

平成 28 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 28 年 12 月 19 日（月） 15：30～17：00

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

・報告事項

(1) 橘地域における実証運行の状況について

・資料 1 に基づき事務局より報告。

(2) 鴨宮方面の大型商業施設等へのバス路線の検討について

・資料 2 に基づき事務局より報告。

(3) 小田原駅周辺・訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査について

・資料 3 に基づき事務局より報告。

(4) まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化モデル構築支援事業について

・資料 4 に基づき事務局より報告。

・その他

○意見交換等

・報告事項 (1) 橘地域における実証運行の状況について

(会 長) 実証運行について、地元としての実感はどうか。

(会員 A) 啓発に関してはまだまだこれからであると感じている。

国府津駅の渋滞が解消されればもっとバスが利用されると思われるため、将来の展望に期待したい。

最終バスが以前より遅くなったことについては、喜びの声をよく聞く。

しかし、橘南は減便となっただけである一方、橘北はいい目を見ているという雰囲気がぬぐえない。

地域住民がもっと利用しないといけないことはわかるが、やはり来年からいきなり減便というのはつらく感じる。

(会 長) 事業者としての実感はどうか。

(会員 B) 先月、橘公共交通検討会に出席し、地域や市と協議した内容でもあるが、国府津駅と国道 1 号が混雑しているので、バス利用がしづらいとは感じる。

また、新たに西湘テクノパークを経由しているが、あまり利用されていない。輸送効率を見る限りだと、やはり採算ラインに乗っておらず厳しい状況である。

今後も連携して協議を進めていきたい。

(事務局) 連携という面では、先月の祝日に開催された橘ファミリーフェスティバルに参加し、橘公共交通検討会の会員とともに利用啓発活動を実施したところである。今後も引き続き利用啓発活動に取り組み、まずは輸送効率が前年以上になることを目指していきたいと考えている。

国道1号の渋滞解消については、今後開通を予定している都市計画道路小田原中井線と西湘バイパス入口右折レーンの一体的な整備が必要であるため、行政としてはできることからやっていきたい。

(会長) 現在、比奈窪行と橘団地行の合計で実績比較をしているが、輸送効率が再編後に下がっていることについては、例えば、通勤時間帯に比べてあまり乗らない昼間の時間帯が増便したことによることも考えられる。

時間帯の違いによる影響はどこまであるかわかるか。

(事務局) 平成28年9月2週間分の参考実績で、比奈窪・橘団地行の往路における、始発～9時間が47.5人/日(5.3人/便)、9時～17時間で76.4人/日(8.5人/便)、17時～終バス間で122.8人/日(12.3人/便)となっている。

(会長) 日中は1便あたり8.5人ということで、これは輸送効率のグラフの数値よりも少し下回っていることから、時間帯別の利用状況の精査は必要である。

テクノパークの利用増加分は通勤時間帯のものか。

(事務局) そうである。

(会長) テクノパークを対象にアンケート調査を実施していることから、伸びしろがありそうなのか、どのような改善ができるのかなどを考えたい。

例えば、あくまで実証運行なので今後も安定して利用できるのか様子見している人や、交代勤務・通勤手当の実情などから利用しないなど理由は様々であると推測されるので、そのあたりも注視した方がよい。

今回は、先程説明した時間帯別のデータを用いながら、どのような改善ができるのかを皆様にお諮りしたい。

・報告事項(2) 鴨宮方面の大型商業施設等へのバス路線の検討について

(会員C) 本件についての検討はあくまでバス路線のみか。

また、ダイナシティへ行く路線となると、例えば近隣の二宮町など、他地域でもニーズがあったのではないか。

(事務局) 平成25年11月の橘地域の全世帯を対象としたアンケート調査において、あくまで橘地域がダイナシティへの直通バス路線を要望していることがわかったことから検討を始めており、ダイナシティへ行くためのバス路線の検討から対象地域を絞ったわけではない。

また、沼代等の一部地域では路線バスだけでなく、コミュニティバスやデマンドタクシー等も並行して検討しているところである。

二宮町へも本件については情報共有をしているが、特段要望や意見等はない。

- (会 長) 県としては二宮町も含めた方が良い考えなのか。
- (会員C) 例えば補助金の面でも、地域間幹線系統確保維持補助金が対象となりうるなど、何か広域で連携できるものはあってもよいと考えている。
- (会 長) 複数自治体で計画を練っている事例もあるように、利用者は市境を意識せずに移動することも多いため、そういった点では、自治体連携において今後県が果たす役割は大きいと考えられる。

・報告事項 (3) 小田原駅周辺・訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査について

- (会員D) そもそも論となってしまうが、小田原駅西口の横断歩道の位置については、構造上の問題を考えなければ現状の改善は難しいのではないかと考える。
せめてマツダ自動車側からも横断歩道を作る対応などは必要である。
また、外国人は大抵新幹線の改札口を出て、自由通路へのエスカレーター前あたりでうろろうろ迷っている。
他の交通機関への乗り継ぎなのか、まちなか観光なのか、帰宅なのか分からないが、JR 東海側にも案内の協力を得ないといけないと考える。
自由通路から東口バス乗り場までの動線についても、目の前にエスカレーターがあれば、デッキへは行かずにそのまま地上または地下街へ行ってしまおう。
エスカレーターで3階から2階に降りた際の中間の案内については、違った角度でも改善点を探してほしい。
エスカレーターの間でもたもたしていると、後ろから人が来て危ない。
さらに、地下街からバス乗り場への移動は階段のみであることも問題である。
デッキに出た場合には、どの乗り場がどの路線かわかりにくいいため、情報提供をしっかりとしなければならない。
乱横断の問題については、現状、地下街やデッキからの移動による負担や時間がかかる点が多い。
バスが発車する数分前に到着すると、わざわざデッキや地下街を経由するのは億劫になってしまう。
4か国語表記については、本当に必要なのか再検討してもらいたい。
大きい看板があればよいが、小さい看板だと表記が多くなり逆にわかりづらくなる。
色々な方の意見を聞きながら、協力して対応していく必要がある。
- (事務局) 今いただいた意見等については、来年1月頃を目途に開催するワーキング会議で詳細を詰めていくのでよろしくお願いしたい。
また、検討にあたっては事前に外国人から直接聞き取りをする予定である。
- (会 長) サインの見せ方の解決とそもそもの構造上の問題の解決は分けて考えることが重要である。

インバウンド観光でも同様に考えられるが、キャリアや大きな荷物を持っている人は平面を行きたがる傾向があるため、結果乱横断に繋がっている。

仙台市でも去年地下鉄東西線が開通したことに合わせて、駅前の乱横断防止における案内サイン等を検討し導入したが、エレベーターが一基のみのまま増設しなかったため、結局キャリアをもった外国人がバスプールで乱横断してしまっており、仙台市の会議のなかでも課題となっている。

小田原駅については、構造上平面だけではなく、立体でも考えなくてはならず、そこをどのように案内していくのが課題となるため、ワーキングで議論したい。

また、今後も小田原駅を利用していく中で、気づいた点等あれば事務局に連絡いただきたい。

・報告事項 (4) まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化モデル構築支援事業について

(会員D) アンケートを一番回答した年代は。

(事務局) 多い順に、60代が26.7%、50代が22.2%、70代が14.2%となっている。

(会員D) 住まいはわからないのか。

(事務局) わからないが、基本的にはダイナシティまでバスで来られる生活圏の範囲と想定される。

(会 長) どの系統を利用しているかはわからないのか。

(事務局) 同じ車両が同じ系統をずっと運行しているわけではないため、どの系統で利用されたのかまではわからない。

会社別や営業所別の利用比率については把握している。

(会 長) 商業施設側にとっては、例えば、郵便番号を書いてもらうとか、行き・帰りの利用などがわかるだけでも、だいぶマーケティング上のメリットとなる。

今後、それらも視野に入れて検討していただきたい。

・その他

(事務局) 今年度第1回協議会にて、観光バス等の小田原駅西口広場出口右折時の安全性に関する聞き取り調査の結果報告をしたところあるが、聞き取り件数をさらに増やして調査した方が実態を把握できるのではと意見をいただいたため、改めて実施した聞き取り調査の結果報告をさせていただく。

今回の聞き取り調査では、平成28年5月18日実施の乱横断調査において小田原駅西口広場の利用が確認できた全12社を対象に実施し、結果として、12社の内、11社が「曲がりにくいという認識なし」あるいは、「認識はあるが問題という程の認識ではない」との回答であり、1社が「曲がりにくいという認識であり、停止線の位置変更を希望する」との回答であった。

事務局としては、停止線位置を越えて停止する一部の一般車により、曲がりにくい状況が発生していることは推察されるが、今回の調査により、大半の観光

バス会社が問題という認識ではないことが確認できたため、現時点での停止線を下げる対応は見送り、継続して動向を注視していきたいと考えている。

(会員D) 停止線の話ではないが、曲がりにくいという意見をドライバーから聞いており、右折正面の横断歩道左側の街路樹が張り出しているため、右折時にバスの頭を振る作業をしないと左のサイドミラーに当たるとの意見を聞いている。

(事務局) 安全面に関することであるため、その点について再度聞き取り調査をする。

(会 長) 小田原駅西口の団体バス等の乗降場について、どのような運用をしているのか確認しておきたい。

利用に関して時間的制約があるのか。

(事務局) フリースペースと聞いており、恐らく制限はない。

(会 長) 運用の在り方については乱横断の問題とオーバーラップしている部分でもある。私が担当している浅草の観光バスの乗降場の事例が参考になる部分もあると思うので、内容を確認していただきたい。

(事務局) 承知した。

以上