

## 令和元年度第2回小田原市生活交通ネットワーク協議会 次第

日 時 令和2年2月14日（金）午後2時  
場 所 小田原市役所7階 大会議室

### 1 開 会

### 2 議 題

報告事項

- (1) 第6回バス de おでかけプロジェクトについて
- (2) 橘地域における実証運行事業について

その他

- (1) 片浦地区における共生社会仕組みづくり外出支援モデル事業について

### 3 閉 会

1 目的

本プロジェクトは、公共交通の利用促進と本市の CO2 排出量の削減を図るため、バス事業者、商業者、行政の官民連携により、自家用車からエコな公共交通への転換を促進するとともに市民のおでかけの機会の増加を図ろうとするものである。

2 プロジェクト参加者

バス事業者：箱根登山バス株式会社、富士急湘南バス株式会社  
 商業者：ダイナシティ、イトーヨーカドー小田原店  
 行政：小田原市

3 実施結果

	今回（第6回）	※参考 前回（第5回）
配布期間	令和元年8月1日～令和元年8月31日 31日間	平成30年7月14日～8月13日 31日間
利用期間	令和元年8月1日～令和元年9月30日 61日間	平成30年7月14日～平成30年10月14日 92日間
配布条件	購入金額2,000円ごとに1枚 ※最大2枚まで	購入金額2,000円ごとに1枚 ※最大2枚まで
利用条件	「ダイナシティ」又は「小田原東郵便局前」バス停で乗車又は下車した場合に有効	「ダイナシティ」又は「小田原東郵便局前」バス停で乗車又は下車した場合に有効
実施結果	配布予定3,100枚 配布枚数3,100枚(配布予定比100.0%) 利用枚数2,223枚(配布枚数比71.7%)	配布予定5,300枚 配布枚数4,604枚(配布予定比86.9%) 利用枚数3,125枚(配布枚数比67.9%)
アンケート	回答数731枚(利用枚数比32.9%) 【ダイナシティへの普段の交通手段】 バス・電車：476枚(41.8%) 自家用車：286枚(25.1%)	回答数634枚(利用枚数比20.3%) 【ダイナシティへの普段の交通手段】 バス・電車：367枚(38.1%) 自家用車：299枚(31.1%)

4 実施効果

プロジェクト実施期間における自家用車からバスへの移行台数及びそれに伴う CO2 削減量について、アンケート結果を基に概算値を算出した。

(1) 自家用車からバスへの移行台数

$$2,223 \text{ 枚(バス無料乗車券利用枚数)} \times 25.1\% \text{ (ダイナシティへの普段の交通手段が「自家用車」の回答率)} \div \underline{557 \text{ 台}}$$

(2) CO2 削減量

$$557 \text{ 台} \times 6.30 \text{ (車1台あたりのCO2排出量)} = \underline{3,509\text{kg-CO2}}$$

※車1台あたりのCO2排出量 年間排出量2300kg-CO2÷365日=6.30

$$\Rightarrow \underline{\text{杉} 250 \text{ 本が1年に吸収するCo2量}} \text{ 又は } \underline{2\text{L ペットボトル約} 178 \text{ 万} 6 \text{ 千本分}}$$

※杉のCO2吸収量：14kg-CO2/本/年 ※CO2(0度,1気圧)1kg=509L

5 実施期間中の写真



バス無料乗車券の配布期間中、ダイナシティの敷地内にプロジェクトののぼり旗を設置

## 橋地域における実証運行事業について

令和元年（2020年）2月14日

## 1 実証運行の目的

利用者の減少に伴う路線バスの減便や路線廃止が懸念される橋地域において、地域・交通事業者・行政の協働により、地域ニーズを踏まえた路線バスの再編（運行ルート変更・ダイヤ改正）や、地域のイベントを活用した利用啓発活動の実施など、路線バスの利用促進・運行効率化に係る実証運行事業に取り組み、その効果を検証するとともに、成果を市域全体の持続可能な公共交通ネットワークの構築に活用する。

## 2 実証運行に係る取組フロー

## (1) アンケートによる地域ニーズの把握（平成25年度実施）

新たな経由地の設定や、鉄道・他のバス路線との乗継を考慮したダイヤ改正の必要性などを把握する。

## (2) 再編案の作成・実施

地域ニーズを踏まえ、地域の代表者と行政で組織する橋公共交通検討会において路線再編案等を検討し、小田原市生活交通ネットワーク協議会の意見も踏まえて実証運行を実施する。

## (3) 更なる再編の必要性の検討・実施

利用状況を分析し、再編の妥当性を検証する。  
利用者の少ない路線や時間帯の廃止・減便など、採算性向上のため必要に応じて更なる再編を検討・実施する。

地域のイベント等での利用啓発

## 3 地域ニーズの把握と路線再編の概要

## (1) アンケート調査による地域ニーズの把握

橋地域の自治会に加入している住民、橋タウンセンターこゆるぎ利用者、西湘テクノパーク立地企業等に対するアンケート調査により、路線バスに係るニーズを確認・整理した上で再編を実施。

## 【主なニーズ】

- ① 橋タウンセンターこゆるぎへの路線バスの確保
- ② 西湘テクノパーク経由系統の新設
- ③ 橋団地への路線バスの接続

## (2) 路線再編の実施

## 第1回再編（平成28年3月実施）

地域ニーズを反映した再編

## 第2回再編（平成29年9月実施）

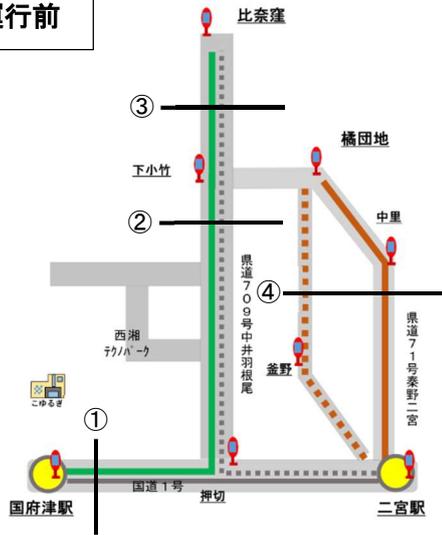
採算性も考慮した再編



#### 4 路線再編と利用状況

##### (1) 実証運行の路線・運行本数の変遷

### 実証運行前



路線別の運行本数

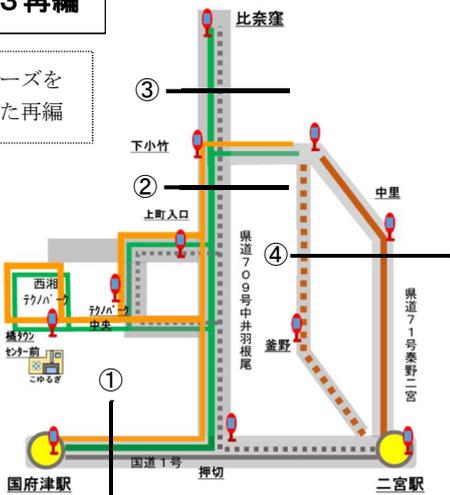
路線	運行本数 (平日片道)
国府津駅～比奈窪	14.5
二宮駅北口～中里～橋団地	1.7
二宮駅北口～釜野～橋団地	1.2
二宮駅南口～比奈窪	4.4
平塚駅北口～国府津駅	3.3

区間別の運行本数

区間	運行本数 (平日片道)
①国府津駅～押切バス停	47.5
②押切バス停～下小竹バス停	14.5
③下小竹バス停～比奈窪バス停	14.5
④橋団地バス停～二宮駅北口	2.9

### H28. 3再編

地域ニーズを反映した再編



路線別の運行本数

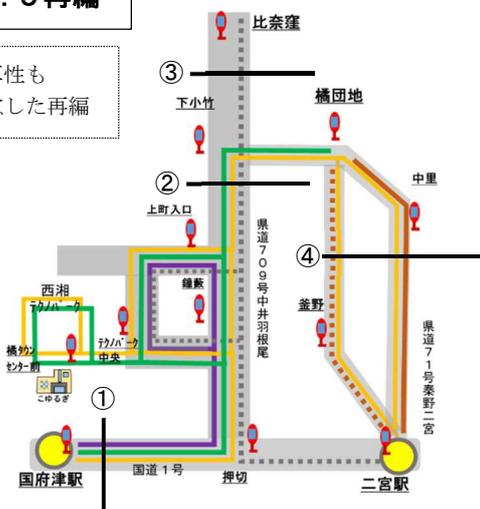
路線	運行本数 (平日片道)
国府津駅～比奈窪	9
国府津駅～橋団地	18.5
二宮駅北口～中里～橋団地	1.7
二宮駅北口～釜野～橋団地	1.2
二宮駅南口～比奈窪	4.4
平塚駅北口～国府津駅	3

区間別の運行本数

区間	運行本数 (平日片道)
①国府津駅～押切バス停	30.5
②押切バス停～橋団地バス停	27.5
③橋団地バス停～比奈窪バス停	9
④橋団地バス停～二宮駅北口	2.9

### H29. 9再編

採算性も考慮した再編



路線別の運行本数

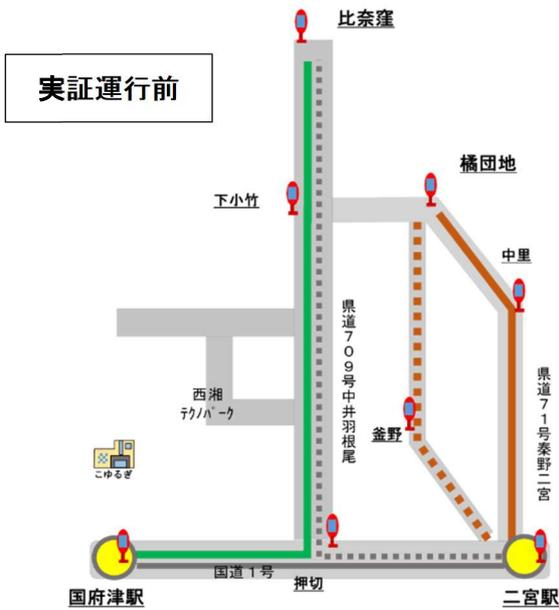
路線	運行本数 (平日片道)
国府津駅～橋団地	3.5
国府津駅～二宮駅北口	19.5
二宮駅北口～中里～橋団地	2
二宮駅北口～釜野～橋団地	2.5
国府津駅～国府津駅	3
二宮駅南口～比奈窪	4.4

区間別の運行本数

区間	運行本数 (平日片道)
①国府津駅～押切バス停	2.6
②押切バス停～橋団地バス停	2.3
③橋団地バス停～比奈窪バス停	0
④橋団地バス停～二宮駅北口	2.4

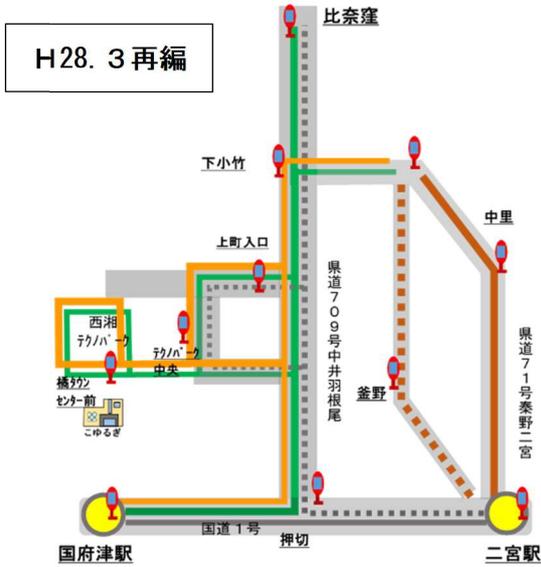
※ 二宮町側の路線（茶色）は、H29. 9再編により統合したため実証運行路線とともに表示。  
 ※ 灰色・破線は実証運行対象外。

(2) 利用者数などの推移



緑色・茶色の路線	
1日当りの利用者数の合計	684人/日
運行バスの台数	4台
1日バス1台当りの輸送人員	171人/台

(平成27年4月～平成28年3月実績)



緑色・黄色・茶色の路線	
1日当りの利用者数の合計	910人/日
運行バスの台数	5台
1日バス1台当りの輸送人員	182人/台

(平成28年4月～平成29年9月15日実績)

- ・地域ニーズを反映した再編により、利用者数は増加したが、バスの運行台数も増加したことから、1日バス1台当りの輸送人員は微増（実証運行前の1.06倍）にとどまった。



緑色・黄色・茶色・紫色の路線	
1日当りの利用者数の合計	847人/日
運行バスの台数	4台
1日バス1台当りの輸送人員	212人/台

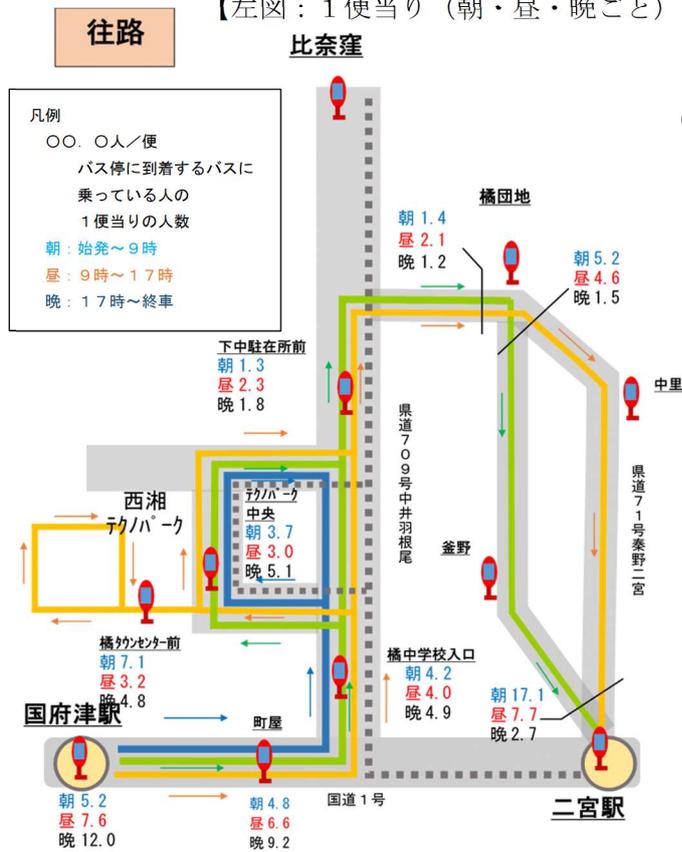
(平成30年4月～平成31年3月実績)

- ・朝方の通勤時間帯の需要に対応するため、紫の路線を新設
- ・利用の少ない区間・時間帯の廃止や減便、国府津駅～二宮駅北口系統の新設により、バスの運行台数を1台減らした結果、実証運行前から2割程度の効率化が図られた。

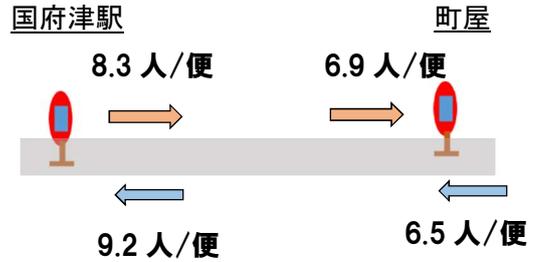
(3) 区間別の利用状況 (平成30年4月～平成31年3月の実績より算出)

主要バス停に到着するバスに乗車している人数

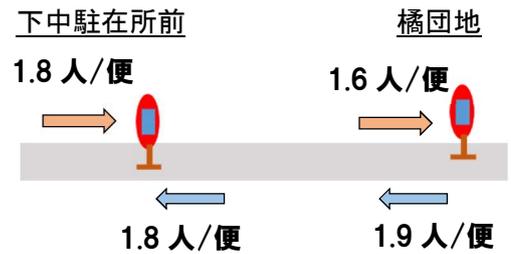
【左図：1便当り (朝・昼・晩ごと) 右図：1便当り (日平均)】



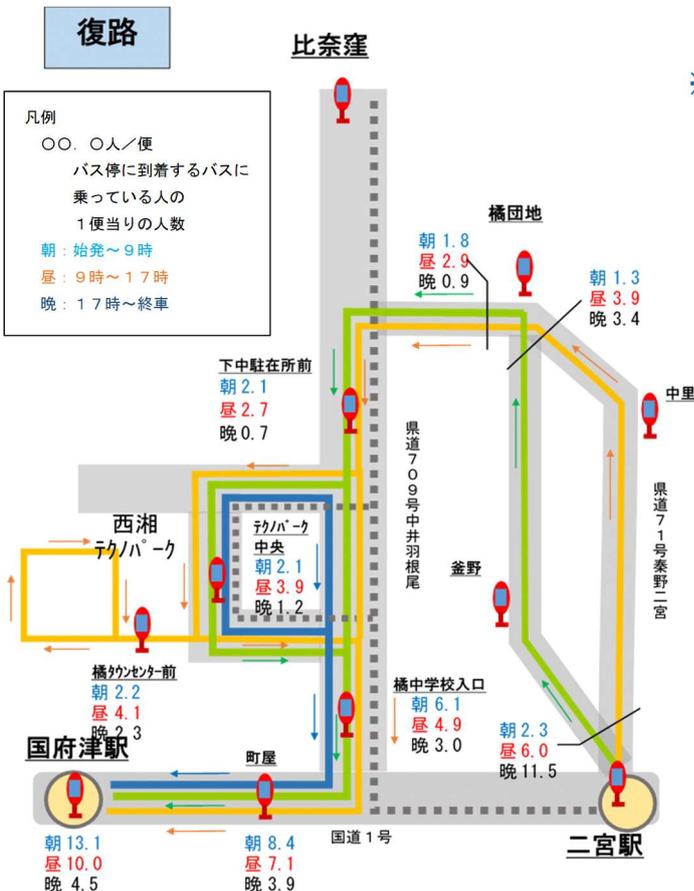
①国道1号区間は一定の利用がある



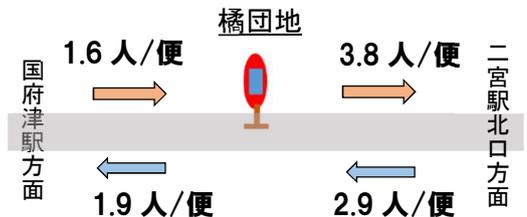
②下中駐在所前バス停前後の利用者は、少数



※比奈窪～二宮駅南口路線 (灰色破線) における下中駐在所前バス停付近の乗車人数は往路5.3人/便、復路5.9人/便であり、こちらの利用者が多い。



③橋団地バス停から国府津駅方面へ向う利用者は、二宮方面に向かう利用者に比べ少数



※上記人数には、二宮駅南口と比奈窪を結ぶ路線の利用者は含まれていない。

(4) 西湘テクノパーク周辺各新設バス停からの乗車人数

①橋タウンセンター前バス停の乗車人数は40～90人/月(1.3～3.0人/日)と乗車人数が少ない。(図:水色)

②テクノパーク西・中央・北バス停の乗車人数の合計値は増加傾向。

3つのバス停の利用者数(合計)

平成28年度

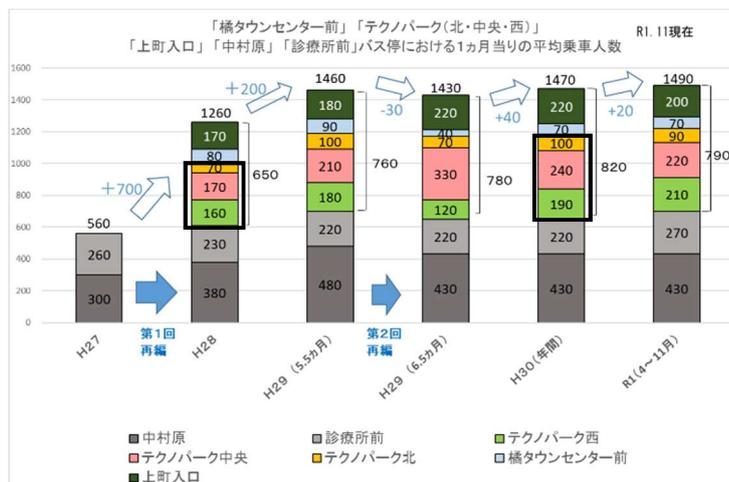
400人/月(13.3人/日)

平成30年度

530人/月(17.7人/日)

130人/月増加

テクノパーク周辺の各バス停で乗車する人数(1月当り)



(平成27年4月～平成31年3月の実績より算出)

5 地区住民の利用実態について(路線再編後の住民アンケートより)

第2回再編以降の路線バスの利用実態を把握するため、橋地域の自治会に加入している全世帯と橋団地共同住宅の全世帯(計3,458世帯)の5歳以上を対象として、平成30年10月に「橋地域の移動手段に関するアンケート調査」を実施。

前羽地区(国道1号沿道)と橋北地区(県道709号沿道)に分けて、利用者が国府津駅又は二宮駅方面のどちらに向かうか整理。(普段、路線バスを利用する人として、利用頻度で週1日以上利用すると回答した人を抽出。)

回答状況:対象3,458世帯、回答1,747世帯(回答率50.5%)対象8,466人、回答4,093人(回答率48.3%)

(1) 目的地の傾向

①前羽地区 対象285人

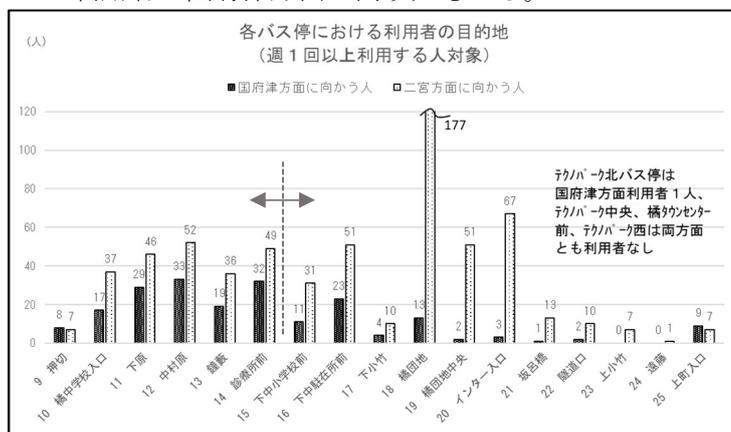
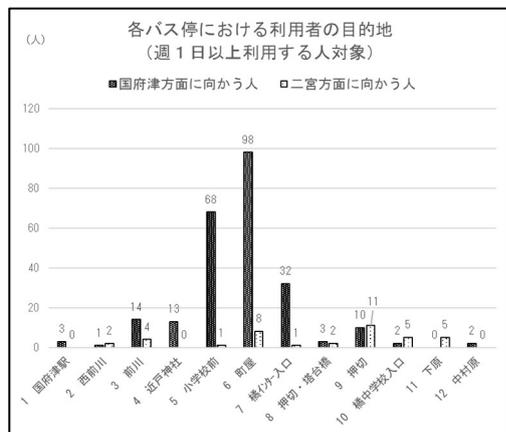
(回答者1,065人のうち26.7%)

町屋バス停の利用者をはじめ、大多数の人が国府津方面に向っている。

②橋北地区 対象863人

(回答者2,996人のうち28.8%)

下中小学校バス停以北の利用者は、二宮方面に向う人が大多数。一方、診療所前バス停以南の利用者は国府津方面に向う人もいる。

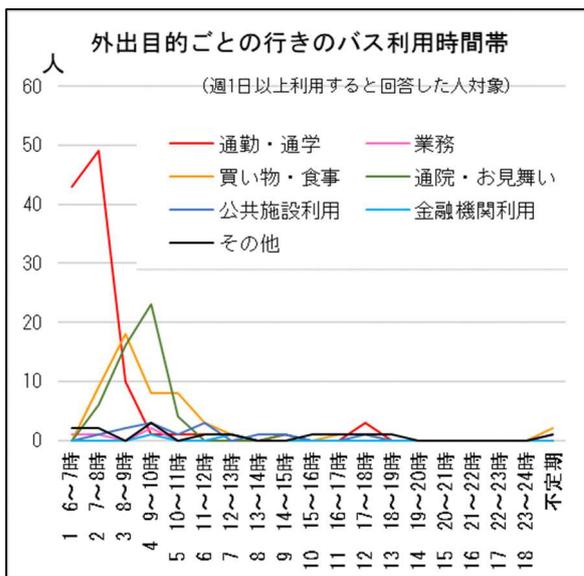


下中小学校前～橋団地バス停における国府津駅方面への利用者は橋北地区利用者のうち約6%と少なく、4「(3) 区間別の利用状況」と合致する。

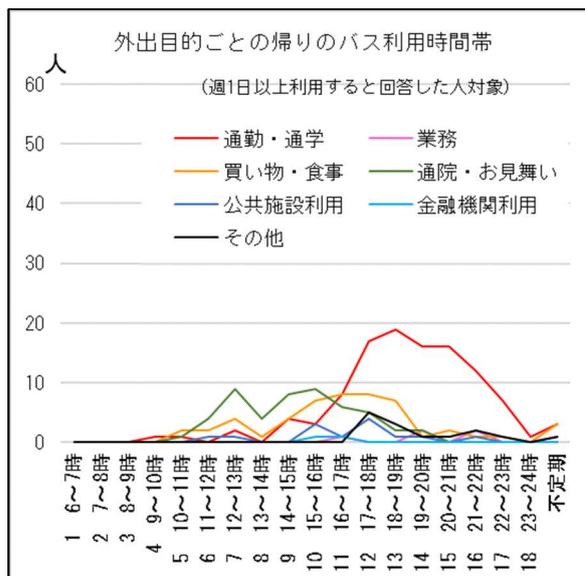
## (2) 外出目的と利用時間帯の関係

### ①前羽地区

#### (行き)



#### (帰り)

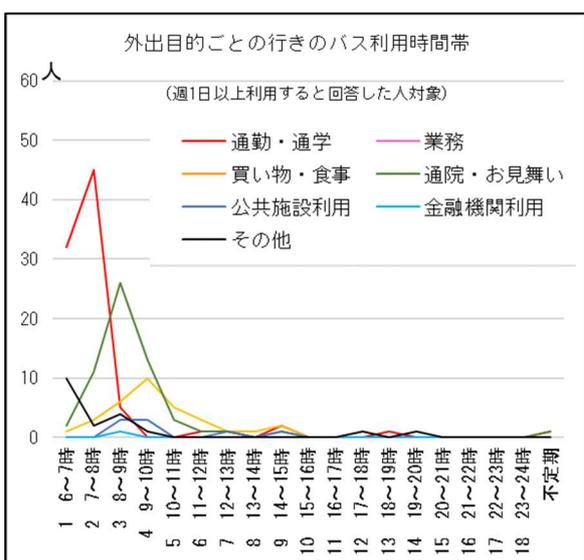


最も利用が多い「通勤・通学」利用のピークは「行き」が7時台、「帰り」が18時台であるが、「帰り」の利用時間帯は15時台から22時台に分散している。

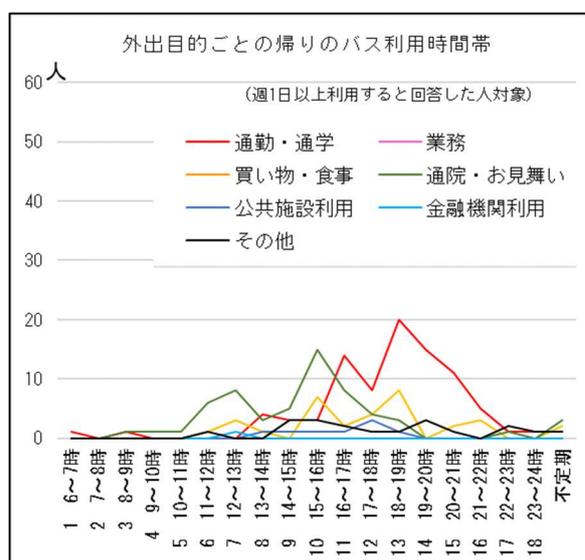
次いで利用が多い「買い物・食事」利用のピークは「行き」が8時台、「帰り」が16時、17時台であるが、「帰り」は14時から18時台に分散しており12時台も利用がある。

### ②橋北地区

#### (行き)



#### (帰り)



最も利用が多い「通勤・通学」利用のピークは、「行き」が7時台、「帰り」が18時台であるが、「帰り」の利用は16時台も多い。

次いで利用が多い「通院・お見舞い」利用のピークは「行き」が8時台、「帰り」が15時台であるが、「帰り」の利用は12時台にもピークが見られる。

※ 上記は週1日以上利用し、国府津駅方面に向かう人を対象として抽出。

## 6 検証のまとめ（実証運行の利用実績とアンケートによる利用実態より）

### （1）地区や時間帯ごとの利用者の傾向

前羽地区は国府津駅方面へ、診療所前バス停以北の橘北地区では二宮駅方面へ向う傾向が顕著であり、朝・晩の時間帯は「通勤・通学」目的、昼間・夕方時間帯は「買い物・食事」、「通院・お見舞い」目的の利用者が多い。

### （2）実証運行路線の利用者数の増減

ニーズに応じた経由地の設定や、運行本数の増加など、利便性の向上により利用者は一定数増加する。（1日当りのバス利用者：実証運行前 684 人/日→第1回再編 910 人/日）

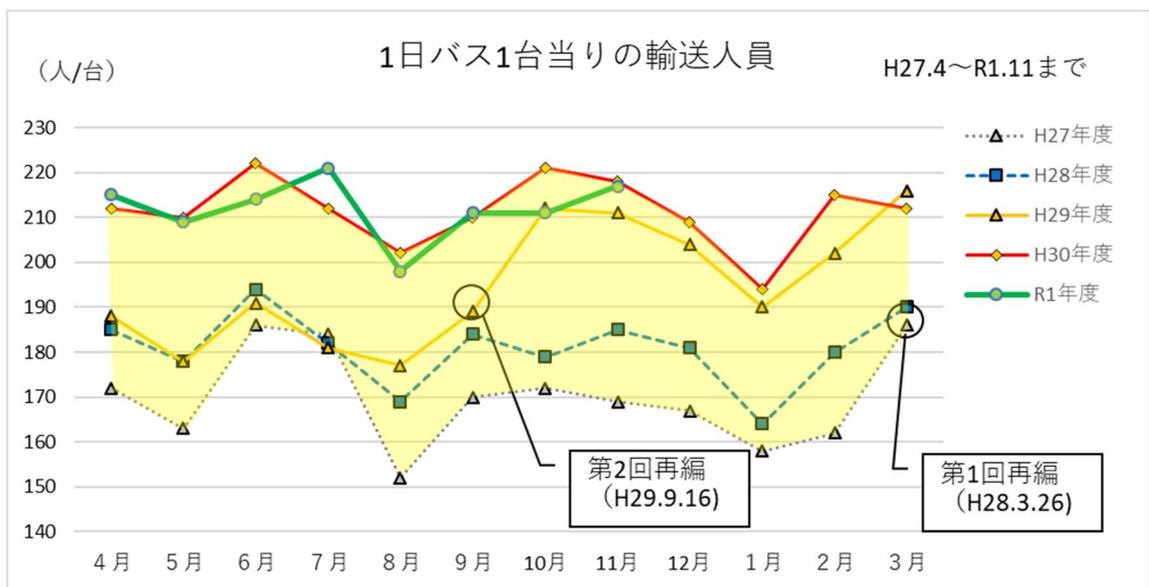
### （3）路線再編等による実証運行事業の結果

- ・国府津駅～町屋間は、一定数の利用者はいるものの、現状の運行本数、利用者数では、交通事業者が単独で維持していくことは難しい。
- ・橘団地～県道 709 号線～下中駐在所前間は、利用者が少なく、継続的な運行の必要度は低いと考えられる。
- ・地域ニーズを踏まえた上で、利用者数の少ない区間や時間の廃止・減便や、路線の統合などの再編を実施した結果、1日バス1台当たりの輸送人員は実証運行前の1.24倍に相当する212人/台に増加しており、路線再編等による効果は、2割程度と想定されるが、事業継続性の目安としての目標値からは大幅に下回る結果(▲47%)となっている。

	実証運行前	実績	目標値	実績/目標値
1日バス1台当たりの輸送人員	171人/台	212人/台	400人/台	▲47%

1.24倍

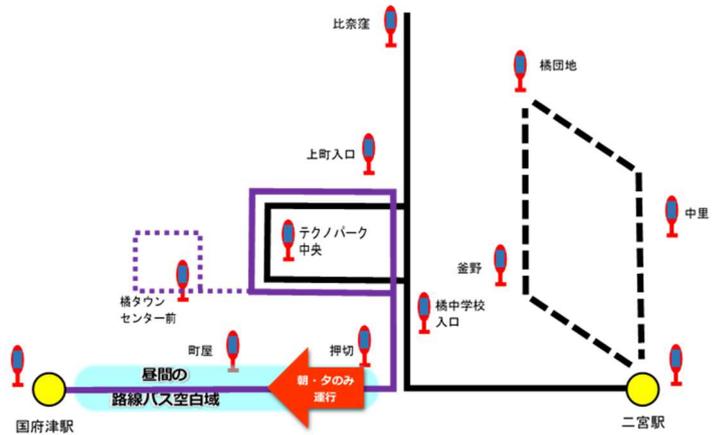
実証運行前から現在までの1日バス1台当たりの輸送人員の推移



## 7 今後の方針

- ・実証結果として、橋団地から国府津駅への利用実態や、新たに経由したテクノパークのニーズなどが把握できたものの、交通事業者の採算性向上等の課題も残った。令和元年度の実績から、目標値の達成は今後も見込まれず事業の継続が難しいことから、市としてはこの実証運行事業は継続せず、令和元年度末をもって終了することとする。
- ・この実証運行事業の終了により、交通事業者としては、令和2年度以降、赤字補填等の補助が見込まれず、現状の形態での運行継続は困難なことから、バス路線の再編について、利用状況等から、国府津駅～テクノパーク中央間の朝夕の通勤・通学を中心とした時間帯での運行に集約することを検討している。
- ・検証結果をもとに、交通事業者と協議・調整を行うとともに、地域の意向を踏まえ、移動手段の確保について検討する。

検討しているバス路線再編案（補助がない場合）



(参考) 橋地域のバス路線図



# おでかけ品質確保・向上のためのルール

## 地域へのあらたな公共交通導入のルール

### (1) 基本方針

本ルールは、「小田原市地域公共交通総合連携計画」で定める「おでかけ品質確保・向上のためのルールづくり」により、買物・通院・通勤・通学などの日常生活に欠かせない移動手段である路線バス等の公共交通導入検討を行うために定めるものです。

※「小田原市地域公共交通総合連携計画」とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、平成 25 年 3 月に小田原市の公共交通のあり方を定めた計画です。

#### 1) 対象地域

小田原市全域において、路線バス等の地域公共交通の利用が不便な地域とします。

#### 2) 対象となる地域公共交通

原則として路線バスの導入検討とします。

ただし、地域の実情・特性等により、路線バスの導入検討が困難な場合は、必要に応じてコミュニティバス（乗車定員 11 人以上）や乗合タクシー（乗車定員 10 人以下）等を検討することができます。

#### 3) 役割分担

導入検討にあたっては、提案、検討、運行計画策定、実証運行、本格運行の手順で進めることとし、市民・交通事業者・行政が主体的に関与し、それぞれの役割を果たすものとします。

主体	役割
市民	要望者ではなく主体として、提案から利用まですべてのプロセスに参加し、利用することで公共交通を支える意識を持つ。
交通事業者	公共交通のプロフェッショナルとして、市民ニーズに即した効率的な運行を実現する。
行政	コーディネーター兼サポーターとして、関係者との調整、情報収集及び提供、その他支援等を行う。

○市民、交通事業者、行政のいずれもが提案者となることのできるものとします。

なお、市民が提案する場合は、地域に住む 5 人以上のグループとします。

○原則として、市民・行政による地域検討組織を設立し、必要に応じて交通事業者も参画し、移動手段の確保に向けた取組を推進するものとします。

## (2) 取組の手順

ここでは、市民からの提案についての手順を示します。

### STEP1 提案

市民から路線バスの提案（提案者：地域住民5人以上のグループ）

### STEP2 出前講座の開催

出前講座を開催し、「小田原市地域公共交通総合連携計画」の概要を説明・周知

### STEP3 路線バスの検討

- ① 地域住民・自治会等に地域検討組織の設立を確認（提案者が事務局となります）
- ② 地域の実情及び特性の把握、課題の整理
- ③ 路線バスによる課題解決の検討

※路線バスの導入が困難であり、コミュニティバス・乗合タクシー等を検討する場合はSTEP6へ

報告



助言

### STEP4 路線バスの実証運行計画の検討・協議

- ① 運行方法等を定めた実証運行計画の策定
- ② 実証運行計画の適切性に関する協議
- ③ 地域の市民等に対し、実証運行計画の説明及び合意の形成
- ④ 関係官庁等への確認、協議

報告



助言

### STEP5 路線バスの実証運行（3年以内）

- ① 地域の市民・自治会等への説明会開催
- ② 運行に係る許可申請、バス停の設置、車両調達等の実証運行に向けた準備
- ③ 実証運行の周知、利用促進のPR
- ④ 実証運行を開始（3年以内）
- ⑤ 実証運行実績を随時確認し、実証運行計画の見直しも含め、本格運行への移行について協議

※運行継続条件を満たす場合は本格運行へ

※運行継続条件を満たさない場合は基本的に取り組みを終了。なお、路線バス導入は困難だが、コミュニティバス・乗合タクシー等を検討する必要がある場合はSTEP6へ

報告



助言

### 路線バスの本格運行

小田原市生活交通ネットワーク協議会

## STEP6 コミュニティバス・乗合タクシー等の検討

コミュニティバス・乗合タクシー等による課題解決の可能性の検討  
※コミュニティバス・乗合タクシー等が困難な場合は取り組みを終了

報告

助言

## STEP7 コミュニティバス・乗合タクシー等の実証運行計画の検討・協議

- ① 運行方法等を定めた実証運行計画の策定
- ② 実証運行計画の適切性に関する協議
- ③ 地域の市民等に対し、実証運行計画の説明及び合意の形成
- ④ 関係官庁等への確認、協議

協議

承認

## STEP8 コミュニティバス・乗合タクシー等の実証運行（3年以内）

- ① 地域の市民・自治会等への説明会開催
  - ② 運行に係る許可申請、バス停の設置、必要に応じて車両の調達
  - ③ 実証運行の周知、利用促進のPR
  - ④ 実証運行を開始（3年以内）
  - ⑤ 定期的の実証運行実績を確認し、実証運行計画の見直しも含め、本格運行への移行について協議
- ※運行継続条件を満たす場合は本格運行へ  
※運行継続条件を満たさない場合は基本的に取り組みを終了

協議

助言

小田原市生活交通ネットワーク協議会

## コミュニティバス・乗合タクシー等の本格運行

※小田原市生活交通ネットワーク協議会は、学識経験者、市民代表、交通事業者、行政等が構成員となり、市民ニーズを見極め、地域公共交通のあり方を議論する場です。

### 支援基準と運行継続条件

地域公共交通	支援基準	運行継続条件 (案件ごとに設定)
路線バス	・行政支援は予算の範囲内で実証運行期間中の運行経費と収入（地域の会費、協賛金等を含む）の差額の1/2以内を補助	・設定した目標利用者数以上（1便平均〇人以上等）
コミュニティバス・乗合タクシー等	・行政支援は予算の範囲内で実証運行期間中の運行経費と収入（地域の会費、協賛金等を含む）の差額を補助	・設定した目標利用者数以上（1便平均〇人以上等）かつ収入が運行経費の〇%以上等



片浦地区における共生社会仕組みづくり外出支援モデル事業について

1 目的

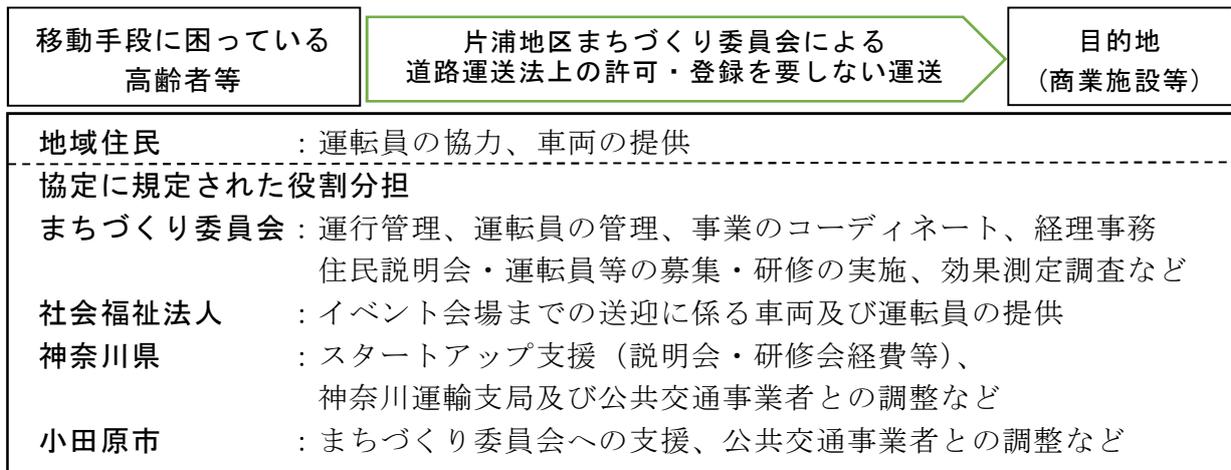
片浦地区において地域課題の一つである高齢者等の外出支援について、地域住民が主体となって、社会福祉法人、県、市の連携協力のもと、事業として取組むことで、誰もが支え合い、受け入れ合う持続可能な共生社会の実現を図る。

2 経過

- (1) 平成 29 年 1 月、片浦地区まちづくり委員会が高齢者等の移動手段に関するアンケートを実施し、外出支援について検討を開始。
- (2) 平成 30 年 9 月、県より外出支援モデル事業について意向調査あり。
- (3) 片浦地区まちづくり委員会独自の取組として、令和元年 7 月のしおん夏祭り、10 月の健民祭で地域住民の所有する持込車両及び社会福祉法人の車両を利用して各地区からイベント会場までを繋ぐ地域内行事への送迎を実施。(※11 月の協定の締結により事業に組込む。)
- (4) 令和元年 10 月 16 日、県外出支援モデル事業費について県議会で補正予算可決。
- (5) 令和元年 11 月 19 日、共生社会仕組みづくり外出支援モデル事業協定書の締結。

3 事業内容

片浦地区内の高齢者等の外出支援として、地域内で開催するイベント会場への送迎や路線バスの運行がない時間帯に商業施設までの送迎を行う。



4 予算額 645 千円（県予算）

5 スケジュール

令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度以降
1 月試行運行	本格運行		地域による自走
		地域による自走 に関する検討	
県から事業費の支援			市から事業費の一部支援
			他地区への事業実施に 向けた検討

## 外出支援モデル事業（おでかけサポート）実施概要

### 1 実施主体

- ・片浦地区まちづくり委員会

地区自治会長や老人クラブ会長をはじめ、地域内で活動している団体により 14 名で構成され、地域課題を解決するための活動を市との協働で取り組んでいる。

### 2 運行形態と利用登録

- ・利用者は事前に利用登録制とし、運転員が利用者の自宅周辺から小田原百貨店板橋店まで送迎する。
- ・利用登録内容は、氏名、住所、連絡先、緊急連絡先、かかりつけ医。
- ・令和 2 年 1 月 23 日現在 利用登録者数 26 名

### 3 運行ルート

- ・往路は江之浦地区から順に、利用者の自宅周辺まで迎えに行き、小田原百貨店板橋店へ到着する。復路は買い物終了に合わせて小田原百貨店板橋店から利用者の自宅まで送る。

### 4 運行日時

- ・令和 2 年 1 月 27 日から毎週月曜日（祝日及び年末年始を除く）
- ・午前 9 時 30 分、午前 11 時 30 分出発の便の 1 日 2 本で**試行運行**を開始する。

	江之浦発車時間	小田百到着時間	小田百発車時間	江之浦到着時間
第 1 便	9 時 30 分頃	10 時頃	10 時 30 分頃	11 時 10 分頃
第 2 便	11 時 30 分頃	12 時頃	12 時 30 分頃	13 時 10 分頃

（石名坂バス停の小田原駅東口行／午前 8 時 48 分～12 時 15 分までバスの運行なし）

※事前の登録状況により、利用者がいない場合は運行しない。

※本格運行は試行運行状況を検証し、6 月から実施予定。

### 5 運行車両

- ・個人が所有する車両及び社会福祉法人宝安寺から貸与を受けた車両を使用する。

（ホンダ：ステップワゴン 8 人乗り、日産：セレナ 8 人乗り等）

### 6 運転員（登録）

- ・令和 2 年 1 月 23 日現在 3 名（米神 1 名、根府川 1 名、江之浦 1 名）※ 3 名追加登録予定
- ・国土交通省認定「福祉有償運送運転者講習」「セダン等運転者講習」（2 日間）を受講

### 7 コーディネーター

- ・利用者の登録手続きや利用予約の調整、利用者負担（ガソリン代）の算出をまちづくり委員会福祉健康分科会の委員が担う。

## 8 利用者負担金

「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（国自旅第 338 号）」に基づいてガソリン代を実費負担とする。

※ガソリン代及び駐車場使用料は、実費を越えない範囲で利用者から徴収可。

利用者負担金（ガソリン代）の実費計算方法は別紙参照

## 9 利用者負担金の支払方法

- ・利用者からは初回 1,000 円預かり、利用毎の実費負担額を差し引いていき、預り金が不足したら改めて 1,000 円を預かる。

※乗車の都度、運転員との金銭のやり取りはしない。

## 10 運転員への謝礼について

- ・無償のボランティアで取り組む。

※運転員へ謝礼（金品）を出すことは道路運送法第 2 条第 3 項において旅客自動車運送事業にあたるため、道路運送法における許可又は登録が必要となる。

## 11 保険関連

①移動支援サービス専用自動車保険（損保ジャパン日本興亜）

→運転時対人賠償責任（無制限）、対物賠償責任保険（無制限）、車両保険（300 万円）

②送迎サービス補償傷害保険（全国社会福祉協議会）

→搭乗者保険、利用者の傷害などを補償（死亡 200 万円、通院 2,000 円）

③ボランティア活動補償制度保険で対応（小田原市地域政策課市民活動推進事業）

→運転員等のボランティア活動中の傷害事故、損害賠償（死亡 345 万円、通院 2,200 円）

※①②はまちづくり委員会の予算から支出（県負担金）

## 12 試行運行開始からの利用状況について

運行日		台数	地区別利用者数	合計利用者数
1月27日	第1便	1台	米神3名、根府川2名	9名
	第2便	1台	米神4名	
2月3日	第1便	2台	米神3名、 根府川2名、江之浦1名	6名
2月10日	第1便	2台	米神6名 根府川4名、江之浦1名	11名

## 利用者負担金（ガソリン代）の計算方法について

## ガソリン代の算出方法

走行距離（km）÷燃費（km/ℓ）×1ℓあたりのガソリン価格（円/ℓ）

①走行距離：地図情報サイトで計測した距離

⇒走行距離について複数利用される方がいる場合は、利用される方の中で最も遠方の自宅から小田原百貨店板橋店までの距離とする。

②燃費：自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費

⇒使用する車種の燃費は15 km/ℓ

③ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格

⇒ガソリン価格調査機関で前月の最終週に公表された全国平均の一の位を切り捨てた価格とする。

※12月最終週に公表された全国平均価格は148.8円のため、1月のガソリン価格は140円と設定。

## 利用者ごとの負担額の算出方法

利用者毎のガソリン代負担額は利用者別の目的地までの距離の合計に対し、個々の距離割合で算出する。

## &lt;例&gt;利用登録住民の自宅から小田原百貨店往復までの距離が次の場合

石橋地区の住民A	自宅から小田原百貨店往復	5 km
米神地区の住民B	自宅から小田原百貨店往復	10 km
根府川地区の住民C	自宅から小田原百貨店往復	15 km
江之浦地区の住民D	自宅から小田原百貨店往復	20 km

## &lt;ケース①：1人乗車の場合&gt;

住民Dが利用した日のガソリン代の実費負担額

→ $20 \text{ km} \div 15 \text{ km}/\ell \times 140 \text{ 円} = 186 \text{ 円}$  Dのガソリン代の実費負担額は186円

## &lt;ケース②：複数人乗車の場合&gt;

住民A+B+C+Dが利用した日のガソリン代の実費負担額

→ $20 \text{ km} \div 15 \text{ km}/\ell \times 140 \text{ 円} = 186 \text{ 円}$

住民A+B+C+Dの自宅から小田原百貨店往復の延べ走行距離

（ $5 + 10 + 15 + 20 = 50 \text{ km}$ ）を按分計算

Aのガソリン代実費負担額は $186 \text{ 円} \times 5/50 = 18 \text{ 円}$  利用者A

Bのガソリン代実費負担額は $186 \text{ 円} \times 10/50 = 37 \text{ 円}$  利用者B

Cのガソリン代実費負担額は $186 \text{ 円} \times 15/50 = 55 \text{ 円}$  利用者C

Dのガソリン代実費負担額は $186 \text{ 円} \times 20/50 = 74 \text{ 円}$  利用者D

合計 184円

※小数点はすべて切り捨て

	5km	10km	15km	20km
利用者A	18円			
利用者B	18円	19円		
利用者C	18円	19円	18円	
利用者D	18円	19円	18円	19円
合計	184円			