

小田原市地域公共交通計画の策定に対する市民意見の募集 結果について

1 意見募集の概要

政策等の題名	小田原市地域公共交通計画
政策等の案の公表日	令和5年12月15日（金）
意見提出期間	令和5年12月15日（金）から 令和6年1月15日（月）まで
市民への周知方法	意見募集要項の配布（市内公共施設、ホームページ、 まちづくり交通課窓口） 意見募集の周知（広報紙、ホームページ）

2 結果の概要

提出された意見は、次のとおりです。

意見数（意見提出者数）	43件（8人）
インターネット	42件（7人）
ファクシミリ	0件（0人）
郵送	0件（0人）
直接持参	1件（1人）

無効な意見提出	0件（0人）
---------	--------

3 提出意見の内容

パブリックコメントで提出された意見の内容とそれに対する市の考え方は、次のとおりです。

〈総括表〉

区分	意見の考慮の結果	件数
A	意見を踏まえ、政策等に反映したもの	20件
B	意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの	7件
C	今後の検討のために参考とするもの	8件
D	その他（質問など）	8件

〈具体的な内容〉

No	頁	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方(政策案との差異を含む。)
1	P1	(以下「本計画」という。) →(以下、「本計画」という。)	A	ご指摘の通り修正します。
2	P20	目標1について、前回実績時と今回実績値で調査方法が違っており、これをもって人数の増減を比較し、結果の判定をし、未達成の理由を想定するのは調査方法として誤っているため改めたほうがよい。	A	利用者のほとんどが、ICカードを利用しているほか、調査1日のデータより、1か月の平均データにより比較した方が、天候等の影響が少なく実態を把握する上でより有効と考えています。ただし、前回調査（平日）に対し、現データは土休日も含めて集計していることから、平日のみのデータで再集計します。
3	P25	教育施設を学校教育法に規定される教育施設とするのであれば、幼稚園を入れたほうがよく、養護学校は特別支援学校に、専門学校は専修学校にしたほうがよい。	A	幼稚園・認定こども園については別の図で表示しているため、「幼稚園・認定こども園は除く」旨を記載します。その他については、ご意見の通り反映します。
4	P25	教育施設を学校教育法に規定される教育施設とするのであれば、小田原短期大学も図内に入れたほうがよい	A	小田原短期大学は「大学」の分類で反映されておりましたが、凡例を実態と合うよう「大学・短期大学」に修正します。
5	P26	小田原紀行→おだわら紀行	A	ご指摘の通り修正します。
6	P26	曾我の梅林などおだわら紀行に記載のあるのに表示がないものがあるので確認をしてください	D	おだわら紀行（2022年版）の「小田原城と周辺スポットを攻略」「地魚を味わう」「歴史に思いを馳せる」「自然を満喫する」「邸園をめぐる」施設を表示しています（P2～P7）。
7	P28	東海道線→東海道本線	A	ご指摘の通り修正します。
8	P30	東日本旅客鉄道(株)東海道線→東日本旅客鉄道(株)東海道本線	A	ご指摘の通り修正します。
9	P30	「新型コロナウイルス感染症の影響等に伴い」とあるが、新型コロナウイルス感	A	ご指摘の通り修正します。

		染症の流行が終わったら元に戻るように捉えられかねないため、表記を改めたほうがよい。		
10	P30	市内の鉄道のサービス状況の表内 東海道新幹線→新幹線、鉄道線→箱根登山線	A	ご指摘の通り修正します。
11	P30	市内の鉄道のサービス状況の表内 小田原線だけ土休日ではなく休日なのはなぜなのか。	A	標記に誤りがありましたので、土休日に修正します。
12	P30	市内の鉄道のサービス状況の表内 例えば風祭駅の平日5時と23時は1本/h、下曾我駅の休日の17時は3本/hですが、運行本数の数値は何を根拠に表示しているのか。	A	概算値を記入していました。 小田原駅発基準（御殿場線は国府津駅発基準）の実際の数値に変更します。
13	P30	市内の鉄道のサービス状況の表内 大雄山線は運転間隔が長くなり、本数が減少するダイヤの変更が行われていないか。	A	ご指摘の通り、日中の運行ダイヤが減便されていることから、修正します。
14	P37	番号Nについて、路線が廃止されたから解消されたというのは根本的な解決になっていないのではないか。	A	広い道路へのルート振替に伴い廃止されたものであることから、その旨、修正します。
15	P43	蛸田駅→蛸田駅	A	ご指摘の通り修正します。
16	P44	県外その他から小田原へ通勤する人はいないのか。	A	ご指摘の通り、誤りがありましたので、修正します。
17	P44 P45	東京都を東京都内とするのであれば、静岡県は静岡県内としたほうがよいのではないか。	A	「東京都」に修正します。
18	P45	県外その他から小田原へ通勤する人はいないのか。	A	ご指摘の通り、誤りがありましたので、修正します。
19	P64	現状の認識として、豊川—大井町（新松田）間のバス	A	公共交通不便地域については、(1) 鉄道駅 800m、バス停 300mから離れた地域、(2) 大幅な減便等により、日中に

		路線に対する公共交通不便地域（P64 他）の色分けは、空白時間帯がある地域（ピンク色）となるべきで誤りがあると思われます。		路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m以内を対象（P64）としていますが、(2)について、『日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m以内』に修正の上、『※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上、運行していない路線』の補足説明を追加します。また、空白時間帯が生じているバス路線の表及び公共交通不便地域を示す図に豊川・上府中・曾我地域を追加します。
20	P64	<p>豊川一大井町間のエリアは、居住人口（P64）の薄い（白い）エリアとなっています。</p> <p>本エリアは立地適正化計画においても施策の見られない地域でもあり、投資とその効果や優先順位はあるのは当然との認識とはいえ、行政施策が切り捨てられることのなきようお願いしたいと思います。</p> <p>少し交通計画とは離れますが、例えば宅建協会小田原支部の要望書にもみられるように、富士山を望む風光明媚な移住促進には魅力のあるエリアでもあることから、市街化調整区域ながらも農業促進と都市計画との両立を図りながら中長期のエリア施策とリンクした統合的な交通計画となるよう期待します。</p>	B	<p>着色されていない箇所は、公共交通利用圏域内を示しているものであり、居住状況を示すものではありません。</p> <p>また、事業2-1 公共交通不便地域での移動支援（P93～P94）に位置付けているとおり、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域及び駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について、実証事業に取り組み本格運行を目指します。</p> <p>なお、令和6年度から、豊川・上府中の各一部地域においても、移動支援の実証事業の実施を検討しています。</p>
21	P66	大雄山線の無人駅では利用者数をどのように把握しているのか。その方法で根府	D	大雄山線の無人駅については、販売した定期や切符、ICカードの使用回数等から1日の利用者数を把握している

		川駅の乗降客数を把握することができないのか。		一方で、東海道本線の無人駅については、自動券売機を設置していない駅が多いなど、乗車人員の把握が難しい状況であることから、公表を控えているとの回答を鉄道事業者より受けています。
22	P80 P87	将来都市構造（P80）においては、豊川周辺⇒大井町方面は、青の太線点線のバス幹線と記述されています。 この太線が何を意味するものか具体的記述されるよう望みます。それが単なる路線バスの維持・確保（国）地域交通確保維持補助金（P87）に留まるのではなく、市による総合的な目線での計画を期待したいと思います。	B	隣接自治体にまたがる広域的な路線を地域拠点や生活拠点との移動を担う「広域路線」とし、地域公共交通ネットワークを構成する基幹ネットワークに位置付けています（P82）。
23	P85	J R 東日本→東日本旅客鉄道（株）、J R 東海→東海旅客鉄道（株）	D	図の見やすさを重視し、J R 東日本、J R 東海の表記のままとします。
24	P93 P94	6つの自治体単位ごとの大きくくりで交通計画を策定することには無理があり、交通を構成しているコミュニティーの現状に即した形でメッシュを層別、細分化された対応が必要ではないかと思われまます。 豊川一大井町間のエリアについて、御殿場線のある曾我・下曾我エリアより施策が劣後するのは少し疑問に思われまます。いずれにせよ、前提となる与件が正しく認識をされた上で作成される事が望まれまます。	B	移動支援に当たっては、現状分析を実施している7地域の区分で行うものではなく、公共交通不便地域を対象に、地域のニーズと実情を踏まえ、実証事業に取り組み本格運行を目指しまます（P93～P94）。 なお、令和6年度から、豊川・上府中の各一部地域においても、移動支援の実証事業の実施を検討してまます。

25	P93	<p>今回の地域公共交通計画の中の実証事業では、関係各部署にご尽力いただき大変ありがたく感じております。</p> <p>おだタクについて。</p> <p>利用者が少なく芳しくないと聞いていますが、改良を重ねてもうしばらくこの制度を続けてほしいと思います。</p> <p>問題点としては①予約手段が電話のみ→若者は電話が苦手である。スマホで予約できると使いやすくなる。</p> <p>②乗車スポットが2つのみ→前羽小学校以西の地域に利用したいという方はいます。足が不自由だと、少しの距離であっても歩くことは大変です。</p> <p>また問題点ではないのですが、実証事業が開始されてからは天候が良い日が多く、この事も利用者が少なかった原因だと思いますので、今回の実験は今年度で終わりとするのではなく、少なくとも一年は続けて様子を見て頂きたいと思います。</p>	B	<p>移動支援の実証事業の効果検証に当たっては、利用時期による変化等を考慮する必要があることから、期間の延長や乗降スポットの増設について関係機関と調整を行うとともに、利用状況や地域の意見を踏まえ、拡充に向けた検討を進めています。</p>
26	P110	J R 沼津駅南口→沼津駅南口	A	ご指摘の通り、修正いたします。
27	-	J R 東海がリニア中央新幹線を令和9年以降に開通させるとしている中で、開通後は東海道新幹線のひかり、こだまの増発も見込まれています。これを機にJ	A	東海道新幹線ひかりの増発については、リニア中央新幹線の開通に関わらず、神奈川県をはじめ、県内市町村及び経済団体で構成する「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」を通じて要望しており、開通の見通しがたった際には

		R 東海に対して、特にひかりの増発を呼びかけ、都内通勤者のアクセス向上に努めて欲しい。		更なる要望をしていくこととします。このため、本計画にも新たに位置付けることとします。
28	—	小田原駅西口、少年院跡地、税務署、警察署、市役所、市立病院、J T 小田原工場跡地を結ぶ地域を巡回する公共交通サービスの導入について要望する。	B	小田原駅西口、税務署、警察署、市役所、市立病院、J T 小田原工場跡地を結ぶバス路線が運行しており、当該路線については、地域公共交通ネットワークにおける主軸路線に位置付け、引き続き、サービス水準を維持・確保していくこととしています。
29	—	切実な課題は、「お出かけしたくなる」ような拠点間の交通ではなく、かかりつけ医への通院・買い物などの日常生活問題かと思えます。 タクシーへの補助も一案かと思えますが、ライドシェアなどによる運転手増があっても、タクシー会社への経済性のメリットとを比較した場合にこれらニーズは観光などインバウンド需要などには劣後するものであり、結局は利便性の向上には時間がかかるのではと懸念します。 免許返納世帯には、能動的に「呼んだら来てくれる」ような交通手段ではなく、「何時にあそこに行けば乗れる」ようなプッシュ型とも言える「サービス」が望ましいと考えます。エリア・ルートを絞り（必ずしも小田原駅や鴨宮駅に行く必要はない）、大井町など	B	地域公共交通ネットワークの将来像に示すとおり、既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、様々な移動手段による交通サービスにより地域公共交通ネットワークを構築していきます。 この取組に先駆け、令和5年11月より、前羽地域において、路線バスが運行していない空白時間帯に相乗りタクシーを実施しています。 その他の地域での移動支援の検討に当たっては、隣接自治体や企業との連携も含め、地域における輸送資源の総動員も視野に入れながら、検討していきます。

		とも連携した小型のコミュニティバスの選択肢も検討に値するのではと考えます。スーパーやホームセンター、上府中公園などとの連携も一助にならないかとの思いもあります。		
30	ー	<p>前計画の実績値と比較すると、70代、80代以上のバスの利用者が減っています。</p> <p>自分で運転できる(あるいは運転せざるを得ない)高齢者が増えているということでしょうか。また、おでかけについての不安に関し、免許保有者の「不安なし」の割合が上昇しているのに対し、非保有者の「不安なし」の割合が低下しているのが気になります。運転できる人、若い人であっても、バスを利用する意識を持たないと、地域交通を維持することは難しいと思います。不便を感じていない人の意識や行動を変えるのは大変難しいこととは思いますが、免許保有者や若い人が、バスに乗ることで、将来的に地域交通を支えていくという意識を高める施策を進めていただきたいと思います。</p>	B	<p>70代、80代以上のバス利用者が前計画の実績値から減少している件については、新型コロナウイルス感染症の影響による外出控え等が想定されます(P20)。</p> <p>また、既存の公共交通の維持・向上に取り組むため、事業1-4公共交通の利用促進に位置付けています(P90~P92)。</p>
31	ー	<p>まず既存のインフラでできる、改善すべき事。「交通規制が渋滞を悪化させている」</p> <p>1. 小田原駅付近、特におだ</p>	C	<p>事業3-1 交通結節点等の環境改善</p> <p>④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)(P107)において、路線バスの定時性の確保や安全な運行を行うため、渋滞解消に係る検</p>

	<p>わら市民交流センターUM E C O周辺の右折禁止が、切り返しや取り締まりのための路上駐車で逆に渋滞を引き起こしている。小田原郵便局前・宝くじ売りの交差点も同様。</p> <p>2. 西湘バイパス早川出口の右折禁止は、本来は右折したい車両（箱根・御殿場方面に向かう車、小田原市街・足柄上方面に行く車）をわざわざ混雑する小田原漁港周辺に流し込む危険で害悪しかない規制。これにより国道上でUターンしたり（新早川橋を渡りきった場所は、坂道でゆるいカーブのため見通し悪く危険）、狭い住宅街で切り返し・右左折するため事故誘発因子。コロナ直前は、西湘バイパス未開通時代の「石橋大渋滞」より酷い災害級の渋滞であった。2020年（コロナ禍）でも、箱根のトラック転落事故+小田原市内の同時多発事故に、ここの右折禁止が輪をかけて大渋滞が発生。2021年の早朝に発生した早川の火災でも、一帯が完全に停止しており、緊急車両の通行にも支障が出ていた。また同年8月には、江之浦で朝方に発生した土砂崩れの際、早川出口で降りた車が発災を覚知していても、ここが</p>	<p>討等について、交通事業者・道路管理者・交通管理者と協議しながら実施していきます。</p> <p>また、神奈川県西部地域と静岡県東部地域を箱根の南回りにつなぐ、両地域の新たな東西軸となる構想路線である「伊豆湘南道路」については、渋滞・防災・観光・物流等に寄与することから、早期実現を目指し、国への要望活動を実施しています。</p> <p>ご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
--	--	--

		<p>右折＝回避・迂回 できず、多数の車が国道 135 号に流入、この影響で夜 9 時前でも小田原市民会館前まで渋滞が続いているほど。交通便利および安全性はもちろん、無駄な渋滞や事故を防ぎ、災害を最小限に食い止めるためにも、早川出口は速やかに右折可能とすべき。（普通車なら 3 台は右折待ち可能な広さがある）</p>		
32	－	<p>「バスやタクシー（あるいは LRT）でも、一般車と同じ環境下にある『路上交通手段』」 路面に頼らない交通手段も模索すべき。</p> <p>1. 坂道・丘陵地にはロープウェイの建設も推したい。策定案にあるとおり、駅との距離は近いが移動が困難な場所もある。特に、小田原駅西口（または早川・箱根板橋駅）の城山・十字・谷津方面の住宅地や、競輪場、大堀切、陸上競技場、いこいの森、フラワーガーデン等。ここにロープウェイがあれば、移動手段自体が観光資源にもなる。他にも地理的にボトルネックになる国道 1 号と 135 号の間、小田原漁港と一夜城・風祭を繋ぎパーク＆ライド方式を取れば渋滞も緩和できる。</p> <p>2. 小田原アリーナから富水駅・螢田駅、上府中公園・</p>	C	<p>地域公共交通ネットワークの将来像に示すとおり、既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れている地域では、様々な移動手段による交通サービスにより地域公共交通ネットワークを構築していきます。</p> <p>ロープウェイや水上交通については、次世代交通の一つだと思います。</p> <p>ご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

		<p>小田原球場と御殿場線まで遠い。専用地下道や自転車通行可能な高架はどうか（螢田駅沿いの道路は、狭く交通量もあり非常に危険）鴨宮駅や国府津駅から川東地域商業施設への移動も同様。</p> <p>3.山王川・久野川の川床を工事し、氾濫防止と水上交通を両立させる。市立病院や兎河原バス基地と接続できる。同様に海や他河川でも検証する。</p>		
33	－	伊豆箱根バスと箱根登山バスの共同運行、周遊バスの共通化について要望する。	C	ご意見につきましては、交通事業者に共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。
34	－	スーツケース持込みへの対応として、箱根各地区の宿泊施設が共同して小田原駅にチェックイン・カウンターを設け荷物だけ配送できるサービスの導入について要望する。	C	小田原駅にチェックイン・カウンターを設置する計画はありませんが、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
35	－	バスを中央乗り、前降りとして使いやすいスーツケース置き場を配置することについて要望する。	C	ご意見につきましては、交通事業者に共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。
36	－	電気自動車や自動運転の普及へ備えた道路整備として、生活道路の対面交通 5.4 m への誘導とそれ以下の道路の一方通行指定やすれ違い場所設置、隅切りの活用について要望する。	C	本市の道路を取り巻く環境や交通実態等を踏まえ、効果的な道路整備を進めるとともに、ご意見については、今後、自動運転を検討する際に参考とさせていただきます。
37	－	各介護保険施設が独自に行う利用者の送迎を請け負うようなサービスを作り、よ	C	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

		り効率的な配車やルート周回を行うよう、要望する。 (介護保険施設の送迎業務の共同化)		
38	ー	公民館や空き店舗に近隣住民が集まって生協等の提供する配達サービスの注文と受取を行うことができるような制度の導入について要望する。	C	市内では、移動スーパーにより、高齢者らの生活を支援する動きもあることから、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
39	ー	D X を活用した一元化公共サービス窓口の導入について要望する。	D	本市では、行政手続きのワンストップ化を進めており、住民異動に伴う手続きについては、D X を活用した「書かない窓口」を導入しています。
40	ー	片浦地区からミカン農道などを經由して箱根ターンパイクへつながる道路の整備とスマート IC の設置について要望する。	D	片浦地区から箱根ターンパイクへつながる道路整備の計画はありません。
41	ー	新幹線定期の補助を検討して欲しい。	D	移住促進のモデル事業として、平成 17 年度から 3 年間、新規転入者を対象に新幹線定期代の一部補助を実施しましたが、公平性や費用対効果の観点から事業は継続せず、終了しました。
42	ー	バスの本数が非常に少なく、通学、高齢者の通院等に困っている。通勤ができなくなったため、家族は市外に転出した。バスの本数を増やすことや、運転士を確保することは、難しい、と説明会で市の担当者から伺った。地域は過疎化が進み、高齢者だけが残り、空き家も増加している。バスやタクシーが使えないなら、御殿場線の線路を活用してほしい。市内で大雄山	D	御殿場線については、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での鉄道事業者への要望を通じて、運行本数の増加を目指すこととしています。 また、国府津駅と下曾我駅を結ぶ区間については、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域であり、移動支援の実証事業の先行地域として、令和 5 年 11 月からタクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」の配布を実施しているところですが、新たに相乗りタクシー「おだタク」の運行について、検討しています。

		線や小田急線の沿線が、交通に困っていないのは、駅が多いからだと思う。国府津、下曾我間に駅を設置し、地域の崩壊を食い止めてほしい。		引き続き、地域のニーズと実情に応じた移動支援に取り組み本格運行を目指していきます。 ご意見につきましては、交通事業者に共有してまいります。
43	—	箱根湯本駅付近の渋滞解消として、箱根町や奥湯本方面への箱根新道経由の路線バスや共同送迎バスの活用について要望する。	D	渋滞回避策として、箱根湯本駅と元箱根を結ぶ一部の路線については、箱根新道を経由して運行しています。 また、渋滞緩和策として、箱根町では、A Iカメラを用いて、車両の通行等に関する分析を行い、そのデータを活用した検討が行われています。 ご意見につきましては、交通事業者に共有してまいります。

4 提出意見と関係なく変更した点

提出された意見のほか、小田原市生活交通ネットワーク協議会員からの意見等により、修正しています。

No	頁	内容
1	P74 P94	公共交通不便地域の図がある箇所には、P64 に記載されている定義を追加
2	P78	目標値 3－2 ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加について、数値を修正
3	P81	目指すべき将来像都市構造を追加
4	P89	小田原駅～石名坂（真鶴町）の取り扱いを追加
5	P93	移動支援の実証事業スケジュールを修正
6	P95	先行地域での移動支援の実証事業（令和5（2023）年度実施「おだタク・おだチケ実証事業」）を追加

※なお、このほか、字句や図表等の軽微な修正や、より分かりやすい表現に変更するなどしています。