

1 報告事項

(1) 湘南地区「おでかけワゴン」の取組について

【質問1】

事前登録・実費分徴収について、ガソリン代実費相当額の預り金1000円が月内に使いきれなかった場合は返金等は想定されていますでしょうか。

差し引きについて、会員個人の乗車回数（乗車距離）に応じて算出される想定と理解してよろしいでしょうか。

（国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 主席運輸企画専門官 小泉 伸介 様より）

【回答1】

ガソリン代実費相当額の預り金について、月内に使いきれなかった場合は、次の月に繰り越すことを予定しています。もし、おでかけワゴンに登録していた方が預り金を使い切らずに、途中で登録を抹消することになった場合は、預り金の残額をお返しする予定であります。

差し引く金額については、登録いただいた方の乗車回数によって、ガソリン代実費相当額が変わりますので、月末に費用を算出し、預り金から差し引きます。

【質問2】

湘南地区「おでかけワゴン」の取組について、運転手の責任ついて、事故等が万が一起きた場合、誰が責任をとるのか、運転中、何か起きた場合、市が責任とれるのか、やるにあたって、心配であり、はっきりきめて欲しい。

（神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 江ノ島電鉄労働組合 八島 敏夫 様より）

【回答2】

おでかけワゴンを運行するにあたっては、関係機関である湘南地区まちぢから協議会、特定非営利活動法人まちづくりスポット茅ヶ崎、特定非営利活動法人NPOサポートちがさき、社会福祉法人茅ヶ崎市社会福祉協議会、茅ヶ崎市及び神奈川県と協定を締結し、その協定の中で関係機関の役割分担を記載しております。事故等があった場合は、地域住民組織が関係機関に報告及び協議のうえ、解決及び再発防止策を講じると取り決めており、対処できるようにしております。

また、保険等にも加入し、損害等が発生した場合、費用の面でも対応できる体制を整えております。

(2) 緑が浜における江ノ島電鉄バスの停留所新設について

質問なし。

2 協議事項

(1) コミュニティバスの今後のあり方について

【意見1】

経費負担軽減のための減便については、運行回数の減便が、運転車両数または乗務員の仕業数の削減に繋がらなければ、運行経費の大部分を占める、人件費の削減とはならず、利便性の低下となる。

したがって、運転車両一両当たりの乗車人員や停留所別利用人員及び時間帯別利用人員等のデータをもとに運行継続の可否や人件費削減に繋がる、路線の短縮や減便を検討する。

また、運行事業者と協議し、本社経費や適正利潤等関節経費の削減を図る。

(公募による市民 長崎 栄一 様より)

【回答1】

まず、委員からいただきました意見の中で、仕業数というのは運転士の勤務時間等の仕事量のことを指すということと認識して回答いたします。

委員の御意見のとおり、運転士の仕業数が減るような減便でないと、運行経費の大半を占める人件費の削減につながらず、ただ運行回数が減り、利用者の利便性が減少するだけになってしまいます。運転士の仕業数を減らし運行経費を削減し、各種乗車人員等のデータに基づき、利便性が極力減少しないような減便を目指し、現在運行事業者と調整してまいります。

また、運行事業者と経費についても、今後協議していきたいと考えております。

(2) 茅ヶ崎市乗合交通整備計画の計画期間終了に向けた評価について

【意見1】

市内幹線道路において、主要交差点での交通事故防止のため歩車両分離信号が設置されている。歩車両分離信号設置に伴う車両渋滞により、バスの運行速度の低下が生じないか。評価項目への追加を検討されたい。

3 次期計画策定時の留意点について

(2) ①少子高齢化の進展

昨今、高齢者の運転操作ミスによる重大事故が多発しており、今後高齢者の運転免許返納者が増加すると思われる。

したがって、バスを中心とした、公共交通機関への誘導施策がますます重要になる。免許返納者に対する、公共交通機関への誘導施策がますます重要になる。免許返納に対する、公共交通利用補助制度との充実及び工法の拡充を図られたい。

その他

コミュニティバスに対する市費負担について

今後の市財政の見通しと合わせ、公共交通への支出限度額をどの程度とするのかが、課題となると思われる。

利用者一人当たりの市費負担額が、他の公共施設（例えば、市立病院、大尉機関、図書館等の運営費等）利用者との比較して適切か、過剰な負担となっていないか等検討されてはどうか。

(公募による市民 長崎 栄一 様より)

【回答1】

歩車両分離信号によるバス運行速度について、こちらは茅ヶ崎市乗合交通整備計画の「目標③バス運行の定時性を確保する」に関する事項として検討いたします。歩車両分離信号は、バスの定時性を妨げる要因の一つになるかもしれませんが、その一方で歩行者の安全を確保するための措置であると考えられます。こちらについては、運行事業者に歩車両分離信号の設置に伴い、定時性の確保が困難になっているかのヒアリングを実施し、その上で交通管理者と情報共有及び意見をいただくかを検討します。

少子高齢化の進展に伴う、公共交通機関への誘導施策について、免許返納に対して、公共交通利用補助制度を拡充等を図るということで、昨年度から市民集会等で御意見をいただく機会が増えております。本市としても、交通安全を担当している部局や高齢者施策を担当している部局とともに、免許返納施策の一環として、公共交通機関への誘導についても議論しておりますが、公共交通機関の利用補助制度については、今後事業費負担の増加が予想され、持続可能性についての見直しを行っている自治体もあることから、慎重に検討しております。利用補助制度に限らず、様々な手法を検討していきたいと思っております。

コミュニティバスの支出限度額の設定について、委員の御意見のとおり、茅ヶ崎市乗合交通整備計画では、コミュニティバスの支出限度額を設定していないため、目標の達成状況等を判断する基準がない状態となっております。次期計画である地域公共交通計画では、定量的な目標を設定することとなっており、コミュニティバスについても、運行経費や乗車人数等の目標設定が必要となり、支出限度額を含めた目標値をどのように設定するか、委員の意見を参考に、検討してまいります。

