

## 第5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25年2月5日(火) 午前10時から12時00分まで

開催場所 小田原市役所全員協議会室

出席者 14名(定員18名、代理5名、欠席4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) 「小田原市地域公共交通総合連携計画書(案)」及び「小田原市生活交通ネットワーク計画策定に関する報告書(案)」について

事務局より資料1「小田原市地域公共交通総合連携計画 計画書(案)」はじめに、

1 小田原市の公共交通に関する現状、2 公共交通を取り巻く課題の整理、3 地域公共交通の方向性と目標を説明。

#### 【質疑】

A会員) P. 12の目標1について、「1日当たりのバス乗降人員を10%以上に向上させる」とあるが、これは、今の乗降人員の数に対して10%向上させるということか。それとも今は、バスの乗降人員は10%に満たないので、10%にするということか。

事務局) 今回は、今の乗降人数の10%増ということである。

吉田会長) 小田原駅の平日乗降人員で言うと5,517人の1.1倍を目標にするということか。

事務局) そうである。

吉田会長) 言葉がわかりにくいので、修正して頂きたい。

B会員) 具体策が無いのに10%向上というのは厳しいと思う。事業者からして、10%上げるという事は、ハードルが高いように思うが、どのようにお考えなのか。

事務局) もっと少なくてもいいのかもしれないが、10人が11人になると考えるとそんなに難しくないのではないかと思い、設定させていただいた。1人でも多く乗ってもらいたいということであり、もっと少なくても採算は取れると聞いているが、10%ならば、かなり活性化すると思い設定した。具体的な内容は後程の事業で、利用促進、利便性向上を図っていきたいと思っている。

B会員) 我々が、1%増やすことも非常に難しいのに、10%とあるので、どうなのかと思った。

吉田会長) P. 13の満足度のように約40%を50%にするというものは、%ベースなので、なじみやすいと思うが、目標1は人数ベースなので、なぜ10%なのか根拠がない。例えば、最近の小田原市のバス利用率は対前年比で-2%だっ

たので、まずは、「－2%をなくして、現状維持する」などが当面の目標でもいいと思う。%で持っていくならば、通院する人のバスの利用率は何%だが、これを何%まで上げるなど、元になる数字と照らし合わせて目標をつくらないといけないのかと思う。八戸では16%増えているが、運賃改定をかなりやり、7～8年かけているので、相当きつい。10%というのは、根拠を固める必要がある。事務局と精査したいと思う。

P. 13 目標4の「路線バス利用による外出機会を各年齢で市平均の36.5%以上に向上させる」とあるが、バスを利用したかしないかであり、「外出機会」というのはおでかけしたかしないかなので、この言葉は合っていないのではないかと。36.5%が平均なので、バスのお客さんを減らさないためには、36.5%に満ちていない年代を36.5%にしていけば乗降人員が守られるというのが読み取れる文に書き方を工夫した方がいいと思う。

事務局より資料1「小田原市地域公共交通総合連携計画 計画書(案)」4 事業概要及び実施主体の事業1 主軸路線の位置付け・主要施設へのアクセス向上、事業2 乗継環境の円滑化、事業3 ニーズに応じた路線バスの改善を説明。

吉田会長) P. 14に事業1～7の概要の一覧があってもいいかもしれない。

C会員) P. 21 事業3イ)について、「橋支所が橋タウンセンターこゆるぎへ移転」とあるが、そこら辺は企業が進出しているが、工業団地の従業員の交通手段は把握しているのか。

事務局) バス事業者のヒアリングから、中村原のバス停から何十人と利用が多いと伺っている。平成22年度に行った企業アンケートでは、自家用車で通勤している人が多かった。バスが少ないので、自家用車にせざるをえないという回答をいただいている。

C会員) そのような、従業員でバスを利用したい人がいる・いないなどの情報は掴んでおいてほしい。

吉田会長) ネットワーク計画をつくる時に、どういった会社がどういった通勤をしているか、例えば国府津駅からバスを出したら便利と思う会社がどれだけあるのか、バスは定期代が高いから、企業バスを走らせるからどうにかしてほしいという事が大半だが、そのような事情を掴んでおかなければいけない。検討する時には重要なことになる。

D会員) 企業の方は中村原まで歩いている。企業バスを考えている所もある。こゆるぎの話があったが、バイパスが今の路線から離れているので、早く開通してほしいと思う。それについても考えてほしい。また、開通するまではどうするのかも考えて頂きたい。

吉田会長) 道路の開通計画に合わせて路線を計画することになるので、ネットワーク計画の走らせ方の検討に入れていかないといけない。

- D会員) P. 18の事業2の[優先順位]の料金は、福島交通について言っているのか。  
事務局) 福島交通は、事例にあるようなカードで乗継ぎの割引ができるが、PASMO  
やSuiCaでは、お金をかければ出来るが、簡単には出来ないと伺ったので、  
現金でならやりやすく、コストがかからず手が付けられるかと思い、書かせ  
て頂いた。
- D会員) 現金の場合、前にこの路線に乗っていたという証拠のようなものを見せる  
ということか。
- 事務局) そうである。乗継券のような物か、何がいいかはわからないが、アナログ  
な形ではやりやすいのかと思った。
- D会員) この文章だけだとわかりづらいと思う。
- 吉田会長) 福島はノルカがないと割引ができない。青森の田舎では乗継券をやっているが、  
乗り継ぐか運転手が聞いて券をわたすような顔が見える取引をしている。  
この方法は、利用者が少なればできると思うが、小田原市に合うのか。  
乗継ぎで円滑化するのならば、例えばどんな案内があれば乗継ぎしやすいの  
かという例が欲しい。その方がやりやすいかもしれない。運賃は路線の系統  
ごとに設定しているので、難しいかもしれない。福島交通では、ICカード  
でどのバスに乗ってきたのかが分かるようになっていて、さらに震災後に新  
しく住み始めた人にもバスを使ってもらおうとスタートした特殊な背景が  
ある。優先事業のスケジュール感はどのくらいか。
- 事務局) 平成27年度までとなっている。
- 吉田会長) 運賃は厳しいかもしれない。ダイヤだけ優先事業にして、運賃は今後検討  
するというのもあるかもしれない。料金については、皆さんからもご意見が  
あったので、検討をすると残すことはいいと思う。
- E会員) P. 19事業2-2乗継拠点の整備イメージに、「地域住民の乗継拠点として」  
とあるが、作業部会で、小田原駅東口に待機場所を入れてほしいと言ったが、  
その辺はどうなったのか。
- 事務局) 小田原駅東口で、車両の待機場所が確保されていないから、少し無駄な取  
り回しが発生しているというご意見も頂いている。
- 事務局) P. 29の事業6-1として考えてはいた。
- 吉田会長) 具体的に書いた方がいいと思う。優先性となると歩行者に対してなのか、  
自家用車に対してなのか誰のための優先性なのか。P. 22の事業3-2の分  
類イメージがわかりづらい。需要が高一低とあるが、必ずしもこうならない  
場合もあり、事業者と行政が一緒に取り組む場合、事業者同士が連携したい  
という時に、そのコーディネートを小田原市が担ってくれないかという時は、  
事業者単独より需要が高い場合があるかもしれない。そうすると需要が高い  
低いではなく、支える主体が、事業者単独か、事業者と行政か、それに市民

が入るのかだと思ふ。また、ケース4はいるのか。

事務局) 説明的に入れている。

吉田会長) 乗合いタクシーではない、タクシーの相乗りはやっている。地域の中で決まった時間一緒に出掛けてもらい、タクシーは普通にメーターで動いているがお客さんは乗り込む。山口市はそういうやり方をやっている。バス会社が運行出来ない所で事業者からも合意を得られた上で、コストを抑えながらそういう形をとるのは地方では結構やられている。そう考えるとタクシーも重要になるので、タクシーを除くのはどうなのか。

F会員) それは、ケース3になるのではないか。ケース4は個人で乗っている場合を示しているのでは。

事務局) そうである。そこで「不特定多数が乗り合わないもの」としている。

吉田会長) 運行スキームと運営スキームの掛け算になると思う。山奥に一人で住んでいる所を公的資金を使って救うのかという時に、ルールづくりで、1人の声ではなく、皆で血判状のようなものを出さないとダメとしている例もある。もう少し事例など入れて具体的でない、パブリックコメントの際に市民には分からないかもしれない。

F会員) 全てを公共交通で考えられなくなった時に、それを排除するとなった場合に、対象を行政区域全体としてもいいものなのか議論になった。

吉田会長) 「ここでは乗合い効率が発生する」という一行があれば十分だと思う。本当はおでかけ品質と言った場合、バス停が家の前にあるのに身体的理由でバスが使えないという場合も考えなければいけない。今は公共交通の議論でいったん福祉の面は外れているが、市の全体の施策の中では本来は考えなければいけない。

F会員) 調整区域の開発では公共交通は対象外になり、今はいいが将来は不安という人もいて、その辺をどう説明するのか、この会議の他に出てくると思う。

吉田会長) 文章で整理しておいていいと思う。

事務局) ケース4は表の中ではなく、文章で整理しようと思う。

D会員) コミュニティバスはケース3になるのか。例があるとわかりやすいと思う。

吉田会長) コミュニティバスはケース2とケース3の場合があると思う。武蔵野のムーバスがあるが、初代はケース3で、最近走っているのはケース2になっている。ケース2の方が乗られていない。地域の皆さんと一緒に考えた方が乗っている。コミュニティバスはケース3で事例として入れた方がわかりやすい。また、市民からコミュニティバスはやらないの?という意見が出た時に、小田原版のコミュニティバスは実はケース3です。と言う事も出来る。

G会員) このルールづくりは、いつごろまでにできる予定なのか。相模原市がつくったルールのようなものになると思うが、これがないと前に進まないのでは。

- 事務局) 来年度以降、早急にやりたいと思っている。
- 吉田会長) 走らせながらルールをつくることもある。実際に動かして必要とわかるルールもあるし、わかりづらいたらルールを変えることもある。八戸では、帰納法的にルールを考えた。あまりルールをがっちり決めてからだと動かなくなるので、バランスを取ることも必要。
- G会員) 自治体がどこまで負担できるかと、サービス水準をどこまで設定するかの折り合いになると思う。サービスレベルが低いと乗らないし、相模原のルールでは1時間に1本以上などとなっているが、その辺をどうやるのかということと、最終的にはお金の問題になってくると思う。
- 吉田会長) どういう地域から上がってくるのか想定しつつ、そこに1時間に1本とか走らせるとどれだけお金がかかるのかなど考えるといいと思う。八戸では2.5本(行き2本、帰り3本)を基準にしている。小田原市では、どういうサービス水準の目標がいいのか皆さんと議論が必要になると思う。
- B会員) P. 20 ターミナル(乗継拠点)に必要な導入機能(ハード面)と整備状況の表で、案内サインは×が並んでいるのを必要な導入機能で○になっているが、事業期間では、3年後からになっているが、案内サインなど簡単に出来るならば、早くやった方がいいと思うが、どうお考えか。
- 事務局) 小田原駅、国府津駅の案内サインは、優先事業になっているので、早急に考えている。
- 吉田会長) 小田原駅は、今もサインがあるので、これをどう使うのか、新しく造るのかなど、現場での議論も必要だと思う。A~Dタイプあるので、どこにどういったサインが必要なのかを考える所から着手しなければいけないと思う。
- 事務局より資料1「小田原市地域公共交通総合連携計画 計画書(案)」4 事業概要及び実施主体の事業4 わかりやすい情報提供、事業5 バリアフリー化の促進、事業6 路線バスの走行環境の向上を説明。
- H会員) あまり細かい所まで決めなくてもいいと思う。この会議の目的は、大枠でこういう事をやるということを定める会議だと思う。これを全部やるとすると全部予算をつけてやるのか、例えば道路改良など警察とも協議しなければいけないが、この短い期間の中で予算も付けて実施することが本当にできるのか、疑問に思う所である。大枠でこういう事をやるということを決めて、細かいところは、作業部会などで決めていくのではないかと思う。資料として提供するのはいいと思うが、これだけの項目をタイトなスケジュールで本当に出来るのか疑問に思う。大枠を決めて、作業部会で、こういう方針として進めるのはいかがでしょうか。と話した方がいいと思う。
- 事務局) 先進事例など参考にしながら進めていったところ、このような形になった。こんなにできるのか、予算は取れるのか、確約は全く無く、更なる検討は必

要だと思っている。

F 会員) 計画の作成にあたり、危機感があった。小田原市は、自動車利用が多く、これから超高齢社会を迎える中で、おでかけ品質を確保するためには、公共交通は若い人にも使って頂き、皆に使ってもらえるようにするには、こんな事業も必要というのをあげた計画で、具体的にどこをどうするなど細かい所までは書ききれない。ただ、皆が使うためにはこういう事業が必要だということは、書いている。細かく書いているというよりも、これだけの事を優先事業はこれだけのスケジュールでやらないとおでかけ品質は確保できないというのがこの計画だと思う。細かい所まで書いているつもりは無いので、ご理解頂きたい。

H 会員) 他の行政と連携しなければいけない時、例えば、乱横断のようなことを、ある程度こうしたいというものを持ってこられた時に、警察的な意見もあるが、タイトなスケジュールだと連携が不十分になってしまうと思う。予算が付くものや、連携できるものはいいと思うが、短期間なので本当に出来るのかと思った。

吉田会長) この会議は、小田原市の公共交通の取締り会のようなもので、ここで決められた事項については、ここにいる皆さんが、責任を持ってやらなければいけない。責任をもってやっていくという事は、このメンバーの中で連携しなければいけなく、ある程度細かい所まで決めなければいけない。具体的に、駅前のレイアウトなどどうやるかは、全然書かれていなく、それを決める時には、関わる皆さんと作業部会のようなものをつくって、合意形成したうえでこのような本会議に進むと思う。そうすると、ある程度スケジュールがないと何も進まないが、期間に追われて中途半端になることは、良くないので、今後スケジュールの見直しも議論する事項に入ってくると思う。進行管理を皆さんが集まる場でやって頂き、具体的な仕組みづくりなどは作業部会で進めるというようになると思う。

I 会員) 協議した結果、駅前など今が良いとなればそれでいいという事で、案内の一元化も検討した結果、効果があるとなったものが事業実施になると思う。検討で終わるものも出てくるかもしれない、最優先事業とあるから、絶対にやるように見えるが、まずは検討して、検討した結果、効果があるとされたものが事業実施になるという話だと思う。

吉田会長) 他市では、もっと曖昧に書いていて、全く進んでいない所もある。最優先事業とあると 27 年度に終わっていなければいけないように思うので、この言葉は検討が必要。協議も実施の中に入るのか、協議・検討した後、実施なのかなど、「実施」の考え方を書いておく必要がある。リーディングプロジェクトでもいいのかもしれない。

- F会員) P. 32 は他都市や小田原市の現状をみて、検討する余地があるものを書いてある。
- 吉田会長) リーディングプロジェクトには○を付けるというやり方もあるかもしれない。検討と実施を分けて書いている所もある。事業4について、3年でカツカツだと思う。
- D会員) 実施なのか検討なのかは、重要だと思う。P. 14 にあってもいいと思う。
- 吉田会長) 構成も含めて、検討してほしい。
- G会員) 目標2について、目標としては満足度しかないのかもしれないが、P. 13 の満足度のグラフは母数が少ないのではないかと。母数が少ないとぶれやすい。後で達成度を測る時はどのように行うことを考えているのか。
- 事務局) 主要施設利用者聞き取り調査の結果のため、母数が少なくなっているの、市民アンケートの方がいいかもしれない。
- 吉田会長) 満足度はあてにならない所もある。八戸は下がる一方であり、期待が増えると満足度は上がらないので、短期では使えるが、長期では難しいかもしれない。案内について「気づかなかった」という割合など、直接的なもので指標を図ることはできると思う。先ほどの10%の指標も含め、指標については事務局で預らせて頂きたい。

(2) 今後のスケジュール等について

事務局より資料3今後のスケジュールについて を説明。

- C会員) 3月の連合会長会議で説明があるのか。
- 事務局) 今の所予定は無い。
- 吉田会長) 小田原市のパブリックコメントは、どのくらい出てくるものなのか。
- 事務局) 都市政策課の別の案件で、去年は2件。
- 吉田会長) 30くらい来てほしい。パブリックコメントは、我々の気づかないような意見も出てくるので、広く周知して頂きたい。

3 閉会 小田原市都市政策課 星崎課長あいさつ