

地域主体の公共交通について



地域公共交通について

地域公共交通とは、地域住民の日常生活・社会生活における移動又は、観光・その他の当該地域を来訪する者の移動のために、利用される公共交通機関です。

神奈中バス



江ノ電バス



京急バス



タクシー



のりあい善行



小田急電鉄



相模鉄道



横浜市営地下鉄ブルーライン



JR東海道線



江ノ島電鉄



湘南モノレール



地域公共交通について

藤沢市では、基幹公共交通・補完公共交通・地域主体の公共交通に分類・定義しています。

表 バスの分類

機能分類		運行主体	市の役割	例
基幹公共交通	①基幹バス	交通事業者		辻堂駅～湘南ライフタウン～湘南台駅 藤沢駅～鎌倉駅 等
	②補完バス	交通事業者		藤沢駅～辻堂団地 辻堂駅～鵜沼車庫 等
補完公共交通		③地域提案型バス	交通事業者	バス走行環境の整備 地域との調整 藤が岡線、南海岸線、 天神町循環線、柄沢循環 線、湘南台石川方面線等 14 路線
地域主体の公共交通		④乗合タクシー	地域組織・ 交通事業者	実証運行費用の負担・初 期投資・活動支援補助、 地元との調整 乗合タクシー 予約型乗合タクシー



基幹公共交通



補完公共交通



地域主体の公共交通

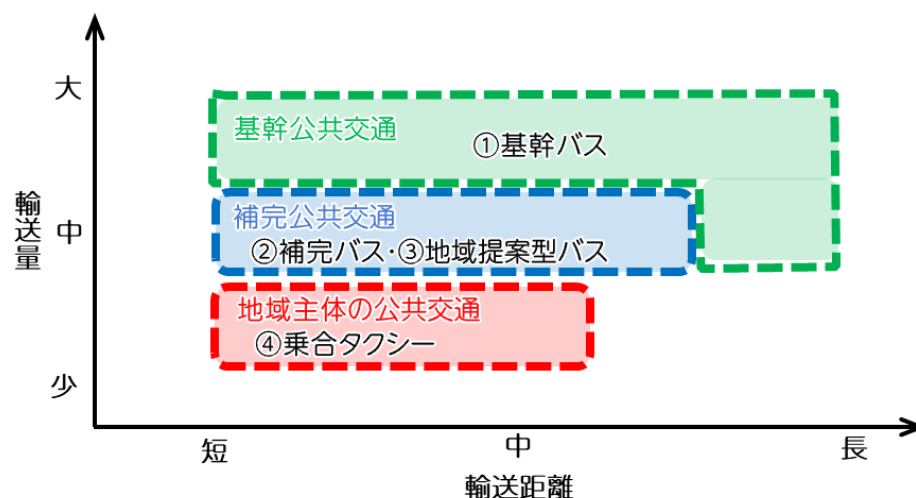


図 乗合バスの輸送量と輸送距離



地域への公共交通の導入手順

藤沢市では、**持続可能な移動手段の確保・充実**を目指す中、自治体が運行するコミュニティバスではなく、**地域の需要喚起**がバスの経営環境の向上につながるものと考え、取組を推進しています。

1. 地域の交通需要等調査や課題の整理及び、対応策の検討

地域は、交通課題・地域特性を整理

2. 既存路線バスの改変

地域と市は、既存路線バスのルート変更など、交通事業者と協議
困難な場合



3. 地域提案型路線バスの導入

市は、路線バスの走行環境の整備、バス購入費の初期費用を支援
交通事業者は、運行を担う
困難な場合



4. 地域主体の公共交通の導入



地域主体の公共交通の導入

乗合タクシーは、地域内の輸送を担うもっとも身近な公共交通で、運行にあたっては、**地域組織が主体となって運営**され、市は、地域組織への導入準備段階から運行に至る各段階において、必要に応じた支援を行います。

実際の車両の運行は、交通事業者が担う仕組みとなります。したがって、地域主体の公共交通は、地域組織、交通事業者、藤沢市の**三者が連携して運行する交通機関**として取組を進めます。



図 各者の役割分担と相関関係

地域主体の公共交通の導入対象地域

地域主体の公共交通の導入対象地域については、公共交通サービスが行き届いていない地域（交通空白地）を対象とするとともに、持続可能なコンパクトなまちづくりを推進することを目的とした「藤沢市立地適正化計画」との整合を図りつつ、導入対象地域の検討を行います。



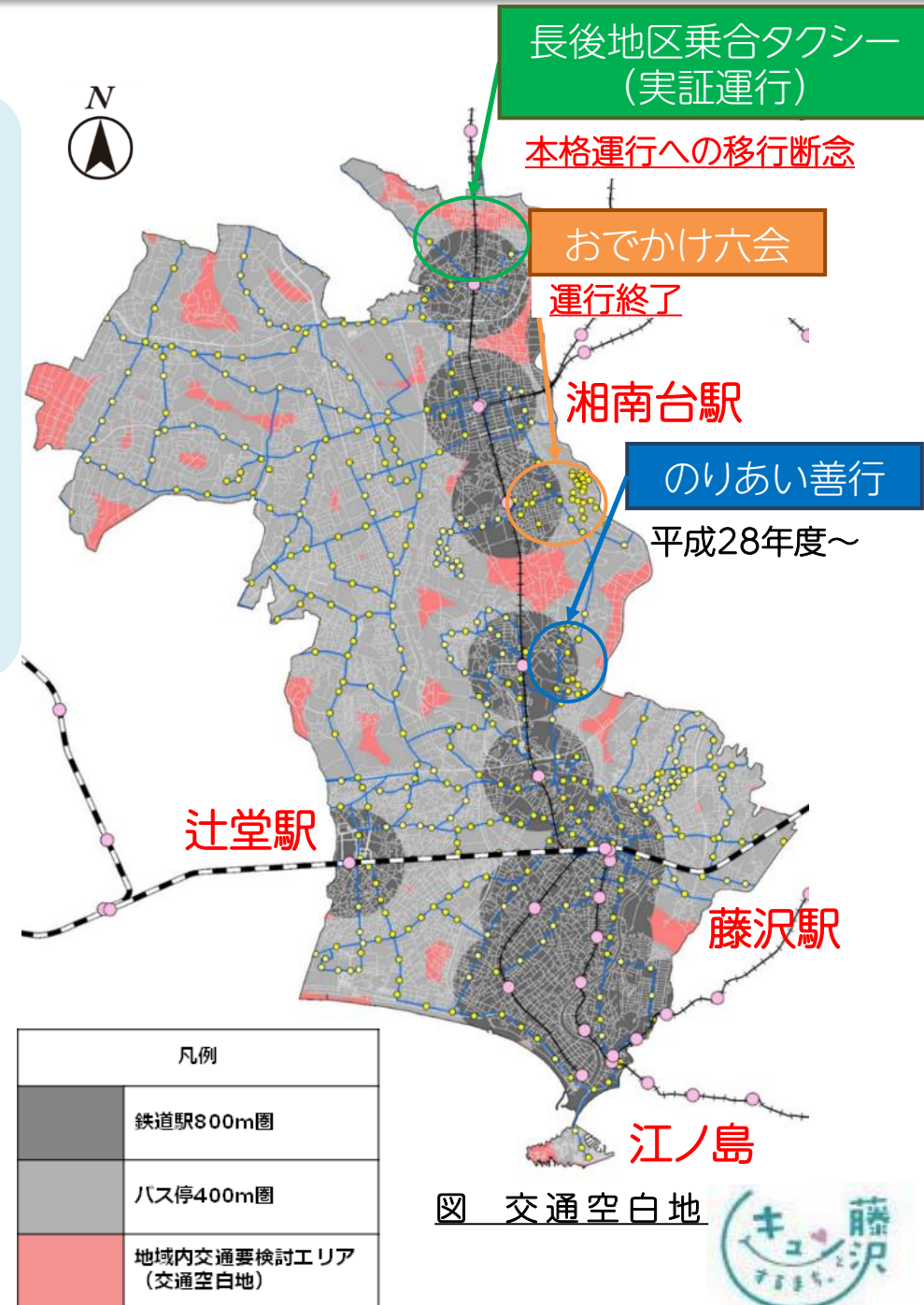
長後地区乗合タクシー
(実証運行)



おでかけ六会



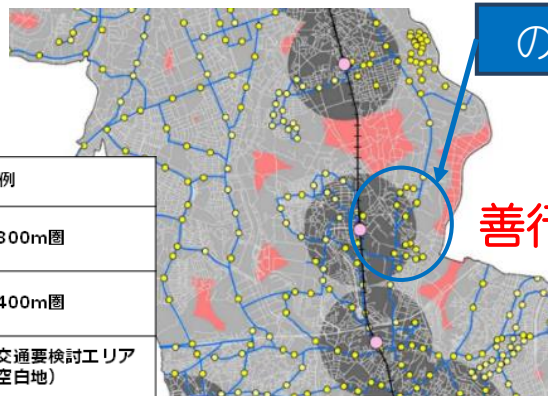
のりあい善行



「のりあい善行」 運行概要

本格運行(平成28年4月～)

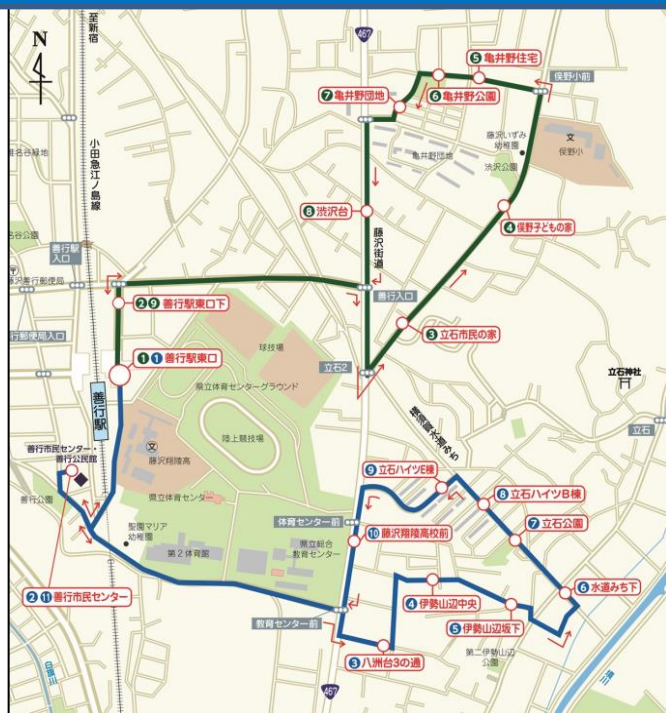
位置図



のりあい善行

善行駅

路線



運行概要

運営主体：特定非営利活動法人のりあい善行

運行方法：路線定期運行

運賃 : サポーター会員250円(3,000円/年)、大人300円、
小人100円

運行日 :土休日を除く平日のみ

運行時間 : 午前9時～午後5時30分

運行系統 :01系統2.8km、02系統3.7km 1日24便(2系統)

運行車両 :ワゴン車両(車両の乗車定員10名(利用者8名))

車両の運行者:フジ交通株式会社

市の支援内容:車両リース代に加え、
運営費(赤字額の1/2上限100万円))

善行地区の特徴

起伏が大きい

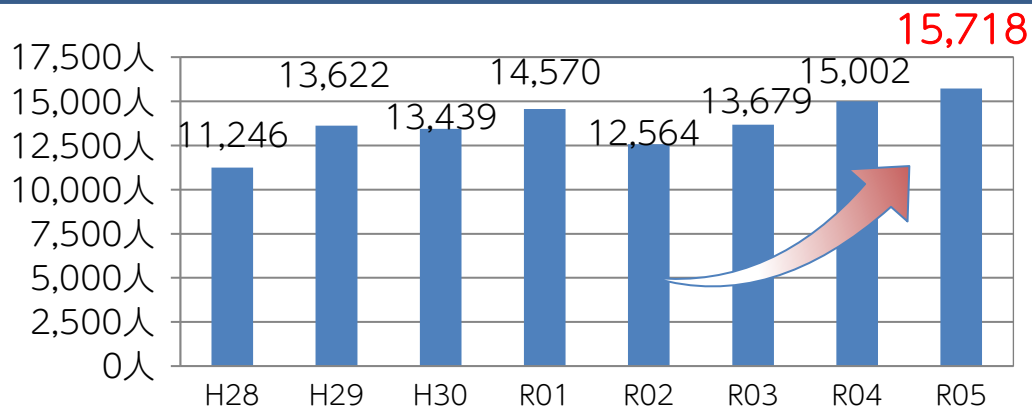


善行地区



「のりあい善行」 運行状況・課題

年間利用者数 (人/年度)



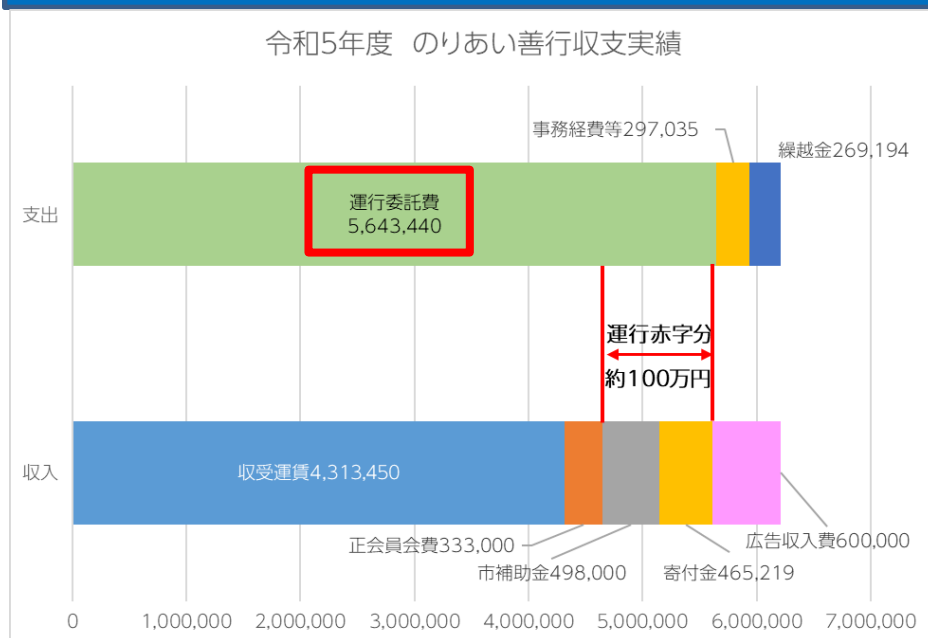
令和5年度は、1日平均利用者数**65人(過去最高)**

- 運行委託費が**増加**
- 経営環境が**悪化**

試算条件

収入は、市補助金を除き令和5年度実績の数値を採用

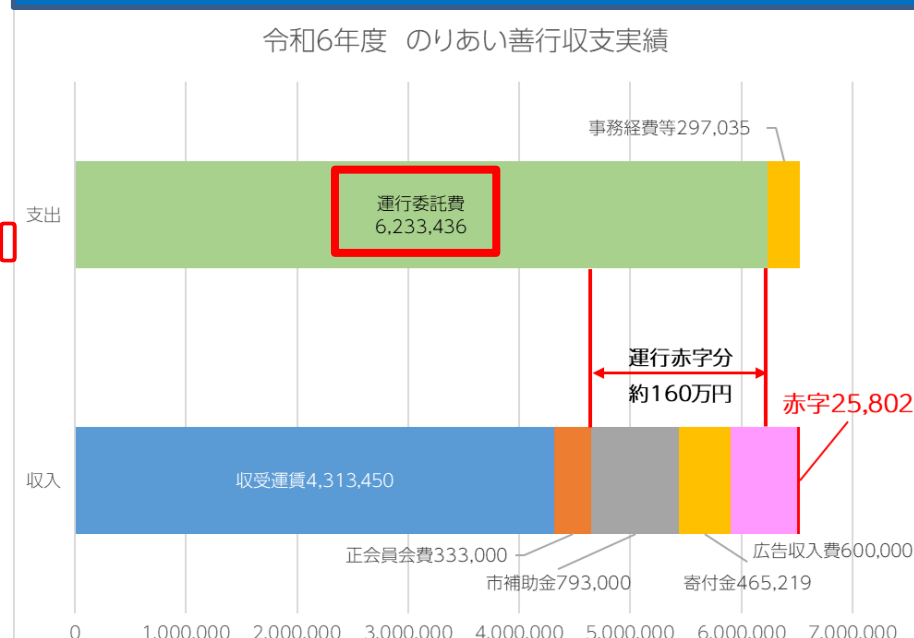
令和5年度 事業収支



約1割
約60万円増加

赤字発生
(想定スキームを
超えた地域負担)

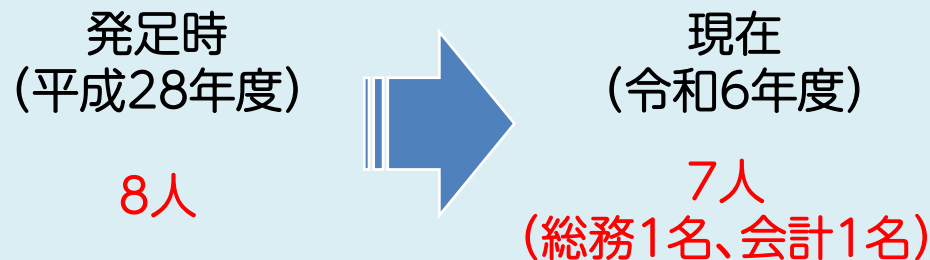
令和6年度 事業収支(試算)



「のりあい善行」 課題・考察

- NPO法人の**担い手不足・高齢化**

NPO法人の担い手・年齢



無報酬での従事

担い手
平均年齢**75歳**

80歳以上	:3名
75歳～79歳	:2名
60歳～64歳	:2名

課 題

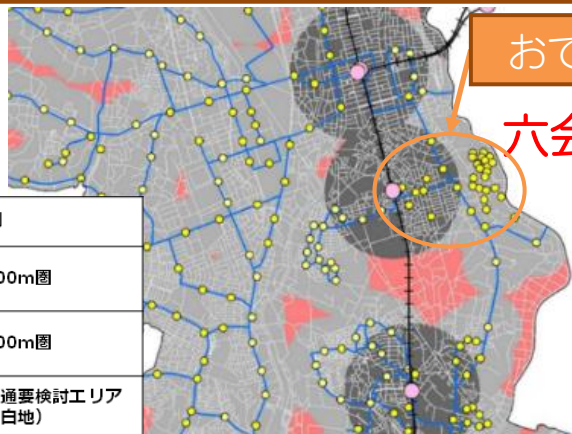
- 利用者数は増加しているが、**経営環境が悪化**
- 無報酬での従事**が、**担い手不足**に影響している可能性

考 察

- 社会情勢の変化への適応**
デフレからインフレによる、支出増加に
相応する収入の獲得
- 組織体制の強化**
新規の担い手獲得につながる、役割に
応じた対価など

「おでかけ六会」 運行概要 【運行終了】

位置図



凡例	
	鉄道駅800m圏
	バス停400m圏
	地域内交通要検討エリア (交通空白地)

区域义



運行概要

運営主体	: おでかけ六会協議会(地域組織)
運行方法	: 区域運行
運賃	: 正会員300円(3,000円/年)、準会員500円、 小人(未就学児除く中学生未満)100円、 幼児(未就学児)無料

運行予約 :利用の際は事前の利用者登録が必要
運行ダイヤの40分前までに予約

運行日 : 週3日(月・水・金)※運行日が祝日の場合は運休

運行時間 : 午前8時45分～午後4時50分

1日8便(予約があった便のみ運行)

運行車両 : 運行事業者所有のタクシー車両
(車両の乗車定員5名(利用者4名))

車両の運行者: 神奈中タクシー株式会社

市の支援内容:運営費(赤字額の1/2上限100万円)

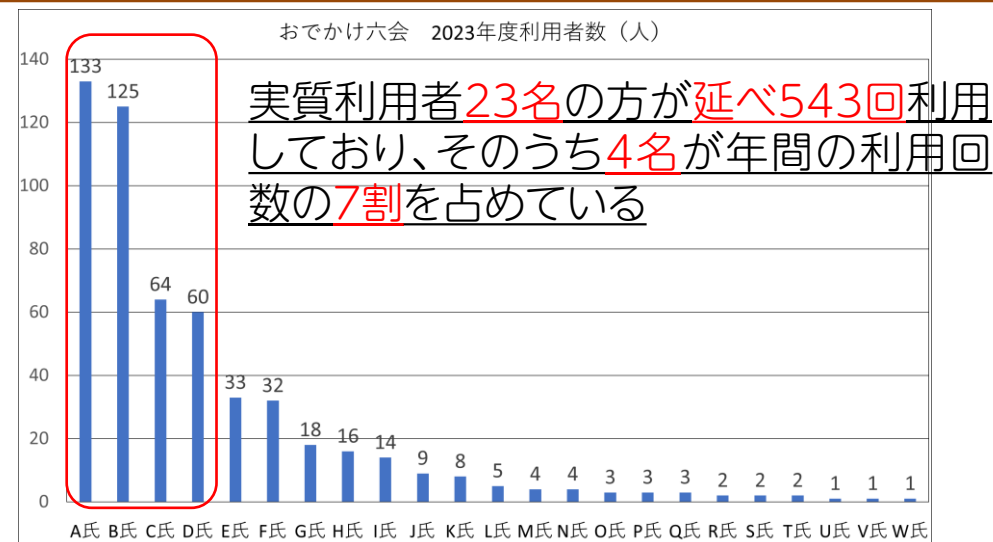
時刻表（発車時刻の目安）		
時	六会日大前駅 周辺エリア	西俣野北部 周辺エリア
8	50	45
9	50	45
10	50	45
11	50	45
12	-	-
13	50	45
14	50	45
15	50	45
16	50	45

「おでかけ六会」 運行状況・課題

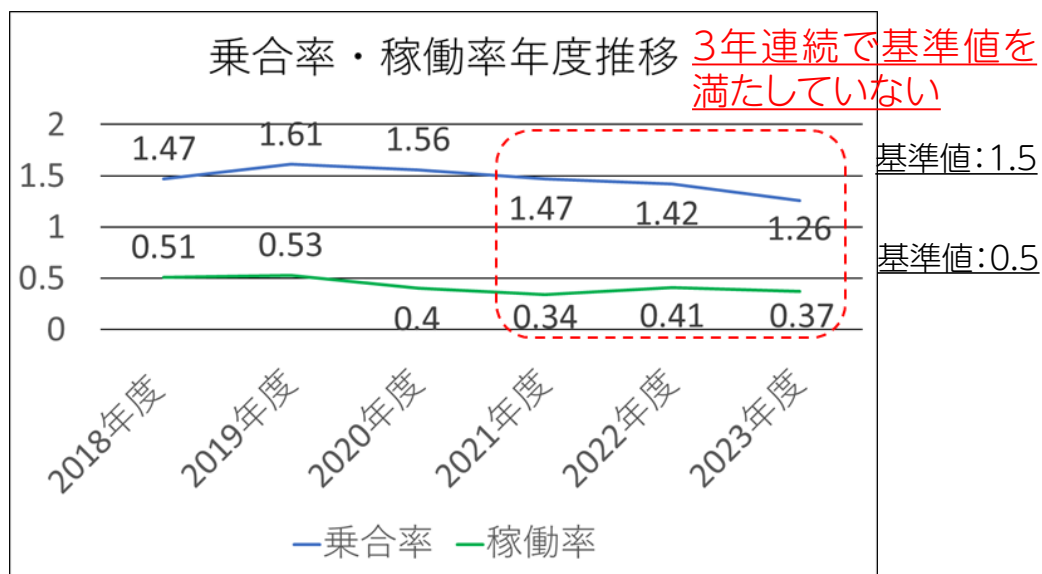
年間利用者数 (人/年度)



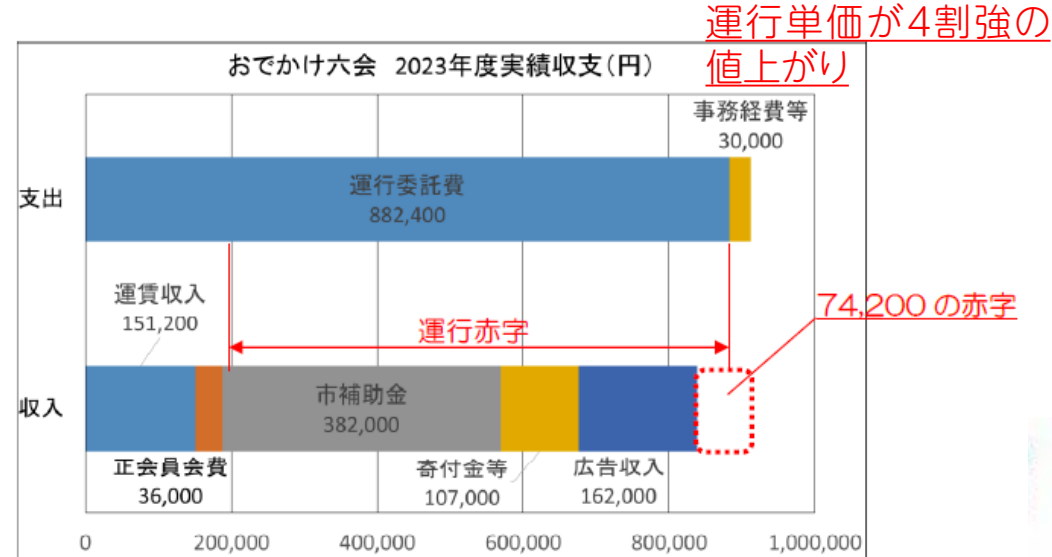
実質利用者と乗車回数



乗合率・稼働率



事業収支



「おでかけ六会」 課題・方針・考察

課 題

1. 利用者数の減少
2. 利用者の偏り(特定の利用者)
3. 運行基準の未達成
(乗合率・稼働率)
4. 運行経費の上昇



方 針

地域組織である「おでかけ六会協議会」は、これらの課題を解決し事業を継続することは、困難と判断し、**2024年(令和6年)11月29日**をもって、**運行を終了**しました。

原 因 ・ 考 察

- 地域の高齢者人口が横ばいの中、「おでかけ六会」への**ニーズが変化**し、利用者数が**減少した**。
- 利用者の偏り、運行基準の未達成は、**地域公共交通として運行することに課題**が生じた。
- 運行経費の上昇を受け、**経営環境が悪化**し、運営を**継続**することが**困難**になった。

「長後地区乗合タクシー（実証運行）」 運行概要

【本格運行への移行断念】

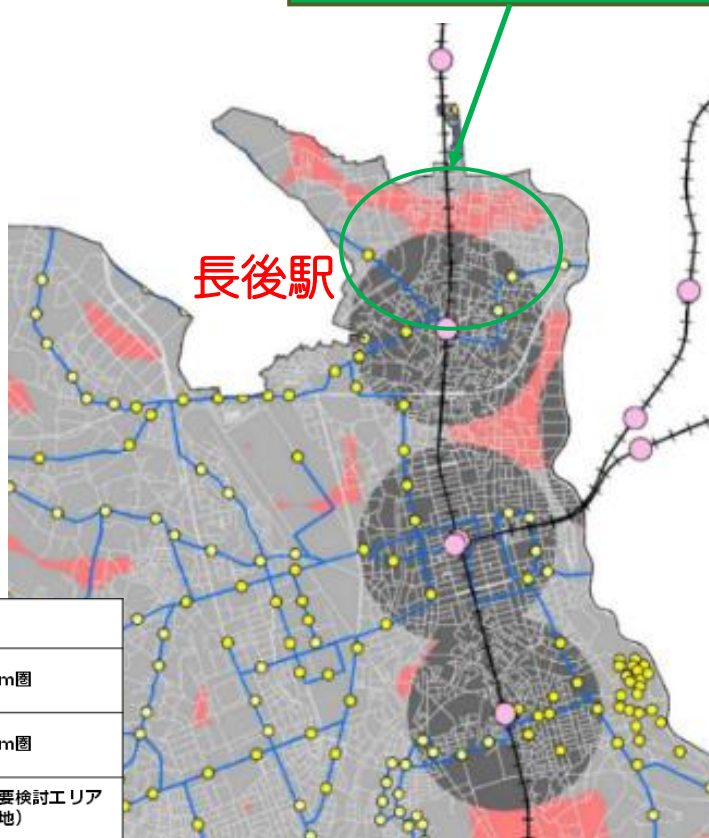
実証運行期間

令和3年10月1日～令和5年3月17日

位置図



長後地区乗合タクシー
実証運行



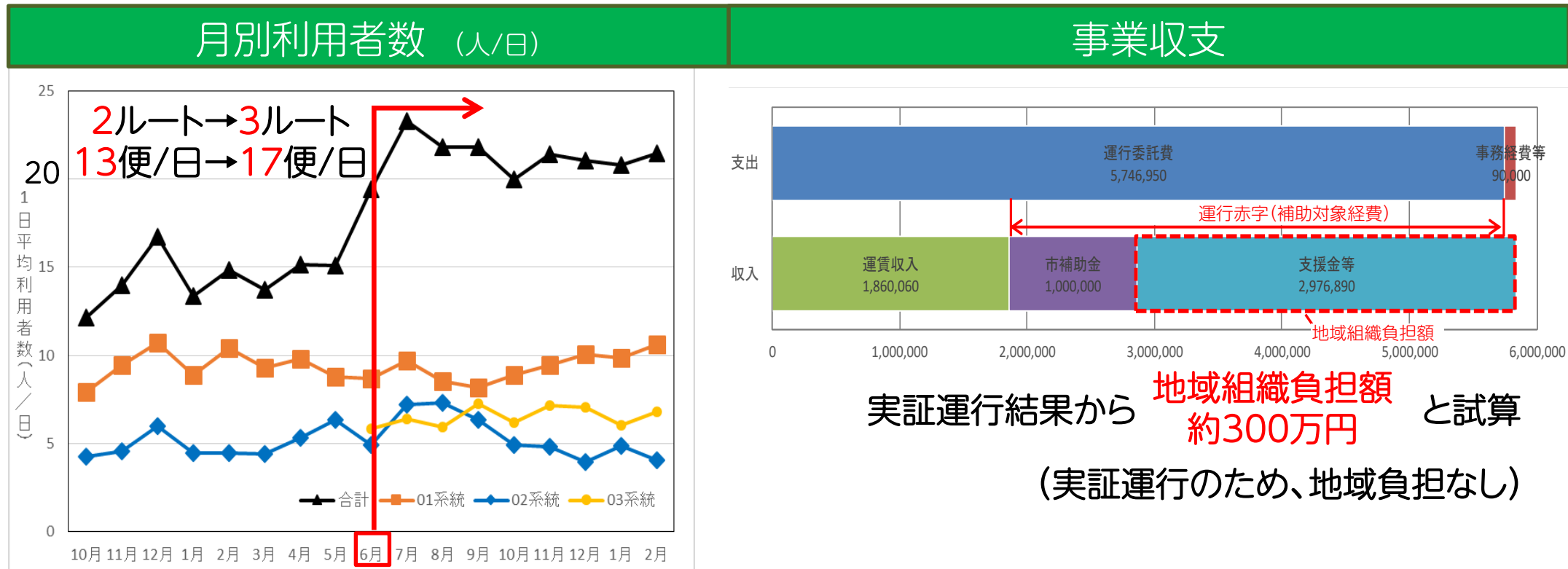
運行概要

- 運営主体 : 長後地区乗合タクシー
・運営主体組織の設立等準備委員会
- 運行方法 : 路線定期運行
- 運賃 : 大人300円、小人100円
- 運行日 : 土休日を除く平日のみ
- 運行時間 : 午前9時～午後5時台
- 運行系統 : 当初 2系統(13便/日)、変更 3系統(17便/日)
- 運行車両 : 運行事業者所有の車両(乗車定員7名(利用者5名))
- 車両の運行者: 株式会社ミナミ商会

市の支援内容: 実証運行のため、運行費用全額負担



「長後地区乗合タクシー（実証運行）」 運行状況



実証運行結果から **地域組織負担額 約300万円** と試算
(実証運行のため、地域負担なし)

令和4年6月以降 1日平均利用者数 **約20人**



アンケート調査による1日平均**想定**利用者数 **約60人**

「長後地区乗合タクシー（実証運行）」 課題・方針・考察

課 題

1. 利用者数が少ない
2. 地域負担額が多くなると想定され、事業の収支バランスの見通しが立たない
3. 沿線地域等の協力が得られない（支援金など）
4. その他（車両が小さい、他需要発掘）



方 針

地域組織である「長後地区乗合タクシー・運営主体組織の設立等準備委員会」は、これらの課題を解決し事業を継続することは、困難と判断し、**2023年(令和5年)3月17日**をもって、**本格運行への移行を断念しました。**

考 察

- 需要調査による**想定利用者数**と、**実利用者数**に**乖離**が生じたこともあり、**事業の収支バランスの見通しが立たなかった。**
- **地域の移動手段のニーズ**に対し、乗合タクシーは**合致していなかった。**



「地域主体の公共交通」の課題・検討

これまでの「地域主体の公共交通」の取組結果から見えてきた、**持続可能な移動手段の確保・充実**を目指す上で、重要な項目について、今後、地域とともに検討を進める。

項目	課題	今後の検討
事業収支	路線バスの運行に至らない地域としては、比較的用户が多いにもかかわらず、想定スキームを超えた費用の持ち出し(地域組織の持ち出し(試算結果))が発生	経営環境の強化
地域の担い手	無報酬での従事が、担い手不足に影響している可能性	組織体制の強化