

令和6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：令和6年11月19日（火）15:00～16:30

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

1 協議事項

（1）小田原市生活交通ネットワーク協議会規約の一部改正について

2 報告事項

（1）作業部会における施策の検討状況について

（2）令和6年度の事業進捗について

3 その他

○意見交換等

・協議事項1 小田原市生活交通ネットワーク協議会規約の一部改正について	
事務局	【資料1-1、1-2に基づき説明】
会長	補足として、協議運賃制度では、デマンド交通やコミュニティバスに係る運賃に限らず、タクシー業務適正化特別措置法による特定・準特定地域を除く地域におけるタクシー運行や市内鉄道など、多様なモードが対象になることから、独占禁止法に抵触しないよう道路運送法の改正がされたもの。協議運賃の「議論」は本協議会でできるが、「決定」は1社ずつ運賃協議部会で協議することとなる。 規約の改正について、お認めするということでよろしいか。 （全員賛成）
・報告事項（1）作業部会における施策の検討状況について	
事務局	【資料2に基づき説明】
会長	説明が省略された施策について、「No.8 ラッピングバス」「No.23 バス停の案内・サインの改善・統一化」「No.24 特定の路線、方面の名称変更、工夫等」は、作業部会で具体的にどのように議論されたか。また、「No.21 路線情報、運行情報等の提供の充実」における案内サインに関して、小田原駅東西自由通路の案内表示を

	数年前に統一化し、他の駅に比べ補助表示をやりすぎない形で既に改善が図れていると考えるが、今後、具体的にどういう場面やターゲットを想定して路面標示やデジタルサイネージを検討していくのか。 事務局 作業部会での議論について、「No.8 ラッピングバス」に関しては、各バス事業者の車体広告を含めたラッピングの実施状況を確認するとともに、こういったラッピングであれば今後実施できるかということを意見交換する中で、市から具体的なラッピングの提案があれば各社で検討するということであつたため、市が依頼するラッピングの実施も含め、これから検討していくというところ。 「No.21 路線情報、運行情報等の提供の充実」の路面標示等で想定する場面やターゲットに関しては、会長の認識のとおり、高齢者や障がい者、外国人観光客など誰にでもわかりやすい案内表示とするため、令和元年度にピクトグラムの拡大や鉄道・バスのナンバリングを追加する案内表示に交換したが、依然、箱根方面に向かう外国人観光客で迷う方が多い状況にある。地下街ハルネの案内所への問い合わせが非常に増え、通常業務に支障がきたしつつあるという相談も受けていることから、外国人観光客向けの更なる対策が必要と考えており、その1つとして路面標示を検討している。 「No.23 バス停の案内・サインの改善・統一化」に関しては、同じ名称のバス停が事業者ごとに複数設置されている場所があることから、利用者にわかりやすいように統一化できないかということを検討している。既存のバス停では、複数社分の情報の掲示が難しいことや設置費用が課題。 「No.24 特定の路線、方面の名称変更、工夫等」に関しては、1時間あたりの走行便数が多く利便性の高いバス路線を、地域の方などに認知いただくことで利用促進を目指すもので、小田原駅～国府津駅、小田原駅西口～市立病院、小田原駅～箱根方面などの路線で、「～ライン」といった愛称をつけるような取組ができるか、検討していきたいと考えている。
事務局長	No.21 の補足として、小田原駅東口のバス乗り場に向かう外国人観光客がペDESTリアンデッキから乗り場に降りるルートではなく、エスカレーターで地下街まで降りてしまうケースが多く、案内所の業務が逼迫している状況。ペDESTリアンデッキを経由して乗り場に降りるルートを辿る良い方法を探っている。
会長	新幹線の改札口にもサイネージがあり箱根方面への案内をしているが、「箱根方面」と「箱根行きバス停」で案内すべき内容は異なる。仮に、箱根行きバスに愛称がついていれば、その愛称で直感的な案内をすることもできるので、路線の愛称と案内の出し方を一体的に考えることを検討しても良い。 ラッピングバスについては、車体広告による収入を路線の維持に活かしていく部分もありつつ、特殊な例ではあるが、沼津市ではラブライブサンシャインの

	ラッピングバスを運転したいという志望動機の運転手の採用が昨年だけで 2 桁の数あった。小田原でも様々なコンテンツでのラッピングの可能性があると思うので、良いものがあれば運転手募集の取組との連携も期待できる。
会員 A	運転手不足に対する各取組は、R7 年度あるいは R8 年度の入社の方に向けた募集か。時期の想定があれば教えてもらいたい。
事務局	市消防退職者向けの周知については、既に希望のあったバス事業者の資料等の配架を行っており、R7 年度向けの募集といえる。運転体験会は、そもそも実施ができるかという調整から始まったもので、小田原ドライビングスクールの繁忙の状況から、来年度の開催を想定している。ハローワークとの連携も、具体的な部分は来年度になると見込んでいる。
会長	運転手の募集は国の検討会などでも議論されているが、随時進めるしかなく、自治体間の取り合いの様相がある。その中で、地元精通した消防職の次の働き先の選択肢として提示する形は、自治体間の競争から逃れる発想といえる。 他市では、市役所の中でバス・タクシーの合同説明会を開催するケースもある。地元で働く仕事であるという認識が浸透するだけでなく、市が関わることで学生やその保護者の心理的なハードルを緩和する効果もある。 地元に住み続け、地元で働きたいという高卒者や専門卒者も一定数いるので、そういった層へのアプローチも含め、多方面で検討していくことが重要。
副会長	「No.17 待合環境の改善」「No.18 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）」については、作業部会の中で優先順位が高いものを計画の中から抽出したとのことだが、改善策の具体の意見などはあったか。
事務局	現状は、計画で示した箇所の中から優先順位の高いものを抽出したところまでのため、今後、こういった対策がとれるかを引き続き協議していく。
会長	走行環境の改善では、警察や道路管理者との調整、予算化や道路事情、地先の合意形成など様々な課題があるが、具体的に進めていくためにどういった方法があるか、継続的な検討が必要である。 待合環境の改善では、コロナ前の事例だが、コンビニのイートインスペースを待合所として活用した取組があった。協力店舗は県 HP で公表するなどインセンティブを与え推進していたが、コロナ以降、イートインスペースをなくすコンビニも増えており、取組の状況は時流による変化も起こる。

・報告事項（２）令和６年度の事業進捗について	
事務局	【資料３に基づき説明】
会長	おだチケの関係で、小田原市のタクシーの迎車回送料金はどうなっているか。
会員Ｂ	小田原市内では各社同額で４００円。
会長	１回あたりの利用金額を計算すると１２１７円となるが、迎車をしていると実質８１７円で、初乗りと少しの距離の料金分しか乗車していない計算になる。迎車をせずタクシーを利用しているのか、どういう形でおだチケが使われているか気になるが、事務局やタクシー事業者で把握しているか。
事務局	チケット裏面のアンケートに行先を記載できるようにしており、山近記念総合病院やダイナシティを目的地として使用している例が多いと認識している。
会長	家から直接タクシーで行っているということか。
事務局長	目的地への往路で使っている場合もあれば、歩いて行ける距離の商業施設での買い物帰りにタクシーを利用する場合もあると地域からは聞いている。
会長	チケットはどのような形で配付しているか。
事務局長	１か月あたり２４００円相当分を冊子の形でまとめて配付している。タクシーの利用では、１回の乗車で２４００円までの使用が可能で、これは遠方までの用事ではなく、日常の買い物や通院などの移動に使ってもらうための上限設定である。バスの利用では上限はないが、富士急モビリティのシルバーパスや神奈川中央交通のかなちゃん手形の購入にもチケットを使うことができる。
会長	富士急モビリティでは乗降人数が増加し、箱根登山バスと神奈川中央交通では減少している要因は。
事務局	富士急モビリティでは、ダイナシティ行のバス路線の利用者が増えているものと想定している。
事務局長	神奈川中央交通については、チケットを使える路線が少ないため、二宮方面などの他路線の乗車でも割引を受けられるかなちゃん手形の購入にチケットが使われ、都度乗車の利用者が減少していることが考えられる。

副会長	かなちゃん手形の購入数が増えていると聞いているが、おだチケの影響によるものかは分析できていない。
会長	神奈川中央交通としてはどのような印象か。
会員C	おだチケが使われている実感はあるものの、対象が3路線 10 便のみ。二宮方面への利用のためにかなちゃん手形を購入しており、都度乗車での利用は減少傾向にあるのではという印象。
事務局長	箱根登山バスの減少理由は掴みきれていない。片浦地域のおだタクが往復運行に変わったので、その分が減少したという影響はあるかもしれない。
会長	おだタクはほぼバス路線を走行する取組であることに比べ、おだチケは自由度が高い使い方をされているという状況か。
事務局長	片浦地域でのおだチケの使い方では、真鶴駅まで電車で行ってしまい、江之浦の自宅までタクシーに乗るといった使い方をする人もいると聞いている。
会長	利用実績や情報を集めて分析する必要があるが、おだチケのような助成制度は、地域の公共交通の維持という観点ではなく、どの使い方が一番お得かという“無機質な”判断による利用になってしまう部分がある。 一方でおだタクは、地域の中で色々と検討を深めた地域とそうでない地域とで明らかに利用の差が出た状況といえる。地域に合う方法を地域自身にも知恵を絞って考えてもらうことが、実際の利用につながるということである。 地域の移動支援策を考えていく上ではどのようなアプローチが必要か、ある程度見えてきたことと思う。こうした中で、事務局の説明にあったデマンド交通はクリアすべき課題が多い。デマンド交通は、うまく運行できて1時間あたり4回の移動が限界のため、同じ時間に複数の予約が入ると乗車できない・予約を断られてしまうというケースが導入した市町で多々発生している。小田原の全域がデマンド交通に向かないということはないが、どの地域にどの移動手段が適しているか、実証事業を通してしっかりと掴んでいかなければならない。
事務局長	現在、デマンド交通の事業者需要予測を求めており、実際にどの程度の範囲のエリアであればうまく運用していけるか、適した地域はどこかを検証したいと考えている。また、定時定路線の移動手段を考える場合も同様に、停留スポットをどこに設定するかも課題となるので、地域の方々とよく相談し、自分事として捉えていただく意識も醸成してまいりたい。

会長	需要予測シミュレーションについては、まだ学術的に確立されたものがない。どこまで精緻な分析が出てくるかは非常に気にしているので、何かあれば報告・相談いただきたい。
会員 B	移動支援策を考える中で、おだタクとおだチケでそもそも対象者が違う。70 歳以上の方だけの意見が地域や市民の意見となることには違和感がある。
事務局長	デマンド交通の導入の検討については、地域の意見を聞いていく中で、バスの空白時間帯の移動手段がないという声と同時に、高齢者は自宅からバス停まで歩くのも大変だという意見が多かったところ。ドアツードアに近い移動手段の検討も進めながらも、まずは、年齢制限がなく誰でも乗車できるおだタクと免許を持っていない高齢者を対象とするおだチケの 2 つの事業を組み合わせる実証事業を開始した。 こうした中、高齢者以外にも昼間の移動手段に困っている方がいるという意見もあり、令和 6 年 11 月の第 3 弾から、おだチケの対象者に妊婦を含める変更を行った。高齢者だけではなく、地域の意見を聞きながら見直しを進めてきたと考えてはいる。
会長	おだタクは第 3 弾から片浦地域のみとなったが、第 2 弾まで実施していた前羽地域や下曾我・国府津地域では、利用者層は高齢者が中心だったのか。若い人も乗車実績もあったと記憶しているが。
事務局長	40 代の方で定期的におだタクを利用されている方がいたので、乗車実績が高齢者だけであったということはない。 現在までの利用実績に基づく検証としては、片浦地域は、目的地になる場所と運行エリアが一致している、小田原駅周辺に病院や買い物をする場所があることから、おだタクの満足度が高い。ところが、前羽地域や下曾我・国府津地域は、おだタクで国府津駅に出ても、病院や商業施設に行くためにはバスやタクシーに乗り換えが必要なことが不便で、利用が伸びなかったものと受け止めている。前羽地域や下曾我・国府津地域では、おだタクではない別の移動手段の検討が必要と判断し、おだタクの実証運行を終了した。 別の移動支援策を考える上で、交通政策としては、利用者を限定する取組では本来あるべきではないと考えているので、1 つの方法として民間提案制度による AI オンデマンド交通も含め、検討を進めていく考えでいる。
会員 B	誰もが利用できる移動手段として、デマンド交通の導入検討となることに飛躍があるように思う。おだタクを廃止するのではなく、既存の地域の交通事業者をより活用する考えを持ってほしい。

事務局長	片浦地域以外のおだタクを終了したが、デマンド交通については、こういった車両で実施するののかということも含めて検討中で、ハイエース等のワンボックス車両で実証をしている事例も多い。小田原市でも同様となった場合に、タクシー事業者やバス事業者に運行委託という形で協力をいただけないかと考えている。交通事業者と連携しての取組をやめるということではないと理解いただきたい。
会員B	ライドシェアの解禁等の議論もある中で、地域の公共交通機関を維持する・守るという計画の目的と異なる方向に取組がなっていくことを心配している。
事務局長	どのような形であれば地域の交通事業者に協力をいただけるのかということも含めて、協議会の中で協議したいと考えている。現在は、地域ごとにどのような移動形態が適しているかという検討の段階なので、具体的な運行方法を検討する段階で、改めて交通事業者には相談させていただきたい。
会長	海外のライドシェアで話題になっているのは通勤時の相乗りについてである。欧州では、自動車の総数削減＝低炭素・脱炭素の取組の中で、通勤時の交通渋滞を緩和するための手段としてライドシェアが注目されている。タクシーやバスの代わりにライドシェアを移動手段にするという性質の取組ではない。 ところが、現在の国の規制改革の議論では、ライドシェアを実施すれば運転手不足が解消されるようなことが安易に取り上げられており、海外と日本の状況や導入目的の違いに目が向けられていない。本協議会においても、ライドシェアを議論する段階にはないと考えている。 今回報告されたことの現状を整理すると、これまでのおだタクのやり方（昼間の空白時間帯に週2日の運行）では、地域によって様々な課題があることがわかったので、より有効に移動支援策を使ってもらうためにはどうあるべきか、交通事業者をはじめ会員の皆様の知恵も借りながら、地域の対応も含めて模索をしていくというところ。
会員D	おだチケの対象者は75歳以上から始まり、現在は70歳以上の免許を持っていない方となっているが、これを70歳でも75歳でもいいが、免許保有者にも広げることは考えているか。 以前、運転免許本部の高齢運転者支援室にいたが、高齢者の免許更新の支援に加え、免許返納の相談についても担当していた。（特に県西部の）高齢者は、免許返納により移動の足を失ってしまうことを恐れており、なかなか返納に踏み切れない。免許保有者にもこういった制度があれば、免許返納や車から公共交通機関への移動手段の移行が促進されると思うので、対象拡大も検討してほしい。

事務局長	対象を免許保有者まで拡大すると、対象が2倍以上の人数になるため、費用面だけを考えても実現が厳しいというのが正直なところ。現在のおだチケの対象は地域を絞っていて7000人、これが保有者も含めると約1万6000人になる。免許保有者にも対象を拡大してもらいたいという意見も実際にあるが、そこまで踏み切ることは今のところ考えていない。
会員D	警察庁のアンケートでは、免許を返納しても生活に特段支障はないという回答が多かったという結果が出ているが、なかなか決断に至らない人が多い。
会長	免許返納を考え始めるのが75歳前後といわれている。75～84歳の年齢層では元気に歩ける人もいれば移動が困難な人もいて、困難な人ほど免許を手放さない傾向にあるというデータもある。 武蔵野市の以前の公共交通会議で、同様の議論をしたことがある。武蔵野市はムーバスをはじめ公共交通が充実しているため、車がなくてもそれなりに生活できるが、問題になったのは、通勤などの駅周辺が目的地になる移動が中心の生活から、高齢者になると必ずしも駅周辺が目的地にならない生活に変わること。そうすると、公共交通では必要な移動をカバーできないため、高齢者になってから車を運転する必要があるケースもあることが議論になった。 こうした状況を考えたときに、免許を持っていない方は70歳以上、免許を持っている方でも75歳以上は対象とするような形にボトムを引き上げることも検討することが重要といえる。 おだチケの起点は、ラストワンマイルの移動やバス停までの移動が困難という人に対して、どう移動支援を行き届かせるかということが主眼であったが、山本会員から意見があったような、交通安全に事業の目的の裾野を広げていくときにおだチケをどう生かせるかということ。財政的な課題もあると思うが、こうした検討も必要だと思う。
・その他	
会長	11月25日に、国の「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」が立ち上がる。「交通空白」の解消とは、鳥観図でみた交通空白を埋めるというだけでなく、おだタクで取り組んだようなバスの空白時間の対策や、都市部におけるバスの減便が進む問題に対して何ができるかということなども考えていく組織であると確認している。曾我会員からの問題提起にあった、ライドシェアの拡大（による空白の解消）という単純な議論になってはならないと考えているが、各地域の具体のアイデアや手法も色々出てくると考えている。シンポジウムやプラットフォームの会議を視聴できるなど、様々なチャネルの発信があると思うので、会員の皆様にも関心をもっていただけたら。

事務局長	次回のネットワーク協議会の開催日程について、第3回の協議会を令和7年2月3日（月）の午後3時から、第4回の協議会を3月27日（木）の開催で調整を進めている。詳細は、議題や内容が固まり次第ご連絡する。 小田原市地域公共交通計画については、今年度が計画の初年度であり、小田原のまちで「誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現」を目指し、一つの施策を着実に進めていくためにも、会員の皆様には引き続き、お力添えをいただきたい。
-------------	--