

令和6年度第3回小田原市生活交通ネットワーク協議会 議事録

日 時：令和7年2月3日（月）午後3時～午後3時50分

場 所：小田原市役所7階 大会議室

出席者：出席者名簿参照

○議題

1 協議事項

(1) 退出等意向申出路線（箱根登山バス）に係る方針について

2 報告事項

(1) 移動支援の検討状況について

3 その他

○意見交換等

・協議事項1 退出等意向申出路線（箱根登山バス）に係る方針について	
会長	<p>バス路線の撤退等については、県の生活交通確保対策地域協議会に申し出を行うもので、箱根登山バスの申し出については、今年度第1回の協議会で報告事項として扱った。</p> <p>それを受け、小田原市と箱根登山バスとの間で調整が行われたので、その内容について説明の後、皆様から意見を伺いたい。</p>
事務局	<p>【資料1に基づき説明】</p> <p>運転士不足等を理由とした路線の廃止について、令和6年5月27日付で箱根登山バスより県生活交通確保対策地域協議会に申し出がされた。本市が関連するのは、鴨宮駅と成田を結ぶ循環路線で、朝夕の1日2回運行されている。</p> <p>今後の方針を箱根登山バスと協議してきたが、箱根登山バスの社内協議の結果について、報告をお願いしたい。</p>
会員A	<p>運転士不足はもとより、2024年問題といわれる法改正による時間外労働規制の強化があり、労働時間の短縮を図らなければならないという中で、路線廃止の申し出に至った。昨年11月頃から乗務員を新たに6名採用しているが、今現在で15名不足しており、状況は変わっていない。</p>
随行員	<p>2025年3月末での路線退出を申し出たが、循環器病院への通院や、沿線企業・住民の利便性を保つため、路線維持の要請を小田原市からは受けていた。社内で協議・検討した結果、運転士をなんとかやりくりし、現行の7時台と17時台の</p>

事務局	<p>2本の運行のうち、より乗車人員の多い朝の7時台のみ運行を継続、17時台を減便することで路線を維持するという判断になった。</p> <p>朝の便は通勤や通院の利用があるが、夕方の便は利用者が少なく、路線の一部は富士急モビリティのバス路線が運行していることから、減便となった場合も、代替となる移動手段が確保されている状況にある。このことから、朝の便の運行を箱根登山バスに継続いただくことで、地域の移動手段を維持する方針としたいと考えている。</p>
会長	<p>鴨宮駅から西成田方面を周って戻る9.2キロの路線。朝・夕の2回運行で、1年間の輸送人員が6,193人である。小田原市と箱根登山バスとの調整の結果、朝の便は残し、夕方の便は富士急モビリティの路線バスが重なる、あるいは近いところに停留所があることから、そこで代替いただくという方針案が示された。</p> <p>確認だが、7時台と17時台でそれぞれ1日に何人程度が乗車しているか。また、既存路線と富士急モビリティの路線とで近い箇所を走りつつも、若干離れている箇所もあるが、路線が一部なくなった場合に富士急モビリティの路線が走る道路まではどのくらい離れているか。</p>
随員	<p>昨年8月から今年1月までの6ヶ月平均で、朝の7時台が平均9.4人、17時台が3.8人の乗車となっている。</p>
事務局長	<p>富士急モビリティの路線については、朝ドレファーマの東側の成田郵便局前、さらに東成田方面を通過して下曾我駅に行く路線と、成田郵便局前から北に上る路線。また、朝ドレファーマ前から東西に、栢山駅からダイナシティへ向かう箱根登山バスの路線があることから、正確な距離は把握できていないが路線の一部廃止により離れる距離は、数百メートルの範囲に収まると思われる。</p>
会長	<p>今後はそういった情報も資料にあるとよい。</p> <p>協議事項1について、説明の内容で認めるということによろしいか。</p> <p>(全員賛成)</p>
<p>・報告事項(1) 移動支援の検討状況について</p>	
事務局	<p>【資料2に基づき説明】</p> <p>地域公共交通計画の基本方針として、既存の公共交通の維持・確保を基本に、公共交通不便地域においては、AIや自動運転などの新たな技術の活用も含め、</p>

	<p>地域のニーズと実情に応じた移動支援策を講じることとしている。</p> <p>おだタク・おだチケ実証事業は、効果検証と実施内容の見直しを図りながら、現在、第3弾を実施中。地域への聞き取りやアンケートから、地域ごとのニーズや改善点の把握に努めている。</p> <p>民間提案制度を活用した新たな移動支援策の検討としては、AI オンデマンド交通の提案を採用しており、曾我・下曾我、前羽・橘北地区での実証運行に向け提案者と協議している。</p> <p>神奈川中央交通からの申し入れは、慢性的な運転士不足等の状況から、地域需要に即した持続可能なモビリティサービスのあり方の協議・検討を行うことについて、令和6年7月5日付でいただいたもの。詳細は、神奈川中央交通より説明をお願いします。</p>
<p>会員B</p>	<p>協議事項にあった箱根登山バスと同様、運転士不足が厳しい状況にある中、小田原市だけでなく関連する全自治体に対し、路線バスを今後どのような形で維持していくかを含め、持続可能なモビリティサービスのあり方を協議してまいりたいという申し入れをしている。</p>
<p>事務局</p>	<p>現在は、国府津駅から橘団地を運行する路線に対して運行収支赤字額の一部を補助し、路線維持に努めていただいているが、今回の申し出を踏まえ、あらゆる可能性を想定した検討を進める必要がある。地域の移動手段を確保できるよう、路線の維持や存続を最優先事項として協議するとともに、様々な制度の活用や移動手段について研究・検討してまいりたい。</p>
<p>会長</p>	<p>大きく分類すると2点の報告であった。</p> <p>1点目は、現在実施されているおだタク・おだチケ実証事業の進捗について。これまで地元の住民組織による移動支援を行ってきた片浦では、おだタクの運行を継続しつつ、他地域では、タクシー・バスの共通助成券であるおだチケを配付するもので、第3弾の実証実験が3月まで行われる。これらの結果等は、今後の協議会の中で確認し、意見をいただいでいくことになる。</p> <p>2点目は、神奈川中央交通からの申し入れということで、どの自治体においてもという話だが、移動サービスのあり方について検討する必要があるということについて、市にも今後対応が求められるだろうというもの。</p> <p>どの点からでも結構なので、意見等があればいただきたい。</p>
<p>会員C</p>	<p>おだチケについて。曾我地区では、タクシーを使おうとしても、短い距離では配車を断られたり、配車に2時間かかると言われてしまうことがあり、おだチケを有効活用できない状況がある。栢山や富水方面に行くというときに、車を運転できる人や送迎を頼める人はよいが、移動手段がない人もいる。</p>

会長	事務局ではどのように把握しているか。
事務局	地域の会合などで利用状況を確認する中で、タクシーの配車がされないという意見をいただくことはある。こうした実情の把握を進め、地域ごとの適した移動手段を検討していくが、一つの方策として、AI オンデマンド交通を運行させることで「配車されない」問題の解消を図れるのではと考えている。
事務局長	当日ではなく事前の予約や、配車されやすい時間帯の利用を図るなど、地域によって様々に工夫いただいているという話も聞いている。
会長	本来、配車できる車両と運転士がいれば、タクシーの配車を断ることはできないものだが、実際に、どの時間帯にどの程度の台数が足りていないか把握する必要がある。断られる、2時間かかってしまうというのはどの時間帯だったか。
会員C	大体10時頃の時間帯だったと思う。
会長	日中の時間帯、栢山周辺という具体的な話もあるが、やはり小田原全体として配車できない状況があるのか。
会員D	時間帯により、乗車目的や方面の傾向は変わるが、配車希望が集中する時間帯はあり、予約時間を少しずらすことなどを案内している。おだチケが始まったことで見えた課題と認識しており、市の過疎化や路線バスの廃止が進むなど、タクシーに求められることや状況の変化を感じている。
会長	<p>武蔵野市の協議会では、5年に1度の定点観測として市民アンケートを実施している。その中にムーバスがなくなった場合の移動手段を尋ねる項目があり、5年前に比べタクシーを利用するという回答が倍増している。この間、ムーバスの路線廃止や減便といった対応はないので、高齢化が進んだことで、三鷹・吉祥寺のような密度が高い地域であっても、バスがない場合の移動手段ではタクシーが非常に頼りにされている。</p> <p>こうした需要の傾向がある中、AI オンデマンド交通の導入により、タクシーの待ち時間が解消されるかという点、難しいのではと考えている。岩手県紫波町でデマンド交通を運行しているが、予約から配車まで平均で約1時間半かかる。利用したい時間帯が重なってしまうのはタクシーと同様で、ある程度の台数がなければ利便性を確保できない。小さな町では台数を増やすのも難しく、打ち手になっていないという実態がある。</p> <p>テクノロジーによって交通の課題をすべて解決できるとは限らず、タクシーの</p>

事務局	<p>予約の工夫や、おだチケの利用が集中する時間帯は特定の場所にタクシーを留置するなど、運用面で改善できる部分があるかもしれない。どんな移動手段が地域ごとに適しているかは、まだデータに基づく検討が出来ていないので、仮におだチケを今後も継続するとして、様々な分析・議論を行っていく必要がある。</p> <p>神奈川中央交通からの申し入れを踏まえた今後の対応として、既存のバス路線を維持するための協議と並行して、あらゆる可能性を視野に、移動支援策や運行補助、国制度の活用を検討していくこととなるが、情報があれば伺いたい。</p>
会長	<p>神奈川中央交通が乗り入れる路線として、橋団地周辺が検討の対象になるが、この地域の移動手段に係る議論や実証実験は、協議会として様々に扱ってきた経緯がある。</p> <p>国制度では、地域公共交通計画の中から特定事業に移行できる仕組みがあり、メニューの1つに「地域旅客運送サービス継続事業」がある。これは、単独での路線の継続が困難であり、あり方の検討が必要であるといった状況に応えるための制度で、既存の運行を同社で継続する場合、他社が運行を担う場合、新たな運行方法とする場合でも活用が見込める。全国でもあまり事例はないが、埼玉県飯能市で同制度を使っており、有力な選択肢になるのではと思う。関東運輸局としてはどうか。</p>
会員E	<p>関東圏内では飯能市の事例のみで、手続きをワンストップ化できるメリットがあるという認識。</p>
会長	<p>東北でも山形県米沢市のみ。事例は少ないものの有効な制度なので、神奈川中央交通との今後の調整の中で、橋団地周辺の路線でのサービス継続事業の活用についても協議会として検討してまいりたい。</p>
・その他	
事務局	<p>地域公共交通計画に位置付く施策 16「駅前広場のレイアウト見直し等」に関連して、小田原駅西口広場の検討について、所管から報告させていただく。</p>
説明員	<p>西口広場については、バスやタクシーなどの公共交通と一般車との動線分離、あるいは乗降場所の再配置など、より安全で利便性の高い駅前広場への再編の検討を進めている。交通事業者には、予備調査としてすでにヒアリング等に協力いただいているが、今後、交通実態調査や事業者への意見聴取を行っていくので、引き続き、協力を賜りたい。</p>

<p>会長</p>	<p>駅前広場にはバスやタクシーの待機場・乗降場があるが、再整備などに際し、それらを狭める方向で調整が進むケースがある。結果として、車両の取り回しに影響が出て乗務員の負担が増したり、離れた待機場に移動する関係で、これまでのダイヤどおりに運行できず減便せざるを得なくなるなど、運行の効率や利用者の安全性の低下を招く可能性もあるので、事業者と利用者のニーズや安全を両立できるよう、調整の中では留意いただきたい。</p> <p>もう1点、大雄山線の減便の発表について。現在、朝夕の時間帯で12分間隔であった時刻表が、9～21時の時間帯は15分間隔、21時以降は24分間隔に変更するというもの。</p> <p>本協議会は、元々は地域公共交通総合連携計画の推進というところから、バス交通の改善、タクシーの活用という道路を走る公共交通を軸に取り組んできた流れがあるが、市全体の交通ネットワークとして、大雄山線を含む鉄道も基幹軸に位置付けられている。</p> <p>今回の15分間隔への変更が、将来的に20分間隔に変更といった状況になると、基幹軸として弱まる可能性がある。運転士不足などの状況が鉄道でも同様に発生していると思われるが、地方と比べれば大雄山線の輸送密度は十分に高い。そうした中での減便ということで、減便の理由や今後の見通しをしっかりと把握する必要がある。</p>
<p>事務局長</p>	<p>次回のネットワーク協議会は、令和7年3月27日（木）の午前10時から予定している。詳細は、議題が固まり次第連絡する。</p>