

# 令和5年度 第2回小田原市生活交通ネットワーク協議会 書面会議結果報告兼議事録

## 1 書面会議の開催方法及び期間

令和5年11月20日(月)	【事務局→会員】書面会議の依頼
令和5年11月20日(月) ～24日(金)	【会員→事務局】回答票の提出

## 2 書面会議出席委員

全会員

※ 回答票（「意見なし」の意思表示を含む。）の提出をもって出席としている。

## 3 案件

協議事項

(1) 小田原市地域公共交通計画（案）について

## 4 協議結果

(1) 小田原市地域公共交通計画（案）についての意見等一覧

※提出された回答票のうち、「意見なし」については、掲載を省略。

※意見等については、今後小田原市地域公共交通計画策定を進めていくにあたり反映を検討していく。

委員名	意見
会員A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・67 ページ及び84 ページの公共交通不便地域の図の下に、57 ページと同様な定義および路線の注釈がないと空白時間帯があるのは橋岡地～国府津駅線のみであり、橋岡地～押切区間は他路線が空白時間帯なく走行しているため、勘違いされるのではないのでしょうか。せめて路線名の記載はあるべきと考えます。</li> </ul>
会員B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・77 ページの1-2 路線バスの維持・確保のうち、②広域路線の維持 -⑥小田原駅～根府川駅～石名坂線について、転回スペースの確保のため真鶴町に跨がっているかと存じます。 合理的な理由があることから真鶴町は費用負担をしていない旨、注記した方が良いかと存じます（この注記は別紙に記載することも可能なので、小田原市さんの判断にお任せします）。 文案例) 当該路線は真鶴町に跨がっていますが、転回スペースの確保のためによるものであり、真鶴町は費用負担をしていないため、真鶴町の地域公共交通計画に小田原駅～根府川駅～石名坂線の位置付けは行っていません。</li> </ul>
会員C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・11 ページの都市づくりの理念について 「歩いて暮らしやすい生活圏」に関し、都市機能の集中する市街地に対する理念である、中山間地の農業基盤に立地する地区では、地形と経済流通の関係で、域内移動の暮らしやすさの視点での理念について何らかの説明も言及されません。地区によっては、現在の公共交通とは縁の無い場所も存在しており、域内の学校、教育施設、タウンセンター、医療機関、公民館などへの移動で、新たなモビリティサービスと将来の脱炭素に向けたEVのカーシェア導入へのチャレンジが地域の希望に繋がるものと思います。</li> </ul>

委員名	意見
<p>会員C</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> <p>・19 ページの 第3章小田原市の公共交通に関する現状分析、3-1 地域の概況、(1) 人口の推移について</p> <p>橋北地区では、65歳以上の高齢化率が平成29年4月1日で約34%、令和5年4月1日時点で約39%であり、令和22年と、令和5年の時点で17年から22年先の状況（令和27年から令和22年当時の推計で17年から22年の推計値が現実となっている）です。他の地域は今後の追随する可能性があるため、更にこの先の計画の想定が必要なのではないかと考えます。</p> </li> <li> <p>・24 ページの市内のタクシー業者の一覧について</p> <p>他に橋地区で利用する市内で利用しているタクシー業者の関連で、二宮のタクシー業者社（神奈中タクシー、二宮ハイヤー）を利用していますが、計画で触れる必要は無いのですか？</p> </li> <li> <p>・29 ページの橋地域の県道709号について</p> <p>30分に一本程度運行しており現状を維持していただいて実感しており、大変感謝しています。引き続き確保に向けてご対応をお願いいたします。</p> </li> <li> <p>・30 ページの交通渋滞箇所13及び14について</p> <p>西湘バイパスの親木橋料金所の有料化から朝の通勤時間帯で国府津方面への慢性的な渋滞が起きており、台風発生時の高潮に伴う西湘バイパス閉鎖で渋滞が避けられない状況です。</p> </li> <li> <p>・30 ページの交通渋滞箇所15について</p> <p>トンネル内の大型車両すれ違いとトンネル先の2つの信号の関係（小田原厚木道路下りICへの右折車の待ち）の関係で一定交通量が収集すると発生しています。他方、このトンネルから新坂呂橋の交差点で、羽根尾工業団地行の大型トラックの交通量が朝晩に集中すると交差点待ちの渋滞が発生している状況です。</p> </li> <li> <p>・31 ページ危険箇所Mについて</p> <p>もともと歩道整備の拡張の余地の無い道路幅員が昔のままの県道で、羽根尾工業団地への大型車両の通行量の増加に伴い、大型車両による壁の当て逃げや交通の問題が多発しており、県道小田原中井線の新設の遅れと開通されるまでは、危険地区の解消は不可能であると考えます。</p> </li> <li> <p>・31 ページの危険箇所Oについて</p> <p>トンネル内での大型車両のすれ違いが原因であると思われ、大型車両での羽根尾工業団地への物流運搬時に交通量が増加しており、トンネル出入口と新坂呂橋信号の渋滞は関連する考えられます。</p> </li> <li> <p>・32 ページの市内のタクシー業者について</p> <p>24 ページの意見と同じです。</p> </li> <li> <p>・33 ページのコラムについて</p> <p>縦割り行政の弊害で、法では扱えない地域です。橋北地区は、小田原、足柄下郡、足柄上郡の県西地域と二宮の中郡と秦野を含む地域と古来からの歴史、交</p> </li> </ul>

委員名	意見
会員C	<p>通、経済、流通が関係している市内とも異なる地区であると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 36 ページの小田原市内各駅乗車人数の推移について 小田原市に関連する隣接の二宮駅での橋北地区の利用者の推移に触れる必要は無いのですか？</li> <li>• 46 ページの要望の多い取組について 国府津駅だけではなく、二宮駅の東京行きの電車の到着時刻とバスの出発時刻も接続が悪く、バスへ乗り継ぎできずに20分から30分待ちの状況となります。計画策定後には調整することを要望したいです。</li> <li>• 77 ページの1－2路線バスの維持・確保について ⑩の橋地区から国府津駅への路線は、小田原市内への通勤・通学、小田原市内から羽根尾工業団地への通勤、無医村故の最寄のかかり付けの医療機関への通院、ダイナシティ周辺の商業施設へのアクセス、中井町での乗り継ぎを経て秦野駅へのアクセスが特徴で、最寄の鉄道駅と4 km以上の域外移動に加え、中村川流域の2 km以内の小中学校と公共施設への域内移動の交通手段であることから見直しも含めて将来の広域路線の維持を是非とも配慮いただきたいです。</li> </ul>