

善行地区の取組み資料

目 次

1	これまでの経緯	・ ・ ・ ・ 1
2	地域内交通の導入における優先順位設定の考え方	・ ・ ・ ・ 2
3	藤沢市での最寄駅まで 15 分以内の区域	・ ・ ・ ・ 2
4	善行地区での地域内交通の導入地域との整合	・ ・ ・ ・ 3
5	人口分布と地域内交通との整合	・ ・ ・ ・ 4
6	試運行での利用傾向との整合	・ ・ ・ ・ 5
7	地域内交通の導入に関する優先エリアの設定	・ ・ ・ ・ 6
8	実証運行にむけて	・ ・ ・ ・ 7

第 4 回 藤沢市地域公共交通会議

2014 年 1 月 21 日（火）

藤 沢 市

1. これまでの経緯

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

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、平行して交通会議の議論を進める。

問題解決に向けた
計画の見直し

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）

新たな課題

- ・ 有償運行形態を支える組織の見直し
- ・ 資金計画の見直し
- ・ 実証運行の実施方法の見直し

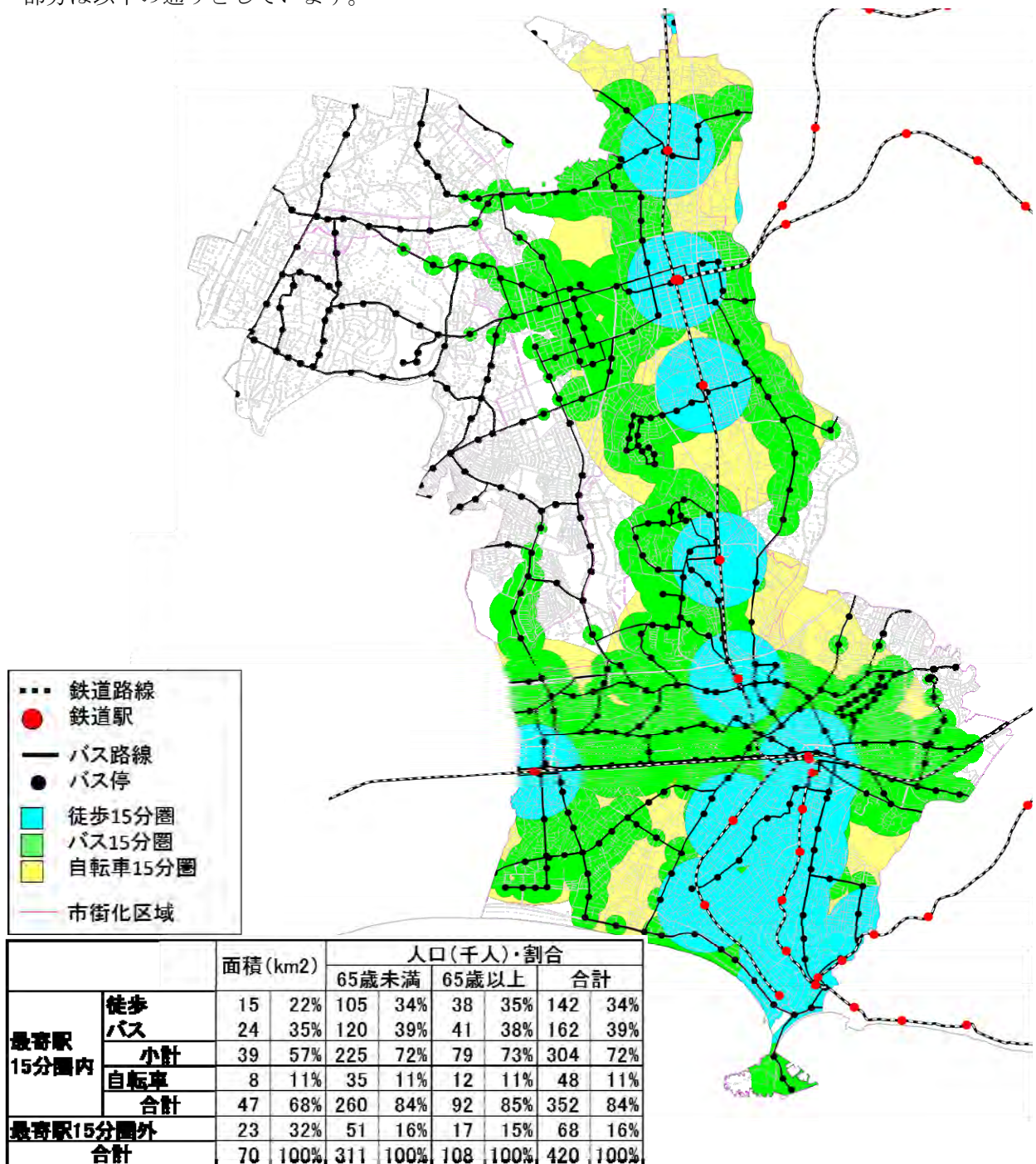
2. 地域内交通の導入における優先順位設定の考え方

地域内交通導入における優先順位設定の考え方は、次のとおりです。

- 藤沢市交通マスタープラン（平成26年3月策定予定）（以下「交通MP」という。）で示す「地域特性にあわせた移動しやすい交通環境が整備された都市」の実現のために、徒歩、バス、自転車で最寄駅まで15分以内に行けるエリアの拡大に寄与する交通システムであること。
- 人口の分布状況を鑑みて、より多くの方に利用していただける交通システムであること。
- 実際に運行した場合、多くの方に利用していただける可能性が高いエリアであること。

3. 藤沢市での最寄駅まで15分以内の区域（交通MP資料より）

○交通MPでは、藤沢市内で徒歩、自転車、バス等を用いて最寄駅まで15分以内でアクセスできる部分は以下の通りとしています。



人口:H22国勢調査の町字別夜間人口×町字別圏域種別別面積比の合計
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

4. 善行地区での地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入地域との整合

- 善行地区において導入を検討している地域内交通（予約型乗合タクシー等）の運行エリアと、前項で示した現状の公共交通網での鉄道駅から15分圏域の部分をあわせたものを以下に示します。
- 地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入を想定する4つのエリアの鉄道駅へのアクセス状況は以下の通りです。

A1エリア	エリアの大部分は、善行駅までバスで15分圏域に入っているが、北西部の一部地域では、徒歩、自転車、バスいずれを用いても善行駅まで15分で行けない部分がある。
A2エリア	エリアの多くの部分で徒歩、自転車、バスいずれを用いても善行駅まで15分ではアクセスできないエリアとなっている。
A3エリア	エリアのほとんどがバスを利用して鉄道駅まで15分圏域となっており、4つのエリアの中では比較的公共交通が充実しているエリアである。
A4エリア	エリアのほとんどは自転車で鉄道駅まで15分圏域となっているが、善行駅方面に向けては勾配が大きく、自転車でのアクセスが困難な状況となっている。

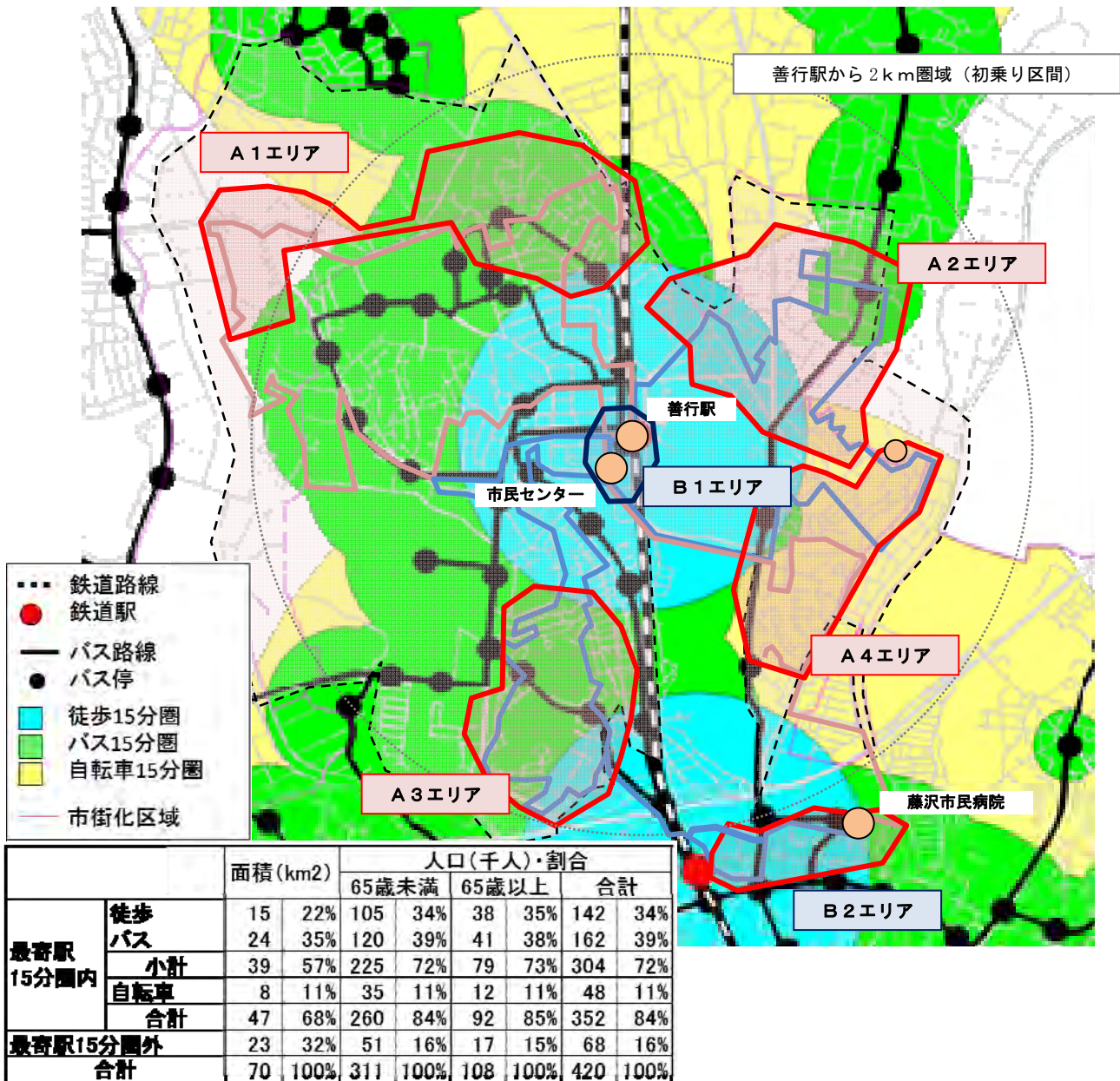


図-1 鉄道駅15分圏域および地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入予定エリア

5. 人口分布と地域内交通（予約型乗合タクシー等）との整合

○次に、善行地区周辺の町丁目別人口密度と、地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入地域を重ねたものを示します。

○また、各エリアの面積、人口、人口密度を下表に示します。（町丁目データより面積按分で算出）

A 1 エリア	エリアの大部分は人口密度が低いエリアとなっているが、東部の一部では人口密度が高くなっている。
A 2 エリア	エリアの多くで、人口密度が高くなっており、特にエリアの西部、中部において人口密度が高くなっている。
A 3 エリア	エリア全体で、人口密度が高くなっている。
A 4 エリア	エリア全体で、人口密度が高くなっており、特にエリアの南部において人口密度が高くなっている。

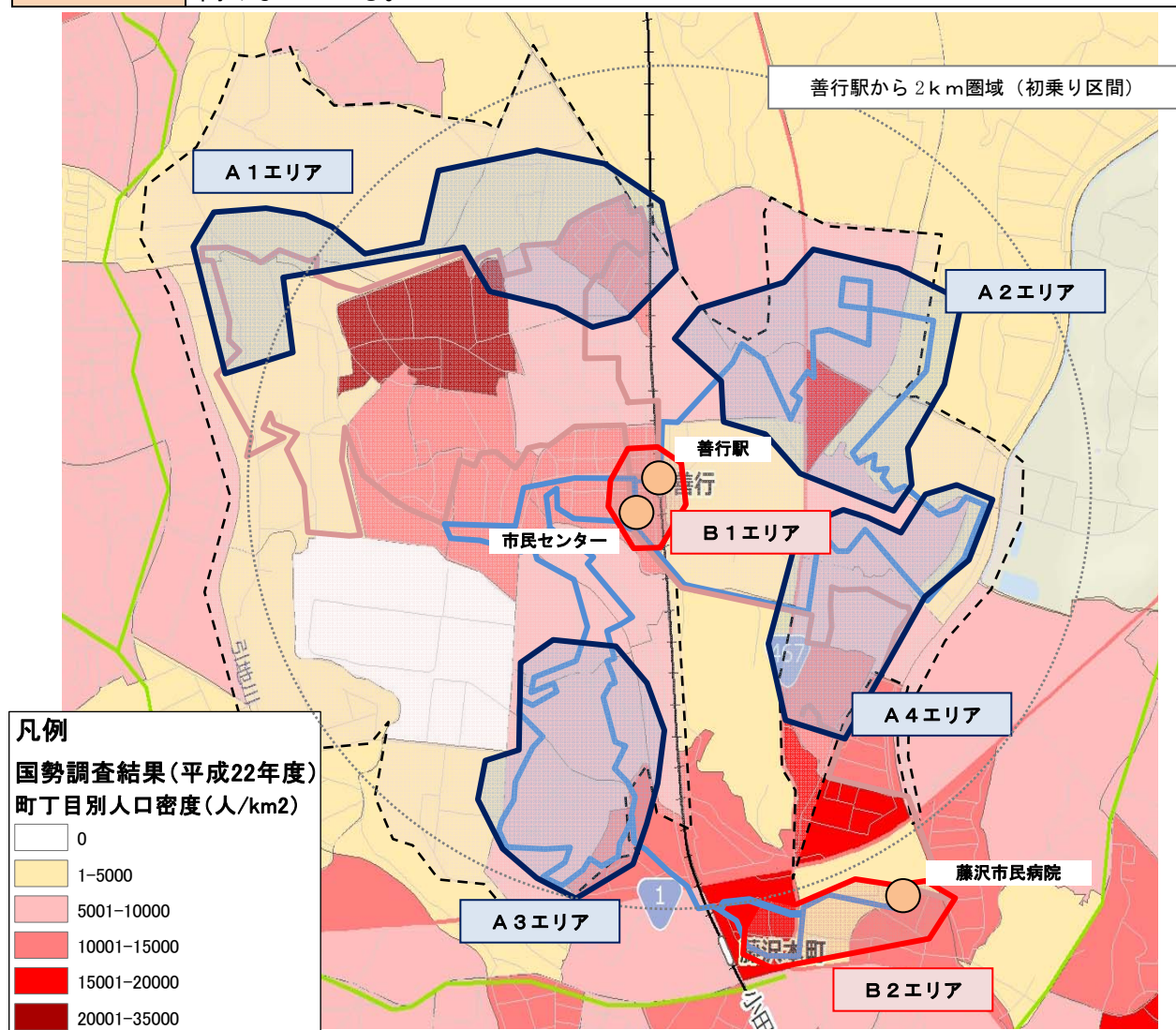


図-2 町丁目別人口密度および地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入予定エリア

	面積(ha)	人口(人)	人口密度(人/ha)
A1エリア	56	2,657	4,687
A2エリア	52	3,771	7,234
A3エリア	36	3,297	9,029
A4エリア	42	3,139	7,426

6. 試運行での利用傾向との整合

○次に、第1回試運行（2012年7月30日～2012年8月3日の5日間・平日のみ運行）のエリア間利用実績と、地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入地域を重ねたものを示します。

○また、各エリアの利用傾向は以下です。（他エリア間も含む全利用者数の合計は5日間で425人）

A 1 エリア	61人の利用であり、全利用者数の14.4%を占めた。（多い傾向）
A 2 エリア	72人の利用であり、全利用者数の16.9%を占めた。（非常に多い傾向）
A 3 エリア	41人の利用であり、全利用者数の9.6%を占めた。（少ない傾向）
A 4 エリア	57人の利用であり、全利用者数の13.4%を占めた。（多い傾向）

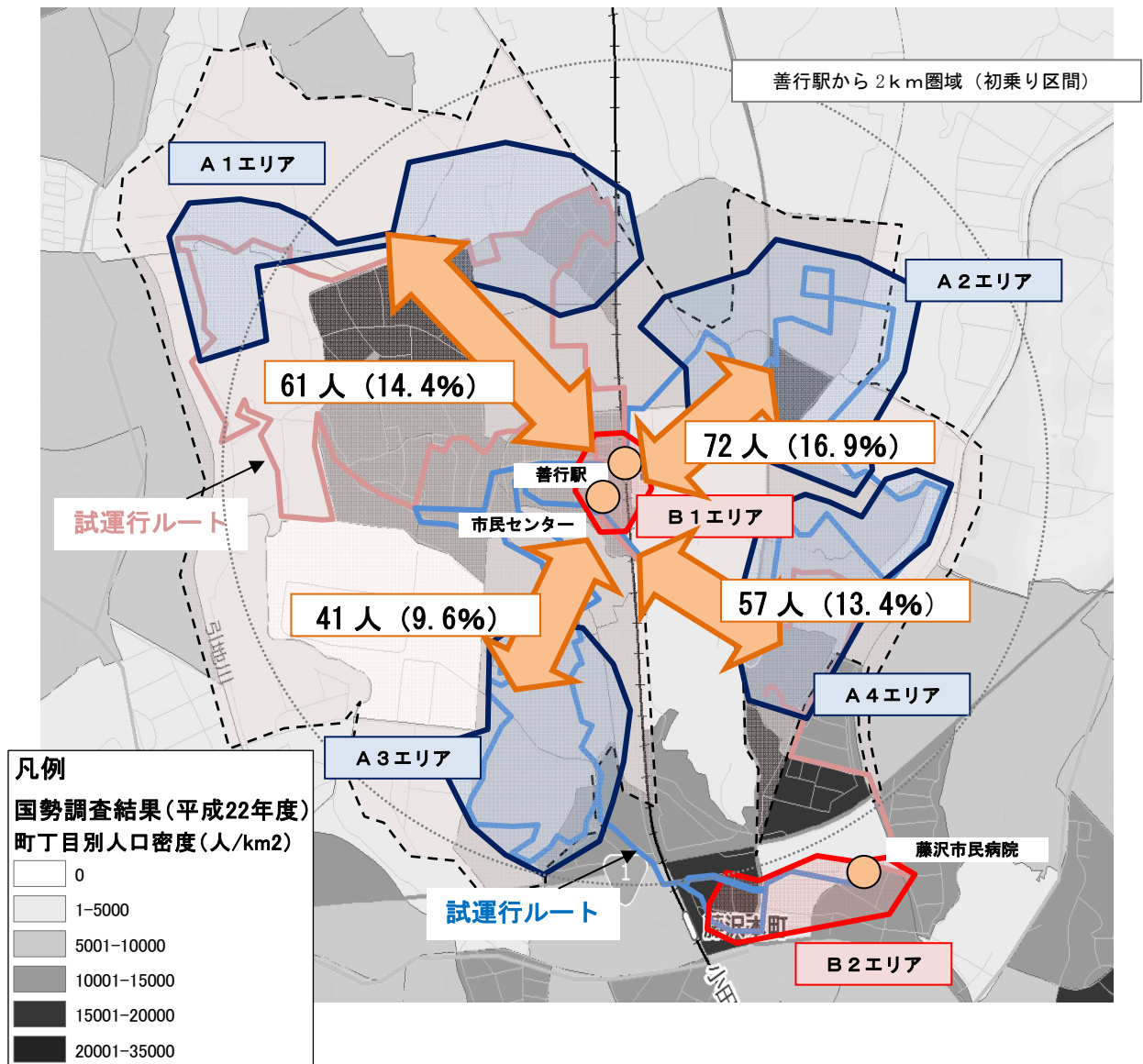


図-3 試運行における地区間利用実績

	地区→B1(人)	B1→地区(人)	合計(人)	割合※
A1エリア	39	22	61	14.4%
A2エリア	45	27	72	16.9%
A3エリア	21	20	41	9.6%
A4エリア	34	23	57	13.4%

※5日間の全利用者数425人に対する割合

7. 地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入に関する優先エリアの設定

- 以上より、交通マスタープランに示す「徒歩、バス、自転車で最寄駅まで 15 分以内に行ける交通体系を目標」とすることを念頭に、善行地区での地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入について、優先エリアを以下の通り設定します。
- 優先エリア 1 における地域内交通（予約型乗合タクシー等）の導入を最優先とし、その後、優先エリア 2、優先エリア 3 の順に導入をめざします。

優先エリア 1 ⇒ **A2エリア**、**A4エリア**
 優先エリア 2 ⇒ **A1エリア**
 優先エリア 3 ⇒ **A3エリア**

	鉄道駅へのアクセス p. 2	エリアの 人口分布 p. 3	試運行における 利用傾向 p. 4	導入の必要性
A1 エリア	エリアの大部分は、善行駅までバスで 15 分圏域に入っているが、北西部の一部地域では、徒歩、自転車、バスいずれを用いても善行駅まで 15 分で行けない部分がある。○	エリアの大部分は人口密度が低いエリアとなっているが、東部の一部では人口密度が高くなっている。△	61 人の利用であり、全利用者数の 14.4% を占めた。(多い傾向)○	エリア内の大部分は現状のバス路線を利用して善行駅まで 15 分以内アクセス可能 ⇒ 優先エリア 2 に設定
A2 エリア	エリアの多くの部分で徒歩、自転車、バスいずれを用いても善行駅まで 15 分ではアクセスできないエリアとなっている。○	エリアの多くで、人口密度が高くなっており、特にエリアの西部、中部において人口密度が高くなっている。○	72 人の利用であり、全利用者数の 16.9% を占めた。(非常に多い傾向)◎	善行駅へ徒歩、自転車、バスいずれを用いても 15 分でアクセスすることが困難 ⇒ 優先エリア 1 に設定
A3 エリア	エリアのほとんどがバスを利用して鉄道駅まで 15 分圏域となっており、4 つのエリアの中では比較的公共交通が充実しているエリアである。△	エリア全体で、人口密度が高くなっている。◎	41 人の利用であり、全利用者数の 9.6% を占めた。(少ない傾向)△	エリア内の大部分がバスを用いて鉄道駅へ 15 分以内アクセス可能 ⇒ 優先エリア 3 に設定
A4 エリア	エリアのほとんどは自転車で鉄道駅まで 15 分圏域となっているが、善行駅方面に向けては勾配が大きく、自転車でのアクセスが困難な状況となっている。◎	エリア全体で、人口密度が高くなっており、特にエリアの南部において人口密度が高くなっている。○	57 人の利用であり、全利用者数の 13.4% を占めた。(多い傾向)○	善行駅へ自転車をを用いて 15 分以内アクセス可能であるが、勾配が大きく、高齢者の移動は困難 ⇒ 優先エリア 1 に設定

8. 実証運行に向けて

(1) 事業者の委託内容の調整・委託経費の試算

優先エリア1に設定した範囲について、輸送を行う可能性がある事業者との調整を行い、運行経費の試算および、運行委託する内容の確認を進めます。

(2) 実証運行に向けた需要把握

実証運行にあたっては、需要の確認と利用者の確保が必要となります。そのため、地域住民組織、自治会等を主体として、利用者の確保を図るため、次ページに示しております「利用登録申請書(案)」に登録いただいたうえで実証運行を進めていきます。

実証運行の実施については、利用登録者がある程度確保された段階で行うことを考えております。

『善行地区デマンド型乗合タクシー』

利用登録申請書（案）

※1 お一人様につき1枚となります。ご家族で複数の方がご利用される場合は、
お手数ですがご利用される人数分だけご記入いただくようお願いいたします。

※2 利用にあたっては、1回あたり300円程度の料金が必要となります。

住所	藤沢市（_____）		
ふりがな	性別	生年月日	明・大・昭・平
氏名	男 女		年 月 日
電話番号 (ご自宅)	携帯番号 (緊急用)		
◎運転手に知っておいてもらいたい事項 (例) 足が悪いので、乗降の際には介助していただければ、助かります など			

(注意事項)

- 利用する可能性のある方の登録をお願いします。(未就学児は登録不要)
- この用紙に書ききれない場合は、コピーをご利用ください。
- 緊急時連絡先は、運行の中止や大幅な変更が生じる場合に利用させていただきます。
- 登録された個人情報は、善行地区デマンド型乗合タクシーに関する以外に使用しません。
- 会員登録及び運行に関するお問い合わせは、〇〇〇〇までお願いします。

＜お申し込み方法＞

次の窓口に提出していただくか、郵送またはファックスでお申し込みください。

〒△△△-〇〇〇〇 藤沢市×× 〇-〇 〇〇〇〇 宛て

TEL : 0466-〇〇-×××× FAX : 0466-△△-××××

★以下は、参考としてお書きください。

(円滑な配車の参考にさせていただくものであり、実際の利用が異なっても構いません。)

【デマンド型乗合タクシーを利用して、主に利用される場所などについて2箇所程度記載ください】

よく行く 場所①	●行先(施設または住所で記載) (_____)	●移動頻度 月・週に(_____)日	●移動される時間 行き AM・PM _____ 時ごろ 帰り AM・PM _____ 時ごろ
よく行く 場所②	●行先(施設または住所で記載) (_____)	●移動頻度 月・週に(_____)日	●移動される時間 行き AM・PM _____ 時ごろ 帰り AM・PM _____ 時ごろ