

令和4年度第3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4年12月20日（火）14：00～15：30

場所：生涯学習センターけやき 4階 第2会議室

出席者：出席者名簿参照

○議題

・協議事項

(1) 小田原市地域公共交通総合連携計画に位置付けた事業の実施状況評価（案）

・報告事項

(1) 地域公共交通計画策定調査業務について

(2) 片浦地域における移動手段の確保について

・その他

○意見交換等

・協議事項（1）小田原市地域公共交通総合連携計画に位置付けた事業の実施状況評価（案）	
（会長）	資料P.5に関連して、「立地適正化計画に幹線等の位置づけを整理し」との記載があるが、立地適正化計画の策定期間、そして、幹線の位置づけをご教示願いたい。
（事務局）	平成31年3月に立地適正化計画を策定している。立地適正化計画において幹線と位置付けられたのは以下の8路線である。 <ul style="list-style-type: none">・小田原駅～箱根板橋駅・風祭駅・入生田駅・小田原駅～下大井～新松田・小田原駅～下曾我駅・小田原駅～国府津駅・鴨宮駅～矢作～国府津駅・鴨宮駅～西湘高校入口～国府津駅・国府津駅～橋団地・二宮駅南口～中井町役場入口
（会長）	挙げられた路線は、交通計画における幹線の定義に当てはまらないような路線も含まれている。拠点間路線という意味合いの方が近い。また、立地適正化計画は平成31年当時の計画であって、現在、状況は変わっている。 立地適正化計画の幹線と次期交通計画の幹線はずれが生じる可能性がある。

	相互に情報共有・整合出来る余地は残っているか。
(事務局)	可能である。
(会長)	重要な部分なのでぜひお願いしたい。本協議会の中で、幹線の位置づけの議論をすべきである。
(会員A)	実施状況評価について、「継続」と「見直し」の2つの選択肢のみとなっているが、「見直し」は一般的に「廃止」という認識であるが、実際に中身を読んでいくと、見直した結果、継続という判断になる可能性もあり、評価の表現について再考した方が良いのではないか。
(事務局)	ご指摘の通り、「見直し」に該当する事業について、状況の異なる事業が混在している。評価の表現について細分化し、精査する。
(会長)	評価結果は今後どのように使うのか。
(事務局)	地域公共交通計画に位置付ける事業を整理する際に、現計画の事業を継続するか、見直しを図るかを判断するための検討資料とする。
(会長)	資料P.9について、「今後の方向性(案)」に地域における検討について記載があるが、今までにこのルールを使って取組みを進めたいという意見は地域から出てきているのか。
(事務局)	本ルールについては、ホームページにて公表しているが、現時点では、このルールを活用したいとの相談はない。ただし、現在、片浦地域では、バス路線の減便を受け、地域主体による検討会を立ち上げて、移動手段の維持・確保に向けた活動を行っている。
(会長)	本ルールは移動に困っていて何とかしたい、という地域を支援するための方策であり、このような制度があることを地域に知っていただくことも重要である。 また、本ルールも運用してから、10年ほど経ち、実態に即さないところもでており、そういった点は、この機に見直す必要がある。同様なルールを運用している、横浜市や川崎市などの他自治体でもアップデートしている。
(会員B)	実施状況の評価は、どのくらい効果があったかなど数値で評価していただけると分かりやすい。

(事務局)	<p>橘地域の路線再編の取組みでは2割の効率化という記載のみになっているが、1日1台あたりの輸送量は実証前の170人に対して、2回の再編を経て、210人まで増加するなど一定の効果はあったが、当初の目標利用者数である400人の達成は困難であるとともに、これ以上の効率化は難しいと判断し、実証運行を終了した。</p>
(会員B)	<p>地域の方の納得のためにも数値化は重要なので、ぜひお願いしたい。</p>
(会長)	<p>全体的に、「実施した」という事実は記載されているが、実際にどのくらい使われたかという数値実績は資料に集約すべきである。</p> <p>例えば、バスマップの取組みは資料P.13に記載があるが、発行部数だけでなく、配布数について記載が必要である。P.6のダイヤ改善についても、逆に改善が必要な箇所がないかといったマイナス面も気になるため事業者からヒアリングしながらまとめるということも必要である。そういった配慮をお願いしたい。</p>
(会員C)	<p>報告事項(2)の片浦地域の取組みは事業3にあたるのか。</p> <p>また、他にそういった地域の取組みはあるのか。</p>
(事務局)	<p>片浦地域の取組みについて、厳密には連携計画に位置付けられていないが、事業3に関係する。現在、具体的に取組みが進んでいるのは片浦地域、橘地域の2か所である。</p>
(会長)	<p>10年前の連携計画策定時点では、橘地域以外での減便・廃止に伴う移動手段の維持・検討策に関する取組みの視点が入っていない。現実として、今後も減便や撤退の申し出は出てくるのが想定される。地域公共交通計画の策定にあたってはその視点をカバーすることが必要と考える。</p> <p>(その他、委員より質問・意見等なし)</p>
(会長)	<p>今後の方向性として、「継続」・「見直し」の2段階のみではない記載に修正することや、実施したことのみでなくどう変化したか数値的なことを記載するなど工夫できるとよい。今後も想定される路線バスの減便を踏まえた、地域の移動手段の確保をどの事業でカバーするのも重要である。これらの修正を前提に、本案を承認として取り扱うことでよろしいか。</p> <p>(全員賛成)</p>

(会長)	それでは、承認とさせていただきます。
・報告事項（１）地域公共交通計画策定調査業務について	
(会員D)	人口分布は250mメッシュ、将来人口分布は500mメッシュとなっており、混在している。統一した方がいいのではないかと。 また、資料P.36のバス停の表現が見づらく、乗降が多いバス停は円を大きくするなど、工夫できないか。
(会長)	資料P.36のバス停については、背景の色と停留所の色が判別しづらいので改善をお願いしたい。メッシュ単位について事務局から補足はあるか。
(事務局)	メッシュはそれぞれ最小単位でお示ししている。将来人口分布については250mメッシュの公表資料がなく、最小単位の500mメッシュでお示ししている。
(会長)	資料P.14の将来人口分布について、立地適正化計画で幹線として位置付けられていた路線の沿線地域を見ると減少が大きくなっている。人口の多い地域が減少数も多くなることも想定されるため、減少率を見ることも必要と考える。幹線沿いの人口が減少していくとバス事業者単独での存続が難しくなる。
(会員E)	別添資料P.17について、アンケート結果における取組みの要望について整理されているが、これは選択式の設問か。例えばバス路線の存続についての要望はなかったか。外出の不安などに関連してこの辺りが分かるとよいと感じた。
(事務局)	選択式の設問である。前計画に基づき市で実施されてきた取組みの7つに選択肢を絞っている。これらに当てはまらない事業に対する要望については、今後、自由意見の整理が必要である。外出の不安が少ないといった割合の傾向は他市でも同じような傾向がみられる。年齢別の違いなど把握できるとよい。
(会員F)	アンケートの実施期間はいつか。新型コロナウイルス感染拡大の状況によってどの程度影響があったか。
(事務局)	10月末に配布し、回答期間を2週間確保した。
(会員F)	一定のコロナ禍の影響はあるにしても、緊急事態宣言下等の特異な期間ではないとのこと、承知した。

(会長)	年代別のバス利用で、前計画策定時調査に比べ10代、20代の利用が若干増える傾向の一方、70代、80代など高齢者のバス利用が減っているのが気にかかる。60代などは変わっていない。コロナ禍で移動の総数が減ったのか、手段としてバスが選ばれていないのか、分析が必要である。交通事業者の感覚的にはいかがか。
(会員G)	この時期の移動実態として減っているというような感覚はある。
(事務局)	利用の減少の背景については、自由意見や外出実態の変化などから把握することを想定している。
(会長)	外出の頻度・手段については、前計画と同じ設問構成となっており、比較ができる。買い物や通院などの外出頻度の変化と手段分担について分析することも可能かと考える。
・報告事項(2) 片浦地域における移動手段の確保について	
(会員H)	取組みに係る費用負担はどうされているのか。
(事務局)	地域が負担しており、行政負担はない。
(会員H)	このような取組みは珍しいのか。
(事務局)	小田原市では初めての取組みである。
(会長)	栃木県足利市では10年ほど前から同様の取組みを実施している。市が所有するデマンド交通の車両を活用して地域の移動手段としている。 資料2P.34によると、タクシー営業所はこの7か所か。
(事務局)	本市における各社の本社や営業所を記載しており、厳密にはこのほかにもある。
(会長)	タクシーの借り上げによる輸送の検討において、タクシーの車庫の分布は重要である。片浦地区の運行について、タクシー事業者との調整はどのような状況か。

(事務局)	タクシー協会小田原支部と調整中である。
(会員 I)	タクシーは営業所というより、交通圏という考え方で運行している。小田原市を含む2市7町というエリアで運行しているが、各社が圏域内をまんべんなく運行しているわけではない。例えば社名に「箱根」とつく事業者については箱根町での運行が多いが、必要に応じて地域をカバーしている。
(会長)	<p>以前、橘の議論をしているとき、二宮町と小田原市で交通圏が異なるため、橘地域から二宮方面への配車が難しいという状況があった。交通圏の考慮が必要である。</p> <p>(その他、委員より質問・意見等なし)</p>
(会長)	<p>資料1、資料2は来年度の計画策定に使用する。分析の視点等も含めて、皆様からお気づきの点がありましたらご連絡いただきたい。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>