

第3回平塚市地域公共交通活性化協議会

- 1 日時 平成30年12月18日(火)
午後1:00~午後3:00
- 2 場所 平塚市役所本館 619会議室
- 3 出席者 委員(欠席なし)
石黒委員、東委員、齋藤委員、井上委員、
宮本委員、岩本委員、和田委員、小林委員、
竹腰委員、梶田委員、藤田委員、中村委員、
今井委員、津田委員、小林委員、小山田委員、
佐野委員、中島委員、瀬戸口氏(代理)、
長谷川氏(代理)、遠藤氏(代理)、金岡氏(代理)
オブザーバー
秦野市都市部公共交通推進課 橋本課長
厚木市まちづくり政策部都市計画課 小堺課長
事務局(平塚市まちづくり政策部交通政策課)
市川課長、曾我担当長、担当1名、委託業者3名
- 4 会議の成立 平塚市地域公共交通活性化協議会規約第6条第2項
に基づき、委員の過半数の出席により成立
- 5 傍聴者 0名
- 6 議題 (1)追加アンケート調査結果について
(2)平塚市地域公共交通網形成計画(素案)(案)
について
(3)南北都市軸における幹線バスの導入について

(開会 13時00分)

会 長 それでは、第3回平塚市地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。まず、議題(1)「追加アンケート調査結果について」、事務局よりご説明をお願いします。

事務局 (資料1について説明)

会 長 何かご意見、ご質問はありますか。

委 員 p.5の事業者アンケート(個人)について、本文の数字とグラフが合っていないが、どちらが正しいのでしょうか。

事務局 グラフから、公共交通の利用のしやすさが「とてもしやすい」と「ある程度しやすい」の合計38.6%が正しい数値となりますので、本文を訂正させていただきます。

委 員 自治会アンケートについて、地域性は表れているのでしょうか。また、市民の方と自治会の意見が逆になった地区はありますか。

事務局 市民アンケートで公共交通が不便と感じられている方が多い地区では、自治会からの意見も、公共交通が不便という同様の結果が得られています。市民の方と自治会の意見は概ね同じ傾向が見られました。

委 員 事業者アンケート(代表)について、公共交通を利用した通勤を推奨していない理由は、どのようなのでしょうか。

事務局 アンケートでは、推奨していない理由を記入していただけていないため、把握ができていない状況です。

(資料1の質疑応答終わり)

会 長 議題(2)「平塚市地域公共交通網形成計画(素案)(案)について」ですが、まず、前回の第2回協議会の主な意見に対する修正・追加内容を中心に、第1章から第5章と巻末の地区別調書を含めて、事務局より一括説明を行なってから質疑応答を行います。次に、第6、7、8章は、章ごとに事務局から説明した後に質疑応答をお願いします。

事務局 (資料2、第1章から第5章と巻末の地区別調書について説明)

会 長 資料-2別紙1、No.11の「東海大学前駅までのアクセス手段」について、サンプル数はいくつでしょうか。

事務局 サンプル数は348件になります。

(資料2、第1章から第5章と地区別調書の質疑応答終わり)

事務局 (資料2、第6章について説明)

委 員 p.6の平塚市総合交通計画の基本理念の「公共交通と自転車を中心とした人と環境にやさしいまちづくり」の考え方を、p.51の基本方針(4)「自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進」に反映させてみてはいかがでしょうか。

事務局 ご意見を踏まえて検討します。

委 員 p.50の基本理念における「地域をつなぐ」や「持続可能」とは、どのような意味でしょうか。

事務局 p.52の地域公共交通ネットワークの形成のイメージより、「地域をつなぐ」とは地域内の移動(ピンク矢印)や、平塚駅と近隣の鉄道駅とをつなぐ地域間の移動(青矢印)をイメージしています。

また、「持続可能」とは、7章で掲げる施策により、公共交通を確保、維持していかなければならないということを意味しています。

委員 p.51の基本方針(1)の説明文に、「多くの市民や、市外の来訪者をさらに増加させる」とありますが、「増加させる」とは、どの言葉にかかっているのでしょうか。

事務局 「増加させる」は、市外からの来訪者のみにかかります。表現について、再度検討します。

委員 p.52の地域公共交通ネットワークの形成のイメージには、海岸地区の住民が病院へ向かうような動きや東西方向の動きについて、考慮されているのでしょうか。

事務局 p.52のイメージ図には、直接示されておりませんが、それをイメージした施策については、第7章でご説明させていただきます。

会長 p.50の基本理念で、自転車について触れていることから、基本方針にも、自転車の記述をしたほうがよろしいかと思われます。

事務局 ご意見を踏まえて検討します。

会長 p.50の基本理念の「身近で利用しやすい自転車」とは、地域としての利用のしやすさでしょうか。それとも、個人としての利用しやすさのどちらの意味でしょうか。

事務局 平塚市内が比較的平坦な地形であることから、地域としての利用のしやすさをイメージしています。表現について、再度検討します。

(資料2、第6章の質疑応答終わり)

事務局 (資料2、第7章について説明)

委員 バスが時間どおり来ないことや時間がかかることなどがあります。安全を重視していると思われませんが、バス会社で、時間を守るという教育をしていただけないでしょうか。

委員 バスの運行について、現状、運転士確保に苦慮しており、入社する運転士の半数以上が大型車の運転経験が無く入社しています。社員教育により、運転技術を一定レベルまで引き上げたうえで一人立ちさせていますが、安全運転の観点から、運行時間がかかってしまう運転士もおります。今後も、バスの社員教育により、運転技術をさらに上げていけるように努めてまいりますので、ご理解いただけたらと思います。

委員 バスの運行ダイヤについて、運行間隔を平準化していただくことや、スマートフォンを持たない高齢者のために、簡易的なものでよいので、バス停にバスロケーションシステムを設置していただくことはできないでしょうか。また、市で年1回程度、利用者の要望を吸い上げ、どのようなニーズがあるのかを事業者へ伝えていただくことはできないでしょうか。

事務局 バスの運行ダイヤについては、運転手の確保などのやりくりの中で今のダイヤとなっているものと思われまます。また、バスロケーションシステムの設置について、市内に多くのバス停がありますので、かなりの費用がかかるものと思われまます。ただし、バスロケーションシステムの存在を知らない方も多くいられると思われまますので、まずは、利用促進からはじめていくものと考えていまます。また、利用者の要望に関しては、他部署で実施している市民意識調査を参考にすることや、市へのメール、市長への手紙などで頂いたものを、市から定期的に交通事業者に伝えていくという進め方を考えていまます。

- 委員 例えば、広報などで年1回の公共交通への意見を募集するなどして、意見を集約し、どのようなニーズがあるのかを把握したうえで、事業者伝えていくことはできないでしょうか。
- 事務局 第8章の計画の進め方において、実施方法を検討するものと考えておりますので、ご意見を参考にさせていただきます。
- 委員 p.72の利用者インセンティブの付与について、現行のパスモやスイカなどのサービスとは、別のものでしょうか。
- 事務局 商業施設や商店街へ、自家用車でなく、ICカードで公共交通を利用して来店された方に対して、お店のポイントを倍にさせていただくといったサービスをイメージしています。
- 委員 p.54,55の鉄道の利便性の向上について、施策内容が要望を継続的に申し入れるとなっておりますが、施策内容と実施主体で行うことが合っていないように思えます。全体を通して見直しをしたほうがよいと思います。
- 事務局 鉄道事業者に申し入れをしていくのは平塚市ですが、要望内容を実施していただくのは、事業者となります。記載方法を再度検討させていただきます。
- 代理 他自治体の網形成計画でも、要望活動を行うのは市町村であり、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議は、あくまでもとりまとめを行う立場となるので実施主体ではありません。また、それに対して、鉄道事業者に申し入れを行うというものとなります。ツインシティも含めて、平塚市は要望活動を行なっていくという示し方がよいと思われる。
- 事務局 実施主体と役割について、記載方法を再度検討します。

委員 鉄道事業者として、多くの自治体から鉄道に関する要望を受けています。今の問題意識としては、人口減少、社員数の減少、収入減、税収減という社会情勢の中で、いかに地域の足を鉄道やバスやタクシーなどで確保しつつ、シームレスにしていくことが一番の課題であると考えています。さらに、バリアフリーやホームドアの設置、鉄道からバスへスムーズに、物理的にも時間的にも乗り継ぎができるように考えていかなければなりません。その中で、要望内容については、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議で、神奈川県が代表となり、優先順位をつけつつ、民間として費用を出すもの、税で出させていただくものとしっきりと切り分けて、スケジュール感をしっかりつくって取り組んでいくことが重要だと考えています。この場は、いろいろなご意見を賜る場として受け止めていきます。

会長 市内には鉄道駅が一つしかないので、平塚駅に焦点をあてることになりませんが、鉄道事業者として、全体の中の一つとして、できるところで判断していただきたいと思います。

委員 p.53 の表の中に、ツインシティへの新幹線新駅設置という表現がありますが、正しくは寒川町倉見への新駅設置と思います。p.54 の右側のイメージ図にもツインシティ大神地区しかないなので、そこに新駅ができると誤解されないように表現を修正していただきたいと思います。東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会の役割についても追記をお願いしたいと思います。また、p.62 の環状路線の新規運行の検討についてですが、湘南新道が将来できること等、新しく東西道路、環状道路ができた時の新規運行というイメージだと思われませんが、海岸地区から北側の地区への運行というものも市民から根強く要望がありますので、導入可能性を検討していきますの中に、そういった内容も含まれているかを確認させていただきたいと思います。いろいろな要望がありますので、どこかで

そういった検討をしていくという行動は起こしていかななくてはならないと思います。その他に、バスベいの整備についても、検討していく必要があるのではないかと思います。

事務局 ツインシティの記述について、ご指摘のとおり誤解の無いように修正します。期成同盟会の記載についてもご相談させていただきながら修正していきます。また、p.62 の環状路線の新規運行の検討について、具体的にどの路線を整備するという想定をしていますが、平塚駅を中心に放射状にバス路線が充実していて、比較的横の路線がないといったことをイメージして記載しています。バスベいに関する記載はありませんので、各道路管理者と相談した上で可能であれば追記していきたいと思います。

委員 各施策のスケジュールについて、もう少し具体的に記述することはできないでしょうか。また、p.73 の公共交通利用への意識啓発の一つに、モビリティマネジメント事業を取り上げていますが、先ほどの事業者アンケートの中で、公共交通の利用を推奨していないが75%ありました。先ほどの回答では、推奨していない理由を問うていなかったため、モビリティマネジメント事業がこのようなところに効果があるのかわかりませんが、なぜ推奨していないのかを確認しておかないと事業の検証が行えないと思います。後追いでもいいので、きちんと調べておく必要があると思います。

事務局 施策スケジュールについては、平塚市で実施していくものがほとんどなく、事業者に実施していただくといった中で、何をいつというのが難しいため、このような表現になっています。各事業者と再度調整して、もう少しわかりやすくできるところは見直していきたいと思います。また、モビリティマネジメント事業については、意識啓発を進めるにあたって、公共交通の利用を推奨していないところにスポットをあてて、推奨しない理由を把握する等、今後の事業を進めていく上での参考にしていきたいと思います。

委員 p.73 のバス乗り方教室ですが、乗車方法と運賃支払いは中乗り・前降り・運賃後払いで市内は統一されています。現金やＩＣカードなどの使い方の記載に変えたほうがよいのではないのでしょうか。

事務局 バス乗り方教室は、平塚市内だけでなく、他の市に行ったときは、違うバスもあるということも意識した記述としております。記載内容について、再度検討します。

会長 指摘のあった施策は、関係機関と再調整していただきたいと思えます。また、方向性は変わらないと思えますので、文言等の修正は、私のほうで確認させていただきますがよろしいでしょうか。

(資料2、第7章の質疑応答終わり)

事務局 (資料2、第8章について説明)

委員 第8章の施策の目標になりますが、鉄道の利用者数を指標とするのは適当なのではないでしょうか。

事務局 利便性が向上して利用者数が増えるのが理想ですが、将来の人口減少を考慮しますと、現状維持でも利用割合があがっているものと考えられます。また、近隣市の計画事例も参考にした上で利用者数として設定しています。

委員 市民意識調査やＪＲなどの事業者データで、利便性という観点で見ただけの場合に、何か活用できるものはないのでしょうか。

委員 評価指標は、将来像をどこにもっていきたいのかを踏まえて、定量的にするのか定性的にするのかを検討するとよいと思えます。

会 長 第7章との関連もありますので、施策の文言とあわせて、事務局で再度調整をお願いします。

(資料2、第8章の質疑応答終わり)

会 長 全体をとおして、何かご意見、ご質問はありますでしょうか。それでは、事務局で表現など細かい部分を再度、精査して、計画をまとめていただきたいと思います。

(資料2の質疑応答終わり)

事務局 (資料3について説明)

委 員 南北都市軸における幹線バスの運行ルートは、どこを通るのでしょうか。

事務局 運行ルートは、これから道路管理者や交通管理者と協議を行っていきますので、現段階では決定しておりません。

委 員 H29企業アンケート調査結果ですが、従業者数は平塚駅利用者のみ数を尋ねているのでしょうか。

事務局 平塚駅だけでなく、周辺の鉄道駅全てを含めたものになります。

(資料3の質疑応答終わり)

会 長 事務局から何か連絡事項はありますか。

事務局 計画素案（案）については、本日頂いたご意見やご指摘を踏まえて、各事業者と調整させていただきながら、会長にご確認いただきたいと思います。また、本日の会議で、計画の大まかな方向性はご確認いただけたと思いますので、今後は、パブリックコメントに向けて準備を進めていきたいと考えております。パブリックコメントの時期については、庁内の手続きを進めて、早ければ2月の中旬頃の実施を想定しております。また、計画の修正版は会長にご確認いただいた後に、各委員へお送りいたします。次回の協議会は、パブリックコメント実施後に計画の修正を加えた上で、3月下旬以降の開催を予定しております。

会 長 全体をとおして何かありますでしょうか。

オブザーバー 本日は、まちづくりと広域的な連携を支える公共交通体系の整備と、南北都市軸の幹線バスの導入について、平塚からツインシティ、さらに、本厚木駅までを見据えてお声かけていただいたものと認識しております。厚木市においても、広域的な視点で検討していくことが必要と考えており、現在の都市マスタープランでも、ツインシティと厚木を結ぶ公共交通システムの整備については、新東名のインター周辺の土地区画整理事業の計画もありますので、ツインシティの進捗に併せて検討していくことを定めています。また、都市マスタープランは2020年迄の計画であり、現在改定作業を進めていますので、今回のご意見を参考にして、平塚市と連携しながら南北都市軸の交通についての検討を進めていきたいと考えております。

オブザーバー 秦野市においても、新東名が2020年度に開通しますので、インターチェンジやサービスエリア、スマートインターができるなど、交通の再編が考えられますので、企業誘致も進んでいるこ

とも踏まえて、検討していくことを考えております。また、小田急小田原線の市内4駅のうち3駅で改修工事を進めていますが、鶴巻温泉駅南口では、駅前広場が完成しましてバスの発着場所と運行ルートも変わりました。東海大学前駅からのルートについても、地元からも様々な意見があり、ハード面の整備や現行のバス路線の振り替えなども考えられますので、また、近隣住民と調整していくことも考えられます。今後も、平塚市と連携しながら、交通の細かい計画について検討していきたいと考えております。

会 長 その他に何かありますでしょうか。
 ないようでしたら、会議を終了させていただきます。それでは、
 進行を事務局へお返しいたします。

事務局 本日は長時間にわたりますご審議、ありがとうございました。
 それでは、以上をもちまして、平成30年度第3回平塚市地域公
 共交通活性化協議会を閉会させていただきます。
 みなさまご協力ありがとうございました。

(閉会 15時00分)