

4 「のりあい善行」 試運行の概要

(1) 第1回試運行の概要

- 試運行期間

2012年（平成24年）7月30日～ 8月3日の5日間・平日のみ運行

- 試運行ルート（10ページ参照）

善行市民センターを中心に、北回り・南回りのルートとし、善行駅、藤沢本町駅、市民病院を運行ルートに組み込んでいます。

- 便数 : 各ルート1日8便

- 使用車両等 : 10人乗り2台

- 利用者数 : 425人（5日間合計）

(2) 第2回試運行の概要

- 試運行期間

2012年（平成24年）11月26日～11月30日の5日間・平日のみ運行

- 試運行ルート（11ページ参照）

善行市民センターを中心に、北回り・南回りのルートとし、善行駅、藤沢本町駅を組込まないルートに変更、市民病院は1ルートのみ組み込んでいます。

- 便数 : 各ルート1日7便

- 使用車両等 : 8人乗り2台

- 利用者数 : 210人（5日間合計）

(3) 第3回試運行の概要

- 試運行期間

2013年（平成25年）3月18日～3月29日の9日間・平日のみ運行

- 試運行ルート（12ページ参照）

善行市民センターを中心に、北回り・南回りのルートとし、善行駅、藤沢本町駅、市民病院を組込まない運行ルートに変更しています。

- 便数 : 各ルート1日7便

- 使用車両等 : 8人乗、10人乗り各1台（合計2台）

- 利用者数 : 297人（9日間合計）

善行地区 バス路線系統及び「のりあい善行」第1回-試運行ルート

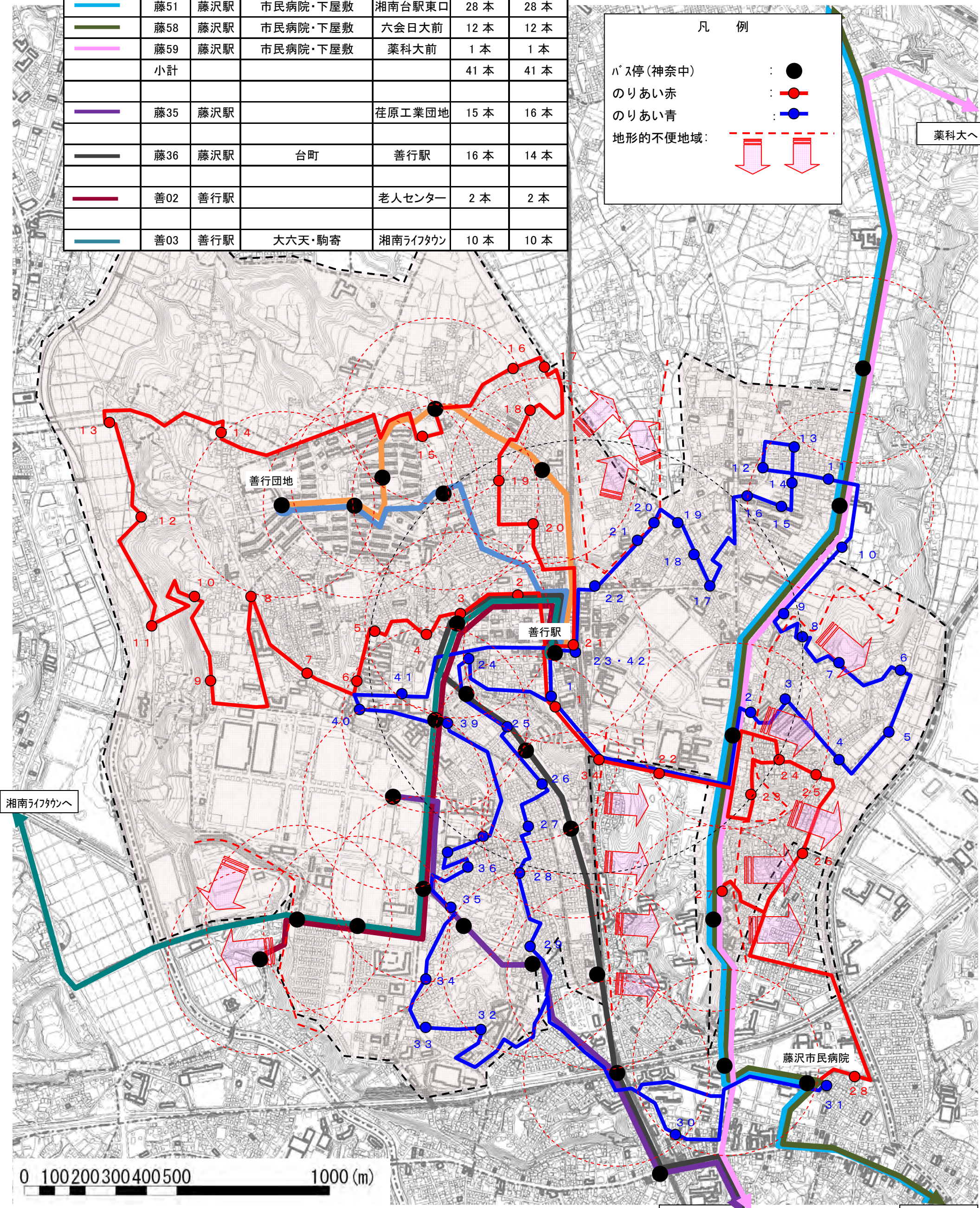
記号	系統名	起点	経由地	終点	下り本数	上り本数
	善01	善行駅	団地入口	善行団地	90本	84本
	善04	善行駅	善行台	善行団地	26本	26本
	小計				116本	110本
	藤51	藤沢駅	市民病院・下屋敷	湘南台駅東口	28本	28本
	藤58	藤沢駅	市民病院・下屋敷	六会日大前	12本	12本
	藤59	藤沢駅	市民病院・下屋敷	薬科大前	1本	1本
	小計				41本	41本
	藤35	藤沢駅		荏原工業団地	15本	16本
	藤36	藤沢駅	台町	善行駅	16本	14本
	善02	善行駅		老人センター	2本	2本
	善03	善行駅	大六天・駒寄	湘南ライタウン	10本	10本

湘南台駅・六会日大前へ

凡 例

- バス停(神奈中) : ●
- のりあい赤 : ●
- のりあい青 : ●
- 地形的不便地域:

薬科大へ

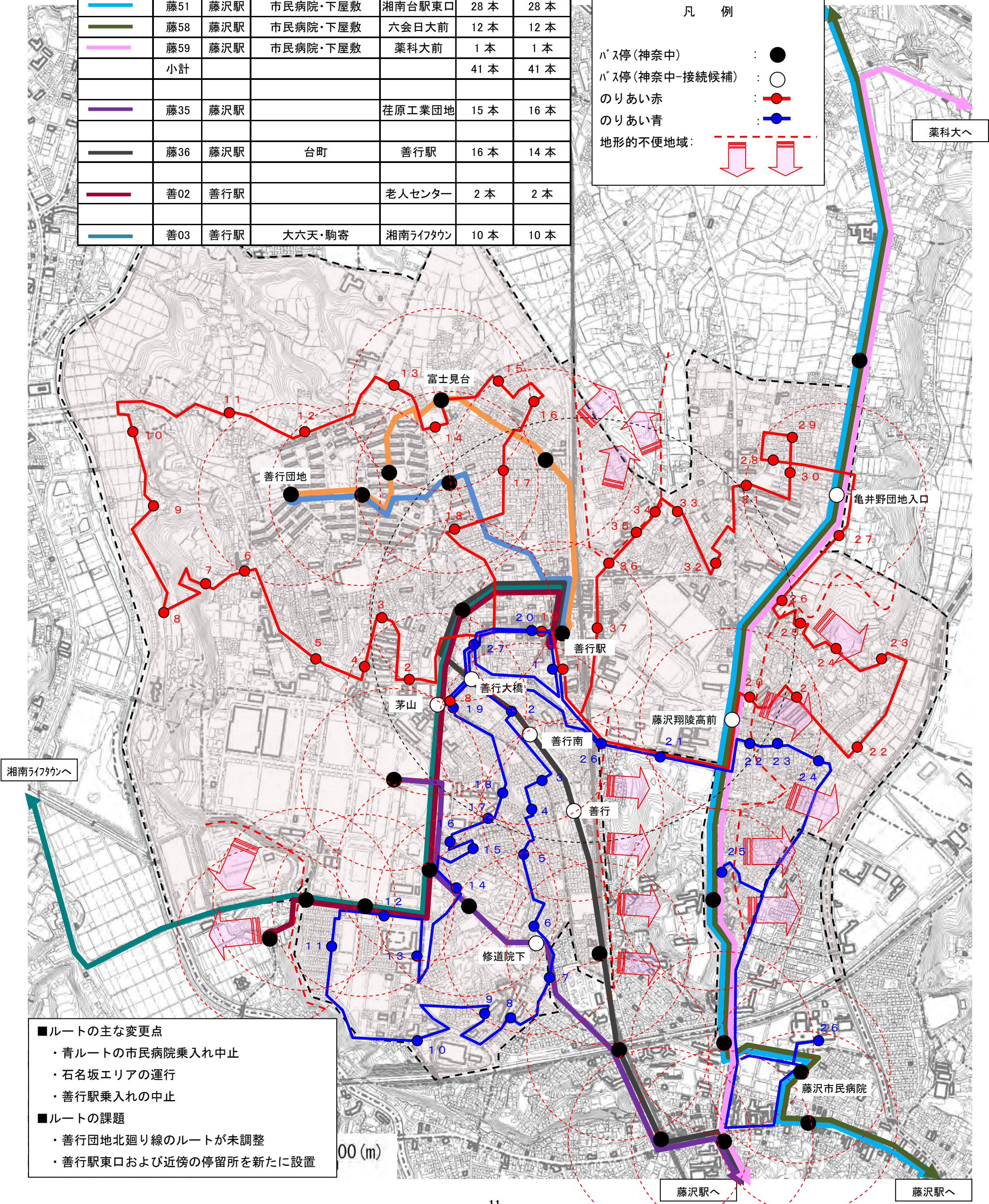


善行地区 バス路線系統及び「のりあい善行」第2回-試運行ルート

記号	系統名	起点	経由地	終点	下り本数	上り本数
	善01	善行駅	団地入口	善行団地	90本	84本
	善04	善行駅	善行台	善行団地	26本	26本
	小計				116本	110本
	藤51	藤沢駅	市民病院・下屋敷	湘南台駅東口	28本	28本
	藤58	藤沢駅	市民病院・下屋敷	六会日大前	12本	12本
	藤59	藤沢駅	市民病院・下屋敷	薬科大前	1本	1本
	小計				41本	41本
	藤35	藤沢駅		荏原工業団地	15本	16本
	藤36	藤沢駅	台町	善行駅	16本	14本
	善02	善行駅		老人センター	2本	2本
	善03	善行駅	大六天・駒寄	湘南ライフタウン	10本	10本

凡例

- バス停(神奈中) : ●
- バス停(神奈中-接続候補) : ○
- のりあい赤 : ●
- のりあい青 : ●
- 地形的不便地域 :



- ルートの主な変更点
 - ・ 青ルート of 市民病院乗入れ中止
 - ・ 石名坂エリアの運行
 - ・ 善行駅乗入れの中止
- ルートの課題
 - ・ 善行団地北廻り線のルートが未調整
 - ・ 善行駅東口および近傍の停留所を新たに設置

5 地域住民と交通事業者が協働する

新たな地域公共交通システムモデルの検討

(1) 「のりあい善行」の取組み概要

- 善行地区の住民組織による無償運行で、高齢者の移動支援を主目的にした取組み。
- 既存バス路線のフィーダー的な役割を「のりあい善行」が担う予定。
- 平成24年度には、試運行を3回実施。試運行の利用者からは善行駅、市民病院への移動を望む声強い。
- 公共交通困難地域の一部は、新たなバス路線設置、市民病院経由路線の設置路線を一部設置することにより、住民が要望をバス路線でカバー予定。
- 交通事業者との調整は継続中
- 平成25年度に実証実験（通年の定期運行）を計画。

(2) 整理すべき検討課題

坂の多い善行地区で高齢者移動支援を継続して行うという地域公共交通の課題解決を図るため、地域住民による活動と交通事業者とが協働しながら進める、新しい地域公共交通システムモデルの実現に向け、検討課題を整理して行きたいと考えています。

○地域住民と交通事業者が協働する新たな地域公共交通システムモデルの検討

- 新たな地域公共交通システムの運営主体を担うための住民組織のあり方
- 新たな地域公共交通システムの運行主体の収支計画
(利用者数、運行に要する経費、人員の確保)
- 地域ニーズを踏まえた地域公共交通システムの運行ルートなどのあり方
- 運行主体の責任体制の検討
- 運行主体の安全性の確保策の検討
- 運営主体、運行主体の担い手、運行資金による運行の継続性、確実性の検討

(3) 地域住民と交通事業者がする新たな地域公共交通システムモデルの方向性

坂の多い善行地区で高齢者移動支援を継続的に行うという地域公共交通の課題解決を図るため、地域住民による活動と交通事業者とが協働しながら進める、新しい地域公共交通システムモデルの実現に向けて、検討を進めるものです。交通事業者が運行を担う場合の形態としては次のような手法が考えられます。

善行地区の地域公共交通の運行形態の提案

○地域住民が運営主体・運行主体を担う形態（現行予定）

資金計画【収入】

- ①善行地区の自治会費から世帯当り年間100円を集める。
- ②賛助金
- ③企業協賛金
- ④市が車両2台分のリース料及び保険料を負担の予定。
- ⑤車両のリース料を除いて年間400万円程度の資金で運行ができる見込み。

資金計画【支出】

- ①ガソリン代等
- ②事務所経費
- ③運行管理者・運転者・添乗員への謝金

運行計画（案）及び運行上の制限

- ①善行地区全体を4ルートで善行センターを基点として2台で定期・路線運行。
- ②ボランティアの運転者及び添乗者の2名で運行。
- ③運行管理者に相当する人員をボランティアで配置。
- ④車両の保管は善行市民センターの駐車場を使用。
- ⑤1台2ルートの運行を1時間で実施。
- ⑥無償のため既存交通への影響を考慮して善行駅への乗入れを制限。
- ⑦無償のため既存交通への影響を考慮して市民病院への乗入れを制限。

利用料金及び道路運送法上の位置づけ

- ①無料（車内外を問わず利用者が運行経費を支払うことは不可）
- ②道路運送法上の位置付けはない。

安全管理

- ①運行組織の自主的な基準により管理を実施。
- ②福祉有償運送国土交通大臣認定講習をドライバーが受講。

運行主体の概要

- ①「元気集団ぜんぎょう」の下部組織として運行を実施予定。

運営主体の概要

- ①「元気集団ぜんぎょう」の下部組織が運営主体となる予定。

○地域住民が運営主体・交通事業者が運行主体を担う形態

資金計画【収入】

- ①善行地区の自治会費から世帯当り年間100円を集める。
- ②賛助金
- ③企業協賛金
- ④サポーター料金（会員割引を実施 e.x. 非会員300円→200円）
- ⑤料金収入
- ⑥国の制度を活用し車両（UDタクシー）の購入を運行主体に補助検討。
- ⑦市の制度創設による車両購入補助予定。（指定車両のみ対象）
- ⑧国の制度に基づく交通不便地域に指定される場合には運行赤字の半分を国

資金計画【支出】

- ①運行主体への委託料
- ②事務所経費
- ③広報等の経費
- ④添乗者への謝金（運行管理者・運転者は交通事業者の委託内）

運行計画（案）及び運行上の制限

- ①善行地区全体を定期区域運行をデマンド方式で実施
- ②運転手の一部は「元気集団ぜんぎょう」の会員をボランティア運転手として雇入れ 運行主体（安全管理、運行管理）をタクシー事業者へ委託。
- ③デマンド向け電話をタクシー会社側に設置。
- ④運営主体から添乗者を出して介添え補助等を実施
- ⑤車両の保管は運行主体が行う。
- ⑥有償の運行のため、過当競争とならない範囲で善行駅への乗入れを許可。
- ⑦有償の運行のため、過当競争とならない範囲で市民病院への乗入れを許可。

利用料金及び道路運送法上の位置づけ

- ①有料（地域公共交通会議の合意に基づき設定）
- ②道路運送法上の位置づけ第4条乗合及び第21条の許可

安全管理

- ①運行主体により道路運送法に基づき管理を実施。
- ②運行主体による車両の点検を実施。
- ③二種免許を保有するドライバーによる運転。

運行主体の役割

- ①運行計画の立案、地元住民との調整、運行に関する対外的な調整。
- ②「元気集団ぜんぎょう」から運行主体へのドライバーを派遣の可能性も検討。 →道路運送法に抵触しないかたちを確認が必要。

運営主体の概要

- ①「元気集団ぜんぎょう」の下部組織が運営主体となる予定。

地域住民と交通事業者が協働する
新たな公共交通システムモデルの特徴

- 安全性が交通事業者により図られる。
- 料金収入等の資金の確保が容易になる。
- 運転手の確保を住民組織で行うことが不要。
- 過当競争とならない範囲で病院等の施設への乗入れが可能。
- 国の補助制度を活用した資金計画が可能。
- 事業者との乗継ぎ割引が可能。
- 運行経費を抑えるために住民組織と交通事業者の連携が図られる。
- 地域住民の添乗員が乗車することで、車内をコミュニティサロンとして利用ができる。

(4) 今後の取組みについて

地域の高齢者移動支援活動を目的とした地域住民による自ら運行主体となる実証運行の中で、定期的（3～4ヶ月ごと）に運行主体の委託等が可能かについて検証を行い、運行主体を交通事業者へ委託する可能性など運行形態の検討を進めていきたいと考えています。その手法としては、次に示した2つの運行形態を検討していきたいと考えております。

○運行主体を交通事業者に委託し、道路運送法第21条に乗合許可による運行の検討を行います。この方法は、応急的な措置として運行を行うものなので、1年に満たない期間をこの方式で実施した後に、最終的には、道路運送法第4条の運行に基づく運行等に切替えていく方向で検討して行きます。

○運行主体を交通事業者に委託し、送迎バスと同様の運行を行う方法についても検討して行きたいと考えております。

6 地域住民と交通事業者が協働する地域公共交通事例
表-1 事例 (川崎市)

地域 (愛称等)	川崎市麻生区高石(やまゆり号)
写真・路線等	
道路交通法上の扱い	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法第4条 (実証実験は同法21条)
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民(麻生区コミュニティバス協議会-山ゆり交通事業運営委員会)
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> ・(株)高橋商事 (交通事業者) に委託
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス (定期運行・路線固定・事前予約なし)
乗車定員	<ul style="list-style-type: none"> ・9名
運行距離	<ul style="list-style-type: none"> ・3.0km(経路により 3.7km)
乗車料金	<ul style="list-style-type: none"> ・基本 : 大人:300円,小児:100円 ・高齢・障害者 : 大人:200円,小児:無料 ・サポーター : 大人:250円
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・平日のみ 12便(30分間隔)
料金収入以外の収入	<ul style="list-style-type: none"> ・サポーター制度は 6,000円/年(1回の乗車が50円引き) ・広告収入
事業の特色	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法第4条に基づく有償運送 ・運営委員会、交通事業者、市で協働して運行 ・採算性が確保される事業 ・車いすは使用不可。 ・サポーターは215人で採算確保
自治体の関与	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入 ・バス停設置 ・高齢者、障害者の運賃補助 <p>自治体制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川崎市コミュニティ交通導入の支援及び補助金交付に関する要綱

表一 2 事例（秦野市）

地域（愛称等）	秦野市（デマンド型のりあいタクシー）
<p>写真・路線等</p>	<p>洗沢駅エリア 洗沢駅エリアでは、鉄道への乗り継ぎや駅周辺の買い物または通院に便利な位置に乗降機所を設置しています。</p> <p>運行エリア ○印が停留所を示す □が運行区域を示す</p> <p>新産・洗沢エリア 新産・洗沢エリアについては、利便性を高めるため、多数の停留所を面的に設置しています。</p> <p>デマンド型乗合タクシーは、セタン型の車両でお迎えにあがります。</p>
道路交通法上の扱い	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法第4条（実証実験は同法21条）
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> ・秦野市
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> ・秦野交通（交通事業者）に委託
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型のりあいタクシー（定期運行(予約状況により運休)・区域運行・事前予約あり・停留所指定)
乗車定員	<ul style="list-style-type: none"> ・4名×5台（最大20人）
運行距離	<ul style="list-style-type: none"> ・2.0km程度
乗車料金	<ul style="list-style-type: none"> ・標準：350円,未就学児:2名まで無料 ・往復：250円 ・のりあい：300円
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・平日のみ片道5.5便
料金収入以外の収入	<ul style="list-style-type: none"> ・なし
事業の特色	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法第4条に基づく有償運送 ・交通事業者、市で協働して運行 ・路線の決定・停留所の決定には、住民が関与 ・市が損失補填相当を補助（金額が小さい） ・事前予約（30分前・始めの便は前日の午後10時まで） ・稼働率が50%程度
自治体の関与	<p>自治体 拠出費用等 自治体制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停設置等、初期導入コスト ・運行回数に応じた損失補填 ・運行事業補助金要綱

表一 3 事例（岡山県倉敷市）

地域（愛称等）	岡山県倉敷市西坂地区（やまびこ号）
写真・路線等	 <p>※倉敷市ホームページより</p>
道路交通法上の扱い	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第4条
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> NPO法人「地域の公共交通を守る会」
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> 平和タクシー(株)（交通事業者）に委託
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 定期運行型乗合タクシー（定期運行・路線固定・事前予約なし） デマンド運行型乗合タクシー（定期運行・路線固定・事前予約あり）
乗車定員	<ul style="list-style-type: none"> 9名（ジャンボタクシー）または4名（セダン型車両）
運行距離	<ul style="list-style-type: none"> 11.2km
乗車料金	<ul style="list-style-type: none"> 大人：500円又は300円 高校生以下：300円又は200円 6歳未満1人目は無料、2人目から1人300円又は200円（大人と同伴者に限る） NPO会員は会員証の呈示で料金の100円引き
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 1日12便 西坂台～JR倉敷駅～倉敷中央病院前 6便（但し土曜は3便） 倉敷中央病院前～JR倉敷駅～西坂台 6便（但し土曜は3便）
料金収入以外の収入	<ul style="list-style-type: none"> NPO会員 正会員 入会金1,000円、年会費1,000円/年 賛助会員 1,000円/口
事業の特色	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第4条に基づく有償運送 運営委員会、交通事業者、市で協働して運行 運行の赤字分は地域の負担割合に応じて行政負担 自治会の運営では、組織が毎年変わるため、NPO法人化 地域負担、行政負担が少ない。（総額200万円程度） 平成23年度は6,000人以上の利用あり
自治体の関与	<ul style="list-style-type: none"> 自治体 拠出費用等 自治体制度 運行で生じた赤字分の8割（2割は地域負担） ※稼働率が50%を下回った場合には、別途地域負担が増える。 倉敷市乗合タクシー運行事業補助金交付要綱

表一 4 事例（宮城県石巻市）

地域（愛称等）	宮城県石巻市の稲井地区（いない号）				
写真・路線等					
道路交通法上の扱い	<ul style="list-style-type: none"> • 道路運送法第4条 				
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> • 稲井地域乗合タクシー運行協議会 				
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> • 三陸タクシー（交通事業者）に委託 				
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> • 定期運行型乗合タクシー（定期運行・路線固定・事前予約なし） 				
乗車定員	<ul style="list-style-type: none"> • 9名（ジャンボタクシー） 				
運行距離	<ul style="list-style-type: none"> • 25km、28km 				
乗車料金	<ul style="list-style-type: none"> • 高校生以上：300円～900円 • 高校生以下：300円又は200円 • 6歳未満1人目は無料、2人目から1人300円又は200円（大人と同伴者に限る） • NPO会員は会員証の呈示で料金の100円引き 				
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> • 2路線 1日4往復（但し土曜は2往復と3往復） 				
料金収入以外の収入	<ul style="list-style-type: none"> • 地域負担として、1800世帯から合計100万円の負担 				
事業の特色	<ul style="list-style-type: none"> • 道路運送法第4条に基づく有償運送 • 運営委員会、交通事業者、市で協働して運行 • 運行の赤字分は行政負担 • 地域負担、行政負担が少ない。（総額300万円程度） • 平成19年度は11,000人以上の利用あり 				
自治体の関与	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; border-right: 1px dashed black;">拠出費用等</td> <td>• 運行で生じた赤字分を負担</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">自治体制度</td> <td>不明</td> </tr> </table>	拠出費用等	• 運行で生じた赤字分を負担	自治体制度	不明
拠出費用等	• 運行で生じた赤字分を負担				
自治体制度	不明				

7 参考

高齢者移動支援の取り組み経緯

表－5 善行地区の高齢者移動支援の取り組み経緯

年月日 (場所)	関係者 (出席者) 記号	概要
2010. 12 (――)	地	「高齢者移動支援事業」として、坂道の多い地区内を快適に移動できるよう、移動支援の実施に向けた検討を開始。
2011. 8. 28 (善行センター)	地、善、N、都	「のりあいバスを走らせよう-第1回ワークショップ」を地域経営会議がNPOの支援を受けてワークショップを開催。運行を大和市の例(住民の自主運行、加パ・自治会費の活用)を基本としてルートのご検討が行われた。
2011. 10. 8 (善行センター)	地、善、N、都	「のりあいバスを走らせよう-第2回ワークショップ」を開催。NPOがワークショップの運営を支援。第1回ワークショップ、試走の結果を受けた修正案のご検討を行った。
2011. 12. 3 (荏原体育館)	地、善、N、都	「のりあいバスを走らせよう-第3回ワークショップ」を開催。これまでの検討結果を受けた現実的なルートが提示された。自主運行の実現に向けて、ボランティアの募集、自治会費・カンパ等を活用した資金計画案のご検討が行われた。
2012. 4. 16	地	・運行準備会の発足
2012. 6. 27 (運輸支局)	運、バ、N、都	・NPO法人より、試運行について説明。関係者の合意形成が図られていないことについて指摘あり ・市が軌道修正を行う必要性について指摘あり
2012. 7. 1 (荏原体育館)	地、善、N、都	・「のりあいバス運行の説明集会」を開催し、試験運行の計画について説明(交通事業者と未調整、試運行はルート変更予定であることを説明) ・資金の問題、ボランティアの問題について議論 ・ タクシー事業者もオブザーバーとして参加
2012. 7. 4 (善行センター)	バ、地、善、N、都	・住民組織より、今までの取組みについて報告 ・神奈中側に関係者の調整を怠った点についてお詫び ・7/30~8/3の5日間の試験運行を神奈中側了承。 試運行後の取組みは、事前協議を前提に進めることで調整
2012. 7. 5 (善行センター)	地、善、N、都	・資金計画について住民組織で検討。 市側は、資金計画が道路運送法に抵触しないと認められる場合のみ支援することを周知

記号

神奈川運輸支局	: 支
バス事業者	: バ
タクシー協会	: タ
地域経営会議	: 地
善行市民センター	: 善
NPO神奈川移動ネット	: N
都市計画課	: 都

表－5 善行地区の高齢者移動支援の取り組み経緯

年月日 (場所)	関係者 (出席者) 記 号	概要
2012. 7. 24 (運輸支局)	運、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ 試運行に向けた手続きについて報告 ・ 資金調達が道路運送法に抵触しない考え方を確認 ・ 事業者との調整結果の説明
2012. 7. 30 ~ 8. 3 (善行-現地)	地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回試運行の実施 (延 425 人が利用) ・ 運行の遅れがあり、ルート計画の見直しが必要
2012. 8. 10 (都市計画課)	夕、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>無料の運送は民業圧迫 (商工会議所にも伝達済)</u> ・ タクシー会社へ委託するケースの輸送の可能性について意見交換
2012. 8. 24 (善行センター)	バ、地、善、 N、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全上の問題を指摘される ・ <u>試運行の影響が路線バス (市民病院、善行駅、善行団地北廻り) にでている。</u> ・ <u>ルートに関して交通事業者を考慮していない点についてNPO及び市の責任について指摘を受ける。</u> ・ <u>公費負担は、公共交通への影響を考慮して判断すべきとの指摘を受ける。</u>
2012. 9. 2 (善行センター)	夕、地、善、N、 都	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>市民の取組みは素晴らしいが、無料の輸送は影響大</u> ・ <u>タクシー協会としても乗合タクシー方式であれば協力できる。補助は必要との申入れあり</u> ・ <u>市民病院への乗入れは影響がある</u>
2012. 10. 3 (都市計画課)	夕、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>タクシーは、バスの乗入れ難しいところが営業エリアなので、当該事業により圧迫を受ける</u> ・ <u>地域経営会議へこの事業が民業圧迫するとした意見書を提出する予定。あわせて当該事業のタクシーの活用、高齢者支援のための補助制度について提言を行う予定</u>
2012. 10. 3 (善行センター)	バ、地、善、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>第2回の試運行方針についてバス事業者の説明、既存路線に影響する位置について調整つかず</u> ・ <u>バス事業者提案路線について、来年度に向けて調整していくことを確認</u> ・ <u>交通事業者との調整が難しい場合、市として補助できないことを説明</u>
2012. 10. 12 (善行センター)	バ、地、善、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>地元は、高齢者移動支援は市とは無関係と説明するが、市は、交通事業者との調整が難しい場合、市として補助できないことを説明</u> ・ <u>地元は、バス事業者側の意見を反映させることなく第2回の試運行の実施を明言。(合意形成なし)</u>
2012. 11. 26 ~ 11. 30 (善行-現地)	地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第2回試運行の実施 (延 210 人が利用) ・ ルート改善のため、定時性が確保された。
2013. 1. 18 (善行センター)	バ、地、善、 N、都	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>第3回の試運行ルートについて関係者で合意。善行駅、市民病院への乗入を中止</u>
2013. 3. 18 ~ 3. 29 (善行-現地)	地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第3回試運行の実施 (延 297 人が利用) <p>※運行期間が10日間のため、利用者が最も少ない。</p>