

## **善行地区東部での実証運行計画の変更について**

### 目 次

1 「のりあい善行」の実証運行の状況	．．．．． 1
2 「のりあい善行」の利用者確保に向けた取組み	．．．．． 4
3 「のりあい善行」の改善計画	．．．．． 7
4 住民説明会（乗合タクシー試行の改善案説明会）の実施結果	．．．．． 12
5 実証運行の変更に向けて	．．．．． 13
6 運行計画（案）	．．．．． 14
7 運行継続のための組織作り	．．．．． 15
8 今後の実証運行スケジュール	．．．．． 16

第 9 回 藤沢市地域公共交通会議

2015 年 7 月 17 日（金）

藤 沢 市



# 1. 「のりあい善行」の実証運行の状況

## (1) 概要

善行地区東部では、公共交通が利用しづらい環境を改善するために善行地区郷土づくり推進会議と連携し、のりあいタクシーの実証運行を行っています。運行している系統は、善行駅東口を起点に、亀井野団地・渋沢台方面を循環する路線と伊勢山辺・立石公園方面を循環する2つの系統の運行となっています。運行は、平日のみの運行で、運行時間は、善行駅東口発が9時台から17時台となっています。

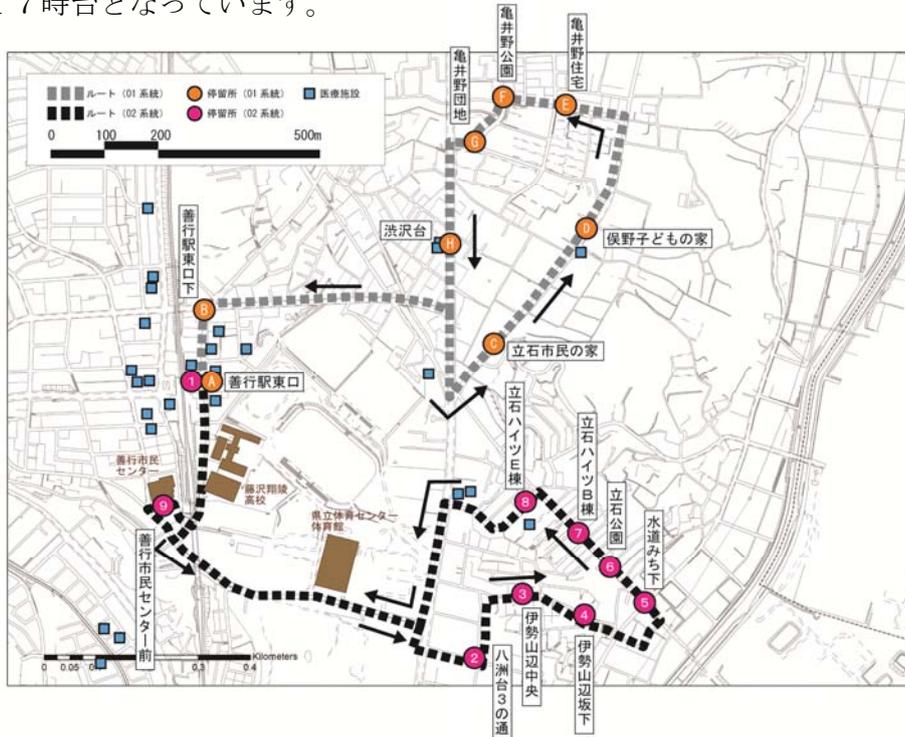


図-1 「のりあい善行」の運行経路及び停留所

## (2) 利用状況

### 【日あたり利用者数】

2月2日から6月30日までの週ごとに集計(日平均)した利用状況を示します。運行開始以降、利用者は増加傾向にあります。当初の目標(109人/日)には届いていない状況です。

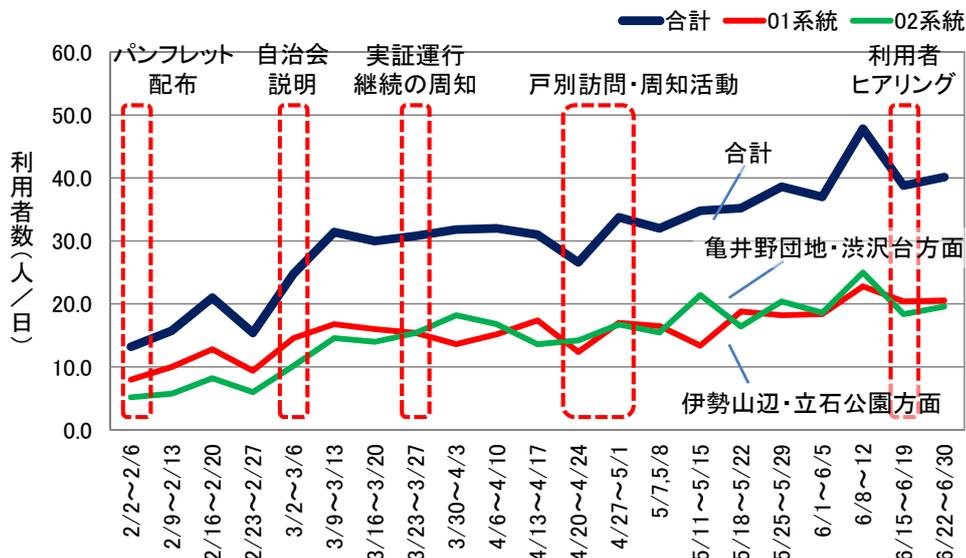
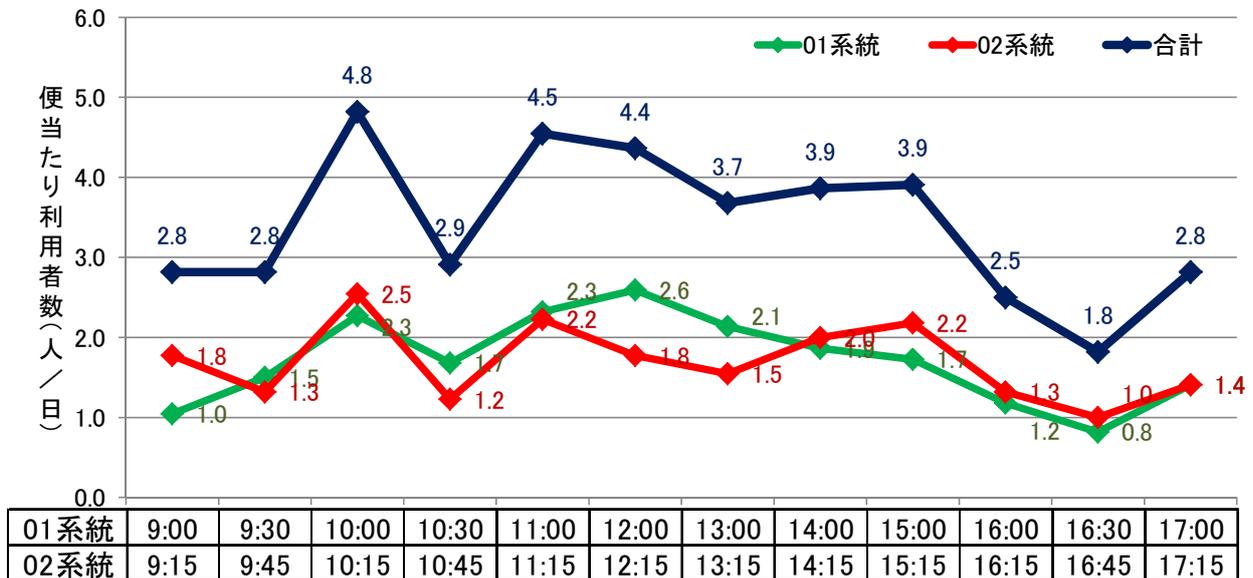


図-2 「のりあい善行」の日あたり利用者数の状況

【便別利用者数】

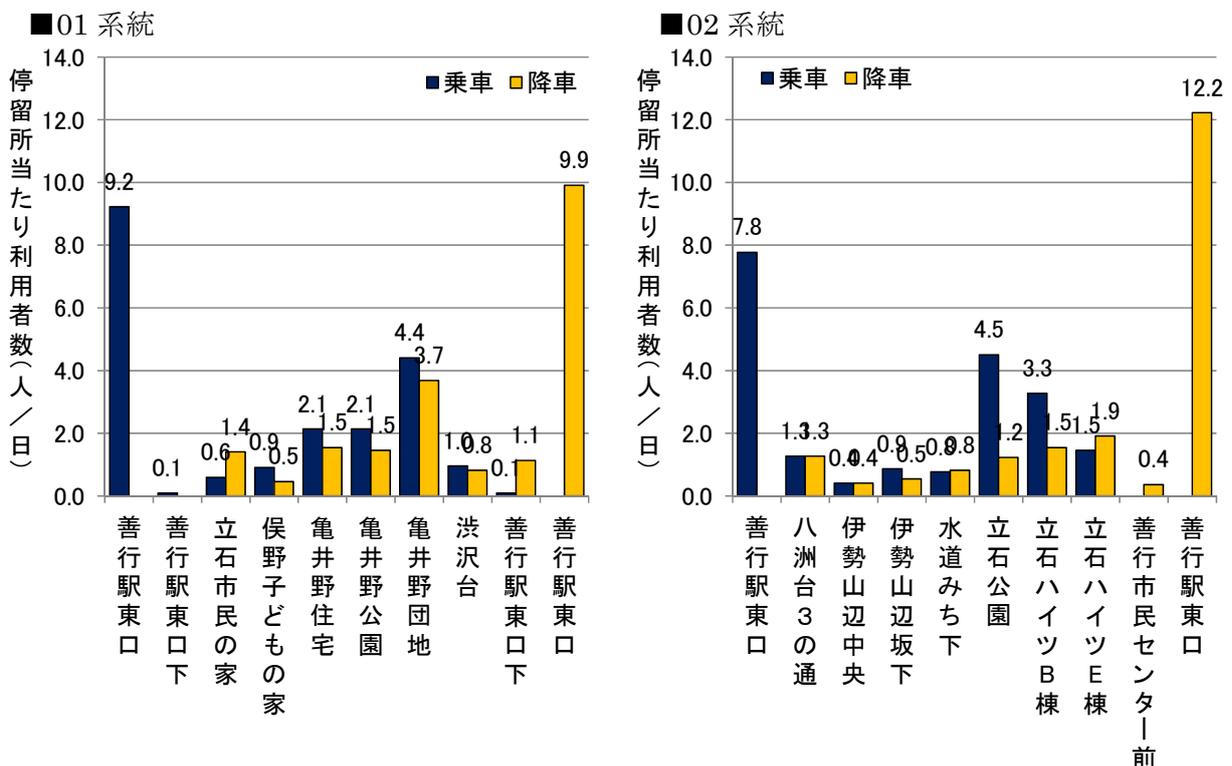
2015年6月の1日当たりの便別の利用者数の平均は以下の通りとなります。10時台から15時台では利用者数が安定している一方、9時台、10時台後半の便と16時台以降は利用が少なくなっています。



図－3 のりあい善行の便別の利用者数（2015年6月の1日の平均利用者数）

【日あたり停留所ごとの乗降者数】

2015年6月の1日当たりの停留所別の利用者数の平均は以下となります。01系統では亀井野住宅、亀井野公園、亀井野団地での利用が多く、02系統では立石公園、立石ハイツでの利用が多くなっています。また、立石市民の家の利用者は、降車利用が多く、他の停留所と異なる傾向を示しています。

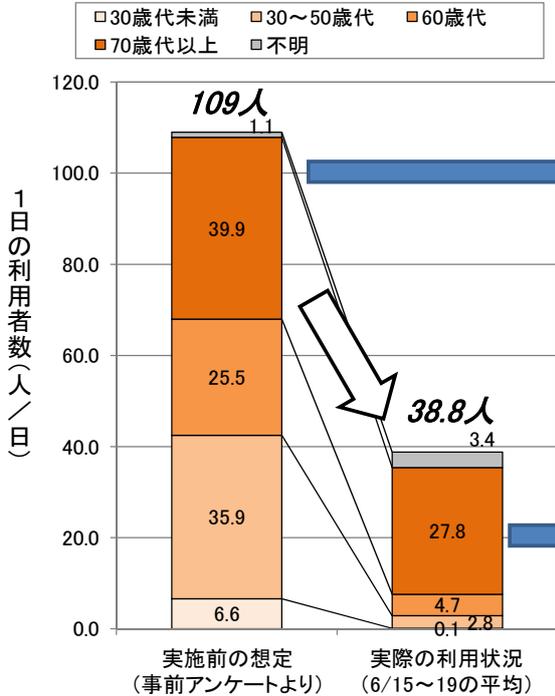


図－4 のりあい善行の停留所別の利用者数（2015年6月の1日の平均利用者数）

### (3) 当初想定との比較

実証運行開始前に実施したアンケート調査から想定した利用者数と現在の利用者数、及び利用頻度の比較になります。60歳代以下の利用がほとんど見られず、利用頻度も低い状況であることがわかります

#### ■利用者数と利用年代



#### ■利用者の利用頻度

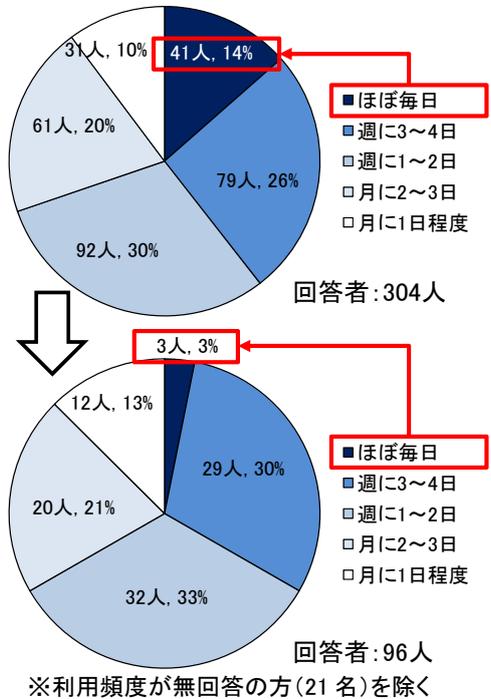


図-5 「のりあい善行」の当初想定利用者数、利用頻度との比較

### (4) 収支状況

当初想定した収支状況と現在の収支状況の比較になります。4月から6月にかけて収支率は26.5%から35.1%へと改善の兆しは見られますが、依然として月当たり41万円の赤字となっています。

表-1 「のりあい善行」の収支状況

	計画(当初アンケート) 運行日数: 21日	実証実績(4月) 運行日数: 21日	実証実績(5月) 運行日数: 18日	実証実績(6月) 運行日数: 22日
運行手法概要	・定期路線運行 ・2系統、各12便		・2系統、各12便 ・1便1,200円契約	
車両	専用車両(9人乗り)		兼用車両(4人乗り)	
契約形態	貸切契約	タクシー 便あたり契約	タクシー 便あたり契約	タクシー 便あたり契約
利用者数	<u>109(人/日)</u> 計画人数	649(人/月) <u>平均: 30.9(人/日)</u> 大人: 637人 小人: 6人 幼児: 6人	645(人/月) <u>平均: 35.8(人/日)</u> 大人: 634人 小人: 6人 幼児: 5人	899(人/月) <u>平均: 40.9(人/日)</u> 大人: 887人 小人: 6人 幼児: 6人
運行日: 時間	平日: 9時台~17時台	平日: 9時台~17時台	平日: 9時台~17時台	平日: 9時台~17時台
運賃	大人: 250円	大人: 250円 小人: 130円 幼児: 無料	大人: 250円 小人: 130円 幼児: 無料	大人: 250円 小人: 130円 幼児: 無料
収受運賃(円/月)	572,250	160,030	159,280	222,530
運行経費(円/月)	604,800	604,800	518,400	633,600
収受運賃-運行経費(円/月)	<u>-32,550</u>	<u>-444,770</u>	<u>-359,120</u>	<u>-411,070</u>
収支率(%)	<b>94.6%</b>	<b>26.5%</b>	<b>30.7%</b>	<b>35.1%</b>

## 2. 「のりあい善行」の利用者確保に向けた取組み

「のりあい善行」の利用者数が低迷することから、利用者確保に向けた取組みを進めました。利用者確保に向けては、運行区域の周辺への戸別訪問や、利用者へのヒアリングなど、複数の検証を行ったものです。

今回は、下表の「「のりあい善行」利用促進活動 戸別訪問、周知活動」及び「「のりあい善行」利用者ヒアリング」結果について示す。

表－2 「のりあい善行」実証運行中の活動概要

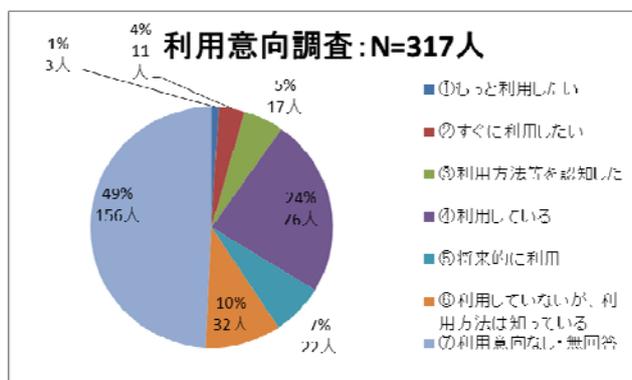
2015年1月24日(土)	: 実証運行に関する説明
2015年2月3日(月)	: 実証運行開始
2015年2月5日(水)	: パンフレット全戸配布開始
2015年3月13日(金)	: のりあい部会(自治会、部会での改善策の議論)
2015年3月25日(水)	: 実証運行継続の周知(自治会全戸配布)
2015年4月3日(金)	: 利用実績40人超(46人)
<u>2015年4月23日(木)</u>	<u>: 「のりあい善行」利用促進活動 戸別訪問、周知活動</u>
<u>~5月1日(金)</u>	
2015年5月27日(水)	: 利用実績最大値更新(50人)
2015年6月10日(水)	: 利用実績最大値更新(61人)
<u>2015年6月15日(月)</u>	<u>: 「のりあい善行」利用者ヒアリング</u>
<u>~6月19日(金)</u>	
2015年7月4日(土)	: 「のりあい善行」住民説明会
~7月5日(日)	

### (1) 「のりあい善行」利用促進活動 戸別訪問、周知活動

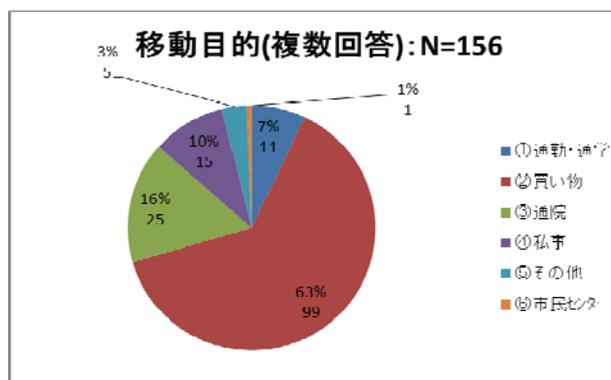
利用が進まない背景には、周知が十分でないとの想定から、個別訪問を行い、「のりあい善行」について、周知を図るとともに、アンケートを行ったものです。

戸別訪問宅数は、約1,100軒となっており、実際にお話しできた方は、317人となっております。

戸別訪問により、利用方法を新たに認知した方は5%にとどまり、以前から認知度が高かったことと、利用者の6割を超える方の利用目的が買い物利用ということが新たに判明しました。



図－5 のりあい善行の認知度



図－6 のりあい善行の利用目的



## (2)「のりあい善行」利用者ヒアリング

6月15日から19日にかけて実施した利用者ヒアリング調査（回答者：117名）より、車両利用目的（買い物、私事利用）の意見がありました。

### 1) のりあい善行の利用人数の想定

当初のアンケート調査より、のりあい善行の利用頻度は下回っていることから、ヒアリング調査は6月15日から19日の5日間（平日のみ運行）の利用頻度から利用者数を推計しました。

推計は、週に1日以下の利用を行っている方は調査期間にヒアリングできない可能性があることを推計して、のりあい善行を利用している方の総数を推計しました。

推計結果では、全体で約240名であることが判明しました。この数字は、当初の利用者が309人と想定していたことから、利用者の総数は当初の80%を若干下回る程度であることがわかりました。

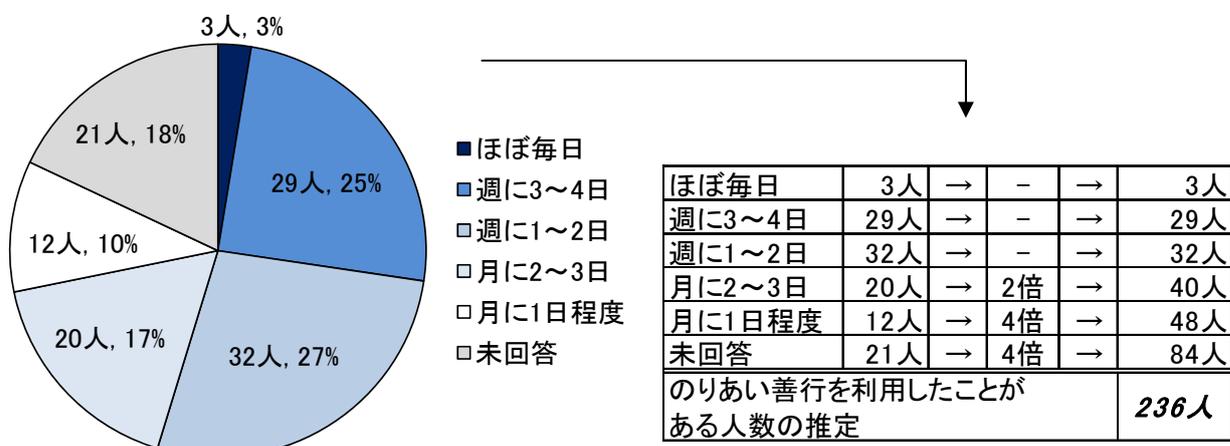


図-8 のりあい善行を利用したことの推計値

### 2) のりあい善行に関する意見

#### ①車両に関する意見（11名自由意見で記入）

- ・車両が小さいため、荷物をたくさん持っている場合は他の方への迷惑を考えてタクシーを利用している。
  - ・タクシー車両の場合、停留所で止まるたびに乗り降りする必要があり、面倒。また他の方に気を使う必要がある。
  - ・乗りこぼしが発生して追尾車両に乗る場合、時間が読めない。 など
- 車両をワンボックス車両（8人乗り）に変更することで対応可能

#### ②買い物、私事利用への対応

- ・のりあい善行を使って利用したい施設として、相鉄ローゼンは71名、フジスーパーは28名が「利用したい」と回答。
- ・また、それ以外の施設として郵便局が10名、わいわい善行が3名、クリエイトが2名となっており、西口に目的地が集中。

→善行駅西口の施設を目的地にしたルートへの変更で対応可能

### 3. 「のりあい善行」の改善計画

「のりあい善行」の利用者数の下振れに対して、現在の実証運行形態では、本格運行への移行が難しいと想定されたことから、実証運行の計画の全面的な見直しを行ったうえで、本格運行を目指すものです。

#### (1) 実証運行の見直し方針

なお、計画の全面的な見直しでは、「運賃外収入の確保」、「利用者数の確保」、「運行コストの圧縮」を中心に運行の計画を行い、目的地となる善行駅周辺の活性化とを併せて行うことを目指しております。

表-2 運行計画の変更

項目	現在の運行形態	見直した運行形態	目的等
運行主体 協賛団体	・ 運送事業者 (会員証の取扱は未定)	・ (仮称) 善行東部地区 実行委員会 ・ 善行地区商店会	・ 運賃外収入の確保 (改善計画1) ・ 会員の管理
運行計画	・ 国道 467 号以東を輸送対象 ・ 日中の地域の方中心の移動 ・ 109 人/日の輸送規模 ・ 善行駅までの移動	・ 旧道以東の距離のある地域を主 な輸送対象 ・ 50 人/日の輸送規模 ・ 商業施設利用、医療施設利用を 中心とした移動	・ 利用者数の確保(改 善計画2)
運行経費	・ タクシーの時間運賃をベー スに計画	・ コスト抑制のため、今後「のり あい善行」専用の輸送に対応し た人員を新たに確保【タクシー】	・ 運行コスト圧縮 (改善計画3)
運行目的	・ 高齢者を問わず区内に居 住される方の日中の移動	・ 善行駅周辺の商業施設、医療施 設利用を中心とした移動	・ 利用者数の確保 (改善計画2)
利用促進	・ 未定	・ 商業施設と連携した割引等	・ 利用者数の確保 (改善計画2) ・ 会員の確保
協賛手法	・ なし	・ 車体広告 ・ パンフレット掲載	・ 運賃外収入の確保 (改善計画1)

また、専用車両（ワンボックス車）での乗合輸送を効果的に進めるため、輸送人員の増加が必要となります。



#### 【運行計画の留意点】

- ① 需要が見込まれる新たなエリアに運行を展開  
(住宅側、駅西側の目的地の追加)
- ② 利用者の利便性を損なわないよう、既存の2ルート  
から3ルートに変更
- ③ 利用の多い停留所を中心とした運行本数の増加

## (2) 改善計画1：運賃外収入の確保について

行政の運行経費の補助がないものは、運賃外収入が重要な運行資金となります。

表-3 運賃外収入の事例

導入箇所 (愛称)	広島市(広島県) やぐちおもいやりタクシー	川崎市麻生区高石地区 (山ゆり号)
運営主体	(有)やぐちタクシー	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)
乗車定員	9名	9名
運行距離	8.0km程度(所用時間30分)	3.0km(経路により3.7km)
乗車運賃	1回:300円(採算性ラインは40人/日) (当日限り往復400円[復路100円]) ※やぐちおもいやりタクシーを利用し、 協賛商業施設で2000円以上の買物を利用 した人の復路運賃は商業施設が負担	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 ※サポーター は215人で採算性確保
運行本数	平日12便 土曜6便(日祝は運休)	平日のみ12便(30分間隔)
料金収入以 外の収入	・地元の商業施設などの協力(割引券・ 協賛)	・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
利用者数等	・H16年11月:820人/月(実証運行) ・H19年2月:1150人/月 ・H23年10月:917人/月	・試運行期間平均:1,914人/月 ・H23年度平均:1,549人/月 ・H24年度平均:1,825人/月
運行経費	不明 40人/日を採算性のラインとするなか、協 賛商業施設との連携などによる負担が一 部あることが示されている。 ※赤字の場合は運行事業者が補填	・収入額<概算>:1ヶ月を21日で計算 ①運賃:440,000円 ②サポーター収入:96,500円 (193人×500円/月) ③車体広告費:12,000円 ④合計:440,000+96,500 +12,000=548,500円 ・支出額<概算> ⑤運行経費:600,000円 ・収支<概算> 548,500-600,000=▲51, 500円(91.4%) ※試行運行時の収支は、+23,000円(103.8%)
運賃の収支	採算性が確保されたとするが、不明	73%(試行運行時)



### 【運賃外収入の考え方】

- ① 運賃による収入が7割を超えるように運賃外収入を設定
- ② 住民を巻き込んだ取組みであるため、川崎市のサポーター制度に準ずる会費を見込む
- ③ 利用は、買い物利用が多いため、商業施設との連携した収支の改善を進める

### 【コミバス等で運賃外収入を見込む事例】

- 綾瀬市、茅ヶ崎市、大和市、海老名市等(広告収入)
- 文京区(協賛企業)

### (3) 改善計画2：利用者数の確保について

#### 【経路の追加による乗車人員の確保】

将来的な専用車両による乗合輸送のためには、経路を追加して、輸送人員を増加する必要がある。  
このため、既存の2ルートを見直し、3ルートに変更した計画を行うものとする。

- ① 亀井野団地方面ルートを現状のまま維持、停留所追加（変更）
- ② 立石公園方面のルートを現状のまま維持、停留所追加（変更）
- ③ 立石神社方面のルートを追加 **※需要面で疑問があるため、効果的なルートを検討する。**
- ④ 善行駅西口の主要な商業施設を追加
- ⑤ 運行は、1日9時間の各9便の運行とする。

※ 7月4日、5日の住民説明会（乗合タクシー試行の改善案説明会）での資料のため最終案と異なります。

#### 1時間の運行サイクル

- ・01 系統：亀井野団地方面（循環）（15分）
- ・02 系統：立石公園方面（循環）（15分）
- ・03 系統：立石神社方面（循環）（15分）

#### 【01 系統：亀井野団地方面（循環）（15分）】



【02 系統：立石公園方面（循環）（15 分）】



【03 系統：立石神社方面（循環）（15 分）】



#### (4) 改善計画3：運行コストの圧縮

本格運行時の運行経費は、運行を行う時間の長さ、運行便数、契約形態によって変わります。

時間1便で定員が4名以下であれば、タクシーの兼用車両として運行することが経済的ですが、時間当たり、複数回、複数本数を運行する場合、乗合タクシー専用車両を用いた運行が経済的となります。このため、専用車両を用いるなかで、次のような点に留意して、運行コストの削減を図ることをタクシー事業者と進めております。

- ① 「のりあい善行」専用の運転手を事業者側で雇い入れ契約する
- ② 運行計画において、あらかじめ運転手の休憩時間等を考慮して計画し、重複する勤務を避け、実質的な契約金額を圧縮する

#### (5) 収支を改善するための方策

現在の収支は、当初想定された利用を下回ることから、運賃で経費をまかなう交通事業者主導の運営は困難です。

このため地域・事業者・行政が連携することで、収支が改善し、はじめて維持されるものとなります。

地域の代表者が主体的に「のりあい善行」の運営に関わり、

- ① 地域の方の理解・浸透による積極的な利用
- ② 地域企業などの協賛

を得ることで収支改善をめざします。

<p><b>● 地域</b></p> <p><b>● 事業者</b></p> <p><b>● 行政</b></p>	<p>：利用を増やす、将来的な会員数を増やすなど自治会をはじめとする地域住民の連携などが必要となります。</p> <p>：地域の企業などを巻き込んで、広告収入・協賛金などを得ることが重要な収入となります。</p> <p>：運行形態・雇い入れ形態の見直しによる経費圧縮。勤務時間を圧縮するダイヤ</p> <p>：車両の購入補助を行い、間接的に運行経費の圧縮を図る。</p> <p>→持続可能な地域交通を目指す。</p>
---	--

経費の圧縮を交通事業者、市によって進めた場合でも運賃外収入（会費・企業協賛金）がないと「のりあい善行」は維持できません。

運賃外収入を確保するためには、地域の協力、賛同が必要です。(会費は75,000円/月(300円/月×250人)を目標)

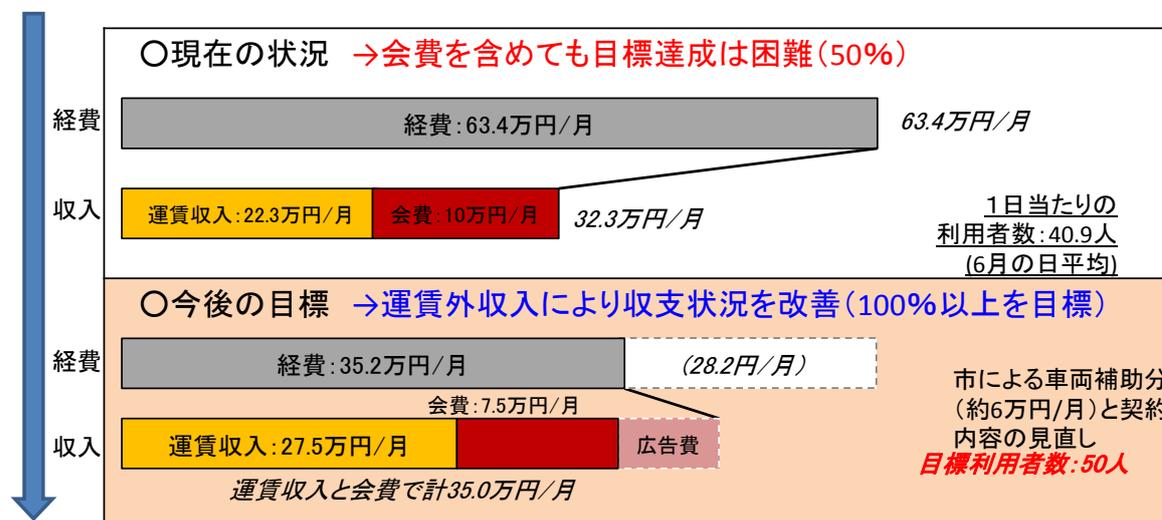


図-9 収支の改善イメージ

## 4. 住民説明会（乗合タクシー試行の改善案説明会）の実施結果

### （1）実施概要

前述の「3. 「のりあい善行」の改善計画」を地域住民に示すかたちで意見を求める説明会を開催しました。

住民説明会の実施日時、参加者数は以下の通りです。

日時	場所	参加者数
2015年7月4日（土）、10:00～11:30	亀井野団地第一集会所	22名
2015年7月4日（土）、13:00～15:00	立石ハイツA集会所	11名
2015年7月4日（土）、15:00～16:00	立石市民の家	26名
2015年7月5日（日）、14:00～15:30	大清水市民の家	7名
合計		66名

### （2）意見内容

#### ①車両について

- ・車両をワンボックスに変更する際、補助いすの出し入れが可能な車両だと、乗り降りに時間がかかるのではないかと。

→乗合タクシー向け車両で、補助いすの出し入れがない車両を想定しているので問題ない。

#### ②運行本数、運行日、時間帯について

- ・運行本数は30分に1本が望ましい。
- ・土日での運行、運行時間の延長（18時台など）の希望が多い。

→収支が100%を下回るなかで、増便は赤字を拡大させる可能性が高いため、難しい。まずは現在の見直しを行い、その形態で目標の達成が必要となる。

#### ③停留所・運行ルートについて

- ・公園や住宅地、団地の中に入るルートの要望が出ているが、車両をワンボックスに変更すると、運行が難しくなる可能性がある。
- ・特に新設予定の03系統の一部ルートはかなり狭い。

→ワゴン車が可能なルート、警察、条件をトータル的に検討していく。

→停留所、運行ルートの要望は、個人レベルの要望への対応は難しい。運行時間や利用者数などの全体的な利便性や、安全性等を考慮して適切に判断する。

#### ④利用促進に向けて

- ・回数券の発行について要望がある。
- ・企業協賛金他、自治会費での負担も考えられる。
- ・地域に必要な交通であるため、利用がなくても会費負担は可能。

→後半の本格運行に向け、検討していきたい。



説明会の結果、計画について、反対意見はなく大筋合意したため、警察との協議、運行事業者との協議を進め具体的な計画としました。

## 5. 実証運行の変更に向けて

### (1) 実施概要

目標を下方修正した実証運行にあたっては、地域自治会、商店会等の協力が得られる見込みが立ったことから、1日あたりの目標利用人数を50人（6月実績は41人/日）として、実証運行を継続する方針とします。

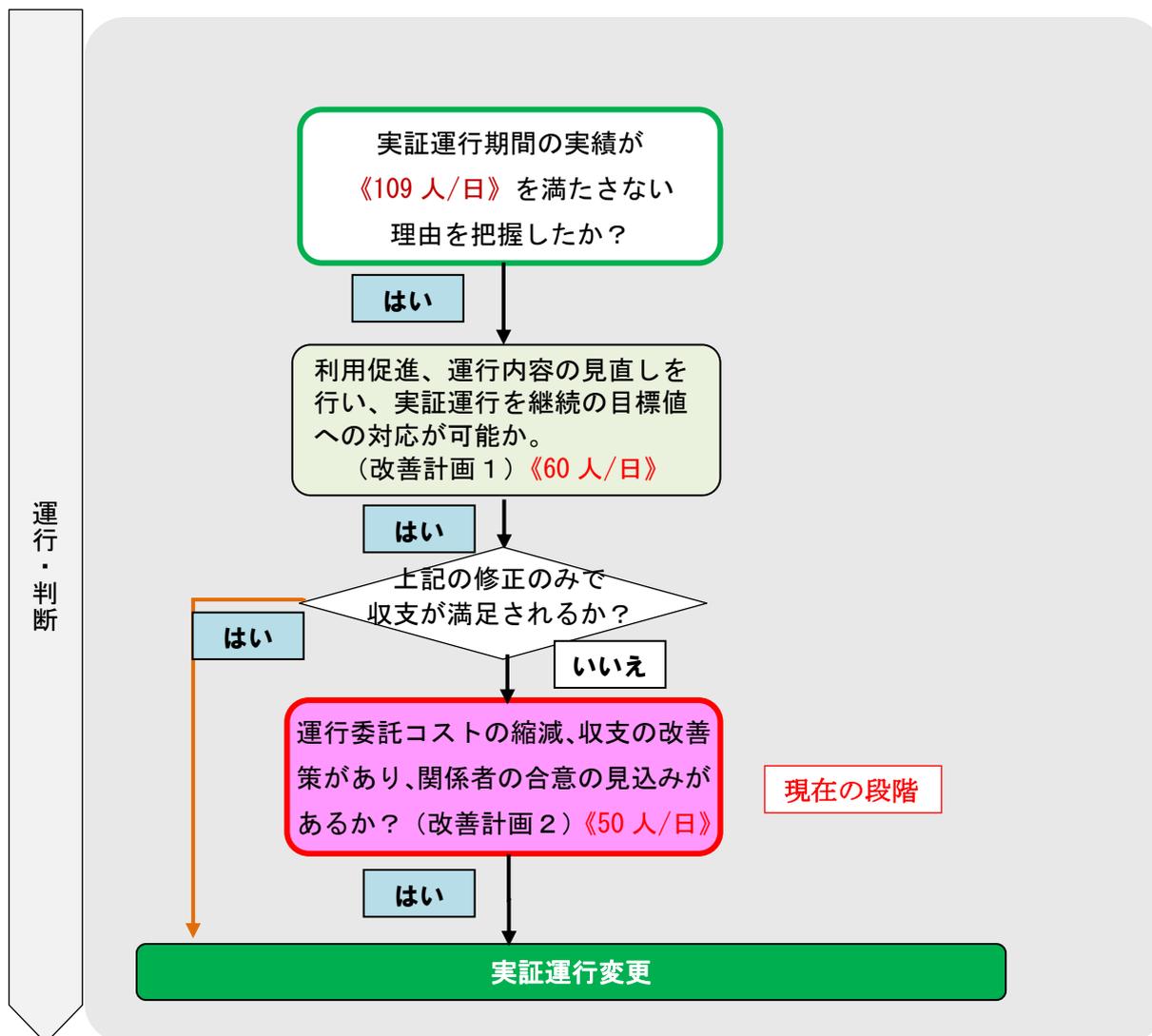


図-10 実証運行変更フロー

### (2) 本格運行実施の判断

実証運行から本格運行へ移行する判断は、今年の12月の利用実績に基づき判断することとします。本格運行への移行が難しいと判断された場合には、その原因により運行の中止、休止等を判断することとします。

なお、本格運行実施の判断は次の項目により判断します。

- ① 1日あたりの目標利用人数が概ね50人に達していること
- ② 地域自治会、商店会等の協力が得られ、活動の具体的な内容に「のりあい善行」の運行を運賃外の収入が確保できる内容が含まれること

## 6. 運行計画（案）

### （1）ルート案

運行ルート案は、ルート、運行計画の精査を行った結果次のとおりとしました。

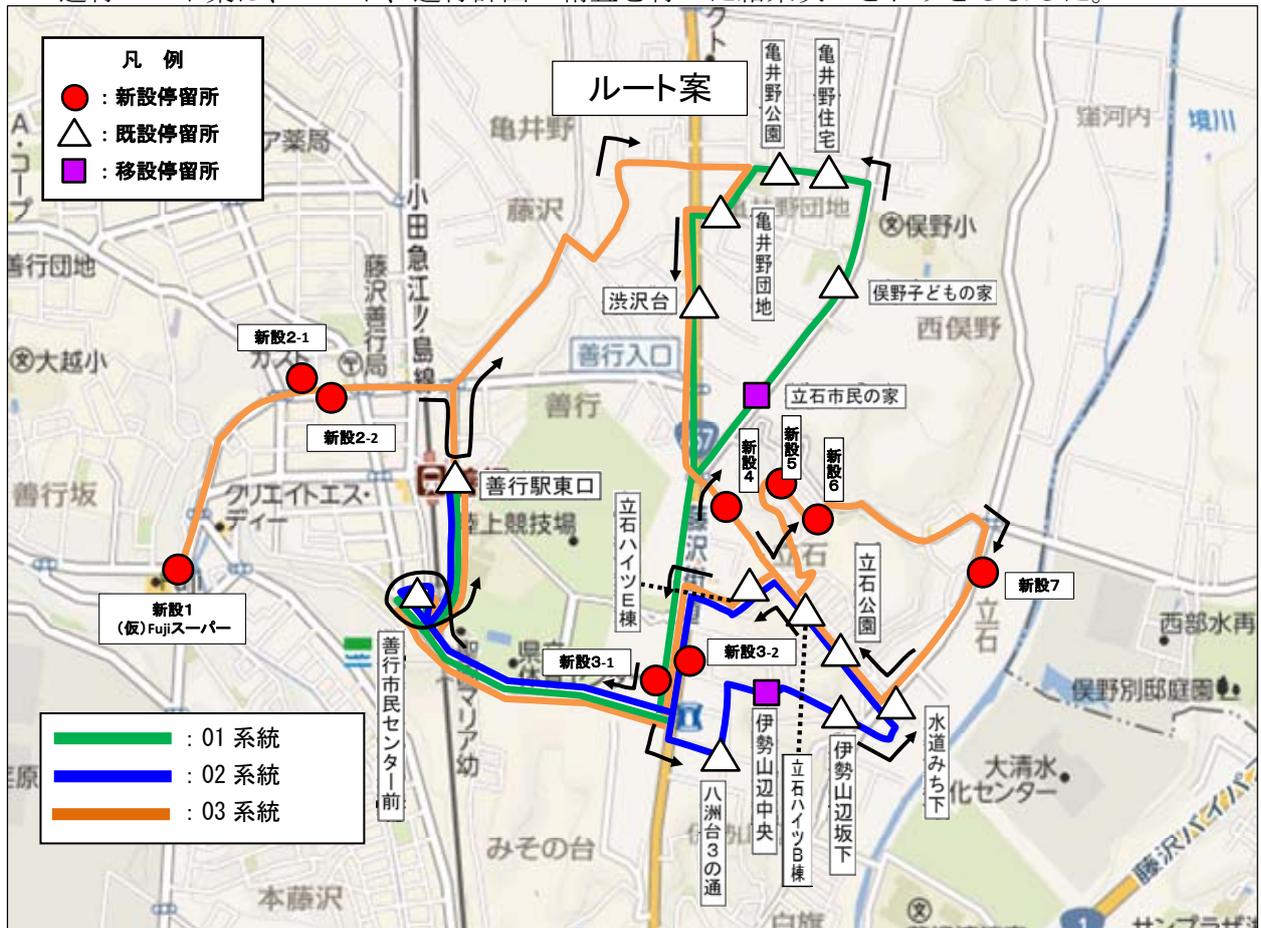


図-11 運行ルート（案）

### （2）停留所

系統ごとの停留所は以下の通りとなり、7箇所の新設停留所を予定しています。

表-4 系統ごとの停留所

	01 系統	02 系統	03 系統
起点	善行駅東口	善行駅東口	新設1(フジスーパー前)
	善行市民センター前	善行市民センター前	新設2-1(善行駅西口下)
	新設3-2(藤沢翔陵高校前)	八洲台3の通	善行駅東口
	立石市民の家	伊勢山辺中央	亀井野団地
	俣野子ども家	伊勢山辺坂下	渋沢台
	亀井野住宅	水道みち下	新設4(水道みち入口)
	亀井野公園	立石公園	新設5(立石住宅1)
	亀井野団地	立石ハイツB棟	新設6(立石住宅2)
	渋沢台	立石ハイツE棟	新設7(立石神社下)
	新設3-2(藤沢翔陵高校前)	新設3-2(藤沢翔陵高校前)	立石公園
	善行市民センター前	善行市民センター前	立石ハイツB棟
終点	善行駅東口	善行駅東口	立石ハイツE棟
			新設3-1(藤沢翔陵高校前)
			善行市民センター前
			善行駅東口
			新設2-2(善行駅西口下)
		新設1(フジスーパー前)	

**凡例**

- 01 系統 (緑)
- 02 系統 (青)
- 03 系統 (オレンジ)
- 新規停留所 (黄色)

### (3) 運賃

運賃は現在の運賃体系を維持する予定であり、以下の通りとなります。

- ・大人（中学生以上） : 250円
- ・小人（未就学児除く中学生未満） : 130円
- ・幼児（未就学児） : 大人1人につき2名まで無料

### (4) 運行回数、時間帯

運行本数、時間帯は以下の通りで合計、22便となります。

- ・01系統：9時台～17時台の8回、1時間に1本（13時台は運休）
- ・02系統：9時台～17時台の8回、1時間に1本（13時台は運休）
- ・03系統：10時台～16時台の6回、1時間に1本（13時台は運休）

## 7. 運行のための組織づくり

のりあい善行は、地域の利用、運賃外の収入の確保が確実に行われることで維持されることから、運行のための組織づくりを進めます。

### (1) (仮称)『「のりあい善行」東部地区実行委員会』の設立

利用者の確保と収支を改善するために、地域の方が『(仮称)「のりあい善行」東部地区実行委員会』を立ち上げ、運営主体となり、運行継続のために、交通事業者及び行政と三位一体となった組織づくりを進めます。

- ※ 本委員会については、善行東部地区の平成26年度及び27年度9自治会・町内会長にお集まりいただき、必要性を説明したうえで、立上げの意向を確認するとともに、商店会との協議も行い、概ね合意の意向を示されております。

### (2) 組織の役割

運行主体の確保のために地域との連携を進めます。連携については、ヒアリングの結果、善行駅周辺が移動の目的地とならないなどの意見も多く、善行の地域の魅力を高めるため、商店会との連携を進め、善行駅に人を集める取組を進めます。

想定している連携の形態については、次のとおりです。

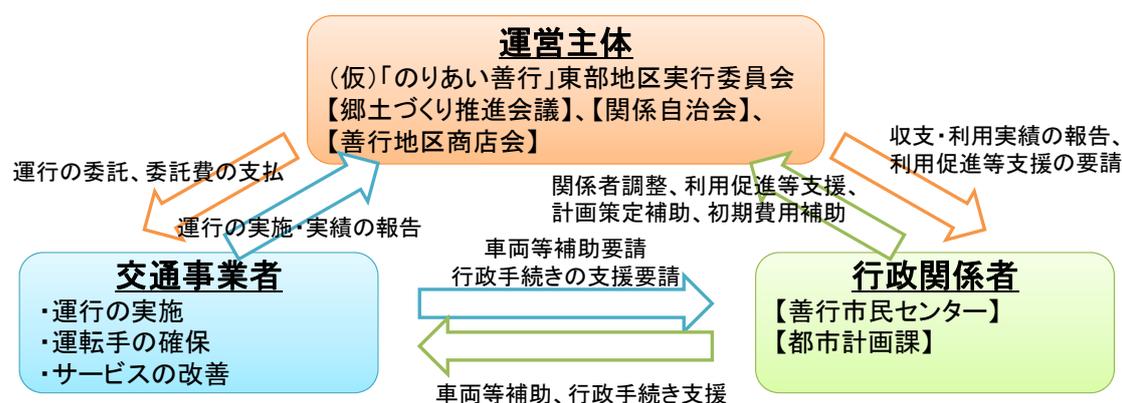


図-12 関係者の役割分担

### (3) ボランティアの活用

⇒郷土づくり推進会議が中心となって、運営人員が不足する場合には、ボランティアの募集、調整等を行い、(仮称)『「のりあい善行」東部地区実行委員会』の円滑な運営を支援する。

(4) 運行主体として商店会の協力を要請

① 「のりあい善行」会員への商店会と連携した割引制度について検討

⇒地域の商店会と連携した会員数を増やす取組み

e. x. 『のりあい善行の会員の方ですので、〇〇をサービスします』

『〇〇円以上お買い上げいただいたので、のりあい善行の無料券をお渡しします』

② 「のりあい善行」のパンフレットへ協賛企業を掲載

⇒協賛企業をパンフレットに掲載し、地域の商店会をのりあい善行の会員に使ってもらう働きかけを行う取組み。(会員、商店会相互にメリットあり)

※パンフレットはモビリティ・マネジメント (MM) の一環として都市計画課で作成予定

③ 「のりあい善行」の会員証発行事務の実施

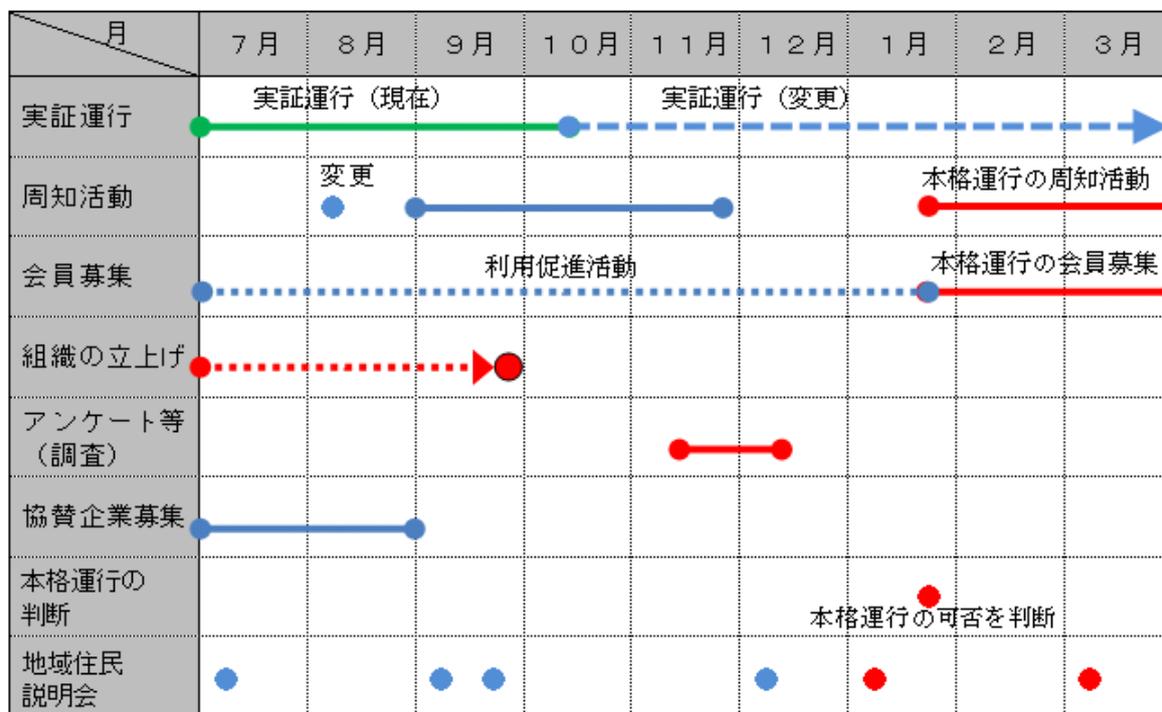
⇒のりあい善行の会員証の発行事務を商店会に加盟した商業施設等で実施を依頼

8. 今後の実証運行スケジュール

地域の運営主体が立ち上がる見込みであることから次のスケジュールを予定します

- 現在の運行 → ~10月中旬までを予定
- 運行内容の変更 → 10月中旬~3月末
- 本格運行の決定 → 利用実績をみて1月中旬に決定
- 本格運行 → 4月からの実施を目指す

表-5 今後の実証運行スケジュール



凡 例

- : 現在の実証運行に関する事項
- : 変更後の実証運行に関する事項
- : 本格運行に関する事項