

## 平成 27 年度第 1 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 7 月 7 日（火） 10：00～11：30

場 所：小田原市役所 3 階 議会全員協議会室

出席者：出席者名簿参照

### ○議題

#### ・協議事項

- (1) 平成 26 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業報告について
  - ・資料 1 に基づき事務局より説明し、承認された。
- (2) 平成 26 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会決算報告について
  - ・資料 2-1、2-2 に基づき事務局より説明をし、承認された。
- (3) 平成 27 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業（案）について
  - ・資料 3 に基づき事務局より説明をし、承認された。
- (4) 平成 27 年度小田原市生活交通ネットワーク協議会予算（案）について
  - ・資料 4 に基づき事務局より説明をし、承認された。
- (5) 平成 26 年度小田原市地域公共交通総合連携計画の事業実施状況の評価（案）について
  - ・資料 5 に基づき事務局より説明をし、承認された。
- (6) おでかけ品質確保・向上のためのルールづくり（素案）について
  - ・資料 6 に基づき事務局より説明をし、継続して検討していくこととなった。

#### ・報告事項

- (1) 橘地域を運行する路線バスの見直しについて
  - ・資料 7～10 に基づき事務局より報告。
- (2) 小田原駅西口ロータリーの見直しについて
  - ・資料 11 に基づき事務局より報告。

#### ・その他

小田原市生活交通ネットワーク協議会の下部組織として、「おでかけ品質確保部会」及び「おでかけ品質向上部会」が設置されているが、協議会本体のみでも十分な協議が行われており、構成員もほぼ同じであることから、両部会の廃止について事務局より提案した。

協議の結果、各部会の構成員は絞られているため、協議会員全員で協議したほうが有効な場合又は各部会で検討したほうが有効な場合があり、今後各部会を開催するようなケースも想定されるため、両部会の設置については継続することとなった。

○意見交換等

・協議事項(6)について

(会員 A) 橋団地地域においては、住民の 99%が二宮駅へ向かうバスを利用しているが、今回、国府津駅へ向かう便が新設されるということで個人的には歓迎している。

今後、地域に対する説明会を実施するということだが、実際に利用者がどの程度いるのか、少し心配である。

ただ、橋団地では 75 歳以上の住人が 30%以上を占めており、高齢化も進んでいるため、将来的に運転免許の返上も考えられるので、国府津駅方面へ行くバスの需要が増えることを期待している。

(会長) このことについて、事務局から何かコメントはあるか。

(事務局) 3 年間の実証運行期間中、利用者がどれだけいるのかについては大きな問題となる。

橋地域では、地元の方から地域公共交通について出前講座をやってほしいというところからスタートした。

自治会長や地域の方にご協力いただきながら、これまで取り組みを実施してきた中で、今後はいかに利用していただくかということになってくるが、7 月から 8 月にかけて地域で説明会を 5 回実施することになっているので、利用していただきたいということをしっかりと伝え、持続可能な取り組みを実施していきたい。

(会長) STEP1~9 にかけては、どちらかという入口の話であり、3 ページにある支援基準及び運行基準については、本格運行に向けた出口の話である。

この出口の話のときに、具体的な運行条件である 1 便平均〇人以上というのをどう考えていくか。

日立市の場合では、全世帯がお金を負担するという大変厳しい基準がある。なぜ、一世帯でも欠けてはダメなのかという話が、大臣表彰のときの議論でもあった。

運行継続条件の設定方法は自治体によって様々であり、ここをどのように考えていくのか、あるいは支援基準と一体にする方法もある。

資料の例では、収入に地域の会費や協賛金を入れているが、これについてもどのように考えるか。

逆に、地域が頑張ったら誰の持ち出しが減るかという、行政である。

そうであるなら、一定額を行政が支援しつつも、地域が負担金や協賛金を集めてくれればサービスが向上するというようにしないと、地域の方が頑張るメリットがなくなってしまう。

地域がインセンティブを得るための制度設計をしなければならないので、出口のルールをどうするかについては、十分検討しなければならない。

(会員 B) 日立市の例で、全世帯というのはこの交通を提案している地域の全世帯ということか。

(会長) そのとおりである。

(会員 B) 単に通過する区間であれば関係ないのか。

(会長) 通過するエリアであっても、停留所を設けてしまうと該当してくる。

(会員 B) コミュニティバスではなく、路線バスで区間延長等を実施する場合でも同様の解釈となるか。

(会長) そこを区別する必要はないと考える。

例えば、路線バスの区間を少し変更してほしい、またはもう少し延長してほしいという場合、迂回や延長をすることになった集落では、負担金を徴収するなどの方法を取ることが想定される。

日立市の場合、全世帯が負担しなければならないため、ハードルがとても高くなっている。

八王子市の山間部にある小津という地区でも、全世帯が負担している例がある。

10年ほど前、京王バスから路線の大幅減便・廃止の申し出があった際に、地元の人が路線を守ったのだが、1世帯あたり年間2万円以上を負担した。これは、当該地域周辺が林野であり、これに付随する収入があったため、各世帯が2万円以上負担できる環境があったが、普通の集落であればできなかったかもしれない。

そのため、「全世帯」にこだわる必要もないと考える。

(事務局) 現在、事務局では、橘地域における路線バスの再編では利用者負担、沼代・明沢等の路線バス導入が困難な山間部で、利用者が限定される場合は、地域の負担とすることを検討している。

(会長) 運賃収入で賄えるのであれば行政や地元の負担は必要なくなる。

運賃収入では賄えない場合、誰かがその分の負担をしなくてはならないが、これを行政がやるのか、地元でやってもらうのかという話になる。

小型車両であれば、小回りが利くので、その付加価値分を運賃に上乗せするという考え方もできる。

なぜコミュニティバスの料金が100円で、デマンド交通が300円均一の事例が多いかというと、東京都武蔵野市の「ムーバス」が100円、福島県南相馬市の「おだか e-まちタクシー」が300円を導入し、多くの自治体がこれに習ったためであるが、これに揃える必要は全くない。

(会員 C) 日立市の事例を今年度に視察するということが、日立市では実証運行の形態なのか、それとも本格運行に移行しているのかを教えてください。

- (事務局) 日立市の視察については、NPO 法人が運行している「なかさと号」を特に重点的に調査したいと考えており、運行形態は本格運行で、地域で 1 世帯あたり 2,000 円を負担しており、行政も一部負担している事例である。
- (会長) この例は過疎地有償運送及び交通空白地有償運送の形態である。  
資料 6 では、NPO による有償運送も視野に入れるということによいか。
- (事務局) そのとおりである。
- (会長) 白ナンバーの有償運送では、安全運行の面でリスクがあり、そこを地域が負担している。  
国が 200 万円の負担をしており、これは地域内フィーダー系統補助が適用されている。
- (会員 C) 国からの補助金は何年間もらえるのか。
- (事務局) 法律や補助要綱の変更頻度が高く、このパターンがいつまで続くという保証があるものではないが、当市ではまず 3 年間の実証運行を実施し、その後の補助金については別途検討していくことを考えている。
- (会長) フィーダーとは、幹線系統に接続する様々な交通手段のことであり、これに認定されると収支差額の 2 分の 1 の補助が受けられる。  
ただし、自治体によって上限額が設定されており、小田原市の上限も決まっています、制度が変更されない限りは上限の範囲内の 2 分の 1 までが適用されることになる。  
近年、この上限額が下がっており、心許ない部分もあるが、現在小田原市では地域内フィーダー系統に該当する路線はないので、活用自体の検討はできる。  
小田原市では乗り合いの形態を想定しているのか。
- (事務局) そうである。
- (会長) 1 日借り上げていると費用も高くなるが、特定の曜日と時間に普通のタクシーを走らせ、運賃は自治会で負担するような、通常のタクシーを活用した形態もあるが、このようなものも含まれるのか。
- (事務局) 今回視察に行って研究させていただくが、隣の二宮町ではタクシーを活用した運行を実施しているので、この地域にどのスタイルが合うか、定時なのか予約なのか等、幅を広げて検討していく。
- (会員 D) 実証運行を経て本格運行に移行するかと思うが、実証運行時の運行計画と本格運行の違いについて、視察で聞いていただきたい。
- (会長) 路線バスから検討を始め、紆余曲折を経て現在に至っていると思われるので、次回の協議会で報告をお願いしたい。  
今後の整理についてはどのように考えているか。
- (事務局) 路線バスを検討することが基本となつてはいるが、バス停を設置してほしいというような要望にも対応できるような記述を追加していきたい。

- (会長) 全体の 8 割を固めておき、残り 2 割は橘地域で実証運行を行いながら決めていく方法もある。
- さいたま市でも、出口となる部分のルールである運行継続条件で運賃収入が収支率 40%以上を設定したが、これを満たしたのが当初は 1 系統しかなかったため、ルールを変えている。
- このようなことから、最初からルールを完全に固定化するのではなく、8 割程度に留めておき、残りの 2 割は現実を見ながらフレキシブルかつ緩やかに対応していくのがよいと思われる。
- これについては、今後も検討を重ねて行くということでよいか。
- (事務局) 承知した。

・報告事項 (2) について

- (会員 B) 決定事項ではないという前提での話しだが、一般車両の乗降者スペースが、時間帯によっては両サイドに駐車されていて、真ん中だけが一方通行になっているような状態で、停めきれない車両を多々見受けるが、この点の対策は何かあるか。
- (事務局) 現状の一時停車スペースが見直し案だと減ってしまう。
- 今までは、ロータリーを周回して待つこともできたが、このパターンではロータリーの外に出なければならぬため、今後の検討においてはこの点が最重要課題と認識している。
- (会員 B) ロータリーの外で一時停車の車が増える可能性があるということか。
- (事務局) そのとおりである。
- 駅の近くに塾ができたことで、この関係の送迎でも多く利用されている。
- (会長) 見直し案では、バス・タクシー、一般車両等による錯綜のリスクが少なくなることは考えられる。
- ただし、ロータリーを出た外側、具体的には塾近辺に車両が溜まる可能性がある。
- (事務局) 一般車進入禁止時間帯を、案では 6 時～20 時としているが、塾の迎えは 21 時ごろなので、その時間帯は進入を認めるようにした。
- (会員 B) 障がい者の方についてはどのような対応になるのか。
- (事務局) 障がい者については進入可とし、現在も設置されている専用スペースに停めてもらうことになる。
- なお、事業者からの要望として、バス及びタクシーの降車場所を明確にしてもらいたいとのことであったので、これについては一般車両にも十分に分かるようにしておく必要がある。
- (会員 B) ロータリーに入ってすぐのコーエイ工業跡地付近に、一般車両が比較的溜まりやすいが、これへの対策はあるか。

- (事務局) 主に競輪場へのバス発着などに利用されている場所だが、夜の使用はほとんどないため、一般車両が使用している。  
今後、必要に応じて検討していく。
- (会員 E) 現況では、一般車両が一時停車する場合、基本的には 2 周回するような構造になっていて、乗降場から横断歩道を渡り、歩道を迂回して駅に至ることになる。  
送迎のみの場合だと、現在は、入ってきた車がバス・タクシーの乗降場所など駅に近いところで乗降させ、出て行くというパターンが多い。  
見直し案では 2 周することなく出て行けるメリットはあるが、実際問題として、一般車両を奥まで入れないことについてどのように捉えていくかについても課題となる。
- (会長) バスの発着が 20 分に 1 本程度なので、一般利用者は少しぐらい入ってもいいだろうと思ってしまうかもしれない。  
そうなってしまうと、進入口等について抜本的に構造を変えるしかなくなってしまふ。  
今回の見直し案では、過度に 2 周してしまっているところを、これをなくすことによって軽減していく目的なので、その意味ではこの形も有効と考えられる。
- (会員 B) 進入禁止時間帯に進入した一般車両は違反になるのか。  
また、ロータリーの入口では、東側から来る左折車両と西側から来る右折レーンからの車両がいるので、もたつく車両がいると渋滞の原因になるのではないか。
- (会長) 出口部分は 3 車線を跨ぐ可能性もあるので、その問題もある。
- (事務局) 会長が言われるように、2 周させずに距離を短くすることが目的の一つであるが、雨天時は一般車両の利用も多くなる。  
屋根がついているのは一部のみであり、本来利用してはいけない場所を利用している現状がある。  
雨の日に、屋根がない部分に限定して利用させるような話になると、市民感覚的にも難しい部分があるので、今後、十分な検討をしていく。
- (会員 F) 過去に事故は発生しているのか。
- (事務局) 事故の報告は受けていないが、歩行者が横断禁止区域を渡るときに、荷捌き用の鎖に引っかかってケガをしたという話は聞いている。
- (会員 F) 駅前広場を改善していくのは大変良い話であるが、錯綜という面で見ると、例えば羽田空港も同様の構造であり、降車場が一般車両もバスも同じであるので、何が違うのかということになる。

一般利用者はもとより、今後、高齢者の利用も増えるため、駅に近づきたいというニーズはますます高まると予想されるので、やみくもに奥へ押し込むというのはいかがかとも思う。

改善にあたっては、一般車両を遠ざける方法とあえて近づける方法を検討し、選択肢を広げた中で選定したほうがよいのではないか。

(会長) 小田原市の場合では、スペースもそれなりに潤沢であり、バスバースに常に車両が停まっている状況でもないので、空いているからいいだろうとの意識で一般車両が入ってくる。

また、一般車両の停車を有料とする方法もあるが、負担感の問題もある。ところで、現在、車椅子用のスペースが1台分あるが、活用状況はどうか。

(事務局) ほとんどの場合、一般車両が送迎等で停めている状況である。

(会長) 本当に必要な人が入れなくなっていることも問題である。

スペースが限られているため、段階的な検討との意見もあった。

当座は、本当に必要な人が利用できることを目的として検討してはどうか。

(会員 B) 西口と東口は連動して検討しているのか。

(事務局) 東口については、今年度に立体駐車場が完成予定であり、ロータリーに入らずに駐車場を利用できるようになるため、一般車両も減ると考えている。東口では、旧丸井の前に観光バスが停まっているような状況もあるが、西口ロータリーの見直しによって、観光バスのフリースペースの状況がどうなるかという部分もあるので、まずはこの状況を見ながら東口の検討を行っていく。

(会員 B) 東口に一般送迎車を入れず、西口のスペースに送迎車を入れるという話で現在の形を作った経緯があるが、西口の送迎車を締め出してしまうと、東口が混乱する状況になってしまうのではないか。

(事務局) 今後、関係者と打ち合わせを実施していくので、随時報告する。

西口については、時間によって進入を規制することを検討しているが、駅前の横付けも禁止され、利用可能な数も減ってしまうのは大きな問題と認識しているので、錯綜を解消し、皆さんが使いやすいロータリーとなるよう、十分な協議を行っていきたい。

(事務局) 東口との一体的な運用は、一般の方がどれだけ理解しているのか。

多くの方は、おそらくそれぞれの分担など気にして利用などしていないと思われる。

また、観光の面から考察すると、団体バスの乗降スペースがこれで十分なのかという点についても検討の余地がある。

以上