

平成25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 平成26年2月24日（月）午後1時から午後3時00分まで

場 所 小田原市役所 6階 601会議室

出席者 会員13名（うち代理出席2名）

配布資料

平成25年度第2回小田原市生活交通ネットワーク協議会

次第及び裏面の出席者名簿

平成25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

資料1 報告事項・協議事項

資料2 平成25年度橘地域の公共交通に関するアンケート

案件別調査結果

資料2別紙 橘地域の公共交通に関するアンケート位置図

資料3 橘地域を運行する路線バスの変更

資料4 銀座通り周辺におけるバス停新設等

資料5 橘地域の公共交通に関するアンケート案件別調査結果を踏まえた

今後の方針（案）

資料6 平成25年度小田原市地域公共交通総合連携計画の

実施状況の評価（案）

さかわがわ流域バスマップ

議事要旨

1 開会

会長挨拶。

2 議題

報告事項（1）橘地域の公共交通に関するアンケート案件別調査結果について
及び協議事項（1）橘地域の公共交通に関するアンケート案件別調査結果を踏まえた今後の方針について

資料1、資料2、資料2別紙、資料5及びスライドに基づき、事務局より説明し、承認される。

【質疑】

- 会員A 橘地域のバス路線について、バスの利用が盛んになって、効率の良い運行ができることを目指したい。
- 事務局 乗り継ぎ割引制度の導入は、よほど利用が促進されない限りバス事業者の持ち出しになってしまうことを念頭にした協議が必要である。
- 会長 今後の具体的な議論で、意見を踏まえて進める。
- 会員A 乗り継ぎ割引をパスモエリアで導入する場合、膨大なシステム改修費用が必要になる場合がある。利用促進で新しく乗ってこられる方の増収分が乗り継ぎ割引で運賃を下げたことによる減収分を超えることもなかなか難しい。
- 会長 定期利用で、比奈窪方面から国府津駅方面に向う場合、押切バス停で乗り継いで使うことが可能なのか。
- 会員A 比奈窪方面から国府津駅方面の定期券を持っていれば、日中運行のない時間帯は、押切バス停で一旦降りて、西のバス停まで行けば乗り継ぎ利用が可能である。
- 会長 定期券利用であれば既に乗り継いでも通し運賃の環境となっているので、問題は通常のパスモ、現金で払う人が、押切バス停で降りて国道1号の東西方向路線にどの程度乗り継いでいるのか数字を押さえておく必要がある。
- 事務局 他の自治体の例では、地元の商店に乗り継いで使える切符の販売を頼み、運賃箱に入っているその切符の枚数から利用者数を割り出し、本来の運賃からどれだけ差額が出ているのか、町内会や行政と契約を結んで検証している。
- 会員B 何人が乗り換えたかという証拠を残すということと、利用客の利便性を高めるというところで敢えてアナログで行っているケースもある。
- 事務局 沼代への公共交通は、単独でのバス路線は考えにくい。アンケート結果では、必要性を感じている割合は高いがどの様な目的で考えているのか具体的に教えてほしい。
- 会長 沼代には最寄りのバス停から1 km以上離れた区域が存在するとして、小田原市地域公共交通総合連携計画に橘地域を運行する路線バスの見直しとして事業に位置付けている。沼代への往復というより、集落があるので面的に拾えないかということを考え、路線バスでは難しいので、地域とどうするべきか協議していくこととした。
- 事務局 沼代は75世帯ということで、直感では1日5人の利用と考えられる。
- 会長 同じような人口規模の集落が八王子の高尾の山間部にあり、70世帯程度で、乗り合いタクシーを走らせている。

良くて1日10人、悪いと0人、平均すると5、6人の利用である。
今回の提案の中では、路線バスでは難しいという話であるが、さらに乗り合いタクシーでも、沼代単独ではかなり厳しい。
他の方法を考えると、例えば山口市では、山間部の人口の少ない地域でも、地元が求めて頑張ってくれば、公共交通を導入して交通空白地域を無くしていくという目標を立てて取組んでいる。
そこでは、タクシーをメーターで借り上げている。沼代から診療所前バス停がポイントとなるとすると、直線で1kmなので道路では2km程度と考えるとタクシーの運賃で800円位かかり、その内、300円を利用者が支払い、残りの500円を行政で支援するとか、町内会で折半するとかかなどルールを考えていくような方法を探っているケースもある。
1日中借り上げないので、使用時間帯等のルール立てをしなければならないが選択肢はある。

会員C

選択肢をデマンドだけでなく、幅広に見ていった方がよい。
アンケートでは、自由意見欄に新しい路線の提案もあった。
今までの路線は、駅を起点にして広がっていく形態をとっているが、橘地域をターミナルにして、商業施設、病院等を経由して、最終的にダイナシティのターミナルに繋ぐような路線が、乗り継ぎをなくす方法として非常に意味があると考えます。

会長

地域の希望として、事業者の方にも考えてもらえるとありがたい。
高齢化により、通勤する方が減り、駅がバスでの目的地となっていない。目的地は例えば病院、銀行、ショッピングセンターなどであり、そういう路線を望む意見は、これから増えてくる。
一方で、南関東の路線バスのビジネスモデルでは、まだ旺盛な通勤通学需要があることから、駅に繋いでいる。一般の路線バスでカバーしていけず、また、カバーできないようなニーズのところを行政が支援したり、地元の人が頑張ったりして、いわゆるコミュニティバスを各地で運行している。新しいニーズを拾い、交通の不便な地域にどの様にして、移動手段を確保していくかを考える場合、一番簡単でお金をかけない方法は、既存路線の有効活用である。
今回は、2「押切橋周辺での路線バス間の乗り継ぎ」がそれに当てはまり、一番お金をかけずに、分かりやすくできる。
ただ、それができないような地区はたくさんある。例えば、1日2便、南北路線を沼代に入れるとなった場合に、道路の幅も狭かったり、2便では使いづらかったりする。
それでも、移動手段が必要だとなった場合に、新しいものを考えていかな

ければならない。

採算性から、民間のバス会社が新しい路線を引くことは難しい。

地域の人が知恵を絞って、行政と一緒にあって、場合によってはお金も口も出し合いながら、支えていくしか方法はない。

そのときに、大きなバスを借り上げる必要はなく、タクシーの借り上げなど、いろいろな手段がある。

いろいろなメニューの中で、どうしたらリーズナブルにできるのか模索していくことが必要であるが、全部行政の持ち出しではできない可能性も高いので、地域との役割分担が非常に大事になる。

会員C 橘地域をターミナルにして、ダイナシティを目的地とするときに山越えのルートが想定され、今問題になっている沼代、明沢についても不便が解消されるのではないかと考える。

バス事業者に新規路線で採算が合うのかどうか、どういうデータを出せば考えてもらえるのが課題である。

会長 そのような路線は採算に合わない。

直感では収支率15%程度と考える。

会員C 橘全体の小船、橘団地、中村原、沼代を經由して山近病院、ダイナシティへ行くルートは、集客が十分見込めると考える。ただ、利用しますかというアンケートを行ったときの数字から、実際の利用者がどれだけ増減するかが問題だと考える。

会長 アンケート調査は当てにならないところもある。旧橘支所に行くのに利用していた公共交通を路線バスと答えた人は7%しかいなかったが、タウンセンターに公共交通が導入された場合は、32.9%の人が利用すると答えており、かなりの差がある。これは、全国的に同じような調査をするとよく出てくる。例えば、橘をぐるっと運行し、ダイナシティにつけるといふ路線を新しくつくるとして、1台の車両を毎日のように借り上げて走らせる場合、年間の経費を1千万円位かかると想定する。これは、地域によって賃金等が違いますが、説明の都合上1千万円とした場合、それを回収するのに、どの位まで運賃を出させるかが課題である。

1年で1千万円、月に80万円、1日に3万円を稼がなくてはならない。

1人から300円の運賃では、1日に100人乗らないと収支が合わない。

500円払ってくれたら、ボーダーラインは60人に下がる。

片道500円かけて、ダイナシティまで行ってくれる人を毎日60人確保できるかどうかなど、検証は必要である。経費はかかるものであり、これを過度に下げると、安全性やバスの運転者の賃金の問題等が出てくるので、ある一定程度の経費は担保する必要がある。

橘北の人口7,000人弱と考えると、毎日60人では人口の約1%が毎日乗ってくれないときつい。

人口の1%が確実に乗ってくれるような雰囲気になるのかが勝負である。

ただ、そこに国の支援制度などがあるときは、ボーダーラインが下がってくる。

いずれにしても、バス1台を1日借り上げるというのであれば、それ相応の人数を獲得していかなければならず、50人、100人という数字を突きつけられたときに、皆さんがどういう反応を示すのかが1つの大きな論点だと考える。

会員C 地元からもそういうデータを取って提案しないと前に進まないと考えている。

会長 茨城県南部のある地域では、街中が交通空白地域であったため、病院やスーパーなどをきめ細かく回る路線をつくった。

町全体を走る路線であったので、地元の収穫祭などのイベント時にテントを出して、乗るのか乗らないのかみんなで議論したところ、1日に15人は堅いけれど、30人はきついという結論に至り、今のところその議論の内容と実際の利用者数は、ほぼ一致している。

収支率は良くないが、それでも取りあえず走り出している。

会員C 橘を検討する上で、ひとつ参考になるかもしれないと考えているのが、バス会社自体が路線をつくった栢山駅からダイナシティのバスである。毎日の利用者数がひとつ参考になるのではと考えている。栢山の方は、橘地域の約2,500世帯より少ないと考える。

会長 沿線に途中で乗車が想定される施設があるのかどうか、つまり栢山駅や橘地域からダイナシティに買い物する人だけでは必要な利用者数は確保できないが、途中に集客施設や会社などがあって、そこに行く人も合わせて利用するのであれば、ポテンシャルは上がる。

そのあたりの検証も含めて、沿線にどのような施設があるのか、利用者を見込めるところがあるのかどうか、考えていく必要がある。

会員C 山越えて、田島に降りて、山近病院に行つてと考えると、田島以降の方も拾えるのではないかと考える。

会長 沿線にどれだけの人口規模の集客施設があるのか評価する必要がある。新規に公共交通を入れるにはそのぐらいの計算をしていかなければならない。

会員D 参考までに、新松田駅からダイナシティに午前1往復、午後1往復運行しており、平均すると15人以上の利用があるが、キロ数は10kmを超え、

路線別経常損益は赤字である。途中の集客施設もない。松田町には買い物する場所がないので、今は会社として努力して残しているが、距離も長く、厳しい。

会長 沿線の人口が少なくても、距離が短ければ何とかなる部分もある。距離が長くなるとその分乗務員の拘束時間も長くなるので、法定の休憩時間をとらなければならない、その分、経費が上がってくる。いずれにしてもいろいろな路線の支え方、走らせ方があるので、それを丹念に調べていくことが必要である。

会員E 栢山駅とコロナワールド線は、昼から夕方ぐらいまでの運行である。今まではお年寄りの方が、小田急線で栢山から小田原に行って、小田原から鴨宮に行くと、電車2本とバス1本で目的地まで行っていたが、バス1本で乗継がなくて、時間も短縮できていることから少しずつ利用者は伸びている。途中乗車する利用客はほとんどいない。利用客のロコミで、このバスの利用者が増えている。バス事業者は、今後、運行本数を増やしていこうと考えている。

会長 今まで、鉄道を乗り継いで大変であったが、ダイレクトに行けるよう利便性が高まり、それがロコミで広まってお客さんが増えてきていることはひとつの成果である。これらを踏まえて、橘地域においても検討する必要がある。橘地域の検討の際、ダイナシティに乗り継ぎなく行けるようになった場合、どれだけ利用者がいるのかも調べてみる価値はある。いずれにしても、連携計画の中でも、ダイナシティはひとつの核になることであることは示しているの、そこに関連する提案になってくると考える。

報告事項（2）「橘地域を運行する路線バスの変更について」

資料1、資料3及びスライドに基づき、事務局より説明。

【質疑】

会長 ルート変更して、意見等は出てきているか。

会員A 昨年12月2日から運行しているが、概ね、利用者の方からは、変更により時間的にかなりの短縮効果が得られ、定時制の面からも当てになるバスとの意見があり、高評である。

会長 朝の速達性が増すことは信頼性が増す、事業者の運行の効率性にも多少なりとも寄与する。これは、ひとつの良い成果である。

橘地域については、今年度アンケート調査を行い、論点を整理してきたことがひとつの成果だと考える。

それがどういう形で具体化するのかいわゆるフィージビリティ（適応性）を次年度は追究していくこととなる。ダイナシティに行ってくれる人がどれだけいるのかが、ひとつのキーとなりえるので、こういう風なモードを検討していくというところから若干視野を幅広にもった方が、意外と良いものがつくれる可能性があるので、そういう形で進めてもらいたい。

報告事項（3）バスマップの作成・配布について

資料1、さかわがわ流域バスマップ及びスライドに基づき、事務局より説明。

【質疑】

会長 平成21年度から作っているが、毎年改訂できていたのか。来年度以降の改訂はどうするのか。

事務局 改訂は今回初めて行い、1万部印刷した。

修正は逐次行ないたいが、来年度以降は、費用負担を含め、2市5町、事業者と検討していきたいと考えている。今までは、電子データを所有していなかったが、今年度は成果として電子データを取得する。

修正は職員のできるので、印刷をどうするかということを考えている。

会長 4社の各事業者でつくっているバスマップはダイヤ改正の度に変えるが、共通したバスマップは、ダイヤ改正の時期が曖昧だと、怖くて配れないことがある。

どういう関係の役割分担、責任分担で配布を継続していくのかが一番大事な調整になってくると考える。

八戸では、ダイヤ改正が年3回あれば、バスマップは年3回つくる。

部数は3万5千部で、コンベンション協会が一部買い取る仕組みとし、ホテルと観光施設などに置いている。

バス会社が3社あるが便数按分で負担している。

ダイヤ改正をA社、B社はしないけれど、C社だけするというときにどういう対応をするのか、細かいところまで調整している。

逐次最新のものに更新できるようにし、最新なのかどうか利用者が分かるようにしなければ、怖くて使いえない。

その方針や体制をつくることが一番大事である。

いざとなれば、広告を入れても良い。

助成金があればつくれるが、そうでないとつけれないとなると寂しい。

ビフォーアフターの成果ではわかりやすくなっているが、各事業者がどこ方面を運行しているのか、昔のエリア独占時代の結果がここに現れている。目的地への事業者が走らせているのかわからないと乗れないということが小田原のバスの特徴であるということを確認してしまった。

紙面上、わかりやすくなったが、少し寂しい。

それから、裏面に施設検索一覧が追加され、主要施設が入っているが、できれば最寄りのバス停がほしかった。

郊外になるといくつか路線がある中の真ん中のところに病院があったりして、どこが一番近いバス停なのか分からないこともあるが、最寄りのバス停がどこなのかを入れて、逆に最寄りのバス停から相当離れているような施設は、ここには掲載しないなどの工夫が必要である。

逆に言うと、掲載しない施設は行きにくいところであるので、今後の路線再編に役立てられる。

そういった意味で、路線を良くしていくためにバスマップをつくる、使いこなしていくという姿勢が非常に重要であり、しっかりと更新していく意味にもつながってくる。

21年度に配布して、どの程度で捌けたのか。

事務局 21年度、22年度に1万部作成し、今はほとんどなくなっている。小田原市では、転入者への配布も行なっている。

会長 今後、更新についてどうしていくのか、検討していくべきである。

報告事項（4）バスの乗り方教室について

資料1及びスライドに基づき、事務局より説明。

【質疑】

会員E 小田原で運行しているバス事業者を全社集めるのか。

事務局 小学校が25校あるので、開催希望のあった学校の近隣のバス事業者にお願いしようと考えている。

会員E 乗降方法が社によって異なり、できるのであれば4社を入れた方が子供たちも理解できると考える。

事務局 バス事業者との打ち合わせの中で、検討してきた内容であるのでご理解願

う。乗り方については分かりやすく説明していくこととしたい。

会長 八戸では、バスの乗り方教室を恒常的に行っており、最近は幼稚園にも繰り出している。

運転手が、プレゼンテーション用のハンドルをもって出たり、バスに乗車して、洗車機の中に入ったりするだけで子供たちは喜ぶ。その様子を地元のメディアにも取り上げてもらえるとバスの宣伝にもなる。八戸でも社により乗降方法が異なるが、説明の雛形、スライドが作っており、色ごとのバスの乗り方の説明を市が行い、バス事業者がデモンストレーションを行っている。関東地方を含めていろいろなところで乗り方教室の事例があり、事業者が他社とは乗り方が違うということを説明している例もある。一回雛形をつくると、後は、バージョンアップして良いものができる。

まずは、一回行ってみることが必要である。そのときは、各事業者に協力いただきたい。

報告事項（５）銀座通り周辺におけるバス停新設等について

資料１、資料４及びスライドに基づき、事務局より説明。

【質疑】

会長 銀座通り周辺は一方通行で、行きに乗るバス停と帰りに降りるバス停が違うところがひとつの特徴である。

そこをもう少しわかりやすく見せる見せ方（記号・マークなど）が必要と考える。

間もなくできるが、那覇の国際通りも市街線と地域間幹線で停まるバス停が違うので、奇数、偶数とするのか、動物にするのか、アルファベットにするのかという話は出ているが、郊外のバスと市内のバスが停まる場所を区別している。

小田原でも、駅方面に行くバス停と、郊外方面に行くバス停は区別できるような仕掛けをつくっておくと良い。

メインは、銀座通りのバス停をきれいにしていくとしても、３本のバス停を一本化するとき、郊外方面、駅方面ごとに色分けするなど、工夫が必要である。

会員 E 緑町のバス停であるが、今まで栢山、新松田、久野方面行きは、錦通りを通っていたが、道が狭いことから緑町方面へ迂回させるようになり、渋滞が発生することから緑町も通過バス停となっている。こちらの通過バスを

- 事務局 停車できるようなバス停にした方が、利用者の増加が望めると考える。
- 事務局 当初、地元からの要望には上がっていたが、渋滞するということが、駅から来た人があまり降りないこと、また、駅からEPO、アプリなどのデパートに歩いて行き、帰りに銀座通りバス停から乗って帰るといったような、駅からの徒歩での回遊性も考え、要望から落とすとしても良いとの地元の了承があった。
- 事務局 バス事業者へも停車させるにはバスベイ設置などが必要となり、要望からも落ちたことを説明し、検討はしない方向で進めてきたので、ご理解願う。
- 会員 E 渋滞ということで承知している。
- 会員 E 小田原駅から来て緑町バス停で降りる方はいないが、緑町バス停で乗車する方は多いということだけ認識していただきたい。
- 会長 このバスは停まらないが、このバスは停まるというようなイレギュラーを避けた方が利用者には分かりやすい。
- 事務局 道路が整備される段階で、着実に実施していくという姿勢は必要である。
- 会長 バスポールの一本化も路線バスの改善に向けた取組ののろしであり、ひとつの事実であるので着実に実行していくことが大事である。
- 事務局 広告付きの上屋は、設置されるのか。
- 事務局 広告会社をお願いしており、返事待ちである。
- 会員 E 渋滞に関して、昔は、新玉新道を大工町方面に曲がる交差点は、路線バスとタクシーのみの右折可であったが、今は自家用車も通れるようになった。その先の銀座通りに右折する交差点で、自家用車が渋滞を引き起こしている。もうひとつは、小田原駅東口のロータリーは、自家用車等の輻輳により、路線バスが定時運行を出来難い環境になっているということを報告する。
- 会長 一方通行や、整備されてしばらく時間が経過したような駅前ロータリーなど、自家用車と錯綜して、バスやタクシーが走り難い環境があるということは、全国的にもある。
- 事務局 郡山ではロータリーを整備したが、駅前通りまでは定刻であるが、そこから700m先の駅まで8分かかっていたりするなど、問題解決に至っていないところもある。
- 事務局 バス、タクシーなどの公共交通の走行をより円滑にするにはどうしていけば良いのか常に念頭に置いておかないといけない。
- 事務局 また、公共交通だけでなく、中心市街地の再生や低炭素の街づくりなども重要な論点である。進捗については、部会等でも結構なので逐次報告してほしい。

協議事項（２）小田原市地域公共交通総合連携計画の事業実施状況の評価について

資料１、資料６及びスライドに基づき、事務局より説明し、承認される。

【質疑】

- 会長 協議会には、おでかけ品質確保部会とおでかけ品質向上部会の二つの部会がある。確保部会は、交通が不便な地域を中心にどのように移動手段を確保していくか、というところがひとつの柱である。
- もうひとつの、向上部会は、既存の公共交通のネットワークを最大限に生かしながらどのように人々の交流というものを促進していく仕掛け作りをすることが出来るのか、というところが柱になっている。
- 幸いに橘地域と銀座通り周辺地域の２つの地域をモデルケースとして、現場に入りながらいろいろなことを行ってきて、ある程度いろいろな事業が着手するというところまでできたことが、この１年間のポイントであるが、まだ未着手でＣという評価となっているところがいくつか見られる。
- 当初、この連携計画に位置付けなかった、循環バスについて、既存の路線を上手く組み合わせられると非常に面白いことが出来るということを話したことがある。
- イオンタウンが出来れば、駅、街中、病院、大きな商業施設、工業施設などが結べて、既存の路線も上手く活かせる。
- この辺は、連携計画の内容からちょっと広がった話になっているが、そういった動きも見ていく必要がある。
- イオンタウンの予定はいつか。
- 副会長 具体には計画中の段階である。
- 工業地域であることから商業床は１万㎡未満、全体で約８ヘクタールあるが３分割で整備予定である。
- ３ヶ月位前に計画が出されたが、地元の要望などもあり、事業者の方で計画を練り直している。
- 会長 過去に、イオンモール、イオンタウンが出来る地域で公共交通の計画を行ったことがある。
- 通常、イオン側が、小田原駅から無料送迎バスを運行することが常套手段である。
- ただ、既存の路線を活かしながらしっかりと路線バスで行っていくということにしたら、むしろその路線がちゃんとイオンに着けやすいようにバスベイだとか入り口を整備するなど、イオンは理解のある側面がある。
- 先手が打てるかどうかというところがポイントになる。

逆に、市立病院、市役所などで途中下車が出来るような無料送迎バスが走ってしまうと大変なことになってしまう。

先手を打っておくことが大事であり、その辺の動向を見ながらということが必要になる。

会員E 橘地域をモデルケースとして良い形が出来るように努力しなければならないが、それが出来た以降、江之浦、根府川方面など（土日運行していない）不便な地域についても、この地域公共交通会議として考えた方が良くと思う。

事務局 調査の結果、空白地帯が出来ていることはわかっており、江之浦方面のバスが、土日停まっているという状況も把握している。

今回、橘地域をモデルに、どういう風にすれば一番良いのか、選択肢を幅広くに研究させていただく。

それをモデルケースに地域全域にどの様にして波及させるのか、税金の入れ方、地域の負担、事業者の役割などそういったところを勘案しながら、全体のルールづくりにつなげていきたいと考えている。

会長 連携計画の重点事業3-②おでかけ品質確保・向上のためのルールづくりについて、難しそうに見えるが、交通の不便な地域の地元の人が地域を何とかしたいと手を挙げてきたときに、行政、事業者、地域の皆さんで幅広い選択肢から選べるようなカタログづくりである。

そのカタログにどんな商品、どんな移動手段の確保の仕方を載せていくのかというところのケーススタディーが今回の橘である。

その中で、交通の不便な地域はいったいどのくらいあるのだろうかというところは、常に内々に地域公共交通会議で把握しておくということは必要である。

最終の全体評価は、次回報告してもらおうこととし、連携計画に書かれている目標を目指し、皆様の協力を頂きながら、動き出した事業を着実に進めるようにしたい。

12月4日に交通政策基本法が施行され、2月11日に連携計画の根拠法である地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（案）が閣議決定され、地域公共交通を取り巻く、制度、仕組みが変わってくる場所である。

街づくりの道具として、地域公共交通を使っていくことや、ネットワークとして地域公共交通を行政と事業者がタッグを組んで守っていくということが改定法の中で重視されている。

小田原市の連携計画には相当書き込まれていることであるので、私たちがここに書かれていることをどれだけ着実に実行できるかどうかということがこれから特に問われてくるので、引き続き協力をお願いしたい。

その他

事務局より、今後の予定として、次年度当初に協議会を開催し、決算報告、予算（案）、事業予定等について協議することを説明。

3 閉会