

第4回 小田原市生活交通ネットワーク協議会 議事録

開催日時 平成24年10月22日(月) 午前10時から12時15分まで

開催場所 小田原市役所全員協議会室

出席者 18名(定員18名、代理6名、欠席0名)

1 開会 小田原市都市政策課 星崎課長あいさつ

2 議題

(1) 平成24年度地域公共交通調査事業の進捗状況について

(ア) 平成23年度地域公共交通調査事業の課題整理について

事務局より資料1「平成23年度地域公共交通調査事業の課題整理について」を説明。

【質疑】

吉田会長) 昨年度のICカードのデータ抽出かと思うが、現金やその他で払った方についても補正をした結果の値なのか。

事務局) 昨年度からのデータでは、箱根登山バスはPASMOのデータのみ、伊豆箱根バスは今回整理できていないがPASMOと現金の収入データであり、補正をかけている。富士急湘南バスさんは紙ベースの乗降調査のデータ、神奈川中央交通も自社のOD表のデータとなっている。

吉田会長) 箱根登山バスだけが、PASMOのデータのみとなっているので、もう少し結果数値が多くなる可能性があるということか。

事務局) その可能性はあると思う。

A会員) 1時間にどの路線が何本走っていて、何人乗っているというデータがあれば、わかりやすいかと思う。

吉田会長) 今回、1便あたりの本数で割っているのですが、ある程度分散されているが、1時間あたりなど利用者数をベースに流動を見ると増えてくると思う。便あたりも必要だが、1時間あたりなど利用者数で見た方が色の粗密が付きやすくなるのかと思う。小田原の市街地周辺は同じような色になっているので、どこも同じ様に見えてしまい議論しづらい。伊豆箱根バスのデータも合わさってくる際に、調整していただきたい。

B会員) このデータを見て、この路線は採算が取れているか取れていないという議論はするのか。

吉田会長) 採算についてもだが、「この路線はよく使われている。だから重要な路線。」「走っている割に使われていない。」という資料になると思う。

B会員) 比奈窪線は、1時間あたりの本数は少ないが、結構乗っているという感想

を持った。

吉田会長) 今回は1便あたりで出しているのですが、このように見えている。1時間あたりにしたら、また違って見えてくるかもしれないので、データを工夫したい。個人的には、川について橋を渡るか渡らないかで、地図上で見ると近そうでも実は近くなかったりなど、差が出てくるのかと思う。そのあたりが出てくると面白いと思う。

C会員) 伊豆箱根バスのデータ処理などについて、スケジュール的には大丈夫か。
事務局) 大丈夫。

吉田会長) PASMO だけなどについても何らかの補正が必要だと思う。

事務局) 箱根登山バスは、PASMO のみではなく PASMO と現金の誤りのため、伊豆箱根バスを除く全てのデータが出ている。

吉田会長) どの券種で、どういうデータが使われたかはきちんと示して頂きたい。

(イ) 平成24年度地域公共交通調査事業の今後の進め方について

事務局より資料2「平成24年度地域公共交通調査事業の進捗状況について」を説明。

【質疑】

B会員) 資料2-3の6ページ「バスの遅れ及び運転の際に危険と感ずることの位置図」について、危険を感じる所は緑色ではなく、黄色の方が良いのではないか。また、これについて道路事情の問題もあるかと思うが、最終的にこの会議の中で道路改良を含めた提言などは示していくのか。

事務局) 今回の本題は、バスの路線についての事項だが、付随事項として整理したい。

B会員) バスについては昔に比べ、狭い道路もスピードを上げて走っているように感じる。

D会員) 渋滞についてだが、バスが渋滞の原因になる事がある。小型バスについて、今回の調査の中で、乗車率的に小型バスにできるかどうかも含めて調査してほしい。

吉田会長) 車両の選択も視野に入れて良いと思う。もう1つ気になるのは、バス路線の前乗り前降りについてはどうなのか。停車時間が長くなるのではないのか。

A会員) 箱根登山バスは、これまで観光客もいたので前扉だけだったが、バリアフリーの対応から、中扉の車両を導入した。富士急湘南バス、神奈川中央交通は中乗り前降りにしている。今後、中扉対応の車両になれば、全てで中乗り前降りができるようになる。安全面でいうと、中扉が無く、少しでも椅子があった方が、車内人身事故が防げるので、安全。

また、先ほどあったスピードが速くなった件については、事業者でダイヤを

詰められていることや、車社会になったことで遅れが発生する為にスピードを上げることが考えられる。

吉田会長) 支払い方法は、バスの渋滞や定時制の確保とつながりがあると思う。八戸では、運賃を改正し、150円、200円、250円、300円の4通りになってから、両替をする人が減り、停車時間が短くなり遅延が無くなっている。支払い方法で走行の円滑化が図られているので、そこは車両の交換と合わせて追及しても良いと思う。

また、危険箇所の中で気になったことは駅前広場が多くあること。ターミナルの整備は都市計画の中でもやってきているが、そこでも問題が生じている。これだけターミナルで危険箇所が多いという指摘箇所があがっているのならば、会議の中でもなんらかの方策を打っていかなければいけないと思う。

E会員) 先ほどの支払い方法について、神奈川中央交通では10月29日から、秦野営業所の車両は中乗り前降り方式に変更する。

B会員) 掲示はするのか。

E会員) バス停への掲示は、これからになると思う。

B会員) PASMO率が上がれば、乗降の時間が短縮できると思うが、今どのくらいか。これを上げるためにはどういうことをした方が良いのか。

F会員) 箱根登山バスでは、40～50%である。

G会員) 伊豆箱根バスでは、60～65%である。

H会員) 富士急湘南バスでは、60%くらいである。

E会員) 神奈川中央交通では、50%以上である。

吉田会長) PASMO、Suicaを使うと乗降は早くなっているのか。

E会員) 茅ヶ崎では先払いだったが、ICカードに移行したことで、駅での降車はスムーズになった。

吉田会長) 西鉄さんでは、ICカードにすると基本的には早くなるが、チャージをする人がいると遅くなり、その人数が多いため、平均して遅くなった路線もあると言っていた。だから、支払い方式なども含めて考えることは大事である。今後PASMO、Suicaは増えるだろうし、武蔵野のムーバスもPASMO、Suicaは使えなかったが、使えるシステムに変えた。時代の変化によって、ICカードは増えると思う。ICカードによって支払いは簡単になったので、駅などでは、前扉も中扉も開けてしまっても精算しても良いかと思う。これは、広島電鉄の路面電車は全てそうしている。バスでもできたら良いと思う。

D会員) 私はバスは料金が高い認識があり、どこまでいくらなのかわからないので不安があり、なかなか乗らないのだが、料金表を時刻表の脇に付けることはできないのか。他都市では一律100円などあるが、先ほど話があったように、もう少しわかりやすい料金設定は難しいのか。

- 吉田会長) 八戸では、料金を変えて減収した分は市が負担する条件付きでやっている。そうでないと事業者のリスクもあるので、簡単には変えられないが、運賃表は掲示できると思う。そういう話は進めてほしい。2年半くらいかかったが、八戸では600の停留所に全て付けました。降りるまで運賃がわからないのは不安ですので、これは事業者の創意工夫でやって頂きたい。
- C会員) PASMO、Suicaの使用率は老若男女で違うと思うが、周知も必要かと思う。
- B会員) 駅ではオートチャージができるが、バスのチャージについては知らなかった。わかれば教えて頂きたい。
- E会員) バスはオートチャージできない。1,000円札のみ対応。
- 吉田会長) 年齢層で違うが、福島交通の場合、一般者は青色、割引がある高齢者は青色以外の色で、データとしても高齢者がどこから乗ってどこで降りたなどがわかる様になっている。
- バスの遅延から、支払い方式の話が出てきた。渋滞箇所への対応では支払い方法、ターミナルの設計についてどうするかは、この公共交通の会議で考えていくことである。
- C会員) バス乗務員の聞き取り調査は何人くらいに実施したのか。
- 事務局) 今回出席していただいている事業者の方とそれぞれの運行管理者2、3人にお聞きしている。
- A会員) 前回の会議で乗務員へのアンケートを提案したのだが、一般の乗務員の意見を知らなかった。もっと細かく聞いたのではないか。
- C会員) 結果的にはどうか。
- A会員) 合っていると思う。
- F会員) 聞き取り調査について運行管理者、指導運転手が対応した。指導運転手も日頃運転しているので、反映されていると思う。
- 吉田会長) ずれがあるのだったら、事業者の方に持ち帰って頂いて付け加えるなど具体的に出して頂いた方が良いかもしれない。それが多くある所については、改めて一般の乗務員さんも含めて対応していただきたい。利用者からの要望は意見が少ない様に感じる。
- B会員) 生データは大切だと思う。一回、乗務員にも聞いてみた方が良いのではないか。両方のデータを見比べた方が良いと思う。
- 吉田会長) 利用者からの声は、運転手に行くことが多いと思う。指導運転手の運転についても事業者によって異なる。事務局としてどうするか。
- 事務局) 乗務員への取組みは、今回初めてで、集約的に把握しようとした結果が今回の方法である。一般の乗務員については調整させてほしい。
- 吉田会長) 乗務員については、事業者と交通運輸産業労働組合協議会にもご協力いただいて、もう少しフォローできる体制を考えさせてほしい。

- C会員) 資料2-3の5ページの「道路が狭い上に、路地も多く、庭の草が生い茂っているなど危険を感じている」こういうことは、運転手で無いと出てこないと思うので、反映されている所もあるのかと思う。
- 吉田会長) ある程度反映されていることが確認できればよいのかと思う。大事なのは、様々な調査を行った結果、それぞれの調査結果を議論するのは大変なので、調査を並べたら小田原市としてこういう課題がありそうという見取り図があって、その中で公共交通の計画として、市と事業者が連携して、ここはやっていけそうな所がわかるような1枚の見取り図の様な物が欲しい。
- B会員) 先ほどの5ページのような問題は、市民の問題でもあるので、自治会の課題としてできることもあるかもしれない。
- 吉田会長) 自治会として注意できるようなことを発信できることも必要だと思う。
- I会員) 先ほどのターミナルの問題は、マナーの問題だと思うが、これが日常的なのかももう少し整理していただきたい。また、ターミナルの整備は終わっているのですが、これ以上の整理が難しいと思うが、どうすれば改善されるか、方策を示しておかなければいけないと思うので、もう少し掘り下げてほしい。
- 吉田会長) 整備してきれいになったと思ったら色々な問題が発生することもある。三鷹駅の北口もバスとタクシーが錯綜してしまったため、レーンに色を付けたり、日野市の場合はバリアフリー対応するために、日野駅の駅前広場を整備し、横断歩道を設置したら、バス停の切り込みが少なく、バスが停まれなくなってしまったなど、一旦整備が終わっても色々な問題が出てくる。しかし、ハードな問題であるが、ソフトな面で改善できることもあるかもしれない。

(2) 平成24年度地域公共交通調査事業の今後の進め方について

事務局より資料3「平成24年度地域公共交通調査事業の今後の進め方について」を説明。

【質疑】

- B会員) 資料の中で東側を忘れないでほしい。橘団地は二宮の方になっている。バスも市内には行かないので、私もそうだが、二宮まで出て、電車で国府津に行き、バスで山近病院に行くなどしている。押切などバスで乗り継ぐと乗るたびに初乗り運賃がかかってしまう。ICカードなどで、乗り継ぎ時に、乗り継ぎ料金などにできれば、二宮にいったん出るようなことはなくなるのかとも思う。そんなことは技術的にできるのか。
- 事務局) 資料は例示であり、全ての路線を載せていない。この地域は、バスの利用がある事も承知している。神奈川中央交通とのヒアリングの際も山北総合病院のニーズがあることや、今後どうしていくか検討が必要という話も出ている。乗り継ぎについても神奈川県に相談したり、近隣の二宮町、中井町とも

連携して考えていきたい。

- F 会員) 現状は、乗り換えると 2 回初乗り料がかかってしまうが、定期券ならば 2 系統清算できる。
- B 会員) 会社に勤めていた時は、駅は国府津から行きたいが、バスの本数は二宮が多いので、バスの時間に合わせて使っていた。そうするとどちらの定期を買うかも悩んでいた。
- F 会員) そのような所を改善できれば良いと思う。IC カードについては開発中のようだ。
- 吉田会長) 乗り継ぎを前提に考えていくのなら、そのような所はきちんと考えていかなければいけない。
- 事務局) バスの定時性がなかなか確保されていないと乗り継ぐことは難しく、時間が詰まっていると利用者も焦ってしまうと思う。バス停で乗り継ぎをしている所はあるのか。
- F 会員) 市内の路線は 10 分間隔とかなので、乗り継ぎの待ち時間はあまりないが、1 時間に 1～2 本の所などは待ち時間が長くなっている。
- 吉田会長) どのくらい遅延が発生するものなのか。
- F 会員) 国府津～小田原間では 10 分くらい。万年的には西湘バイパスや駅周辺は渋滞している。
- A 会員) 大阪市交通局は、電車もバスも同じ交通局なら乗り継ぐことができる。そういうシステムもある。どれだけお金がかかるかという所はあるが、できないという事は無い。
- 吉田会長) 福島交通は、2 回目の乗車は一律 100 円割引いている。
- B 会員) 比奈窪からバスで国府津に行くとギリギリ間に合う時間がある。ダイヤに影響しない程度に合わせることはできないのか。
- E 会員) 次のダイヤまで動かさなければいけないものもあるかと思うので、どのダイヤか教えて頂ければ個別に対応したい。
- F 会員) 箱根登山バスでは、年間 2 回ダイヤの見直しを行っている。30 分に 1 本などは電車の上り下りのどちらに合わせるか難しい時がある。
- 吉田会長) 那須の大田原駅で東京からの電車にバスの時刻を合わせたら、反対から来る人から苦情がきた。どこにどう合わせるかは難しい問題。どこの乗り継ぎを重視するか。ダイヤの接続がうまくいっていないといけない。大事なのは、どうしてこのようにケース A～C のようなことを議論していかなければいけないのかである。
- 事務局) 小田原市の特性として、鉄道駅が 18 駅ありバス事業者は 4 社運行している。いかにそれをうまく使って、買い物や病院に行けるように、どういう所にどういうターミナルを設置することが重要となってくるので、皆さんの意見を

頂きたい。

吉田会長) どんな「おでかけ」に使えるネットワークを私達が守っていかなければいけないのかという議論になる。小田原は、事業者が行政の補助を受けずに運行している路線がある。補助金をもらわなければ、維持できない路線が今後たくさん出てくるので、どの路線は守っていかなければいけないのか。それを判断しなければいけない。目的地は市立病院やダイナシティだけでいいのか、どこに行けるサービスを守って行かなければいけないのかをまず考え、それを守っていくために、どこをターミナルとして考えていけばいいのか。その時に、今のバス路線の時刻などでは、それが担保されているのかを見ていくことが大事になる。現状は小田原駅に一極集中になっているので、市立病院やダイナシティにどこからでも行けるのか考えたら、行けない。だったら新しい路線を引けばいいが、予算もかかるので、今ある路線を見直して、ターミナルで乗り継がせればサービスが拡大できるので、ケース B、C があると思う。まずは、どういった「おでかけ」に使える交通を作っていくのか考える必要がある。そのために、今進めている様々な調査でこういった目的地が必要という事が、見えてくれば良いと思う。

J 会員) 計画策定調査の目的として、交通空白地域についてはどう考えているのか。
事務局) 資料 3 の 5 ページ 今回は主軸となる路線を決め、ターミナルをどうするか考えていきたいが、そこから漏れてくる利用者の少ないバス停やバス停が無い地域についても重要な課題であり、行政、事業者、住民、商業施設、医療機関と連携してどうあるべきか、どうしたら病院や買い物へ行けるか考えてやっていこうと思っている。

吉田会長) その仕組みづくりも考えていかなければいけない。現状の事業規模で救える所もあるが、救えない地域に対して市がなにもしないわけにもいれないが、全部市の負担でやっていくことでもないかもしれない。地域の一定の合意と地域はこういう力を出していけるという所を前提として社会実験的に、まず動かしてみて、お客さんを獲得できるかをやってみてもいいのかもしれない。

I 会員) 地域の役割をどう位置付けるか、今年度の中で地域と事業者と行政の役割分担と交通空白地域でのルールは決めたいと思う。

J 会員) 調査事業の目的は、地域公共交通確保・維持に繋がるためものがあるので、ある程度決めていかないと補助事業にならない。

吉田会長) 運行だけを前提として策定するのはおかしい。どういった「おでかけ」ネットワークを作っていく、足りない所はこうするというのが、全体の方針が立てられる計画ができればそれで良いと思う。次回の会議では、計画の骨格、理念、目標、どういう事をしていくのかを出して言って、議論しなければ

いけないと思う。

J 会員) どの水準まで確保するのかを出して、それはどういう方法なのかを出さないと答えは出ないと思う。

吉田会長) 決め方は色々ある。全体の予算の制約とその地域の「おでかけ」の状況から、合意形成していくやり方が一般的。そこまで踏み込んでいきたい。

B 会員) 地域の役割とはどういうことか。

I 会員) バスを維持していくためには、乗客がいけないといけないので、乗客をどうするか。地域が利用する意気込みなどの地域の役割である。

吉田会長) お金だけの話ではないかもしれない。行政と事業者だけでなく、自分たちで、こういう感じならば使いたいというのを考えてもらうことも良い。自治会で言ったからには成果が求められる。

B 会員) ぜひ、住民と接点を設けてほしい。

吉田会長) 今は、市全体の話だからこの会議室で会議しているが、地域の事について議論するならば、地元で議論して新しい交通を組み立てていく機会があっても良いと思う。それは次年度以降になるかもしれない。

B 会員) 曽我、橘北の代表は出ているが、他の地域についても説明など必要があると思う。

I 会員) アンケート調査については回収率も高く、その項目の中に自由意見もあるので、その結果を次回以降お示ししたい。

C 会員) 地域の特性については、次年度以降かと思っている。この協議会は次年度以降も続き、計画も作っただけでなく、機能しているかこのままではいけないと思っている。事業者などについても課題が出てきたら、必要に応じて調査などもしていかなければいけないと思う。

吉田会長) 次回は計画の骨格も含めて議論できる様なものを出していただきたい。

(4) 富士急湘南バス株式会社の退出等意向申出について

富士急湘南バス株式会社 茂木常務取締役より資料4「富士急湘南バス株式会社の退出等意向申出について」の説明を受けた。

【質疑】

吉田会長) 神奈川県ではどういう取扱いになっているのか。

K 会員) 生活交通確保対策地域協議会に申出をされ、先日地域間幹線に上げる関係市町と事業者で分科会を設置し、議論したところであり、今出された所について、結果としてどうなるかはこれから議論を進めていくところである。

吉田会長) 地域間幹線にあげるのはどこの路線なのか。またそれは何年度か。

H 会員) 小田原駅と新松田駅を結ぶ2系統で、通常の流れて行けば26年度である。

吉田会長) 地域間幹線の1/2は神奈川県が支援するという事なのか。

- K会員) 赤字額の1/2が最大の補助額となっている。
- 吉田会長) 前は県が出さないと国は補助しないルールになっていた。複数市町村にまたがっていて、一定の利用者数がある所なら国は1/2を出す仕組みになっているが、実際に県や市町村レベルで必要な路線かは別の話である。今回富士急湘南バスでは、お客さんが乗っている路線に経営資源を投資して、そうでない所は経営資源を抑えるという事であるが、今後こういった話が出てきた時に小田原市としてどのように受け止めていくかは必要である。
- B会員) 幹線になるのはどの路線か。
- H会員) 小田原駅－中堀－曾我支所－新松田駅の路線と小田原駅－中堀－下曾我駅－新松田駅の路線である。

(4) その他
なし。