

小田原市地域公共交通計画の策定に対する市民意見の募集結果について

1 意見募集の概要

政策等の題名	小田原市地域公共交通計画の策定
政策等の案の公表の日	令和5年12月15日（金）
意見提出期間	令和5年12月15日（金）から 令和6年1月15日（月）まで
市民への周知方法	意見募集要項の配布（市内公共施設、ホームページ、 まちづくり交通課窓口）

2 結果の概要

提出された意見は、次のとおりです。

意見数（意見提出者数）	43件（8人）
インターネット	7人
ファクシミリ	0人
郵送	0人
直接持参	1人
無効な意見提出	0人

3 提出意見の内容

パブリックコメントで提出された意見の内容とそれに対する市の考え方は、次のとおりです。

〈総括表〉

区分	意見の考慮の結果	件数
A	意見を踏まえ、政策等に反映したもの	20件
B	意見の趣旨が既に政策等に反映されているもの	7件
C	今後の検討のために参考とするもの	8件
D	その他（質問など）	8件

〈具体的な内容〉

(1) 地域公共交通計画に関すること

	意見の内容（要旨）	区分	市の考え方(政策案との差異を含む。)
1	P1 （以下「本計画」という。） →（以下、「本計画」という。）	A	ご指摘の通り修正します。
2	P20 目標1について、前回実績時と今回実績値で調査方法が違っており、これをもって人数の増減を比較し、結果の判定をし、未達成の理由を想定するのは調査方法として誤っているため改めたほうがよい。	A	利用者のほとんどが、ICカードを利用しているほか、調査1日のデータより、1か月の平均データにより比較した方が、天候等の影響が少なく実態を把握する上でより有効と考えています。ただし、前回調査（平日）に対し、現データは土休日も含めて集計していることから、平日のみのデータで再集計します。
3	P25 教育施設を学校教育法に規定される教育施設とするのであれば、幼稚園を入れたほうがよく、養護学校は特別支援学校に、専門学校は専修学校にしたほうがよい。	A	幼稚園・認定こども園については別の図で表示しているため、「幼稚園・認定こども園は除く」旨を記載します。その他については、ご意見の通り反映します。
4	P25 教育施設を学校教育法に規定される教育施設とするのであれば、小田原短期大学も図内に入れたほうがよい。	A	小田原短期大学は「大学」の分類で反映されておりましたが、凡例を実態と合うよう「大学・短期大学」に修正します。
5	P26 小田原紀行→おだわら紀行	A	ご指摘の通り修正します。
6	P26 曾我の梅林などおだわら紀行に記載があるのに表示がないものがあるので	D	おだわら紀行（2022年版 P2～P7）の「小田原城と周辺スポットを攻略」「地魚を味わう」「歴史に思いを馳せる」「自然を満喫する」「邸園をめぐる」施

	確認すべき。		設を表示しています。
7	P28 東海道線→東海道本線	A	ご指摘の通り修正します。
8	P30 東日本旅客鉄道(株)東海道線→東日本旅客鉄道(株)東海道本線	A	ご指摘の通り修正します。
9	P30 「新型コロナウイルス感染症の影響等に伴い」とあるが、新型コロナウイルス感染症の流行が終わったら元に戻るように捉えられかねないため、表記を改めたほうがよい。	A	ご指摘の通り修正します。
10	P30 市内の鉄道のサービス状況の表内 東海道新幹線→新幹線、鉄道線→箱根登山線	A	ご指摘の通り修正します。
11	P30 市内の鉄道のサービス状況の表内 小田原線だけ土休日でなく休日なのはなぜなのか。	A	表記に誤りがありましたので、土休日に修正します。
12	P30 市内の鉄道のサービス状況の表内 例えば風祭駅の平日5時と23時は1本/h、下曾我駅の休日の17時は3本/hですが、運行本数の数値は何を根拠に表示しているのか。	A	概算値を記入していました。 小田原駅発基準（御殿場線は国府津駅発基準）の実際の数値に変更します。
13	P30 市内の鉄道のサービス状況の表内 大雄山線は運転間隔が長くなり、本数が減少するダイヤの変更	A	ご指摘の通り、日中の運行ダイヤが減便されていることから、修正します。

	が行われていないか。		
14	P37 番号Nについて、路線が廃止されたから解消されたというのは根本的な解決になっていないのではないか。	A	広い道路へのルート振替に伴い廃止されたものであることから、その旨、修正します。
15	P43、P46 蛍田駅→蛍田駅	A	ご指摘の箇所を含め、全ての該当箇所を修正します。
16	P44 県外その他から小田原へ通勤する人はいないのか。	A	ご指摘の通り、誤りがありましたので、修正します。
17	P44、P45 東京都を東京都内とするのであれば、静岡県は静岡県内としたほうがよいのではないか。	A	「東京都」に修正します。
18	P45 県外その他から小田原へ通学する人はいないのか。	A	ご指摘の通り、誤りがありましたので、修正します。
19	P64 現状の認識として、豊川—大井町（新松田）間のバス路線に対する公共交通不便地域（P64 他）の色分けは、空白時間帯がある地域（ピンク色）となるべきで誤りがあると思われる。	A	公共交通不便地域については、(1) 鉄道駅 800m、バス停 300mから離れた地域、(2) 大幅な減便等により、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300 m 以内を対象（P64）としていますが、(2)について、『日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている路線のバス停 300m以内』に修正の上、『※特に市民が日常生活に利用している路線であって、日中に連続して3時間以上、運行していない路線』の補足説明を追加します。また、空白時間帯が生じているバス路線の表及び公共交通不便地域を示す図に豊川・上府中・曾我地域を追加します。
20	P64 豊川—大井町間のエリアは、居住人口（P64）の薄い（白い）エリアとなっている。	B	着色されていない箇所は、公共交通利用圏域内を示しているものであり、居住状況を示すものではありません。また、事業2-1 公共交通不便地域での移動支援（P91～P92）に位置付けてい

	<p>本エリアは立地適正化計画においても施策の見られない地域でもあり、投資とその効果や優先順位があるのは当然との認識とはいえ、行政施策が切り捨てられることのなきようお願いしたい。</p> <p>少し交通計画とは離れませんが、例えば宅建協会小田原支部の要望書にもみられるように、富士山を望む風光明媚な移住促進には魅力のあるエリアでもあることから、市街化調整区域ながらも農業促進と都市計画との両立を図りながら中長期のエリア施策とリンクした統合的な交通計画となるよう期待する。</p>		<p>るとおり、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域及び駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、地域のニーズと実情に応じた移動支援策について、実証事業に取り組み本格運行を目指します。</p> <p>なお、令和6年度から、豊川・上府中の各一部地域においても、移動支援の実証事業を実施します。</p>
21	<p>P66</p> <p>大雄山線の無人駅では利用者数をどのように把握しているのか。その方法で根府川駅の乗降客数を把握することができないのか。</p>	D	<p>大雄山線の無人駅については、販売した定期や切符、ICカードの使用回数等から1日の利用者数を把握している一方で、東海道本線の無人駅については、自動券売機を設置していない駅が多いなど、乗車人員の把握が難しい状況であることから、公表を控えているとの回答を鉄道事業者より受けています。</p>
22	<p>P80、P85</p> <p>将来都市構造（P80）においては、豊川周辺⇒大井町方面は、青の太線点線のバス幹線と記述されている。</p> <p>この太線が何を意味するものか具体的に記述されるよう望む。それが単なる路線バスの維持・確保（国）地域交通確保維持</p>	B	<p>隣接自治体にまたがる広域的な路線を地域拠点や生活拠点との移動を担う「広域路線」とし、地域公共交通ネットワークを構成する基幹ネットワークに位置付けています（P81）。</p>

	補助金（P85）に留まるのではなく、市による総合的な目線での計画を期待したいと思う。		
23	P84 J R 東日本→東日本旅客鉄道（株）、J R 東海→東海旅客鉄道（株）	D	図の見やすさを重視し、J R 東日本、J R 東海の表記のままとします。
24	P91、P92 6つの地域ごとの大きくくりで交通計画を策定することには無理があり、交通を構成しているコミュニティの現状に即した形でメッシュを層別、細分化された対応が必要ではないかと思われる。 豊川一大井町間のエリアについて、御殿場線のある曾我・下曾我エリアより施策が劣後するのは少し疑問に思われる。いずれにせよ、前提となる与件が正しく認識をされた上で作成される事が望まれる。	B	移動支援に当たっては、現状分析を実施している7地域の区分※ ¹ で行うものではなく、公共交通不便地域を対象に、地域のニーズと実情を踏まえ、実証事業に取り組み本格運行を目指します（P91、P92）。 なお、令和6年度から、豊川・上府中の各一部地域においても、移動支援の実証事業を実施します。 ※ ¹ 都市計画マスタープランにおいて整理された6地域を基本とし、そのうち、地域内でも移動の特性が異なる中央地域を中心部と郊外部に分け、7地域の区分を設定
25	P91、P92 今回の地域公共交通計画中の実証事業では、関係各部署にご尽力いただき大変ありがたく感じている。 おだタクについて。 利用者が少なく芳しくないと聞いているが、改良を重ねてもうしばらくこの制度を続けてほしい。 問題点としては①予約手段が電話のみ→若者は電話が苦手である。スマホ	B	移動支援の実証事業の効果検証に当たっては、利用時期による変化等を考慮することから、関係機関と調整を行うとともに、利用状況や地域の意見を踏まえ、実証期間を通算で1年に延長するほか、乗降スポットの増設、運行区間の延伸など事業内容を見直し・拡充して継続します。

	<p>で予約できると使いやすくなる。②乗車スポットが2つのみ→前羽小学校以西の地域に利用したいという方はいる。足が不自由だと、少しの距離であっても歩くことは大変。</p> <p>また問題点ではないのですが、実証事業が開始されてからは天候が良い日が多く、この事も利用者が少なかった原因だと思うので、今回の実験は今年度で終わりとするのではなく、少なくとも一年は続けて様子を見て頂きたい。</p>		
26	<p>P106</p> <p>J R 沼津駅南口→沼津駅南口</p>	A	ご指摘の通り、修正します。
27	<p>J R 東海がリニア中央新幹線を令和9年以降に開通させるとしている中で、開通後は東海道新幹線のひかり、こだまの増発も見込まれている。これを機にJ R 東海に対して、特にひかりの増発を呼びかけ、都内通勤者のアクセス向上に努めて欲しい。</p>	A	東海道新幹線ひかりの増発については、リニア中央新幹線の開通に関わらず、神奈川県をはじめ、県内市町村及び経済団体で構成する「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」を通じて要望しており、開通の見通しがたった際には更なる要望をしていくこととします。このため、本計画にも新たに位置付けることとします。
28	<p>小田原駅西口、少年院跡地、税務署、警察署、市役所、市立病院、J T 小田原工場跡地を結ぶ地域を巡回する公共交通サービスの導入について要望する。</p>	B	小田原駅西口、税務署、警察署、市役所、市立病院、J T 小田原工場跡地を結ぶバス路線が運行しており、当該路線については、地域公共交通ネットワークにおける主軸路線に位置付け、引き続き、サービス水準を維持・確保していくこととしています。

<p>29</p>	<p>切実な課題は、「お出かけしたくなる」ような拠点間の交通ではなく、かかりつけ医への通院・買い物などの日常生活問題かと思う。</p> <p>タクシーへの補助も一案かと思うが、ライドシェアなどによる運転手増があっても、タクシー会社への経済性のメリットとを比較した場合にこれらニーズは観光などインバウンド需要などには劣後するものであり、結局は利便性の向上には時間がかかるのではと懸念する。</p> <p>免許返納世帯には、能動的に「呼んだら来てくれる」ような交通手段ではなく、「何時にあそこに行けば乗れる」ようなプッシュ型とも言える「サービス」が望ましいと考える。エリア・ルートを絞り（必ずしも小田原駅や鴨宮駅に行く必要はない）、大井町などとも連携した小型のコミュニティバスの選択肢も検討に値するのではと考える。</p> <p>スーパーやホームセンター、上府中公園などとの連携も一助にならないかとの思いもある。</p>	<p>B</p> <p>地域公共交通ネットワークの将来像に示すとおり、既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れている地域である公共交通不便地域では、様々な移動手段による交通サービスにより地域公共交通ネットワークを構築していきます。</p> <p>この取組に先駆け、令和5年11月より、前羽地域において、路線バスが運行していない空白時間帯に相乗りタクシーを実施しています。</p> <p>その他の地域での移動支援の検討に当たっては、隣接自治体や企業との連携も含め、地域における輸送資源の総動員も視野に入れながら、検討していきます。</p>
<p>30</p>	<p>前計画の実績値と比較すると、70代、80代以上のバスの利用者が減っている。</p>	<p>B</p> <p>70代、80代以上のバス利用者が前計画の実績値から減少している件については、新型コロナウイルス感染症の影響による外出控え等が想定されます（P20）。</p>

		<p>自分で運転できる(あるいは運転せざるを得ない)高齢者が増えているということか。また、おでかけについての不安に関し、免許保有者の「不安なし」の割合が上昇しているのに対し、非保有者の「不安なし」の割合が低下しているのが気になる。運転できる人、若い人であっても、バスを利用する意識を持たないと、地域交通を維持することは難しいと思う。不便を感じていない人の意識や行動を変えるのは大変難しいこととは思いますが、免許保有者や若い人が、バスに乗ることで、将来的に地域交通を支えていくという意識を高める施策を進めていただきたい。</p>
<p>31 まず既存のインフラでできる、改善すべき事。 「交通規制が渋滞を悪化させている」 1. 小田原駅付近、特におだわら市民交流センター UMECO 周辺の右折禁止が、切り返しや取り締まりのための路上駐車で逆に渋滞を引き起こしている。小田原郵便局前・宝くじ売り場の交差点も同様。 2. 西湘バイパス早川出口の右折禁止は、本来は右折したい車両（箱根・御</p>	<p>C</p>	<p>また、既存の公共交通の維持・向上に取り組むため、事業 1 - 4 公共交通の利用促進に位置付けています (P88~P90)。</p> <p>事業 3 - 1 交通結節点等の環境改善 ④路線バスの走行環境の改善（渋滞解消や危険箇所の安全対策）(P103)において、路線バスの定時性の確保や安全な運行を行うため、渋滞解消に係る検討等について、交通事業者・道路管理者・交通管理者と協議しながら実施していきます。 また、神奈川県西部地域と静岡県東部地域を箱根の南回りにつなぐ、両地域の新たな東西軸となる構想路線である「伊豆湘南道路」については、渋滞・防災・観光・物流等に寄与することから、早期実現を目指し、国への要望活動を実施しています。 ご意見については、今後の参考とさせて</p>

殿場方面に向かう車、小田原市街・足柄上方面に行く車)をわざわざ混雑する小田原漁港周辺に流し込む危険で害悪しかない規制。これにより国道上でUターンしたり(新早川橋を渡りきった場所は、坂道でゆるいカーブのため見通し悪く危険)、狭い住宅街で切り返し・右左折するため事故誘発因子。コロナ直前は、西湘バイパス未開通時代の「石橋大渋滞」より酷い災害級の渋滞であった。2020年(コロナ禍)でも、箱根のトラック転落事故+小田原市内の同時多発事故に、この右折禁止が輪をかけて大渋滞が発生。2021年の早朝に発生した早川の火災でも、一帯が完全に停止しており、緊急車両の通行にも支障が出ていた。また同年8月には、江之浦で朝方に発生した土砂崩れの際、早川出口で降りた車が発災を覚知していても、ここが右折=回避・迂回できず、多数の車が国道135号に流入、この影響で夜9時前でも小田原市民会館前まで渋滞が続いているほど。交通利便および安全性はもちろん、無駄な渋滞や事故を防ぎ、災害を最小限に食い止めるため

いただきます。

	<p>にも、早川出口は速やかに右折可能とすべき。 (普通車なら3台は右折待ち可能な広さがある)</p>		
32	<p>「バスやタクシー（あるいは LRT）でも、一般車と同じ環境下にある『路上交通手段』」路面に頼らない交通手段も模索すべき。</p> <p>1. 坂道・丘陵地にはロープウェイの建設も推したい。策定案にあるとおり、駅との距離は近いが移動が困難な場所もある。特に、小田原駅西口（または早川・箱根板橋駅）の城山・十字・谷津方面の住宅地や、競輪場、大堀切、陸上競技場、いこいの森、フラワーガーデン等。ここにロープウェイがあれば、移動手段自体が観光資源にもなる。他にも地理的にボトルネックになる国道1号と135号の間、小田原漁港と一夜城・風祭を繋ぎパーク&ライド方式を取れば渋滞も緩和できる。</p> <p>2. 小田原アリーナから富水駅・螢田駅、上府中公園・小田原球場と御殿場線まで遠い。専用地下道や自転車通行可能な高架はどうか（螢田駅沿いの道路は、狭く交通量もあり非常に危険）鴨宮駅や国府津駅から川東地域</p>	C	<p>地域公共交通ネットワークの将来像に示すとおり、既存の公共交通の維持・確保を基本とし、日中に路線バスの運行していない空白時間帯が生じている地域や駅・バス停から離れている地域では、様々な移動手段による交通サービスにより地域公共交通ネットワークを構築していきます。</p> <p>ロープウェイや水上交通については、次世代交通の一つだと思います。</p> <p>ご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

	<p>商業施設への移動も同様。</p> <p>3. 山王川・久野川の川床を工事し、氾濫防止と水上交通を両立させる。市立病院や兎河原バス基地と接続できる。同様に海や他河川でも検証する。</p>		
33	伊豆箱根バスと箱根登山バスの共同運行、周遊バスの共通化について要望する。	C	ご意見につきましては、交通事業者に共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。
34	スーツケース持込みへの対応として、箱根各地区の宿泊施設が共同して小田原駅にチェックイン・カウンターを設け荷物だけ配送できるサービスの導入について要望する。	C	小田原駅にチェックイン・カウンターを設置する計画はありませんが、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
35	バスを中央乗り、前降りとして使いやすいスーツケース置き場を配置することについて要望する。	C	ご意見につきましては、交通事業者に共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。
36	電気自動車や自動運転の普及へ備えた道路整備として、生活道路の対面交通 5.4m への誘導とそれ以下の道路の一方通行指定やすれ違い場所設置、隅切りの活用について要望する。	C	本市の道路を取り巻く環境や交通実態等を踏まえ、効果的な道路整備を進めるとともに、ご意見については、今後、自動運転を検討する際に参考とさせていただきます。
37	各介護保険施設が独自に行う利用者の送迎を請け負うようなサービスを作り、より効率的な配車やルート周回を行うよう、要望する。(介護保険施設の送迎業務の共同化)	C	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
38	公民館や空き店舗に近隣	C	市内では、移動スーパーにより、高齢者

	住民が集まって生協等の提供する配達サービスの注文と受取を行うことができるような制度の導入について要望する。		らの生活を支援する動きもあることから、ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
39	D Xを活用した一元化公共サービス窓口の導入について要望する。	D	本市では、行政手続きのワンストップ化を進めており、住民異動に伴う手続きについては、D Xを活用した「書かない窓口」を導入しています。
40	片浦地区からミカン農道などを経由して箱根ターンパイクへつながる道路の整備とスマート ICの設置について要望する。	D	片浦地区から箱根ターンパイクへつながる道路整備の計画はありません。
41	新幹線定期の補助を検討して欲しい。	D	移住促進のモデル事業として、平成 17 年度から 3 年間、新規転入者を対象に新幹線定期代の一部補助を実施しましたが、公平性や費用対効果の観点から事業は継続せず、終了しました。
42	バスの本数が非常に少なく、通学、高齢者の通院等に困っている。通勤ができなくなったため、家族は市外に転出した。バスの本数を増やすことや、運転士を確保することは、難しい、と説明会で市の担当者から伺った。地域は過疎化が進み、高齢者だけが残り、空き家も増加している。バスやタクシーが使えないなら、御殿場線の線路を活用してほしい。市内で大雄山線や小田急線の沿線が、交通に困っていないのは、駅が多いからだと思う。国府津、下曾我間に駅を設置し、地域の崩壊を食い止めてほし	D	御殿場線については、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議や御殿場線利活用推進協議会での鉄道事業者への要望を通じて、運行本数の増加を目指すこととしています。 また、国府津駅と下曾我駅を結ぶ区間については、日中に路線バスが運行していない空白時間帯が生じている地域であり、移動支援の実証事業の先行地域として、令和 5 年 11 月からタクシー・路線バス共通助成券「おだチケ」の配布を実施しているところですが、新たに相乗りタクシー「おだタク」を、前羽地域での中間検証の結果や地域の意見を踏まえ運行し、引き続き、地域のニーズと実情に応じた移動支援に取り組み本格運行を目指していきます。 ご意見につきましては、交通事業者に共有してまいります。

	い。		
43	箱根湯本駅付近の渋滞回避として、箱根町や奥湯本方面への箱根新道経由の路線バスや共同送迎バスの活用について要望する。	D	<p>渋滞回避策として、箱根湯本駅と元箱根を結ぶ一部の路線については、箱根新道を経由して運行しています。</p> <p>また、渋滞緩和策として、箱根町では、AIカメラを用いて、車両の通行等に関する分析を行い、そのデータを活用した検討が行われています。</p> <p>ご意見につきましては、交通事業者に共有してまいります。</p>

4 提出意見と関係なく変更した点

	政策案との差異	市の考え方
1	P74、P92 公共交通不便地域の定義を追加します。	公共交通不便地域の図がある箇所には、P64 同様に公共交通不便地域の定義を追加します。
2	P78 目標値 3-2 ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加について、数値を修正します。	目標値 3-2 ノンステップバス・UDタクシー等の導入率の増加について、数値を修正します。
3	P79、P80 目指すべき将来像都市構造を追加します。	5-5 まちづくりの動向に、目指すべき将来像都市構造を追加します。
4	P87 小田原駅～石名坂（真鶴町）の取り扱いを追加します。	小田原駅～石名坂（真鶴町）の取り扱いを追加します。
5	P91 移動支援の実証事業スケジュールを修正します。	移動支援の実証事業スケジュール中、その他の地域の実証事業開始年度を令和6年度からに修正します。
6	P91～P100 先行地域での移動支援の	2-1 公共交通不便地域での移動支援に先行地域での移動支援の実証事業（令和5（2023）年度実

実証事業（令和5（2023）年度実施「おだタク・おだチケ実証事業」）を追加します。	施「おだタク・おだチケ実証事業」）を追加します。
---	--------------------------