

令和5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：令和5年8月23日（水）午後2時00分～午後4時00分

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) 令和4年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業報告及び決算報告
- (2) 小田原市地域公共交通計画（素案）について
- (3) 移動支援の新たな取組（実証事業）について
- (4) 小田原駅バス停表示板の改修について

・その他

○意見交換等

| | |
|--|--|
| ・協議事項（1）令和4年度小田原市生活交通ネットワーク協議会事業及び決算報告 | |
| 会長 | <p style="text-align: center;">（特に質問・意見等なし）</p> <p>事務局からの事業報告と決算報告について、お認めするという事によろしいか。</p> <p style="text-align: center;">（全員賛成）</p> |
| ・協議事項（2）小田原市地域公共交通計画（素案）について | |
| 会員 A | この計画を作ると国の補助金をもらえるのか。 |
| 事務局 | 国の補助と連動した計画となっている。現在、国から補助を受けているバス路線でも、令和6年度までに計画に位置付けられていないと補助を受けることができなくなる。 |
| 会長 | <p>資料2-1のP48～50が補助路線を位置付けたページであり、P49に国から補助を受ける路線を掲載している。それ以外の国の補助を受ける際にも、地域公共交通計画に位置付けがあるか確認される場合がある。</p> <p>資料2-1について、良い点としては、昨年度開催した作業部会等で議論していたこともあり、P41～45にネットワークの位置付けや課題に関する記述の精度、解像度</p> |

| | |
|------|---|
| | <p>が高いことが評価できる。一方で、修正すべき点として、各事業のスケジュールが全て一本線となっている。すでに継続している事業や短期的な事業もあると思うが、読み取れない。事業スケジュールについて事務局として議論はあったのか。</p> |
| 事務局 | <p>事務局でも検討中であり、表記も直す方向で調整している。改めて見直したものをお示ししたいと考えている。</p> |
| 会員 B | <p>現状を把握することは一番大事であるが、調査に費やしても進まない。 バス・タクシーに関して P51 の運転士確保とあり、実情は理解してもらっていると思うが、この計画の内容では、増便やタクシーの台数を増やすことを目指しているように見える。ダイヤを元に戻せ、減便してはいけなと言われても無理な話である。10 年先まで現状維持できるかという厳しい状況である。コロナ前を踏襲するということに違和感はないか。</p> |
| 事務局 | <p>交通事業者と議論する中で、運転士不足の課題は認識しているため、増やす方向ではなく、現状維持を基本と考えている。例えば、P48 の主軸路線・生活重要路線については、今の水準を維持するという考え方に基づいて事業を位置付けている。 路線バス、タクシー事業者などを含め運輸業界全体が人手不足で、国も様々な支援をしており、市としても事業者と連携し運転士確保に取り組むため、現在考えられるものとして P51 に記載した。</p> |
| 会長 | <p>運転士不足は地方部よりも大都市周辺の方が厳しい。関東地方では、最低賃金の賃上げに伴い、運行経費が増大し、補助なしで従前のおりにバス路線を維持することが厳しく、さらに運転士が確保できないため、利用者が少ない不採算路線から削られる状況にある。 今回 P48～49 に主軸路線・生活重要路線を位置付けており、できる限り現状のネットワークを優先的に維持していくこととしている。 一方で、日中の大幅な減便があった路線では、協議事項（3）のように様々な手段を活用して補完することになる。 このような発想は、今までなかったものである。 P40 の数値目標の 1－4 の公的資金投入額について、現状値より減らすことを目標とする自治体もあるが、小田原市の場合は増額する方向であり、額の多寡や達成可能かどうかなどの議論はあるかもしれないが、市が引き続きサービスを確保するというメッセージと捉えることができる。その前提として、既存ストックをどのように活かすか検討する中で、運転士がある程度確保できている状況であれば達成できるが、想定以上に大幅に減ってしまうと、目標達成に寄与する施策を打てなくなる恐れがある。</p> |

| | |
|------|--|
| | <p>今年の 10 月に貸切バスの運賃が上がる予定であり、それに伴う賃上げなどにより貸切専業のバス事業者に人材が移り、乗合のバス事業者の状況がより厳しくなることが想定される。これらを考慮すると、P51 の 1 - 4 の運転士確保に向けた対策がこれで良いのか、あるいは、主軸路線の維持に当たりより多くの資金が必要ではという意見もあるかもしれない。</p> <p>また、小田原市の弱点として、国の補助においては山梨・静岡ブロックに組み込まれていることで、本来、神奈川県最低賃金を出さなければならない中で、山梨・静岡ブロックとしての賃金までしか国は補助しない。各バス事業者の山梨・静岡ブロックとのつながりが薄いのであれば、ブロック自体が見直されないと、運転士の待遇面において小田原市は不利なままであるため、ブロック単価の見直しについて施策に位置付けることを検討しても良いかもしれない。</p> <p>これらを踏まえ、P51 の 1 - 4 の記述は見直していただきたい。</p> <p>また、計画策定と同時に具体的に何をするか議論する体制を作る必要もある。</p> <p>小田原市は、国の補助（地域間幹線）について計画に位置付ける方向だが、事業者が補助を受けるにはバス路線沿線の関係市町も位置付けが必要である。関係市町についても、問題なく計画の策定は進んでいるということによろしいか。</p> |
| 会員 C | 関係市町は今年度までに策定予定とのことである。 |
| 会員 D | <p>P40 の 3-4 の EV バスを 10 台まで事業者が導入するという目標設定について、市として何らかの補助は考えているのか。</p> <p>国の方では社会資本整備総合交付金の補助で 1/2 を出すというメニューもあるが、自治体としても協力いただきたい。また、固定資産税減免についても、計画の中で営業所や路線を記載する必要があるため、今後の補助なども含め検討いただきたい。</p> |
| 事務局 | 具体的に EV バスを導入するという話があった際に協議させていただき、検討していきたいと考えている。 |
| 会長 | 住宅密集地において、EV バスの充電器の機械音が大きいということで、お金があったとしても導入に二の足を踏むという意見が出た自治体もあったが、市として計画に台数を記載するのは問題ないか。市の環境関係の計画では EV 化に関する記載はあるか。 |
| 事務局 | 脱炭素化との関連性は整合を図るが、具体的な数字は示していない。 |
| 会長 | それでは、まとめに入るが、大きな点として、コロナ禍で公共交通の利用者が減少した後、インバウンドも含め、観光客が急速に戻っている。一方で、労働環境が厳しく、コロナ禍以前のサービス水準までの回復が難しい。これらの実情を踏まえ、 |

| | |
|---|---|
| <p>事務局</p> <p>会長</p> | <p>今後どのように対応していくかということを、P40 の目標値、P41 のネットワーク、P48, 49 などを使って説明している。P51 の運転士の確保については、もう少し分かるようにしていただきたい。事業スケジュールは検討中というところで、その修正をもって、会員各位に確認していただきたいと思うが、いつ頃各会員の皆様に意見をいただくことを目標とするのか。</p> <p>今後、パブリックコメントを予定しているので、それより前にご意見をいただきたいと考えている。</p> <p>メールで連絡を差し上げるということになると思うが、今日申し上げたことについては事務局に対応していただきつつ、それを除いて今回の内容については概ね問題ないと考える。皆様の意見をいただいたうえでパブリックコメントにかけたいと思うがいかがか。</p> <p>(全員承認)</p> |
| <p>・協議事項 (3) 移動支援の新たな取組 (実証事業) について</p> | |
| <p>会長</p> <p>事務局</p> <p>会員 E</p> <p>事務局</p> | <p>「(仮称)おだタク」について、町屋公民館と国府津駅の 2 箇所のみ乗降なのか、経路上なら自由に乗降できるのか。また、乗用タクシーであると思うが、運賃の差額にどのように対応するのか。</p> <p>「(仮称)おだチケ」について、タクシーの上限額は 2,400 円とのことだが、回数券のように綴りにするのか。</p> <p>「(仮称)おだタク」については、町屋公民館と国府津駅の 2 点間を結び、乗降スポットを定めて乗車いただく形であり、途中で乗降しないことを考えている。料金については、一律 600 円だが、一般乗用のためメーターを回し、メーターとの差額などを実績として蓄積し、今後の事業展開の検討に活用させていただく。</p> <p>「(仮称)おだチケ」の配布については、100 円のチケットを綴りにして、必要な枚数だけ切り取って使っていただく形を考えている。</p> <p>町屋公民館から国府津駅に来て、イトーヨーカドーやダイナシティ等、その先の目的地まで行きたい場合、このまま乗り続けたい方が出てくると思うが、不可とするのか。また、利用実績は開示するか。</p> <p>市と事業者で運行区間を決めて契約するため、乗り続けることはしない方向で考えている。</p> <p>利用実績については本協議会で報告し、共有させていただく。</p> |

| | |
|------|---|
| 会員 E | 既存の路線バスとの住み分けが必要と考えるが、国府津駅発着の路線の輸送人員が減少した場合、減便や路線廃止が考えられるが、いかがか。 |
| 事務局 | 本事業により外出機会が増えて、既存の公共交通の利用が促進されることを期待している。結果を共有させていただきながら、協議していきたい。 |
| 会長 | 乗降は区間内の2点に絞り、運行時間帯も純粹に神奈中のバス路線の空白時間帯にしているということで、国府津駅を発着する路線にはバッティングしないようにしていると考える。 利用実績は共有していただきたい。 |
| 会員 E | 国府津～ダイナシティ～鴨宮の路線について、タクシーでそこまで来ると路線バスの利用が減少すると考える。 |
| 会長 | 参考までに、東北や中部などでも定額タクシーの助成金を出している例がある。小田原市で例えれば、国府津駅までは1人で乗って600円、そこから先はメーターを元に戻して同じ車両でダイナシティまで行くことを認めているケースはある。その場合は初乗りも含めてタクシー運賃が発生するため、バスの運賃よりかなり高くなることから、バス利用者が大きく流れることはないと考える。 |
| 会員 F | 相乗りとは、どういう仕組みか。現地に行って相乗りになるかどうか分かるということか。 |
| 事務局 | 事前予約制で、知らない方と乗る前提であり、知り合いの方と同乗する予約も可能である。各個人で予約すれば、知らない方と乗り合う場合もあり、誰と相乗りになるかは乗車時に分かる。 |
| 会員 G | 地域の移動手段を確保することは、地域の切実な願いであるため、実証事業については、どの程度の利用があるか検証していただきたい。 |
| 会長 | 移動手段自体には異論がなかった一方で、相乗りの実態がどうか、実際にどの程度の利用があるかなどの情報は、この場で共有する必要があると考える。事務局で対応していただき、タクシー事業者等と調整を進めるということによろしいか。 (全員異議なし) |

| ・協議事項（４）小田原駅バス停表示板の改修について | |
|---------------------------|---|
| 会長 | <p>(特に質問・意見等なし)</p> <p>改修について、本協議会の予算により進めてよろしいか。</p> <p>(全員賛成)</p> |
| 会長 | <p>1点気になったが、東口ペデストリアンデッキの表示板では、1、2、3、4という記載があり、E1、E2とはなっていない。また、各種経路検索のサイトもE、Wという表記はないので、どの程度そのような表示があるのか確認いただければと思う。</p> |
| 事務局 | <p>確認の上、対応する。</p> |
| ・その他 | |
| 事務局 | <p>協議事項（２）のとおり、改めてご意見をいただく期日や方法を連絡させていただくので、ご協力をお願いしたい。</p> |
| 会員 A | <p>中心市街地活性化基本計画に関わった際の事例として、市が実施したい事業があり、その国庫補助を受けるための計画という一面があったが、民間事業者が実施する事業も補助を受けることができた。地域公共交通計画でも、民間事業者が使える関連した国の補助メニューがあると思うので、もしあれば会員に情報提供いただきたい。</p> |
| 事務局 | <p>地域公共交通計画は、市が行う事業だけではなく、交通事業者や市民が主体となる事業も記載するものであり、また、国の補助を受けるに当たり、計画に記載すべき要件も示されているため、市内で交通事業に関わる方が補助の活用を検討される場合は、適宜、計画を見直して対応したいと考えている。</p> |
| 会長 | <p>地域公共交通計画に係る国の補助メニューも充実しているので、活用の可能性があれば事務局と相談し、場合によっては本協議会を介して進めていただければと思う。</p> <p>(その他、委員より質問・意見等なし)</p> |
| 事務局 | <p>引き続き計画策定に際して調整、協議を進めていくことから、引き続き協力いただきたい。</p> |
| 以上 | |