

## 小田原市生活交通ネットワーク協議会第3回概要

開催日時 平成24年6月12日（火）午後3時から  
開催場所 生涯学習センターけやき第2会議室  
出席会員 18名（定員18名、代理5名、欠席0名）

### 1 開会

### 2 議題

#### （1）平成23年度地域公共交通調査事業の報告について

##### （ア）事業内容の報告について

事務局より資料1「平成23年度小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査報告書」について説明。

##### 【質疑】

A会員 ）資料の量が多く、短時間で理解ができない。今回はなぜ事前送付されなかったのか。

事務局 ）先週まで吉田会長の指導をいただきながら修正を重ねてきたため、事前送付ができなかった。お詫びしたい。

吉田会長）次回以降は、早めに届くように努めてほしい。

吉田会長）短時間で84ページの内容を説明しているので、区切って議論を進めたい。第2章の地域概況調査について議論はあるか。

A会員 ）4ページで夜間人口について整理しているが、小田原市は昼間の人口の方が夜間人口より多いのか。

事務局 ）9ページでは、就業者と従業者を整理しているが、就業者数（勤務地に関わらず小田原市在住で働いている人の数、小田原市民）と従業者数（居住地に関わらず小田原内の事業所で働いている人）が同じくらいであるため、夜間も日中も同じくらいと考えている。

吉田会長）16ページの「混雑度」や18,9ページの「代表交通手段」「端末交通手段」等の専門的な用語について、少し書き加えた方がよい。

吉田会長）続いて、第3章の「路線バス利用状況調査」について議論してほしい。最初に、25ページの「OD」や28～33ページの「平均乗車密度」等の専門的な用語について、少し書き加えた方がよい。

吉田会長) 平均乗車密度は、各路線でバスに乗っている人数が平均で何人になっているのかという理解でいいと思う。ただし、実際には、実際の人数の平均ではなく、運賃の収入で算出しているため、定期券利用の高校生が多い路線の場合には、相対的に低く出てしまうというような課題もある。

箱根登山バスの値が低すぎるように思われるが、集計上問題があるのか。

B会員 ) 箱根登山バスは、定期券や回数券、フリーパス利用が多いため、若干少なく出ていると思われる。

A会員 ) 図表で示された範囲が小田原市までなので、押切から先の二宮町までといった、生活圏を考慮した範囲にはならないか。

事務局 ) バス事業者からは、小田原市内を運行する系統の全運行区間分のデータを提供されているが、平成 23 年度の整理では市内のみを表示している。

A会員 ) 路線を考える際には「どこまで少なくて、どこから多いのか」といったことが知りたいと思う。

吉田会長) 広域の路線を考えていくときに必要となってくるので、平成 24 年度の大事な課題になると思う。

吉田会長) 61 ページの課題について、1 番目と 2 番目は、一般的に言われていることであるが、3 番目は小田原市が特徴的だということを示されている。市内には 5 路線の鉄道が走っているが、1 便当りの利用者数をみると、鉄道と並行しているバス路線の中には、利用が少ない区間も多い。そこで、鉄道と路線バスがバラバラに動いているような状況のまま、公共交通ネットワークを維持し続けることが、小田原にとって有効なことなのか、それとも抜本的に変えなければいけないのかということの問題提起している。

B会員 ) 歴史的に鉄道を主としてバス路線網が形成されている。駅から離れるほど利用者が減っていき、利用者が減るから本数も減っていくという状況になっている。

吉田会長) 昨日、山形市でも鉄道と並行しているバス路線について議論してきた。国からの補助を受けているものの膨大な赤字額を抱える路線について、運行区間を近くの鉄道駅までにして便数を増やすのか、便数が少なくても街中まで直行する方が便利なのか、一長一短ある中で、鉄道と路線バスが連携しなければならないといった話題になった。

C会員 ) 37 ページの御殿場線との並行する路線について、データが今年の第一生命大井本社

の通勤客を対象として走っていた朝のバス 6 本分が含まれている。本社移転後の現状では、大幅に減っていることをコメントとして加えてほしい。

吉田会長) 今まで利用者の何割くらいが第一生命の通勤客だったのか。

C会員 ) ピーク期は7割くらい。

D会員 ) 小田原駅から大雄山線関本駅までは、箱根登山バスは現在朝と夕方しか走っていない。利用も富士フィルムの通勤定期を買っている人と体の不自由なお年寄りのみとなっている。国道 255 号の交差点が渋滞すること、大雄山線が 12 分に 1 本出ていること、路線バスの運賃が高いということ等があると思う。

また、小田原駅から小田急線栢山駅までについても、鉄道の運賃が安いこと、渋滞もなく所要時間も短いということで、健康な人が乗らない理由となっている。渋滞緩和も 1 つの課題と思う。

吉田会長) 道路が混雑しているから乗らないという問題もある。第一生命や富士フィルムの話が出てきたが、通勤通学時ではなく、通院や買物等の昼間時の時間帯に限定して、37 ページのバス停間通過人員の図を作ってみると、どのようになるかを今年度見ていきたい。

E会員 ) 御殿場線の場合は、路線バスより御殿場線の本数が少ないので、バスが利用されていた。今回の減便により鉄道を利用する必要が出てきた。特に、松田方面への移動が不便になったので、御殿場線の補填という観点で検討してほしい。

吉田会長) 所要時間は鉄道の方が短いのではないか。

E会員 ) 松田駅から歩くことを考えると、路線バスの方がいいこともある。

吉田会長) 御殿場線と大雄山線では、本数が異なるので一緒には語れないということである。鉄道並行路線について、的を絞って議論したが、鉄道のサービス水準の違いとバスとの関係、時間帯別のバスの利用のされ方の違いなど、問題点が見えてきたと思う。

F会員 ) 小田原市は鉄道が 5 路線あることから、徒歩や自転車、路線バス別に 32・33 ページのように駅の利用圏を整理すると、鉄道と路線バスの関係がみえてくるのではないか。

また、19 ページでは、小田原駅、鴨宮駅、国府津駅の端末交通手段を整理しているのに、国府津駅については自転車駐車場利用者の整理がされていないのか。

事務局 ) 国府津駅は、自転車駐車場が無料になっているため、利用者の把握ができていない。

今後の課題の1つと考えている。

F会員 ) では、まず、駅を含めた整理をすると良いと思う。

A会員 ) 比奈窪から国府津方面へのバスについて、朝は走っているが、昼間は全然走っていない。そのため、10時から15時までは二宮駅方面のバスに乗って小田原方面に行くことがある。

朝夕と昼間にわかるなど時間帯別の整理をしたらどうか。

吉田会長) 小田原の場合は朝と昼間の走り方が違う。運行回数だけを見ても1回とか2回で、いかにも通勤通学時間帯に対応している系統が多い。平成23年度は、まず全体を見たという状況であるので、平成24年度は、通勤通学時間帯と日中による精査をやっていききたい。

吉田会長) 次に、第4章の「交通機関乗継調査」について議論してほしい。

B会員 ) 小田原駅は東口と西口にバス乗り場が分れている。東口の乗場も西口の乗場も1番からになっており、初めて利用する人が間違えることがあり、サインの整理が必要だと思う。

吉田会長) 確かに、サインの計画もこれからやっていく内容であるから、今後この連携計画を立てて終わった後に、着手すべき順番を考えたとき、1つのキーとなるかもしれない。

E会員 ) 箱根方面に行く際に路線バスを利用するが、バス乗り場のガイドさんが親切で助かったことがある。そのようなサービスがないと、路線数も多いので小田原駅は観光客が迷ってしまう。

吉田会長) 日本国内のバスは、乗り降りの方法が地方によって違っているので、ガイドさんがアテンドしてくれることはいいと思う。77ページでも休日の市外居住者は「役に立った」と回答している人が半数を超えており、大きな効果があると思う。

E会員 ) 観光シーズンに出ている観光バスの効果は出ているのか。

B会員 ) 小田原宿観光回遊バス（小田原駅を10時から16時まで30分間隔に出発、1人200円/日）は、観光客に浸透してきており、採算も確保できている。

吉田会員) 30分間隔で、200円/日というわかりやすさが公共交通においても目指すべきサービスの1つだと思う。

E会員 ) 横浜のバスなどもどこまで乗っても一律料金である。一律料金であれば安心して乗れるのではないか。

吉田会長) 運賃については、事業者の経営にも直接影響してくるところであるが、運賃が全くわからないまま利用するのは、使い勝手の悪いポイントでもある。

八戸市では、昨年の10月から運賃上限を300円に設定した。それまでは最大780円であり、定期券も最大で半額になったが、収入は前年比14%増で、ある高校では前年比49%増になったという話を聞いた。ただし、安かろう、悪かろうではダメなので、利用者の目的に合ったダイヤとルートの良いさも必要になってくる。

A会員 ) 先ほど話したが、日中は比奈窪から国府津方面に行くバスが少ないので、国府津駅で降りるか、二宮駅で降りるか迷うことがある。押切でバスからバスに乗り換える場合、初乗り運賃が2回発生してしまう。例えば、PASMOを使って、一定の時間内に乗り継いだ場合の割引サービスなどはできないのか。

吉田会長) パスモにそこまでのレパトリーを持たせられるのか。

G会員 ) 課題だと思っているが、運賃割引ができるかわからない。

吉田会長) PASMOはいろんな路線で使えるので便利だが、それぞれの事業者の色を出しにくいというところがある。

一方、福島交通のNORUCAというICカードは、福島交通のみで使用可能であるが、バスを降りてから1時間以内であれば初乗り運賃が90円引きになるサービスがある。そのようなサービスについても研究してみたい。

吉田会長) この報告書は2年間の小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査の中間報告として、一旦この形で閉じることとする。

来年度以降では、時間帯別の使われ方や市外からの来訪者の流動、鉄道駅の駅勢圏、タイプ別の鉄道に並行している路線の使われ方などの研究ができるといいと意見が出てきた。平成24年度の調査事業に引き継がれ、計画策定に活かせればいいと思う。

#### (イ) 決算報告案について

事務局より資料2「平成23年度事業収支決算案」について説明。

##### 【質疑なし】

事務局 ) 事務局から補足したい。平成23年度事業は、報告書作成に時間を要した事情により、この協議会の規約に定める出納監査を終了していない。早急に監査報告するのでご了承ください。

(2) 生活交通改善事業計画（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3「生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）」案について説明。

【質疑】

A会員 ) ノンステップバスと歩道の段差の関係について教えてほしい。

吉田会長) ノンステップバスは、床面の高さを概ね 350mm 以下のバスをいう。また、今の交通バリアフリー法に基づく整備は、基本的にセミフラット歩道を推奨している。幅員も車いすがすれ違える 2m 以上を推奨している。そこに、ノンステップバスであればストレスなく乗降が可能である、というレベルで設計されている。

吉田会長) 小田原市は交通バリアフリーの基本構想があるのか。

H会員 ) 小田原駅周辺と鴨宮駅周辺の基本構想がある。

吉田会長) 生活交通改善事業計画とバリアフリー基本構想の議論は、本来であれば、セットで議論されることが必要と思う。

E会員 ) ノンステップバスは、一般のバスと購入費はどのくらい違うのか。

B会員 ) 最近は、ほとんど違いがなくなっている。

(3) 平成24年度地域公共交通調査事業について

(ア) 事業内容について

事務局より資料4「小田原市地域公共交通総合連携計画策定に向けての考え方」、資料5「平成24年度小田原市生活交通ネットワーク計画策定調査仕様書」

(イ) 予算案について

資料6「小田原市生活交通ネットワーク協議会 平成24年度収支予算案」について説明。

【質疑】

I会員 ) 道路管理という視点からみた調査はないのか。パブリックコメントのことを考えて、状況を把握しておいた方がいいのではないかと。

事務局 ) 資料5の4ページ(4)では道路状況の調査として、路線バス運行に必要なレベルの調査を考えている。

吉田会長) 連携計画では、道路整備のそのものを扱う計画ではなく、2つの要点があると思う。1つ目は、公共交通の走行環境を円滑にするような道路環境の検討である。例えば、協議会に警察の方も入っているように信号現示の見直しを議論することがある。もう1つは、バリアフリーに関連して、駅などのターミナルにおける円滑な乗継の検

討になる。乗継における安全性やバリアフリーの面からみても道路環境の面も重要な役割といえる。

I 会員 ) パブリックコメントにかけると、市民から多くの意見出てくることが想定されるので質問した。

吉田会長) 他市で道路幅員の確保を公共交通の予算で暫定的に行った例もあり、出来る範囲で対応することもあるかと思う。

E 会員 ) 道路状況や平均乗車密度が低いということから、マイクロバスのような小型運行をすることで、経費削減や道路混雑緩和に効果があるのではないか。現状では小型化が一向に進んでいないようだが、何か理由はあるのか。

B 会員 ) 理由としては、経費の多くを占める人件費が変わらないこと。朝夕と日中を同じ車両で運行しているため、利用者の多い通勤・通学時に対応できることが必要である。

吉田会長) 人件費が全体の約6割を占めることもあり、経費が劇的に変わるわけではないことから、現在の状況になっていると思う。東北地方では、幹線とそうでない路線のローテーションを完全にわけ、幹線以外の路線はワゴンを走らせることにしたバス事業者もある。ただ、小田原市の人口規模や通勤・通学時の利用状況を考えると、そこまで劇的に変わることは難しいと思う。

H 会員 ) 交通バリアフリー基本構想では、小田原駅周辺と鴨宮駅周辺のごく狭いエリアしか対象になっていないため、バリアフリーに関しては大半が未整備のままである。路線を絞り込むなどして道路の現況調査をしてはどうか。

事務局 ) 限りある予算の中で、既に色々なことを盛り込んでいるので、受託した事業者と相談して決めていきたい。

吉田会長) 小田原市のバリアフリー基本構想は旧法に基づいているのか。

H 会員 ) 旧法である。

吉田会長) 新法に合わせて改定する予定はないのか。他市においては、駅から離れた団地のバス停の整備をバリアフリー基本構想に基づけている。今後、地域公共交通総合連携計画と、バリアフリー基本構想は連動していかなければいけないと考える。市の内部で整理した方がよいかもしれない。

H 会員 ) パブリックコメントに対応するためにも調査してはどうか。

J 会員 ) 平成 24 年度調査の主目的は公共交通の確保維持改善なので、パブリックコメントの中で道路に関する意見が上がったら、次に解決すべき問題として受け止めればいいのではないかな。

吉田会長) 全部をやろうとすると膨大な量になるので、整理して考えた方がよい。他市では、ターミナルのバス停や、バス・タクシーの走行環境に関する部分は、地域公共交通総合連携計画、それ以外のバス停の整備などについては、バリアフリー基本構想の改定に伴い位置付けることとした。

議論するメンバーはほぼ一緒であるが、議論する場所や調査受託者は、違っているといった状況である。総花的になってもよくないと思うので、市の内部で調整する必要があると思う。

H 会員 ) 総花的でもよいので、多少記述を入れた方がよいのではないかな。

吉田会長) バリアフリー基本構想の改定をしないほうが、問題であると思う。

A 会員 ) 市内の道路全線は難しいと思うが、バス停周辺であれば、バス事業者がある程度把握しているのではないかな。また、バリアフリー旧法、新法について説明いただきたい。

吉田会長) 旧法は、駅とその周辺のバリアフリー整備について定めたものであり、改正された新法は、駅からある場所までの経路や、公共交通機関、駐車場、公園施設を含めたバリアフリー整備について定めるものである。小田原市においては、旧法に基づいた基本構想が策定されている状況である。

A 会員 ) 自治体で自由に決めてよいものなのかな。

吉田会長) 基本構想として、年度を決めて目標を定めるものであるから、結果を検証して改定するべきと考える。今後、市の内部で調整した方がよいと思う。また、後段のバス停の調査については、イギリスでは、すべてのバス停について写真を撮り、状況を整理し、A, B, C の評価をしている。武蔵野市では、同様のことをバリアフリー基本構想に基づき行っている。

D 会員 ) 逆に提案させていただくが、信号やバス停の状況は、バス事業者の乗務員が一番よく知っている。利用者だけでなく、乗務員対象のアンケートを行って、利用状況やバリアフリーの状況、右左折のしやすさ等を把握する方法もあるのではないかな。

吉田会長) 走行環境やバス停の使い勝手などについて、現場の声を聴き、取り入れることは大

切である。

K会員 ) 資料 4 の「主軸となる路線」について、現状で想定している区間はあるのか。想定しているものに調査結果を当てはめていくような方法をとらないと、具体的に設定するのは難しいのではないか。

薔薇色の路線などなかなか存在しない。だめなものはだめと仕分ける必要がある。その中で主軸となる路線をポリシーに当てはめていく必要があると考える。

事務局 ) 「主軸となる路線」については、平成 23 年度の成果を受けて、平成 24 年度の作業部会の中でバス事業者も含めて検討していきたい。

吉田会長) 「主軸となる路線」を先行して議論することが大事で、小田原市の場合も、運行本数が 1 日 1 本のところから 84 本まであり、2 極化されている面があると思う。ある程度走り方については描けると思うので、4 社で共通した認識で作業を進めることが重要だと思う。

A 会員 ) 「フィーダー」「ランス」「オフピーク」について用語を教えてほしい。

事務局 ) 「フィーダー」は、国土交通省の補助要綱の中にある用語で、複数の市町村を運行する「地域間幹線」に対する「支線」や「枝線」といった意味である。

「ランス」は、バランスの誤りのため訂正したい。

「オフピーク」は、朝夕のピークに対し、昼間の利用者は少ないが、運行が必要だと思われる時間帯を示している。

吉田会長) バリアフリーに関しては、市の内部でも調整が必要になってくるので、事務局預かりとさせていただきたい。乗務員へのアンケートは仕様書になくとも必須と考える。以上、平成 24 年度の事業内容と予算について御承認いただきたい。

事務局 ) 一点。13 日 20 : 00 より、NHK の E テレでハートネット TV 「東日本大震災の“移動困難者”をどう支える」に吉田会長がゲストとして出演しているので案内する。

(ウ) 業務委託について (非公開)

### 3 閉会