

平成 26 年度第 2 回小田原市生活交通ネットワーク協議会
議事録

日 時：平成 27 年 3 月 26 日（木） 10：00～11：40

場 所：小田原市役所 3 階 全員協議会室

出席者：出席者名簿参照

○議題

・報告事項

(1) 銀座通り周辺におけるバス停新設等について

・資料 1 に基づき事務局より報告。

(2) バスの乗り方教室について

・資料 2-1、2-2 に基づき事務局より報告。

(3) 橘地域を運行する路線バスの見直しについて

① 路線バスの再編について

② 鴨宮方面への路線バスの新設について

③ 沼代地区等における公共交通について

・資料 3-1、3-2、3-3 に基づき事務局より報告。

・協議事項

(1) 小田原市地域公共交通総合連携計画の平成 26 年度事業実施状況の
評価（案）について

・資料 4 に基づき事務局より説明し、承認された。

・その他

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴う地域公共交通網形成計画策定
についての考え方、次回協議会における議題について事務局より報告。

○意見交換等

・報告事項 (1) について

(会長) 新設した銀座通りバス停は 3 社の路線バスが運行しているが、走行環境に特段
の支障は発生していないか。

(会員 A) 特にない。

(会長) 今朝、現地を確認した。

今までであれば、3 本のバスポールが設置されるところが、1 本化された見や
すきはあり、EPO が近くに立地していることからも利便性が高いと考えられ
る。

しかし、バスポールの裏面には何も貼っていないので、簡易な系統図を設けるなどすれば、分かりやすい情報提供となるので検討してはどうか。

そのほか、設置から3か月が経過したが、利用者の反応はどうか。

(事務局) 設置にあたって、商店会の協力を得たが、安全のために、設置場所を切り下げの位置とするなど、場所を決めることが一番の問題であった。

・報告事項 (2) について

(会長) 八戸市都市政策課では、フェイスブックで、実施事例をリストアップしているので参考にしてほしい。

多い時で月に2、3回実施している。

(会員 B) 平成27年度は、乗り方教室を2校で実施予定であるが、実施の呼びかけはどのように行っているのか。

(事務局) 10月に実施した教室の講評と教室を今後も継続的に開催する旨を広報で発表している。

学校へは所管課の通達で、市内全ての小学校へ教室実施の募集要項を出して、呼びかけを行った。

(会長) 今回は、2年生ということで、低学年向けの教材を提供した。

事例では、幼稚園児向け、高学年向けの教材もあり、対応する人間も年齢層により変えている。

教室の実施には、学校の先生の協力が不可欠であり、興味のある先生は話ののってもらえるが、そうでない場合もある。

校長会や教育研究会などの場を活用して、呼びかけていくことも考えられる。講師が白衣を着ると児童への説得力が増すとのお話も聞いており、楽しく行っていくことで、児童の関心が高まり、親との話題となり、親の気づきにもつながる。

いろいろ工夫して、小田原流の教室を見つけていくことが大事である。

(会員 C) 参加する人数は、少ないので、ビデオを撮影して、各校へ配布し安全など学習してもらおう啓発活動を行ってはどうか。

(事務局) 継続して取り組むものなので、教室で実施した内容などをアピールしていきたいと考えている。

(会長) 安全であれば、ビデオで学習可能かもしれないが、児童が一番喜ぶのは、降車ボタンを押したり、運転席に座れたりする体験であり、体験しないと興味を見逃してしまう可能性があるのでは、実施する必要がある。

学校の先生にアピールするのであれば、ビデオを見ることで実際の教室のイメージがつかめるので、活用できる。

・報告事項 (3) ①について

(会長) 国府津駅～二宮駅間の直通系統が3往復に減便との案だが、運行時間帯はいつか。

(事務局) 検討中である。

(会長) 昼間時間帯の便を残すことが考えられる。

朝夕の利用者は多いが、国道1号の渋滞があり、ある程度の車両の台数も必要となることから、最寄りの駅から鉄道を利用することが現実的だと考える。

昼間であれば、ダイヤに余力ができ、年齢層の高い方の買い物、通院などの利用が見込まれる。

仙台では、今年12月に地下鉄ができるが、路線バスをまちなかに接続するのか、最寄り駅に接続するのかについて、今の様な考え方で整理しており、参考となると考える。

(会員 B) 大幅な減便に対して、3回の合同部会で運行本数の案が変わってきているが、地元の方々と調整したのか。

(事務局) 橘地域は北と南に連合自治会が分かれており、事業者の採算から廃止案を出した際に、南から反対意見があった。

実際の利用者がどのくらいいるのか数字を出して議論したところ、乗っている方が1人でもいるのであれば存続してほしいとのことで、3往復の案を検討しているところである。

3往復の話は、現在、地元の方も利用者が少ないため納得されてきた雰囲気である。

(会員 B) 減便の代替としてプラスアルファなにか措置をとるということは検討しているか。

(事務局) 国府津駅～橘団地の系統が新設される予定であるのと、国府津駅～二宮駅間の直通系統が減便されても押切バス停での乗継ダイヤ、乗継割引がパックできればという意見もあり、事業者と調整している。

(会員 B) 今後は、部会等で地元の方と合意を得ていくのか。

(事務局) 減便の沿線の方からは、賛成とは言ってもらえないと考えており、概ねの合意を目指す。

(会長) 編成の肝は、国府津駅から橘団地への乗り入れで、現有の車両などのリソースを維持しながらの検討が前提としてあり、それを理解していない人には、単なる減便としか見られず、やりきれない。

既存の3系統は、パターンダイヤになっているか。

(会員 D) 平塚駅～国府津駅、国府津駅～比奈窪、二宮駅～比奈窪はそれぞれにパターンダイヤとなっているが、それらが組み合わせられてもパターンダイヤというのは難しく、非効率となっている部分も多いと考える。

(会長) 今まででは10分後にバスが来て、その後は40分後であったものが、再編に合

わせて、パターンダイヤをそれなりに揃えれば、乗車チャンスが増えて平均の待ち時間は短くなる。

一般の方に、44本、33本といっても、どのくらいかイメージがわからないので、見せ方を変えることは、合意形成を図るのに大切である。

(会員 C) 橋北から国府津駅への系統は昼間0便であったが、国府津駅～橋団地系統が新設され改善される。

(会長) 橋団地から既存の国府津駅～比奈窪系統を利用するには、最寄りのバス停まで500mあり、橋団地～二宮駅系統だけであったところが、国府津駅～橋団地系統が新設されることで、国府津駅への選択肢が増える。

(事務局) 当初、橋地域で検討会を立ち上げて、アンケートを実施し、課題が顕著に現れた。

橋団地は人口集積地域で、二宮駅方面のバスはあるが、一方、国府津駅方面にバスはない。

橋団地が開発により整備された当時は、子育て世代が多く、子供が小中学校へバスで通学するので国府津駅へのバスがあった。

子どもたちが大人になり利用が少なくなったことで廃止され、親も定年となり高い年齢構成となりつつある。

将来の移動手段の確保に不安が多く、5年10年たったころには車の運転もできないことから、検討してほしいとの意見があり、ほかの路線とも整合を図りながら、地域の方と検討を行っている。

(会長) 編成案が固まってきたら、公共交通を使ってもらえるような仕掛けが必要であり、検討会で考えていくことが大切である。

(事務局) 編成しても、誰も乗らないようでは、更なる減便となるので、利用促進は大切であると考えている。

(会長) 福島の会津若松では、公共交通の利用が不便で、住人が努力して路線を誘致したが、2回の実証運行では、利用が伸びず失敗した。

住民の代表等の上の人だけ熱意があり、住民全員には行きわたっていなかったことが原因であった。

今は、婦人会等を巻き込んで、のぼりを立てての利用促進や、近所のスーパーに掛け合って、回数券購入者には、ポイントが倍になる特典サービスを行い、収支率は3%から49%に高まっている。

どうやって路線を地元知らしめるか、それを地元のものとして使いこなしてもらうためには、考える必要があり、全国的にも事例があるので参考にしてほしい。

・報告事項 (3) ②について

(会長) 2社の見積もりであるが、採算ラインの利用者数に5倍の開きがあるが、運賃は5倍まで開きがないので、そもそもの積算方法が違うようである。

(事務局) 具体的には、起終点も決まっていないので、たたき台である。

(会長) 橘団地からのルートでは、途中で利用者がありそうなところは鉄道を跨ぐまでない。

(会員 C) 沼代地区等は最寄りのバス停から1km以上離れており、新たな路線バスの検討を行ったが、人口が少なく採算に見合う利用者数が見込めなかった。橘団地から鴨宮方面の路線バスが実現すれば、沼代の近くを通ることから沼代の問題点の解決も含んでいる。

(会長) 先ほどの橘団地から南北の路線では、沿道でもともと運行本数がそれなりにあり、橘団地と沿道でそれなりに利用者を確保できる。

鴨宮方面の路線バスは全くの新設なので、仮にB社の見積りで1日67人の利用者にどれだけ近づけられるかそれなりに大変である。

デマンドにしたところで運行経費は同程度と考えられ、毎日67人が使ってくれる仕掛けがつけられるかがポイントとなる。

一つのやり方として、先ほどの会津若松の事例が考えられる。

回数券を購入するには、会員である必要があり、会員券を持っており、会費を納めている。

通常では、バスに乗った人が運賃を払う方式だが、使いたい人が出資をして運行しており、普通の移動手段の確保と違ったとらえ方をしていかなければならない。

また、ダイナシティは、連携計画に拠点として位置付けており、ダイナシティ自体にも構想があると聞いている。

ダイナシティを核として検討することは面白い動きである。

会員Cの発言にもあったように、交通不便、移動手段の確保を一体に考えられれば一挙両得ということもある。

それを具体的にどういうシナリオの作り方をすれば、仮にB社の見積りに近づけられるのか検討することが肝である。

60人位の会員がいて毎月それなりの金額を出資してもらえれば可能ではあるが、出資して会員券を持っている人は安い回数券を買って、出資していない人からはそれなりの運賃をとるなどの方法も考えられる。

A、B社の見積もりの差から見ると、デマンドにしたから、乗合タクシーにして車両を小型化したから経費が大幅に下がって実現性が高まるという状況には感じられない。

B社の見積もりが安すぎるのかもしれない。

(副会長) ダイナシティまでの間で乗り込む人は鉄道を超えないと山道なので少ないと

考える。

ダイナシティを利用する人のための路線として、片道 470 円、往復 940 円の運賃や、乗り込んで 30 分程度かけて到着し買物して、また 30 分程度かけて帰るという間に何も目的がなく、時間的な抵抗を感じる事が想定される。

(会長) 会員 C は 470 円の料金抵抗をどう考えるか。

(会員 C) 仲間の中では、500 円払ってもいいという意見もある。

実は、ダイナシティまでの運行が実現して、さらに近隣の病院も利用できればとの思いもある。

事務局から説明があったとおり、今後、アンケートの実施を検討することとしており、その準備もしているが、実際に乗ってくれる人を選んで確保していかなければならない。

また、参考として栢山駅～ダイナシティの路線バスが今年増便されるということで、可能性が出てきているのではないかと考えている。

(会長) ダイナシティはターミナルになるので、ここで乗り継いでどこかに行くという人もいるだろうし、確かに途中の乗降はないが、基本的に皆が始点から終点まで乗るので一人当たりの運賃もそれなりに見込める。

100 円でないと、安くないと乗らないという人は、利用してくれないので、大事なことは、500 円払ってでも、月の会費 3000 円払ってでも、これがあると本当に助かる、ダイナシティにいっぱい行けるのであれば、このバスに協力するというような仲間をどれだけ確保できるかである。

アンケートを実施することは、重要であるが、一方でアンケートでは安ければいい、あればいいと皆が答える。

出資してでも、バスがあったらこの団地で暮らすのが楽しくなるという仲間をいかに集められるかが大事である。

会津若松も同じで、婦人会を巻き込み企画したところで、地元スーパーのリオンドールと連携し、ポイントが倍増するという事で、どうもお得のようだ、特に女性の方がこぞって会員になった。

リオンドールがポイントで協力してくれたことによって、リオンドールとしては、お店に来てくれる新規顧客を獲得することになり、利用者としては、ポイントがよくなるのでお得感があり、誘発されて乗車券、会員券を買ってくれることになった。

地元だけでなく、地元の商店も間接的にバスに対して負担してくれているというシナリオができています。

ダイナシティも商業施設アクセスとなるので、そういうシナリオができるのか、そして、連携計画にもおでかけ品質確保向上のためのルールづくりが位置付けられていることから、試金石にもなると考えている。

展開については、また、議論していただき、報告してほしい。

・報告事項 (3) ③について

(会長) 報告事項 (3) ②と同じような論点となるが、人口が 500 人程度ということで、路線バスが 11 往復運行した場合、全員が毎日乗らないと採算が採れず、現実的ではない。

想定しているルートはどのようなものか。

(事務局) 橘団地～診療所前としている。

橘団地内に、バス停から 300m 以上離れた地域もあり、起点終点は検討が必要であるが、バスの停車場所も考慮し、仮に橘団地としている。

見積りの結果、必要な利用者数の確保が厳しいという結論となった。

(会員 C) この路線は、既存の路線バスに接続するためのルートであり、利用者の確保は難しいと考える。

(会長) 乗り換えの必要が出てくるが、さらに先まで運行とするとコストが高くなる。自家用有償運送の活用の研究も視野に入っているが、地元で組織化してもらってあるのか。

(事務局) 部会出席者には熱意のある人もいるが、全員ではない。

(会長) それぞれの集落から最寄りのバス停までであれば、運行距離は短いので、通常のタクシーを利用することも考えられる。

1、2km ということであれば、700 円程度の運賃となるので、公民館などに集まってもらって割り勘で相乗りする仕掛けが全国的にも事例としてあり、一つの可能性として考えられる。

なお、利用者がてんでんばらばらに乗車する乗合タクシーとは異なる。

自家用有償運送は、NPO の組織化が必要で、地元自ら運転しなければならない。

登録不要の運送の事例も県内にはあるが、継続的に支援してくれる人がいるのか問題があり、特定の人に負担がかかってしまう。

報告事項 (3) ②は橘団地という大栗田があるが、こちらについては地元の人の熱意がどれだけあるかにかかってくる。

(会員 B) 国の管轄ではあるが、自家用有償運送には福祉、交通空白、過疎地があり、福祉、過疎地は該当しないと考えられ、交通空白は、タクシーなどが本当に利用できないということでなれば運行できない。

また、交通空白は行政が運行しなければならないので、NPO による運行はできない。

4 月から希望自治体には、自家用有償運送の権限が委譲されるので、可能性を検討する必要があると考える。

(事務局) 現在、路線バスを断念し、地域に路線バス以外の事例を示した段階である。

その中で、二宮町では既存タクシーを利用した方法を採用しているなど、どうしていくか幅広く検討する考えである。

(会長) 自家用有償運送は、基本的に既存のタクシー、バスのサービスが展開できない場合に導入されるものである。
既存のタクシー、バスのサービスが展開できるということであれば、そちらが優先される。
バスから一気に自家用有償運送ではなく、また、デマンドというのでもなく、一般のタクシーがどこまで使えるのか追及することが先であるとする。
4月に道路運送法が改正され、都市における交通空白地域の運送ということで、過疎地有償運送の名称も変更となる。
自家用有償運送の権限移譲については、登録権限が単に国から自治体に移るといっただけで、車両の安全性などの確認を自治体でやることになるので、権限委譲を受けること単独ではメリットがない。
報告事項(3)②のダイナシティ方面の運行ができない状況で、③を着手するのは難しい。
優先順位を付けていく必要がある。

・協議事項(1)について

(会長) 連携計画の事業は、平成27年度までの短期と中長期で考えていくものに分けられている。
着手済みのものは、B、Aと評価している。

(会員B) この評価は、市民に公開するものか。

(事務局) 本協議会の議事録とともに、ホームページ等で公開する。

(会員B) 実施状況が簡略化しすぎているので、説明にあったようなエッセンスを加えて、もう少し具体的にしたい。

また、PDCAサイクルの中の評価であるので、本来であれば実施したことに対して、それが良かったのか、悪かったのか、課題があれば改善していくことになるが、そのように進める考えはあるのか。

(事務局) 資料4は前回評価と同じ書式としているが、下の方に計画全体評価という空欄があり、会長を含め今回いただいた意見等をもとに記載し、個々の事業をピックアップしながら、全体で評価をまとめていく考えである。

(会長) 事業がどうなっているのかということで、このまとめ方になっている。
事業が実際に形になっているものとして、銀座通りのバス停が挙げられる。
本来であればバス停ができたことにより人の動きがどう変わったのか、例えば、どれだけ銀座通りの人が利用しているのか把握しておきたい。
バス停の増設なので、前後のバス停のデータをとっておけば、前後のバス停から利用が移っただとか、新しく増客したなど事業の成果が見えやすくなる。
ICカードのデータが活用できるのであれば把握していきたい。
その他、HaRuNe 小田原の案内サインについては、どうだったのかというこ

とは直ちに評価できるものではないが、案内サインをつくったことについて、ここが分かりやすく良かった、ここは課題だというところが共有できれば、評価につながる。

本協議会の場で、議論することが考えられるが、事前に見ておいてもらう、現地で協議会を開催するなどの方法を検討する必要がある。

次年度、重点的に取り組んでいく事業は何か。

(事務局) 銀座通り商店会と路線バスのタイアップについて具体的に検討したいと考えている。

銀座通りについては、商店会長から買い物をした人が荷物を持って利用しにくいので、商店会として何かできないかという提案をいただいている。

また、乗り方教室については継続して開催する。

(会長) ダイナシティとのタイアップはどのように進めていくのか。

(事務局) ダイナシティについては、関係者間において具体的な検討を行っている。

(会長) 連携計画にダイナシティは核となる拠点に位置付けたので、ターミナルらしくするにはどうすれば良いかという議論が必要と考える。

買い物客へのインセンティブのほか、ハードとしては整備されているが、例えばダイナシティ内で乗車券は買えるのか、路線の案内ができる人はいるのか、案内板はあるのか、ダイナシティを起点とした専用の時刻表があった方が良いのではないかなど、協力して検討することはある。

連携計画の根拠法である地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が昨年11月20日に改正され、連携計画は法定計画ではなくなったが、新しい計画として地域公共交通網形成計画が規定され、まちづくりのとの連携を考えていくこととなっていることから、試金石となると考える。

また、国で作成中の手引きには、軸との連携という言葉が出てくる。

ダイナシティにおいても他の拠点とどう結んでいくのかまで、話が発展すると有意義である。

その辺の展開は、ダイナシティの検討においてできそうか。

(事務局) 割引サービスや従業員によるバス停での利用啓発を行うことで周辺の渋滞対策にもつながるなどの検討を行っており、ソフト的な話が先行している。

(会長) JT跡地についてはどういう状況か。

(事務局) オープンの時期は未定で、計画について道路の取り付け等が明確になった段階で調整に入る考えである。

(会長) せっかく近接した路線、車庫があるので味方につけて、独自のシャトルバスを出されることがないように戦略的に進めてほしい。

銀座通りのバス停については、バス事業者で利用データを出せるか。

(会員 E) 可能である。

(会員 A) ICカードのデータは取り込めない。

- (会員 F) 集計は本社で行っている。
- (会長) 後々の評価につながるので、データを取れる範囲で持っておいてほしい。
事業評価については、事務局で全体評価の素案を作成し、私が確認し、最終的に取りまとめるということで良いか。
- (全員) 異議なし。

・その他

- (会長) 立地適正化計画は、昨年 8 月に都市再生特別措置法の一部改正により規定された計画で、従来、都市計画の中で公共交通ネットワークを考慮して土地利用の方針を定めることはあまりなかったが、立地適正化計画で位置付けられるようになった。
- 立地適正化計画の中では、連携計画で使っている、拠点や軸が整合してこなくてはならない。
- 逆に、立地適正化計画の内容によっては、連携計画を改定しなければならないこともある。
- 連携計画を直ちに法定計画である形成計画に移行させる必要はないにしても、立地適正化計画にどう調和させるかという議論は必要であり、また、計画期間の短期が終わることから、その中で進められたこと、できなかったこと、新たに出てきた課題を総括して改定することに意味がある。
- 立地適正化計画の中で、公共交通の拠点や軸がどう位置付けられるのかについては本協議会が連携して考えていかなければならない。
- 形成計画の手引きが間もなく出るので参考にしてほしい。
- 手引きでは、立地適正化計画との関連について、事例なども含め載せている。

以上