する。

添付資料

- 1 別表（退出等意向申出路線に係る運行系統別調書）
- 2 退出等意向申出路線の路線図

(別 表)

退出等意向申出路線に係る運行系統別調書

事業者名：富士急モビリティ株式会社 ページ： 1 / 1

担当部署・担当者名・電話番号：業務部矢野浩一 電話番号 0465-84-0093

申出 路線 番号	系統 番号	起点～主な経由地～終点 (通過市町村名)	種別	キロ程 (k m)	運行回数 平日・土休日 (回)	平均乗 車密度 (人)	実車走行 キロ (k m)	輸送人員 (人)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	差額 (千円)	競合区間 キロ程 (k m)	備 考
1	栢 98	栢 山 駅 ～ 大 井 高 校 前 (小田原市、大井町)	①	1.8	平日 1.0 土休日 0	11.7	874.80	4694	382	1,225	843	—	
	備考	2026 年 3 月 31 日迄 平日往路 2 便運行、2026 年 4 月 1 日より減便実施 平日往路 8:05 栢山駅発 1 便運行											

記入要領

- 1 本調書は、退出等意向申出路線に関係する全ての系統について、申出路線ごとに区切って記入する。
- 2 運行系統は現時点のものを、輸送実績については最新の年度のものを記入する。但し、現在の系統と各実績数値の内容が著しく相違する場合は、実績数値欄は空白とし、余白にその旨を明記する。
- 3 申出路線番号は、申出書の番号と合致させるものとする。
- 4 系統番号は、系統毎に「かながわのバスマップ」（県バス協会編）に記載されている系統番号を記入する。
- 5 種別欄は、現時点での系統整理の考え方について、①系統廃止、②系統変更（系統の短縮や他系統に振り替えるもの等）、③その他 の数字を記入する。
- 6 キロ程、運行回数、平均乗車密度、実車走行キロ、競合区間キロ程は、小数点第 1 位（第 2 位以下切り捨て）まで記入する。
- 7 運行回数は、平日・土休日（祝祭日を含む）毎に、年間を通した平均回数を記入する。なお、1 往復を 1 回とし、循環系統の場合は 1 循環 1 回とする。
- 8 競合区間キロ程は、自社他社を問わず、競合している区間の全キロ程を記入する。（当該系統で競合区間が複数ある場合には合算する。）
- 9 備考欄は、種別欄が②、③の場合にその内容を簡潔に記入する。また、同一の系統を複数の申出路線について記載する必要がある場合には、「再掲」と記入する。



【概要】

- ・令和8年（2026年）3月の県立大井高校の完校（県立小田原北高校に統合）に伴い、栢山発 8:05 発、8:25 発の2運行（平日のみ）を 8:05 発の1便運行としている。
- ・4月～6月度の平均乗車人数は5(5.8)人/日、前年差▲14人/日となっている。

4/1 週	3	GW中	—	6/1 週	7
4/6 週	5	5/11 週	6	6/8 週	8
4/13 週	4	5/18 週	7	6/15 週	8
4/20 週	4	5/25 週	6	6/22 週	6

※前年度平均：19人/日

道路運送法に基づく協議が調っていることの証明書（案）

令和 8 年 月 日に開催した小田原市生活交通ネットワーク協議会において、協議が調ったことを証明する。

1. 協議が調っている運行の態様

一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）

2. 協議が調っている路線又は区域

神奈川県小田原市地区内（羽根尾、前川、小竹、小船、上町、川匂、中村原、沼代、東ヶ丘、山西、国府津四丁目（区域外乗降スポット設置箇所：小八幡三丁目））

3. 協議が調っている運行系統又は運送の区間

区域運行とし、乗降ポイントを設定し、利用者から事前予約があった場合に運行する乗合方式のデマンド交通とする。

4. 運行主体となる事業者

伊豆箱根交通株式会社

5. 適用する運行開始日又は区間その他条件を付す場合にはその条件**（1）運行開始日**

令和 8 年 11 月 12 日から

（2）運行日

毎日

（3）運行時間

午前 9 時～午後 5 時

（4）使用車両

トヨタハイエースワゴン 2 両（定員 10 名・運転手含む）

令和 8 年 月 日

小田原市生活交通ネットワーク協議会

会長 吉田 樹

No	乗降場所	No	乗降場所
1	国府津駅	23	中村原第 1 区（調整中）
2	西前川バス停	24	小林歯科医院前（路上）
3	前川バス停	25	上町公民館（路上）
4	前羽福祉館	26	ふれあい広場
5	近戸神社バス停	27	JA かながわ西湘下中支店
6	小学校前バス停	28	たかまクリニック
7	町屋バス停	29	小船森公園（路上）
8	町屋公民館	30	下中郵便局
9	橘インター入口バス停	31	たちばなこども園（路上）
10	押切・塔台橋バス停	32	下中老人憩の家
11	長泉寺駐車場	33	山西
12	セブンイレブン小田原中村原店	34	沼代自治会倉庫前（調整中）
13	しまむらストアーたちばな店	35	小竹下公民館
14	橘タウンセンターこゆるぎ	36	橘団地公民館
15	羽根尾	37	セブンイレブン小田原小竹店
16	中村原第 2 区	38	明澤児童館
17	中村原（路上）	39	小田原橘共同住宅団地集会所横（路上）
18	中村原（路上）	40	さつきが丘（路上）
19	幸楽苑（路上）	41	小竹脇・秋葉神社前
20	中村原公民館	42	若葉台ゴミ集積場
21	ファミリーマート小田原中村原店	43	山近記念総合病院
22	小田原中村原分譲住宅		

※バス停の使用は、今後、交通管理者協議の上、決定

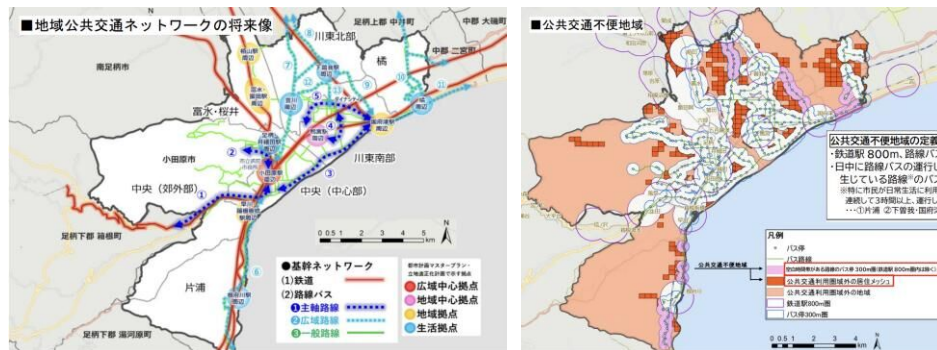
小田原市AIオンデマンド交通 実証運行計画

2026年7月29日

小田原市の現状と課題

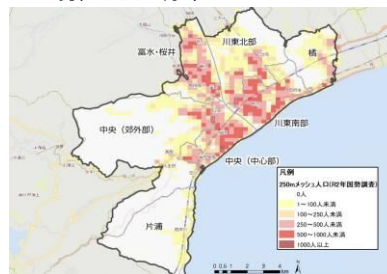
地域公共交通計画の基本方針

既存公共交通の維持・確保を基本とし、公共交通不便地域においては、AIオンデマンド交通や自動運転等の新たな技術の活用も含め、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について実証を繰り返して検討する。

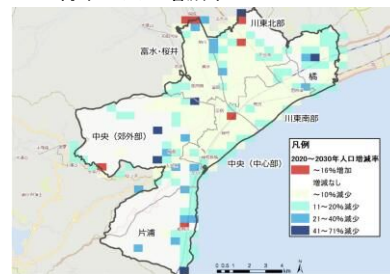


市内過疎化の進行

■ 現在の人口分布



■ 将来の人口増減率



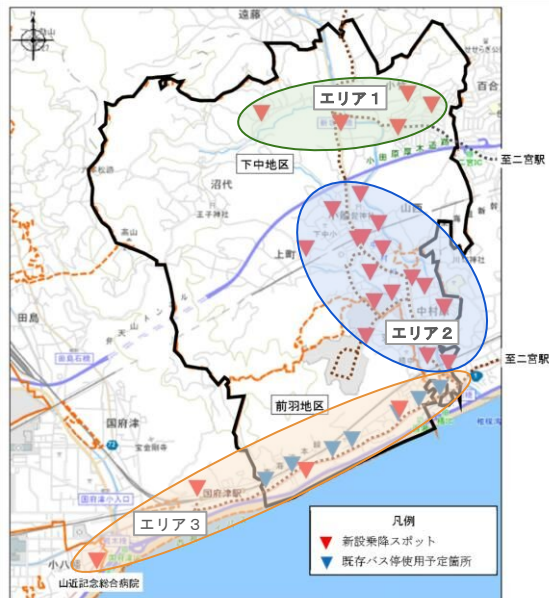
「小田原市地域公共交通計画」より抜粋

神奈川中央交通からの申し入れ

慢性的な運転士不足等を理由に、市内の全バス路線を対象とした、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・検討について令和6年7月5日付で申し入れ有

- 国府津～橘地区（今回の走行エリア）は人口減少率も高く、高齢化の進行が進むエリアと推察
- 人口密度も薄いため、路線バスではなく、小さい移動需要を効率的に吸収する地域内交通が必要
- 路線バス撤退が予測される中で、人口減少下でもエリア活性化に寄与する新しい交通が求められる

課題を踏まえた実施方針



エリア1

郊外部：シニア層の通院需要や買物需要が中心か

- 目的施設が多くなく、外出需要の喚起も同時に必要
- 後期高齢者が多く、コールセンター予約も当座は必要

エリア2

住宅街：駅移動と高低差のあるエリア内の移動が多そう

- エリアによって住民の世代差がある印象
- 駅往復を中心に、買物、託児、公民館等など多様な移動需要

エリア3

国道1号沿い：駅や病院など目的施設が多い主要幹線地区

- 駅と病院を中心に、エリア1～2の目的地になる傾向か
- 夕方が近づくとも混雑するため、駐停車の運用には留意が必要

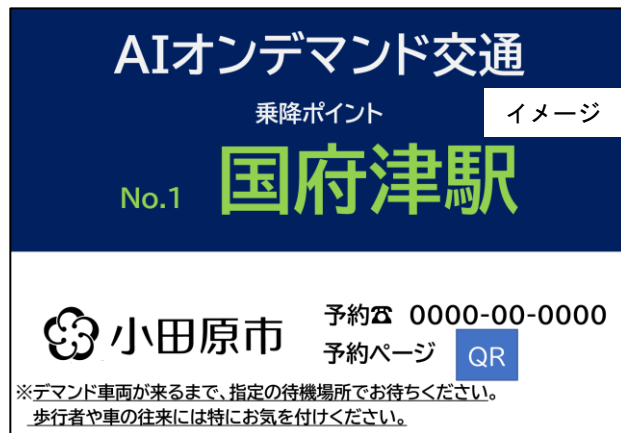
想定ターゲット

- ①シニア層（エリア1在住。通院・買物・交流目的の移動）
- ②子育て層（エリア2在住。通勤・買物・交流・託児目的の移動）
- ③新規層（域外在住。駅からの農園体験や介護施設の見舞いなど）

停留所の案内表示

案内表示種別

① 停留所シール



40センチ四方のシールを、目立つように目の高さに掲示。金網などの場合はアクリル板を針金で留める。

② スタンド



シールやアクリル板では目立たない施設では、高さ50センチ程度のスタンドを設置（風で飛ばないように重みのある仕様）

③ 既存バス停の活用



国道1号線沿いの既存バス停を活用する場所では、バス停の上に①停留所シールを貼って対応

実施内容（運行期間・車両・料金・予約方法等）

運行期間・車両・運行形態

【運行期間】2026年11月12日～

【運行時間】毎日9時～17時に運行（乗車予約は16時半まで）



外観

内装

【運行車両】運転手を除き9人乗りのワゴン車・2台
（ワゴン車：全長5.38m、全幅1.88m）

【運行形態】オンデマンド形式

【運行会社】伊豆箱根交通（株）のタクシー運転手

運行料金・決済方法

【運行料金】

- 直線運行距離3キロまで
⇒大人：350円／障がい者・小学生：180円
- 直線運行距離3キロ超
⇒大人：500円／障がい者・小学生：250円

【決済方法】

現金払いまたはクレジットカード事前決済



決済方法選択画面

予約方法

①小田原市LINEを經由したアプリ予約

②当社直営のコールセンターも開設

※どちらも乗車の10分前まで予約可能



焼津市公式LINE

サービス専用アプリ

予約完了画面

予約アプリ

小田原市LINE
リッチメニュー



① マップ確認



リストからも
選択可能

② 乗降場所選択



③ 予約条件選択



乗車希望日時や
人数を順に押す

④ 支払い方法選択



支払方法を選択し
仮予約を押す

⑤ 仮予約



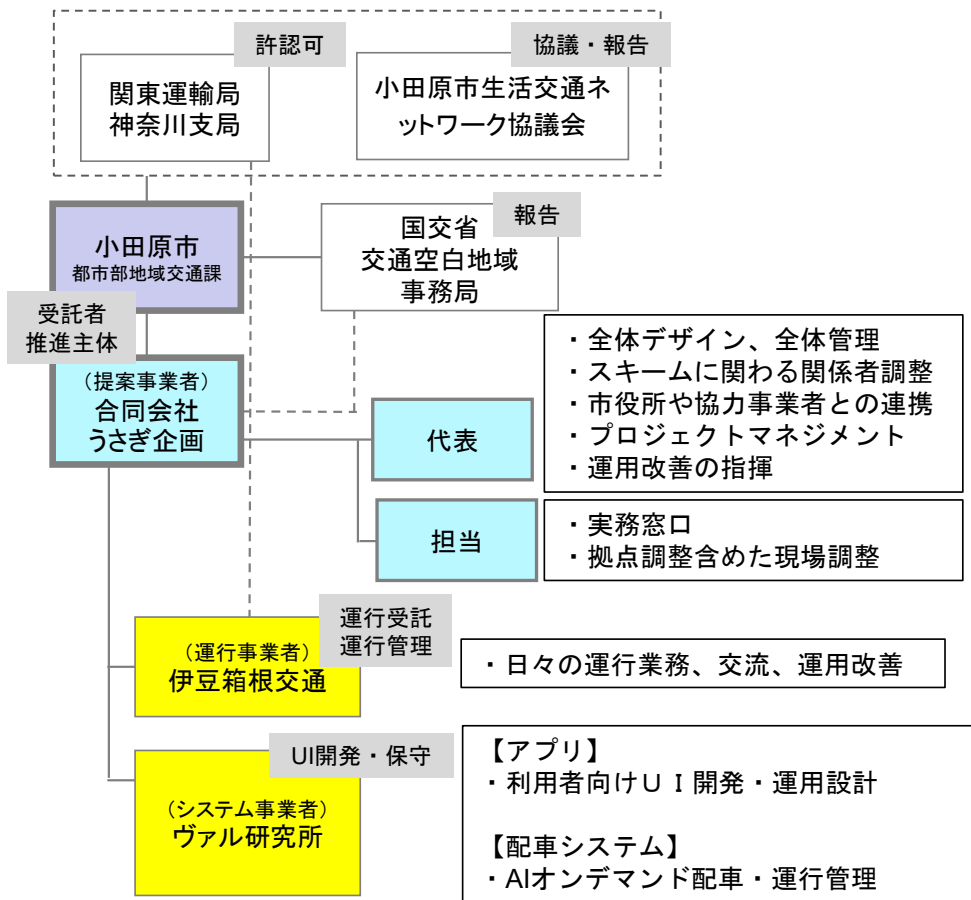
交通安全上の注意
点や乗降場所変更
等の注意喚起可能

⑥ 予約確定

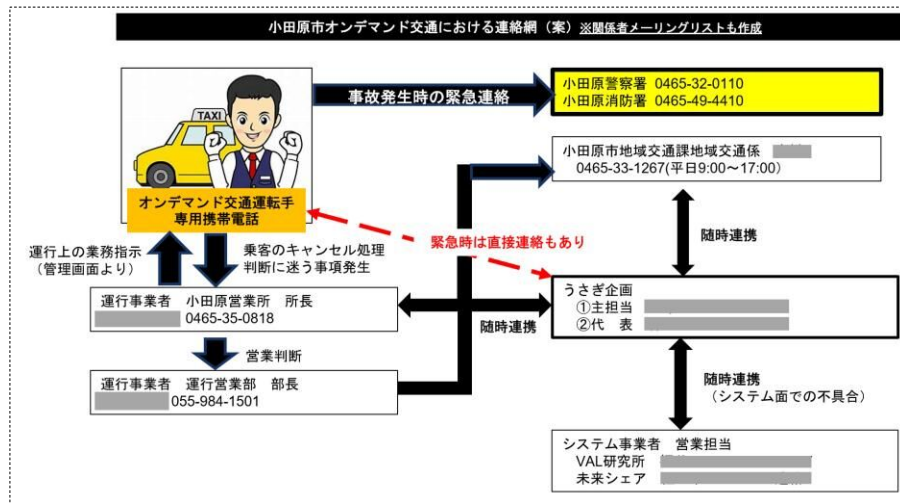


確定後もキ
ャンセルも
即時可能

実施体制図



緊急連絡網



業務工程

各工程（以下①～⑧は、前頁「実施体制」に準じる）	2026年度									
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
・ 実験準備段階										
① 実証内容・KPI・運行計画検討		○ 概要決定 ○ KPI案決定								
② 生活交通ネットワーク協議会上程		○ 運輸支局説明 ★ 協議会上程			★ 協議会上程（事前報告）			★ 協議会上程（報告）		
③ AIオンデマンド交通システム構築・アプリ開発					システム連携完了	○	システムテスト			
④ 停留所調整／地元説明／運転手研修等		○			施設個別交渉	停留所設置				
・ 実験開始直前～終了		○ 停留所警察協議 停留所個数決定	★ 住民説明会（前羽）		住民説明会①（5か所）	住民説明会②（5か所）	住民説明会③（5か所）			
			★ 国交省 交通空白報告		★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告書作成支援		
⑤ 実証開始／報道説明会／広報・利用促進					★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告		
⑥ コールセンター運営／運行管理					★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告		
⑦ 効果検証／データ分析／運用改善					★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告		
⑧ 実績評価／次年度課題整理					★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告	★ 国交省 交通空白報告		

①名称・ロゴ・車両ラッピング・チラシ・停留所シール等の統一したブランディング

静岡県焼津市（2022～24年度）
オンデマンド交通実証実験
「つなモビ」

名称

乗客同士のつながりを作る
モビリティと、ツナ（鮪）
が有名な漁港という両方の
意味をかけた。



（ロゴ）



（車両ラッピング）

静岡県長泉町（2024年度～社会実装化）
オンデマンド交通実証実験「SPICEBOX」

移住者を含めた多様な住民のスパイス（個性）が
乗合型交通により混ざりあうことで、さらに魅力
的な街にしたいとの志から名付けた。



（ロゴ）



（チラシ）



（車両ラッピング）



（専用サイト）

名称とロゴ

サービスを通じて地域に貢献したい姿を端的
に示す我々の志。運転手を含めた全ての事業
者が、日々のサービス進化に向けて努力を重
ね続ける上での精神的なよりどころ。

【今回の名称】現在、検討中

車両ラッピング

乗車しない層も含めた全ての方に、我々の志
を「車両ラッピング」で届ける。実証実験段
階だからこそ、既存の公共交通にはないブラ
ンドとメッセージを強く訴求する必要がある

チラシ・専用サイト

ロゴの世界観を踏襲したチラシや専用サイト
により、サービスとしての統一感を訴求する

ロゴ・車体・チラシ・LP

利用促進策

②報道説明会・住民試乗会・住民説明会等の実施による基礎認知の獲得



- ・ 報道向け説明会×住民試乗会で認知を一気に拡大
 - 停留所兼地域拠点である「橋タウンセンターこゆるぎ」を会場として、報道説明会と住民試乗会を同時開催する（会議室もあり、住民にその場で取材できる利点）
- ・ 公民館での住民説明会実施で利用ハードルを下げる
 - 停留所となっている公民館でのシニア住民向け説明会を開催
 - 要望に応じて「出前講座」も開催。お祭り等での試乗会も

③公共媒体等でのPR（市広報誌・市LINE、運行事業者系列の鉄道・バス・タクシー車内での告知）



- ・ シニア層：市広報誌が最も効果あり
 - シニア層が多い地区では通読率と影響度が高い（回覧板も有効）
 - 乗り方を含めた特集を組むことで関心度をあげられる
- ・ 子育て層：市LINEで確実にリーチ
 - スマホでの情報収集が一般的
 - トーク機能での告知により、広報誌では届きにくい層にも効果が期待
- ・ 伊豆箱根グループ様の鉄道、バス、タクシー車内で告知
 - 地域全体の移動環境を改善する本気度の高い取り組みであると伝える¹⁰

④ 停留所施設と連携した、新たな移動需要の創出（利用者増の重要施策1）



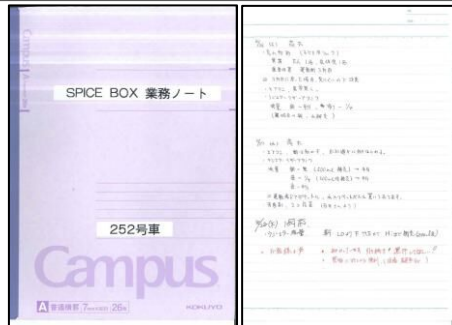
例①：みかん農園との連携



例②：商業施設でのPRイベント

- ・ 停留所での交流イベントの開催（駐車台数が限られている場所）
交流目的の移動需要喚起。主催者もオンデマンド交通利用を促進
- ・ 停留所の「待合スペース化」／「商品即売会」との連携
イートイン付きコンビニとの連携／「幸楽苑」での麺特売など
- ・ 商業施設「しまむら」グリーンカードの会員データ分析
買物頻度の多い客層と傾向を把握し、効果的なPR方法を検討試行
- ・ 整形外科などシニアのタクシー利用の多い医療施設と連携したPR
移動制約を抱えるシニア層のリピーター化を狙った施設内PR
- ・ 停留所施設のメーリングリストによる常時連絡や交流会実施
停留所相互の繋がりを深めることで、実証への参画意識を高める

⑤ 運転手の接遇力を高める取組（利用者増の重要施策2）



- ・ シニア層は「運転手との交流」が利用動機に
 - 運転手との会話を楽しみに乗る利用者が多いことを体験済
 - 当社が続けた「交換日記」で運転手の接遇力も日々向上
 - 交流目的の乗客が増え、運転手の士気も高まる好循環
- ・ 2年間の連携で「呼吸が合った」運行体制と接遇効果の発揮
 - 当社と運行事業者は、過去2年間別事業で実証運行を実施
 - 接遇面の磨き上げにより、既存公共交通とさらに差別化

実施内容（KPIを考える上での思想）

既存公共交通の利用者をシフトさせるだけでなく、これまで公共交通を利用しない層など、新しい客層を利用促進策を通じて掘り起こし、地域の移動総量を増やす。外出回数増加や既存公共交通の利用を含めた地域全体の活性化に繋げる

現時点の推計（毎日9～17時の移動量）
（オンデマンド交通の運行エリアと運行時間を走行する
神奈川中央交通の路線バス6便の乗客数の目測による）

推計
20～25ライド/日

2026年11月～
日中時間帯の
路線バス減便

2027年3月時点（毎日9～17時の移動量）
（オンデマンド交通が地域浸透しつつある時期）

目標
40ライド/日

地域の移動総量を倍増させる

実施内容（KPI案と設定理由）

KPI案と設定理由（2027年3月末時点の数字）

新しい交通手段としての指標に加えて、地域活性化に資する行動変容もKPIに追加

【凡例】●印：予約アプリ・管理画面から把握／○印：乗客アンケートから把握

● 1日あたりライド数: 40ライド

（理由：現状の移動総量からして妥当な目標値）

● 1人あたり平均ライド数: 2.2回

（理由：オンデマンドの特性を活かし、単純往復2.0回以上の周遊性を獲得したい）

● リピート率: 50%

（理由：オンデマンド交通を継続させる中での第一目標）

● 運行利益率: 13～14%（＝運賃収入÷運行委託費用）

（理由：同地区路線バスと同等以上の水準。まずは第一目標として）

○ 利用者の平均移動回数増: +25%

（理由：地域の移動総量をあげるという目的と、当社過去事例からの推測から）

○ 利用者の平均交流機会増: +25%

（理由：乗客・運転手・停留所の交流が移動総量をあげる当社の経験から）

○ マイカーからの乗り換え利用者割合: 10%

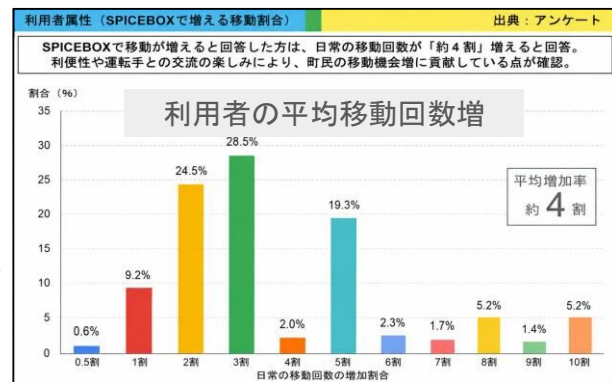
（理由：新たな公共交通利用層の獲得に向けて／シニア層の免許返納策として）

アプリ・管理画面経由

アンケート経由

取得データのアウトプットイメージ （月次報告の形式案）

毎日のライド数やりレポート率											
日	曜日	乗客回	乗客人数	乗客人数	乗客人数	乗客人数	乗客人数	乗客人数	乗客人数	乗客人数	乗客人数
8/1	月	34.3	30	44	21	0	0.0%	17	6	56	141
8/2	火	35.3	37	71	22	10	45.5%	26	19	82	95
8/3	水	34.9	40	80	29	14	48.3%	24	11	70	141
8/4	木	34.8	27	44	22	14	63.6%	17	12	48	71
8/5	金	35.5	30	45	21	9	42.9%	16	23	68	95
8/6	土	34.9	27	49	22	8	36.4%	10	13	36	48
8/7	日	34.9	30	63	21	9	42.9%	21	12	57	71
8/8	月	35.2	35	54	24	10	41.7%	24	9	76	95
8/9	火	35.2	27	51	22	9	40.9%	12	9	37	48
8/10	水	35.5	33	60	23	13	56.5%	18	14	99	141
8/11	木	35.6	32	60	27	17	63.0%	20	16	177	141
8/12	金	31.6	27	45	22	12	54.5%	14	10	47	71
8/13	土	37	34	84	27	14	51.9%	22	9	122	95
8/14	日	35.1	27	53	21	13	61.9%	19	11	46	48
8/15	月	34.1	30	47	24	13	54.2%	14	8	49	71
8/16	火	32	29	57	26	18	69.2%	19	20	83	95
8/17	水	34.8	26	46	20	9	45.0%	16	14	80	95
8/18	木	31.8	32	48	23	17	73.9%	18	13	63	71
8/19	金	32.8	32	53	25	16	64.0%	19	22	118	141
8/20	土	33.7	36	65	26	21	80.8%	25	21	94	95
8/21	日	33.9	19	36	14	8	27.1%	9	11	42	48
8/22	月	33.4	35	81	22	16	72.7%	24	15	103	141
8/23	火	29	36	47	27	21	77.8%	24	14	68	71
8/24	水	32.3	25	44	18	15	83.3%	12	18	100	95
8/25	木	30.6	24	34	15	13	72.2%	6	16	63	71
8/26	金	28.2	31	42	24	19	79.2%	20	25	70	95
8/27	土	34.1	23	47	15	11	73.3%	8	7	45	48
合計		942	1708	708	373	557	63.4%	434	2354	2354	2354
平均		30.4	55.1	22.8	12.0	53.10%	18.0	14.0	75.9		



効果検証・運行改善（利用者の声の反映）

アンケートの作成・実施



利用者アンケート実施
(車内QRコードおよびLINE経由)

アンケート対象 つかもと停留所（停留所にメールにてアンケート協力呼びかけ）
実施時期 運行期間終了後
回答数 30件（全45箇所）

【質問項目】

- 属性（メール、店名・施設名、回答者名、電話）
- 停留所になって、認知向上につながるか
- 停留所になって、来訪者（来場者）が増えたか
- 他の停留所と比較して気づきや声がかれたか
- 停留所になって、取材を受けたり問題が声がかれたか
- 停留所になって、よりよくなった
- 総合的な満足度
- つかもとの改善すべき点、気になす点
- つかもとが他都市に導入されることを望むか
- 自由記述欄



停留所アンケート実施
(メーリングリスト経由)

回答内容の分析

利用者アンケートの回答内容（これまでの経験上、多い内容を記載）

- 運行時間／エリアの拡張
- 停留所増設／シール掲示場所
- 料金の高い安い／決済方法
- 運転手のマナー
- アプリ仕様や機能
- 広報手段
- おほめの言葉

停留所アンケートの回答内容（これまでの経験上、多い内容を記載）

- オンデマンド交通による来客効果
- お客様からの声
- 運転手や他停留所との交流
- 改善提案
- おほめの言葉

改善策の実施

■ すぐに改善できる例

- 停留所シールの掲示場所
- 運転手のマナー
- アプリの仕様（軽微なもの）
- 広報手段

■ 次回実証運行で改善する例

- 運行時間／エリアの拡張
- 停留所場所の増設
- 料金／決済方法
- アプリの新機能追加

既存公共交通との共存・連携

- 原則：公共交通事業者は「地域の移動総量を共に増やすパートナー」であり、オープンな関係構築と情報共有、連携を図る
- 連携：生活交通ネットワーク協議会でのオンデマンド交通の利用状況共有、オンデマンド交通車内での路線バス時刻表を掲示
- その他：今後エリアや時間帯の拡大時は、影響度合の測定方法や測定項目について、事前に既存交通事業者と協議・合意する

杉並区オンデマンド交通の事例（現在も進行中）

① オンデマンド交通車内で路線バス乗り継ぎを案内



運転手席背面



貼付チラシ

② アプリ上で路線バスの停留所案内



路線バス

オンデマンド交通

③ オンデマンド交通と路線バスをともに経路案内で表示



オンデマンド交通

既存路線バス

長泉町オンデマンド交通「SPICEBOX」の事例

地域の移動総量が増えたことで、
同地区を走る路線バス乗客も増えたことが判明

南北線									
年度	R6	R7	差	R6	R7	差	R6	R7	差
月	8月			9月			10月		
運行回数	176	175	△ 1	169	177	8	170	177	7
乗車人数	1,835	2,047	212	1,958	2,021	63	1,915	2,026	111
月間乗車率	10.55	11.76	1.22	11.59	11.42	△ 0.17	11.26	11.45	0.18
乗車率	10.66	11.63	0.97	10.81	10.90	0.09	11.57	11.55	△ 0.02

富士急バス 桜堤線・がんセンター線									
年度	R6	R7	差	R6	R7	差	R6	R7	差
月	8月			9月			10月		
乗車人数	23,690	25,267	1,577	24,953	26,489	1,536	26,419	28,875	2,456

影響度

- 長泉町コミュニティバス・南北線
- 富士急シティバス・がんセンター線
- 富士急シティバス・桜堤線
- SPICEBOX 相互輸送回数 50回以上
- SPICEBOX 相互輸送回数 40回以上





©小田原市「梅丸」

バス業界
未経験者歓迎

13社のバス会社が集結!!

バスギア エキスポ

神奈川県バス協会

神奈川県バス会社

バス乗務員募集
会社説明会開催!

入場無料

入退場自由

服装自由

- ✓バス業界へ就職検討中の方
- ✓転職に不安をお持ちの方

- ✓まずは話しを聞きたい方
- ✓バス運転手に憧れている方

- ✓免許を活かしたい方
- ✓大型二種所持の方

日時

9月6日(日)

開催時間▶11:00~16:00

受付時間▶10:45~15:30

会場

おだわら市民交流センター

UMECO 受付:会議室7

(神奈川県小田原市栄町一丁目1番27号)

※最寄駅/JR「小田原駅」東口 徒歩約3分

事前予約受付中! イベント詳細や参画企業については「バスギアエキスポ特設サイト」にて随時公開中!!
“事前エントリー”で当日スムーズに入場可能◎ ※事前予約ナシでもご参加頂けます

主催:一般社団法人 神奈川県バス協会 後援:小田原市、小田原公共職業安定所、国土交通省関東運輸局 神奈川県 協賛:(一社)神奈川県自動車会議所
企画運営:株式会社アイデムコーポレーション

お問い合わせ
(東京本社)

☎03-5323-6711

<https://expo.bus-gear.com/kanagawa/>

バスギアエキスポ

検索

