

## 善行地区の今後の取組み資料

### 目 次

1 善行地区（高齢者移動支援）の取組みの経緯	・ ・ ・ ・ 1
2 善行地区の現状	・ ・ ・ ・ 3
3 善行地区の交通の現状	・ ・ ・ ・ 4
4 「のりあい善行」試運行の概要	・ ・ ・ ・ 9
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	・ ・ ・ 13
6 地域住民と交通事業者が協働する地域公共交通事例	・ 16

藤沢市

# 1 善行地区（高齢者移動支援）の取組みの経緯

## （1）善行地区（高齢者移動支援）の取組み概要

善行地区は、坂が多い地形もあり、高齢者など交通弱者の移動が制約される地域が地域の課題となっています。このようなことから、「住民の自主運行による道路運送法によらない無料路線運行ワゴン計画（のりあい善行）」が、地域住民の組織である「郷土づくり推進会議（旧地域経営会議）」がNPOかながわ移動ネットの支援を受けながら進められています。

2012年（平成24年）7月30日から8月3日の5日間、第1回試運行を、2012年（平成24年）11月26日から11月30日の5日間、第2回試運行を実施しています。そして、先月の2013年（平成25年）3月18日から3月29日の9日間に、第3回試運行が実施されたところです。

第1回から第3回の試運行を重ねる中で、既存のバス事業者との調整が重ねられ、既存バス交通と「のりあい善行」との役割分担、棲み分けを行い、あわせて、既存バス路線の拡充を図る形で、調整を進めながら、交通事業者との関係改善が図られてきています。

一方で、地域で営業を続けているタクシー協会から民業圧迫を不安する指摘を受けたことから、タクシー事業者との調整も平行して進めています。坂の多い善行地区で高齢者移動支援を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。なお、のりあい善行については、平成25年度に実証実験（通年の定期運行）が計画されています。

## （2）善行地区の地形の状況（立石地区周辺）

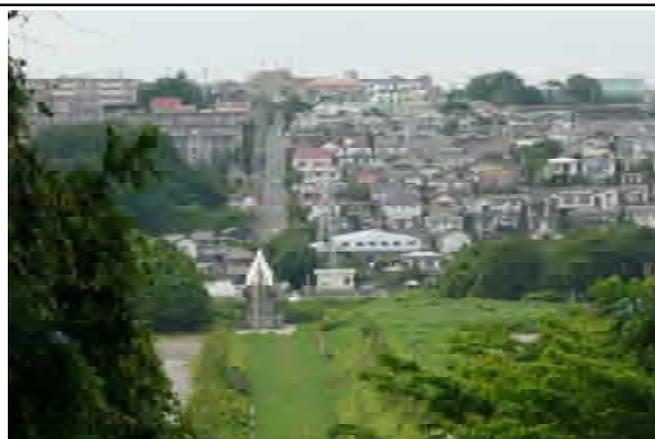
善行地区は鉄道駅からの徒歩圏にあっても、50m程度の高低差が地域分断の障がいとなることから、公共交通利用の不便な地域が広がっています。特に、高齢者の移動制約が大きい地域となっています。以下の図面は、善行地区で代表的な坂の地形を有する立石地区です。



図-1 善行地区の地形（立石地区周辺）

## 写真－1 善行地区(立石地区周辺)の高低差の状況

①50m以上の高低差がある斜面に張付く家屋状況(遠景)



②50m以上の高低差がある斜面に張付く家屋状況(近景)



③高低差のある地域の道路状況



④高低差のある地域の道路状況(横浜市側)



## 写真－2 のりあい善行試運行の状況



## 2 善行地区の現状

### (1) 善行地区の人口推移

#### ○善行地区の人口推移

西暦（和暦）	1995年	2005年	2010年
	（平成7年）	（平成17年）	（平成22年）
人口（人）	37,860	39,323	41,780
世帯数	13,844	16,240	17,984
1世帯当り人員	2.73人	2.42人	2.34人
高齢化率	9.6%	17.7%	20.8%

#### ○参考：藤沢市の人口推移

西暦（和暦）	1995年	2005年	2010
	（平成7年）	（平成17年）	（平成22年）
人口（人）	328,387	396,014	408,161
世帯数	137,993	161,232	172,477
1世帯当り人員	2.67人	2.46人	2.37人
高齢化率	11.0%	16.5%	19.9%

### 3 善行地区の交通の現状

#### (1) 自動車利用状況

善行地区は、自動車利用率が30%未満となっています。市内13地区の中でも善行駅を中心に公共交通の分担率が高い地域となっています。

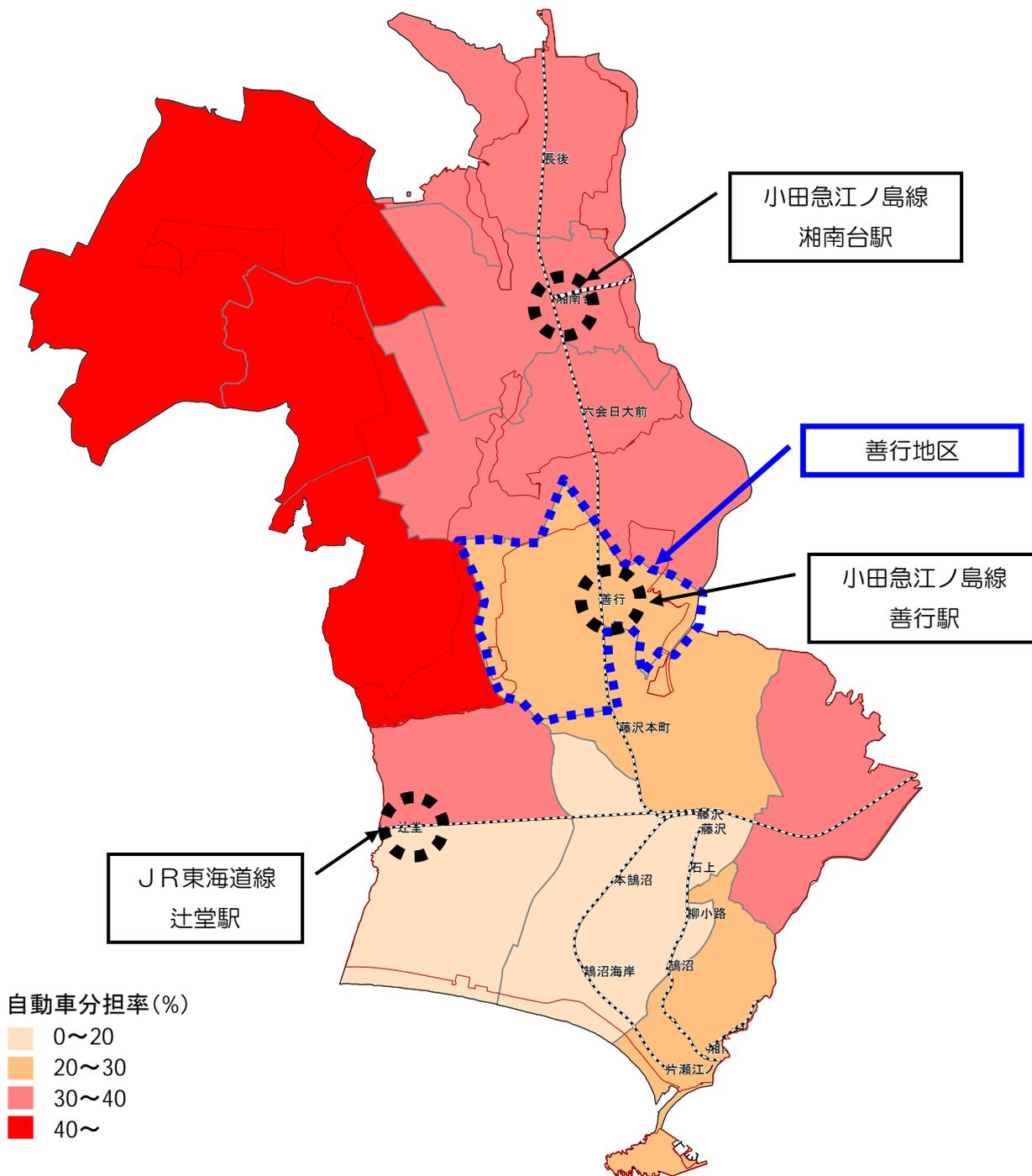


図-2 自動車利用率の状況

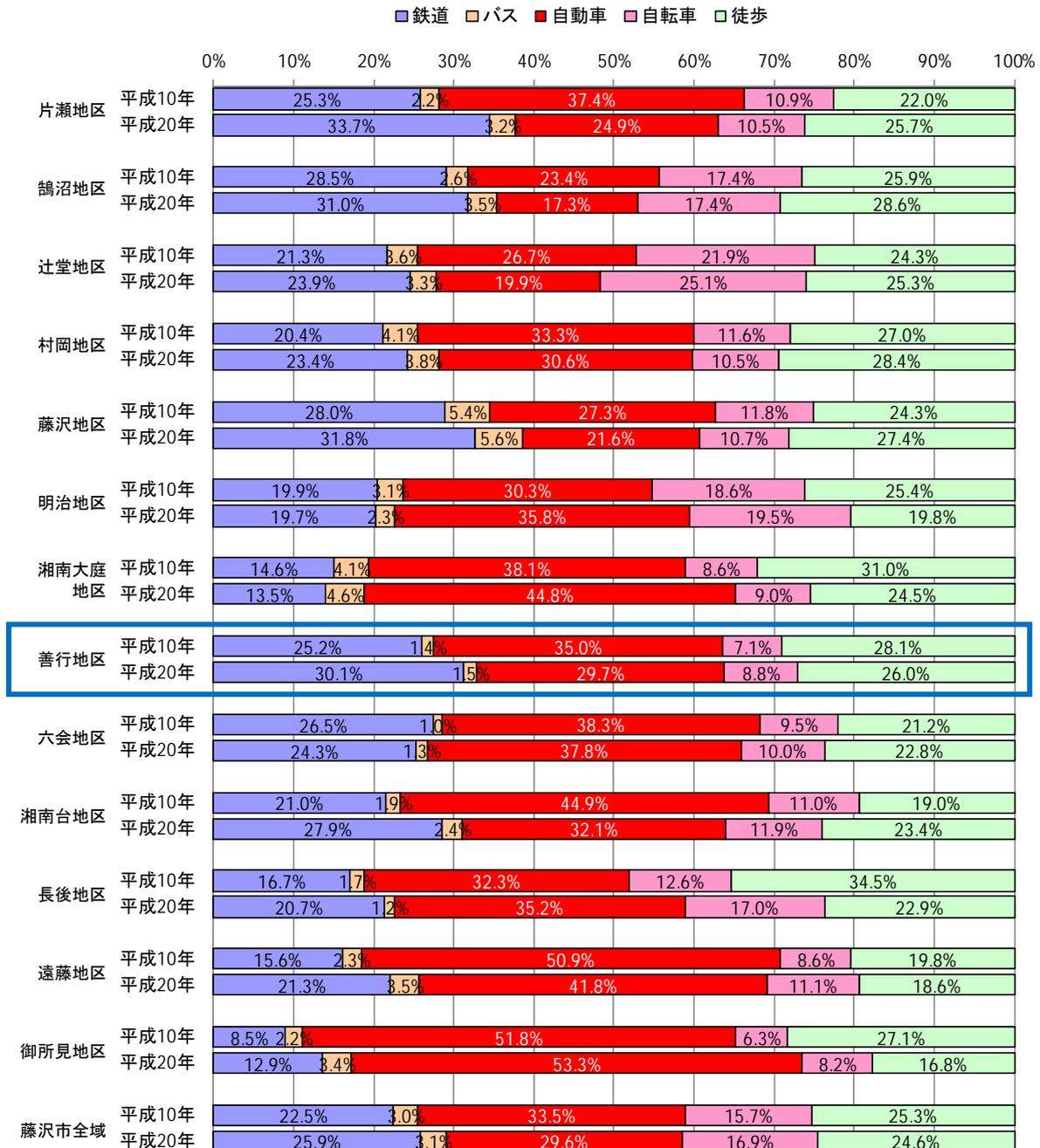
【平成20年東京都市圏パーソントリップ調査】

## (2) 交通手段構成

### ①交通手段構成（代表交通手段）

善行地区の交通手段構成を見ると、鉄道分担率が30.1%、徒歩分担率が26.0%と、本市全体に比べ高くなっています。自動車分担率は本市全体と同じような分担率となっていますが、自転車分担率は8.8%と、坂の多い地形もあり、本市全体と比べ約8%程度低くなっています。

平成10年と平成20年との変化を見ると、鉄道分担率が約5%、自転車分担率が約1.5%程度、バス分担率が約0.1%程度、増加する一方で、自動車と徒歩の分担率が低下しています。



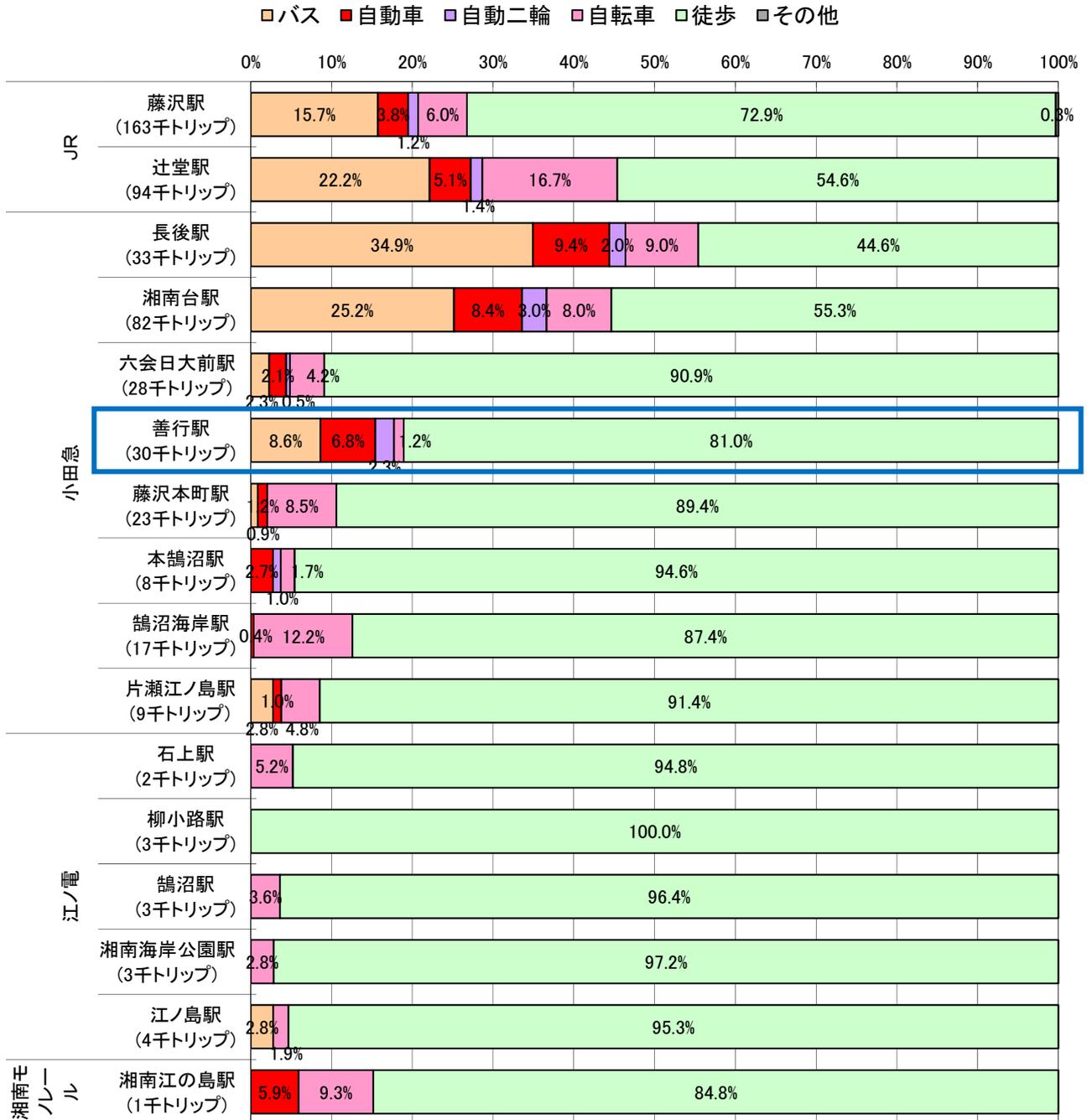
図一3 善行地区の交通手段構成(代表交通手段)

【平成20年東京都市圏パーソナルトリップ調査】

※地域不明・手段不明トリップを除く。

②鉄道駅への交通手段構成（鉄道駅端末交通手段構成）

善行地区のある善行駅までの交通手段としては、徒歩が81.0%と最も割合が高く、次いで、バス利用の割合が8.6%、自動車の割合が6.8%と高くなっています。一方で、坂の多い地形を反映して、自転車を利用する割合が他の駅と比べ低くなっています。



図－4 鉄道駅への交通手段構成（駅別）

【平成20年東京都市圏パーソントリップ調査】

(3) 公共交通のサービス圏域状況

善行地区の公共交通のサービス圏域を見ると、善行駅と善行団地を連絡するバス路線が充実しています。しかし、その周辺部には、バス交通のサービス圏域から外れている地域や、バス交通の本数が少ない地域が広がっています。

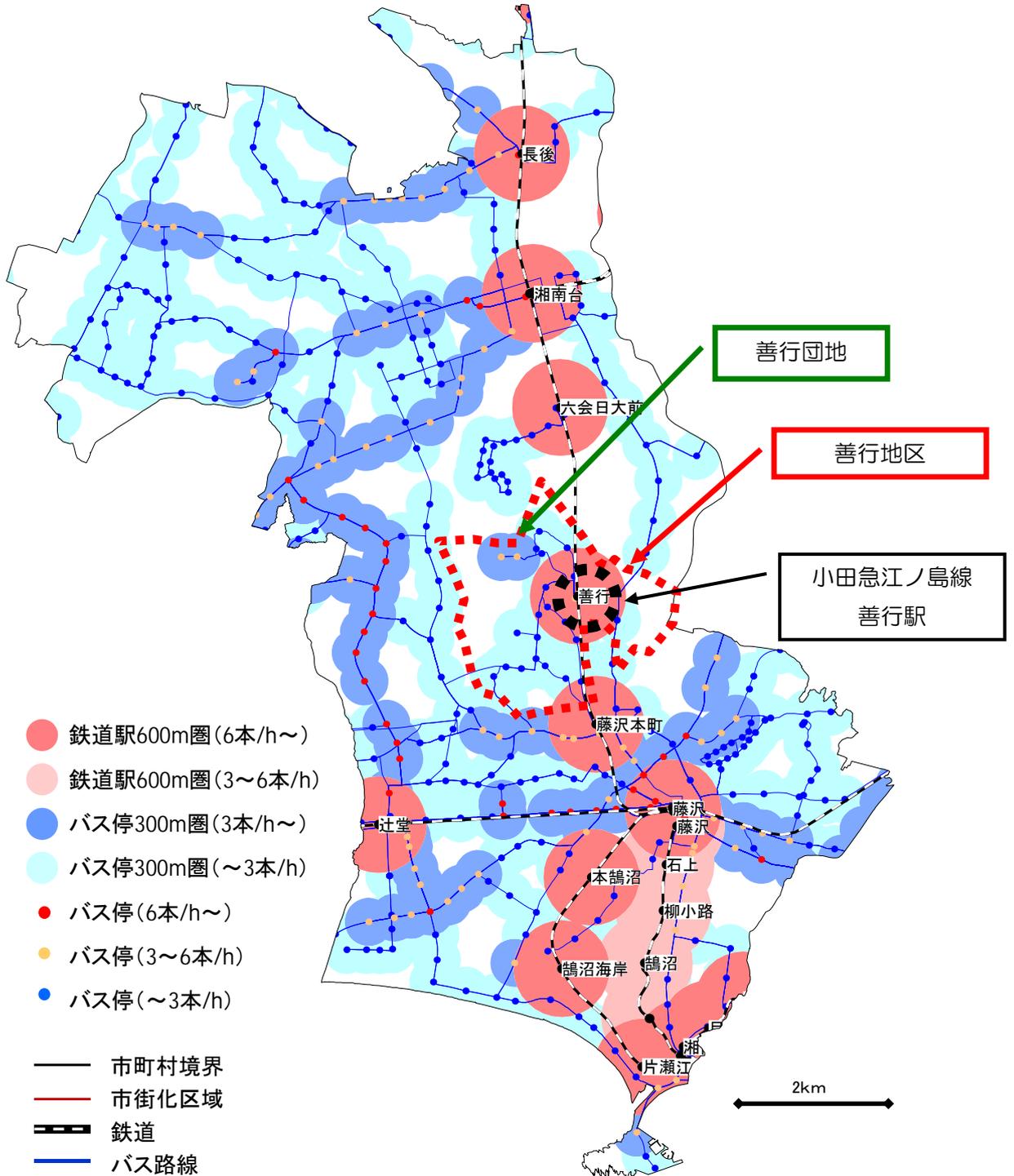
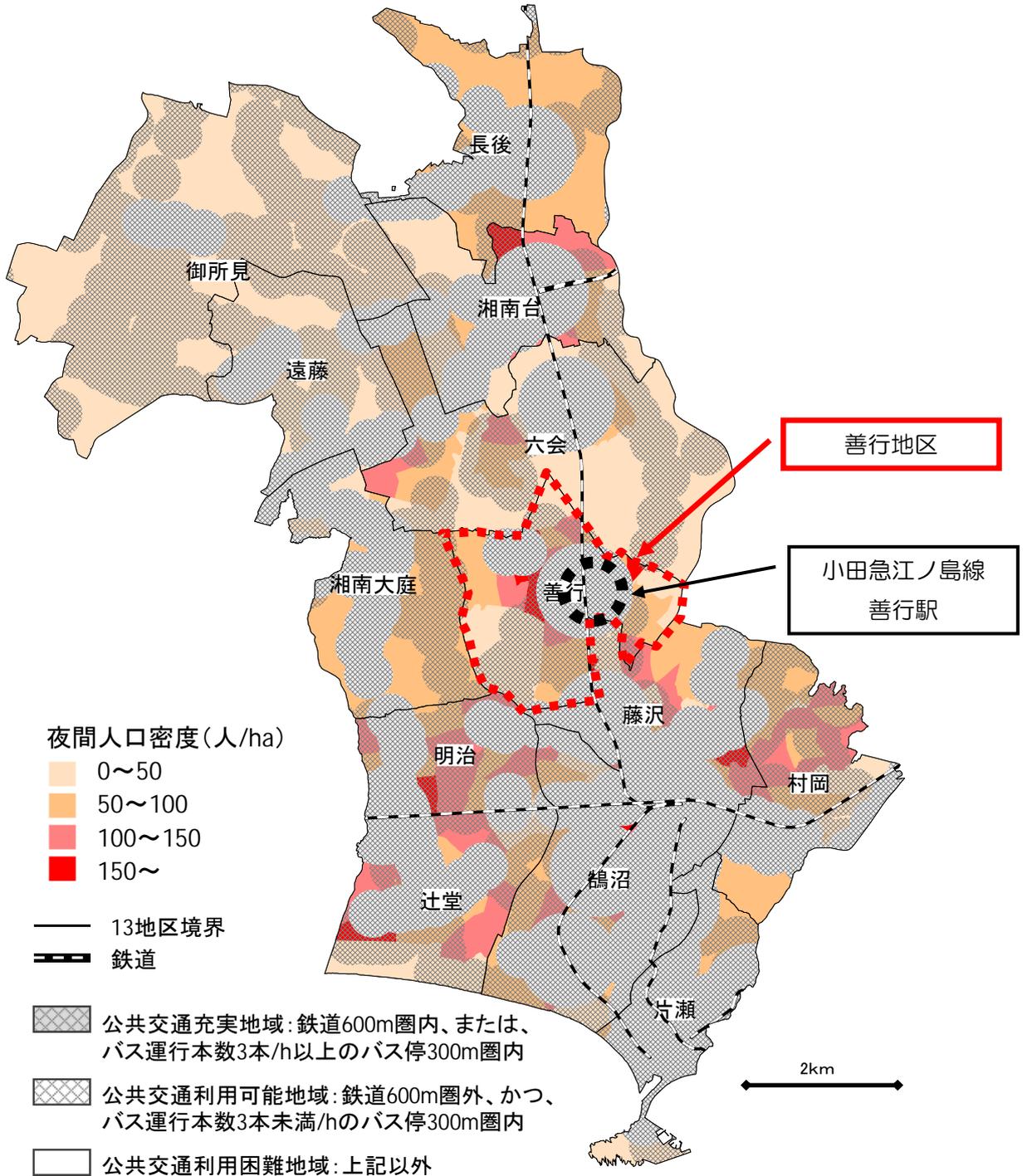


図-5 公共交通のサービス圏域状況

(4) 公共交通のサービス圏域と夜間人口の分布状況

善行地区周辺の公共交通のサービス圏域と夜間人口の分布状況を見ると、善行駅周辺部と善行団地周辺は公共交通充実地域となっています。しかし、善行地区の東西には、人口密度が高い地域がありますが、公共交通のサービス圏域から外れている公共交通利用困難地域が広がっています。



図一6 公共交通のサービス圏域と夜間人口の分布状況