

第2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3月27日(火) 午前10時から11時30分まで

開催場所 小田原市役所全員協議会室

出席会員 18名(定員18名、代理5名、欠席0名)

1 開会 小田原市長 加藤憲一あいさつ

皆様、おはようございます。小田原市長の加藤でございます。本日はお忙しい中、また年度末のご多用中のところお集まりいただきましてありがとうございます。また、皆様には日ごろからそれぞれのお立場に置かれまして本市の行政、特に交通行政等、様々なご協力を賜っておりますことを、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

皆様ご承知の通り、本市もご多分に漏れず人口構成の高齢化が進んできておりまして、今現在はだいたい24%の高齢化率となっております。今後ますます、特に郊外、周縁部等において先行する形で超高齢社会になっていくという予想をしております。そういった中で、ライフスタイルの変化により代表的交通手段が自動車になっていくということは、定着した傾向ではありますが、高齢化が進みますとこういった手段をとることができずに地域の中で移動が困難になってくる方々が増えてくるということが今から十分に想定されているところであります。

そういう中で、この間、地域に展開しておりましたいろいろな事業所の統廃合・撤退等もありまして、これまでバス路線を展開していただいたバス事業者様の運行にまつわる環境もかなり変わってきており、退出・減便の対応等にも皆様頭を悩ませているところだと思っております。

こういった諸所の事情の中で、この地域としては住民の皆様方が高齢化の中でも安心して暮らしていけるように、自立した地域交通のネットワークというものをしっかり確保し、また充実させていかなければならないと考えているところでございます。

そういった中で、特に4事業者の皆様方に運行していただいております、市内でのバス交通のあり方、これはたいへん重要な課題になってくると認識をしております。そういった中で、本日お集まりいただいた方々をお願いをいたしまして、今年の1月10日に第1回小田原市生活交通ネットワーク協議会、これを設置することとさせていただいたところでございます。

この協議会をご案内の通り、将来にわたりこの地域において持続可能な公共交通のネットワークを構築するために、その計画の策定を目的としているわけでございます。全国さまざまな地方自治体で同様の課題がありまして、いろいろな地域の状況に応じていろいろな解決策が模索されておりますが、本市でも今日は曾我の連合会長様、また橘北の連合会長様がお越しですが、すでに深刻な状況を抱えており、多くの声が寄せられているような状況でございます。そういった中で、この会で練って頂きます公

公共交通計画であります。日常生活に不可欠な活動、通勤・通学、通院、お買い物、こういったものを可能にする地域の公共交通のあり方につきまして、その方向性、目標、さらには住民や交通事業者、また行政の役割分担等、こういったものを定めていこう、またその先にある具体的な事業化、あるいは行動につなげていこうというものでございます。

今日は2回目の会議ということになりますので、皆様におかれましては協議会の会員として是非ともご尽力いただきまして、忌憚のないご意見を交わしていただき、この地域の住民の皆様の生活の足を守るためにご努力賜りたいとお願いいたします。

また、福島大学の吉田先生にも格別のご尽力をお願いすることになると思いますが、重ね重ねよろしくごお願いいたしまして、私からの挨拶といたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

2 議題

(1) 小田原市生活交通ネットワーク協議会の公開について

事務局より資料1「小田原市生活交通ネットワーク協議会規約改正案」の改正についての説明があり、資料2「小田原市生活交通ネットワーク協議会傍聴要領案」について、傍聴に関する手続きおよび傍聴者の遵守事項の説明を受けた。

【質疑】

なし

(2) 平成23年度予算について

事務局より資料3「小田原市生活交通ネットワーク協議会 平成23年度収支予算書案」についての説明を受けた。

【質疑】

なし

(3) 平成23年度地域公共交通調査事業の経過報告について

事務局より資料4「小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査事業について」の説明があり、本年度の事業の実施内容、進捗の報告を受けた。

吉田会長より交通機関乗継調査の概要の説明を受けた。

【質疑】

A 会員) このアンケート調査は小田原駅を起点としているようだが、実際に路線が減っているという課題をもった地域についてはどのような調査で把握するのか。

事務局) 路線バス利用状況調査ではICカードデータを活用しており、これは市内全域のデータを収集できると考えている。また、小田原市の現況整理により、

人口減少等の地域特性から、バスについての課題を抽出できると考えており、24年度の調査に織り込んでいきたい。

- A 会員) IC カード調査とは、IC カードを個人に配布する調査なのか。
- 事務局) IC カードとはバス利用の際に利用できる PASMO と Suica のことで、これらの利用実績に関するデータをバス事業者から頂くことになっている。
- 吉田会長) このカードを利用してどこからどこまで乗ったのかという情報をバス事業者が持っているので、統計的な調査ができる。
- A 会員) そのデータでは、性別等の利用者の属性が分からないのではないか。
- 吉田会長) IC カードでは利用者の属性情報は分からないが、アンケート調査では把握できる。アンケートがたくさん回収できればありがたい。
- A 会員) バスに乗った時間等については分かるか。
- 吉田会長) 乗った時間は分かる。この IC カードで、個人については ID 化されているので分からないが、何月何日何時のバスに小田原駅から乗って市役所で降りたという情報が分かるようになっている。このようなデータを収集する場合、通常であれば膨大な経費がかかる。
- 例えば、青森県の八戸で行った OD 調査では、調査員をバスに乗り込ませたため人件費と分析費用だけで 4 千万円かかった。このように膨大な費用と膨大なデータ量で分析しなければならないところ、小田原市の場合は PASMO、Suica の範囲内であるので、このデータを事業者に提供してもらうことにより、どのような場所で多く利用されているのか、またバス全体についての把握等ができる。
- このデータで把握できない属性等はアンケート調査で補完する。特定の地域について見たときは、まず全体のバス利用の傾向の把握ができないと、次年度からの地域住民の移動実態調査や住民のニーズの調査をするときに、どのようなロケーションを設定すべきか、小田原市全体に調査をかけるよりも、課題となっている地域を特定するやり方もあると思う。平成 23 年度は、IC カードのデータを使って市全体を把握し、平成 24 年度は、その中で課題のある地域、特徴のある地域について住民アンケート調査で把握するという段取りになるのではないか。
- 属性を結び付けて調査をしていくことが重要であるので、現在平日休日合わせて 300 票集まっているそうだが、今後この調査について情報提供できればと思う。
- B 会員) 1 点目。アンケートを行うまでの過程について、事務局と事業者で議論した結果このようになったと思うが、最低でも今ここにいるメンバーにはアンケートを行う前に素案というものを出した方が、もっと良いアンケートとなったのではないか。

2点目。小田原駅で調査票を配布した際に、配布された人からのクレームを頂いている。アンケート票の4番の⑬の「利用した路線バスの満足度は？」という設問について、「車両の清潔さ」や「運転手の態度」の項目で、両方とも良ければそれがいいと思うが、ここまで中のことを突っ込むというのはどうか、というクレームがあった。これは前段で調査票を見せてもらえていれば対処できたのではないか。

また、このアンケートの回収率について2割程度が妥当であるとしているが、調査の様子を見ていると、調査票がバスの中で捨てられている場合が多い。これ以上回収率を伸ばすのは難しいのではないか。

路線バスは安全かつ定時運行であるので利用されている。朝の通勤時間では電車への乗り継ぎも多いため、スムーズな運行が重要である。小田原市の道路が、路線バスが非常に動きづらい状況になって、定時運行が難しい環境になっていること。また、バリアフリー法の中で、事業者は排ガス規制対応のバスや車いす対応のバス等は対象となっているが、道路やバス停は対象となっていないこと。今後はこれらの点も踏まえたアンケートを作って頂きたい。そうすれば、様々な利用者、体の不自由な利用者等からもアンケートを頂け、全体として良い環境が作れるのではないか。

事務局) まず、アンケート素案の事前の提示についてであるが、今後は協議会の皆様にお知らせしながら進めていきたいと考えている。

クレーム等についても事前にお見せしていればクリアできるとのことなので、協議会を尊重しながら今後は進めていきたいと思う。

吉田会長) 24年度以降もアンケートの設計を行っていくわけだが、どのような調査を行っていくのかという内容も含めて、作業部会を中心として皆さんで共有しながら作っていくという形になるのではと思っている。

また、今回のような着地側調査では、回収率を上げる方法は2つしかなく、設問数を大幅に減らすか、プレゼントをつけるかである。例えば、私が青森県と一緒にいった新幹線延伸時の効果を計測するための調査では、新幹線駅で配布したが、回収率は34,35%まで上がった。これは、抽選でリングが当たるようにしたためである。

また、都市に近づけば近づくほど回収率が下がっていくという論評もあり、ゴミの問題はあったが今回は致し方ないかと考えている。

一方で、「車両の清潔さ」「運転手の態度」については、地域公共交通会議で大まじめに議論しているところもある。私に関わったところでは、会議の議事録で「ここにくるまでにバスを利用して見たが、吊り革を触ったら手が黒くなった。もっとちゃんと掃除をしてください」という発言が残っている。やはり、お客様に気持ち良く乗って頂くということは、次の利用

にもつながっていくものであるので、品質という面についてもフォローしていくという必要があるということから今回はこの設問を入れたところだ
と思う。

今後はこのようなところについても、作業部会でしっかり議論していければ
と思う。

A 会員) 今回のこの問題は地域の住民にとっては非常に身近であり、我々も地域の
人々にはこういうのをやっていると伝えている。現状では、このようなコ
ンセプトで市がこのようなアンケートを行っているので、協力してほしい
というのを自治会で回覧するシステムにしているが、今後は更なる周知が
必要ではないか。

吉田会長) 非常に重要な意見である。

C 会員) 次回、アンケート調査をやるときには、皆様に情報を共有してもらうのは
いいが、今回は時間的に無理だったのではないか。今回は補助金がやっと
来て、事業者に通し、調査の内容を決めるために先生方にお話を聞き、
そのような中で急きょ調査を行ったという状況だった。もっと早く交付金
が下りていれば、皆様に情報を提供できていた。このような状況にあった
ということを経務局はきちんと説明すべきである。

事務局) 1 回目の会議を 1 月 10 日に開催し、関東運輸局に調整をしていたが、実際
に交付決定がおりたのが 2 月 14 日であった。交付金を取る見込みで準備は
進めていたが、バス事業者に IC カードの提供をお願いしたのが 2 月 22 日、
先生方を交えて打ち合わせを行ったのは 2 月 24 日、実際に乗り継ぎ状況調
査を行ったのは 3 月 11 日ということで非常にタイトなスケジュールであっ
たので、皆様に事前に素案等をお見せできなかったのはこのような事情に
ある。

また、申し遅れたが交付決定がおりた時点で関東運輸局からの事業を請け
負っており、またエコ通勤等の関係で小田原市の地域特性に精通している
株式会社ライテックに 23 年度は随意契約で締結したことを報告する。

D 会員) 確かにタイトなスケジュールではあったが、本来であれば 1 年かける事業
を、我々からすれば逆に 2 年かけてできているという利点があると思う。
タイトなスケジュールの中でも、本年度中に全体を把握することを行って
おき、来年度は地域に入っていくという年度分けのように行っているつも
りである。タイトな中でも事務局は配慮して行っているということをご理
解いただければと思う。

A 会員) 本年度に予算が下りてやるということであれば、このような事態になるこ
とは分かっていたのではないか。あまりにもギリギリになって予算を消化
するためにやらざるを得なかったかのような説明では、納得がいかないの

ではないか。

C会員) 昨年の4月の時点ではそのような話はなかった。今回は大掛かりな減便という話があったので、幾つかの調査を行っていたところ、国土交通省の補助金の二次募集があることを11月25日に把握した。

吉田会長) 4月の時点で事業はまだはっきりしておらず、また1月10日の時点でも小田原市が対象になるという話ではなかった。この事業自体が地方優先であり、南関東4県はあまり対象ではなく、東北地方や山陰地方等を支援していくというスタンスであったが、小田原市で獲得することができた。

また、本年度だけではなく次年度も含めてということなので、まず本年度は身近な地域については最低限の調査を行い、次年度についてはまだ1年あるので、どのような調査をしていくか、どのような計画をつくりあげていくか、この協議会や作業部会で議論をしていきたい。

次年度展開していく中で、市民に周知を図ることは重要である。今この中でどのような議論をして、私たちが何をしようとしているのか、市民の皆様に知らせていくのは非常に重要であると思っているので、次年度以降しっかり腰を据えてやっていきたいと思う。

吉田会長) 事業者の方で分析してほしい点、アンケートで集計してほしい点等のリクエスト等があれば出していただきたい。

E会員) 今回のアンケート調査の結果は、どのような形で情報公開するのか。バス利用前後の移動等、これまで把握できていなかった内容もあるので、今後この集計結果を活かしたいと思う。

吉田会長) バス会社としてはバスの中での動きは分かっても、バスに乗る前後については分からないので、それを合わせて分析でき、それが見やすいような形で集計できるといいかと思う。

(4) 平成24年度地域公共交通調査事業の方向性について

事務局より資料4「小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査事業について」の今後の方針についてと、資料5「小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査事業スケジュール」、資料6「小田原市生活交通ネットワーク計画策定支援業務委託プロポーザルに関する基本方針(案)」の説明を受けた。

【質疑】

F会員) 「端末交通の品質」という言葉について、これは例えば居住地から最寄りの駅までの接続の良し悪しという意味なのか、東京や横浜からの接続の良し悪しという意味なのか。

事務局) 基本的には、自宅から最寄り駅、最寄りバス停までの品質の確認である。

例えば、電車で帰ってきても最終のバスがないだとか、そういったことが起きていないかということを考えている。

- F 会員) プロポーザル方式とはどのような方式なのか。
- 事務局) 業者選定に当たり、入札価格のみでなく、こちらから仕様書を示した上で、企画書を作成してもらい、その企画内容を選定委員会で検討し、企画書と価格の両面で最も良いものを選定し、業務委託をするという、価格のみではなく内容を見て業者を選定するものである。
- 吉田会長) 価格だけではなく、小田原のことをきちんと考えた業者を選定しようという方式である。
- F 会員) 今回の目的として、小田原市地域公共交通総合連携計画および小田原市生活ネットワーク計画を策定というのがこの協議会の着地点とあるが、事業者等の協力がなく、絵に描いた餅に終わってしまうので、作った後について小田原市は説明できるのか。
- C 会員) この協議会にはバス事業者が入っている。交通計画は、バス事業者を含む協議会の総意を得た形で策定されると思う。
- ただし、施策の展開としては行政とバス事業者と住民の方々がかかわっていくのが重要であると思うので、何でも市が補填する等ではなく、病院や商業施設等と総合的に協力していただく必要があると思う。
- また、道路の問題等も多々あるので、それは将来的にどのようにしていくのか、さきほど市長が述べたように、さまざまな要素をふまえ、方向性や関係者の役割分担を示し、具体的な事業化に結び付けていくことが行政の腕の見せ所になるので、まずは良い計画を作っていきたいと考えている。
- 吉田会長) 補足になるが、まず私たちが作っていくのは総合連携計画である。私たちがどのような考えに基づいてやっていけばいいのか方向性を定めるのが総合連携計画である。
- さらに、具体的にどこを、どの事業者が、あるいはどのような協力主体で動かしていくのかといった具体的な事業計画に落とし込んでいったのが生活交通ネットワーク計画である。
- また、実際に動かし始めてからの反省点等は 25 年度以降になると思うが、やはりこのようにきちんとしたメンバーでフォローしていくことが重要であると考えている。
- C 会員) フォローというのは大事な部分か。
- 吉田会長) 非常に大事であると考えている。私が本年度担当した中で失敗例が 2 つある。1 つ目は、青森県三沢市において、病院が郊外に移転し、バスとバスを乗り継がないと市内全域から病院に行けなくなり、乗り継ぎの施設として三沢空港を活用しようとした例である。三沢空港は屋根もあるし、お茶を

出してくれる待合室もある。満を持してスタートさせたが、どうも評判が悪かった。地元の女性が、空港で乗り継ぐには下手な恰好をしては恥ずかしいからといった理由で空港での乗り継ぎをしなかった。そして不評のため 2 ヶ月後に、別の吹きさらしの場所を乗り継ぎポイントにしたところ、利用客は増えたという事例であった。

2 つ目は、栃木県足利市での乗り継ぎが必要な場合のバスの方向幕についての例である。アピタというショッピングモールがバスのターミナルの 1 つになっていて、街中を走っているバスの方向幕がすべてアピタになってしまった。アピタまではいいが、アピタから先はどのバスに乗ればいいのか分からないという事態になり苦情を受けた。今、どのような形で表示すればいいのかの議論を始めている。

このように、運行開始してからの反省点や良かった点等、しっかりフォローしていくことが非常に大事である。それをこのように皆様に議論していく、あるいは地区単位の交通であれば地域の現場に入り込んで議論を行っていく、というのが求められていると思う。それらは計画策定の段階では書き込んでいないため、実際に計画を策定した後、どのように運営していくかというのをまた皆様に議論していきたいと思う。

A 会員) 公共交通ネットワークの範疇について。朝夕ラッシュ時と、昼間の買い物の時間帯でルートを変更するようなことは可能か。

吉田会長) 選択肢としてはあり得ると思う。朝晩の通勤・通学の時間は早く駅に着く、電車に間に合わせる必要があるので、定時性等は大事である。昼間の時間帯であれば、ショッピングセンターに寄り道してあげた方がいい等といった発想も出てくると思うので、そのようなことも視野に入れていくといいと思う。

ただし、もちろん全体として作り上げていくので、地区単位のネットワークのところで議論をしていければいいと思う。

D 会員) だれが負担するのかというところで、事業者単独で採算が取れる部分と、行政、地域がある程度責任を持たないといけない部分があると思う。そのような選択も考えられるということでもいいか。

吉田会長) あると思う。これまで、事業者が赤字で負担するか、もしくは行政が赤字部分を負担するかという選択しかなかったが、地域や地元の企業、商店等が支えてもいいと思う。お金の問題もあれば、例えば私がお手伝いしているところでは、停留所はすべて地元町会が造り、さらに掃除もするというのがある。また、町内会でバスを走らせて、客が 5 千人を突破したと行ってくす玉を割るようなところもある。そこはそれで楽しいからといってさらに利用者が増えている。

- 吉田会長) これは山形県の事例で、21 日のくす玉割りに私も参加したが、その様子が東北ローカルの新新聞やニュースで取り上げられて話題になって、また人が増えたと聞く。お金以外の努力や地域力を生かしたような利用促進努力でもいい。そのようなものを具体的に入れていくのもありだと思う。
- A会員) こういような発想で、今うちの地域の商工会がはじめているが、月に 1 回、商店が移動してキャラバンを組んでやってみようというものだが、そんな発想でいいのか。
- 吉田会長) 基本的にモビリティは人が移動するという発想であるので、人が移動して買い物をするというのが普通の発想であるが、別にお店側が動いてきたとしても買い物はできるので、ある程度の代替性はあると思う。
地域ごとの細かい交通を考えていくときには、ある地域は配達等でやっていけるが、この地域は自分たちが動かないとやっていけないので、この地域をまず重点的に行っていく、等というのもあると思う。
だから、まずは総合連携計画では小田原市の全体像について議論して、次に地区単位の落とし込みをネットワーク計画で行っていく、そこでようやくピントが地元にあってくるというわけである。
- G会員) プロポーザル方式の場合、提案内容によっては新たな調査が増えるケースもあると思う。そのような場合も平成 24 年度内におさめるのか。
- 事務局) 来年度の事業は単年度のものであるので、その中でスケジュールはおさめていきたいと思う。単年度事業なので遅れることはできない。
- G会員) 繰り越しということは全然想定していないのか。状況によっては、よりよいものをつくるために年度をまたがって、という事態も想定はしていないということか。
- 事務局) この調査事業がもともと単年度であったが、交付金が追加募集の場合のみ、特別に次の年度までかかってもいいというものであった。そのため、現状では繰り越し等の想定はしていない。
- A会員) 委託事業者が決まらないと動かないようなイメージを受ける。もっと手前にスケジュールを引っ張れないか。資料のスケジュールを見ると 4, 5, 6 月が空白になっている。
- C会員) 当初予算の段階では、補助金をもらえるか分かっていなかった。当初予算が固まるのは 1 月末であり、1 月 10 日にこの協議会を立ち上げていたので、この協議会の 30 万円分だけ用意しておいた。二次募集も無理だと思っていたが交付され、また 4 月以降も国土交通省の募集の期間等があり、それらも交えて回答がその期間を過ぎてしまう。当初予算や補正予算はないので、国からの補助で行っていききたい。国土交通省からの補助が出次第プロポーザルを行いたいと思っている。

予算は単年度であるが、市長からはパブリックコメントを1ヶ月間やるように言われているので、期間がずれこむ可能性がある。全てできるかは難しいかもしれないが、なるべく年度内に行いたい。

また、予算の固まる1月末までに将来的な方向性が分かっていたら25年度から動けるが、それは無理であると考えている。あまり焦って付け焼刃的に将来のことを考えるのは避けたい。

また、先生が言われた通りフォローアップについても重要であると思うので、協議会を残すかどうかは未定であるが、検証の部分も必要であると考えている。

吉田会長) フォローアップについて、例えば八戸市の協議会では第37回まで行われており、10年間近くやっている。

確かに4, 5, 6月に何もできないというのは痛手である。しかし、例えば栃木県大田原市では交付決定が出るのが9月の中旬で、コンサルタントの公募ができたのも9月の末からであった。そこで、前もってできることは大田原市で全て終わるようにしていた。病院に通院する人の交通実態調査は市役所の人を手分けして行い、調査票の内容についてはこのような会議で議論して、またどの地域にどれだけ配るかも決めていた。そしてコンサルタントが来てからは一気に配送・分析をした。このように大幅な短縮をして間に合わせ、パブリックコメントもしっかり1ヶ月かけている。

そのため、今回も4, 5, 6月までに路線バス利用状況調査や乗り継ぎ状況調査をどのような形で行うか、アンケートの内容とどのような地域に配るのか等、作業ベースでやれることはたくさんある。それらを前倒しでやっておいて、コンサルタントにお渡しできるような形で進めていった方がいいと思う。そうすれば、プロポーザルの公募要項は具体的になり、より精緻な見積もりもできると思うので、ぜひ前倒しで4, 5, 6月にやっておいて欲しい。

C会員) そうなってくると、プロポーザルをやる必要はあるのか。

吉田会長) 技術提案をしてもらうことも大事であるが、きちんと小田原市の将来を考えてくれる発想の豊かなコンサルタントであるか、あるいは小田原市の交通について研究しているコンサルタントであるかどうかで提案が違うので、プロポーザルを行う利点はある。4, 5, 6月でどのように進めていけるのか、またコンサルタントが決まる前段階で皆様と議論したい。

A会員) 私もそういうことが言いたかった。

吉田会長) 4, 5, 6月は、助走期間と考え、その間にしっかり議論し、内容を決めていくことが重要と考える。

(5) バリアフリー化設備等整備事業について

事務局より資料7「平成24年度バリアフリー化設備等整備事業実施予定」の説明を受ける。

【質疑】

吉田会長) 福祉車両タクシーの導入を予定しているということか。

H会員) そうである。

吉田会長) 車いすのまま乗降できる日産バネッサという福祉車両タクシーを購入するということである。

(6) その他

I会員) バリアフリーの一体的な整備について、バリアフリーの基本構想を連携計画等とは別に策定することができる。このバリアフリーの基本構想を策定すると、駅や道路の整備の在り方についての関係者間での議論や、また道路については道路特定事業で改善を図る等というスキームとなっている。他にも国土交通省の補助のスキームがあるので、参考にしていきたい。

吉田会長) 小田原市の場合、基本構想はできているか。

G会員) できている。

I会員) 構想ができていても、その後の継続的な見直し等も重要であるので、話し合いをしていただければと思う。

吉田会長) 東京都武蔵野市の場合では、何年も前からバリアフリー基本構想があり、去年改訂計画が出て、バリアフリーの基本構想策定委員会からネットワーク協議会に相当する活性化協議会に三鷹駅の駅前広場の新しい配置計画とバリアフリーの最終的な事業者との調整が付託された。各事業者との話し合いや具体的なバリアフリー整備の方針をこのような協議会で議論した事例がある。このように、バリアフリーとの合わせ技もできるので、今後、上手くこのネットワーク協議会を活用できたらと思う。