

平成 24 年度地域公共交通調査事業の今後の進め方について

[計画策定のポイント]

1. 路線バスと鉄道との連携

(1) 鉄道のサービス水準の違いとバスとの関係について

①市内を運行する鉄道のうち、東海道新幹線、東海道本線、小田急線、大雄山線、箱根登山鉄道については、一定以上の運行が確保されている。路線バスについては、これらの鉄道と並行のルートを運行するのではなく、駅と駅あるいは駅と主要施設を結ぶ役割が望まれると考えられるが、平成 23・24 年度の調査結果に基づき、更なる検証を行う。

②御殿場線については、時間当たり、1.5 本と運行本数が少ないことから、個別の検討が必要である。

国府津駅については、

- ・ 駅前駐輪場の利用状況調査
- ・ 二宮駅方面の路線バス利用状況調査

の結果を踏まえ、御殿場線・東海道本線との関係、国府津駅発着の路線バスのあり方等の課題整理、検討を行う。

(2) 鉄道と並行する路線バスの起終点について

①平成 23 年度調査結果から、鉄道と並行する路線バスに起点から終点まで（新松田駅—小田原駅など）乗る人はほとんどいないことがわかる。（運賃・速達性・定時性などにおいて鉄道が優位であるため）

②鉄道と並行する路線バスの起終点を小田原駅とする必要性について、精査・検討する必要がある。

2. 路線バスのあり方に関する検討事項

(1) 鉄道駅が多い特性を活かした路線バスネットワークの構築

「1. 路線バスと鉄道との連携」を踏まえ、**鉄道と並行する路線バスについて、ルート、起終点を含め、あり方を見直す。**

(2) 4 社のバス事業者が運行することを前提とした路線バスネットワークの構築

各バス事業者が、効率的かつ市民ニーズに適した運行を行うためには、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスなど、乗継を前提とした公共交通ネットワークとなる。

- ①バス事業者間、行政との連携・役割分担
 - ②乗継環境（ダイヤ・料金・乗り場など）の整備
 - ③乗継についての市民の理解
- などが重要となる。

(3) 路線バスをわかりやすくする取組

初めて来訪した人、普段、路線バスを使わない人にとっても、行先、乗り場などがわかるよ

う、バス事業者間ではもとより、多方面にわたる連携した取組が必要となる。(例：箱根方面については、方面別のアルファベット表記など実施済)

(4) ターミナルの設定・考え方

- ①ターミナル（乗継拠点）の設定などについて、十分な検討が必要である。
- ②小田原駅などターミナルとなりうる拠点においては、特に、わかりやすい案内・情報提供が必要となる。
- ② 2. (2) ②で述べた乗継環境（ダイヤ・料金・乗り場など）の整備が重要となる。

3. 主軸となる区間の設定

(1) 既存路線の充実・強化について

(※ 考え方を示すもので、主軸路線を確定するものではありません。)

区間 (例)		主目的・特性	平日需要		土休日需要	
			朝夕	昼間	朝夕	昼間
小田原駅西口	市立病院	通院・通勤	○	○		
小田原駅東口	市立病院	通院・買物	○	○		
小田原駅東口	板橋	通院・買物・ 観光	○		○	○
小田原駅東口	ビジネス高校前	通院・買物・ 通学	○			
鴨宮駅	ダイナシティ	買物	○	○		

①既に、一定数以上の利用と運行が確保されている路線を、主軸路線として位置づけ、更なる利便性向上・利用促進を図ることとする。

(等間隔運行・高頻度運行・料金設定 など)

②平日と休日、朝夕と昼間の利用状況を精査し、より需要に応じた運行を目指す。

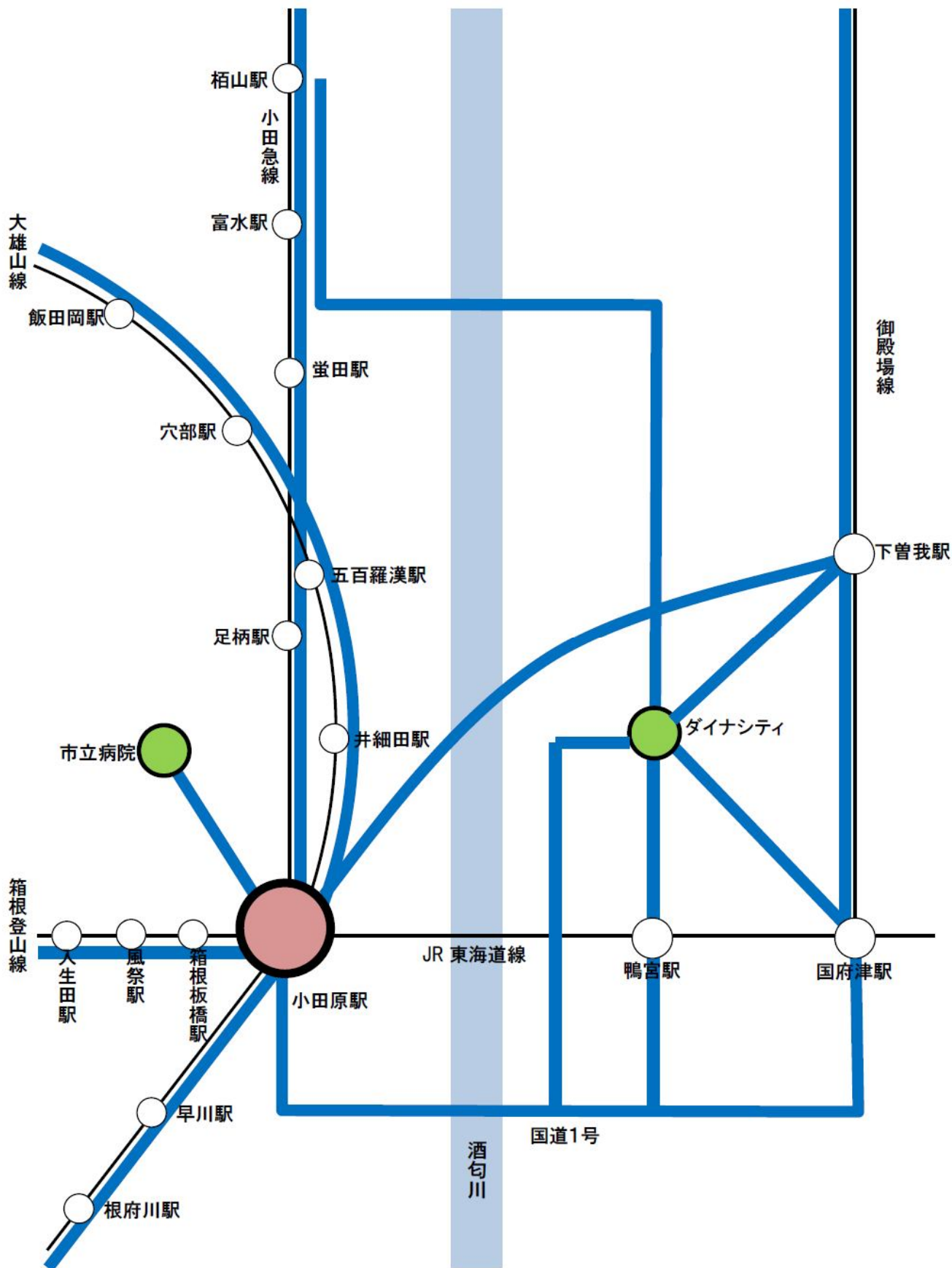
(2) 東西軸の強化について

①酒匂川を渡る東西の移動について、海沿いは、東海道本線、国道1号線を運行する路線バスなどにより充実しているが、内陸部にあつては、東西を結ぶ路線バスが、非常に少ない状況である。

②近年、新たな道路や橋のインフラ整備が進んでいることから、今後、これらの内陸東西軸を活用し、市域北部における東西の移動の品質の向上を図る。

③前述のとおり、小田原市内は、4社のバス事業者が運行していることから、より効率的なルート、運行、乗継、料金等については、十分に検討することが必要である。

現況



	ケースA：小田原駅に集中的にターミナル機能を持たせた路線イメージ	ケースB：複数の鉄道駅にターミナル機能を持たせた路線イメージ	ケースC：市民ニーズの高い主要施設（ダイナシティ・医療機関等）にターミナル機能を持たせた路線イメージ
ターミナルの考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○現況に近いが、鉄道と並行している路線バスについて見直す。 ○御殿場線（下曾我駅—国府津駅間）や東海道本線（根府川駅—小田原駅間）など、鉄道の本数が少ない地域や、鉄道・路線バスともに利用者数が少ない地域については、個別の検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各地域から、鴨宮駅、栢山駅など（駅前広場があるなど路線バスでアクセス可能な鉄道駅）への路線を強化する。 ○路線バスと鉄道との乗換え利便性の向上を図るため、待合環境（ダイヤ・乗り場）などターミナルの機能強化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅から市民ニーズの高い主要施設（ダイナシティ・医療機関等）を結ぶ路線を強化する。 ○酒匂川を渡る東西の移動について、新たな道路や橋のインフラ整備を活用し、内陸部の東西を結ぶ路線を充実・強化する。
イメージ			
長所	<ul style="list-style-type: none"> ○小田原駅へ直接アクセス可能となる路線・地域が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> ○小田原駅をはじめとする鉄道駅へのアクセスが容易になる。 ○小田急線、東海道本線は一定以上の運行が確保されているため、乗換え時間が短く、定時性の確保が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市民ニーズの高い主要施設へ、直接又は少ない乗継回数で、アクセスすることが可能になる。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○路線が長大となり、運行サービスの低下や事業採算性の面が懸念される。 ○鉄道との競合が、根本的に改善されない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道—路線バスの乗継について、鉄道との連携が重要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バス—路線バスの乗継が前提となるため、バス事業者間の連携が重要となる。

※ターミナルや主軸路線の考え方を説明する資料であって、場所やルートを確認するものではありません。

※表記の都合上、記載していない路線があります。

[今後の予定]

1. 以上のポイントを踏まえて、「小田原市地域公共交通総合連携計画」（素案）を策定する。

→**小田原市の公共交通の方向性を定める羅針盤を描く。**

- ・公共交通の方向性
- ・公共交通ネットワークの全体像
- ・公共交通サービス水準の目標
- ・バリアフリー化設備整備 など

2. アンケート調査・聴き取り調査結果から、市民のニーズ・意向を把握し、「小田原市地域公共交通総合連携計画」（素案）に反映させる。

→**市民の要望・地域の課題に対するルールづくりを行う。**

- ・市民・事業者・行政の役割分担
- ・路線バスの利用者・運行が少ない地域の移動品質の確保策 など