

## 善行地区の今後の取組み資料

### 目 次

1 新設路線バスの状況	・ ・ ・ ・ 1
2 「のりあい善行」試運行の結果	・ ・ ・ ・ 4
3 新たな地域公共交通システムモデルの取組みにおける課題	・ ・ ・ ・ 6
4 新たな地域公共交通システムモデルの役割	・ ・ ・ ・ 7
5 実証実験に向けた取組みの方向性	・ ・ ・ 1 1

藤沢市

# 1. 新設路線バスの状況

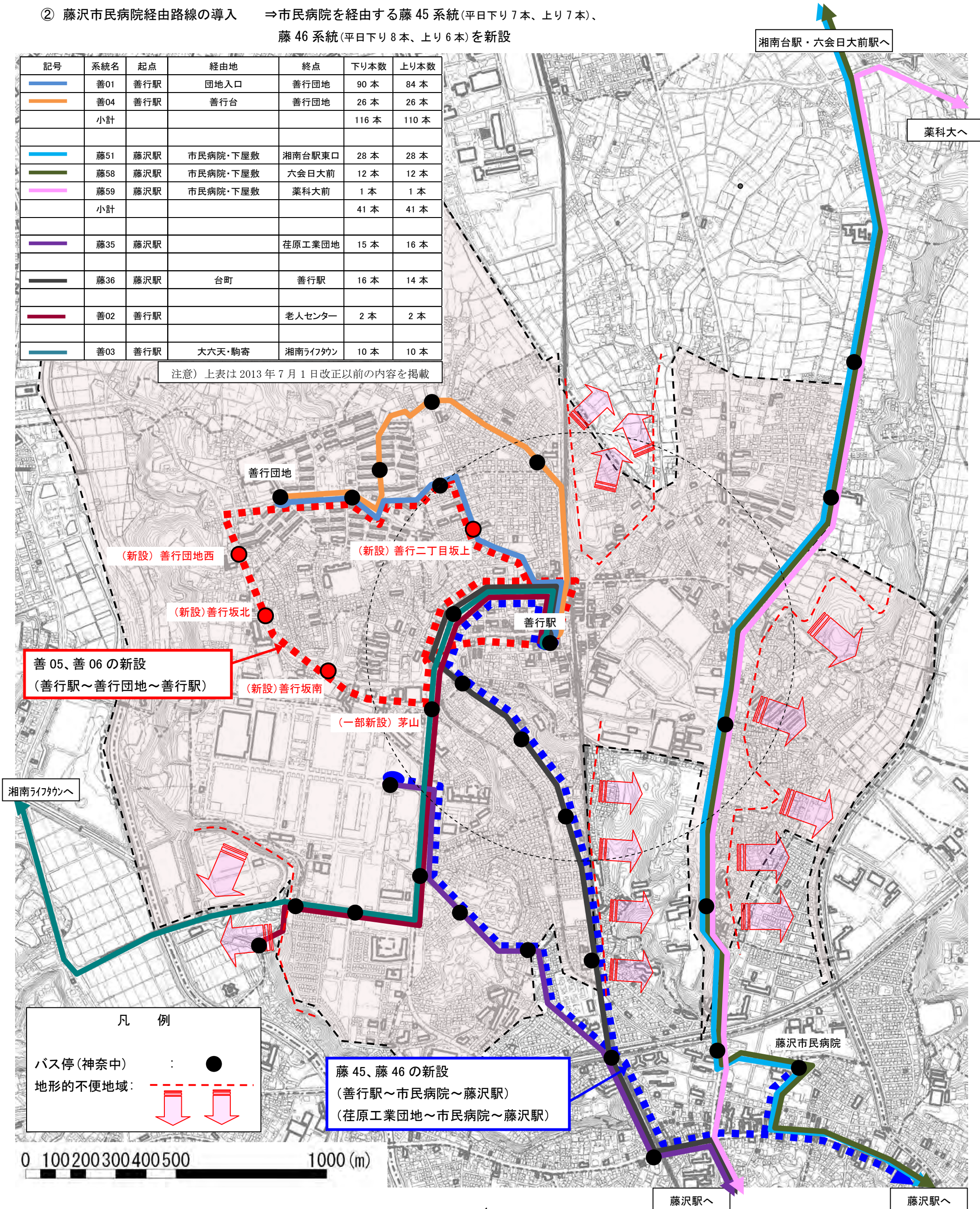
## (1) 路線バスの新設および経路地変更

善行地区では、善行駅から善行団地周辺にかけての路線、善行駅から藤沢駅にかけての路線について、2013年7月1日より運行形態の改正を行い、善行団地における循環線の運行（善05、善06系統）、藤沢駅方面の路線に関する市民病院への乗り入れ（藤46、藤45系統）を実施しました。

- ① 善行団地周辺での循環線の導入 ⇒ 善05系統(平日31本、循環運行)、善06系統(平日36本、循環運行)の新設
- ② 藤沢市民病院経由路線の導入 ⇒ 市民病院を経由する藤45系統(平日下り7本、上り7本)、藤46系統(平日下り8本、上り6本)を新設

記号	系統名	起点	経路地	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

注意) 上表は2013年7月1日改正以前の内容を掲載



善05、善06の新設  
(善行駅～善行団地～善行駅)

藤45、藤46の新設  
(善行駅～市民病院～藤沢駅)  
(荏原工業団地～市民病院～藤沢駅)

凡 例

バス停(神奈中) : ●

地形的不便地域:

## (2) 新設路線バスの利用状況

### ① 善行団地での新設路線（善 05、善 06 系統）

善行団地系統では循環線を導入した関係で、3系統合計で利用者数に若干の増加が見られます。また、善行坂北などの新設バス停において一定の利用者が見られます。

表-1 善行団地系統での改善前後の利用者数の推移（前年同月の1日での比較）

系統名	路線名	改正前	改正後
		人数	人数
05	【新設】善行駅～善行坂～善行駅<循環>	-	734
06	【新設】善行駅～団地入口～善行駅<循環>	-	753
01	善行駅～団地入口～善行団地<往路>	851	15
01	善行駅～団地入口～善行団地<復路>	806	32
	善行駅～団地入口～善行団地(深夜)<往路>	14	5
04	善行駅～善行台(北廻り)～善行駅<往路>	305	385
04	善行駅～善行台(北廻り)～善行駅<復路>	299	367
善行団地系統 合計		2275	2291

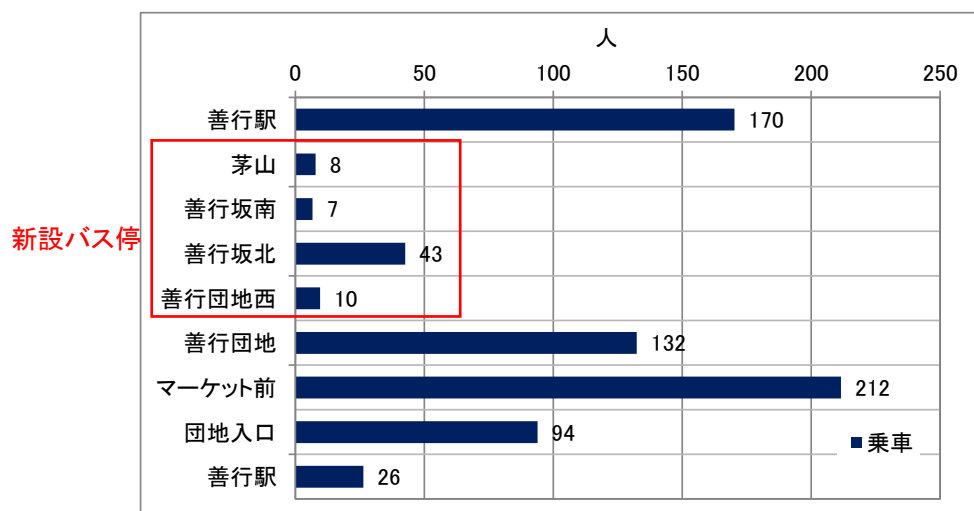


図-1 善 05 系統のバス停別乗客数（7/1～19 の間で平日の15日の平均）

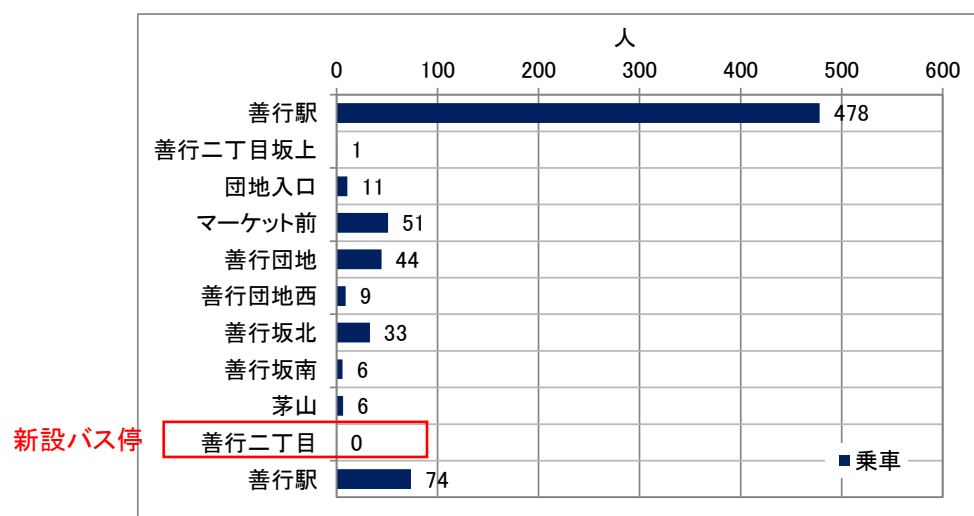


図-2 善 06 系統のバス停別乗客数（7/1～19 の間で平日の15日の平均）

②藤沢市民病院への経由路線（藤 45、藤 46 系統）

市民病院経由の路線を導入した関係で、市民病院系統の利用者数は増加傾向にあり、1 便当たりの利用者数も若干の増加が見られます。

また、7 月 1 日～19 日（平日 15 日の 1 日当たりの平均）では、市民病院でも一定の乗降が見られ、市民病院への経由による効果が現れていることがわかります。（定期券は含みません）

表-2 市民病院系統での改善前後の利用者数の推移（前年同月の 1 日での比較）

系統名	路線名	改正前	改正後
		人数	人数
35	藤沢駅北口～台町～荏原工業団地<往路>	212	99
35	藤沢駅北口～台町～荏原工業団地<復路>	216	143
45	【新設】藤沢駅北口～市民病院～荏原工業団地<往路>	-	86
45	【新設】藤沢駅北口～市民病院～荏原工業団地<復路>	-	120
36	藤沢駅北口～善行大橋～善行駅<往路>	127	59
36	藤沢駅北口～善行大橋～善行駅<復路>	101	23
46	【新設】藤沢駅北口～市民病院～善行駅<往路>	-	63
46	【新設】藤沢駅北口～市民病院～善行駅<復路>	-	113
市民病院系統 合計		656	706

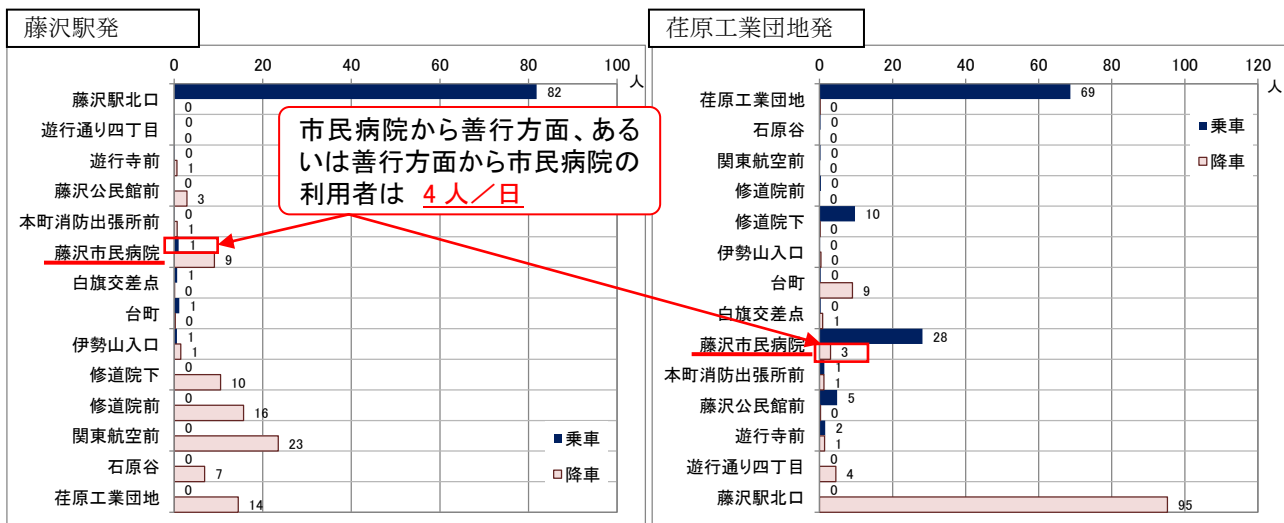


図-3 藤 45 系統（荏原工業団地線）のバス停別の乗降者数（7/1～19 の平日 15 日の平均）

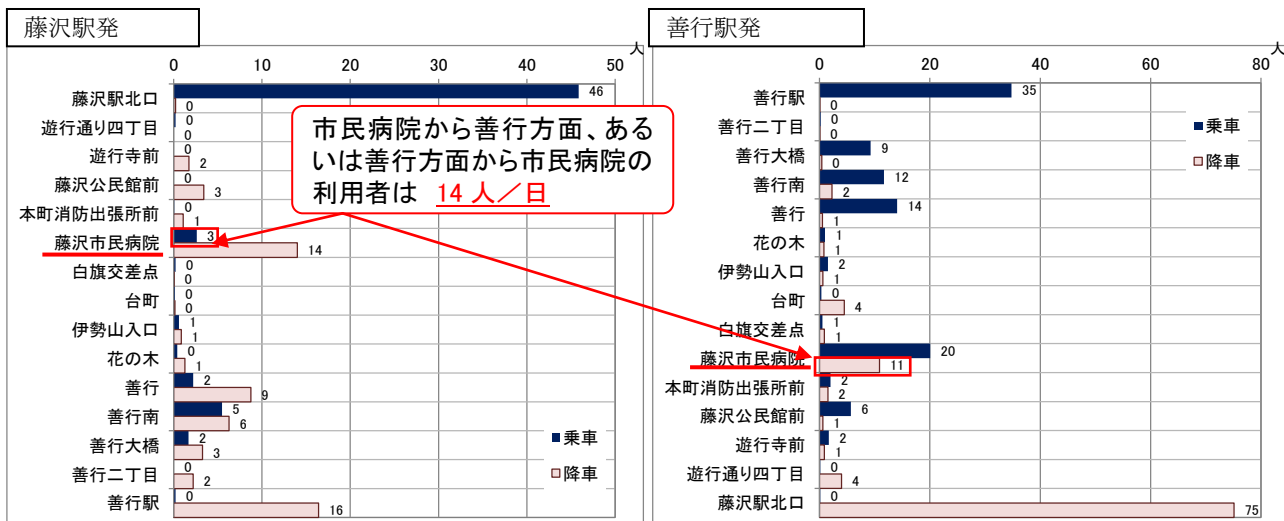


図-4 藤 46 系統（善行駅線）のバス停別の乗降者数（7/1～19 の平日 15 日の平均）

## 2. 「のりあい善行」試運行の結果

### (1) 試運行の結果概要

#### ■ 第1回試運行

- ・試運行期間  
2012年7月30日～2012年8月3日の5日間・平日のみ運行
- ・試運行ルート  
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み。
- ・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)、1日当たり85人

#### ■ 第2回試運行

- ・試運行期間  
2012年11月26日～2012年11月30日の5日間・平日のみ運行
- ・試運行ルート  
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ルートのみ組み込み。
- ・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)、1日当たり42人

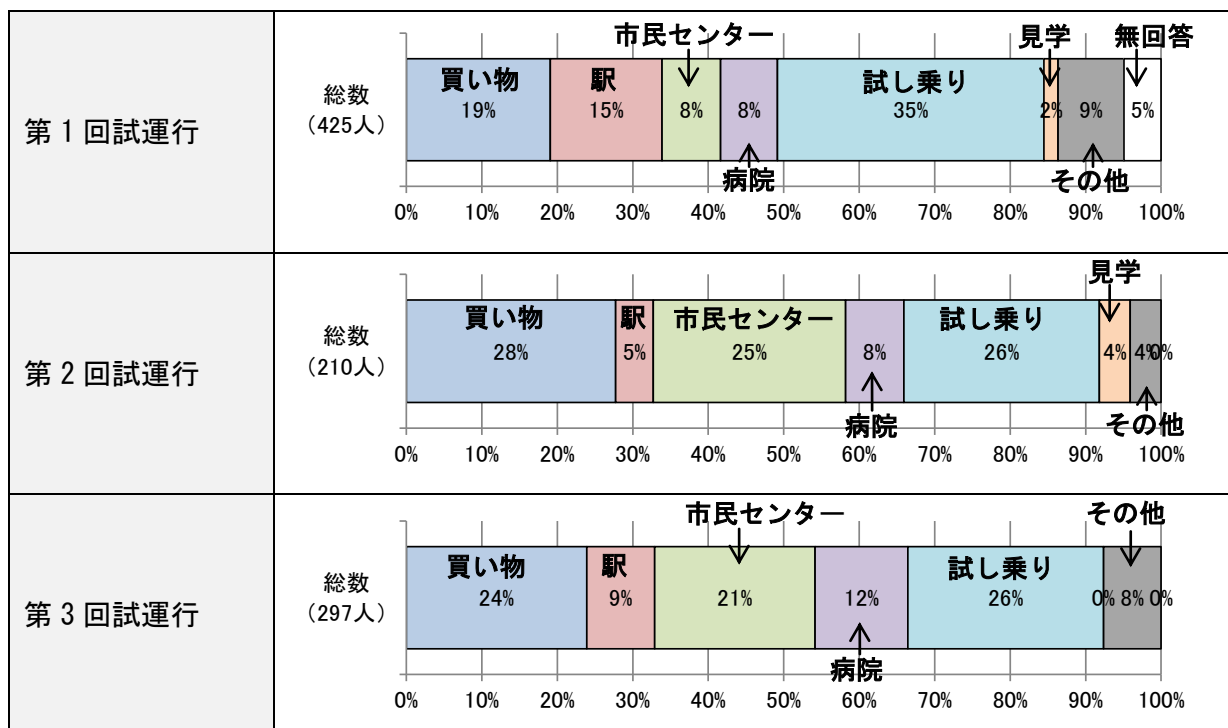
#### ■ 第3回試運行

- ・試運行期間  
2013年3月18日～2013年3月29日の9日間・平日のみ運行
- ・試運行ルート  
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。
- ・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)、1日当たり33人

## (2) のりあい善行の利用者の傾向

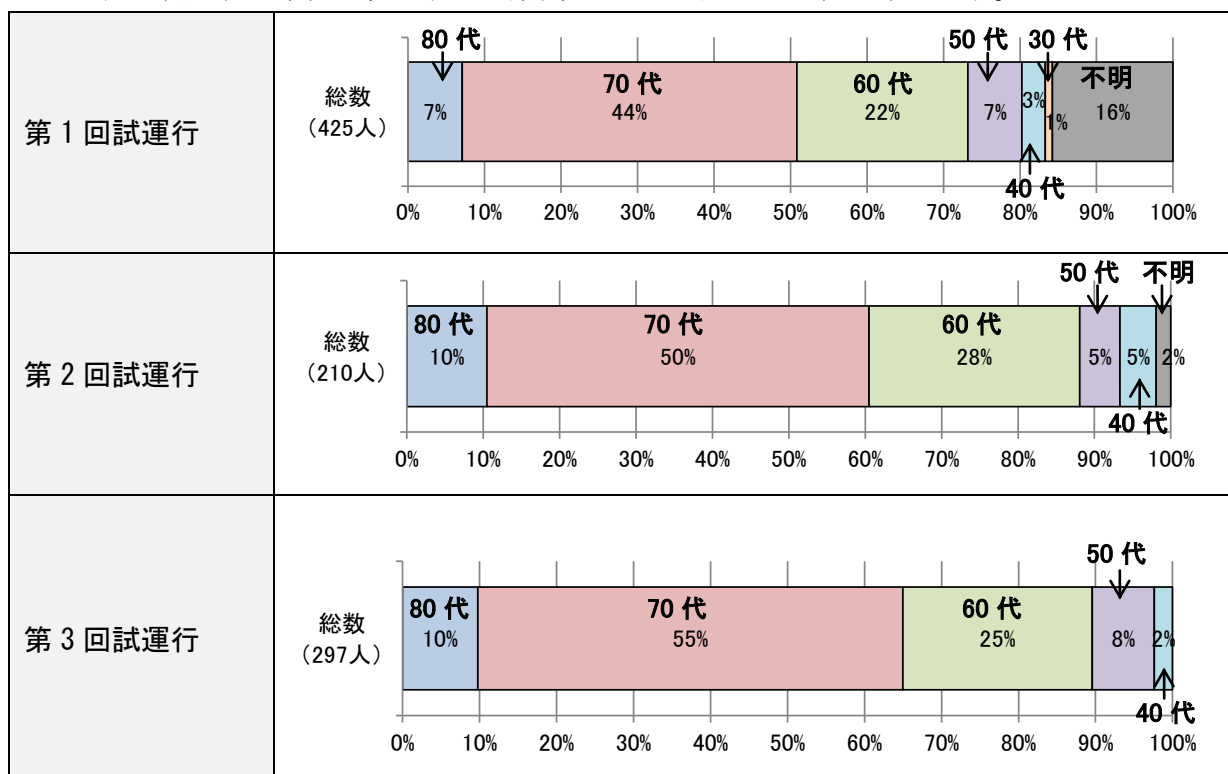
### ①利用の目的

のりあい善行の利用目的は、主に買い物や善行駅までのアクセス手段、市民センターとなっています。なお、第1回の試運行では試し乗りの方が多いなどの傾向がありましたが、試運行が進むにつれて少なくなっています。



### ②利用の年代

試運行の利用者の年代は、いずれの期間においても60～70代が中心です。



### 3. 新たな地域公共交通システムモデルの取組みにおける課題

善行地区での新たな公共交通システムモデルの取組は、地域住民が主導するなか、いくつかの課題に直面しており、「のりあい善行」がめざした本格運行が難しい状態であります。

現在の課題としては、次のように整理されます。

#### ①「のりあい善行」のめざした運行形態

目的：高齢者等の外出支援（駅・病院・買物等）  
目的地：市民病院, 善行駅, 藤沢本町駅, スーパー, 市民センター  
資金：自治会費, 支援金, 協賛金(企業・個人)  
支援：市の車両補助  
形態：白ナンバー, ボランティアドライバー  
運賃：無償（道路運送法によらない）

#### 【平成 24 年度試運行によって見えてきた課題】

無償運行が既存公共交通への影響を与えるため交通事業者との合意形成（鉄道駅、市民病院等への乗入れ不可、既存交通との棲み分け）

#### 【平成 25 年度運行に向けた問題点】

- ・ 駅・病院に行けないため、高齢者等の移動目的の達成が困難
- ・ 自主運行のため運転手確保が困難
- ・ 安全管理体制・責任の所在の明確化
- ・ 資金計画

「試運行」結果の推進では、現状の改善が難しい点があるため、道路運送法に基づく有償での可能性も検証が必要

課題解決に向けた計画の見直し

有償運行は、地域公共交通会議での合意が必須要件となるため、採用する可能性を残すため、平行して会議の議論を進めます。

#### ②有償化で想定される運行形態

目的：高齢者等の外出支援（駅・病院・買物）  
目的地：市民病院, 善行駅, 藤沢本町駅, スーパー  
資金：未定  
支援：未定（実証実験として支援を予定）  
形態：緑ナンバー, 交通事業者委託  
運賃：有償

#### ③平成 24 年度 試運行の一部見直し

目的：限定的な高齢者の外出支援  
目的地：市民センター  
資金：自治会費, 支援金, 協賛金(企業・個人)  
支援：市の車両補助  
形態：白ナンバー, ボランティアドライバー  
運賃：無償（道路運送法によらない）

有償化の運行は、需要供給が最適化した合理的で、持続的な運行をめざします。

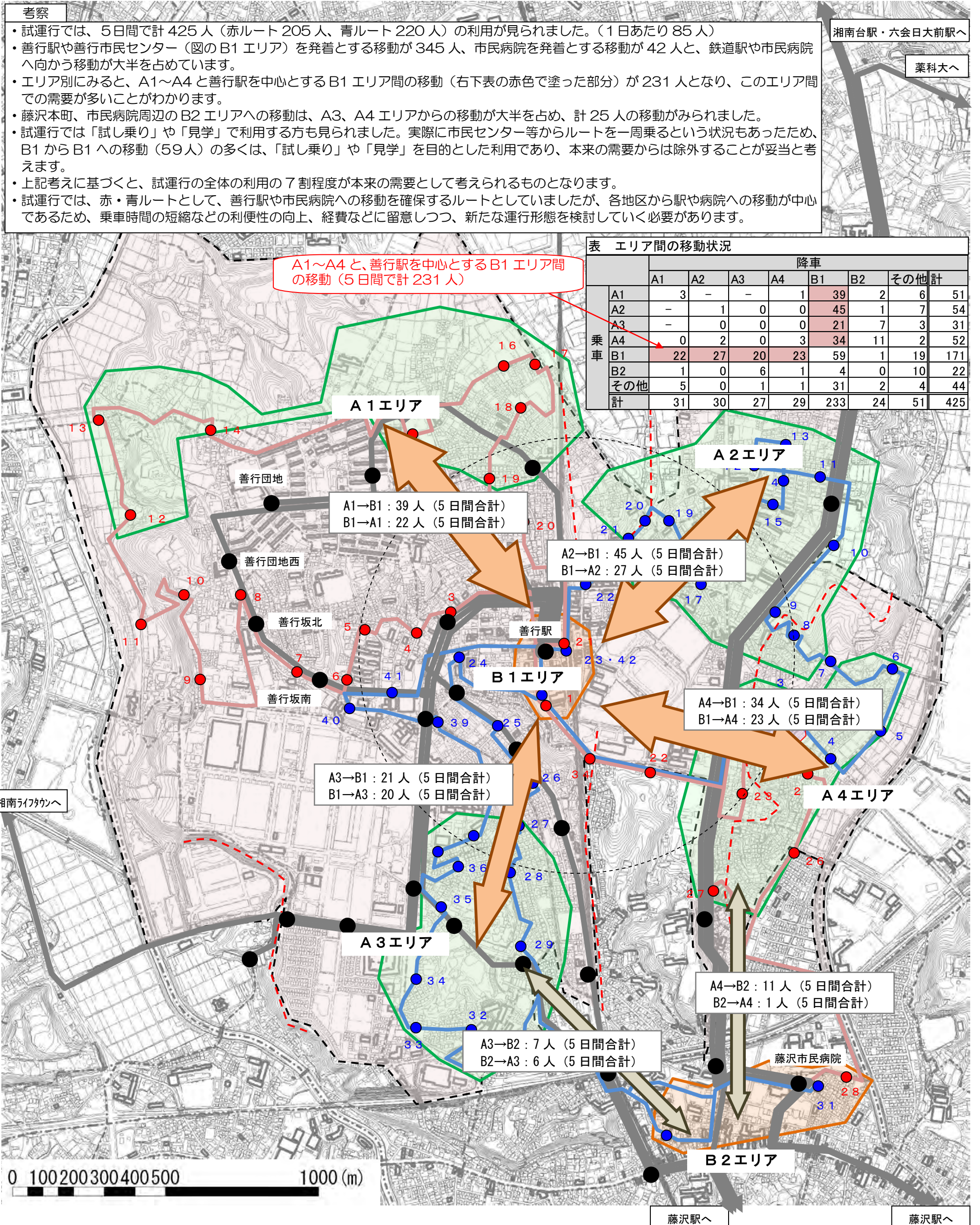
## 4. 新たな地域公共交通システムモデルの役割

### (1) 第1回試運行での利用傾向の整理

利用者数の算出方法

試運行時に市が実施した乗降調査（全数調査）より、利用者の乗降場所、目的、属性、利用時間帯、感想などを把握しています。

この調査結果をもとに、図で示すエリアごとの乗降人数を整理し、各エリアから善行駅周辺、藤沢市民病院への移動を整理しました。





## (2) 輸送形態と交通手段の整理

### ① 定時・定路線型交通システム

定時・定路線型交通システムとは、通常の路線バスのように時刻表と経路を定めて運行する形態の交通システムのことをいいます。

### ② デマンド型交通システム

デマンド型交通システムとは、需要対応型交通システムともいい、需要（お客様の利用）にあわせて運行する交通システムのことをいいます。

通常の路線バスは、定時・定路線型交通システムであり、予定時刻にバス停で待っていればバスに乗ることができます。一方、需要の少ない地域では、ルートやダイヤを決めずに、利用者からの希望（予約）に応じて運行する方法を導入する例もあり、また通常のタクシーと違って不特定多数の乗合として行うこの方法を、デマンド型交通システムといっています。

デマンド型交通システムは

運行経路やルートが  
固定されていない  
(ニーズに対応し運行)

分散した需要への対応に適する

定時・定路線型交通システムは

運行経路やルートが  
固定されている  
(定時・定路線運行)

まとまった需要への対応に適する

第1回～第3回試運行は定時定路線運行です

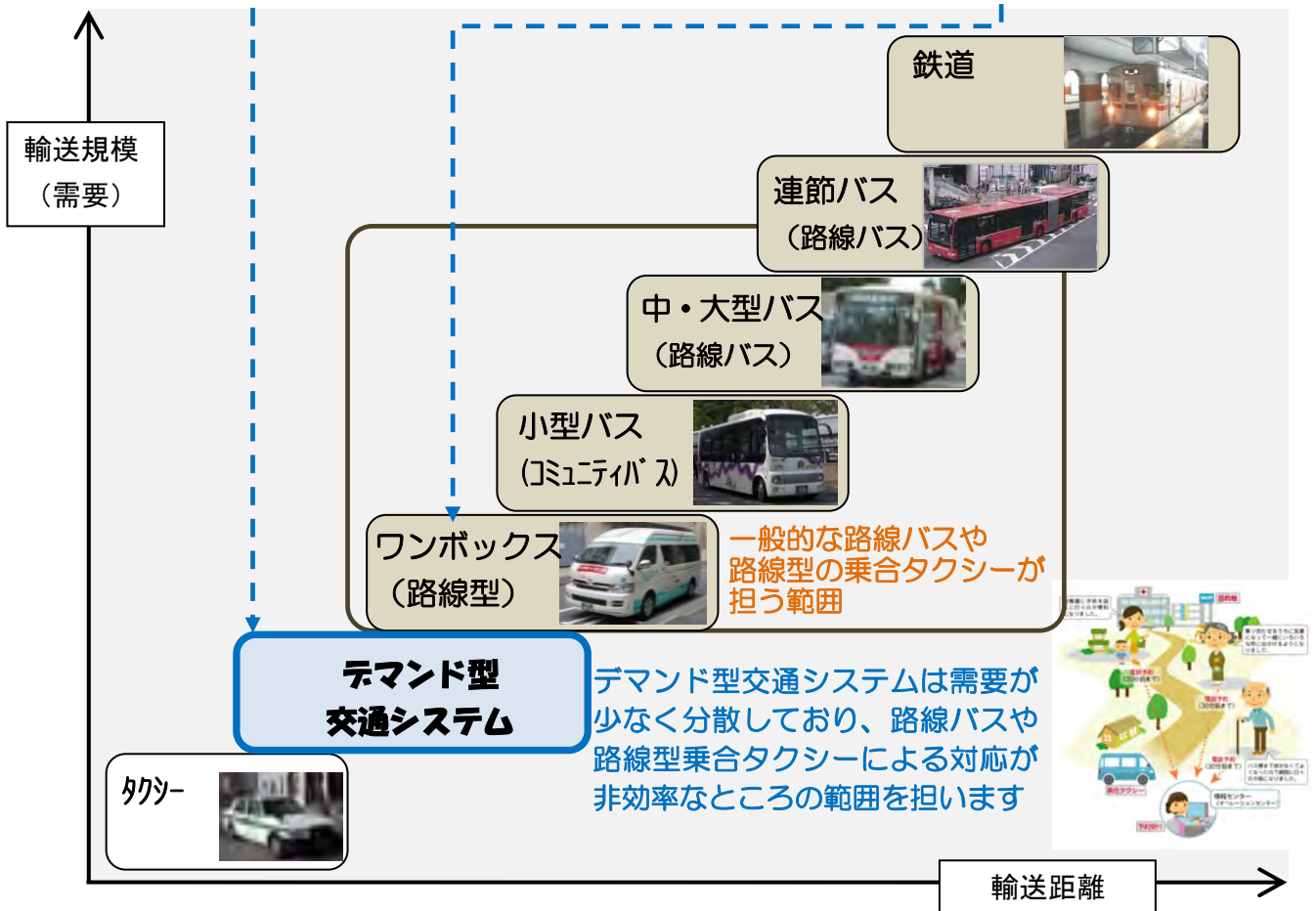


図-5 様々な交通システムと役割分担のイメージ図

デマンド型交通システムは、運行時刻（ダイヤ）からみたタイプと、運行経路（ルート）からみたタイプとして、様々な運行タイプに整理することができます。

### <運行時刻（ダイヤ）からみたタイプ>

主なタイプ	概要	適応需要
A. 時刻表型	あらかじめ運行するスケジュールが決まっており、それに沿って運行するタイプ（例：9:00 発、10:00 発、11:00 発など）	需要・多
B. 運行本数設定型	あらかじめ運行する本数（頻度）が決まっており、出発地からの出発の頻度が決められているタイプ（例：1日●本、およそ●時間毎など）	需要・中
C. 完全デマンド応答型	頻度、時刻等について決められておらず、利用者からの希望を受けて運行するタイプ（タクシーに近い）	需要・小

### <運行経路（ルート）や乗降場所からみたタイプ>



主なタイプ	概要	適応需要
a. 迂回ルート型	あらかじめ基本的なルートが決まられており、利用者からの事前の要望に応じて、 <u>運行ルートを設定するタイプ</u>	需要・多
b. 完全デマンド応答／バス停留間型	利用者からの事前の要望に応じて、どのルートで運行するか（ <u>どの停留所を経由するか</u> ）を決めるタイプ（乗降場所が決まっている）	需要・中
c. 完全デマンド応答／ドアツードア型	利用者からの事前の要望（予約）に応じて、 <u>利用者を出発地まで迎えに行き、目的地まで送り届けるタイプ</u> （乗降場所が決まっていない）	需要・小

### (3) 運行システムごとに想定される経費の例



#### ① 運行システムごとの経費の試算

県内他都市の事例をもとに、デマンド型や定時・定路線型の運行経費を試算した結果は以下のとおりとなります。なお、この経費の算定は、距離を無視したものであるため、実際に導入する際には金額が異なります。

#### 1) デマンド型 A：時刻表型 b. 完全デマンド応答／バス停間型（秦野市渋沢地区）

<p>システムの概要</p> 	<p>愛称: デマンド型のりあいタクシー          車両: セダン型(定員 5 名)          運営主体: 秦野市、運行主体: 秦野交通に委託          運賃: (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: 平日のみ片道 5.5 便</p>	
<p>運行経費の試算</p>	<p>平成 23 年度の実績より</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約              (30 分前・始めの便は前日の午後 10 時まで)</li> <li>・委託経費 176,550 円/年              (H23 年度 165 便あたり)</li> <li>・1 便当たりの経費は 1,070 円              ⇒1 回あたり 3 人の利用があると仮定した場合、善行地区では 1 日に 16 便運行すれば利用者の足を確保可能              ⇒1,070 円×16 便= <b>17,120 円/日</b>となる(300 円で1便 3.6 人で採算)</li> </ul>	

#### 2) 定時定路線型（川崎市麻生区高石地区）

<p>システムの概要</p> 	<p>愛称: 山ゆり号          車両: ワンボックス型(定員 10 名)          運営主体: 地域住民          運行主体: (株)高橋商事に委託          運賃: (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: 平日のみ 12 便(30 分間隔)</p>	
<p>運行経費の試算</p>	<p>平成 23 年度の収支状況(概算)より</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1ヶ月あたりの運行経費は 600,000 円/月</li> <li>・平日のみ 1 日 12 便で運行              ⇒1ヶ月の平日を 21 日と仮定した場合              ⇒1ヶ月の運行本数は 252 便              ⇒1便当たりの経費は 2,380 円</li> <li>・第一回試運行時と同じように、2ルートでの運行、1ルートあたり 1 日 8 便運行した場合を仮定すると、善行地区では 1 日に 16 便運行              ⇒2,380 円×16 便= <b>38,080 円/日</b>となる(300 円で1便 7.9 人で採算)</li> </ul>	

## 5. 実証運行に向けた取り組みの方向性

実証運行を道路運送法の手続きに沿って実施するためには、次のような内容を具体化する必要があります。

### (1) 運行システム、運行形態

想定される利用者数や運行経費、車両の制約条件などから、運行システム、運行形態の設定を行います。

【タクシー車両の条件】 ○車両：セダン型                      ○時間：平日 9：00～16：00

### (2) 住民、行政、交通事業者の役割分担

関係者が連携するなかで、各自の役割を果たす必要があります。  
実証運行の際の役割として想定されるものは次のとおりです。

#### ①住民運行組織の役割

- 1) 組織の維持
- 2) ニーズの把握（実証運行での計画エリアの明確化）
- 3) 利用や利用促進
- 4) 利用者データの管理（実証運行で、必要なデータの明確化）
- 5) 利用受付（デマンド交通の場合）
- 6) 本格運行に向けた収支・利用目標の設定（実証運行後に評価する項目の設定）
- 7) 停留所位置の確認・交渉（対地域の関係者）

#### ②行政の役割

- 1) 導入に向けた支援（計画策定支援・情報提供等）
- 2) 実証運行の支援
- 3) 補助金等の拠出（善行地区では車両に関するもの）
- 4) 関係機関との交渉（運輸局・交通事業者・道路管理者・交通管理者）
- 5) 交通会議の開催
- 6) 関係者の協定やルールの策定

#### ③交通事業者の役割

- 1) 運行（人員・車両の確保）
- 2) 安全管理
- 3) 利用実績の報告
- 4) 料金の收受
- 5) 運行申請

### (3) 運行計画、会議での承認、申請

運行計画を作成後、地域公共交通会議での承認を経て、運輸局への申請を行います。なお、以下のような進め方を考えています。



<道路運送法 21 条の申請に向けた必要書類 (出典：九州運輸支局 HP) >

- |                         |         |            |
|-------------------------|---------|------------|
| ① 乗合旅客運送許可申請書業計         | ② 事業計画書 | ③ 添付書類     |
| ・ 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程 | ・ 運行系統図 | ・ 予定する運送数量 |
| ・ 主催者等からの要望書の写し         | ・ 宣誓書   |            |

#### (4) 住民への周知、利用促進に向けた活動

地域による交通システムの導入の取組みに際しては、地域住民への十分な周知や、利用促進に向けた活動などが必要となります。「のりあい善行」として取組んできた経験を生かすとともに、うまくいかなかった点など改善すべき事項について修正を行いながら、またこの活動自体を多くの人に知ってもらいながら、持続的に取組んでいくことが重要です。

特にデマンド交通システムを採用する場合には、これまでの定時定路線型のバスとは異なる新しい交通システムになります。予約が必要になるなどこれまでの公共交通の利用方法とは異なるため、利用者が主体的に関与していくための周知等が、重要になります。

##### ① 住民説明会等の実施

- ・地域が取組む交通について理解するために、町内会や自治会ごとに密な住民説明会が必要となります。特にデマンド交通の場合は、どのようなものか、という点を説明していくことが重要になります。

##### ② 回覧、チラシ、ポスター等による周知

- ・地域が取組む交通システムに関する回覧を定期的に行うほか、住民説明会の実施状況なども適宜報告していくことが必要となります。チラシやポスターなどにより周知を行うことも必要です。

##### ③ 乗降場所候補の募集

- ・乗降場所を設定する際に、自治会ごとに希望する乗降場所を設定してもらおう等、地域が取組む交通に関心を高めていくことが必要となります。(最終的な乗降場所の設定は、自治会ごとの要望を集めたあと、事務局で行い、運行事業者や警察との協議を経て決定します。)

##### ④ 運行を維持していくための目標利用者数等の提示

- ・地域で運行していく交通という意識を持ち、維持していくために、運行開始まで、また運行開始後についても定期的に会議の場を設け、維持していくために必要となる利用者数(運賃)をあらかじめ提示し、運行開始後は日々の利用状況を確認し、利用促進の必要性を共有することが必要となります。

##### ⑤ その他

- ・他の自治体での実施例などの紹介や、実際に見学を行うことで、地域で担うべき公共交通のイメージを共有することが可能となります。

これまで、藤沢市では、地域の方を交えて「秦野市」、「川崎市麻生区」の視察について実施してきました。



写真-1 秦野市視察



写真-2 川崎市麻生区視察

<参考資料：道路運送法 21 条の手続きに係る申請書類>

出典：九州運輸局 HP ([http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/jidousya\\_k/file03/bus-037.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/jidousya_k/file03/bus-037.pdf))

平成 年 月 日

九州運輸局長

殿

住 所  
氏名又は名称  
代 表 者 名  
連絡先 TEL

印

一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業による乗合旅客運送許可申請書

今般、下記のとおり、一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業による乗合旅客運送を行いたいので、道路運送法第 21 条第 2 項の規定により、関係書類を添えて申請いたします。

記

1. 申請者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名

住 所  
氏名又は名称  
代 表 者 名

2. 事業の種類

一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業（乗合旅客運送に限る）

3. 運送しようとする旅客

4. 事業計画

別紙のとおり

5. 運送しようとする期日又は期間

平成 年 月 日～平成 年 月 日

6. 申請理由

## 事業計画書

1. 運送しようとする区間又は区域

2. 主たる事務所の名称及び位置

名 称  
位 置

3. 営業所の名称及び位置

名 称	位 置

4. 運行系統・運行回数

系統名	運 行 系 統	系統 キ口	運 行 回 数		備 考
			往	復	

5. 運行時刻（運行時刻を定めないものにあつては、運行する時間帯）

別紙のとおり

6. 使用する自動車の種別ごとの数

所属営業所	登録番号	乗車定員	長さ	幅	高さ	備考
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	
		人	cm	cm	cm	

7. 車庫の位置及び収容能力

所属営業所	位 置	収容能力
		m <sup>2</sup>
		m <sup>2</sup>



## 添 付 書 類

- ・ 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程
- ・ 運行系統図
- ・ 主催者等からの要望書の写し  
※ イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験の場合
- ・ 予定する運輸数量
- ・ 宣誓書